

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle Infrastrutture, della Mobilità e dei Trasporti - Area 5 P.R.T. <hr/> Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	<b>R.A.P.</b> <hr/> Rev. 00.01 del 09.10.2013	<b>V.A.S. del</b> <b>Piano Regionale dei</b> <b>Trasporti e della Mobilità</b> <b>(PRTM)</b>
---	--	--	---

REPUBBLICA ITALIANA

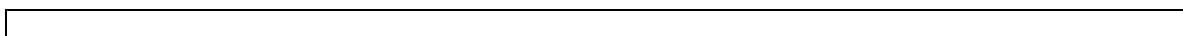



**REGIONE SICILIANA**

**Assessorato delle Infrastrutture della Mobilità**  
 Dipartimento delle Infrastrutture della Mobilità e dei Trasporti

Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità  
**(Piano Direttore)**


Valutazione Ambientale Strategica  
 Rapporto Ambientale Preliminare  
 (art. 13 comma 1 D.lgs 152/2006 e s.m.i.)




Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti	<b>R.P.A.</b>	<b>V.A.S. del          Piano Regionale dei trasporti e della mobilità (PRTM)</b>
	Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	Rev. 00.01 del 09.08.2013	

## Sommario

<b>SOMMARIO</b>	<b>2</b>
<b>1. PREMESSA E NORME DI RIFERIMENTO PER LA VAS</b>	<b>4</b>
1.1 NORMATIVA DI RIFERIMENTO PER LA VAS	7
1.1.1 <i>Normativa comunitaria</i>	7
1.1.2 <i>Normativa nazionale</i>	8
1.1.3 <i>Normativa regionale</i>	9
1.2 NORMATIVA DI RIFERIMENTO PER IL PRTM	9
1.2.1 <i>La legislazione nazionale</i>	9
1.2.2 <i>La legislazione regionale</i>	10
1.2.3 <i>Sviluppo sostenibile</i>	11
<b>2. ASSOGGETTABILITÀ</b>	<b>14</b>
2.1 CONSULTAZIONE PRELIMINARE – AVVIO PROCEDURE DI VAS	15
2.1.1 <i>Le competenze dei SCMA in questa prima fase di VAS</i>	15
<b>3. VAS - METODOLOGIA DEL PROCESSO DI VALUTAZIONE</b>	<b>17</b>
3.1 FASI PRINCIPALI DEL PROCESSO DI VAS	17
3.1.1 <i>I fase – Rapporto preliminare ambientale e prime consultazioni</i>	17
3.1.2 <i>II fase - Rapporto Ambientale</i>	19
3.1.3 <i>III fase - Consultazioni</i>	19
3.1.4 <i>Fase IV – Parere</i>	20
3.1.5 <i>V Fase - Informazione circa la decisione</i>	21
3.1.6 <i>La VI FASE – Attuazione del Piano e monitoraggio.</i>	21
3.2 CONNESSIONE TRA PIANO E VAS	21
<b>4. INQUADRAMENTO DEL PIANO</b>	<b>24</b>
4.1 IL CONTRIBUTO DEL PRTM. ALLE POLITICHE DI MOBILITÀ SOSTENIBILE E COMPATIBILITÀ AMBIENTALE	24
4.2 GLI OBIETTIVI	25
4.2.1 <i>Criteri base</i>	25
4.2.1.1 <i>Principi disposti dagli orientamenti comunitari</i>	26
4.2.1.2 <i>Principi disposti dalla pianificazione nazionale</i>	26
4.2.1.3 <i>Coerenza con i principi della programmazione 2007 – 2013</i>	28
4.2.1.4 <i>Coerenza con i principi della programmazione 2014 – 2020</i>	29
4.2.2 <i>Obiettivi e finalità</i>	31
4.2.2.1 <i>Coerenza con gli obiettivi della programmazione regionale</i>	32
4.3 PRIME ANALISI PER SISTEMA TRASPORTO	37
4.3.1 <i>Il sistema del trasporto ferroviario</i>	37
4.3.2 <i>Il sistema del trasporto stradale</i>	38
4.3.3 <i>Il sistema del trasporto marittimo</i>	40
4.3.4 <i>Il sistema del trasporto aereo</i>	41
4.3.5 <i>Il sistema del trasporto merci e della logistica</i>	42
4.4 I CONTENUTI	43
4.5 LINEE STRATEGICHE	44
4.5.1 <i>Strategie infrastrutturali</i>	45

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle Infrastrutture, della Mobilità e dei Trasporti - Area 5 P.R.T.	<b>R.A.P.</b>	<b>V.A.S. del</b> <b>Piano Regionale dei</b> <b>Trasporti e della Mobilità</b> <b>(PRTM)</b>
	Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	Rev. 00.01 del 09.10.2013	

4.5.2	<i>Strategie istituzionali</i>	46
4.5.3	<i>Strategie gestionali</i>	46
4.5.4	<i>Progetti integrati speciali</i>	46
<b>5.</b>	<b>RAPPORTO AMBIENTALE</b>	<b>47</b>
5.1	ANALISI DEL CONTESTO AMBIENTALE	47
5.2	TEMI E QUESTIONI AMBIENTALI RILEVANTI PER IL PIANO	48
5.3	VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI ATTESI	52
5.4	INDICATORI	54
5.5	INDIVIDUAZIONE E VALUTAZIONE DELLE ALTERNATIVE	54
5.6	MISURE ATTE A RIDURRE, IMPEDIRE O COMPENSARE GLI EFFETTI AMBIENTALI	55
<b>6.</b>	<b>COERENZA</b>	<b>57</b>
6.1	COERENZA INTERNA	57
6.2	COERENZA ESTERNA	57
6.2.1	<i>Il sistema Obiettivi - Target - Indicatori</i>	57
<b>7.</b>	<b>MONITORAGGIO</b>	<b>67</b>
<b>8.</b>	<b>PROPOSTA DI STRUTTURA/INDICE DEL RAPPORTO AMBIENTALE</b>	<b>69</b>
<b>9.</b>	<b>QUESTIONARIO DI CONSULTAZIONE</b>	<b>70</b>
9.1	MODALITÀ DI TRASMISSIONE	70
<b>10.</b>	<b>ALLEGATI</b>	<b>71</b>
10.1	ALLEGATO I – SOGGETTI COMPETENTI IN MATERIA AMBIENTALE	71
10.2	ALLEGATO II – ELENCO DEL PUBBLICO INTERESSATO	74
10.2.1.1	Associazioni ambientali riconosciute	75
10.2.1.1.1	Associazioni ambientaliste riconosciute a livello nazionale	75
10.2.1.1.2	Associazioni ambientaliste riconosciute a livello regionale	75
<b>11.</b>	<b>GLOSSARIO</b>	<b>76</b>
<b>12.</b>	<b>ACRONIMI</b>	<b>78</b>

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti	<b>R.P.A.</b>	<b>V.A.S. del</b> <b>Piano Regionale dei trasporti e della mobilità (PRTM)</b>
	Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	Rev. 00.01 del 09.08.2013	

## 1. Premessa e norme di riferimento per la VAS

Il testo del Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità (PRTM) Piano Direttore attualmente vigente, è stato approvato dalla Giunta di Governo con delibera n. 322 del 11.10.2002, confermata dalla delibera n. 375 del 20.11.2002 e, considerato che la normativa sulla VAS è entrata in vigore nel 2007, viene oggi sottoposto a procedura di VAS nella versione aggiornata.

La progressiva attuazione delle indicazioni del PRTM ha già contribuito al raggiungimento di rilevanti risultati nel campo della riorganizzazione del settore dei trasporti e della mobilità in Sicilia e dell'avanzamento degli investimenti programmati, con effetti migliorativi sull'efficienza del sistema dei trasporti e sulla riduzione delle emissioni di gas climalteranti e di sostanze nocive.

Ad oltre dieci anni dall'approvazione del PRTM, la Regione Siciliana ha avviato le attività di aggiornamento del Piano Direttore, manifestando il proprio impegno al conseguimento dei *target* individuati dal Libro Bianco della Commissione europea *"Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile"* che auspica :

- entro il 2030 dimezzare nei trasporti urbani l'uso delle autovetture "alimentate con carburanti tradizionali";
- sulle percorrenze superiori a 300 km il 30% del trasporto di merci su strada verrà trasferito verso altre modalità;
- entro il 2050 la maggior parte del trasporto di passeggeri sulle medie distanze dovrà avvenire per ferrovia;
- entro il 2030 deve essere operativa la "rete essenziale" TEN-T;
- entro il 2050 collegare tutti i principali aeroporti e porti marittimi alla rete ferroviaria;
- entro il 2050 realizzare l'obiettivo "zero vittime" nel trasporto su strada.

Il percorso di aggiornamento del Piano richiede che il disegno e l'implementazione della strategia di sviluppo del sistema dei trasporti prosegua nel segno della ricerca di una sempre maggior efficienza e sostenibilità ambientale, coniugando le implicazioni con le esigenze dei vari *stakeholders*.

Anche per tali fini, oltre che per il soddisfacimento degli obblighi derivanti dalle previsioni del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., è necessario che il redigendo Piano sia sottoposto a "Valutazione Ambientale Strategica" (VAS).


La VAS rappresenta infatti uno strumento per l'integrazione delle analisi ambientali nella programmazione, al fine di sviluppare la comprensione degli effetti ambientali degli interventi programmati, per incrementare la razionalità delle decisioni e per favorire iter trasparenti e partecipativi, coerentemente con gli obiettivi di sviluppo sostenibile delineati con le Strategie di Lisbona e di Göteborg.

Il presente documento è il frutto del lavoro congiunto dell' Area 5 del Dipartimento delle Infrastrutture, della Mobilità e dei Trasporti e del Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Siciliana.

Per "**valutazione ambientale**" s'intende l'elaborazione di un rapporto concernente l'impatto sull'ambiente conseguente all'attuazione di un determinato Piano o programma da adottarsi o da approvarsi, lo svolgimento di **consultazioni**, la valutazione del rapporto ambientale e dei risultati delle consultazioni nell'iter decisionale di approvazione di un Piano o Programma e la messa a disposizione delle informazioni sulla decisione (Dir. 2001/41/CE art 5, comma 1, lettera a e ex D.lgs. 152/2006).

Il presente **Rapporto Ambientale Preliminare** (RAP) ha lo scopo di svolgere le consultazioni dei **sogetti competenti in materia ambientale** (SCMA) ai sensi dell'art 13 comma 1 del D.lgs 152/2006 e s.m.i, e contiene informazioni relativamente a:

- assoggettabilità del PRTM - Piano Direttore alla Valutazione Ambientale Strategica (**VAS**) ai sensi della normativa vigente;

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle Infrastrutture, della Mobilità e dei Trasporti - Area 5 P.R.T.	<b>R.A.P.</b>	<b>V.A.S. del</b> <b>Piano Regionale dei</b> <b>Trasporti e della Mobilità</b> <b>(PRTM)</b>
	Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	Rev. 00.01 del 09.10.2013	

- inquadramento normativo ed inquadramento generale del Piano con particolare riferimento alla sua articolazione in misure ed azioni proposte;
- illustrazione dell'approccio metodologico con cui verrà redatta la parte relativa al quadro ambientale di riferimento;
- identificazione dei temi, degli aspetti e degli obiettivi ambientali rilevanti per il Piano, su cui il Piano potrebbe avere effetti;
- approccio metodologico per l'identificazione e la valutazione degli effetti del Piano sui temi e sugli aspetti ambientali;
- approccio metodologico per l'identificazione delle interazioni tra il Piano e i settori di governo e per la valutazione dei possibili effetti che ne derivano;
- approccio metodologico per individuare le misure di monitoraggio degli effetti ambientali del Piano in fase attuativa.

Le consultazioni investono una particolare rilevanza nelle procedure di VAS e rappresentano un presupposto indispensabile per le scelte di fondo (strategiche) del Piano e per la localizzazione condivisa e sostenibile degli interventi sul territorio per acquisire la condivisione delle informazioni a disposizione dell'**Autorità Proponente**.


La norma di riferimento a livello comunitario per la *Valutazione Ambientale Strategica (VAS)* è la Direttiva 2001/42/CE (di seguito *Direttiva*).

La normativa italiana ha recepito la Direttiva 2001/42/CE attraverso il D.Lgs. n. 152 del 3/04/2006, recante "*Norme in materia ambientale*" (GURI n. 88 del 14/04/2006, Supplemento Ordinario, n. 96), così come modificato dal D.Lgs n. 4 del 16/01/2008, recante "*Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del D.Lgs n. 152 del 3 aprile 2006, recante Norme in materia ambientale*" (GURI n. 24 del 29/01/2008) e successivamente dal D. Lgs. n. 128 del 29/06/2010 recante "*Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69*" (GURI n. 186 del 11/08/2010).

In relazione alla Valutazione di Incidenza (V.I), nel nostro caso necessaria, sarà eseguita in conformità alle leggi regionali, nazionali e comunitarie vigenti in materia ed in particolare alla seguente normativa:

- ⇒ Direttiva 92/43/CEE detta "HABITAT" del Consiglio del 21 maggio 1992 relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, della flora e della fauna selvatiche. G.U.C.E. n. 206 del 22 luglio 1992.
- ⇒ Direttiva 97/62/CE del Consiglio del 27 ottobre 1997 recante adeguamento al progresso tecnico e scientifico della direttiva 92/43/CEE del Consiglio. G.U.C.E. n. 305 del 08/11/1997.
- ⇒ Testo coordinato del Decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997 n. 357, con il Decreto del Ministro dell'Ambiente 20 gennaio 1999 e il Decreto del Presidente della Repubblica 12 marzo 2003, n. 120 e relativi allegati: A, B, C, D, E, F, G concernente il Regolamento in attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche.
- ⇒ Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio 3 settembre 2002 - Linee guida per la gestione dei siti della Rete Natura 2000 (G.U. della Repubblica Italiana n. 224 del 24 settembre 2002).
- ⇒ Decreti del Ministro dell'Ambiente pubblicati nelle G.U. del 07/07/2005, 08/07/2005, 21/07/2005, 24/07/2007, 02/08/2010, 14/03/2011 e del 07/03/2012 Elenco dei Siti di Importanza Comunitaria e delle Zone di Protezione Speciale, ai sensi della Direttiva 92/43/CEE (G.U. n. 167 del 19 luglio 2004).

Dalla lettura della normativa vigente si evince che in generale la Valutazione d' Incidenza è il procedimento di carattere preventivo per la quale è necessario sottoporre qualsiasi Piano o progetto che possa avere incidenze significative su un sito o proposto sito della rete Natura 2000, singolarmente o congiuntamente ad altri piani e progetti e tenuto conto degli obiettivi di conservazione del sito stesso.

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti	<b>R.P.A.</b>	<b>V.A.S. del</b> <b>Piano Regionale dei trasporti e della mobilità (PRTM)</b>
	Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	Rev. 00.01 del 09.08.2013	

Tale procedura è stata introdotta dall'articolo 6, comma 3, della direttiva "Habitat" con lo scopo di salvaguardare l'integrità dei siti attraverso l'esame delle interferenze di piani e progetti che non sono direttamente connessi alla conservazione degli habitat e delle specie per cui essi sono stati individuati ma che, invece, possono essere in grado di condizionarne l'equilibrio ambientale.

La Valutazione di Incidenza, se correttamente realizzata ed interpretata, costituisce, quindi, lo strumento per garantire, dal punto di vista procedurale e sostanziale, il raggiungimento di un rapporto equilibrato tra la conservazione soddisfacente degli *habitat* e delle specie e l'uso sostenibile del territorio.

E' bene sottolineare che la Valutazione d' Incidenza si applica sia agli interventi che ricadono all'interno delle aree Natura 2000 (o in siti proposti per diventarlo), sia a quelli che, pur sviluppandosi all'esterno, possono comportare ripercussioni sullo stato di conservazione dei valori naturali tutelati nel sito.

La Valutazione d' Incidenza rappresenta quindi uno strumento di prevenzione che analizza gli effetti di interventi che, seppur localizzati, vanno collocati in un contesto ecologico dinamico.

Ciò in considerazione delle correlazioni esistenti tra i vari siti e del contributo che portano alla coerenza complessiva ed alla funzionalità della rete Natura 2000, sia a livello nazionale che comunitario.

Pertanto, la Valutazione d' Incidenza si qualifica come strumento di salvaguardia, che si cala nel particolare contesto di ciascun sito, inquadrandolo nella funzionalità dell'intera rete Natura 2000.


Per l'interpretazione dei termini e dei concetti di seguito utilizzati in relazione alla valutazione di incidenza, si fa riferimento a quanto precisato dalla Direzione Generale (DG) Ambiente della Commissione Europea nel documento tecnico "La gestione dei siti della rete Natura 2000 - Guida all'interpretazione dell'art. 6 della direttiva Habitat".

E' importante in questo tipo di operazione indicare alcune definizioni normative che debbono essere utilizzate per dare a chi esegue il lavoro e a chi lo deve valutare un linguaggio comune.

- **Incidenza significativa:** si intende la probabilità che un Piano o un progetto ha di produrre effetti sull'integrità di un sito Natura 2000; la determinazione della significatività dipende dalle particolarità e dalle condizioni ambientali del sito.
- **Incidenza negativa:** si intende la possibilità di un Piano o progetto di incidere su un sito Natura 2000 arrecando effetti negativi sull'integrità del sito, nel rispetto degli obiettivi della rete Natura 2000.
- **Incidenza positiva:** si intende la possibilità di un Piano o progetto di incidere anche significativamente su un sito Natura 2000 ma non arrecando effetti negativi sull'integrità del sito, nel rispetto degli obiettivi della rete Natura 2000.
- **Valutazione d' Incidenza positiva:** si intende l'esito di una procedura di valutazione di un Piano o progetto che abbia accertato l'assenza di effetti negativi sull'integrità del sito (assenza di incidenza negativa).
- **Valutazione d' Incidenza negativa:** si intende l'esito di una procedura di valutazione di un Piano o progetto che abbia accertato la presenza di effetti negativi sull'integrità del sito.
- **Integrità di un sito:** definisce una qualità o una condizione di interezza o completezza nel senso di "coerenza della struttura e della funzione ecologica di un sito in tutta la sua superficie, di un habitat, di complessi di habitat e/o di popolazioni di specie per i quali il sito è stato o sarà classificato".

Qualora, a seguito della valutazione di incidenza, il Piano risulti avere conseguenze negative sull'integrità di un sito (valutazione di incidenza negativa) si deve procedere a valutare le possibili alternative.

In mancanza di soluzioni alternative, il Piano o l'intervento può essere realizzato solo per motivi di rilevante interesse pubblico e con l'adozione di opportune misure compensative dandone

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle Infrastrutture, della Mobilità e dei Trasporti - Area 5 P.R.T.	<b>R.A.P.</b>	<b>V.A.S. del</b> <b>Piano Regionale dei</b> <b>Trasporti e della Mobilità</b> <b>(PRTM)</b>
	Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	Rev. 00.01 del 09.10.2013	

comunicazione al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio (DPR 120/2003, art. 6, comma 9).

Se nel sito interessato ricadono *habitat* naturali e specie prioritarie, l'intervento può essere realizzato solo per esigenze connesse alla salute dell'uomo ed alla sicurezza pubblica o per esigenze di primaria importanza per l'ambiente, oppure, previo parere della Commissione Europea, per altri motivi imperativi di rilevante interesse pubblico (DPR 120/2003, art. 6, comma 10).

In tutti gli altri casi (motivi interesse privato o pubblico non rilevante), si esclude l'approvazione.

La procedura della valutazione di incidenza deve, quindi, fornire una documentazione utile a individuare e valutare i principali effetti che il Piano/progetto (o intervento) può avere sul sito Natura 2000, tenuto conto degli obiettivi di conservazione del medesimo.

Il percorso logico della Valutazione d' Incidenza è delineato nella guida metodologica *"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"* redatto dalla Oxford Brookes University per conto della Commissione Europea DG Ambiente.

Il documento è disponibile in una traduzione italiana non ufficiale, a cura dell'Ufficio Stampa e della Direzione Regionale dell'Ambiente - Servizio VIA - Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, "Valutazione di piani e progetti aventi un'incidenza significativa sui siti della rete Natura 2000. Guida metodologica alle disposizioni dell'articolo 6, paragrafi 3 e 4 della direttiva "Habitat" 92/43/CEE".

La metodologia procedurale proposta nella guida della Commissione è un percorso di analisi e valutazione progressiva che si compone di 4 fasi principali.

- ⇒ FASE 1: verifica (*screening*) - processo che identifica la possibile incidenza significativa su un sito della rete Natura 2000 di un Piano o un progetto, singolarmente o congiuntamente ad altri piani o progetti, e che porta all'effettuazione di una Valutazione d' Incidenza completa qualora l'incidenza risulti significativa;
- ⇒ FASE 2: valutazione "appropriata" - analisi dell'incidenza del Piano o del progetto sull'integrità del sito, singolarmente o congiuntamente ad altri piani o progetti, nel rispetto della struttura e della funzionalità del sito e dei suoi obiettivi di conservazione ed individuazione delle misure di mitigazione eventualmente necessarie;
- ⇒ FASE 3: analisi di soluzioni alternative - individuazione e analisi di eventuali soluzioni alternative per raggiungere gli obiettivi del progetto o del Piano, evitando incidenze negative sull'integrità del sito;
- ⇒ FASE 4: definizione di misure di compensazione - individuazione di azioni, anche preventive, in grado di bilanciare le incidenze previste, nei casi in cui non esistano soluzioni alternative o le ipotesi proponibili presentino comunque aspetti con incidenza negativa, ma per motivi imperativi di rilevante interesse pubblico sia necessario che il progetto o il Piano venga comunque realizzato.


L'iter delineato nella guida non corrisponde necessariamente ad un protocollo procedurale, molti passaggi possono essere infatti seguiti "implicitamente" ed esso deve, comunque, essere calato nelle varie procedure già previste, o che potranno essere previste, dalle Regioni e Province Autonome.

## 1.1. Normativa di riferimento per la VAS

### 1.1.1 Normativa comunitaria

La Direttiva Europea 2001/42/CE c.d. "direttiva VAS" risponde alle indicazioni della Convenzione Internazionale firmata ad Aarhus nel 1998, fondata sui tre pilastri del diritto all'informazione, del diritto alla partecipazione alle decisioni e dell'accesso alla giustizia.

Le considerazioni fondamentali alla base della VAS sono:

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	R.P.A. Rev. 00.01 del 09.08.2013	V.A.S. del Piano Regionale dei trasporti e della mobilità (PRTM)
---	--	-------------------------------------	---

- gli obiettivi di sviluppo sostenibile e di tutela dell'ambiente possono essere meglio perseguiti indirizzando i processi decisionali *a monte* piuttosto che *a valle*.
- la possibilità di perseguire gli obiettivi di sviluppo sostenibile dipendono anche dal livello di *coinvolgimento del pubblico* nei processi decisionali.

La Direttiva pone l'obbligo di attivare un processo di valutazione ambientale strategica (VAS) per i piani e programmi che abbiano significative ricadute sull'ambiente. La Direttiva, infatti, all'articolo 1, si pone l'obiettivo *"di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile [...]".* I punti cardine (art. 2) della direttiva prevedono l'elaborazione del **rapporto ambientale**, lo svolgimento di **consultazioni** e la **valutazione** del rapporto ambientale e dei risultati delle consultazioni durante l'iter decisionale e la messa a disposizione delle decisioni.

### 1.1.2 Normativa nazionale

La normativa italiana ha recepito la Direttiva 2001/42/CE attraverso il Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale", Parte II "Procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione d'impatto ambientale (VIA) e per l'autorizzazione ambientale integrata (IPPC)", pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 88 del 14 aprile 2006 - Supplemento Ordinario n. 187, in attuazione della Legge n. 308/1994<sup>1</sup>, con cui si delegava il Governo ad adottare, entro diciotto mesi, uno o più decreti legislativi di riordino, coordinamento e integrazione delle disposizioni legislative in vari settori e materie, tra cui la VAS.

La seconda parte del D.Lgs. n. 152/2006, che riguarda fra l'altro l'adozione delle procedure di VAS, è entrata in vigore il 31 luglio 2007, a seguito della proroga data dal Governo Italiano con Decreto Legge n. 300/2006<sup>2</sup>. Vista la scadenza della proroga, è entrato in vigore il vecchio D.Lgs. 152/06 e si è verificata la decadenza dei correttivi in itinere (secondo correttivo in materia di acque e rifiuti e terzo correttivo in materia di principi generali e VIA/VAS) a causa del mancato rispetto dei tempi stabiliti della legge delega (Legge 15 dicembre 2004, n. 308).

Il D.Lgs. 152/2006, nella Parte II, è stato modificato ed integrato dal D.Lgs 4/2008 pubblicato nella G.U. del 29.01.2008 ed entrato in vigore il 13 febbraio 2008, che abroga e sostituisce gli art. da 4 a 52 del decreto 152/2006 e dal D.lgs. 29 giugno 2010, n. 128, recante: "Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69".


Il Decreto recepisce i contenuti della direttiva in materia di VAS ed in particolare:

- all'art. 4 comma 3 sancisce che: *"la valutazione ambientale di piani, ... ha la finalità di assicurare che l'attività antropica sia compatibile con le condizioni per uno sviluppo sostenibile, e quindi nel rispetto della capacità rigenerativa degli ecosistemi e delle risorse, della salvaguardia della biodiversità e di un'equa distribuzione dei vantaggi connessi all'attività economica. Per mezzo della stessa si affronta la determinazione della valutazione preventiva integrata degli impatti ambientali nello svolgimento delle attività normative e amministrative, di informazione ambientale, di pianificazione e programmazione."*
- All'art. 4 comma 4a sancisce che *"la valutazione ambientale di piani ...che possono avere un impatto significativo sull'ambiente ha la finalità di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto"*

<sup>1</sup> Legge 15 dicembre 2004, n. 308 "Delega al Governo per il riordino, il coordinamento e l'integrazione della legislazione in materia ambientale e misure di diretta applicazione", pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 302 del 27 dicembre 2004 - Supplemento Ordinario n. 187

<sup>2</sup> Decreto-legge 28 dicembre 2006, n. 300 "Proroga di termini previsti da disposizioni legislative", pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 300 del 28 dicembre 2006



Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle Infrastrutture, della Mobilità e dei Trasporti - Area 5 P.R.T.	<b>R.A.P.</b>	<b>V.A.S. del</b> <b>Piano Regionale dei</b> <b>Trasporti e della Mobilità</b> <b>(PRTM)</b>
	Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	Rev. 00.01 del 09.10.2013	

dell'elaborazione, dell'adozione e approvazione di detti piani e programmi assicurando che siano coerenti e contribuiscano alle condizioni per uno sviluppo sostenibile".

- L'art. 11 sancisce che *la valutazione ambientale strategica è avviata dall'autorità procedente contestualmente al processo di formazione del Piano...e prevede:*
  - a) lo svolgimento di una verifica di assoggettabilità (art.12);*
  - b) l'elaborazione del rapporto ambientale (art. 13);*
  - c) lo svolgimento di consultazioni (art 14);*
  - d) la valutazione del rapporto ambientale e gli esiti delle consultazioni (art. 15);*
  - e) la decisione (art. 16);*
  - f) l'informazione sulla decisione (art. 17);*
  - g) il monitoraggio (art. 18).*

comma 2: collaborazione tra l'Autorità Proponente e l'Autorità competente, per la promozione dei principi di sostenibilità ambientale nelle politiche settoriali;

comma 5: La V.A.S. costituisce parte integrante nel processo di adozione ed approvazione, i provvedimenti amministrativi di approvazione adottati senza la previa valutazione ambientale strategica, ove prescritta, sono annullabili per violazione di legge.

### 1.1.3 Normativa regionale

Nonostante le disposizioni dell'Art. 35 "Disposizioni transitorie e finali" la Regione Siciliana non si è ancora dotata di una propria norma in materia di VAS (articolo così modificato dall'art. 2, comma 30, d.lgs. n. 128 del 2010):

- 1. Le regioni ove necessario adeguano il proprio ordinamento alle disposizioni del presente decreto, entro dodici mesi dall'entrata in vigore. In mancanza di norme vigenti regionali trovano diretta applicazione le norme di cui al presente decreto.*
- 2. Trascorso il termine di cui al comma 1, trovano diretta applicazione le disposizioni del presente decreto, ovvero le disposizioni regionali vigenti in quanto compatibili.*

## 1.2 Normativa di riferimento per il PRTM

### 1.2.1 La legislazione nazionale


Dal testi normativi emerge che un importante punto di riferimento per le Regioni, per la scelta delle priorità e degli obiettivi che per la redazione dei Piani Regionale dei Trasporti - P.R.T., è il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, approvato dal Consiglio dei Ministri il **2 marzo 2001 e adottato con D.P.R. 14 marzo 2001 n. 14667** .

La legge 245/1984<sup>3</sup> ha istituito il Piano Generale dei Trasporti (PGT) affidandone l'approvazione al Governo nazionale con la finalità di "*assicurare un indirizzo unitario alla politica dei trasporti nonché 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)<sup>4</sup>.

Il primo P.G.T. è stato approvato con **D.P.C.M. del 10 aprile 1986** e aggiornato con **D.P.R. del 29 agosto 1991**.

<sup>3</sup> Legge 15 giugno 1984, n. 245 - Elaborazione del Piano generale dei trasporti in Gazz. Uff., 23 giugno, n. 172.

<sup>4</sup> Il Piano generale dei trasporti è approvato dal Consiglio dei Ministri ed adottato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri" (art. 2). Il CIPE, su proposta del Ministro dei trasporti, sentita la Conferenza Stato-Regioni, nonché le Regioni interessate, provvede, con cadenza almeno triennale, ad aggiornare il Piano. Gli aggiornamenti del Piano, trasmessi al Parlamento per l'acquisizione del parere delle competenti commissioni permanenti, le quali si pronunciano nei termini fissati dai regolamenti parlamentari, sono successivamente approvati dal Consiglio dei Ministri e adottati con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri (art. 4).

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti	<b>R.P.A.</b>	<b>V.A.S. del</b> <b>Piano Regionale dei trasporti e della mobilità (PRTM)</b>
	Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	Rev. 00.01 del 09.08.2013	

Tra i suoi contenuti assumono rilevanza, per la pianificazione regionale in materia dei trasporti, le "Linee Guida" per la redazione e la gestione dei P.R.T., dirette a: "... *promuovere un effettivo rinnovamento nelle modalità di predisposizione dei Piani Regionali dei Trasporti (P.R.T.), di assicurare il massimo coordinamento con le scelte del P.G.T., e di consentire una chiara confrontabilità tra le proposte dei vari P.R.T.*".

Il P.G.T.L., indicando obiettivi, vincoli, metodologie e strategie per la pianificazione dei trasporti a livello regionale, sottolinea la necessità che i P.R.T. "*non vengano più intesi come mera sommatoria di interventi infrastrutturali, ma si configurino come 'progetti di sistema' con il fine di assicurare una rete di trasporto che privilegi le integrazioni tra le varie modalità favorendo quelle a minore impatto sotto il profilo ambientale*".

Il P.R.T. è uno strumento che le Regioni adottano per affrontare in maniera coordinata e sistematica i temi nel settore dei trasporti. Un riferimento normativo a questi piani è contenuto in primo luogo nella **legge n. 151 del 10 aprile 1981**<sup>5</sup> che attribuisce alle Regioni, nell'ambito delle rispettive competenze, la definizione delle politiche regionali dei trasporti, in armonia con gli obiettivi del Piano Generale Nazionale dei Trasporti e delle sue articolazioni settoriali e la predisposizione dei Piani Regionali dei Trasporti in coerenza con le previsioni di assetto territoriale e dello sviluppo economico, anche al fine di realizzare la necessaria integrazione ed il coordinamento con le varie modalità di trasporto con particolare riguardo ai servizi ferroviari ed evitare aspetti concorrenziali con gli stessi" (art. 2 comma 1).

Inoltre anche il **Decreto Legislativo n. 422 del 19 novembre 1997**<sup>6</sup>, al comma 2 dell'art. 14, precisa che:

*"nell'esercizio dei compiti di programmazione, le Regioni definiscono gli indirizzi per la pianificazione dei trasporti locali ed in particolare per i piani di bacino; redigono i piani regionali dei trasporti e loro aggiornamenti tenendo conto della programmazione degli enti locali ed in particolare dei piani di bacino predisposti dalle Province e, ove esistenti, dalle città metropolitane, in connessione con le previsioni di assetto territoriale e di sviluppo economico e con il fine di assicurare una rete di trasporto che privilegi le integrazioni tra le varie modalità favorendo in particolar modo quelle a minore impatto sotto il profilo ambientale"*.

### 1.2.2 La legislazione regionale


Per quanto concerne la Regione Siciliana, l'esigenza di intervenire con uno strumento pianificatorio nel settore trasporti è stata avvertita negli anni ottanta, quando con legge regionale n. **68 del 14 Giugno 1983** si è legiferato in materia stabilendo che la Regione, entro due anni dalla data di entrata in vigore della legge, predisponesse un proprio Piano Regionale dei Trasporti (art. 1).

La legge specifica che il Piano, nel rispetto delle esigenze di organizzazione del territorio e della mobilità, deve operare come lo strumento con cui fissare la politica regionale in materia di trasporti in armonia con gli obiettivi della programmazione economica nazionale, con le scelte e gli indirizzi della legislazione nazionale del settore e tenendo conto dei programmi già avviati nelle sue articolazioni di comparto e con le previsioni di assetto territoriale e dello sviluppo economico nella Regione (art. 1 comma 2).

Inoltre, l'art. 2 della legge precisa i contenuti del Piano Regionale dei Trasporti.

<sup>5</sup> Legge 10 aprile 1981, n. 151 - Legge quadro per l'ordinamento, la ristrutturazione ed il potenziamento dei trasporti pubblici locali. Istituzione del Fondo nazionale per il riPiano dei disavanzi di esercizio e per gli investimenti nel settore (in Gazz. Uff., 24 aprile, n. 113). Vedi, ora, [d.lg. 19 novembre 1997, n. 422](#); [d.lg. 31 marzo 1998, n. 112](#) e l. 18 giugno 1998, n. 194.

<sup>6</sup> Decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 - Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della l. 15 marzo 1997, n. 59. Vedi l'articolo 1, commi 516 e 517 della legge 30 dicembre 2004, n. 311 in Gazz. Uff., 10 dicembre, n. 287

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle Infrastrutture, della Mobilità e dei Trasporti - Area 5 P.R.T.	<b>R.A.P.</b>	<b>V.A.S. del</b>
	Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	Rev. 00.01 del 09.10.2013	<b>Piano Regionale dei          Trasporti e della Mobilità          (PRTM)</b>

Con successiva legge regionale **n. 27 del 9 agosto 1988** la Regione Siciliana ha autorizzato per quell'anno un finanziamento per la redazione del Piano Regionale dei Trasporti di cui all'articolo 1 della legge regionale 14 giugno 1983, n. 68 e relativi studi connessi.

Il primo documento di inquadramento generale degli interventi nel settore dei trasporti e della mobilità della Regione Siciliana è rappresentato dal **Piano Direttore** adottato con D.A. n. 10177 del 16/12/2002 contenente gli *"Indirizzi strategici e interventi prioritari del sistema di trasporto e della mobilità generale in Sicilia"*, necessario per la riqualificazione del sistema dei trasporti e della mobilità nell'Isola.

Il **Piano Direttore** è stato redatto utilizzando il modello pianificatorio indicato dal P.G.T.L. suindicato, in modo da rendere la pianificazione regionale dei trasporti in linea e coerente con i riferimenti metodologici dettati a livello nazionale.

In effetti le linee e le proposte del Piano Direttore recepiscono non solo gli indirizzi di politica dei trasporti delineati a livello nazionale dal succitato P.G.T.L. ma anche quelli del Programma Operativo Nazionale Trasporti 2000-2006, del POR Sicilia 2000-2006 e, in ambito comunitario, quelli del Libro Bianco del 2001 e del Quadro Comunitario di Sostegno (2000-2006).

Per completare il quadro pianificatorio oltre al Piano Direttore nella Regione Siciliana sono stati adottati i **"Piani attuativi"** per la integrazione delle modalità stradale, ferroviaria, marittima ed aerea e per il trasporto delle merci e della logistica.

Essi contengono, in maniera integrata, le scelte di dettaglio in quanto affrontano le tematiche specifiche di ogni modalità di trasporto nel rispetto delle strategie generali volte a privilegiare l'intermodalità e la interoperabilità delle modalità di trasporto, e lo sviluppo del trasporto sostenibile dal punto di vista sociale e ambientale, in linea con le politiche europea dei trasporti.

In particolare, con **Decreto Assessoriale n. 33 del 23 febbraio 2004** è stato approvato il Piano Attuativo per il trasporto delle merci e della logistica approvato con delibera di Giunta regionale **n. 24 del 2 febbraio 2004**, ispirato ad obiettivi di efficacia, efficienza, compatibilità ambientale e sicurezza del sistema regionale dei trasporti.

Con il successivo **D.A. del 17 novembre 2004 n. 163** e Delibera di Giunta **n. 367**, sono stati approvati gli altri quattro Piani Attuativi del PRTM con riferimento rispettivamente al trasporto stradale, ferroviario, marittimo ed aereo.

Nell'articolazione del Piano Regionale dei Trasporti, il primo stadio del processo di pianificazione è composto dalla redazione del **Piano Direttore** cui segue un'ulteriore fase di sviluppo consistente sia dalla redazione dei Piani Attuativi definiti "Piani di Settore" o **"Piani Attuativi"** che degli studi di fattibilità che costituiscono nel loro insieme il **Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità**.

Il Piano Direttore costituisce dunque lo strumento programmatico regionale di base, finalizzato ad orientare e coordinare le politiche di intervento nel settore trasportistico, in coerenza con gli indirizzi di pianificazione socio-economica e territoriale della Regione e gli interventi prioritari ritenuti necessari al fine di perseguire obiettivi di efficacia, efficienza, compatibilità ambientale e sicurezza del sistema dei regionale dei trasporti.


### 1.2.3 Sviluppo sostenibile

*La sostenibilità ambientale è alla base del conseguimento della sostenibilità economica: la seconda non può essere raggiunta a costo della prima* (Khan, 1995).

Si tratta di un'interazione a due vie: il modo in cui è gestita l'economia impatta sull'ambiente e la qualità ambientale impatta sui risultati economici.

Questa prospettiva evidenzia che danneggiare l'ambiente equivale a danneggiare l'economia. *La protezione ambientale è, perciò, una necessità piuttosto che un lusso* (J. Karas ed altri, 1995).

Repetto (Repetto R., *World enough and time*, New Haven, Com, Yale University Press, 1986, pag. 16) definisce la sostenibilità ambientale come *una strategia di sviluppo che gestisce tutti gli aspetti, le*

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti	<b>R.P.A.</b>	<b>V.A.S. del</b> <b>Piano Regionale dei trasporti e della mobilità (PRTM)</b>
	Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	Rev. 00.01 del 09.08.2013	

*risorse naturali ed umane, così come gli aspetti fisici e finanziari, per l'incremento della ricchezza e del benessere nel lungo periodo. Lo sviluppo sostenibile come obiettivo respinge le politiche e le pratiche che sostengono gli attuali standard deteriorando la base produttiva, incluse le risorse naturali, e che lasciano le generazioni future con prospettive più povere e maggiori rischi.*

La definizione più nota di sviluppo sostenibile è sicuramente quella contenuta nel rapporto Brundtland (1987 - The World Commission on Environment and Development, *Our Common future*, Oxford University Press, 1987, pag. 43) che definisce *sostenibile lo sviluppo che è in grado di soddisfare i bisogni delle generazioni attuali senza compromettere la possibilità che le generazioni future riescano a soddisfare i propri.*

Secondo El Sarafy S., (*The environment as capital* in Ecological economics, op. cit., pag. 168 e segg.) condizione necessaria per la sostenibilità ambientale è *l'ammontare di consumo che può continuare indefinitamente senza degradare lo stock di capitale - incluso il capitale naturale.*


Il capitale naturale comprende ovviamente le risorse naturali ma anche tutto ciò che caratterizza l'ecosistema complessivo.

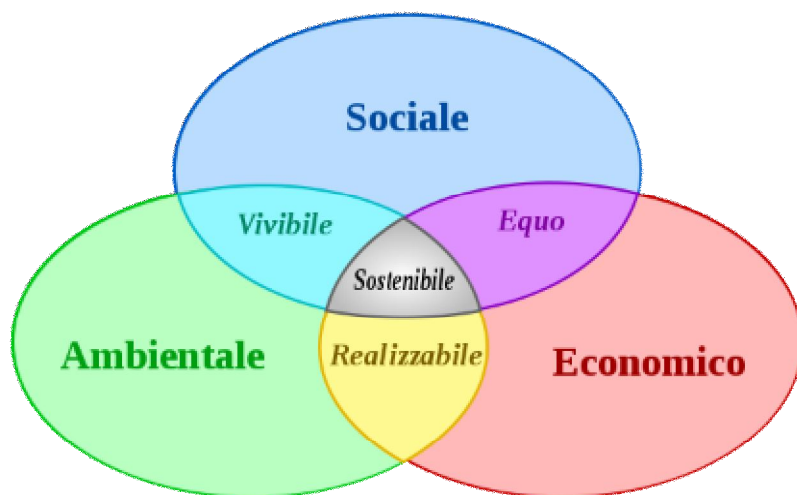
Per perseguire la sostenibilità ambientale:


- ❖ l'ambiente va conservato quale capitale naturale che ha tre funzioni principali:
  - a) fonte di risorse naturali;
  - b) contenitore dei rifiuti e degli inquinanti;
  - c) fornitore delle condizioni necessarie al mantenimento della vita.
- ❖ le risorse rinnovabili non devono essere sfruttate oltre la loro naturale capacità di rigenerazione;
- ❖ la velocità di sfruttamento delle risorse non rinnovabili non deve essere più alta di quella relativa allo sviluppo di risorse sostitutive ottenibili attraverso il progresso tecnologico;
- ❖ la produzione dei rifiuti ed il loro rilascio nell'ambiente devono procedere a ritmi uguali od inferiori a quelli di una chiaramente dimostrata e controllata capacità di assimilazione da parte dell'ambiente stesso;
- ❖ devono essere mantenuti i servizi di sostegno all'ambiente (ad esempio, la diversità genetica e la regolamentazione climatica);
- ❖ la società deve essere consapevole di tutte le implicazioni biologiche esistenti nell'attività economica;
- ❖ alcune risorse ambientali sono diventate scarse;
- ❖ è crescente la consapevolezza che, in mancanza di un'azione immediata, lo sfruttamento irrazionale di queste risorse impedirà una crescita sostenibile nel pianeta;
- ❖ è diventato imprescindibile, in qualunque Piano di sviluppo, un approccio economico per stimare un valore monetario dei danni ambientali.

Ne consegue che il concetto di sostenibilità ambientale mette in stretto rapporto la quantità (l'incremento del PIL, la disponibilità di risorse, la disponibilità di beni e la qualità dei servizi, ect.) con l'aspetto qualitativo della vivibilità complessiva di una comunità.

Si riporta uno schema grafico che riassume il concetto di sostenibilità.

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle Infrastrutture, della Mobilità e dei Trasporti - Area 5 P.R.T.	<b>R.A.P.</b>	<b>V.A.S. del</b> <b>Piano Regionale dei</b> <b>Trasporti e della Mobilità</b> <b>(PRTM)</b>
	Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	Rev. 00.01 del 09.10.2013	



Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti	<b>R.P.A.</b>	<b>V.A.S. del</b> <b>Piano Regionale dei trasporti e della mobilità (PRTM)</b>
	Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	Rev. 00.01 del 09.08.2013	

## 2. Assoggettabilità

La norma comunitaria prevede in via preliminare una fase di *Screening*, atta a valutare l'assoggettabilità del Piano alla VAS, in particolare, sono soggetti a Valutazione Ambientale Strategica:

*a) i piani e programmi che presentino entrambi i seguenti requisiti:*

- 1) *concernano i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, **dei trasporti**, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli;*
- 2) *contengano la definizione del quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione di opere ed interventi i cui progetti sono sottoposti a valutazione di impatto ambientale;*

*b) i piani e programmi concernenti i siti designati come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica".*

Lo *screening* è la fase iniziale della procedura di VAS, è un processo interlocutorio tra le **Autorità interessate (AP e AC)** mirato alla definizione degli obiettivi strategici del PIANO, alla verifica di assoggettabilità ed esteso all'individuazione dei soggetti con specifiche competenze ambientali.


L'avvio dello *screening* può generare tre diversi casi:

1. *il PIANO fa riferimento a quanto indicato all'art. 6 comma 3 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i.: è necessario procedere alla verifica di assoggettabilità (art. 12 D.Lgs 152/2006 e s.m.i.), prevede per l'avvio della fase di screening che **Autorità procedente** trasmetta all' **Autorità competente**, su supporto cartaceo ed informatico, **un rapporto preliminare** comprendente una descrizione del Piano o programma e le informazioni e i dati necessari alla verifica degli impatti significativi sull'ambiente dell'attuazione del Piano"<sup>7</sup>. Che... le due autorità collaborino ad individuare i **Soggetti Competenti in Materia Ambientale** da consultare e a trasmettere loro il documento preliminare per acquisirne il parere. I SCMA entro **trenta giorni** restituiscono un parere sull'esigenza o meno di procedere con le attività VAS. L'**autorità competente**, sentita l'**autorità procedente**, tenuto conto dei contributi pervenuti, entro novanta giorni dalla trasmissione di cui al comma 1, emette il provvedimento di verifica assoggettando o escludendo il Piano ...dalla valutazione...e, se del caso, definendo le necessarie prescrizioni. L'AC rende pubblico il risultato della verifica di assoggettabilità e le motivazioni.; la norma prevede, comunque, la possibilità di giungere a diverso accordo tra autorità competente ed autorità procedente.*
2. *il PIANO rientra tra quelli espressamente specificati dall'art. 6 comma 4: quindi viene escluso dalla VAS; l'esclusione viene resa pubblica mediante pubblicazione sulla GURS a cura delle Autorità interessate;*
3. *il PIANO per le sue specificità deve essere assoggettato a VAS.*

Il Piano oggetto del presente R.P.A.:

- non rientra tra i piani identificati all'art 6 - comma 4, e specificatamente:
- *i piani e i programmi destinati esclusivamente a scopi di difesa nazionale caratterizzati da somma urgenza o coperti dal segreto di Stato;*
- a) *i piani e i programmi finanziari o di bilancio;*

<sup>7</sup> Si vedano a tal proposito i contenuti descritti al par.2 di pag.14

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle Infrastrutture, della Mobilità e dei Trasporti - Area 5 P.R.T.	<b>R.A.P.</b>	<b>V.A.S. del</b> <b>Piano Regionale dei</b> <b>Trasporti e della Mobilità</b> <b>(PRTM)</b>
	Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	Rev. 00.01 del 09.10.2013	

b) *i piani di protezione civile in caso di pericolo per l'incolumità pubblica;*

- non rientra tra i piani identificati all'art 6 - comma 3 in quanto "non è una modifica minore di un Piano o programma preesistente", poichè seppure costituisce l'aggiornamento del Piano Direttore del 2002, tale Piano – pur perseguendo obiettivi di sostenibilità - non era stato sottoposto ad alcuna valutazione ambientale;

- non rientra tra i piani identificati all'art 6 - comma 3 in quanto avendo valenza regionale non può essere relativo a piccole aree di livello locale.

- concerne il settore **dei trasporti (art. 6 comma 2)**

- contiene "la definizione del quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione di opere ed interventi i cui progetti sono sottoposti a valutazione di impatto ambientale" **(art. 6 comma 2a)**

- interessa "...i siti designati come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica" **(art. 6 comma 2b)**.

Pertanto, questo Dipartimento, nella sua qualità di **Autorità Proponente**, ritiene che l'aggiornamento del Piano Direttore sia da assoggettare a **Valutazione Ambientale Strategica**, e contestualmente a **Valutazione di incidenza (VI)** per gli effetti dell'art. 10 comma 3, che recita "La VAS e la VIA comprendono le procedure di Valutazione d' Incidenza di cui all'articolo 5 del decreto n. 357 del 1997; a tal fine, il rapporto ambientale, lo studio preliminare ambientale o lo studio di impatto ambientale contengono gli elementi di cui all'allegato G dello stesso decreto n. 357 del 1997 e la valutazione dell'autorità competente si estende alle finalità di conservazione proprie della Valutazione d' Incidenza oppure dovrà dare atto degli esiti della valutazione di incidenza. Le modalità di informazione del pubblico danno specifica evidenza della integrazione procedurale".

**Per quanto sopra, ai sensi dell'art. 13 comma 1, con il presente documento si dà formale avvio alla procedura di VAS, trasmettendolo al Dipartimento Regionale Ambiente – Servizio 1 VAS-VIA, quale **Autorità competente** per la VAS e per la VI.**

## 2.1 Consultazione preliminare – Avvio procedure di VAS

Le **Autorità interessate (Autorità Proponente/procedente - AP e Autorità competente - AC)** sono entrate in consultazione attraverso la convocazione di una riunione operativa che si è tenuta in data \_\_\_\_\_ presso il Dipartimento Regionale Ambiente.


All'interno dei lavori sono state:

- ✓ concordate le modalità di avvio della procedura di VAS ed i soggetti competenti in materia ambientale da consultare (il cui elenco definitivo è incluso nel presente documento) per il proseguimento delle attività.
- ✓ evidenziate le tipicità del Piano che lo rendono assoggettabile a VAS.
- ✓ concordate le fasi procedurali della VAS (così come evidenziato nella Scheda 4: Percorso metodologico per la redazione dei documenti di VAS del PRTM di pag 22.
- ✓ le modalità di consultazione da utilizzare, così come evidenziato nella Scheda 4: Percorso metodologico per la redazione dei documenti di VAS del PRTM.

### 2.1.1 Le competenze dei SCMA in questa prima fase di VAS


I **SCMA** sono chiamati a contribuire al processo di redazione e valutazione ambientale del Piano:

- ✓ colmando eventuali lacune informative, ossia fornendo informazioni di propria competenza;
- ✓ partecipando alla puntuale definizione delle misure previste dal Piano per il raggiungimento degli obiettivi di gestione sostenibile dei trasporti.

Repubblica Italiana 	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti	<b>R.P.A.</b>	<b>V.A.S. del</b>
Regione Siciliana	Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	Rev. 00.01 del 09.08.2013	<b>Piano Regionale dei trasporti e della mobilità (PRTM)</b>

- ✓ fornendo un contributo, che sulla base dei contenuti del presente rapporto preliminare sui possibili impatti ambientali significativi dell'attuazione del Piano definisca "... la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel rapporto ambientale".



Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle Infrastrutture, della Mobilità e dei Trasporti - Area 5 P.R.T.	<b>R.A.P.</b>	<b>V.A.S. del</b> <b>Piano Regionale dei</b> <b>Trasporti e della Mobilità</b> <b>(PRTM)</b>
	Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	Rev. 00.01 del 09.10.2013	

### 3. VAS - Metodologia del processo di valutazione

#### Fasi Principali del processo di VAS

La Valutazione Ambientale Strategica deve essere eseguita durante la fase preparatoria del Piano e certamente prima della sua approvazione.

La VAS, ha, infatti, il compito e l'obiettivo di indirizzare i redattori del Piano verso soluzioni ambientalmente compatibili, che favoriscono lo sviluppo di un territorio e di una comunità, pertanto essa costituisce un processo che segue ed accompagna tutta la redazione del Piano e non può essere svolta a valle della redazione del Piano stesso.


La Scheda 1, che segue, schematizza le procedure di VAS ex Decreto Legislativo 152/2006 e s.m.i. individuando per ciascuna di esse il relativo riferimento normativo ed il soggetto competente.

#### Scheda 1- Schema del processo di VAS

Fasi	Sottofase	Competenze					d.lgs. 152/2006	
		AP	AC	SCMA	Pubbl.	AProc	Articoli	Tempistica
I - Rapporto preliminare ambientale e PRIME CONSULTAZIONI	a - Redazione Rapporto Preliminare Ambientale	X	X				Art. 13	Entro 90 gg. dalla data di trasmissione del RPA)
	b - Consultazioni SCMA	X	X	X			art. 13, 1	
II - RAPPORTO AMBIENTALE	c - Redazione della proposta di P/P comprensiva di RA e sintesi non tecnica e studio di incidenza	X					art. 13, 4 e 5 - all. VI	n.a.
	d - Comunicazione ad AC e pubblicazione su GURS	X					art. 14, 1	
	e - Deposito della proposta di P/P comprensiva di RA presso uffici e sito web	X	X				art. 14, 2	
II I- CONSULTAZIONI	f - predisposizione consultazioni	X	X				art.14	
	g - Formulazione osservazioni			X	X		art. 14, 3	60 gg
IV . PARERE DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE	h - Parere motivato AC		X				art. 15,1	90 gg
	h bis - Revisione (eventuale) a seguito del parere motivato	X					art. 15, 2	
	i - Decisione		X				(art. 16)	
Approvazione	Iter di approvazione della Piano	X				X		
V - INFORMAZIONE CIRCA LA DECISIONE	l - Dichiarazione di sintesi	X				X	art. 17	n.a.
	m - pubblicazione GURS	X				X		
	n - Deposito del Piano comprensiva di RA presso gli uffici e sito web	X	X			X		
VI MONITORAGGIO	o - verifica degli effetti derivanti dalla attuazione del Piano	X	X			X	Art. 18	periodicamente (almeno annuale)
	p - informazione ai SCMA ed al Pubblico dei risultati periodici del monitoraggio	X	X			X		

#### 3.1.1 I fase – Rapporto preliminare ambientale e prime consultazioni

La fase preliminare costituisce il momento preparatorio al Piano ed all'effettiva attuazione del processo di valutazione degli effetti ambientali del Piano stesso. Rispetto al Piano il documento

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti	<b>R.P.A.</b>	<b>V.A.S. del</b> <b>Piano Regionale dei trasporti e della mobilità (PRTM)</b>
	Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	Rev. 00.01 del 09.08.2013	

contiene gli obiettivi strategici della redigente pianificazione e quelli ambientali da perseguire, definisce i momenti di consultazione, offrendo occasioni di confronto istituzionale. Individua, inoltre, elementi di criticità nelle azioni di valutazione rispetto al quadro conoscitivo disponibile.

Secondo le previsioni normative (art. 13 comma 1 del d.Lgs. 152/2006 e s.m.i) la **I fase** consiste nella condivisione del percorso di valutazione con l'Autorità Competente e nell'attivazione delle consultazioni dei *soggetti competenti in materia ambientale* (si veda ALLEGATO I – Soggetti competenti in materia ambientale <sup>8</sup>) **SCMA** sul presente documento (RAP) con il fine di stabilire **la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale (RA)**.

Nello specifico, il RAP descrive:


- l'approccio metodologico che si intende adottare per la valutazione ambientale degli effetti del Piano;
- la proposta di Piano;
- le caratteristiche inerenti l'Allegato I del DLgs 152/2006 e s.m.i : quadro di riferimento di progetti ed altre attività per ciò che riguarda l'ubicazione, la natura e la dimensione, pertinenza del Piano a promuovere sviluppo sostenibile, problemi ambientali, rilevanza per l'attuazione di normative comunitarie, area geografica interessata, rischi per l'ambiente e la salute umana, natura transfrontaliera degli impatti, valore e vulnerabilità delle aree potenzialmente interessate dal Piano, pianificazione in aree protette (Sic, ZPS, ecc.);
- le caratteristiche inerenti l'Allegato IV del D.Lgs 4/2008
- le connessioni logiche e temporali tra le fasi di elaborazione ed approvazione del PRTM e quelle di svolgimento della VAS, evidenziando i momenti di consultazione, partecipazione ed informazione
- la proposta di indice del Rapporto Ambientale che si intende sviluppare.

Al documento è allegato e ne costituisce parte integrante un **questionario** finalizzato alla raccolta dei contributi e delle osservazioni da parte dei *soggetti competenti in materia ambientale*, riguardanti le fasi di cui sopra, con particolare riferimento a dati ed indicatori utilizzati per descrivere lo stato dell'ambiente. Il contributo atteso è rappresentato da osservazioni, suggerimenti o proposte di integrazione in fase preliminare alla elaborazione del PRTM e del Rapporto ambientale, con particolare riferimento a dati ed indicatori, ai piani e programmi considerati nell'analisi di coerenza, alle strategie ed agli obiettivi ambientali.

Il RAP sarà reso disponibile ai *soggetti competenti in materia ambientale* come individuati a pag. 71 del presente documento, tramite la pubblicazione in forma criptata sui siti delle Autorità interessate. In ogni caso, al fine di garantire che la prima fase si concluda entro i 90 gg fissati dall'art. 13 comma 1 e fornire una data certa per la durata delle consultazioni, le stesse avranno la durata di **40 giorni (30 gg + 10 gg)**, a partire dalla data di trasmissione della nota ai S.C.M.A.

---

<sup>8</sup> A tal proposito, la Direttiva stabilisce che siano consultate, al momento della decisione sulla portata delle informazioni da includere nel rapporto ambientale e sul loro livello di dettaglio, le Autorità che "per le loro specifiche competenze ambientali possono essere interessate agli effetti sull'ambiente dovuti all'applicazione dei piani e dei programmi."

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle Infrastrutture, della Mobilità e dei Trasporti - Area 5 P.R.T.	<b>R.A.P.</b>	<b>V.A.S. del</b> <b>Piano Regionale dei</b> <b>Trasporti e della Mobilità</b> <b>(PRTM)</b>
	Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	Rev. 00.01 del 09.10.2013	

## Scheda 2 - Schema delle modalità e dei tempi di consultazione - RAP

Modalità di informazione	Attuazione	Avvio del processo (realizzato)	Presentazione del Report
Nota di trasmissione ai SCMA	SI (obbl.)	20.10.2013	Invio di Documento
Pubblicazione GURS	NO	-	-
Mass media	NO	-	-
Convegni e Seminari /conferenza	NO	-	-
News letter e Mailing list	SI	30.10.2013	Invio di Documento
Sito internet	SI	30.10.2013	RAP - Modulistica di consultazione
Deposito presso Uffici	SI (obbl.)	30.10.2013	
Chiusura consultazioni		00.00.2013 (!)	
Redazione verbale di chiusura ed invio a AP		00.00.2013 (!)	Invio di verbale e trasmissione questionari a AC

### 3.1.2 Il fase - Rapporto Ambientale

La **II fase** consiste nella stesura del RA, a cura dell'autorità procedente/proponente, documento attorno al quale si struttura tutto il processo valutativo; il RA costituisce parte integrante della documentazione del Piano da adottare.

Per la redazione del RA è necessario aver elaborato una **proposta di Piano**, alcune sue **ragionevoli alternative** e una descrizione e valutazione degli effetti ambientali derivanti dalla loro attuazione (attuazione del Piano e delle sue alternative).

Pertanto elementi importanti da trattare nel RA sono:

- ✓ i contenuti del Piano ed i principali obiettivi;
- ✓ la descrizione dello stato dell'ambiente;
- ✓ le criticità ambientali esistenti e quelle derivanti dall'attuazione del Piano ed i possibili effetti (positivi e negativi) sull'ambiente, a breve o lungo termine, permanenti o temporanei;
- ✓ le misure previste dal Piano per mitigare o compensare gli effetti negativi indotti;
- ✓ le misure previste per il monitoraggio del Piano, necessarie al controllo degli effetti ambientali significativi, degli effetti negativi imprevisti e dell'adozione di misure correttive;
- ✓ una **SINTESI NON TECNICA** del documento. Fine della sintesi non tecnica, che riassume i contenuti del RA in modo semplice e chiaro anche per i non "addetti ai lavori", è quello di consentire un'ampia divulgazione del processo di VAS, e garantire la partecipazione del pubblico.
- ✓ **Studio di incidenza – con i contenuti di cui all'allegato G del decreto 357/99, secondo le previsioni del D.A. 30.03.2007 dell'ARTA Sicilia.**

### 3.1.3 III fase - Consultazioni


La **III fase** prenderà le mosse con l'invio all'Autorità competente della Proposta di Piano, **del relativo rapporto ambientale, dello studio di incidenza e della Sintesi non tecnica**, con il deposito delle copie presso:

- la sede dell'Autorità competente
- la sede dell'Autorità procedente
- almeno una sede per provincia (genio civile o provincia)

la pubblicazione della documentazione attraverso:

- ✓ il sito web dell'Autorità competente
- ✓ il sito web dell'Autorità procedente

e la contestuale pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale Regionale della comunicazione contenente:

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti	<b>R.P.A.</b>	<b>V.A.S. del</b> <b>Piano Regionale dei trasporti e della mobilità (PRTM)</b>
	Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	Rev. 00.01 del 09.08.2013	

- titolo della proposta di Piano
- autorità procedente e proponente
- indicazione delle sedi ove può essere presa visione del Piano e del rapporto ambientale
- indicazione delle sedi dove si può consultare la sintesi non tecnica

Le azioni descritte consentiranno sia ai **Soggetti competenti in materia ambientale** che al **Pubblico**, di consultare la documentazione ed assicurare che il RA e le opinioni di coloro che sono stati consultati vengano tenute in considerazione nel documento di programmazione finale (Piano).

Sono altresì previste le seguenti modalità di informazione/consultazione.

### Scheda 3 - Schema delle modalità e dei tempi di consultazione


Modalità di informazione	Attuazione	Avvio del processo (Previsto)	Presentazione del Report
Soggetti Competenti in materia ambientale	SI (obbl)	Entro ...	Invio di Documento
Pubblico interessato	SI (obbl)		
Enti Gestori riserve naturali ed enti parco per parere di incidenza	SI (obbl)		
Pubblicazione GURS	SI (obbl.)	Entro ...	
Mass media	NO		
Convegni e Seminari /conferenza	SI	Entro ...	
News letter e Mailing list	SI	Entro ...	Invio Documento
Sito internet	SI – Obblig	Entro ...	RA – Proposta Piano – Modulistica di consultazione
Deposito presso Uffici	SI – Obblig-	Entro ...	
Consultazione	SI	60 giorni dalla pubblicazione sulla GURS	
Parere di incidenza da parte degli enti gestori	SI	Entro i 60 giorni della consultazione	
Chiusura consultazioni		xx.xx.201x	
Redazione verbale di chiusura consultazioni con recepimento delle osservazioni		xx.xx.201x	

Per quanto riguarda la presentazione delle osservazioni e l'approvazione del Piano, il T.U. in materia ambientale prevede quanto segue:

- entro 60 giorni dalla notifica di avvenuto deposito dei documenti, chiunque ne abbia interesse, può prendere visione del Piano e presentare le proprie osservazioni, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi o valutativi, a tal fine sarà prevista una apposita modulistica;
- prima dell'approvazione del Piano le osservazioni pervenute devono essere esaminate e valutate al fine di un loro eventuale recepimento all'interno del Rapporto Ambientale.

#### 3.1.4 Fase IV – Parere

Una volta scaduti i termini, entro 90 giorni dal termine ultimo per la ricezione delle osservazioni, l'Autorità competente la VAS in collaborazione con l'Autorità procedente esamina la documentazione pervenuta, esprime un **parere motivato** che costituisce presupposto per le modifiche da apportare al Piano, per la prosecuzione del procedimento di approvazione del Piano.

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle Infrastrutture, della Mobilità e dei Trasporti - Area 5 P.R.T.	<b>R.A.P.</b>	<b>V.A.S. del</b> <b>Piano Regionale dei</b> <b>Trasporti e della Mobilità</b> <b>(PRTM)</b>
	Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	Rev. 00.01 del 09.10.2013	

### 3.1.5 V Fase - Informazione circa la decisione

La **V Fase**, è successiva all'approvazione del Piano da parte dell'Autorità Procedente a seguito dell'adeguamento del Piano al Parere di VAS e di Valutazione di incidenza, consiste nella messa a disposizione attraverso pubblicazione di avviso sulla Gazzetta ufficiale Regionale, contenente:

- ✓ le sedi di consultazione dei documenti (Piano, Rapporto Ambientale, Sintesi non Tecnica, Documenti di consultazione);
- ✓ i siti internet delle Autorità interessate, dove è resa possibile la consultazione dei documenti;
- ✓ il parere motivato espresso dall'Autorità Competente
- ✓ una **dichiarazione di sintesi** (art. 17 comma 1.b) che illustra:
  - ❖ in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel Piano
  - ❖ in che modo si è tenuto conto del RA e dei risultati delle consultazioni
  - ❖ i motivi per cui è stato scelto il Piano adottato fra le possibili alternative che erano state individuate
  - ❖ le misure di monitoraggio adottate.

### 3.1.6 La VI FASE – Attuazione del Piano e monitoraggio.

Il controllo sugli effetti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del Piano viene effettuato dall'**Autorità procedente**, (art. 18 Dlgs 152/2006 e s.m.i.) attraverso tutti i dati e tutte le informazioni necessarie per far partire il sistema di monitoraggio, avvalendosi, ove concordato con l'ARPA ed i Dipartimenti Regionali titolari di dati di monitoraggio, delle Agenzie Ambientali, che consentirà la verifica periodica dello stato di avanzamento del Piano e della sua efficacia.

Si procederà al controllo degli effetti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del Piano in modo da individuare tempestivamente gli effetti negativi imprevisti ed adottare le opportune misure correttive.

Qualora la revisione introduca modifiche sostanziali (in particolare l'introduzione di nuove misure e/o interventi) in grado di determinare effetti ambientali non prevedibili in sede di VAS e qualora i soggetti competenti in materia ambientale ritengano che tali effetti sull'ambiente siano significativi, è necessario sottoporre la modifica del Piano a VAS.

In ogni caso, il processo di revisione potrebbe consentire "ricalibrature" motivate dei valori obiettivo, qualora nei Report di periodo si sia evidenziato un significativo gap tra essi e i valori misurati.

## 3.2 CONNESSIONE TRA PIANO E VAS


La procedura di VAS appena descritta si svolge contestualmente alla preparazione del Piano, sotto la responsabilità dell'Autorità Procedente (Regione Siciliana, Dipartimento delle Infrastrutture della Mobilità e dei Trasporti).

Le attività di predisposizione del Piano prendono le mosse dalla redazione del presente documento, seppure il Dipartimento delle infrastrutture della mobilità e dei trasporti, si sia già dotato, con il supporto della Società INVITALIA, di diversi strumenti di analisi e studio finalizzati alla predisposizione dell'0 aggiornamento del Piano in oggetto.

Alcune analisi sono riportate nel presente documento.

Nel seguito si individuano le connessioni tra PRTM e VAS di cui al seguente schema.

La Scheda 4, concordata e condivisa dalle Autorità interessate, descrive l'integrazione temporale e procedurale dei processi di elaborazione del PRTM.

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti	<b>R.P.A.</b>	<b>V.A.S. del          Piano Regionale dei trasporti e della mobilità (PRTM)</b>
	Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	Rev. 00.01 del 09.08.2013	

La tabella si compone di tre colonne:


- ✓ la prima descrive le attività del processo di elaborazione del PRTM;
- ✓ la seconda si riferisce al processo di attuazione della VAS;
- ✓ la terza indica il documento che rappresenta il prodotto finale della singola fase.

I primi tre stadi si concludono con momenti di *confronto* tra i due procedimenti, sia a monte che a valle della redazione del Piano, e costituiscono momenti di consultazione e partecipazione sulle tematiche ambientali.

#### Scheda 4: Percorso metodologico per la redazione dei documenti di VAS del PRTM<sup>9</sup>


PROCESSO DI PIANO	PROCESSO DI VAS	Documento finale
<b>stadio 1 - ORIENTAMENTO E IMPOSTAZIONE</b>		
Definizione degli obiettivi e dei contenuti del Piano Rilevamento e aggiornamento dei dati e delle informazioni disponibili sul territorio	Screening dei dati e delle informazioni ambientali Definizione schema operativo per la VAS ed individuazione dei soggetti e delle autorità ambientali coinvolte	Avviso di avvio del procedimento e comunicazione ai soggetti interessati
Definizione della bozza di Piano - Presentazione all' <b>Autorità Procedente</b> dello stato di avanzamento dei lavori	Analisi degli strumenti di pianificazione regionali esistenti Bozza di analisi di coerenza interna/ esterna Definizione dell'ambito di influenza (scoping) e definizione delle informazioni da includere nel Rapporto ambientale	Rapporto Preliminare Ambientale "Documento di massima" di Piano
<b>1° - Consultazioni</b>		
Avvio del confronto esterno rivolto alle <b>Soggetti competenti in materia ambientale.</b>		Redazione Verbale di consultazione
<b>stadio 2 – ELABORAZIONE E REDAZIONE</b>		
Redazione della proposta del Piano	Analisi di coerenza esterna; Confronto e selezione delle alternative; Analisi di coerenza interna Studio di Incidenza per le aree SIC e Zps	Proposta di PRTM Rapporto ambientale Sintesi non tecnica Studio di incidenza Piano di monitoraggio
<i>Comunicazione all'Autorità Procedente" sullo stato d'avanzamento della proposta di Piano, della proposta del Rapporto ambientale e della proposta della Sintesi non tecnica</i>		
<i>Deposito e pubblicazione della proposta di Piano, della proposta del Rapporto ambientale corredato dalla proposta della sintesi non tecnica</i>		
<b>2a Consultazione</b>		
Sui contenuti della proposta di PRTM , della proposta del Rapporto ambientale, dello studio di incidenza e della sintesi non tecnica rivolta ai <b>SCMA (inclusi gli enti gestori di aree protette per il parere di incidenza)</b> , agli <b>enti territorialmente competenti, pubblico interessato ed al pubblico</b>		Redazione del verbale di chiusura consultazioni ed avvio fasi di chiusura con autorità competente
<b>Parere motivato da parte dell'autorità competente per la VAS, d'intesa con l'autorità procedente</b>		
<b>stadio 4 - ADOZIONE E APPROVAZIONE</b>		
Deliberazione di adozione del Piano ed elaborati VAS		
<b>stadio 5 - ATTUAZIONE, GESTIONE E MONITORAGGIO</b>		
Monitoraggio indicatori - Azioni correttive ed eventuali retroazioni		Rapporti di monitoraggio

<sup>9</sup> In assenza di una specifica legge regionale per la regolamentazione delle procedure di VAS, si fa riferimento ai requisiti della direttiva 42/2001/CE ed alla parte II del D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle Infrastrutture, della Mobilità e dei Trasporti - Area 5 P.R.T.	<b>R.A.P.</b>	<b>V.A.S. del</b> <b>Piano Regionale dei</b> <b>Trasporti e della Mobilità</b> <b>(PRTM)</b>
	Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	Rev. 00.01 del 09.10.2013	

#### Scheda 5: Descrizione sintetica della Pianificazione

Denominazione	Piano Regionale trasporti e mobilità
Proponente	Assessorato delle infrastrutture della mobilità - Dipartimento delle Infrastrutture della Mobilità e dei Trasporti
Autorità Procedente	Regione Siciliana - Assessorato delle Infrastrutture della Mobilità
Altri Servizi e Agenzie regionali coinvolti nella gruppo di lavoro per la programmazione	INVITALIA - Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA
Autorità competente la VAS	Dipartimento Regionale Ambiente – Servizio 1 VAS-VIA
Area di competenza del Piano Regionale	Intero territorio regionale
Destinatari del Piano Iter e termini per l'approvazione del PRTM	Enti pubblici/Privati Adozione???:/apprezzamento???: - Assessorato delle infrastrutture della mobilità Approvazione – Giunta Regionale???: Decreto Presidente???:
Termine per l'adozione da parte della Giunta Regionale	???:
Termine per l'approvazione da parte del Consiglio Regionale	???:

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti	R.P.A.	V.A.S. del Piano Regionale dei trasporti e della mobilità (PRTM)
	Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	Rev. 00.01 del 09.08.2013	

## 4. Inquadramento del Piano

Lo scopo principale del "PRTM-PD" è il superamento delle criticità che in atto penalizzano il sistema trasportistico in Sicilia tramite il potenziamento dei sistemi intermodali (strada/ferro – strada/mare), l'integrazione con i sistemi di trasporto transeuropei (rete TEN-T) e il miglioramento dell'accessibilità di passeggeri e merci delle aree interne e con le Isole minori attraverso sistemi ecosostenibili.

Al momento nel rapporto preliminare si sintetizza la strategia di sviluppo complessiva che la Regione Siciliana ha intrapreso nel sistema dei trasporti e fornisce una visione di sistema che si tradurrà in un elenco di interventi infrastrutturali prioritari nelle varie modalità di trasporto di rilevanza sovra regionale e comunitaria.

### 4.1 Il contributo del PRTM. alle politiche di mobilità sostenibile e compatibilità ambientale

Come premesso, con l'aggiornamento del Piano Direttore, la Regione Siciliana persegue il proprio impegno al conseguimento dei target individuati dal Libro Bianco della Commissione Europea "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" assumendo i seguenti impegni programmatici:

- ✓ entro il 2030 dimezzare nei trasporti urbani l'uso delle autovetture "alimentate con carburanti tradizionali";
- ✓ sulle percorrenze superiori a 300 km il 30% del trasporto di merci su strada verrà trasferito verso altre modalità a basso impatto ambientale;
- ✓ entro il 2050 la maggior parte del trasporto di passeggeri sulle medie distanze dovrà avvenire per ferrovia;
- ✓ entro il 2030 deve essere operativa la "rete essenziale" TEN-T;
- ✓ entro il 2050 collegare tutti i principali aeroporti e porti marittimi alla rete ferroviaria;
- ✓ entro il 2050 realizzare l'obiettivo "zero vittime" nel trasporto su strada.

Il disegno e l'implementazione della strategia di sviluppo del sistema dei trasporti proseguono nel segno della ricerca di una sempre maggior efficienza e sostenibilità ambientale, ma coniugando le implicazioni con le esigenze dei vari *stakeholders*.


**Sino ad oggi, la sostenibilità ambientale dell'attuazione del PRTM del 2002 è stata garantita attraverso la sottoposizione a procedure di Valutazione d'impatto ambientale (VIA) e di valutazione di incidenza (ove prevista e necessaria) delle singole opere durante le fasi progettazione ed approvazione, assicurando la compatibilità ambientale delle infrastrutture sia nella fase di cantiere che in quella di esercizio.**

Le verifiche ambientali hanno portato, attraverso le azioni di mitigazione e compensazione, derivanti dalla progettazione, dalle consultazioni dei soggetti competenti e dai pareri ambientali resi dal Ministero dell'ambiente e/o dal Dipartimento Regionale ambiente e dalle Soprintendenze ai Beni Culturali, al miglioramento delle infrastrutture di trasporto in ottica di sostenibilità ambientale.

Nel processo di pianificazione in atto, la verifica delle compatibilità ambientale è parte stessa della pianificazione, nel Piano e nel relativo rapporto ambientale saranno dettati i criteri di progettazione utili a minimizzare gli impatti e/o a massimizzare i benefici ambientali derivanti dalle infrastrutture.

Si evidenzia che alcuni degli interventi previsti dal Piano saranno un "mero recepimento" di quanto previsto in altri strumenti di Programmazione che sono stato oggetto di sottoscrizione di accordi con il Governo nazionale e ricompresi del ciclo di Programmazione comunitaria 2007-13 quali :



Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle Infrastrutture, della Mobilità e dei Trasporti - Area 5 P.R.T.	<b>R.A.P.</b>	<b>V.A.S. del</b> <b>Piano Regionale dei</b> <b>Trasporti e della Mobilità</b> <b>(PRTM)</b>
	Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	Rev. 00.01 del 09.10.2013	

- PO FESR 2007-2013;
- PON "Reti e mobilità";
- PAR FAS 2007-2013;

Tali strumenti di programmazione, ove prescritto, sono stati sottoposti a procedure di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), ai sensi delle direttive comunitarie, nazionali e regionali in materia.

Le previsioni del nuovo PRTM-PD costituiscono quindi la prosecuzione del percorso virtuoso di sostenibilità intrapreso dalla Regione Siciliana. In una logica di continuità, per dare contezza dei risultati conseguiti, l'Amministrazione regionale sta attivando un sistema di monitoraggio integrato che, nel breve periodo, potrà in essere le condizioni per l'integrazione dei dati di contesto e compatibilità raccolti a livello internazionale (EEA, Eurostat, OCSE), nazionale (ISTAT, APAT) e regionale (ARPA Sicilia), trovando attuazione nell'ambito dell'implementazione del Piano regionale di Infomobilità.

## 4.2 Gli obiettivi

In sintesi i contenuti del documento di aggiornamento del PRTM - Piano Direttore riguardano:

- Il re-inquadramento della pianificazione di settore sotto il profilo infrastrutturale, istituzionale e gestionale, in sintonia con la programmazione comunitaria 2007/13 ed in relazione all'avanzamento fisico ed economico degli interventi di infrastrutturazione previsti;
- La verifica del *trend* di crescita della domanda di trasporto per le diverse modalità di trasporto e dei relativi flussi di traffico;
- La verifica della domanda attuale di servizi a supporto del trasporto merci, volta alla revisione della infrastrutturazione logistica del territorio regionale contenuta nel PRTM del 2002, con particolare riguardo alla rete degli interporti e degli autoporti<sup>10</sup>;
- L'analisi del *gap* infrastrutturale tra quanto previsto e quanto realizzato nel precedente ciclo di programmazione;
- La revisione delle politiche per il riassetto delle diverse modalità di trasporto passeggeri e merci in Sicilia, secondo i principi di mobilità sostenibile e di economicità, efficacia ed efficienza.

In ragione delle forti interdipendenze esistenti nelle competenze dei diversi livelli di governo coinvolti, è necessario ancorare la strategia della Regione Siciliana agli orientamenti ed alle scelte di pianificazione e programmazione espresse lungo l'intera filiera della governante verticale.

A tal fine si esamina il quadro di riferimento di livello sovraordinato, comunitario e nazionale (cfr. Par. 4.2.1).


La descrizione degli obiettivi strategici che la Regione Siciliana intende conseguire viene articolata con riferimento ad elementi di contenuto che hanno valenza orizzontale e si applicano, con le dovute specificazioni, a ciascuna modalità di trasporto (cfr. Par. 4.2.2).

### 4.2.1 Criteri base

La politica regionale dei trasporti trova i suoi riferimenti essenziali negli orientamenti comunitari in materia e nel documento fondamentale di pianificazione dei trasporti a livello nazionale, il *Piano Generale dei Trasporti e della Logistica* (P.G.T.L.) del 2001. Di seguito se ne richiamano le disposizioni principali al fine di ricostruire il quadro strategico nel quale opera il presente Piano Direttore.

Si noti che il P.G.T.L. è attualmente in corso di aggiornamento e, pertanto, la maggior parte delle decisioni di programmazione delle priorità di investimento intraprese dalla Regione Siciliana è stata

<sup>10</sup> Tale obiettivo è stato già raggiunto con la redazione dello studio "Analisi della domanda e dell'offerta di trasporto merci e di logistica nella Regione Siciliana" redatto da INVITALIA nell'ottobre 2009.

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti	<b>R.P.A.</b>	<b>V.A.S. del</b> <b>Piano Regionale dei trasporti e della mobilità (PRTM)</b>
	Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	Rev. 00.01 del 09.08.2013	

deliberata in assenza di un quadro nazionale formalmente definito. Questo vale in particolare con riferimento alla programmazione 2007-2013, il principale strumento finanziario per conseguire i rilevanti obiettivi infrastrutturali.

In assenza di un riferimento nazionale aggiornato, si è ritenuto opportuno verificare la coerenza della strategia regionale mediante il confronto con i principali atti di programmazione nazionale e comunitari che fanno riferimento al sistema dei trasporti. La descrizione dell'impianto strategico di tali strumenti, infatti, contiene enunciazioni dei principi di fondo aggiornate rispetto alle più attuali esigenze espresse dal partenariato socioeconomico ed istituzionale, e che pertanto possono sopperire all'assenza di linee guida formali.

#### 4.2.1.1 Principi disposti dagli orientamenti comunitari

Il Libro Bianco della Commissione europea *"La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte"*<sup>11</sup>, adottato nel settembre 2001, propone una serie di principi volti a riconfigurare l'impianto fondamentale della politica comunitaria dei trasporti.

Tali orientamenti strategici possono essere sintetizzati nei quattro punti che seguono:

- ✓ Riequilibrare i modi di trasporto.
- ✓ Eliminare le strozzature della rete transeuropea dei trasporti.
- ✓ Porre gli utenti quale fulcro della politica dei trasporti.
- ✓ Controllare la mondializzazione dei trasporti.

Tali orientamenti sono stati aggiornati nel 2006 con l'adozione della Comunicazione *"Mantenere l'Europa in movimento - una mobilità sostenibile per il nostro continente. Riesame intermedio del Libro Bianco sui trasporti pubblicato nel 2001 dalla Commissione europea"*<sup>12</sup>. L'aggiornamento rafforza il punto di vista del cittadino e dell'ambiente ponendoli più decisamente accanto all'efficienza del sistema. Nell'attuale configurazione gli obiettivi prioritari sono definiti come segue:


- Offrire un livello elevato di mobilità ai cittadini e alle imprese in tutta l'Unione.
- **Proteggere l'ambiente, garantire la sicurezza dell'approvvigionamento energetico, promuovere norme minime in materia di lavoro per il settore, tutelare passeggeri e cittadini.**
- **Promuovere una protezione elevata e migliorare la qualità dell'ambiente.**
- **Combattere i rischi globali legati all'approvvigionamento energetico.**
- Elevare la qualità dell'occupazione e di introdurre migliori qualificazioni per i lavoratori europei nel settore.
- Tutelare i cittadini europei in quanto utenti e fornitori di servizi di trasporto, sia come consumatori che sotto il profilo della sicurezza e protezione.
- **Favorire l'innovazione a sostegno dei primi due obiettivi, rendendo più efficiente e sostenibile un settore in crescita come quello dei trasporti.**
- **Stabilire connessioni internazionali** tese al conseguimento della mobilità sostenibile, della protezione e dell'innovazione.

#### 4.2.1.2 Principi disposti dalla pianificazione nazionale

Il *"Piano Generale dei Trasporti e della Logistica"* (P.G.T.L.), adottato dal Ministero dei Trasporti e approvato con il DPR 14 marzo 2001, recepisce gli orientamenti del Libro Bianco e, riflettendo le specificità del contesto territoriale ed istituzionale nazionale, li articola nella seguente impostazione strategica:

<sup>11</sup> COM(2001) 370 del 12 settembre 2001

<sup>12</sup> COM(2006) 314 del 22 giugno 2006

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle Infrastrutture, della Mobilità e dei Trasporti - Area 5 P.R.T.	<b>R.A.P.</b>	<b>V.A.S. del</b> <b>Piano Regionale dei</b> <b>Trasporti e della Mobilità</b> <b>(PRTM)</b>
	Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	Rev. 00.01 del 09.10.2013	


- ✓ Servire la domanda di trasporto a livelli di qualità del servizio adeguati. Questo obiettivo può essere perseguito attraverso diverse strategie:
  - ❖ Strategie infrastrutturali;
  - ❖ Strategie di mercato;
  - ❖ Strategie normative;
  - ❖ Strategie organizzative e di regolazione;
  - ❖ Strategie di tutela dei consumatori.
- ✓ Servire la domanda di trasporto con un sistema di offerta sostenibile in termini ambientali. A tal fine si dovranno perseguire diverse strategie:
  - ❖ Incentivazione del riequilibrio modale;
  - ❖ Sviluppo di tecnologie energeticamente più efficienti;
  - ❖ Stimolo all'efficienza energetica e ambientale del parco circolante;
  - ❖ Programmi di risanamento atmosferico acustico e paesaggistico delle infrastrutture;
  - ❖ Programmi per garantire il rispetto del Codice della strada e interventi di messa in sicurezza delle strade urbane ed extra-urbane.
- ✓ Assicurare il continuo innalzamento degli standard di sicurezza.
- ✓ Utilizzare in modo efficiente le risorse dedicate alla fornitura di servizi e alla realizzazione di infrastrutture di trasporto.

Questo obiettivo può essere perseguito con diverse strategie:

- ❖ Interventi a sostegno alla concorrenza
  - ❖ Predisposizione di oculare procedure di programmazione degli investimenti a livello nazionale e locale,
  - ❖ Stimolo della partecipazione del capitale privato al finanziamento delle infrastrutture,
  - ❖ Interventi di attenuazione dei vincoli sulla risorsa lavoro.
- ✓ Contribuire allo sviluppo del territorio ed al superamento dei divari strutturali. Il sistema dei trasporti può rappresentare un fattore importante per attenuare, e ove possibile colmare, i differenziali fra diverse aree del Paese, specie nel Meridione, dove è richiesta e auspicata una maggiore crescita economica.
  - ✓ Integrazione con l'Europa, assicurando la fluidità dei traffici, condizione essenziale per il mantenimento e lo sviluppo dei rapporti economici del Paese con il resto dell'Europa.
  - ✓ Integrazione di infrastrutture e di servizi di trasporto multimodale tra i terminal di *transhipment* – che entreranno a regime nel Mezzogiorno nei prossimi anni - e le regioni italiane del Nord e quelle europee, al fine di spostare ancora di più sul Mediterraneo l'asse dei traffici marittimi intercontinentali e di favorire l'insediamento di nuove attività manifatturiere e di logistica nel Mezzogiorno, grazie all'accresciuta "risorsa distributiva" del territorio.
  - ✓ Crescita del livello di professionalità.

Inoltre, quale ulteriore riferimento ed aggiornamento, sono oggetto di valutazione e di considerazione i contenuti la bozza finale del Piano Nazionale della Logistica 2012-2020 " dopo il confronto con gli operatori, i territori e le audizioni parlamentari". La proposta del 26 Luglio 2012 definisce le linee strategiche di intervento caratterizzate da azioni che interessano i diversi settori dei trasporti e della logistica nonché le norme, le regole e le valutazioni degli effetti degli interventi che saranno realizzati:

1. *I riferimenti strategici del Piano*
  - *I Piani della rete TEN-T: protocollo delle Alpi e Società di corridoio*
  - *Rete portante ferroviaria*
  - *Trasporto aereo: le politiche di rilancio*
  - *Le piattaforme logistiche e gli interventi di scala nazionale*
  - *Authority per i trasporti e la logistica*
2. *Gli accordi interministeriali per un programma condiviso degli interventi:*

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	R.P.A. Rev. 00.01 del 09.08.2013	V.A.S. del Piano Regionale dei trasporti e della mobilità (PRTM)
---	--	-------------------------------------	---

3. *Le politiche di settore nella logica di un sistema portante dei trasporti per il Paese*
  - *Riforma Autorità portuali*
  - *Intermodalità, co-modalità e sistema a rete degli interporti: sollecitazioni e priorità*
  - *Il ruolo del sistema portuale ed il finanziamento*
  - *Sportello unico doganale*
4. *I processi di riforma e di rilancio del settore dell'autotrasporto*
  - *Autotrasporto conto proprio-conto terzi-cabotaggio-stradale*
  - *Controlli e banca dati dell'autotrasporto*
  - *Autotrasporto: regolamentazione tempi di carico e scarico, tempi di pagamento, regolarità contributiva, corresponsabilità*
  - *L'Osservatorio dei costi in seno alla Consulta*
  - *Trasporti eccezionali – semplificazione operativa*
5. *I processi di filiera*
  - *Distribuzione urbana delle merci e processi di premialità*
  - *Best practice filiera dell' ortofrutta e in generale dell' agroalimentare*
  - *Best practice Automotive*
  - *Dal Piano delle merci a quello della mobilità urbana*
6. *Norme e regole e le politiche: disincentivi e premialità*
  - *Premialità all'outsourcing logistico*
  - *Misure per la riduzione del costo del lavoro nel settore dei trasporti e della logistica*
  - *Ammodernamento parchi rotabili*
  - *Norme e regole per l'attuazione del Piano*
  - *Politica fiscale per la logistica (Riforma Iva, credito Iva, Iva in dogana)*
  - *Disincentivi per ridurre i viaggi a vuoto e procedure definite per i divieti di circolazione*
7. *Piattaforma telematica, sistema di ICT e Progetto Galileo*
  - *Sistemi intelligenti di trasporto: Piattaforma telematica nazionale*
  - *Progetto Galileo*
8. *Programma di formazione per una diversa "cultura" dei trasporti e della logistica*
  - *Progetto formazione per i trasporti e la logistica*
  - *Attivazione master nazionale per i trasporti e la logistica*
9. *Attuazione del Piano e per la promozione della logistica*
  - *Le priorità: tempi e modalità di promozione ed attuazione del Piano della Logistica; Agenzia per la logistica*
  - *Le valutazioni degli effetti degli interventi da attuare ed attuati*


#### 4.2.1.3 Coerenza con i principi della programmazione 2007 – 2013

Con riferimento al tema dei trasporti, il "Quadro strategico nazionale per la programmazione nazionale unitaria 2007-2013" (QSN) espone alcune priorità, sottoscritte dal partenariato istituzionale e socioeconomico, che possono ben rappresentare le linee di tendenza della pianificazione strategica a livello nazionale.

Tale strategia si incardina nei seguenti principi essenziali:

- ✓ Realizzazione di un sistema logistico nazionale. In attuazione del progetto prioritario n.21 "Autostrade del Mare" previsto dalle Reti TEN-T, un ruolo prioritario va assegnato al trasporto marittimo. Gli scali portuali devono essere convertiti in terminal, attraverso adeguati interventi infrastrutturali e tecnologici, aprendo al cabotaggio il mercato nazionale del trasporto merci.

Inoltre, dovrà essere privilegiata la modalità ferroviaria, in particolare con riferimento al completamento del progetto prioritario n.1 Asse ferroviario Berlino – Palermo. Gli interventi

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle Infrastrutture, della Mobilità e dei Trasporti - Area 5 P.R.T.	<b>R.A.P.</b>	<b>V.A.S. del</b> <b>Piano Regionale dei</b> <b>Trasporti e della Mobilità</b> <b>(PRTM)</b>
	Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	Rev. 00.01 del 09.10.2013	

dovranno garantire l'interoperabilità, promuovere l'efficienza interna e favorire modalità sostenibili o comunque chiaramente finalizzate alla riduzione del livello di inquinamento.

Infine, devono essere consolidati i risultati già conseguiti per la creazione di una rete aeroportuale del Mezzogiorno competitiva e meglio collegata con gli *hub* internazionali.


- ✓ Promuovere la mobilità urbana sostenibile e la logistica urbana. Al miglioramento della rete generale di trasporto devono accompagnarsi adeguate condizioni di servizio ai territori urbani e produttivi. Occorre quindi ottimizzare l'utilizzo dell'infrastruttura di trasporto, in un'ottica di sostenibilità ambientale e riduzione di congestione ed incidentalità, anche attraverso un mix di politiche che indirizzino la domanda verso scelte di mobilità più efficienti e razionali. Altrettanto rilevante appare il tema della logistica locale, a servizio delle città e dei sistemi produttivi locali, con particolare riferimento alle filiere caratterizzanti il territorio meridionale (es. agroalimentare). Dovrebbero, infine, essere esplorate strade percorribili per sostenere i processi di liberalizzazione e trasformare gli attuali sistemi di incentivi in una visione sostenibile.
- ✓ Favorire la connessione alle reti principali di aree produttive e sistemi urbani, valorizzare le sinergie tra territori e nodi logistici, garantire l'accessibilità delle aree periferiche. In tale contesto assume particolare rilievo il rafforzamento dei collegamenti dei sistemi metropolitani, produttivi e rurali del Mezzogiorno con i nodi aeroportuali e portuali della macroarea, anche per favorire l'accesso dei turisti al patrimonio di risorse naturali e culturali del Paese.

In attuazione di quanto stabilito nel QSN e con particolare attenzione alle Regioni dell'Obiettivo Convergenza, il PON Reti e mobilità 2007-2013 sintetizza come segue il quadro dei principi:

- ✓ Riequilibrio modale. È necessario indirizzare la domanda di mobilità verso le modalità più efficienti sotto gli aspetti economico, sociale ed ambientale.
- ✓ Intermodalità. Occorre procedere verso l'integrazione delle aree dell'Obiettivo 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.
- ✓ Mobilità e accessibilità. Al fine di sostenere processi di sviluppo equilibrato dei territori e, nel contempo, offrire agli stessi la possibilità di collocarsi in posizione maggiormente competitiva, si devono assicurare i collegamenti necessari ad effettuare un trasporto merci rapido e sicuro. Per conseguire tali finalità è necessario garantire un'accorta integrazione fra i nodi portuali (Progetto Prioritario n.21 "Autostrade del mare"), le direttrici di trasporto di rango nazionale e internazionale (Progetto Prioritario n. 1 "Asse Ferroviario Berlino – Palermo") ed poli produttivi locali.
- ✓ Qualità ed efficienza. Al fine di assicurare a tutti territori le medesime opportunità di crescita e sviluppo, si deve promuovere l'accrescimento della qualità dei servizi di trasporto merci attraverso l'adozione di standard di sicurezza e tecniche di gestione adeguate, fino ad assicurarne l'allineamento con la media nazionale.
- ✓ Riduzione degli impatti ambientali. Attraverso il miglioramento complessivo di efficienza del sistema dei trasporti e il riequilibrio modale a favore della ferrovia e del mare si dovrà contribuire al rispetto degli impegni assunti dall'Italia sulla riduzione dei gas a effetto serra (protocollo di Kyoto) e alla tutela dell'ambiente.

#### 4.2.1.4 Coerenza con i principi della programmazione 2014 – 2020

Dal rapporto preliminare ambientale sulla programmazione 2014-2020 della Regione Siciliana, oltretutto dall'attuale stato dell'arte della programmazione, si evince che con gli strumenti del QSC nel nuovo ciclo di programmazione si prevede espressamente il finanziamento del settore dei trasporti, in particolare l'obiettivo tematico 7 "Mobilità sostenibile di persone e merci (Promuovere sistemi di

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti	<b>R.P.A.</b>	<b>V.A.S. del</b> <b>Piano Regionale dei trasporti e della mobilità (PRTM)</b>
	Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	Rev. 00.01 del 09.08.2013	

trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete)" sarà perseguito attraverso i seguenti obiettivi strategici:

- ✓ migliorare le condizioni di mobilità delle persone e delle cose tramite la ricomposizione modale a vantaggio di vettori meno impattanti,
- ✓ garantire la continuità territoriale, la sostenibilità ambientale, l'efficacia (puntualità, regolarità, frequenza e velocità/durata) e l'efficienza dei servizi (minimizzazione dei costi e parsimonia nell'impiego delle risorse)

In particolare il documento "Metodi e obiettivi per un uso efficace dei Fondi Comunitari 2014-2020" prevede alcune azioni prioritarie:

- Realizzazione di nuovi "Grandi Progetti" ferroviari;
- Interventi diretti a favorire l'intermodalità delle merci funzionalmente complementari a porzioni di rete già esistenti quali il cosiddetto "ultimo miglio ferroviario" ed i raccordi delle reti nazionali e regionali verso i nodi puntuali, inclusi quelli logistici.
- Sviluppo del trasporto urbano e peri-urbano di massa come strumento di miglioramento della qualità della vita e di riqualificazione dell'offerta di servizi collettivi nelle città, minimizzando le rotture di transito e incentivando l'integrazione tariffaria.
- Completamenti di interventi già avviati, privilegiando il rafforzamento delle connessioni fra ambiti territoriali contigui per favorire la coesione e la continuità territoriale (connessioni stradali interregionali, servizi ferroviari a media-lunga percorrenza, collegamenti aerei con le isole, Autostrade del mare per il cargo Ro-Ro).

Inoltre deve precisarsi che l'aggiornamento del Piano è finalizzato espressamente al superamento delle condizionalità previste per gli stati membri:


- **Condizionalità 7.1 Strade:** Esistenza di un Piano generale nazionale dei trasporti che prevede un'adeguata definizione delle priorità di investimento a favore dei principali assi della rete trans europea (di infrastrutture) di trasporto (RETE TEN-T), della rete generale (investimenti diversi da quelli negli assi principali della RTE-T) e della viabilità secondaria (compreso il trasporto pubblico a livello regionale e locale)
- **Condizionalità 7.2: Ferrovia:** esistenza nel Piano generale nazionale dei trasporti di un capitolo espressamente dedicato allo sviluppo delle ferrovie in cui si dà opportuna priorità agli investimenti nei principali assi della rete transeuropea di trasporto (TEN-T), nella rete generale (investimenti diversi da quelli negli assi principali della TEN-T) e nelle linee secondarie del sistema ferroviario in base ai loro contributi alla mobilità, alla sostenibilità e agli effetti di rete a livello nazionale ed europeo. Gli investimenti coprono asset mobili, interoperabilità e sviluppo delle capacità.

Per il soddisfacimento delle condizionalità il Piano generale dei trasporti dovrà prevedere:

- un Piano di progetti realistici e maturi (con tabelle di marcia e quadro di bilancio);
- una valutazione ambientale strategica che soddisfi i requisiti giuridici per il Piano dei trasporti;
- misure intese a rafforzare la capacità degli organismi intermedi e dei beneficiari di realizzare il Piano dei progetti.

Inoltre il Piano:

" contiene la definizione delle priorità di investimento nei principali assi della rete RTE-T, nella rete generale e nella viabilità secondaria. La definizione delle priorità deve tenere conto del contributo

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle Infrastrutture, della Mobilità e dei Trasporti - Area 5 P.R.T.	<b>R.A.P.</b>	<b>V.A.S. del          Piano Regionale dei          Trasporti e della Mobilità          (PRTM)</b>
	Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	Rev. 00.01 del 09.10.2013	

degli investimenti alla mobilità, alla sostenibilità, alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e allo spazio unico europeo dei trasporti”;

“All'interno del Piano generale dei trasporti è previsto un capitolo sullo sviluppo della rete ferroviaria”

#### 4.2.2 Obiettivi e finalità

Il sistema di obiettivi e finalità definito dal Piano Direttore adottato nel 2002, coerentemente con il sistema di obiettivi e finalità indicati dagli strumenti di programmazione sovraordinati su richiamati, è il seguente<sup>13</sup>:

##### Obiettivi:

- ✓ Favorire il collegamento veloce EST-OVEST di passeggeri e merci sia su ferro che su gomma.
- ✓ Favorire un sistema di interconnessione NORD-SUD.
- ✓ Favorire nelle aree metropolitane la realizzazione di sistemi di trasporto leggero su ferro, radialmente, dalla periferia verso il centro e servire le aree urbane con reti di bus non impattanti a livello ambientale, sviluppando altresì la mobilità ciclistica mediante sistemi combinati (treno+bici, bus+bici, metro+bici, ecc).
- ✓ Favorire nei centri urbani il riequilibrio del trasporto pubblico su gomma con quello privato, riqualificando le risorse finanziarie.
- ✓ Favorire il concetto di polarità del sistema aeroportuale, sviluppando l'idea di baricentro di reti aeroportuali sviluppate secondo le diverse vocazioni locali.
- ✓ Favorire la costituzione di basi logistiche dei porti per l'interscambio mare-mare per aumentare la competitività nel Mediterraneo.
- ✓ Favorire la realizzazione di approdi crocieristici nei porti realizzando collegamenti con gli aeroporti e strutture logistiche integrate con il territorio terminale.
- ✓ Favorire una progettualità preparatoria alla realizzazione e valorizzazione del collegamento stabile dello stretto di Messina.


##### Finalità:

- Minimizzare il costo generalizzato della mobilità.
- Favorire la sostenibilità ambientale dei trasporti, e correlativamente scegliere un sistema di trasporto articolato nelle diverse modalità al fine di ridurre i livelli di inquinamento chimico e acustico, nel rispetto delle determinazioni della conferenza di Kyoto.

<sup>13</sup> La “Proposta di aggiornamento del PRTM” del dicembre 2009, individua un set di obiettivi, di seguito riportato,

coerenti con quelli presenti nel Piano Direttore del 2002:

- Adeguamento delle interconnessioni tra le direttrici lineari primarie ed i principali nodi di interscambio modale, garantendo in particolare la funzionalità del cosiddetto “ultimo miglio” per l'accesso alle grandi reti di trasporto ferroviario e stradale.
- Adeguamento della rete stradale secondaria in termini di capacità e funzionalità e interconnessione con la rete stradale e ferroviaria primaria.
- Realizzazione degli interporti siciliani e loro interconnessione con le principali direttrici di traffico.
- Realizzazione di piattaforme logistiche con funzioni e servizi che configurano il superamento del concetto di “autoporto”, verso un'idea di piattaforma in cui sono previsti servizi di logistica avanzata.
- Definizione delle azioni strategiche e amministrative per la redistribuzione delle funzioni logistiche dei porti con tempi e procedure certe, mentre i porti esterni alle aree metropolitane e situati in prossimità delle principali direttrici di traffico assumano funzione di terminal commerciali in grado di intercettare i traffici nel periodo in cui questi si realizzano.
- Favorire la progettualità delle aziende di autotrasporto e logistica per l'accesso al programma comunitario Marco Polo e per lo sviluppo di un'attuazione sistemica e interoperativa delle autostrade del mare.
- Decongestionamento dei nodi urbani, incentivando le politiche a favore del TPL e la redistribuzione dei terminali di trasporto merci esternamente alle aree metropolitane e in prossimità alle principali reti di collegamento.
- Promozione del TPL rispetto al trasporto privato, al fine di intercettare domanda di trasporto potenziale, tramite incentivi ed il rafforzamento delle reti e dei servizi di collegamento su ferro tra ambiti metropolitani, promozione di forme di mobilità eco-sostenibili in ambito.
- Definizione delle azioni strategiche e amministrative per la specializzazione degli scali aeroportuali esistenti e in via di realizzazione.

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti	<b>R.P.A.</b>	<b>V.A.S. del</b> <b>Piano Regionale dei trasporti e della mobilità (PRTM)</b>
	Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	Rev. 00.01 del 09.08.2013	

- Accrescere il livello sicurezza dei sistemi di trasporto, incentivando l'ammmodernamento e l'innovazione tecnologica.
- Proteggere il patrimonio archeologico, monumentale e storico pervenendo alla conservazione ed alla riqualificazione del territorio, valorizzando percorsi e strade vicinali ed interpoderali, sedimi, caselli, stazioni ferroviarie con valore storico-ambientale a forte caratterizzazione del paesaggio siciliano.
- Garantire la coerenza con gli obiettivi dei piani di riassetto urbanistico e territoriale e piani di sviluppo socio-economico.
- Garantire la coerenza con le esigenze di protezione civile, tenuto conto dei problemi di sismicità del territorio siciliano e della sua elevata vulnerabilità idrogeologica e di dissesto, anche in relazione al dissennato uso dello stesso.
- Favorire il riequilibrio territoriale attraverso le comunicazioni infra-regionali, l'accessibilità delle aree interne con le aree metropolitane.
- Favorire il riequilibrio modale anche attraverso l'integrazione dei diversi vettori, nell'ottica della economicità dei servizi e della compatibilità ambientale, particolarmente nelle aree urbane.
- Migliorare le comunicazioni extraregionali con il potenziamento dei poli di interscambio, dei servizi di attraversamento dello Stretto di Messina, anche studiando soluzioni alternative al progetto del ponte, del trasporto aereo e, più in generale, attraverso l'inserzione nei corridoi plurimodali previsti a livello nazionale ed euro mediterraneo.
- Favorire nei centri urbani e metropolitani il riequilibrio fra trasporto privato e trasporto pubblico, anche attraverso la realizzazione di sistemi di trasporto in sede propria.

Il sistema degli obiettivi e delle finalità del Piano Direttore qui richiamato è stato concepito con un orizzonte di realizzazione e raggiungimento al 2015. Si ritiene di procedere nel segno della continuità fino al superamento delle criticità che gravano sul sistema dei trasporti regionale e di conseguenza sull'intera economia dell'Isola, sino al raggiungimento pieno e sostanziale degli obiettivi individuati.

#### 4.2.2.1 Coerenza con gli obiettivi della programmazione regionale

Gli obiettivi sopra enunciati risultano coerenti con le linee essenziali della programmazione regionale degli investimenti pubblici descritte nel *Documento strategico regionale preliminare per la politica di coesione 2007-2013* adottato nel dicembre 2005, che di seguito vengono riassunte con riferimento ai temi chiave di raccordo tra pianificazione dei trasporti e programmazione dello sviluppo economico:

- ❖ Sistema dei trasporti come fattore di competitività delle imprese ed attrattività del territorio.


In tale ambito, gli obiettivi generali che guideranno l'intervento regionale sono due:

1. continuare l'azione di miglioramento dei livelli di accessibilità ai fini della mobilità di persone e merci all'interno del territorio regionale, in un'ottica di miglioramento della qualità della vita dei residenti e di piena fruizione turistica delle aree interne e rurali;
2. rendere più incisiva l'azione di riequilibrio modale al fine di innalzare la sostenibilità e la competitività del sistema dei trasporti regionale, in funzione dello sviluppo delle reti di trasporto transeuropee e della prossima apertura dell'area di libero scambio del Mediterraneo e delle esigenze di mobilità urbana, puntando su un sistema improntato alla multimodalità e all'interoperabilità tra i sistemi di trasporto e su un miglioramento della capacità gestionale.

Rispetto ai suddetti obiettivi generali per il settore, gli obiettivi specifici da perseguire sono:

- ✓ Completare e qualificare le reti di trasporto primarie, già individuate dalle Intese istituzionali, dagli APQ e dalla programmazione del P.R.T.M. del 2002).
- ✓ Migliorare l'accessibilità delle aree interne e rurali e delle aree produttive, agendo sulla interconnessione delle reti.



Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle Infrastrutture, della Mobilità e dei Trasporti - Area 5 P.R.T.	<b>R.A.P.</b>	<b>V.A.S. del</b> <b>Piano Regionale dei</b> <b>Trasporti e della Mobilità</b> <b>(PRTM)</b>
	Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	Rev. 00.01 del 09.10.2013	

- ✓ Accrescere la dotazione e la funzionalità di infrastrutture puntuali (terminal portuali) in grado di favorire l'intermodalità nel trasporto delle merci, con particolare attenzione alla valorizzazione delle specificità connesse all'insularità.
- ✓ Creare una forte integrazione con i terminal di transhipment del Mediterraneo e con le regioni del Nord Italia e del Nord Europa, al fine di intercettare l'asse dei traffici marittimi intercontinentali che attraversano l'area mediterranea.
- ✓ Accrescere l'offerta di modalità trasporto ambientalmente più sostenibili, per le persone e le merci, sia sulla media e lunga percorrenza che nelle aree urbane.
- ✓ Migliorare l'integrazione funzionale della programmazione degli interventi sulle infrastrutture e le reti di trasporto con le altre politiche, in modo particolare con la politica industriale e di sviluppo locale e con le politiche di sviluppo per le aree urbane e rurali.

❖ Promozione della Sicilia come Piattaforma logistica euro mediterranea.

La ricerca di una più stretta integrazione socioeconomica della Sicilia con i Paesi del Mediterraneo, e in particolar modo con quella della sponda Sud, costituisce un obiettivo generale nell'ambito del ciclo di programmazione 2007-2013, ed in particolare degli interventi di cooperazione.


Un primo ambito di intervento è quello connesso al superamento delle barriere fisiche che non consentono una piena integrazione economica e sociale con i paesi della riva Sud del Mediterraneo, riconducibili in primo luogo all'insularità e alla posizione di frontiera meridionale dell'UE della Sicilia, e quindi all'ambito dei trasporti.

In questo quadro, il primo obiettivo specifico è quello di promuovere, sulla base di fabbisogni comuni di sviluppo individuati attraverso programmi di scambio, forme di cooperazione transfrontaliera e transnazionale in tema di trasporti, funzionali ad accrescere il ruolo della Sicilia di piattaforma logistica per l'intero Mediterraneo e di ponte per l'accesso ai mercati dei Paesi della sponda Sud per i Paesi del Centro e Nord-Europa, intercettando così una quota superiore del valore aggiunto prodotto dai traffici che passano per il Mediterraneo. Azioni di cooperazione interregionale e transnazionale, inoltre, dovranno essere sviluppate con l'obiettivo specifico di promuovere in maniera integrata lo sviluppo delle autostrade del mare, come alternativa al trasporto stradale sulla media e lunga percorrenza, ricercando le opportunità complementarietà e specializzazioni, con altre regioni italiane (in particolare, la Calabria, la Puglia e la Campania) e europee (in particolare Francia, Spagna e, in vista degli ulteriori allargamenti dell'Unione Europea, Grecia).


Le misure di attuazione previste nell'ambito della Programmazione Unitaria 2007-2013 sono indicate nella seguente tabella.

**Tabella 1: Quadro sinottico delle misure d'attuazione della Programmazione Unitaria 2007-2013**


Programma	Asse/Priorità correlato/a	Misure di attuazione relative alle Infrastrutture di trasporto
TEN: Reti Transeuropee	Programmi strategici comunitari TEN-T	<b>Progetto Prioritario n.1- Asse Palermo-Berlino</b> Il Progetto comprende diversi interventi per l'infrastrutturazione ferroviaria lungo l'asse Berlino-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo. Una buona parte di essi è stata già realizzata.
		<b>Progetto Prioritario n.21 Autostrade del mare</b> Le autostrade del mare forniscono valide alternative alle strade congestionate trasferendo il traffico merci verso rotte marittime. Ogni anno vengono emanati i bandi per il completamento della infrastruttura.

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	<b>Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti</b>	<b>R.P.A.</b>	<b>V.A.S. del Piano Regionale dei trasporti e della mobilità (PRTM)</b>
	<b>Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia</b>	Rev. 00.01 del 09.08.2013	

Programma	Asse/Priorità correlato/a	Misure di attuazione relative alle Infrastrutture di trasporto
PON Reti e Mobilità 2007-2013	Asse I - Sviluppo delle infrastrutture di trasporto e logistica di interesse europeo e nazionale - <b>1,517 mld €</b>  (Fondi Comunitari e Nazionali)	<b>Obiettivo specifico:</b> 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 <b>Obiettivi operativi:</b> <b>I.1</b> Promuovere lo sviluppo di un efficace ed efficiente sistema logistico con riferimento alle infrastrutture fondamentali di interesse Ue (Corridoi 1 e 21) <b>I.2</b> Potenziare i nodi logistici complementari al sistema principale per lo sviluppo dell'intermodalità <b>I.3</b> Creare un sistema tecnologico e informativo orientato all'interoperabilità ai fini di migliorare la qualità dei servizi di trasporto offerti, gli standard di sicurezza e le tecniche di gestione <b>I.4</b> Sostenere e incentivare la domanda di operatori privati del settore della logistica il Potenziamento del porto di Augusta ed il Nodo ferroviario di Palermo sono inseriti nella lista indicativa dei Grandi progetti
	Asse II - Potenziamento delle connessioni tra direttrici, nodi e poli principali dell'armatura logistica delle aree convergenza  <b>1,193 mld €</b> (Fondi Comunitari e Nazionali)	<b>Obiettivo specifico:</b> Contribuire al potenziamento e alla messa in sicurezza delle connessioni tra le infrastrutture di rilevanza europea (Corridoi I e 21) e nazionale ai fini di accrescere i livelli di competitività e di fruibilità del sistema logistico <b>Obiettivi operativi:</b> <b>II.1</b> Rafforzare le connessioni interne al sistema logistico portante e tra questo e i poli produttivi locali <b>II.2</b> Migliorare la qualità dei servizi di trasporto offerti, gli standard di sicurezza e le tecniche di gestione del sistema connettivo tra direttrici, nodi e poli principali dell'armatura logistica
	Elenco Grandi Progetti	<b>Hub portuale di Augusta</b> <b>Nodo ferroviario di Palermo: passante Palermo C.le / Brancaccio – Carini</b> <b>Raddoppio Palermo – Messina: Tratta Fiumetorto – Ogliastrillo, notificato per 339,90 M€</b> <b>Velocizzazione Catania – Siracusa: Tratta Bicocca – Targia</b>
P.A.N. Reti e servizi per la mobilità	Programmi di interesse strategico nazionale - FAS Mezzogiorno  <b>4,027 mld €</b>	
P.A.R. FAS Sicilia	Priorità 2 - Reti di trasporto e mobilità  <b>1,2 mld €</b>	<b>Obiettivo specifico:</b> Innalzare il livello di soddisfacimento delle esigenze di mobilità a scala regionale, favorendo l'accessibilità interna ed esterna del territorio siciliano, mediante la realizzazione di un sistema di trasporto sempre più integrato e interconnesso e soddisfacendo le esigenze di mobilità sostenibile delle grandi aree metropolitane <b>Obiettivi attuativo:</b> Completare, qualificare funzionalmente e potenziare le reti di trasporto primaria e secondaria, migliorando i livelli di accessibilità e favorendo il riequilibrio modale mediante la realizzazione e la riqualificazione dei nodi infrastrutturali <b>Linea di azione:</b> prevalentemente interventi su strade ed autostrade, nonché per il miglioramento dei collegamenti con gli aeroporti e con le isole minori

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle Infrastrutture, della Mobilità e dei Trasporti - Area 5 P.R.T.	<b>R.A.P.</b>	<b>V.A.S. del</b> <b>Piano Regionale dei</b> <b>Trasporti e della Mobilità</b> <b>(PRTM)</b>
	Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	Rev. 00.01 del 09.10.2013	

Programma	Asse/Priorità correlato/a	Misure di attuazione relative alle Infrastrutture di trasporto
P.O. FESR Sicilia 2007-2013	Asse I  Reti e collegamenti per la mobilità  <b>1,4 38 mld €</b>  (Fondi Comunitari e Nazionali)	<b>Obiettivo Specifico 1.1: Completare, qualificare funzionalmente e potenziare la rete di trasporto ferroviaria e stradale, sia primaria che secondaria, al fine di migliorare l'accessibilità ed accrescere la competitività del territorio.</b> Obiettivo operativo 1.1.1: Completare e adeguare i principali assi ferroviari Obiettivo operativo 1.1.2: Completare e adeguare la rete stradale primaria Obiettivo operativo 1.1.3: Favorire la interconnessione tra reti e nodi principali Obiettivo operativo 1.1.4: Adeguare la funzionalità della viabilità secondaria <b>Obiettivo Specifico 1.2: Accrescere la dotazione e la funzionalità dei nodi infrastrutturali in grado di favorire l'intermodalità e l'ottimale trasporto delle merci e delle persone, con particolare attenzione alla specificità insulare del territorio.</b> Obiettivo operativo 1.2.1: Potenziare le infrastrutture logistiche Obiettivo operativo 1.2.2: Sviluppare la portualità regionale Obiettivo operativo 1.2.3: Potenziare le strutture land side degli aeroporti esistenti e realizzare interventi finalizzati all'innovazione tecnologica nel settore del trasporto aereo <b>Obiettivo Specifico 1.3: Migliorare le condizioni di circolazione di merci e persone, riducendo la mobilità con mezzo proprio nelle aree urbane, potenziando i sistemi di trasporto pubblico di massa e ottimizzando l'offerta di trasporto attraverso le reti immateriali.</b> Obiettivo operativo 1.3.1: Completare il sistema di trasporto pubblico di massa a guida vincolata Obiettivo operativo 1.3.2: Realizzare e potenziare i parcheggi di interscambio modale connessi alla rete di trasporto pubblico locale Obiettivo operativo 1.3.3: Potenziare e diffondere l'impiego di sistemi ITS (Intelligent Transport System) per l'ottimizzazione del trasporto delle merci e delle persone in ambito locale, migliorando e sviluppando, inoltre, i sistemi informativi per l'utenza
	Asse V  Sviluppo imprenditoriale e competitività dei sistemi produttivi locali	<b>Obiettivo specifico:</b> <b>5.1:</b> Consolidare e potenziare il tessuto imprenditoriale siciliano, incentivando la crescita dimensionale delle PMI, lo sviluppo di distretti e la formazione di gruppi di imprese, facilitando l'accesso al credito e rafforzando le agglomerazioni esistenti con la riqualificazione delle aree industriali e produttive, in un'ottica di miglioramento della qualità e della competitività complessiva del sistema delle imprese <b>Obiettivi operativi:</b> <b>5.1.2:</b> Realizzare nuove infrastrutture e servizi nelle aree di sviluppo industriale ed in quelle artigianali esistenti e nei contesti ancora sprovvisti finalizzati all'incremento della concentrazione <b>5.1.3:</b> Agevolare lo sviluppo e il consolidamento delle imprese esistenti maggiormente competitive e di qualità e di quelle di nuova costituzione e da rilocalizzare, mediante l'introduzione di strumenti finanziari e fiscali intesi a migliorare l'accesso al credito (mediante la costituzione di imprese in loco: in un secondo momento occorre verificare se la compagine può presentare soggetti stranieri)

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	<b>Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti</b>	<b>R.P.A.</b>	<b>V.A.S. del Piano Regionale dei trasporti e della mobilità (PRTM)</b>
	<b>Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia</b>	Rev. 00.01 del 09.08.2013	

Programma	Asse/Priorità correlato/a	Misure di attuazione relative alle Infrastrutture di trasporto
P.O. FESR Sicilia 2007-2013	Asse VI Sviluppo urbano	<b>Obiettivo Specifico 6.1: Potenziare i servizi urbani nelle aree metropolitane e nei medi centri</b> Obiettivo operativo 6.1.3: Adeguare a criteri di qualità ambientale e sociale le strutture dei
	Elenco grandi progetti	<b>Interenti sulla rete ferroviaria</b> 1 Potenziamento mediante raddoppio della linea ferroviaria Palermo – aeroporto di Palermo Falcone - Borsellino con funzione di metropolitana urbana e territoriale, da notificare <b>Interventi sul TPL di massa a guida vincolata</b> 2 Chiusura dell'anello ferroviario di Palermo, notificato 3 Circumetnea – tratta urbana (progetto a cavallo con la programmazione 2000-2006), notificato 4 Costruzione di tre linee tranviaria nel Comune di Palermo, notificato <b>Interventi nel settore stradale<sup>14</sup></b> 5 Autostrada Siracusa – Gela lotti 6 + 7 – “Viadotto Scardina e Salvi, del lotto 8 “Modica” e del lotto 9 “Scicli”, notificato <b>Interventi nel settore della logistica<sup>15</sup></b> 6 Interporto di Termini Imprese, da notificare

Fonte: elaborazioni INVITALIA; Le liste dei Grandi progetti sono aggiornate sulla base del Rapporto strategico nazionale 2009 redatto dal MISE-DPS.

Avendo richiamato gli obiettivi e le misure degli strumenti di programmazione regionali e sovra regionali vigenti, è possibile, quindi, raffrontare gli obiettivi del Piano Direttore con gli specifici strumenti di programmazione sopra descritti.

**Tabella 2: Obiettivi del Piano direttore e strumenti della Programmazione unitaria**


Obiettivi del Piano Direttore	Programmi contenenti misure attuative dello specifico obiettivo			
	TEN-T	PON	PAR FAS	PO FESR
Favorire il collegamento veloce EST-OVEST di passeggeri e merci sia su ferro che su gomma	✓	✓	✓	✓
Favorire un sistema di interconnessione NORD-SUD			✓	✓
Favorire nelle aree metropolitane la realizzazione di sistemi di trasporto leggero su ferro, radialmente, dalla periferia verso il centro e servire le aree urbane con reti di bus non impattanti a livello ambientale, sviluppando altresì la mobilità ciclistica mediante sistemi combinati		✓		✓
Favorire nei centri urbani il riequilibrio del trasporto pubblico su gomma con quello privato, riqualificando le risorse finanziarie		✓		✓
Favorire il concetto di polarità del sistema aeroportuale, sviluppando l'idea di baricentro di reti aeroportuali sviluppate secondo le vocazioni locali				✓
Favorire la costituzione di basi logistiche dei porti per l'interscambio mare-mare per aumentare la competitività nel Mediterraneo	✓	✓		✓
Favorire la realizzazione di approdi crocieristici nei porti realizzando collegamenti con gli aeroporti e strutture logistiche integrate con il territorio				✓
Favorire una progettualità preparatoria alla realizzazione del collegamento stabile dello stretto di Messina.*	✓		✓	✓

Fonte: elaborazioni INVITALIA

\* In relazione alle recenti difficoltà incontrate durante l'iter di approvazione del progetto del Ponte sullo Stretto di Messina è auspicabile lo studio di scenari alternativi per raggiungere l'obiettivo di migliorare e velocizzare l'attraversamento dello Stretto stesso.

<sup>14</sup> La lista dei grandi progetti prevista nel PO FESR approvato dalla Commissione UE conteneva anche l'intervento "Potenziamento e ammodernamento della SS 640 – Agrigento – Caltanissetta 4 corsie", che sarà realizzato con altre fonti finanziarie.

<sup>15</sup> La lista dei grandi progetti prevista nel PO FESR approvato dalla Commissione UE conteneva anche l'intervento "Interporto di Catania", che sarà realizzato con altre fonti finanziarie.

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle Infrastrutture, della Mobilità e dei Trasporti - Area 5 P.R.T.	<b>R.A.P.</b>	<b>V.A.S. del</b> <b>Piano Regionale dei</b> <b>Trasporti e della Mobilità</b> <b>(PRTM)</b>
	Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	Rev. 00.01 del 09.10.2013	

In ultima analisi, si osserva che mentre il collegamento EST-OVEST all'interno della regione rappresenta una priorità ai diversi livelli istituzionali – da quelli locali sino al livello comunitario, dato che il versante settentrionale dell'isola rientra nel Progetto prioritario n.1 delle reti TEN-T –, gli altri obiettivi godono di diversi livelli di convergenza da parte degli strumenti finanziari della Politica regionale Unitaria 2007-2013.

Ad esempio, il PAR FAS è focalizzato su interventi stradali ed autostradali. Il PON, invece, presenta un forte orientamento al potenziamento della logistica con forti sinergie con le strategie disegnate a livello comunitario. Il P.O. FESR, raccoglie tutte le singole istanze del Piano Direttore 2002, ponendosi come strumento di più diretta attuazione degli obiettivi strategici in esso definiti.

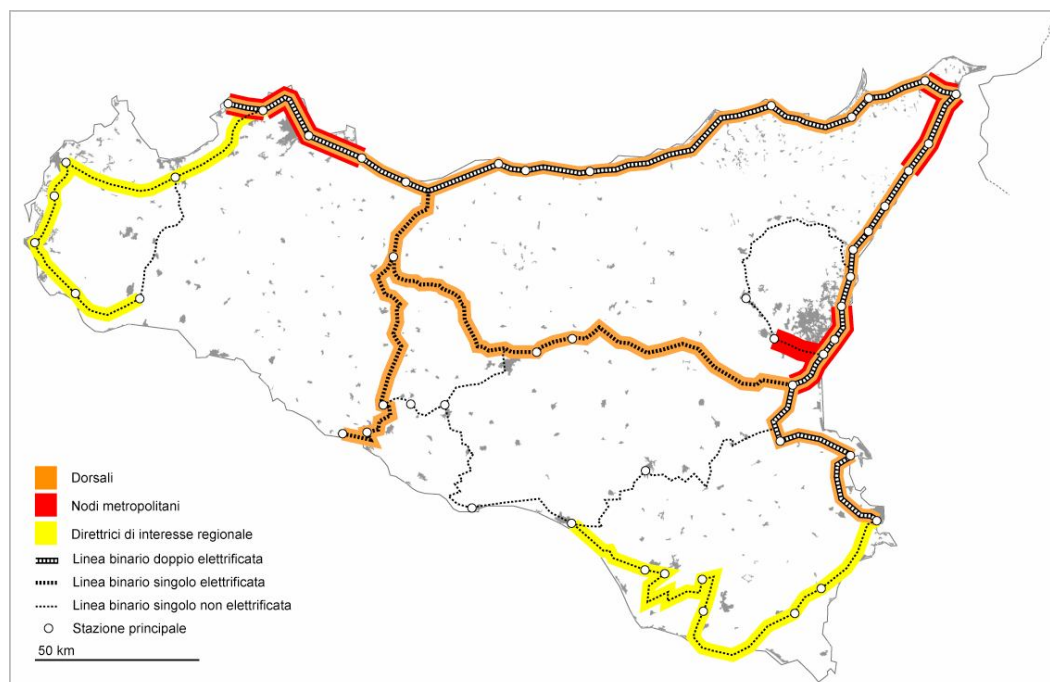
## 4.3 Prime analisi per sistema trasporto

### 4.3.1 Il sistema del trasporto ferroviario

La visione di assetto infrastrutturale del sistema ferroviario si compone di un numero circoscritto di direttrici fondamentali sulle quali opereranno i servizi ferroviari più competitivi. Tale visione prevede:


- ✓ un **sistema di dorsali** (Costa tirrenica, Costa ionica, Palermo – Catania e Palermo - Agrigento) che mantengono in connessione le diverse porzioni del territorio regionale tra loro e, attraverso il gate di Messina, con il continente;
- ✓ tre **nodi metropolitani** (Palermo, Catania e Messina), nei quali si integrano i servizi di breve raggio urbani e provinciali;
- ✓ alcune **direttrici di interesse regionale** (Palermo – Trapani – Mazara del Vallo e Siracusa – Ragusa – Gela).

Figura 1: Dorsali e nodi fondamentali della rete ferroviaria.



Fonte: nostre elaborazioni

Nello scenario di **medio-lungo periodo**, la Regione Siciliana intende promuovere la realizzazione ex novo di un collegamento alta velocità Palermo – Catania, il cui percorso e modalità specifiche sono ancora

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti	<b>R.P.A.</b>	<b>V.A.S. del</b> <b>Piano Regionale dei trasporti e della mobilità (PRTM)</b>
	Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	Rev. 00.01 del 09.08.2013	

oggetto di valutazione. Inoltre, la proposta regionale prevede il completamento delle iniziative già intraprese con riferimento ai nodi metropolitani di Palermo, Catania e Messina. Infine, la strategia di sviluppo delle reti ferroviarie identifica un secondo ordine di priorità avente ad oggetto le operazioni di raddoppio relative alle tratte a binario singolo delle dorsali della Costa tirrenica (Fiumetorto – Castelbuono – Patti) e della Costa ionica (Giampileri – Fiumefreddo e Bicocca – Targia), oltre alla riqualificazione e potenziamento delle direttrici di interesse regionale (tratte Trapani – Marsala – Mazara del Vallo, Siracusa – Ragusa – Gela e Adrano – Randazzo – Riposto).

#### 4.3.2 Il sistema del trasporto stradale


Gli interventi sul Trasporto stradale individuano i seguenti obiettivi operativi per lo sviluppo della rete e dei servizi della mobilità su gomma:

- Perequazione dell'accessibilità nell'intero territorio regionale. In ragione delle *“condizioni fortemente eterogenee dell'assetto insediativo del territorio siciliano”* verrà offerta un'accessibilità differenziata, selezionando direttrici e poli rispetto ai quali *“massimizzare l'accessibilità a livello comprensoriale”*;
- Contestualizzazione degli interventi. Le procedure attuative sviluppano una *“progettazione fortemente integrata con il contesto territoriale”*, con il duplice fine di *“tutelare la qualità ambientale”* e *“massimizzare l'integrazione con la realtà economico sociale”*;
- Sicurezza stradale e prevenzione dell'incidentalità. La *“riduzione delle cause passive d'incidentalità e l'eliminazione dei punti neri”* rappresenta un obiettivo prioritario, in raccordo con il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale ed i Piani della viabilità extraurbana;
- Agibilità della rete in caso di calamità. Si sostiene *“l'adozione di tracciati e soluzioni costruttive e gestionali che tengano conto del rischio sismico e idrogeologico”*, attraverso una prima sperimentazione in aree ad elevato rischio sismico e morfologicamente d'interesse;
- Classifica funzionale della rete stradale. Viene effettuata la classificazione funzionale della rete stradale regionale con l'obiettivo di *“porre le basi per la gestione razionale della rete e la pianificazione degli interventi di messa in sicurezza, adeguamento e potenziamento”*.

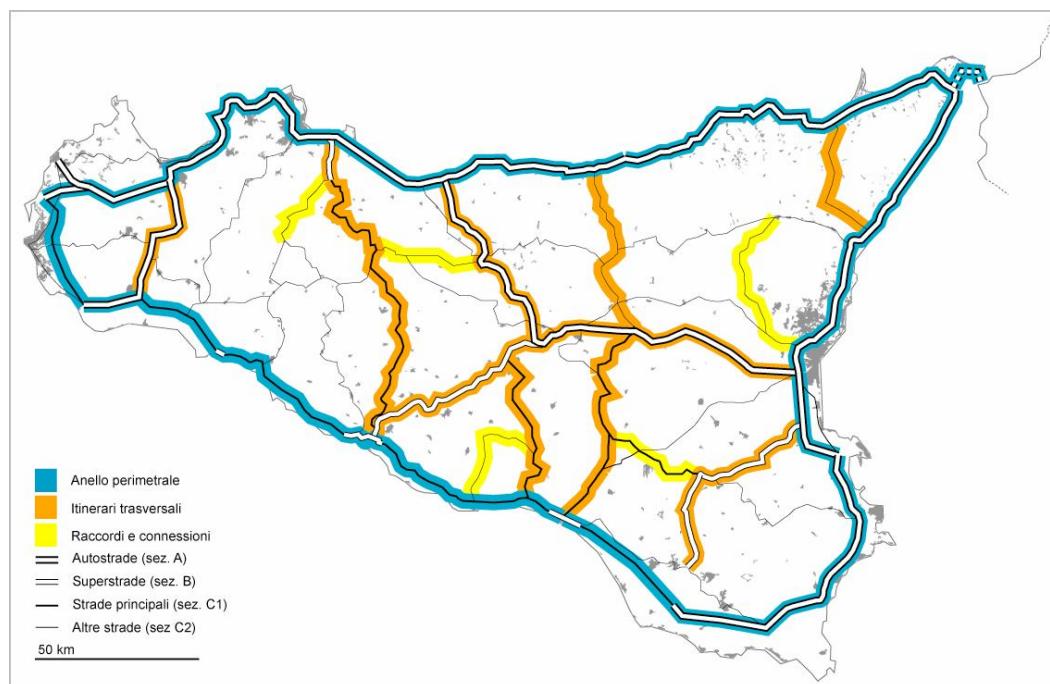
La politica regionale per il trasporto stradale persegue inoltre una strategia di estensione, rafforzamento e messa in sicurezza della **rete viabilistica primaria** che si basa sulla concentrazione degli investimenti infrastrutturali su alcune direttrici fondamentali.

La visione di assetto territoriale per il sistema del trasporto stradale, si compone di un numero definito di direttrici fondamentali:

- ✓ un **anello di viabilità perimetrale**, con caratteristiche autostradali nelle coste tirrenica e ionica, oltre ad alcune porzioni di quella sud-occidentale (Siracusa – Gela);
- ✓ gli **itinerari e collegamenti trasversali**, in grado di mettere in comunicazione le tre coste con l'entroterra (l'itinerario “Nord-Sud” S.Stefano di Camastra – Gela, la Ragusa – Catania, la SSV di Licodia-Eubea, la “Valle del Salso” Gela – Caltanissetta, la “Valle dei Platani” Palermo – Agrigento, ecc).

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle Infrastrutture, della Mobilità e dei Trasporti - Area 5 P.R.T.	<b>R.A.P.</b>	<b>V.A.S. del</b> <b>Piano Regionale dei</b> <b>Trasporti e della Mobilità</b> <b>(PRTM)</b>
	Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	Rev. 00.01 del 09.10.2013	

**Figura 2: Diretrici fondamentali della rete stradale regionale.**



Fonte: Nostre elaborazioni

Il completamento e la continuità delle iniziative già in corso rappresentano le principali **priorità di intervento** per le azioni da realizzare nel **breve periodo**, in particolare con riferimento alle seguenti:


1. il prolungamento dell'Autostrada Siracusa – Gela fino a Modica;
2. l'itinerario Ragusa – Catania;
3. l'itinerario Agrigento – Caltanissetta;
4. l'adeguamento a superstrada dell'itinerario Palermo – Agrigento;
5. la realizzazione della variante alla SS 115 nel tratto Trapani – Mazara.

Inoltre, la strategia di intervento immediata persegue la messa in sicurezza ed il raccordo con la viabilità locale delle principali direttrici esistenti.

Nel **medio-lungo periodo** è prevista la realizzazione della chiusura dell'anello perimetrale, con estensione dell'autostrada fino a Ragusa e la continuazione verso Mazara con una nuova infrastruttura a scorrimento veloce in variante al vecchio tracciato della SS115, nella quale saranno incluse le tangenziali di Agrigento e Gela (superstrade). Tale ipotesi, in alternativa rispetto all'originaria concezione di un periplo interamente autostradale, consentirà di garantire una rapida implementazione senza compromettere l'eventuale futuro ampliamento.

Tra le priorità su cui si sta intervenendo permangono le annose questioni legate alla congestione delle aree metropolitane, grazie al potenziamento della Tangenziale di Catania e, a Palermo, alla realizzazione della terza corsia della A19 nelle tratte suburbane (Aeroporto Falcone e Borsello – Palermo Ovest e Palermo Est – Trabia), con la costruzione di una nuova tangenziale a soluzione del collo di bottiglia dell'asse urbano di Viale della Regione Siciliana.

Ad ulteriore rafforzamento del sistema del trasporto stradale, negli anni a venire, dovranno essere individuate le risorse per conseguire la piena funzionalità delle direttrici sopra menzionate, con la realizzazione dei lotti e delle infrastrutture di raccordo mancanti (Itinerario "Nord – Sud", Itinerario Gela – Catania, SSV di Licodia-Eubea, Palermo – Agrigento) oltre alla programmazione di nuove iniziative (Patti – Taormina, prolungamento del periplo etneo della SS 284, Tangenziale di Enna).

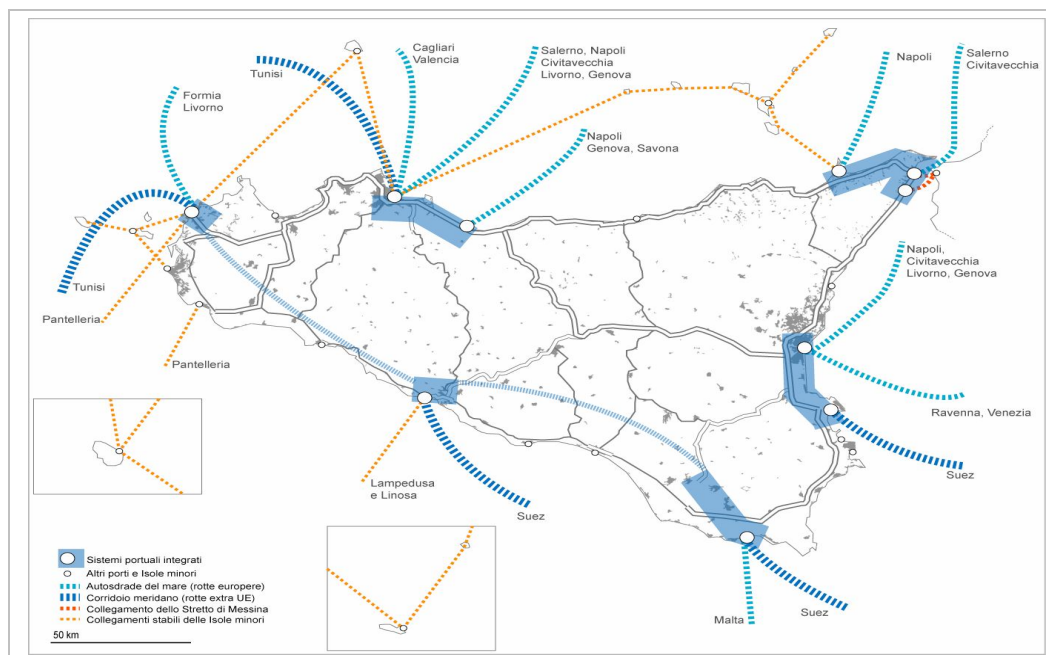
Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti	<b>R.P.A.</b>	<b>V.A.S. del</b> <b>Piano Regionale dei trasporti e della mobilità (PRTM)</b>
	Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	Rev. 00.01 del 09.08.2013	

### 4.3.3 Il sistema del trasporto marittimo

Gli interventi sul Trasporto Marittimo individuano i seguenti obiettivi operativi per lo sviluppo delle infrastrutture portuali e dei servizi connessi:

- ❖ **Accessibilità alla piattaforma logistica.** La Sicilia, grazie alla posizione centrale nel Mediterraneo occidentale, funge da cerniera per le principali direttrici di traffico che solcano l'intero bacino affinché il sistema portuale possa "costituire l'elemento trainante nell'acquisizione del ruolo di Agorà del Mediterraneo";
- ❖ **Riequilibrio modale nel trasporto merci.** Il sistema portuale contribuisce alla "riduzione del traffico merci di lunga percorrenza su strada che attraversa la rete primaria regionale";
- ❖ **Continuità territoriale con le isole minori.** Per ragioni di coesione si assume come priorità il "miglioramento dell'accessibilità alle isole minori e la regolarità dei collegamenti";
- ❖ **Sfruttamento delle potenzialità turistiche.** Ai fini dello sviluppo economico regionale si prosegue nell'"identificazione di itinerari, circuitazioni, servizi e strutture del trasporto marittimo per promuovere la fruizione turistica delle coste".

**Figura 3: Nodi portuali fondamentali della strategia regionale e rotte principali di navigazione.**




Fonte: nostre elaborazioni

La visione di integrazione territoriale si compone di quattro **Sistemi Portuali Integrati (SPI)**, che svolgono la funzione di nodi infrastrutturali fondamentali per i flussi merci e passeggeri di scala sovra-regionale:

- ✓ **SPI Tirrenico:** Palermo (cantieristica e traffico passeggeri) e Termini Imerese (Ro-Ro e container);
- ✓ **SPI del Canale di Sicilia e del Mediterraneo Occidentale:** Trapani (Ro-Ro merci e Ro-Pax verso Africa e Spagna) e Porto Empedocle (flussi est-ovest nel Mediterraneo), eventualmente in connessione con Pozzallo;
- ✓ **SPI dello Stretto di Messina:** Messina (nodo intermodale in coordinamento con gli interporti), Milazzo (crociere, diporto nautico e merci pericolose) e Tremestieri (terminal Ro-Ro);
- ✓ **SPI Ionico, Adriatico e del Mediterraneo orientale:** Catania (scalo polifunzionale) e Augusta (hub di transhipment).



Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle Infrastrutture, della Mobilità e dei Trasporti - Area 5 P.R.T.	<b>R.A.P.</b>	<b>V.A.S. del</b> <b>Piano Regionale dei</b> <b>Trasporti e della Mobilità</b> <b>(PRTM)</b>
	Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	Rev. 00.01 del 09.10.2013	

Il sistema si completa inoltre con un numero circoscritto di **Porti di Prioritario Interesse Regionale**, tra i quali figurano le infrastrutture specializzate nei collegamenti con le Isole minori.

Le **priorità di intervento nel breve periodo** per realizzare ulteriori iniziative di potenziamento prevedono: la realizzazione della darsena commerciale a servizio del traffico Ro-Ro e container a Catania, l'hub portuale e del terminal container di Augusta, la costruzione del nuovo terminal Ro-Ro alla Calata dei Marinai d'Italia di Palermo, l'allargamento e la rettifica delle banchine Vespri e Colapesce a Messina, i lavori di escavazione e dragaggio e di costruzione del nuovo pontile Giammoro a Milazzo.

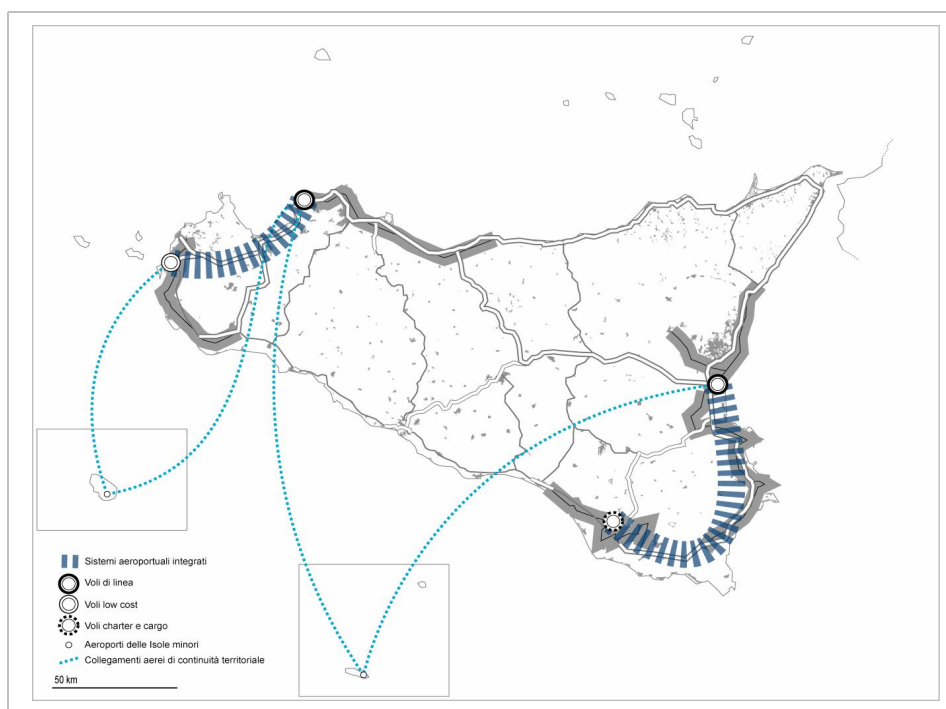
Nello scenario di **medio - lungo periodo**, la Regione Siciliana promuove l'attivazione di un intervento finalizzato al completamento delle opere foranee del porto di Termini Imerese, la realizzazione del nuovo antemurale del Porto di Pozzallo e alcuni interventi prioritari nei porti regionali (Mazara del Vallo, Gela, Marsala, Agrigento – S.Leone, Favignana e Marettimo).

#### 4.3.4 Il sistema del trasporto aereo


La politica dei trasporti della Regione Siciliana persegue il potenziamento delle infrastrutture del sistema aeroportuale. La visione di integrazione territoriale al 2015, rappresentato nella Figura 4, si compone di due **Sistemi Aeroportuali Integrati (SAI)**:

- **SAI Occidentale**, costituito dagli scali di Palermo – Falcone-Borsellino (*sub-regional hub* con vocazione generalista) e di Trapani – Birgi (specializzato nel mercato dei voli *low cost*, con funzione sussidiaria allo scalo di Palermo in caso di emergenza);
- **SAI Orientale**, che comprende gli scali di Catania – Fontanarossa (con specializzazione nei voli di linea nazionali ed internazionali) e Comiso (charter ed eventuale sviluppo di funzioni merci).  
I due scali sono già fortemente integrati sul Piano organizzativo.

**Figura 4: Nodi fondamentali della strategia regionale e collegamenti di continuità territoriale.**



Fonte: nostre elaborazioni

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti	<b>R.P.A.</b>	<b>V.A.S. del</b> <b>Piano Regionale dei trasporti e della mobilità (PRTM)</b>
	Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	Rev. 00.01 del 09.08.2013	

Il sistema si completa con gli **Aeroporti delle Isole minori**, la cui funzione prevalente è di garantire collegamenti di continuità territoriale e di flussi turistici e merci.

E' in fase di valutazione l'ipotesi di configurare una terza polarità del sistema aeroportuale siciliano, l'Aeroporto della Sicilia Centro-meridionale (presso Agrigento) finalizzato a superare la scarsa accessibilità agli scali esistenti di un'ampia porzione del territorio regionale.

#### 4.3.5 Il sistema del trasporto merci e della logistica


La strategia di sviluppo del sistema logistico regionale adottata dalla Regione Siciliana si radica sulle scelte compiute nelle varie modalità di trasporto, integrandone le dinamiche con specifiche infrastrutture nodali e sistemi IT. L'azione infrastrutturale prevede lo sviluppo dell'intermodalità da strada a rotaia, al fine del riequilibrio della ripartizione modale a favore di sistemi di trasporto integrati e sostenibili (ivi incluso il trasporto marittimo) e la realizzazione di infrastrutture intermodali minori (piattaforme logistiche e autoporti) quali aree di raccolta merci e gestione autoparchi al servizio dell'autotrasporto.

Si tratta di un settore interessato da forte espansione che, nel nostro paese e nel mezzogiorno in particolare, non ha ancora sfruttato tutte le grandi possibilità generate dalla globalizzazione, soprattutto attraverso l'espansione degli scambi commerciali indotti dall'elevata e stabile crescita dei paesi emergenti che ha coinvolto soprattutto il bacino del Mediterraneo e che sta creando situazioni particolarmente favorevoli di sviluppo e di integrazione economica con la sponda Nord del bacino e con l'Europa.

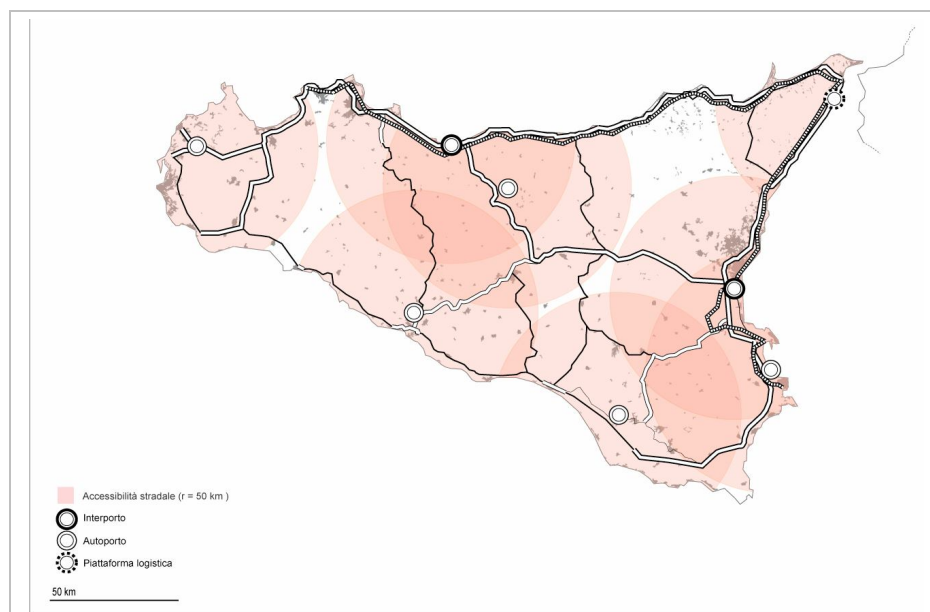
La visione di assetto territoriale ed integrazione logistica perseguita dalla Regione Siciliana si incardina nelle seguenti infrastrutture nodali<sup>16</sup>:

- ✓ due interporti (Catania Bicocca e Termini Imerese), localizzati lungo le rispettive dorsali logistiche costiere in posizione baricentrica tra lo sbocco ferroviario di Messina ed i territori interni o meridionali; tale posizionamento consente di intercettare la complessità dei flussi stradali interni regionali e raccorderli con le lunghe percorrenze ferroviarie (via Messina) o marittime (via Palermo o Catania);
- ✓ una piattaforma logistica a Tremestieri (Messina) a servizio dell'imbarco Ro-Ro di attraversamento dello stretto, che consente di bypassare il centro urbano scaricando parte dell'impatto ambientale e delle inefficienze da congestione;
- ✓ quattro autoporti nella Sicilia sud-occidentale (Vittoria (Rg) e Melilli (Sr), insieme alle due strutture ancora da localizzare nelle aree del trapanese e dell'agrigentino) per sopperire alla distanza stradale dallo sbocco di Messina, dagli imbarchi Ro-Ro di Palermo e Catania e dagli interporti.

<sup>16</sup> L'assetto qui descritto è l'esito della progressiva ridefinizione del quadro pianificatorio realizzata per favorire l'ottimale copertura del territorio regionale.

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle Infrastrutture, della Mobilità e dei Trasporti - Area 5 P.R.T.	<b>R.A.P.</b>	<b>V.A.S. del</b> <b>Piano Regionale dei</b> <b>Trasporti e della Mobilità</b> <b>(PRTM)</b>
	Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	Rev. 00.01 del 09.10.2013	

**Figura 5: Nodi fondamentali e aree di influenza delle infrastrutture logistiche in attuazione (raggio di 50 km)**



Fonte: nostre elaborazioni. Le localizzazioni degli aeroporti dell'area Trapanese ed Agrigentina sono indicative.

#### 4.4 I contenuti


Si riporta di seguito l'organizzazione (primo impianto) del Piano.

Per quanto riguarda l'integrazione strutturale del Trasporto Pubblico Locale, la scelte di investimento che verranno sostenute dal P.R.T.M. che maggiormente risponde alle finalità di sostenibilità ambientale riguarderanno i seguenti interventi:

- ✓ gli **investimenti sulla modalità ferroviaria a scala urbana e sub-regionale** e, in particolare, sull'efficienza dell'integrazione modale e dei nodi di interscambio che, una volta a regime, assicureranno un notevole passo avanti nella riduzione dell'uso del mezzo privato e quindi nella consistenza delle emissioni inquinanti e dei gas serra, oltre che della congestione e dell'incidentalità;
- ✓ **riorganizzazione del TPL** a scala locale, anche in raccordo con la **Pianificazione tattica**;
- ✓ attivazione di **systemi ITS** capaci di mettere a sistema le diverse modalità di trasporto;
- ✓ investimenti sulla **mobilità dolce** previsti dal Piano della mobilità non motorizzata;
- ✓ **distribuzione dei nodi aeroportuali** di accesso alle reti lunghe della mobilità e la loro connessione al tessuto urbano attraverso gli stessi servizi di TPL e di trasporto ferroviario e marittimo.

La questione del TPL è strategica per la mobilità dei cittadini della Regione Siciliana e rappresenta un elemento fondamentale per lo sviluppo di un'alternativa efficace al trasporto stradale su mezzo privato in linea con i target europei. L'intento è quello di semplificare l'accesso degli utenti ai servizi di trasporto pubblico, nonché di facilitare la continuità di viaggio ed aumentare la velocità degli spostamenti e degli interscambi con il mezzo privato.

Gli interventi promossi dal P.R.T.M. contribuiscono ad assicurare l'integrazione funzionale del sistema di esercizio ferro – gomma – mobilità lenta, per minimizzare le sovrapposizioni, sfruttando caso per caso i punti di forza di ciascun sistema locale. Si sta infatti migliorando l'intera catena multimodale dello spostamento su trasporto pubblico aumentando l'efficienza dei nodi di scambio, la loro configurazione spaziale, la loro accessibilità e dotazione funzionale, in una logica di gestione unitaria

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti	<b>R.P.A.</b>	<b>V.A.S. del</b> <b>Piano Regionale dei trasporti e della mobilità (PRTM)</b>
	Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	Rev. 00.01 del 09.08.2013	

dei servizi basata sull'ottimizzazione degli orari e sulla creazione del sistema tariffario unico a livello regionale.

Il processo di riorganizzazione in atto porterà ad un rafforzamento industriale dei soggetti che oggi gestiscono il servizio, visto che il sistema attuale di piccole imprese polverizzate nel territorio non è infatti in grado di rispondere alle esigenze qualitative richieste dagli utenti. Inoltre, tramite la programmazione degli interventi volti all'integrazione ferro – gomma, di concerto con gli investimenti strutturali nel settore ferroviario e nel rinnovamento della flotta, si conseguirà uno standard di servizio adeguato ad un contesto in forte sviluppo.

Alla realizzazione della base logistica integrata, invece, contribuiscono le seguenti misure del P.R.T.M.:

- la **razionalizzazione dei punti nodali del sistema della logistica** (interporti, autoporti) e del trasporto marittimo per rendere efficienti le connessioni stradali con i più vicini *gate* portuali, assicurando la riduzione della percorrenza media su strada e dei carichi a vuoto, così da contenerne le emissioni;
- l'**incentivazione del Ro-Ro** come alternativa alle lunghe percorrenze su gomma;
- lo sviluppo del **trasporto merci su ferro** grazie ai nuovi interporti che, pur finalizzati in primis alle lunghe percorrenze ferroviarie, consentono contestualmente di garantire l'accesso su ferro delle merci agli sbocchi regionali del trasporto marittimo;
- lo **sviluppo di sistemi ITS** dedicati al monitoraggio della logistica urbana e delle merci pericolose e all'ottimizzazione dei carichi.


La nuova politica della logistica è attenta alle dinamiche evolutive dell'economia e, al contempo, è in grado di favorire una naturale integrazione e sviluppo dei vari territori interessati, promuovendo la fattiva realizzazione dello *shift* modale dal trasporto su gomma delle merci, di maggiore impatto ambientale e sociale, a quello su ferro e mare.

Gli interventi si concentrano sul potenziamento delle reti e servizi di trasporto a servizio della logistica, sullo sviluppo di azioni nel c.d. "ultimo miglio" e sulla gestione integrata della piattaforma logistica nell'area mediterranea, nonché sulla promozione di politiche culturali ed imprenditoriali adeguate. Infine è fortemente sostenuta l'interconnessione ferro - stradale, accompagnata dall'uso di nuove tecnologie (ITS) in grado di garantire velocità, sicurezza e tracciabilità dei carichi in tutte le fasi dello spostamento. Sarà realizzato pertanto il graduale completamento delle interconnessioni tra i nodi e l'integrazione informatica fra i sottosistemi logistici della Piattaforma Logistica Regionale e la creazione di progetti di "*city logistics*" su scala urbana e territoriale nei centri di maggiore importanza.

#### 4.5 Linee strategiche

In attuazione degli orientamenti generali e degli obiettivi su esposti, il Piano Direttore distingue le linee strategiche necessarie alla sua attuazione in funzione dei contenuti specifici e della natura operativa dell'intervento da esse implicate:

1. **Strategie infrastrutturali**, che incidono sulla forma fisica e sul contenuto tecnologico delle reti stradali e ferroviarie e dei nodi aeroportuali e portuali. Riguardano le tipologie di infrastrutture ed impianti, le scelte localizzative e le forme di finanziamento pubblico e privato per la loro realizzazione.
2. **Strategie istituzionali**, che riguardano l'assetto delle funzioni di enti locali ed autonomie funzionali che hanno poteri e funzioni di programmazione, gestione e controllo dei sistemi di trasporto. Alla Regione sarà attribuita la funzione di governo, coordinamento e raccordo del processo pianificatorio ai vari livelli territoriali a scala sub-regionale.
3. **Strategie gestionali**, che perseguono il miglioramento dell'efficienza, dell'efficacia e dell'economicità delle aziende produttrici di servizi di trasporto. Riguardano l'assetto aziendale, il coordinamento dei servizi, i problemi tariffari e le forme di sovvenzioni economiche.

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle Infrastrutture, della Mobilità e dei Trasporti - Area 5 P.R.T.	<b>R.A.P.</b>	<b>V.A.S. del</b> <b>Piano Regionale dei</b> <b>Trasporti e della Mobilità</b> <b>(PRTM)</b>
	Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	Rev. 00.01 del 09.10.2013	

In ragione di specificità tematiche o territoriali, il conseguimento di alcuni obiettivi potrà richiedere l'attuazione di linee di intervento ad hoc, con caratteristiche di trasversalità che interessano, insieme e con pesi relativi diversi nei singoli casi, gli aspetti infrastrutturali, istituzionali e gestionali. Per garantire la gestione unitaria e coerente dei diversi elementi complementari si individuano quattro ambiti di intervento (servizi, grandi progetti, temi) la cui gestione sarà orientata secondo modalità peculiari di integrazione progettuale.

#### 4.5.1 Strategie infrastrutturali

Le strategie infrastrutturali incidono sulla localizzazione geografica e sulla conformazione tipologica e tecnologica delle direttrici e dei nodi del sistema di trasporto regionale. Il Piano delle infrastrutture costituisce il caposaldo delle scelte di investimento, organizzate per modalità di trasporto, necessarie al conseguimento degli obiettivi del Piano Direttore. Il complesso della strategia si fonda sul completamento delle opere individuate negli APQ che afferiscono ai seguenti obiettivi:

##### 1. Infrastrutture stradali

- completamento della rete stradale primaria, che si dispone ad anello seguendo il periplo dell'isola;
- collegamento delle aree interne dell'Isola mediante assi stradali di attraversamento trasversale di adduzione alla rete primaria;

##### 2. Infrastrutture ferroviarie

- completamento degli interventi di raddoppio e velocizzazione degli assi portanti del sistema dei collegamenti ferroviari con il resto dell'Italia, nonché sugli assi di connessione tra le aree metropolitane ed i nodi intermodali;
- funzionalizzazione e completamento per le aree metropolitane di Catania, Palermo e Messina dei sistemi ferroviari metropolitani che offrano un valido sistema alternativo al trasporto privato su gomma.

##### 3. Infrastrutture aeroportuali


- avvio e messa a regime dei sistemi aeroportuali in grado di assicurare funzionalità, qualità, efficienza ed economicità mediante la effettiva apertura del nuovo aeroporto di Comiso sinergico a quello di Catania (sistema della Sicilia Orientale) e definizione delle funzioni da attribuire agli aeroporti di Trapani Birgi e Palermo (sistema della Sicilia Occidentale).

##### 4. Infrastrutture portuali

La visione di integrazione territoriale delineata dal Piano Direttore si compone di quattro Sistemi Portuali Integrati<sup>17</sup>, che svolgono la funzione di nodi infrastrutturali fondamentali per i flussi merci e passeggeri di scala sovra-regionale, e di un numero circoscritto di Porti di Prioritario Interesse Regionale, alcuni dei quali specializzati nei collegamenti con le Isole minori.

La strategia in atto si propone di limitare il ruolo commerciale dei porti storici sempre più richiesti dal mercato crocieristico. Il recupero dei waterfront e nel contempo interventi infrastrutturali a favore della competitività dei porti diventano le due direttrici strategiche che orientano la programmazione e la realizzazione degli interventi

<sup>17</sup> Sistema portuale occidentale (Palermo, Trapani e Termini Imerese); sistema dello Stretto di Messina, in parte già realizzato con l'autorità portuale unica di Messina e Milazzo, che comprende anche i porti calabresi di Villa San Giovanni e Reggio Calabria; sistema sud-orientale (Catania ed Augusta) sistema del Canale di Sicilia (Sciacca e Porto Empedocle)

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti	<b>R.P.A.</b>	<b>V.A.S. del</b> <b>Piano Regionale dei trasporti e della mobilità (PRTM)</b>
	Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	Rev. 00.01 del 09.08.2013	

#### 4.5.2 Strategie istituzionali

Le strategie istituzionali riguardano l'attribuzione delle competenze e l'assetto societario degli enti locali, delle agenzie e delle società partecipate che hanno poteri e funzioni di programmazione, gestione e controllo dei sistemi di trasporto.

Le linee di intervento prioritarie sono le seguenti:

- ✓ Istituzione dell'Agenda della Mobilità;
- ✓ Privatizzazione della Società di navigazione Tirrenia e della collegata Siremar;
- ✓ Stipula del "Contratto di servizio" per una adeguata programmazione dei servizi ferroviari;
- ✓ Istituzione della Consulta Regionale per l'Autotrasporto e la Logistica come organismo istituzionale stabile della Regione Siciliana<sup>18</sup>.

#### 4.5.3 Strategie gestionali

Le strategie gestionali perseguono il miglioramento dell'efficienza, dell'efficacia e dell'economicità delle imprese private e delle aziende pubbliche produttrici di servizi di trasporto. Esse riguardano pertanto l'assetto organizzativo, il coordinamento dei servizi, i problemi tariffari e le forme di sovvenzioni economiche. Al momento sono identificate le seguenti linee di intervento prioritarie:

- Implementazione di un sistema informativo sulla mobilità passeggeri.
- Implementazione di un sistema informativo sulla mobilità merci.
- Incentivazione delle Autostrade del mare.
- Promozione internazionale e riposizionamento competitivo dei porti siciliani.
- Sostegno alle PMI operanti nel settore dell'autotrasporto, mediante l'istituzione di un *Fondo per agevolare l'accesso al credito delle piccole e medie Imprese di autotrasporto*.
- Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS).


#### 4.5.4 Progetti integrati speciali

Per garantire la gestione unitaria e coerente di alcuni interventi che richiedono l'integrazione di elementi infrastrutturali, istituzionali e gestionali, si individuano i seguenti progetti integrati speciali:

- ✓ Infrastrutture puntuali della logistica (completamento dell'interporto di Catania-Bicocca, realizzazione dell'interporto di Termini Imerese, degli Autoporti e delle piattaforme logistiche di distribuzione urbana). Tali interventi richiedono la predisposizione di piani industriali che garantiscano la sostenibilità economico-finanziaria delle aziende che gestiranno le infrastrutture ed erogheranno a terzi i servizi logistici.
- ✓ Completa riforma del sistema del Trasporto Pubblico Locale e della mobilità urbana.
- ✓ Sviluppo sostenibile delle aree metropolitane e della mobilità extraurbana.

<sup>18</sup>

Attualmente la consulta Regionale per l' Autotrasporto è costituita con D.A.

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti	<b>R.P.A.</b>	<b>V.A.S. del</b> <b>Piano Regionale dei</b> <b>trasporti e della mobilità</b> <b>(PRTM)</b>
	Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	Rev. 00.01 del 09.08.2013	

## 5. RAPPORTO AMBIENTALE

La Direttiva VAS richiede la descrizione dello stato attuale dell'ambiente, della sua evoluzione probabile senza l'attuazione del Piano o programma, la descrizione delle caratteristiche ambientali delle aree interessate dal Piano o programma e dei problemi ambientali pertinenti.

Il Rapporto Ambientale (RA) è il documento che deve essere redatto, come stabilito dall'art. 5 della Direttiva VAS, ogni qualvolta si attui un processo di valutazione ambientale strategica.

Nel RA devono essere *"individuati, descritti e valutati gli effetti significativi che l'attuazione del Piano o del Programma potrebbe avere sull'ambiente nonché le ragionevoli alternative alla luce degli obiettivi e dell'ambito territoriale"*.


Nell'allegato I della Direttiva sono elencate le informazioni da includere nel RA, (come di seguito riportate) mentre la loro portata ed il loro livello di dettaglio sono oggetto della presente consultazione.

### Scheda 6 - Informazioni ambientali da includere nel RA, ex all. I della direttiva VAS

a) illustrazione dei contenuti, degli obiettivi principali del Piano e del rapporto con altri pertinenti piani o programmi;
b) aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e sua evoluzione probabile senza l'attuazione del Piano;
c) caratteristiche ambientali delle aree che potrebbero essere significativamente interessate;
d) qualsiasi problema ambientale esistente, pertinente al Piano, ivi compresi in particolare quelli relativi ad aree di particolare rilevanza ambientale, quali le zone designate ai sensi delle direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE;
e) obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri, pertinenti al Piano, e il modo in cui, durante la sua preparazione, si è tenuto conto di detti obiettivi ed di ogni considerazione ambientale;
f) possibili effetti significativi sull'ambiente, compresi aspetti quali la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio e l'interrelazione tra i suddetti fattori;
g) misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali effetti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del Piano;
h) sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione di come è stata effettuata la valutazione, nonché le eventuali difficoltà incontrate (ad esempio carenze tecniche o mancanza di know-how) nella raccolta delle informazioni richieste;
i) descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio di cui all'articolo 10;
j) sintesi non tecnica delle informazioni di cui alle lettere precedenti.

### 5.1 Analisi del contesto ambientale

Il D. lgs 152/2006 stabilisce che il Rapporto Ambientale debba contenere una descrizione degli *"aspetti pertinenti lo stato attuale dell'ambiente e sua evoluzione probabile senza l'attuazione del Piano o programma"* (ex allegato 1, lettera b.). Inoltre chiede di specificare le *"caratteristiche ambientali delle aree che potrebbero essere significativamente interessate"* e *"qualsiasi problema ambientale esistente, pertinente al Piano o programma, ivi compresi in particolare quelli relativi ad aree di particolare rilevanza ambientale, quali le zone designate come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti d'importanza comunitaria per la protezione di habitat naturali e della flora e della fauna selvatiche"* (ex allegato 1, lettere c e d) e di tenere conto degli obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri pertinenti al Piano o programma (ex allegato 1, lettera e).

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	R.P.A. Rev. 00.01 del 09.08.2013	V.A.S. del Piano Regionale dei trasporti e della mobilità (PRTM)
---	--	-------------------------------------	---

La normativa richiede di descrivere quei temi e quegli aspetti ambientali con cui il Piano andrà a interagire, senza ripercorrere tutte le descrizioni tipiche di un rapporto sullo stato dell'ambiente. Per ottemperare a quanto richiesto è necessario, quindi, individuare già in questa fase preliminare **quali sono quei temi ambientali con cui il PRTM andrà a interagire.**

Se a seguito dell'analisi di dettaglio dei possibili effetti del **PRTM** sull'ambiente saranno individuati altri temi o, al contrario, alcuni dei temi indicati risulteranno non avere connessione con il **PRTM**, saranno apportate le opportune modifiche al presente elenco. Per ciascun tema saranno poi individuati gli obiettivi strategici ambientali, attinenti il Piano, che permetteranno di entrare nel dettaglio dell'analisi considerando gli aspetti specifici all'interno del più ampio contesto ambientale.

## 5.2 Temi e questioni ambientali rilevanti per il Piano

I fattori e le componenti ambientali primarie, sono i temi elencati nell'Allegato I della Direttiva 2001/42/CE: **biodiversità, popolazione, la salute umana, la flora, la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale**, anche architettonico ed archeologico, il **paesaggio** e le interazioni fra i suddetti fattori.

Per i contenuti relativi ai temi ambientali pertinenti, richiamando l'art. 13 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. nelle parti in cui prevede "... le informazioni da fornire nel rapporto ambientale a tale scopo, nei limiti in cui possono essere ragionevolmente richieste, tenuto conto del livello delle conoscenze e dei metodi di valutazione correnti, dei contenuti e del livello di dettaglio del Piano o del programma...**per evitare duplicazioni della valutazione, possono essere utilizzati, se pertinenti, approfondimenti già effettuati ed informazioni ottenute nell'ambito di altri livelli decisionali o altrimenti acquisite in attuazione di altre disposizioni normative**" si farà "largo uso" delle previsioni e delle decisioni assunte per la valutazione del "PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE "RETI E MOBILITÀ" OBIETTIVO CONVERGENZA 2007-2013.

Di seguito sono riportati tutti i temi ambientali indicati dalla direttiva, tuttavia, riguardo alla pianificazione oggetto di questa valutazione, viste la specificità, non tutti i temi avranno la medesima rilevanza per le mancanze d'impatto ambientali o anche per effetti potenzialmente non negativi secondo il "principio di precauzione".


La Dir. 42/01 prevede che siano descritti, all'interno del Rapporto Ambientale, "gli aspetti pertinenti dello stato attuale *dell'ambiente e sua evoluzione probabile senza l'attuazione del Piano o del programma, le caratteristiche ambientali delle aree che potrebbero essere significativamente interessate, qualsiasi problema ambientale esistente, pertinente al Piano o programma, ivi compresi in particolare quelli relativi ad aree di particolare rilevanza ambientale, quali le zone designate ai sensi delle direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE*".

Nei precedenti paragrafi sono stati introdotti, seppure sinteticamente, gli aspetti chiave del trasporto in Sicilia e le principali tendenze evolutive. Tale sintesi ha costituito, almeno in questa fase preliminare il "quadro di riferimento" per una prima determinazione delle pressioni esercitate dal settore trasporti nella regione.

A partire dal quadro di sintesi e dai contenuti del rapporto ambientale del "PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE "RETI E MOBILITÀ" OBIETTIVO CONVERGENZA 2007-2013", si propongono i seguenti temi per la descrizione del contesto ambientale, derivati dal programma:

- ✓ **Settore trasporti (Elementi descrittivi – con rimando al PRTM)**
- ✓ **Qualità dell'aria**
- ✓ **Rumore**
- ✓ **Risorse idriche**



Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	<b>R.P.A.</b> Rev. 00.01 del 09.08.2013	<b>V.A.S. del</b> <b>Piano Regionale dei</b> <b>trasporti e della mobilità</b> <b>(PRTM)</b>
---	--	--	---

- ✓ **Uso del suolo**
- ✓ **Aree naturali e biodiversità**
- ✓ **Ambiente marino costiero**
- ✓ **Aree rurali o di interesse agroforestale**
- ✓ **Ambiente urbano**
- ✓ **Paesaggio e patrimonio culturale, architettonico e archeologico**
- ✓ **Popolazione e salute**
- ✓ **Energia e cambiamenti climatici**
- ✓ **Rischi naturali e antropogenici**
- ✓ **Matrice sintetica delle principali criticità e sensibilità ambientali.**


Rispetto ai temi ambientali "derivati", si ritiene opportuno evidenziare l'esigenza di integrare il tema rumore che sarà trattato tra gli agenti fisici unitamente all'inquinamento da fonti luminoso, al radon (per limitate porzioni di territorio). Inoltre si prevede di trattare i rifiuti per le opportune verifiche in merito alla disponibilità di impianti di gestione e trattamento di inerti e/o discariche per rifiuti pericolosi e non che non trovano possibilità di riutilizzo nell'ambito dei lavori programmati.

- **Rifiuti**
- **Agenti fisici**
- **Rumore**
- **Inquinamento luminoso**
- **Radiazioni**

Gli indicatori che verranno utilizzati per descrivere il contesto saranno coerenti con i set di indicatori proposti a livello internazionale (EEA, Eurostat, OCSE), nazionale (ISTAT, APAT) e regionale (ARPA). In proposito, per la descrizione del contesto si utilizzeranno i dati disponibili facendo ampio ricorso ai dati pubblicati all'interno dell'Annuario dei dati ambientali ISPRA, alle banche dati di ISPRA e del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, alle banche dati ISTAT.

Ad integrazione dei dati saranno presi in considerazione quelli presenti nei piani e programmi di settore. Per ognuna delle tematiche ambientali, saranno utilizzati quelli:


- ❖ più aggiornati disponibili al livello di aggregazione territoriale funzionale alla valutazione (regionale, provinciale, o per territorio di pianificazione);
- ❖ prodotti prevalentemente da fonti istituzionali;
- ❖ caratterizzati da una omogeneità sul territorio interessato e dalla disponibilità di un minimo di serie storica per poter eseguire comparazioni territoriali e analisi dei trend;
- ❖ per i quali sia previsto, con sufficiente sicurezza, un aggiornamento anche per il futuro.

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	<b>Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti</b>	<b>R.P.A.</b>	<b>V.A.S. del Piano Regionale dei trasporti e della mobilità (PRTM)</b>
	<b>Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia</b>	Rev. 00.01 del 09.08.2013	

**Scheda =: Temi ambientali, come specificamente indicati dalla Direttiva Comunitaria<sup>1</sup>, inclusioni ed esclusioni dalla portata di informazioni da includere nel RA**

Tema Ambientale	Sintesi	informazioni da inserire nel RA)	Documenti pertinenti di riferimento
Settore trasporti	Il RA riporterà elementi descrittivi con diversi rimandi al Piano – il tema del Piano presenta diverse sovrapposizioni con gli aspetti ambientali.	Analisi statistiche economiche – scenari tendenziali per sistema di trasporto	
Qualità dell'aria	Il settore incide sulla qualità dell'aria per le emissioni dei mezzi di trasporto.	carte georeferenziate con posizionamenti delle centraline inquinanti correlati con il settore trasporti	Piano regionale qualità dell'aria ambiente (work in progress) - Dipartimento regionale ambiente
Risorse idriche	Il Piano (per le previsioni infrastrutturali) può causare effetti sui sistemi idrico-fluviali (artificializzazione del reticolo idrografico), sulla qualità delle acque (dilavamento strade).	Carte georeferenziate delle infrastrutture esistenti e previste e relative aste fluviali potenzialmente interessate.	Piano di gestione del distretto idrografico della – Sicilia Piano di tutela delle acque Piano regolatore generale degli acquedotti
Suolo (uso del suolo)	Uso del suolo (impermeabilizzazioni da strutture di trasporto) attuale e di previsione. Verifica coerenza con il Piano Cave	Carte georeferenziate con zone di rischio ed interferenze con sistemi trasporto (gestione e previsione)	Piano regionale dei materiali di cava dei materiali lapidei e di pregio - Dipartimento Energia  PAI  Corine land cover
Agenti fisici - Rumore - Inquinamento luminoso - radiazioni	i disturbi diretti derivanti dall'attuazione sono associati alla costruzione e all'esercizio delle infrastrutture (rumore e vibrazioni, inquinamento atmosferico, inquinamento luminoso, dilavamento di inquinanti, ...). Gli effetti possono essere particolarmente significativi se insistono su aree caratterizzate da particolare sensibilità e/o da un valore naturalistico e una	Dati disponibili da fonti ufficiali (analisi di contesto)	-
Popolazione e salute umana		Dati disponibili da fonti ufficiali - Analisi sulla incidentalità	Piano sanitario regionale
Rifiuti	Capacità impianti gestione inerti	Dati disponibili da fonti ufficiali	Proposta di Piano di gestione dei rifiuti (work in progress)
Rischi naturali e	Aree a rischio di incidente	Carte georeferenziate con zone di	

<sup>1</sup> Si anticipa l'utilizzo della scala di impatto di cui alla Scheda 9: Scala di significatività degli effetti ambientali individuati, a pag 53 del documento.

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti	<b>R.P.A.</b>	<b>V.A.S. del          Piano Regionale dei          trasporti e della mobilità          (PRTM)</b>
	Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	Rev. 00.01 del 09.08.2013	

antropogenici	rilevante SIN Rischi	rischio ed interferenze con sistemi trasporto (gestione e previsione)	
Energia e cambiamenti climatici			Piano Energetico ambientale regione sicilia (PEARS)
Aree rurali o di interesse agroforestale		frammentazione degli ecosistemi degli habitat la riduzione degli areali delle specie o addirittura della loro estinzione locale	Piano forestale regionale PO FEASR 2007-2013
Ambiente urbano		Dati disponibili da fonti ufficiali	
Aree naturali e biodiversità	Regimi vincolistici	Carte georeferenziate vincoli	Rete natura 2000 (piani di gestione)
Ambiente marino costiero		Qualità delle acque Erosione costiera (zone a rischio)	
Beni materiali	Regimi vincolistici		Piani paesaggistici provinciali o linee guida
Patrimonio culturale			
Paesaggio		Carte georeferenziate vincoli	


Eventuali altre tematiche "specifiche" potranno essere prese in considerazione a seguito della fase di *scoping*, insieme ad una diversa articolazione delle tematiche derivanti dalla direttiva. Al fine di descrivere lo stato dell'ambiente, anche in funzione del "collaudato" modello DPSR (Determinanti, Pressione, Stato, Impatto, Risposta), i temi ambientali devono essere opportunamente indicati, e vengono individuati, sin da adesso determinate attività o "settori di governo" che a loro volta, agendo sull'ambiente, danno origine a effetti ambientali.

**Scheda 7: Altri temi ambientali rilevanti, inclusioni ed esclusioni dalla portata di informazioni da includere nel RA<sup>2</sup>**

"Tema Ambientale"	Motivazione Inclusione/Esclusione - Portata delle informazioni da inserire nel RA
Agricoltura e Silvicoltura Industria Servizi -trasporti -turismo	Il rapporto ambientale nell'ambito dell'analisi di contesto, al fine di definire lo scenario demo-socio- economico di riferimento e quelli tendenziali, conterrà una sintesi delle informazioni statistiche di contabilità nazionale sui trasporti, le costruzioni e le altre attività economiche, utilizzando ove disponibili i dati regionali e sub regionale del "Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti"

Tale modello permette di mettere in relazione le varie informazioni che descrivono lo stato e le modificazioni di un contesto ambientale secondo uno schema logico. In generale, le *determinanti* sono ciò che determina (cioè origina) una *pressione*. La *pressione*, a sua volta, agendo sullo *stato* dell'ambiente provoca un *impatto o effetto*, ovvero una modificazione (positiva o negativa) dello stato. Le *risposte* sono le azioni che vengono poste in essere per rendere minimi gli impatti negativi e massimi quelli positivi. Lo *stato*, nel nostro caso, corrisponde ai temi ambientali su cui le azioni del Piano generano effetti. I *settori* di governo rappresentano a loro volta delle *pressioni* che, influenzate dalle azioni del Piano (*determinanti*) possono provocare *impatti*. Le *risposte* sono le misure di mitigazione e orientamento.

<sup>2</sup> Si anticipa l'utilizzo della scala di impatto di cui alla Scheda 9: Scala di significatività degli effetti ambientali individuati, a pag 53 del documento.

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti	<b>R.P.A.</b>	<b>V.A.S. del</b> <b>Piano Regionale dei</b> <b>trasporti e della mobilità</b> <b>(PRTM)</b>
	Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	Rev. 00.01 del 09.08.2013	

Il modello DPSIR non è "rigido", uno stesso elemento può ricoprire più "ruoli" (determinate, impatto, ....) secondo la costruzione dello schema logico. Nello specifico, all'interno della presente trattazione, secondo quanto previsto dal modello DPSIR, le azioni del Piano rappresentano *pressioni* quando agiscono direttamente sullo stato, mentre sono *determinanti* se agiscono su un settore di governo. Di seguito, è descritto l'approccio che s'intende seguire per la valutazione degli effetti, si farà particolare riferimento ai settori di governo ed alle altre matrici ambientali che sono associati al Piano e che interagiscono con lo stesso.

Infine, per quanto riguarda gli elementi previsti alle lettere c e d dell'allegato I del DLgs 152/06, verranno sviluppate le descrizioni relative ai seguenti aspetti:

#### Scheda 8: Altre questioni ambientali "rilevanti"

Tema Ambientale	Rilevant e	Incluso SI/NO	Motivazione Inclusione/Esclusione - Portata delle informazioni da inserire nel RA)
Rete Natura 2000	++	SI	secondo l'art.10 comma 3 il rapporto ambientale deve contenere lo studio di valutazione di incidenza
Aree protette	++	SI	

Al fine di descrivere lo stato dell'ambiente in funzione della procedure di VAS, sarà necessario associare ad ogni aspetto ambientale, ritenuto come rilevante, almeno un indicatore che permetta di evidenziarne lo stato e, se possibile, l'andamento nel tempo.

Tali indicatori di stato o di contesto potranno essere utilizzati nelle fasi di valutazione future previste dal sistema di monitoraggio per verificare la consistenza degli effetti previsti. A ciascuno dei temi individuati, sono stati quindi associati uno o più obiettivi ambientali di riferimento al fine di definire gli specifici "aspetti ambientali" con cui il PRTM andrà ad interagire.

Nella Scheda si riportano l'elenco degli obiettivi ambientali di riferimento e gli aspetti ambientali associati ai temi individuati.

Segue un maggiore livello di dettaglio, delle motivazioni di esclusione e di inclusione e delle informazioni ritenute necessarie al fine di una corretta informazione sugli effetti ambientali del Piano, a proposito dei singoli settori di governo e alle singole questioni ambientali rilevanti.

### 5.3 Valutazione degli effetti attesi


La direttiva 2001/42/CE e l'allegato I al DLgs 152/2006 e s.m.i sanciscono l'obbligo di tenere in considerazione tutti gli effetti significativi positivi e negativi, diretti e indiretti, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei.

In primo luogo è possibile definire la positività o negatività degli effetti ambientali determinati dal PRTM, facendo riferimento agli obiettivi ambientali individuati.

Successivamente si valuterà la significatività degli effetti ambientali attraverso un'analisi "multi criterio" che fa riferimento a un set definito di parametri, tra cui quelli elencati dalla direttiva VAS (ex allegato II) di seguito riportati:

- ✓ La natura (materiale o immateriale) degli interventi previsti;
- ✓ L'ubicazione, in termini di valore e vulnerabilità, dell'area interessata dagli effetti;
- ✓ La natura transfrontaliera degli effetti;
- ✓ La probabilità, la durata, la frequenza e la reversibilità degli effetti previsti;
- ✓ Le dimensioni (anche finanziarie) degli interventi previsti.

Ai fini di dare una restituzione grafica al valore di significatività determinato attraverso tale approccio valutativo, multi criterio si è costruita una scala con valori da +3 a -3 a seconda che l'effetto sia positivo o negativo, con valore 0 per gli effetti non pregiudiziali per l'ambiente secondo il principio di precauzione.

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti	<b>R.P.A.</b>	<b>V.A.S. del</b> <b>Piano Regionale dei</b> <b>trasporti e della mobilità</b> <b>(PRTM)</b>
	Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	Rev. 00.01 del 09.08.2013	

Tale scala, ha come scopo principale quello di rendere subito chiara la tipologia e l'intensità dell'effetto atteso.

#### Scheda 9: Scala di significatività degli effetti ambientali individuati

Effetti positivi	Scala per la valutazione della significatività degli effetti	Effetti negativi
<b>3 (+++)</b>	Effetto <b>molto</b> significativo	<b>-3(- -)</b>
<b>2(+ +)</b>	Effetto <b>significativo</b>	<b>-2(- -)</b>
<b>1(+)</b>	Effetto <b>poco</b> significativo	<b>-1(-)</b>
<b>0</b>	Effetto <b>non pregiudiziale</b> secondo il principio di precauzione	<b>0</b>

Rispetto alla territorializzazione degli effetti/impatti, la scala di riferimento è:

- ❖ 3 - Territorio di Piano e aree confinanti (transfrontalieri)
- ❖ 2 - Territorio di Piano
- ❖ 1 - Porzione di territorio ed effetti locali

Si ricorda che essendo il PIANO regionale e la Regione Siciliana un'isola, gli impatti difficilmente potranno assumere dimensioni extraterritoriali. Individuati gli effetti delle singole azioni e/o linee programmatiche, il livello territoriale sul quale impattano, si potrà procedere alla valutazione degli effetti ambientali cumulativi su ciascun tema ambientale.

La quantificazione degli effetti deve tenere in considerazione la qualità ambientale dell'area di intervento, a parità di intervento il consumo di suolo in aree protette nella scala di valutazione ha effetti molto significativi, mentre può avere effetti poco significativi in aree a scarsa valenza ambientale e paesaggistica.

Per valutare gli effetti cumulativi saranno tenuti in considerazione, secondo i casi, i seguenti elementi:

- effetti che incidono su uno stesso obiettivo ambientale con **azione sinergica**;
- effetti che incidono su uno stesso obiettivo ambientale con azione contrapposta che porta a una **diminuzione della significatività** o a un **annullamento dell'effetto**;
- effetti che incidono su obiettivi ambientale diversi dello stesso tema e tendono a rafforzare almeno uno degli effetti considerati;
- effetti che incidono su obiettivi ambientale diversi dello stesso tema e tendono a mitigare almeno uno degli effetti considerati;
- in caso di possibilità di localizzazione territoriale degli effetti che incidono in una stessa area su uno stesso tema.


La scala di significatività utilizzata per la valutazione degli effetti cumulativi è la stessa utilizzata in precedenza per la significatività dei singoli affetti ambientali, e varia da molto significativo positivo a molto significativo negativo.

La direttiva inoltre richiede (ex allegato I, lettera g) che siano individuate e descritte le *"misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali effetti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del Piano"*.

La valutazione dei singoli effetti sarà seguita dall'individuazione delle proposte atte a mitigare gli eventuali effetti negativi o a massimizzare quelli positivi.

Nella valutazione di un Piano settoriale non si può prescindere dal fatto che il settore stesso del Piano è determinante di pressioni sullo stato dell'ambiente, e dal fatto che il settore dei trasporti nello specifico costituisce uno dei fattori determinanti per lo sviluppo economico di un territorio.

Le infrastrutture di trasporto modificano l'utilizzazione del suolo, la ripartizione delle attività nello spazio e il comportamento del traffico. Esse esercitano così un influsso sugli sviluppi

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	R.P.A. Rev. 00.01 del 09.08.2013	V.A.S. del Piano Regionale dei trasporti e della mobilità (PRTM)
---	--	-------------------------------------	---

locali, regionali e sovraregionali. Il “consumo” di trasporto, inteso spese per il trasporto è esso stesso generatore di impatti in termini di emissioni di gas serra, traffico urbano, ecc.

La realizzazione di infrastrutture di trasporto comporta spesso consumo di suolo, interventi nel paesaggio, frazionamento di aree, pregiudizi per la natura e emissioni, il che può influenzare negativamente lo sviluppo di altre funzioni come per esempio l’abitazione e la ricreazione nonché lo sviluppo urbanistico.

A livello di Piano la valutazione **ambientale è rivolta a valutare e ridurre principalmente i rischi di un potenziale impatto, per le singole opere sarà compito della Valutazione di Impatto Ambientale a stabilire il livello di un impatto.**

## 5.4 Indicatori

Come detto, gli indicatori utilizzati per descrivere il contesto saranno coerenti con i set di indicatori proposti a livello internazionale (EEA, Eurostat, OCSE, MCPFE), nazionale (ISTAT, APAT) e regionale (ARPA). Inoltre, *tenuto conto del livello delle conoscenze e dei metodi di valutazione correnti, dei contenuti e del livello di dettaglio del Piano, per evitare duplicazioni della valutazione, saranno utilizzati, se pertinenti, approfondimenti già effettuati ed informazioni ottenute nell’ambito di altri livelli decisionali o altrimenti acquisite in attuazione di altre disposizioni normative* come con particolare riferimento ai piani e programmi di cui alla Scheda 12: Piani e Programmi pertinenti al PR a pag. 66 di questo documento.

Con tali premesse si indica sin d’ora che si farà riferimento al documento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti “Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti” ([http://www.mit.gov.it/mit/mop\\_all.php?id=15306](http://www.mit.gov.it/mit/mop_all.php?id=15306)) , alle analisi ed agli indicatori di livello regionale in esso contenuti.

Gli obiettivi del Piano con rilevanza ambientale, individuati nella “Scheda 11: Obiettivi ambientali di riferimento per i temi ambientali” saranno tradotti, ove possibile, attraverso indicatori ambientali quantitativi per verificare nel tempo il raggiungimento dei target prefissati, gli eventuali scostamenti e le conseguenti correzioni da apportare al Piano.

## 5.5 Individuazione e valutazione delle alternative


La norma comunitaria ed il successivo recepimento a livello nazionale prevedono l’analisi e la valutazione delle alternative individuate in sede di programmazione, in termini di diversi scenari di riferimento, **qualora ce ne siano.**

In particolare, essa prevede l’analisi e la valutazione in caso di “alternative 0” ovvero la valutazione degli effetti ambientali in caso di non attuazione del Piano. La valutazione degli effetti attesi in caso di non attuazione del Piano sarà inserita al termine delle valutazioni riguardanti gli effetti ambientali significativi.

L’analisi delle alternative prevede la verifica dei diversi scenari di sviluppo delle reti, sia in termini finanziari ed economici che in termini di risparmio di CO<sub>2</sub> e/o consumi energetici.

Le alternative dovranno essere sviluppate anche per verificare le scelte a minore impatto ambientale.

Inoltre, in presenza di effetti significativi, verranno ripercorse le motivazioni che hanno portato alle scelte programmatiche che generano tali effetti: questo permetterà di individuare eventuali possibilità di scelte alternative che permettano di rendere minimi gli effetti negativi o massimi quelli positivi.

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti	<b>R.P.A.</b>	<b>V.A.S. del</b> <b>Piano Regionale dei</b> <b>trasporti e della mobilità</b> <b>(PRTM)</b>
	Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	Rev. 00.01 del 09.08.2013	

## 5.6 Misure atte a ridurre, impedire o compensare gli effetti ambientali

A seguito dell'individuazione e valutazione di significatività degli effetti ambientali negativi del Piano, in sede di RA sarà proposto l'inserimento di misure atte a ridurre, impedire o mitigare gli stessi. Per ogni linea di intervento valutata, anche in funzione della significatività dell'effetto, le misure saranno distinte tra:

- ✓ Prescrizioni.
- ✓ Indicazioni.

Prescrizioni e indicazioni, indipendentemente dal carattere che assumono, possono riguardare aspetti quali: localizzazione degli interventi (anche se in misura limitata, dato che le scelte di localizzazione derivano da analisi di contesto e scelte strategiche motivate e rispondenti a specifiche necessità territoriali), la gestione, le tecnologie impiegate e così via.


Si propone inoltre, qualora se ne ravvisi la necessità, di introdurre misure atte a potenziare eventuali effetti ambientali positivi che in sede valutativa sono risultati come poco significativi. In questo modo si avrà la possibilità di massimizzare tali effetti, soprattutto agendo a livello di effetti sinergici o cumulativi su un singolo tema/aspetto ambientale, migliorando complessivamente la sostenibilità del programma.

Per tali particolari aspetti, in relazione alla tipologia di opere infrastrutturali avente carattere "lineare" si sta valutando la possibilità di richiamare, qualora ritenuti validi per le specifiche opere i criteri o definire appositi criteri di **Esclusione, repulsione, problematicità ed Attrazione** - ERPA<sup>3</sup> per la localizzazione ed il tracciato delle infrastrutture:

- **Esclusione:** aree nelle quali ogni realizzazione è preclusa (zone di vincolo: aeroporti, aree militari, aree oggetto di tutela integrale nei Piani Paesaggistici non derogabile per la realizzazione di opere pubbliche infrastrutturali)
- **Repulsione:** aree che è preferibile non siano interessate da interventi se non in assenza di alternative o in presenza di sole alternative a minore compatibilità ambientale, comunque nel rispetto del quadro prescrittivo concordato (aree protette, zone di vincolo paesaggistico ecc).
- **Problematicità:** aree per le quali risultano necessari approfondimenti, in quanto l'attribuzione alle diverse classi stabilite a livello nazionale risulta problematica, perché non contempla specificità regionali o locali; risulta pertanto necessaria un'ulteriore analisi territoriale, supportata da un'oggettiva motivazione documentata dagli enti coinvolti. A differenza degli altri criteri, questo si caratterizza per la necessità di approfondimenti e per l'assenza di un meccanismo automatico di valutazione e attribuzione a priori.
- **Attrazione:** aree da preferire quando possibile, previa verifica della capacità di carico del territorio.


Le aree che non ricadono in alcuna delle categorie individuate sono considerate non pregiudiziali (NP), intendendo che non presentano forti controindicazioni, né sono d'altra parte particolarmente adatte.

<sup>3</sup> Si fa espresso riferimento al protocollo di intesa tra la Regione Siciliana e Terna S.p.A. per la applicazione della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) al Piano di Sviluppo (PdS) della Rete di Trasmissione Nazionale (RTN) in Sicilia). Ad esempio tramite tali criteri sono state rappresentate cartograficamente le aree non idonee alla costruzione ed all'esercizio degli impianti a fonte rinnovabile nella Regione Siciliana

Repubblica Italiana 	<b>Assessorato delle infrastrutture e della mobilità -          Dipartimento delle infrastrutture, della mobilità e          dei trasporti</b>	<b>R.P.A.</b>	<b>V.A.S. del          Piano Regionale dei          trasporti e della mobilità          (PRTM)</b>
Regione Siciliana	<b>Nucleo di Valutazione e Verifica degli          Investimenti Pubblici della Regione Sicilia</b>	Rev. 00.01 del 09.08.2013	

Ogni classe dei criteri ERPA (Esclusione, Repulsione, Problematicità e Attrazione) prevede la declinazione di più categorie, ognuna delle quali rappresenta differenti idoneità del territorio ad ospitare nuove infrastrutture. I criteri potranno essere utilizzati anche al fine di valutare il potenziale impatto ambientale del Piano.



Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti	<b>R.P.A.</b>	<b>V.A.S. del</b> <b>Piano Regionale dei</b> <b>trasporti e della mobilità</b> <b>(PRTM)</b>
	Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	Rev. 00.01 del 09.08.2013	

## 6. Coerenza

### 6.1 Coerenza interna

L'**analisi di coerenza interna** è finalizzata a verificare se sono stati individuati obiettivi di Piano, se è stata definita una gerarchia tra gli obiettivi, e se sono state previste azioni coerenti con gli obiettivi individuati e i tempi di realizzazione degli specifici target assunti. In questa fase sarà possibile verificare se gli esiti dell'analisi SWOT sono stati tradotti in obiettivi di Piano e se le finalità del Piano che hanno rilevanza ambientale sono state tradotte in azioni con adeguate risorse finanziarie.

La pianificazione oggetto di valutazione è la naturale evoluzione delle linee guida redatte ed approvate dalla Regione Siciliana nel 2004, la verifica della coerenza interna è rimandata alla stesura del RA.

### 6.2 Coerenza esterna

L'analisi di coerenza esterna è lo strumento utilizzato per valutare la pertinenza e la coerenza degli obiettivi del Piano con quelli di settore stabiliti a livello Comunitario, Statale e Regionale e con le strategie di altri strumenti di pianificazione e programmazione vigenti sul territorio regionale.


Il punto e) dell'allegato I della Direttiva 42/2001/CE stabilisce che tra le informazioni da includere all'interno del Rapporto Ambientale ci siano gli *"obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri, pertinenti al Piano o al programma"*. La definizione degli obiettivi di protezione ambientale è necessaria per realizzare la valutazione ambientale del Programma, attraverso una comparazione fra tali obiettivi ed i contenuti Piano per valutare gli impatti potenziali (positivi e negativi) sugli obiettivi stessi.

#### 6.2.1 Il sistema Obiettivi - Target - Indicatori

L'art. 34 (commi 4 e 5) prescrive *"le regioni si dotano, attraverso adeguati processi informativi e partecipativi, senza oneri aggiuntivi a carico dei bilanci regionali, di una complessiva strategia di sviluppo sostenibile che sia coerente e definisca il contributo alla realizzazione degli obiettivi della strategia nazionale. Le strategie regionali indicano insieme al contributo della regione agli obiettivi nazionali, la strumentazione, le priorità, le azioni che si intendono intraprendere. In tale ambito le regioni assicurano unitarietà all'attività di pianificazione.... Le strategie di sviluppo sostenibile definiscono il quadro di riferimento per le valutazioni ambientali .... Dette strategie, definite coerentemente ai diversi livelli territoriali, attraverso la partecipazione dei cittadini e delle loro associazioni, in rappresentanza delle diverse istanze, assicurano la dissociazione fra la crescita economica ed il suo impatto sull'ambiente, il rispetto delle condizioni di stabilità ecologica, la salvaguardia della biodiversità ed il soddisfacimento dei requisiti sociali connessi allo sviluppo delle potenzialità individuali quali presupposti necessari per la crescita della competitività e dell'occupazione"*.

La Regione Siciliana, non si è ancora dotata di una propria strategia per la sostenibilità.

Nelle more di un documento nazionale e di uno regionale, a partire dai principali documenti strategici e dalle normative comunitarie, nazionali e regionali, sono stati individuati i seguenti obiettivi strategici di sostenibilità ambientale da perseguire e monitorare attraverso la definizione di indicatori di monitoraggio.

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	<b>Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti</b>	<b>R.P.A.</b>	<b>V.A.S. del Piano Regionale dei trasporti e della mobilità (PRTM)</b>
	<b>Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Siciliana</b>	Rev. 00.01 del 09.08.2013	

Il punto e) dell'allegato I della Direttiva 42/2001/CE stabilisce che tra le informazioni da includere all'interno del Rapporto Ambientale ci siano gli "obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri, pertinenti al Piano o al programma".

La definizione degli obiettivi di protezione ambientale è necessaria per realizzare la valutazione ambientale del Programma, attraverso una comparazione fra tali obiettivi ed i contenuti del PIANO per la successiva valutazione degli impatti potenziali (positivi e negativi) sugli obiettivi stessi.

Gli obiettivi di protezione ambientale assunti per la valutazione ambientale del PRTM in questa prima fase di valutazione sono i medesimi fissati nel PON "Reti e mobilità"<sup>4</sup>, poiché in sede di valutazione del PON sono stati definiti a partire da:


- ✓ l'esame di piani, programmi e strategie nazionali e comunitarie;
- ✓ l'esame degli strumenti di programmazione e pianificazione regionale vigenti, ove disponibili;
- ✓ l'analisi di contesto ambientale, riferita al PON per le parti che sono relative alla regione siciliana, che hanno permesso di evidenziare criticità e potenzialità rispetto alle diverse tematiche e ai sistemi territoriali delle regioni interessate dal Programma.
- ✓ Gli obiettivi sono stati individuati sia per i fattori primari e le componenti ambientali sia per i fattori di integrazione ambientale. Deve rammentarsi ai S.C.M.A che il Piano, per le strategie in esso contenute ha un orizzonte temporale di medio, lungo e lunghissimo periodo.
- ✓ Le tabelle delle pagine successive riportano, per ciascuna componente ambientale potenzialmente interessata dagli effetti del PRTM, gli obiettivi di protezione ambientale primari e secondari, i target di riferimento e gli indicatori, ad oggi ritenuti utili/necessari alla caratterizzazione del contesto ambientale ed a monitorare gli eventuali cambiamenti che potranno intervenire sulle matrici ambientali.

L'elenco finale degli obiettivi di protezione ambientale è riportato nella tabella in chiusura di questo paragrafo, unitamente ad un possibile elenco di indicatori da impiegare per l'analisi di contesto.

#### Scheda 10 - Definizione degli obiettivi di sostenibilità ambientale del Piano, ed indicatori per l'analisi di contesto

Tema ambientale (documenti di riferimento)	Obiettivi primari	Obiettivi Secondari	Indicatori di contesto
<b>QUALITÀ DELL'ARIA</b> (rif. Direttiva 2008/50/recepita dal D.L. 155/2010 e s.m.i. di attuazione)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- evitare, prevenire o ridurre effetti nocivi per la salute umana e per l'ambiente nel suo complesso;</li> <li>- ottenere informazioni sulla qualità dell'aria ambiente come base per individuare le misure da adottare per contrastare l'inquinamento e gli effetti nocivi dell'inquinamento sulla salute umana e sull'ambiente e per monitorare le tendenze a lungo termine, nonché i miglioramenti dovuti alle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ridurre le emissioni di inquinanti atmosferici da fonti antropiche</li> <li>- Ridurre le concentrazioni di ozono troposferico (SAAI)</li> <li>- garantire che le concentrazioni di NO<sub>2</sub>, CO, benzene, SO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> e O<sub>3</sub> nell'aria ambiente rientrino nei limiti fissati dalle norme vigenti;</li> <li>- garantire il rispetto delle previsioni normative per le concentrazioni di Benzo(a)pirene nell'aria</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Emissioni di NO<sub>x</sub> per macrosettore</li> <li>- Emissioni di NO<sub>x</sub> da trasporto su strada</li> <li>- Emissioni di COVNM per macrosettore</li> <li>- Emissioni SO<sub>2</sub> per macrosettore</li> <li>- PM<sub>10</sub> Emissioni per macrosettore</li> <li>- Superamenti dei limiti per la concentrazione media giornaliera e concentrazione media annua</li> <li>- Emissioni CO per macrosettore</li> <li>- Numero di stazioni di monitoraggio da traffico e di fondo per ciascun inquinante</li> <li>- Ozono troposferico</li> <li>- Superamenti dell'obiettivo a lungo termine per la protezione della salute</li> <li>- Ozono troposferico</li> </ul>


<sup>4</sup> Si è proceduto, ove ritenuto necessario, ad un aggiornamento dei documenti strategici di riferimento e delle pianificazioni regionali

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	<b>Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti</b>	<b>R.P.A.</b>	<b>V.A.S. del Piano Regionale dei trasporti e della mobilità (PRTM)</b>
	<b>Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia</b>	<b>Rev. 00.01 del 09.08.2013</b>	


	misure adottate; - mantenere la qualità dell'aria ambiente, laddove buona, e migliorarla negli altri casi; - garantire al pubblico le informazioni sulla qualità dell'aria ambiente; - evitare, prevenire o ridurre le emissioni di inquinanti atmosferici nocivi e definire adeguati obiettivi per la qualità dell'aria ambiente che tengano conto delle pertinenti norme, orientamenti e programmi dell'Organizzazione mondiale della sanità. (	ambiente; - garantire, un monitoraggio a norma degli inquinanti e una mirata valutazione e gestione della qualità dell'aria	- Superamenti della soglia per l'informazione - Ozono troposferico - Superamenti della soglia d'allarme - Superamento del valore limite per NO2 più MDT per la salute (media annua) - Benzene – Concentrazione media annua - Toluene – Concentrazione media annua - Etilbenzene – Concentrazione media annua - O-Xilene – Concentrazione media annua - Popolazione esposta in zone o agglomerati in cui si registrano superamenti dei valori limite per i principali inquinanti atmosferici - Zonizzazione in agglomerati
<b>AMBIAMENTI CLIMATICI</b> DECRETO LEGISLATIVO 13 marzo 2013, n. 30 Attuazione della direttiva 2009/29/CE che modifica la direttiva 2003/87/CE)	- Contenere l'aumento della temperatura media mondiale entro 2 °C (CPC) - Limitare i cambiamenti climatici, i loro costi e le ripercussioni negative per la società e l'ambiente (SSS) - Stabilizzare la concentrazione atmosferica di gas di serra ad un livello che non causi variazioni innaturali del clima della Terra (VI EAP) - Ridurre l'emissione di tutti i gas lesivi della fascia dell'ozono stratosferico. (SAAI)	- limitare gli effetti dei cambiamenti climatici e l'eventualità di sovvertimenti massicci e irreversibili dell'ecosistema mondiale (CPC) - ridurre le emissioni di gas climalteranti (CO <sub>2</sub> , CH <sub>4</sub> e N <sub>2</sub> O); - rispettare gli impegni stabiliti nell'ambito del protocollo di Kyoto; (SSS) - limitare le emissioni dei trasporti (CPC) - stabilizzare le emissioni di gas serra ad un livello tale da prevenire effetti pericolosi per il sistema climatico - ridurre l'emissione di tutti i gas lesivi della fascia dell'ozono stratosferico (SAAI)	- Emissioni di CO2 per macrosettore (trasporti) - Emissioni di CO2 da trasporto stradale - Emissioni di gas climalteranti
<b>ENERGIA<sup>5</sup></b> DIRETTIVA 2009/28/CE sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili. DIRETTIVA 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada negli appalti pubblici. DIRETTIVA 2010/40/UE,	- Pervenire a livelli sostenibili di consumo di energia nei trasporti (SSS) - promuovere le fonti di energia rinnovabili e l'efficienza energetica (sostenibilità) - ridurre il consumo totale di energia nel settore dei trasporti, aumentandone l'efficienza energetica - applicazione delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione per la gestione del traffico	- utilizzare biocarburanti nelle benzine e nei gasoli (SAAI) - porre l'UE all'avanguardia della lotta contro il cambiamento climatico e nello sviluppo delle tecnologie che consentiranno di produrre l'energia del futuro, più pulita e più sostenibile (LVE) - ridurre le emissioni di CO2 rilasciate nell'intero ciclo di vita dei carburanti da trasporto	- Consumi di energia per settori di uso finale (trasporti) - Intensità energetiche settoriali in Italia (trasporti) - Consumi totali di energia (trasporti) - Consumi energetici per macrosettore (trasporti)

<sup>5</sup> ENEA – Quaderno “l'efficienza energetica nei trasporti – Luglio 2011


([http://www.enea.it/it/enea\\_informa/documenti/quaderni-energia/trasporti.pdf](http://www.enea.it/it/enea_informa/documenti/quaderni-energia/trasporti.pdf))

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	<b>Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti</b>	<b>R.P.A.</b>	<b>V.A.S. del Piano Regionale dei trasporti e della mobilità (PRTM)</b>
	<b>Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia</b>	<b>Rev. 00.01 del 09.08.2013</b>	


Incentiva la diffusione dei Sistemi di Trasporto Intelligenti nel settore del trasporto stradale.			
<b>RUMORE</b> Direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 giugno 2002, relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ridurre il rumore ambientale laddove necessario e, in particolare, allorché i livelli di esposizione possono avere effetti nocivi per la salute umana, nonché di conservare la qualità acustica dell'ambiente quando questa è buona (Dir. 2002/49)</li> <li>- Evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi dell'esposizione al rumore ambientale (Dir. 2002/49)</li> <li>- Ridurre la percentuale della popolazione esposta a livelli eccessivi di rumore (SAAI) • Sviluppare nuove tecnologie di trasporto e motorizzazioni a bassa emissione acustica (SAAI) • Sviluppare nuove tecnologie nei sistemi attivi e passivi di controllo del rumore (SAAI)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- determinare l'esposizione al rumore ambientale mediante la mappatura acustica del territorio (Dir. 2002/49)</li> <li>- informare il pubblico in merito al rumore ambientale e ai relativi effetti (Dir. 2002/49)</li> <li>- evitare e ridurre il rumore ambientale e conservare la qualità acustica dell'ambiente quando questa è buona</li> <li>- sviluppare misure comunitarie di contenimento del rumore generato dalle principali sorgenti, in particolare veicoli stradali e su rotaia e relative infrastrutture, aeromobili, attrezzature utilizzate all'aperto e attrezzature industriali, e macchinari mobili (Dir. 2002/49)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Percentuale delle sorgenti controllate per le quali si è verificato almeno un superamento dei limiti -Comuni che hanno approvato la classificazione acustica</li> <li>- Controllo dell'inquinamento acustico:             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Centraline di monitoraggio fisse</li> <li>- Centraline di monitoraggio mobili</li> <li>- Campagne di misura localizzate (anni)</li> <li>- Campagne di misura localizzate (descrizione)</li> </ul> </li> <li>- Comuni che hanno realizzato la mappatura acustica</li> <li>- Piani di contenimento e abbattimento delle infrastrutture di trasporto:             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Interventi previsti barriere (n)</li> <li>- Interventi sui recettori (n)</li> </ul> </li> </ul>
<b>RISORSE IDRICHE</b> (Dir. 2000/60) (D. Lgs. 152/06 parte terza)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Conseguire il miglioramento dello stato delle acque ed adeguate protezioni di quelle destinate a particolari usi</li> <li>- Istituire un quadro per la protezione delle acque superficiali interne, delle acque di transizione, delle acque costiere e sotterranee</li> <li>- Proteggere, migliorare e ripristinare tutti i corpi idrici (superficiali, sotterranei, naturali ed artificiali) all'interno della Comunità.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- impedire un ulteriore deterioramento, proteggere e migliorare lo stato degli ecosistemi acquatici</li> <li>- agevolare un utilizzo idrico sostenibile fondato sulla protezione a lungo termine delle risorse idriche disponibili;</li> <li>- proteggere e migliorare l'ambiente acquatico dalle emissioni e dalle perdite di sostanze prioritarie</li> <li>- eliminare gli scarichi, le emissioni e le perdite di sostanze pericolose prioritarie</li> <li>- assicurare la graduale riduzione dell'inquinamento delle acque sotterranee</li> <li>- contribuire a mitigare gli effetti delle inondazioni e della siccità</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Numero di campionamenti per classe di LIM</li> <li>- Numero di campionamenti per classe di Indice Biotico Esteso IBE</li> <li>- Numero di campionamenti per classe di Stato Ecologico</li> <li>- SECA -Stato chimico delle acque sotterranee</li> </ul>
<b>SUOLO E SOTTOSUOLO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ridurre la pressione antropica sui sistemi naturali, sul suolo a destinazione agricola e forestale, sul mare e sulle coste (SAAI)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- prevenire e/o ridurre il degrado del terreno;</li> <li>- recuperare il terreno parzialmente degradato;</li> <li>- promuovere un uso sostenibile del suolo, la prevenzione dei fenomeni di erosione,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Classi di uso del suolo (Primo livello Corine Land Cover 2000)</li> <li>- Classi di uso del suolo (CLC 2000) e variazione rispetto ai valori del 1990</li> <li>- Aree impermeabilizzate</li> </ul>

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	<b>Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti</b>	<b>R.P.A.</b>	<b>V.A.S. del Piano Regionale dei trasporti e della mobilità (PRTM)</b>
	<b>Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia</b>	<b>Rev. 00.01 del 09.08.2013</b>	


		deterioramento, contaminazione e desertificazione (STS) - Ridurre il consumo del suolo, in particolare nelle aree più sensibili e nella fascia costiera, da parte di attività produttive, infrastrutture e attività edilizie (SAAI)	
<b>AREE NATURALI E BIODIVERSITÀ</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Arrestare la perdita di biodiversità (PAB)</li> <li>- Migliorare la gestione ed evitare il sovrasfruttamento delle risorse naturali riconoscendo il valore dei servizi ecosistemici (SG)</li> <li>- Proteggere e, ove necessario, risanare il funzionamento dei sistemi naturali ed arrestare la perdita di biodiversità sia nell'Unione europea che su scala mondiale (VI EAP)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Proteggere e ripristinare gli habitat e i sistemi naturali; (SG)</li> <li>- Garantire che il consumo di risorse rinnovabili e non rinnovabili e l'impatto che esso comporta non superino la capacità di carico dell'ambiente (VI EAP)</li> <li>- Conservare e ripristinare la biodiversità e i servizi ecosistemici nel contesto rurale dell'UE</li> <li>- Conservare e ripristinare la biodiversità e i servizi ecosistemici nell'ambiente marino dell'UE</li> <li>- Rafforzare la compatibilità tra lo sviluppo regionale e territoriale e la biodiversità all'interno dell'UE</li> <li>- Mantenere e ripristinare gli habitat naturali e le specie selvatiche in modo da permetterne uno stato di conservazione favorevole nella Comunità (Dir. 92/43)</li> <li>- fare in modo che nella progettazione e gestione delle reti transeuropee di trasporto e infrastrutture (TEN) siano prese tutte le misure necessarie a prevenire e minimizzare gli impatti negativi sulla biodiversità e migliorare, al contempo, gli impatti positivi, senza tralasciare l'efficacia in questo ambito delle procedure di VIA e di VAS (Annex 1)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Parchi Nazionali (Superficie a terra – ha)</li> <li>- Parchi Regionali (Superficie a terra – ha)</li> <li>- Riserve Naturali e Altre aree protette (n. e superficie)</li> <li>- Superficie delle Aree Protette</li> <li>- Densità delle infrastrutture di comunicazione in aree protette</li> <li>- Aree Naturali Marine Protette e Riserve Naturali Marine</li> <li>- Classi di pressione antropica sulle aree Ramsar</li> <li>- SIC nelle regioni Convergenza (N. siti, Superficie (ha) e % rispetto alla sup. regionale)</li> <li>- ZPS nelle regioni Convergenza (N. siti, Superficie (ha) e % rispetto alla sup. regionale)</li> <li>- Habitat prioritari presenti nei SIC (Superficie (ha) e %)</li> <li>- Stato di conservazione degli habitat presenti nei SIC (Superficie (ha) e %)</li> </ul>
<b>AMBIENTE MARINO E COSTIERO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Migliorare la qualità delle acque di balneazione (Dir. 2006/7/CE)</li> <li>- Conservare e ripristinare la biodiversità e i servizi ecosistemici nell'ambiente marino (STPB)</li> <li>- Proteggere le coste dai fenomeni erosivi e le aree costiere dai fenomeni di subsidenza naturale ed antropica (SAAI)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- favorire la realizzazione di interventi integrati e vantaggiosi in termini di costi, volti a ridurre le pressioni sull'ambiente (STAM)</li> <li>- garantire un'azione efficace in materia di monitoraggio e valutazione, intesa a verificare il raggiungimento degli</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Indice di stato trofico delle acque (TRIX)</li> <li>- Distribuzione in classi dei valori di TRIX rilevate nelle stazioni di monitoraggio</li> <li>- Valori di TRIX rilevati in prossimità dei maggiori porti del Mezzogiorno a 200, 500 e 3000 m dalla costa.</li> <li>- Dati sulla balneabilità delle coste:           <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Lunghezza costa marina (km)</li> <li>✓ Costa non controllata (km)</li> <li>✓ Costa con divieto di balneazione per motivi indipendenti</li> </ul> </li> </ul>

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	<b>Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti</b>	<b>R.P.A.</b>	<b>V.A.S. del Piano Regionale dei trasporti e della mobilità (PRTM)</b>
	<b>Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia</b>	<b>Rev. 00.01 del 09.08.2013</b>	

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Assicurare la correttezza ecologica delle attività economiche connesse all'ambiente marino (STAM)</li> <li>- Ridurre e prevenire i rischi connessi al trasporto marittimo di idrocarburi e altre sostanze pericolose (SAAI)</li> <li>- proteggere e ripristinare l'equilibrio ecologico dei mari e degli oceani europei (STAM)</li> </ul>	obiettivi stabiliti e dei risultati attesi (STAM)	dall'inquinamento (%) <ul style="list-style-type: none"> <li>- Costa con divieto di balneazione per inquinamento (%)</li> <li>- Costa balneabile/controllata (%)</li> <li>- Stazioni di campionamento per l'indice CAM</li> <li>- Classificazione delle acque marine</li> <li>- Indice CAM Giudizio Sintetico (numero di campionamenti per classe)</li> <li>- Operazioni di pronto intervento antinquinamento nelle acque territoriali</li> </ul>
<b>AREE RURALI O DI INTERESSE AGROFORESTALE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- sviluppare pratiche agricole che consentano di conservare l'ambiente e salvaguardare il paesaggio (PAC)</li> <li>- valorizzare l'ambiente e lo spazio rurale attraverso la corretta gestione del territorio</li> <li>- garantire una gestione sostenibile ottimale delle foreste dell'UE (PAF)</li> <li>- apportare un contributo efficace affinché siano conseguiti entro il 2015 i quattro obiettivi globali per le foreste dell'ONU (Sistema di Gestione Ambientale): 1. Invertire la perdita di superficie forestale tramite la gestione Sostenibile delle Foreste (Sustainable Forest Management - SFM), la protezione, il restauro, l'afforestazione e la riforestazione ed aumentare l'impegno per prevenire la degradazione delle foreste; 2. Rafforzare i benefici economici sociali e ambientali forniti dalle foreste; 4. incrementare significativamente la superficie forestale protetta e di altre foreste a gestione sostenibile; 3. Aumentare la quota di prodotti forestali derivanti da foreste a gestione sostenibile.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- migliorare la competitività del settore agricolo e forestale (PSNSR)</li> <li>- migliorare l'ambiente e lo spazio rurale e forestale (PSNSR)</li> <li>- migliorare la qualità della vita e diversificare l'economia rurale (PSNSR)</li> <li>- migliorare la competitività del settore silvicolo a lungo termine (PAF)</li> <li>- conservare e sostenere la dimensione culturale e sociale che caratterizza le foreste (PAF)</li> <li>- ottenere un corretto equilibrio tra una produzione agricola competitiva e rispetto della natura e dell'ambiente (PAC)</li> <li>- migliorare la qualità della vita nelle zone rurali e promuovere la diversificazione delle attività economiche (PSNSR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aree rurali urbanizzate ad agricoltura intensiva e specializzate</li> <li>- Aree rurali con problemi di sviluppo</li> <li>- Sistema rurale a forte integrazione ambientale</li> </ul>
<b>AMBIENTE URBANO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Promuovere il trasporto urbano sostenibile (STAU)</li> <li>- Migliorare la qualità dell'ambiente urbano, rendendo la città un luogo più sano e piacevole dove vivere, lavorare e investire e riducendo l'impatto ambientale negativo della stessa sull'ambiente nel suo insieme, ad esempio in termini di cambiamenti climatici (STAU)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ridurre l'impatto del trasporto sull'ambiente e la salute pubblica (AC)</li> <li>- ridurre la necessità del trasporto motorizzato privato e promuovere alternative valide e accessibili (AC)</li> <li>- incrementare la quota di spostamenti effettuati tramite i mezzi pubblici, a piedi o in bicicletta (AC)</li> <li>- pianificare i trasporti tenendo conto dei vari</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- PM10: concentrazione media annua di PM10</li> <li>- PM10: numero di giorni di superamento del valore limite giornaliero di PM10</li> <li>- NO2: concentrazione media annua di NO2</li> <li>- Benzene: concentrazione media annua di C6H6 -O3: numero di giorni di superamento della soglia di informazione di O3</li> <li>- Comuni che hanno approvato la classificazione acustica</li> <li>- Controllo dell'inquinamento acustico</li> <li>- Centraline di monitoraggio fisse</li> </ul>

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	<b>Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti</b>	<b>R.P.A.</b>	<b>V.A.S. del Piano Regionale dei trasporti e della mobilità (PRTM)</b>
	<b>Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia</b>	<b>Rev. 00.01 del 09.08.2013</b>	

		aspetti inerenti la sicurezza, l'accesso a beni e servizi, l'inquinamento atmosferico, il rumore, le emissioni di gas serra, i consumi energetici e l'utilizzazione del territorio	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Centraline di monitoraggio mobili</li> <li>- Campagne di misura localizzate (anni)</li> <li>- Campagne di misura localizzate (descrizione)</li> <li>- Mappatura acustica</li> </ul>
<b>PAESAGGIO EPATRIMONIOCULTURALE, ARCHITETTONICO E ARCHEOLOGICO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Integrare il paesaggio nelle politiche di pianificazione del territorio, urbanistiche e in quelle a carattere culturale, ambientale, agricolo, sociale ed economico, nonché nelle altre politiche che possono avere un'incidenza diretta o indiretta sul paesaggio (CEP)</li> <li>- Promuovere la salvaguardia, la gestione e la pianificazione dei paesaggi (CEP)</li> <li>- Conservare i caratteri che definiscono l'identità e la leggibilità dei paesaggi del territorio al fine di tutelare le preesistenze significative ed i relativi contesti (CEP)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- riconoscere il paesaggio in quanto componente essenziale del contesto di vita delle popolazioni, espressione della diversità del loro comune patrimonio culturale e naturale e fondamento della loro identità (CEP)</li> <li>- stabilire e attuare politiche paesaggistiche volte alla protezione, alla gestione, alla pianificazione dei paesaggi (CEP)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Superficie provinciale tutelata per effetto del D.Lgs. 42/04 (ex L 431/85)</li> <li>- Superficie provinciale tutelata per effetto del D.Lgs. 42/04 (ex L 1497/39)</li> <li>- Consistenza e distribuzione dei beni culturali</li> </ul>
<b>POPOLAZIONE E SALUTE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ridurre i rischi per la salute e l'incidenza del carico di malattia dovuto a fattori ambientali (SEAS)</li> <li>- Tutelare la salute pubblica e assicurare la qualità della vita (PEAS)</li> <li>- Ridurre l'incidenza negativa di alcuni fattori ambientali sulla salute e a favorire una migliore collaborazione tra i soggetti che operano in campo ambientale, sanitario e della ricerca. (PEAS)</li> <li>- Realizzazione di piattaforme informatiche per la tutela della salute (PICO)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- individuare e prevenire nuovi pericoli per la salute legati a fattori ambientali (SEAS)</li> <li>- sviluppare un'informazione ambientale e sanitaria integrata per comprendere i collegamenti tra le fonti di inquinamento e gli effetti sulla salute (PEAS)</li> <li>- rafforzare la ricerca su ambiente e salute e individuando le tematiche emergenti (PEAS)</li> <li>- migliorare la comunicazione sviluppando la sensibilizzazione, la comunicazione riguardo ai rischi, la formazione e l'istruzione (PEAS)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Incidenti per ambito stradale (n./veicoli_km*10)</li> <li>- Incidenti (n./veicoli*1.000)</li> <li>- Infortuni per incidenti (n./abit.*100.000)</li> <li>- Mortalità per incidenti (n./abit.*100.000)</li> <li>- Anni di vita potenziali persi attribuibili a incidenti stradali</li> </ul>
<b>RISCHI NATURALI E ANTROPOGENICI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realizzare un sistema di controllo e difesa del territorio, diffuso ed efficiente, e una pianificazione territoriale compatibile con le esigenze della sicurezza ambientale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- contenere il livello di rischio naturale e industriale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stato della pianificazione di bacino:</li> <li>- Progetti di Piano predisposti e/o in elaborazione</li> <li>- PAI adottati - PAI approvati</li> <li>- Fenomeni franosi:</li> <li>- Numero dei fenomeni franosi (n.)</li> <li>- Densità dei fenomeni franosi (n./100 km<sup>2</sup>) Area interessata da fenomeni franosi (km<sup>2</sup>) Indice di franosità (%)</li> <li>- Indice di franosità su area montano-collinare (%)</li> <li>- Eventi storici di dissesto idrogeologico: Perdita vite umane (n.)</li> <li>- Danno complessivo stimato (milioni di €) Danno complessivo stimato (% PIL)</li> <li>- Classificazione sismica</li> </ul>


Repubblica Italiana  Regione Siciliana	<i>Assessorato delle infrastrutture e della mobilità -          Dipartimento delle infrastrutture, della mobilità e          dei trasporti</i>	<b>R.P.A.</b>	<b>V.A.S. del          Piano Regionale dei          trasporti e della mobilità          (PRTM)</b>
	<b>Nucleo di Valutazione e Verifica degli          Investimenti Pubblici della Regione Sicilia</b>	Rev. 00.01 del 09.08.2013	

			- Numero eventi sismici verificatisi - Industrie a rischio di incidente rilevante
--	--	--	--

In considerazione del quadro complesso derivante dalla tabella sopra riportata ed in conformità alle indicazioni in merito alla valutazione ed al monitoraggio, valutata la specificità settoriale del Piano si è ritenuto opportuno – come fatto nel PON Reti e mobilità - pervenire ad una “semplificazione” per la di **valutazione delle coerenze esterne al PRTM**, anche per tale fine si richiede un apposito contributo dei SCMA, che sono espressamente consultati, per **la condivisione della seguente proposta operativa**.


La tabella, inoltre, riporta la capacità del Piano di operare in modo diretto al raggiungimento degli obiettivi prefissati, oppure se l’obiettivo della valutazione è finalizzato al “mantenimento/non peggioramento” delle condizioni ambientali, nel qual caso la tabella indica la possibilità che il Piano impatti negativamente sulla matrice ambientale.



Repubblica Italiana  Regione Siciliana	<i>Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti</i>	<b>R.P.A.</b>	<b>V.A.S. del Piano Regionale dei trasporti e della mobilità (PRTM)</b>
	Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	Rev. 00.01 del 09.08.2013	

### Scheda 11: Obiettivi ambientali di riferimento per i temi ambientali

Tema Ambientale	Obiettivo ambientale di riferimento/Aspetto ambientale	Miglioramento	possibile impatto negativo
Popolazione	sviluppare un'informazione ambientale e sanitaria integrata per comprendere i collegamenti tra le fonti di inquinamento e gli effetti sulla salute	X	
Salute umana	individuare e prevenire nuovi pericoli per la salute legati a fattori ambientali	X	X
Flora e fauna e Biodiversità	Mantenimento e miglioramento della biodiversità, dell'integrità degli habitat naturali, delle specie minacciate o in via di estinzione;		X
Suolo	promuovere un uso sostenibile del suolo, la prevenzione dei fenomeni di erosione, deterioramento, contaminazione e desertificazione	X	X
	Ridurre il consumo del suolo, in particolare nelle aree più sensibili e nella fascia costiera, da parte di attività produttive, infrastrutture e attività edilizie (SAAI)		X
RISCHI NATURALI E ANTROPOGENICI	contenere il livello di rischio naturale e industriale		X
RISORSE IDRICHE	Tutelare la qualità delle acque superficiali e sotterranee		X
Beni materiali, Patrimonio culturale, Paesaggio	Mantenimento e miglioramento dei valori paesaggistici dei sistemi agro-silvo-pastorali;		X
Agenti fisici	sviluppare misure di contenimento degli effetti generati dalle principali sorgenti, in particolare veicoli stradali e su rotaia e relative infrastrutture, aeromobili, attrezzature utilizzate all'aperto e attrezzature industriali, e macchinari mobili	X	
Rifiuti	Garantire la corretta gestione dei rifiuti derivanti dall'attuazione del Piano		X
Energia e cambiamenti climatici	ridurre l'emissione di tutti i gas lesivi della fascia dell'ozono stratosferico	X	
	-ridurre il consumo totale di energia nel settore dei trasporti, aumentandone l'efficienza energetica	X	
QUALITÀ DELL'ARIA	Ridurre le emissioni di inquinanti atmosferici da fonti antropiche	X	
PAESAGGIO EPATRIMONIO CULTURALE, ARCHEOLOGICO	Conservare i caratteri che definiscono l'identità e la leggibilità dei paesaggi del territorio al fine di tutelare le preesistenze significative ed i relativi contesti		X
AMBIENTE URBANO	- ridurre l'impatto del trasporto sull'ambiente e la salute pubblica (AC)	X	
ARRE RURALI O DI INTERESSE AGROFORESTALE	- migliorare l'ambiente e lo spazio rurale e forestale (PSNSR)	X	X
AMBIENTE MARINO COSTIERO	Garantire che le attività umane che hanno un impatto sull'ambiente marino siano svolte in modo sostenibile, così da promuovere un migliore equilibrio tra conservazione e sfruttamento sostenibile di mari ed oceani		X
Natura 2000 e Aree Protette	Gestire il sistema delle aree naturali protette, al fine di garantire e di promuovere, in forma coordinata, la conservazione e la valorizzazione del patrimonio naturale		X


Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	R.P.A. Rev. 00.01 del 09.08.2013	V.A.S. del Piano Regionale dei trasporti e della mobilità (PRTM)
---	--	-------------------------------------	---

### 5.1.1 Piani e programmi pertinenti

La pianificazione forestale deve essere inquadrata nell'ambito di un processo complessivo di gestione e regolamentazione delle risorse naturali, il redigendo Piano ha relazioni reciproche con diversi sistemi ambientali si rende necessario un coordinamento con i piani e i programmi regionali di settore. Nella scheda, si fornisce un primo elenco dei Piani e Programmi pertinenti al PRTM, si per i quali nel Rapporto Ambientale saranno approfondite e specificate le relazioni e le eventuali interferenze con lo stesso Piano:

#### Scheda 12: Piani e Programmi pertinenti al PRTM

- Programma Operativo Regionale (Fondo FESR) Sicilia 2007-2013 (2007);
- Programma di Sviluppo Rurale (Fondo FEASR) Sicilia 2007-2013 (2007);
- Piano regionale dei materiali di cava lapidei di pregio
- PON - Reti e mobilità 2007-2013
- Piano regionale di gestione della qualità dell'aria ambiente (work in progress)
- Piano Forestale Regionale
- Piano di Tutela delle Acque in Sicilia;
- Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico della Regione Siciliana.
- Piano di gestione distretto idrografico della Sicilia
- Linee guida del Piano Territoriale Paesistico Regionale;
- Piani paesistici provinciali
- Piano Energetico ambientale Regionale;
- Piano Sanitario regionale
- Piani di gestione rete natura 2000

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	<i>Assessorato delle infrastrutture e della mobilità -          Dipartimento delle infrastrutture, della mobilità e          dei trasporti</i>	<b>R.P.A.</b>	<b>V.A.S. del          Piano Regionale dei          trasporti e della mobilità          (PRTM)</b>
	Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	Rev. 00.01 del 09.08.2013	

## 7. Monitoraggio

L'elaborazione di un Piano di monitoraggio è un'attività prevista espressamente sia dalla direttiva 42/2001/CE (punto i dell'Allegato I) che nella normativa nazionale relativa alla VAS: esso permette di analizzare periodicamente ed in maniera continuativa sia lo stato e i trend delle principali componenti ambientali inerenti il programma, sia lo stato e la tipologia delle interazioni tra settori di attività. In altre parole, l'attività di monitoraggio ha il compito di evidenziare e rafforzare gli aspetti di integrazione delle istanze ambientali nelle modalità di intervento e costituire uno strumento di supporto tecnico alla valutazione degli aspetti gestionali.

Il monitoraggio può assumere un ruolo centrale se viene concepito come strumento per passare da una valutazione episodica, legata al momento di formazione del Piano, ad un utilizzo più continuo durante tutto il percorso di attuazione del Piano: perché ciò avvenga, il monitoraggio non deve essere concepito come uno strumento fine a se stesso, ma bensì come un processo che costituisce un valido supporto al processo circolare della VAS.


Tipicamente un Piano di monitoraggio dovrà:

- Individuare gli obiettivi che si intendono monitorare
  - effetti previsti in fase di VAS
  - individuare variazioni nello stato dell'ambiente per i temi ambientali rilevanti;
  - valutare le relazioni tra le azioni del Piano e le variazioni dello stato dell'ambiente
- Definire un "core-set" di indicatori;
  - indicatori sull'attuazione del Piano
  - indicatori sugli effetti individuati
  - indicatori sullo stato dell'ambiente
- Definire ed organizzare le attività di monitoraggio; ciò significa, prevedere le tempistiche e le modalità dei rapporti periodici e può essere strutturato su tempistiche differenti:
  - una modalità periodica, che analizzi - con cadenza per esempio annuale/biennale - le opere previste dal Piano e i loro impatti sull'ambiente, può costituire un momento utile anche per la taratura degli indicatori, qualora si evidenziasse la loro incapacità funzionale al monitoraggio;
  - Una sintesi finale, con l'elaborazione di un bilancio di sintesi che contenga la verifica complessiva degli obiettivi del Piano e degli effetti ambientali generati. Il bilancio di sintesi può essere effettuato al termine dell'orizzonte temporale definito dal Piano
- Definire le procedure di raccolta dei dati: il Piano di monitoraggio individua le strutture destinate a produrre e rielaborare i dati finalizzati alla costruzione degli indicatori stessi, in modo da rendere più efficace ed automatico il meccanismo di aggiornamento periodico.


Il Piano di monitoraggio sarà realizzato prendendo a riferimento il documento "VERSO LE LINEE GUIDA SUL MONITORAGGIO VAS" il documento di riferimento metodologico <sup>6</sup> è stato predisposta dal Ministero dell'ambiente al fine di coadiuvare le amministrazione nel percorso di valutazione dei piani e programmi. Inoltre si utilizzeranno le "INDICAZIONI METODOLOGICHE E OPERATIVE PER IL MONITORAGGIO VAS"<sup>7</sup> commissionato da ISPRA al Consorzio

<sup>6</sup> [http://www.va.minambiente.it/media/3506/LINEE\\_GUIDA\\_MON\\_VAS.pdf](http://www.va.minambiente.it/media/3506/LINEE_GUIDA_MON_VAS.pdf)

<sup>7</sup> [http://www.regione.toscana.it/documents/10180/1136508/Indicazioni\\_per\\_il\\_monitoraggio\\_nella\\_VAS\\_20121029\\_TO\\_T.pdf/4092b005-0c20-4696-86fa-83f604478170](http://www.regione.toscana.it/documents/10180/1136508/Indicazioni_per_il_monitoraggio_nella_VAS_20121029_TO_T.pdf/4092b005-0c20-4696-86fa-83f604478170)

Repubblica Italiana 	<b>Assessorato delle infrastrutture e della mobilità -          Dipartimento delle infrastrutture, della mobilità e          dei trasporti</b>	<b>R.P.A.</b>	<b>V.A.S. del          Piano Regionale dei          trasporti e della mobilità          (PRTM)</b>
Regione Siciliana	<b>Nucleo di Valutazione e Verifica degli          Investimenti Pubblici della Regione Sicilia</b>	Rev. 00.01 del 09.08.2013	

Poliedra-Politecnico di Milano nell'ambito della Convenzione tra il MATTM e l'ISPRA avente per oggetto il supporto tecnico scientifico alla Direzione per le Valutazioni Ambientali per l'elaborazione di linee guida ed indirizzi metodologici relativamente alla VAS.

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti	<b>R.P.A.</b>	<b>V.A.S. del</b> <b>Piano Regionale dei</b> <b>trasporti e della mobilità</b> <b>(PRTM)</b>
	Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	Rev. 00.01 del 09.08.2013	

## 8. Proposta di struttura/indice del rapporto ambientale

Di seguito si riporta la proposta di **indice del Rapporto Ambientale** suscettibile di modifiche in seguito alle risultanze della fase di consultazione.

### 1. INTRODUZIONE

- 1.1. INQUADRAMENTO E SCOPO DEL DOCUMENTO

### 2. LA PROCEDURA DELLA VAS

- 2.1. DESCRIZIONE DELLA PROCEDURA E DELLA METODOLOGIA DELLA VAS E DELLE PRINCIPALI FASI
- 2.2. ESITI DELLE CONSULTAZIONI (PRELIMINARI) – I CONTRIBUTI DEI SCMA

### 3. ILLUSTRAZIONE DELLA STRUTTURA E DEI CONTENUTI DEL PIANO

- 3.1. STRATEGIA DI SVILUPPO E OBIETTIVI DEL PTRM
- 3.2. DESCRIZIONE DELLE LINEE DI INTERVENTO
- 3.3. ANALISI ECONOMICA E MODALITÀ DI GESTIONE

### 4. IL CONTESTO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

- 4.1. ANALISI DEL CONTESTO AMBIENTALE
- 4.2. EVOLUZIONE DEL CONTESTO AMBIENTALE SENZA L'ATTUAZIONE DEL PIANO
- 4.3. ANALISI SWOT AMBIENTALE
- 4.4. *AREE SENSIBILI* CHE NECESSITANO DI VALUTAZIONI SPECIFICHE

### 5. VALUTAZIONE DELLA COERENZA

- 5.1. LA STRATEGIA E GLI OBIETTIVI DEL PRTM POSTI DALLA NORMATIVA
- 5.2. PIANI E PROGRAMMI REGIONALI PERTINENTI
- 5.3. ANALISI DI COERENZA ESTERNA
- 5.4. ANALISI DI COERENZA INTERNA

### 6. VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI AMBIENTALI DEL PIANO

- 6.1. EFFETTI DEL PIANO SULLE COMPONENTI AMBIENTALI CONSIDERATE
- 6.2. EFFETTI DEL PIANO SUI SETTORI DI GOVERNO CONSIDERATI
- 6.3. EFFETTI DEL PIANO SULLE AREE PROTETTE

### 7. MISURE DI MITIGAZIONE E/O COMPENSAZIONE


- 7.1. MISURE DI MITIGAZIONE E/O COMPENSAZIONE DEI POSSIBILI EFFETTI NEGATIVI DEL PIANO
- 7.2. EVENTUALE INDIVIDUAZIONE DI AREE NON IDONEE AD INTERVENTI

### 8. IL SISTEMA DI MONITORAGGIO

- 8.1. GLI INDICATORI
- 8.2. RUOLI, COMPETENZE E ATTUAZIONE DEL MONITORAGGIO
- 8.3. LE RELAZIONI DI MONITORAGGIO

### 9. PARTECIPAZIONE E CONSULTAZIONE

### 10. SINTESI NON TECNICA DEL RAPPORTO AMBIENTALE

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti	<b>R.P.A.</b>	<b>V.A.S. del</b> <b>Piano Regionale dei</b> <b>trasporti e della mobilità</b> <b>(PRTM)</b>
	Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	Rev. 00.01 del 09.08.2013	

## 9. Questionario di Consultazione

La Direttiva 2001/42/CE, (art. 6, paragrafo 2 e articolo 5, paragrafo 4) stabilisce che *la proposta di Piano, il documento di scoping ed il Rapporto Ambientale (compresa la sintesi non tecnica), debbano essere messi a disposizione delle Autorità con specifiche competenze ambientali e del pubblico* che possono essere interessate dagli effetti sull'ambiente dovuti all'applicazione del Piano/Programma, che, a loro volta, devono essere consultate al momento della decisione sulla portata delle informazioni da includere nel *Rapporto Ambientale* e sul loro livello di dettaglio durante tutto il processo di VAS, fino all'adozione definitiva del Piano/Programma.

Esse devono *“disporre tempestivamente di un'effettiva opportunità di esprimere in termini congrui il proprio parere sulla proposta di Piano o di programma e sul rapporto ambientale che la accompagna, prima dell'adozione del Piano o del programma o dell'avvio della relativa procedura legislativa”*.

Con questo preciso scopo è stato strutturato un questionario, articolato con domande che prevedono risposte del tipo SI/NO, ma che fornisce anche la possibilità di inserire commenti. Quest'ultima sezione assume importanza rilevante in quanto rappresenta, la migliore modalità di scambio di informazioni e pareri tra i *soggetti competenti in materia ambientale*, indispensabile per meglio definire i contenuti del documento finale di VAS.

Il questionario è direttamente prelevabile sui siti delle **Autorità interessate**, e sarà corredato da specifiche istruzioni sia per la compilazione che per l'invio.

### 9.1 Modalità di trasmissione

Per la raccolta dei questionari deve essere seguita la seguente modalità:

- la copia “informatica” del questionario deve essere inviata dai SCMA ad entrambe le Autorità per posta elettronica alla seguente casella, appositamente istituita a cura dell'**AP** ed alla quale potranno accedere entrambe le Autorità:


- \*\*\*\*

in oggetto sarà riportata la dicitura: **“Questionario – VAS del Piano Regionale dei**

#### **Trasporti e della Mobilità – Piano Direttore”**

- la copia cartacea “debitamente” compilata e firmata, dovrà pervenire esclusivamente all'AP al seguente indirizzo:  
REGIONE SICILIANA Dipartimento delle Infrastrutture della Mobilità e dei Trasporti. Via  
E. Notarbartolo, 9 – 90144 PALERMO

Si riporterà sulla busta la dicitura: **“Questionario – VAS del Piano Regionale dei trasporti e della mobilità – Piano Direttore”**

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti	<b>R.P.A.</b>	<b>V.A.S. del</b> <b>Piano Regionale dei</b> <b>trasporti e della mobilità</b> <b>(PRTM)</b>
	Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	Rev. 00.01 del 09.08.2013	

## 10. ALLEGATI

### 10.1 ALLEGATO I – Soggetti competenti in materia ambientale

Per autorità ambientali, la direttiva 2001/42/CE all'art. 6 comma 3 indica le autorità che "per loro specifiche competenze ambientali possono essere interessate agli effetti sull'ambiente dovuti all'applicazione del Piano". Il D.Lgs 4/2008 (T.U. sull'Ambiente) all'art. 6, indica quali soggetti competenti in materia ambientale "le pubbliche amministrazioni e gli enti pubblici che, per le loro specifiche competenze o responsabilità in campo ambientale, possono essere interessate agli impatti sull'ambiente dovuti all'attuazione dei piani". In questa definizione rientrano quindi gli Enti pubblici competenti per il rilascio di autorizzazioni e per i controlli ambientali relativi a settori che possono in qualche modo essere influenzati dal Piano.

L'autorità competente la VAS di concerto con l'Assessorato Regionale Infrastrutture e Mobilità (**Autorità Procedente**) ha identificato i **soggetti competenti in materia ambientale**, da consultare nella fase di *Consultazione preliminare* (scooping), tali soggetti sono stati identificati di concerto con l'Autorità Competente.

I soggetti sono:

- **Autorità Procedente:** Assessorato delle infrastrutture della mobilità
- **Autorità Proponente:** Dipartimento delle infrastrutture della mobilità e dei trasporti;
- **Autorità Responsabile della Valutazione Ambientale:** Dipartimento Territorio ed Ambiente – Servizio 1 Via VAS
- Soggetti con competenze ambientali

#### **Regione Siciliana, nei Settori / uffici speciali / dipartimenti:**

##### **Assessorato Regionale Territorio ed Ambiente**

##### **Dipartimento Regionale Ambiente (DRA)**

Via Ugo La Malfa 169, 90146 Palermo

- ✓ DRA - Servizio 2 - Tutela dall'inquinamento elettromagnetico
- ✓ DRA - Servizio 3 - Assetto del territorio e difesa del suolo
- ✓ DRA - Servizio 4 - Protezione Patrimonio naturale
- ✓ DRA - Servizio 5 - Demanio Marittimo
- ✓ DRA – Servizio 6- Pianificazione inquinamento acustico ed elettromagnetico, industrie a rischio ambientale
- ✓ DRA - Servizio 7 - Pareri ambientali

##### **Assessorato Regionale Territorio ed Ambiente**

##### **Dipartimento Regionale Urbanistica**

Via Ugo La Malfa 169, 90146 Palermo

##### **Assessorato Regionale Territorio ed Ambiente**

##### **Comando del Corpo forestale della Regione**


Via Ugo La Malfa , 87/89 Palermo

##### **Assessorato Regionale dei beni culturali e dell'identità siciliana**

Via delle Croci 8 - 90139, Palermo

##### **Presidenza della Regione - Dipartimento della protezione civile**

Via G. Abela, 5 90100, Palermo

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti	<b>R.P.A.</b>	<b>V.A.S. del</b> <b>Piano Regionale dei</b> <b>trasporti e della mobilità</b> <b>(PRTM)</b>
	Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Siciliana	Rev. 00.01 del 09.08.2013	

### **ARPA Sicilia**

**Ufficio Speciale per gli interventi in materia di riduzione dei consumi di energia e di efficientamento degli usi finali dell'Energia c/o Assessorato dell'economia**

Via Notarbatolo, 17 indirizzo mail : enrgymanager@regione.sicilia.it

**Assessorato regionale dell'energia e dei servizi di pubblica utilità**

**Dipartimento dell'Acqua e dei Rifiuti**

Viale Campania, 36/a

**Assessorato regionale dell'energia e dei servizi di pubblica utilità**

**Dipartimento dell'energia**

Viale Campania, 36/a

**Assessorato Regionale delle Attività Produttive**

**Dipartimento attività produttive**

Via degli Emiri 45 - 90135, Palermo

**Assessorato reg.le delle infrastrutture e della mobilità**

**Dipartimento delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti**

Via Leonardo Da Vinci n. 161 - 90145 Palermo

**Assessorato regionale delle risorse agricole e alimentari**

**Dip. degli interventi strutturali per l'agricoltura**

Viale Regione Siciliana 2771 - 90145 Palermo

**Assessorato regionale delle risorse agricole e alimentari**

**Dip. degli interventi infrastrutturali per l'agricoltura**

Via Regione Siciliana 4600 - 90145 Palermo

**Assessorato Regionale delle Risorse agricole ed alimentari**

**Dipartimento Azienda regionale foreste demaniali**

Via Libertà, 97 - 90143, Palermo

**Ufficio Speciale per la valorizzazione culturale, ambientale e turistica di parchi, riserve e delle aree protette e riserve naturali regionali**

Viale Regione Siciliana 2771 - 90145 Palermo

**Assessorato regionale della salute**

**Dipartimento per le attività sanitarie e Osservatorio epidemiologico**

Piazza Ottavio Ziino, 24 - 90145 Palermo

**Assessorato regionale della salute**

**Dipartimento per la Pianificazione Strategica**

Piazza Ottavio Ziino, 24 - 90145 Palermo

**Assessorato regionale del turismo dello sport e dello spettacolo**

**Dipartimento regionale del turismo dello sport e dello spettacolo**


Via Notarbartolo, 9 - 90141 Palermo

**Assessorato dell'Economia Servizi**

**Dipartimento Regionale Bilancio e Tesoro**

Servizio Statistico - via Notarbartolo, 17 , 90141 Palermo



Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti	<b>R.P.A.</b>	<b>V.A.S. del</b> <b>Piano Regionale dei</b> <b>trasporti e della mobilità</b> <b>(PRTM)</b>
	Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	Rev. 00.01 del 09.08.2013	

#### PROVINCE REGIONALI:


- ✓ Provincia di CATANIA - Centro Direzionale Nuova Luce, Via Nuova Luce 67a, 95030 Tremestieri Etneo (CT)
- ✓ Provincia di CALTANISSETTA- V.le Regina Margherita 28, 93100 CALTANISSETTA
- ✓ Provincia di ENNA -Piazza Garibaldi, 2, 94100 – ENNA
- ✓ Provincia Regionale di MESSINA - Via XXIV Maggio – Palazzo Uffici 90100 – Messina
- ✓ Provincia Regionale di PALERMO - Centro Direzionale , Via San Lorenzo 312, 90146 – PALERMO
- ✓ Provincia Regionale di RAGUSA- Viale del Fante, 97100 – RAGUSA
- ✓ Provincia Regionale di SIRACUSA - Via Malta 106, 96100 SIRACUSA
- ✓ Provincia di TRAPANI -Via XXX Gennaio n.5, 91100 – TRAPANI

Inoltre, saranno consultati, sin da questa prima fase, per eventuali aspetti di interferenza locali con le aree protette ma anche per i successivi, eventuali pareri da richiedere in merito alle valutazioni di incidenza, **gli Enti gestori delle aree protette.**

- ✓ **WWF** – Indirizzo via Roma, 156/d - 92010 Siculiana (AG)
  - ✓ **LIPU** via Venezia, 41 - 93012 Gela (CL) Tel 0933 / 926051
  - ✓ **Legambiente C.R.I.** via Agrigento, 67 - 90141 Palermo (PA) Telefono 091 / 6262697
  - ✓ **CAI** via Roma, 443 - 90139 Palermo (PA) - Telefono 091 / 322689
  - ✓ **CUTGANA** - Università di Catania - Indirizzo via Androne, 81 - 95124 Catania (CT)
  - ✓ **Consorzio "Isole dei Ciclopi"** -Indirizzo via Provinciale, 226 - 95021 Acicastello (CT)
  - ✓ **WWF** - Vico Sant'Andrea, 7 - 98030 Taormina (ME)
  - ✓ **WWF ITALIA** ong-onlus - email: wwfcaporama@libero.it Indirizzo via Delle Rimembranze, 18 - 90049 Terrasini (PA)
  - ✓ **CAI** - via Roma, 443 - 90139 Palermo (PA)
  - ✓ **Gruppo Ricerca Ecologica** - via Castello, 7 - 90044 Carini (PA) Telefono 091 / 880163
  - ✓ **LIPU** - via A. Vespucci, 74 - 90040 Isola Delle Femmine (PA)
  - ✓ **Capitaneria di Porto di Palermo** - via F. Crispi, 153 - 90133 Palermo (PA)
  - ✓ **Rangers d'Italia** - viale Diana Snc Giosino - 90146 Palermo (PA)
  - ✓ **LIPU** - via dei Castel Lentini, 143 - 96010 Priolo Gargallo (SR)
  - ✓ **WWF** - via F. Maccagnone, 2/b - 91026 Mazara del Vallo (TP)
  - ✓ **WWF** - via G. Garibaldi, 138 Nubia - 91027 Paceco (TP)
  - ✓ **Comune di Favignana** via Florio, C/o Palazzo Florio – 91023 Favignana (TP)
- ✓ **WWF** via Roma, 156/d - 92010 Siculiana (AG)
  - ✓ **LIPU** via Venezia, 41 -93012 Gela (CL) Tel 0933/926051

#### Enti Parco:

- Ente Parco delle Madonie
- Ente Parco dei Nebrodi
- Ente Parco dell'Etna
- Ente Parco Fluviale dell'Alcantara

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti	<b>R.P.A.</b>	<b>V.A.S. del</b> <b>Piano Regionale dei</b> <b>trasporti e della mobilità</b> <b>(PRTM)</b>
	Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	Rev. 00.01 del 09.08.2013	

## 10.2 ALLEGATO II - ELENCO DEL PUBBLICO INTERESSATO

Il processo di elaborazione del Piano richiede il coinvolgimento "mirato" di altri soggetti oltre all'amministrazione responsabile dell'elaborazione del Piano. Ciascun soggetto apporta al processo di VAS un proprio contributo in termini di conoscenza, di identificazione dei problemi e delle potenzialità. Questi soggetti, prima dell'approvazione della proposta di Piano e di Rapporto ambientale saranno consultati al fine di garantire l'integrazione della componente ambientale e di assicurare la prevenzione, mitigazione o, eventualmente, la compensazione dei possibili effetti negativi.


La direttiva 2001/42/CE dà una definizione di "pubblico" piuttosto generica, in quanto all'art. 2, lettera d) stabilisce che per pubblico si intendono "una o più persone fisiche o giuridiche... e le loro associazioni, organizzazioni o gruppi".

L'**Autorità Proponente**, pur prevedendo di attuare quanto previsto dalla normativa nazionale vigente, cioè, l'avviso sulla GURS, il deposito della documentazione presso le sedi delle Autorità interessate, e la pubblicazione sui siti internet al fine di allargare la partecipazione a tutti coloro che sono "interessati dall'iter decisionale (...) o che ne sono o probabilmente ne verranno toccati, garantendo l'informazione e agevolando la consultazione", ha provveduto preliminarmente all'attivazione del processo decisionale, in questo documento, ad individuare le "associazioni di portatori di interesse" che saranno direttamente contattate per le consultazioni sul RA:

- Portatori di interesse coinvolti nel processo di partecipazione/informazione della VAS:

Firmatari del Protocollo d'Intesa con la Regione Siciliana (17/11/2010)

- ✓ AIAT
- ✓ ACLI
- ✓ AGCI
- ✓ A.S.C.E.B.E.M.
- ✓ CONFAPI Sicilia
- ✓ ARCIDONNA ONLUS
- ✓ CASARTIGIANI
- ✓ CGIL
- ✓ C.I.A.
- ✓ CISAL
- ✓ CISL
- ✓ CIU
- ✓ C.L.A.A.I.
- ✓ COMPAGNIA DELLE OPERE
- ✓ COLDIRETTI
- ✓ C.N.A.
- ✓ CONFAGRICOLTURA
- ✓ CONFARTIGIANATO
- ✓ CONFCOMMERCIO
- ✓ CONFCOOPERATIVE
- ✓ CONFESERCENTI
- ✓ CONFINDUSTRIA
- ✓ CONF.S.A.L.
- ✓ COORDINAMENTO UNIVERSITA' SICILIANE
- ✓ EUROMED CARREFOUR
- ✓ FORUM TERZO SETTORE
- ✓ GAL SICILIANI
- ✓ LEGACOOOP

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti	<b>R.P.A.</b>	<b>V.A.S. del          Piano Regionale dei          trasporti e della mobilità          (PRTM)</b>
	Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	Rev. 00.01 del 09.08.2013	

- ✓ LEGAMBIENTE
- ✓ LE ONDE ONLUS
- ✓ UGL
- ✓ UIL
- ✓ U.N.C.I. SICILIA
- ✓ UN.I.COOP.
- ✓ USAE


### 10.2.1.1 Associazioni ambientali riconosciute

#### 10.2.1.1.1 Associazioni ambientaliste riconosciute a livello nazionale

- ✓ WWF - Fondo Mondiale per la Natura
- ✓ Legambiente
- ✓ Greenpeace
- ✓ Italia nostra
- ✓ LIPU - Lega Italiana Protezione Uccelli
- ✓ Amici della Terra
- ✓ FAI – Fondo per l'ambiente Italiano

#### 10.2.1.1.2 Associazioni ambientaliste riconosciute a livello regionale

- ✓ Ambiente e/è Vita
- ✓ C.A.I. -Club Alpino Sicilia
- ✓ Centro Turistico Studentesco e giovanile
- ✓ EKOCLUB
- ✓ E.N.D.A.S - Ente Nazionale Democratico di Azione Sociale
- ✓ ENTE FAUNA SICILIANA
- ✓ E.N.P.A. Ente Nazionale Protezione Animali
- ✓ Fondo Siciliano per la Natura
- ✓ G.R.E. - Gruppi Ricerca Ecologica
- ✓ Movimento Azzurro
- ✓ Natur Club Sicilia
- ✓ RANGERS D'ITALIA
- ✓ Società Siciliana di Scienze Naturali
- ✓ Verdi Ambiente e Società
- ✓ A.N.T.A - Associazione Nazionale per la Tutela dell'Ambiente
- ✓ ACLI Anni Verdi
- ✓ CLUB AMATORI AVIFAUNA

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	<i>Assessorato delle infrastrutture e della mobilità -          Dipartimento delle infrastrutture, della mobilità e          dei trasporti</i>	<b>R.P.A.</b>	<b>V.A.S. del          Piano Regionale dei          trasporti e della mobilità          (PRTM)</b>
	<b>Nucleo di Valutazione e Verifica degli          Investimenti Pubblici della Regione Sicilia</b>	Rev. 00.01 del 09.08.2013	

## 11. Glossario

**Autorità competente:** la pubblica amministrazione cui compete l'adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità, l'elaborazione del parere motivato, nel caso di valutazione di piani e programmi, e l'adozione dei provvedimenti conclusivi in materia di VIA, nel caso di progetti;

**Autorità procedente:** la pubblica amministrazione che elabora il Piano, programma soggetto alle disposizioni del presente decreto, ovvero nel caso in cui il soggetto che predispone il Piano, programma sia un diverso soggetto pubblico o privato, la pubblica amministrazione che recepisce, adotta o approva il Piano, programma;

**Biodiversità:** il termine indica la totalità dei patrimoni genetici, delle specie e degli ecosistemi presenti sulla terra

**Conferenze di Valutazione:** sono ambiti istruttori volti ad esaminare i pareri espressi e verificare l'integrazione delle considerazioni ambientali derivanti dalle consultazioni al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile

**Consultazione:** le autorità e il pubblico sono coinvolti al fine di fornire un parere sulla proposta di Piano o programma e sul Rapporto Ambientale che la accompagna, prima dell'adozione del Piano o programma;

**Consultazione:** l'insieme delle forme di informazione e partecipazione, anche diretta, delle amministrazioni, del pubblico e del pubblico interessato nella raccolta dei dati e nella valutazione dei piani, programmi e progetti;

**Criteri di sostenibilità ambientale:** sono standards ambientali qualitativi di riferimento riconosciuti a livello comunitario e nazionale

**Impatto ambientale:** l'alterazione qualitativa e/o quantitativa, diretta ed indiretta, a breve e a lungo termine, permanente e temporanea, singola e cumulativa, positiva e negativa dell'ambiente, inteso come sistema di relazioni fra i fattori antropici, naturalistici, chimico-fisici, climatici, paesaggistici, architettonici, culturali, agricoli ed economici, in conseguenza dell'attuazione sul territorio di piani o programmi o di progetti nelle diverse fasi della loro realizzazione, gestione e dismissione, nonché di eventuali malfunzionamenti;

**Indicatore:** strumento sintetico di rappresentazione dei vari contesti o processi ambientali indagati

**Modello DPSIR** (Determinanti, Pressioni, Stato, Impatto, Risposte): modello proposto dall'EEA per l'identificazione del ruolo degli indicatori che evidenzia i nessi e le relazioni causali dei fenomeni

**Modifica sostanziale:** la variazione di un Piano, programma o progetto approvato, comprese, nel caso dei progetti, le variazioni delle loro caratteristiche o del loro funzionamento, ovvero un loro potenziamento, che possano produrre effetti negativi significativi sull'ambiente;

**Modifica:** la variazione di un Piano, programma o progetto approvato, comprese, nel caso dei progetti, le variazioni delle loro caratteristiche o del loro funzionamento, ovvero un loro potenziamento, che possano produrre effetti sull'ambiente;

**Monitoraggio:** attività di controllo degli effetti ambientali significativi dovuti all'attuazione di piani e programmi


**Negoziazione/concertazione:** rappresenta l'insieme delle attività finalizzate ad attivare gli Enti interessati a vari titoli alla ricadute del processo decisionale, con l'intento di ricercare il consenso e di ridurre i conflitti alla fase decisionale del processo, evitando così di vanificare le decisioni prese a causa di opposizioni emerse tardivamente.

**Partecipazione dei cittadini:** è l'insieme delle attività attraverso le quali i cittadini intervengono nella vita pubblica; nel caso del processo di Vas la partecipazione dei cittadini ha lo scopo di far emergere durante il processo decisionale gli interessi di tutti i soggetti potenzialmente interessati dalle ricadute delle decisioni prese nel Piano, anche se non si tratta di soggetti istituzionali;

**Patrimonio culturale:** l'insieme costituito dai beni culturali e dai beni paesaggistici in conformità al disposto di cui all'articolo 2, comma 1, del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42;

**Piani e Programmi:** gli atti e provvedimenti di pianificazione e di programmazione comunque denominati, compresi quelli cofinanziati dalla Comunità europea, nonché le loro modifiche: 1) che sono elaborati e/o adottati da un'autorità a livello nazionale, regionale o locale oppure predisposti da un'autorità per essere approvati, mediante una procedura legislativa, amministrativa o negoziale e 2) che sono previsti da disposizioni legislative, regolamentari o amministrative;

**Principio di precauzione** una strategia di gestione del rischio nei casi in cui si evidenzino indicazioni di effetti negativi sull'ambiente o sulla salute degli esseri umani, degli animali e delle piante, ma i dati disponibili non consentano una valutazione completa del rischio. L'applicazione del principio di precauzione richiede tre elementi chiave: l'identificazione dei potenziali rischi, una valutazione scientifica, realizzata in modo rigoroso e completo sulla

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	Assessorato delle infrastrutture e della mobilità - Dipartimento delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Sicilia	R.P.A. Rev. 00.01 del 09.08.2013	V.A.S. del Piano Regionale dei trasporti e della mobilità (PRTM)
---	--	-------------------------------------	---

base di tutti i dati esistenti, la mancanza di una certezza scientifica che permetta di escludere ragionevolmente la presenza dei rischi identificati.

**Proponente:** il soggetto pubblico o privato che elabora il Piano, programma o progetto soggetto alle disposizioni del presente decreto;

**Provvedimento di verifica:** il provvedimento obbligatorio e vincolante dell'autorità competente che conclude la verifica di assoggettabilità;

**Pubblico interessato:** il pubblico che subisce o può subire gli effetti delle procedure decisionali in materia ambientale o che ha un interesse in tali procedure; ai fini della presente definizione le organizzazioni non governative che promuovono la protezione dell'ambiente e che soddisfano i requisiti previsti dalla normativa statale vigente, nonché le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative, sono considerate come aventi interesse.

**Pubblico:** una o più persone fisiche o giuridiche nonché, ai sensi della legislazione vigente, le associazioni, le organizzazioni o i gruppi di tali persone;

**Rapporto ambientale:** il documento del Piano o del programma redatto in conformità alle previsioni di cui all'articolo 13;

**Rete Natura 2000:** sistema coerente e coordinato di aree destinate alla conservazione della diversità biologica presente nel territorio dell'Unione Europea, istituito con la dir. 92/43/CEE (direttiva Habitat); la Rete Natura 2000 è costituita da ZPS (Zone di Protezione Speciale) e SIC (Siti di Importanza Comunitaria)


**Siti di Interesse Comunitario (SIC):** aree istituite dalla direttiva 92/42/CEE (direttiva Habitat) che contribuiscono in modo significativo a mantenere o a ripristinare un habitat naturale di cui all'Allegato 1 della direttiva o una specie di cui all'Allegato 2 della direttiva in uno stato di conservazione soddisfacente

**Soggetti competenti in materia ambientale:** le pubbliche amministrazioni e gli enti pubblici che, per le loro specifiche competenze o responsabilità in campo ambientale, possono essere interessate agli impatti sull'ambiente dovuti all'attuazione dei piani, programmi o progetti;

**Valutazione ambientale di piani e programmi,** nel seguito valutazione ambientale strategica, di seguito VAS: il processo che comprende, secondo le disposizioni di cui al titolo II della seconda parte del presente decreto, lo svolgimento di una verifica di assoggettabilità, l'elaborazione del rapporto ambientale, lo svolgimento di consultazioni, la valutazione del Piano o del programma, del rapporto e degli esiti delle consultazioni, l'espressione di un parere motivato, l'informazione sulla decisione ed il monitoraggio;

**Verifica di assoggettabilità:** la verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se piani, programmi o progetti possono avere un impatto significativo sull'ambiente e devono essere sottoposti alla fase di valutazione secondo le disposizioni;

**Zone di Protezione Speciale (ZPS):** aree istituite dalla direttiva 74/409/CEE (direttiva Uccelli) finalizzate alla tutela rigorosa dei siti in cui vivono le specie ornitiche considerate nell'Allegato 1 della medesima direttiva

Repubblica Italiana  Regione Siciliana	<b>Assessorato delle infrastrutture e della mobilità -  Dipartimento delle infrastrutture, della mobilità e  dei trasporti</b>	<b>R.P.A.</b>	<b>V.A.S. del  Piano Regionale dei  trasporti e della mobilità  (PRTM)</b>
	<b>Nucleo di Valutazione e Verifica degli  Investimenti Pubblici della Regione Sicilia</b>	Rev. 00.01 del 09.08.2013	

## 12. Acronimi

<b>Acronimo</b>	<b>Definizione</b>
AP	Autorità Proponente
APR	Autorità Procedente
AC	Autorità competente la Valutazione Ambientale
ANMP	Aree Naturali Protette Marine
APAT	Agenzia per la Protezione dell'Ambiente e per i servizi Tecnici
ARPA	Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente (Sicilia)
ARTA	Assessorato Regionale Territorio ed Ambiente (Sicilia)
ASPIM	Aree Specialmente Protette di Importanza Mediterranea
CE	Commissione Europea
CTE	Cooperazione Territoriale Europea
DCP	Documento Consultazione Preliminare
FESR	Fondo Europeo di Sviluppo Regionale
IBA	Important Bird Areas
MATTM	Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
OSC	Orientamenti Strategici Comunitari
PO	Programma Operativo
PFR	Piano Forestale Regionale
PSR	Programma di Sviluppo Rurale
OSN	Quadro Strategico Nazionale relativo alla Politica di Coesione
RA	Rapporto Ambientale
RSA	Relazione sullo Stato dell'Ambiente
SIC	Siti di Importanza Comunitaria
UE	Unione Europea
VAS	Valutazione Ambientale Strategica
VEA	Valutazione ex-ante
ZPS	Zone di Protezione Speciale