



REGIONE MOLISE
IV DIPARTIMENTO
“Governo del Territorio”
Servizio Mobilità



PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI 2022-2031

Valutazione Ambientale Strategica

SINTESI NON TECNICA DEL RAPPORTO AMBIENTALE

ai sensi dell'art. 13, comma 5, lett. c) del D.Lgs. n. 152/2006 “Norme in materia ambientale”

Il Tecnico Redattore

Ing. Marco D'Elia

*(Ingegnere Ambientale, funzionario della Regione Molise
Iscritto all'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Campobasso al n. 1099 sez. A)*

Documento informatico sottoscritto con firma digitale
ai sensi dell'art. 24 del d.lgs. 07/03/2005, n. 82

Il Dirigente

Dott.ssa Dina Verrecchia

Documento informatico sottoscritto con firma digitale
ai sensi dell'art. 24 del d.lgs. 07/03/2005, n. 82

Data: 20 ottobre 2022

PREMESSA

Il presente documento costituisce la Sintesi non Tecnica del Rapporto Ambientale (RA) prevista dal punto c del comma 5 dell'art. 13 del D.Lgs 152/2006, relativa alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del **Piano Regionale dei Trasporti (PRT) 2022-2031** della Regione Molise.

Per la VAS del Piano Regionale dei Trasporti (PRT) 2022-2031 sono state valutate e definite le condizioni ambientali di riferimento, la coerenza ambientale degli obiettivi, gli effetti ambientali indotti e il sistema di monitoraggio e controllo previsto.

Il processo di valutazione condotto ha descritto gli impatti potenziali, nonché le misure di mitigazione e compensazione di cui si dovrà tenere conto nelle successive fasi di attuazione.

Come premessa di richiamano i seguenti aspetti generali:

- la VAS del PRT 2022/2031 è stata condotta nella cornice della Strategia Regionale di Sviluppo Sostenibile, quale documento di indirizzo e di impostazione strategica di lungo periodo all'interno del quale dovranno muoversi le politiche regionali nel prossimo futuro;
- Nella valutazione è stato verificato il rispetto del principio "Non arrecare danno significativo" (DNSH), previsto dal Regolamento generale dei Fondi;
- ai sensi dell'art. 10, comma 3 del D.Lgs. 152/2006 e dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997, nella procedura di VAS è compresa la Valutazione d'Incidenza (Vinca), allegata al RA;

Sommario

PREMESSA	2
1. Elementi qualificanti del processo di VAS	5
1.1. Quadro normativo	5
1.2. Funzioni e contenuti della VAS	5
1.3. Incidenza Ambientale	6
1.4. Soggetti interessati	6
1.5. La cornice di riferimento della VAS: le Strategie di sviluppo sostenibile	7
1.6. La metodologia di valutazione.....	7
2. CONTENUTI DEL PIANO REGIONALE TRASPORTI.....	9
2.1. Componente strutturale.....	9
2.2. Componente operativa.....	12
2.3. Scenari infrastrutturali regionali.....	16
3. ANALISI DI COERENZA ESTERNA	17
3.1. Il contesto internazionale	17
3.1.1. Protocollo di Kyoto	18
3.1.2. Accordo di Parigi (COP21).....	18
3.1.3. Convenzione riguardante la protezione sul piano mondiale del patrimonio culturale e naturale	18
3.1.4. Risoluzione ONU “Trasformare il nostro mondo: Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile”	19
2015	19
3.2. Il contesto europeo	19
3.2.1. Il Green Deal Europeo.....	19
3.2.2. Strategia Europea per la Biodiversità verso il 2020 - La nostra assicurazione sulla vita, il nostro capitale naturale COM (2011) 244.....	20
3.2.3. Tabella di marcia verso un'Europa efficiente nell'impiego delle risorse, COM(2011) 571 .	20

3.2.4.	L’Azione per il clima della UE.....	20
3.2.5.	Libro Bianco “Tabella di marcia verso uno spazio uno spazio unico europeo dei trasporti- Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile”	20
3.2.6.	Regolamento Europeo 1315/2013”Trans European Network-Transport (TEN-T)”.....	20
3.2.7.	Strategic Plan 2016-2020, Directorate General for Mobility and Transport, Commissione Europea (Ref. Ares (2017)3957294 - 08/08/2017.).....	21
3.2.8.	Europe on the Move - Sustainable Mobility for Europe: safe, connected and clean, COM(2018) 293	21
3.2.9.	La Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile (SNSvS)	21
3.2.10.	La Strategia Nazionale per la Biodiversità	22
3.2.11.	La Strategia Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (SNAC) e il Piano Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (PNACC)	22
3.2.12.	Altri documenti di livello nazionale	22
3.2.13.	Piano Nazionale della Logistica 2011/2020	23
3.2.14.	Piano Nazionale della Sicurezza Stradale Orizzonte 2020, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2014.....	23
3.2.15.	Piano d’azione Nazionale sui Sistemi Intelligenti di Trasporto (ITS)	23
3.2.16.	Piano Operativo Fondo di Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020 (Legge n. 190 del 23 dicembre 2014, c.703 - Delibera CIPE n. 25 del 10/08/2016).	24
3.3.	IL CONTESTO REGIONALE	24
4.	Analisi del contesto ambientale regionale.....	28
5.	Analisi e valutazione degli effetti	29
5.1.	Verifica del rispetto del principio “Non arrecare danno significativo” (DNSH).....	34
5.2.	Analisi e valutazione delle ragionevoli alternative.....	35
6.	Misure e criteri per il miglioramento della sostenibilità ambientale.....	35
7.	Misure per il monitoraggio ambientale del PRT 2022/2031	37

1. Elementi qualificanti del processo di VAS

1.1. Quadro normativo

La VAS è stata introdotta con la **Direttiva 2001/42/CE**, con l'obiettivo di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente, contribuendo all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di determinati piani e programmi che possono avere un impatto significativo sull'ambiente (art.1 della Direttiva).

La VAS è stata recepita a livello nazionale dal **Decreto Legislativo 152/2006 Norme in materia ambientale**. La norma è stata quindi integrata e corretta dal **D.Lgs 04/2008** e dal **D.Lgs 128/2010** e dal **Decreto-legge n. 77 del 2021 (Decreto Semplificazioni-bis)**, convertito con modificazioni dalla legge n. 108 del 29 luglio 2021 (pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n.181 del 30 luglio 2021).

Elemento caratterizzante della VAS, secondo le previsioni della Direttiva (art. 6), è la consultazione del pubblico e dei soggetti con competenza ambientale, che è prevista prima dell'adozione del piano o programma o dell'avvio della relativa procedura legislativa.

La VAS costituisce parte integrante del procedimento di adozione e approvazione dei piani e dei programmi che vi sono sottoposti

1.2. Funzioni e contenuti della VAS

La VAS è caratterizzata dalle seguenti fasi e attività:

- Avvio procedura di Valutazione - consultazioni preliminari (fase di Scoping): acquisizione dei contributi utili a definire la portata e il livello di dettaglio delle analisi da condurre.
- Redazione del Rapporto Ambientale (RA) e della proposta di Piano: il RA individua, descrive e valuta gli effetti del Piano sull'ambiente e sul piano culturale.
- Pubblicità: trasmissione e pubblicazione degli atti (Rapporto Ambientale, SnT del RA e proposta di Piano);
- Consultazione del pubblico;
- Valutazione della proposta del Piano, del Rapporto ambientale e della Sintesi non tecnica attraverso l'espressione del Parere motivato dell'Autorità competente: in tale fase l'Autorità competente, in collaborazione con l'Autorità procedente, dopo aver acquisito tutta la documentazione presentata, ricevute le osservazioni e i suggerimenti inoltrati dai soggetti consultati e dal pubblico interessato svolge le attività tecnico-istruttorie, ed esprime il proprio parere motivato.
- Eventuale Revisione del Piano di cui al parere Motivato;

- Decisione: l’Autorità procedente provvede a trasmettere all’organo competente per l’adozione o approvazione tutta la documentazione di VAS. L’organo competente, con apposito atto, adotta/approva il Piano;
- Informazione sulla decisione: l’atto di adozione/approvazione è pubblicato sul BURM con l’indicazione della sede ove possa prendersi visione del piano e di tutta la documentazione istruttoria.
- Monitoraggio: controllo degli impatti significativi sull’ambiente derivanti dall’attuazione del Piano , verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità e individuazione degli eventuali impatti negativi imprevisti e relative misure correttive.

1.3.Incidenza Ambientale

Il Piano Regionale dei Trasporti è caratterizzato da Obiettivi e Azioni che troveranno puntuale localizzazione territoriale in fase attuativa del Piano. È pertanto necessario attivare la procedura di Valutazione di incidenza Ambientale (V.Inc.A.) al fine di verificare se il piano possa avere incidenze significative sui siti di Rete Natura 2000.

La VIncA introdotta dalla direttiva Habitat 92/43/CEE è disciplinata dall’art. 6 del Decreto del Presidente della Repubblica n. 120/2003, a partire dal primo novembre 2021 trova la sua regolamentazione nella DGR n. 304 del 13/09/2021 .

Lo studio di incidenza, allegato III del RA, è stato finalizzato ad evidenziare gli a effetti potenziali a carico di habitat, specie ed habitat di specie che possono derivare dall’attuazione del PRT 2022-2031 nei Siti della rete Natura 2000.

1.4.Soggetti interessati

Sono soggetti interessati al procedimento:

- Autorità Proponente/Procedente (AP): il Direttore del Servizio Mobilità della Regione Molise, cui è stato affidato il processo di definizione del Piano Regionale dei Trasporti 2022-2031.
- Autorità Competente (AC): il Servizio Tutela e Valutazione Ambientale del II Dipartimento
- Soggetti Competenti in materia Ambientale (SCA) e gli enti territorialmente interessati. Sono 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 del Piano;
- Pubblico: una o più persone fisiche o giuridiche, associazioni, organizzazioni o i gruppi di tali persone e 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).

1.5. La cornice di riferimento della VAS: le Strategie di sviluppo sostenibile

Ai sensi dell'art. 34 del d.lgs 152/2006 e s.m.i., il quadro di riferimento della Valutazione Ambientale Strategica è rappresentato dalle Strategie di sviluppo sostenibile, di livello nazionale e Regionale. La Strategia Nazionale per lo Sviluppo sostenibile (SNSvS) declina a livello nazionale le linee direttrici delle politiche economiche, sociali e ambientali finalizzate a raggiungere gli obiettivi di sviluppo sostenibile entro il 2030, mentre la Strategia Regionale di Sviluppo sostenibile (SRSvS) rappresenta la declinazione territoriale della SNSvS finalizzata a perseguire i Goal dell'Agenda 2030.

Dal 2018 la Regione Molise è impegnata nella elaborazione della *Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile (SRSvS)*, che, come **documento di indirizzo e di impostazione strategica di lungo periodo**, rappresenta la cornice di riferimento all'interno della quale dovranno muoversi le politiche regionali nel prossimo futuro nonché il quadro di riferimento per la Valutazione Ambientale Strategica del PRT 2022/2031.

1.6. La metodologia di valutazione

La metodologia utilizzata per la valutazione degli aspetti e degli impatti significativi derivabili dall'implementazione del PRT 2022-2031 è coerente con i riferimenti metodologici suggeriti in ambito europeo e nazionale nei processi di VAS, come richiesto dalla Direttiva 2001/42/CE.

Le analisi valutative e le metodologie di indagine adottate hanno riguardato i seguenti argomenti:

- Individuazione degli obiettivi di sostenibilità ambientale e analisi di coerenza esterna
- Valutazione della coerenza esterna del PRT rispetto ad altri piani e programmi di settore
- Analisi del contesto ambientale di riferimento
- Valutazione degli effetti/impatti ambientali significativi
- Il monitoraggio e l'uso degli indicatori ambientali

Di seguito una breve sintesi, rinviando al capitolo 2 del RA per l'analisi di dettaglio.

Gli obiettivi di sostenibilità per la VAS del PRT sono stati individuati nell'ambito delle strategie internazionali, comunitarie, nazionali e regionali per lo sviluppo sostenibile, e la valutazione della loro coerenza con gli obiettivi specifici del PRT è stata stimata secondo 4 criteri riportati nella tabella seguente:

	COERENZA DIRETTA	Indica che l'obiettivo del PR persegue finalità che si integrano con l'obiettivo
	COERENZA INDIRETTA	Indica che l'obiettivo del PR persegue finalità sinergiche con l'obiettivo
	INDIFFERENZA	Le finalità degli obiettivi sono disgiunte da quelle dell'obiettivo
	INCOERENZA	Le finalità degli obiettivi del POR possono essere potenzialmente in contrasto con quelle dell'obiettivo

La stima delle relazioni che intercorrono tra il PRT 2022/2031 e gli altri piani o programmi di settore, è stata effettuata attraverso una specifica matrice di confronto, e le interrelazioni indagate, sono state esplicitate attraverso la simbologia specifica riportata nella tabella che segue:

altri piani, sono state esplicitate attraverso la simbologia specifica riportata nella tabella che segue:

	Coerenza diretta: Indica che gli obiettivi del PRT sono sostanzialmente analoghi o comunque presentano chiari elementi di integrazione, sinergia e/o compatibilità con la disciplina del Piano/Programma preso in considerazione.
	Coerenza indiretta: gli obiettivi espressi nel PRT sono correlati con la disciplina del piano di settore considerato, ma con un grado di interrelazione non diretto, valutabile solo nelle fasi successive in cui verranno declinati e implementati gli obiettivi del PRT e, alternativamente, le azioni previste nel piano/programma di settore.
	Indifferenza: gli obiettivi del PRT non sono correlati con quelle dello strumento esaminato
	Incoerenza: gli obiettivi del PRT sono incompatibili con quelli dello strumento esaminato

L'analisi del contesto ambientale è stata sviluppata fornendo un quadro ampio e omnicomprensivo della situazione ambientale del Molise, articolate nei seguenti tematismi:

- Aria: caratteristiche climatiche e fattori climalteranti
- Gestione risorse idriche
- Suolo e sottosuolo: il consumo di suolo, dissesto idrogeologico, erosione, desertificazione e perdita di sostanza organica
- Risorse energetiche
- Biodiversità: aree naturali protette e Rete Natura 2000
- Patrimonio paesaggistico e culturale

Per la valutazione degli effetti ambientali significativi è stata utilizzata una tabella a doppia entrata in cui le

Azioni e gli obiettivi del Piano sono stati confrontati con gli obiettivi di sostenibilità ambientale, al fine di evidenziare come i contenuti del PRT potranno interagire con l'ambiente. La descrizione dell'effetto è stata riportata in modo sintetico attraverso l'espressione di un giudizio di correlazione: Positivo Diretto (++), Positivo Indiretto (+), Negativo Diretto (--), Negativo Indiretto (-), Indifferente (=), Indeterminato (?).

2. CONTENUTI DEL PIANO REGIONALE TRASPORTI

Il nuovo Piano Regionale dei Trasporti 2022-2030 del Molise intende avviare una nuova stagione nel sistema della pianificazione dei trasporti regionale, proponendosi come uno strumento dinamico in grado di adeguare le proprie azioni agli esiti del monitoraggio.

Il Piano si configura attraverso la struttura del piano processo, ossia uno strumento in cui sono presenti una componente strutturale (Obiettivi e Strategie) e una componente operativa (Azioni e Proposte di azione).

2.1. Componente strutturale

L'arco di tempo di un decennio è un tempo breve per realizzare tutti gli obiettivi e le strategie previste dal Piano, ma è un tempo adeguato a leggere e valutare i cambiamenti che le azioni intraprese potranno determinare.

In tal senso il Piano delinea una visione al 2030, in cui si immagina che il Molise sarà una regione tanto più sostenibile rispetto a quella che conosciamo oggi, quanto più si riuscirà a migliorare l'accessibilità ai centri urbani e alle aree interne, garantendo al tempo stesso collegamenti nazionali e internazionali efficienti per le persone e per le merci. Il Piano Regionale dei Trasporti intende favorire la transizione verso una mobilità sempre più attenta alla salute e all'ambiente.

Particolare attenzione deve essere posta per l'inclusione socio-economica delle aree marginali della regione, sia attraverso la creazione di un'adeguata connettività informatica, sia attraverso la creazione di servizi di trasporto più flessibili e moderni, economicamente sostenibili e progettati in modo da creare nuove e migliori opportunità per lo sviluppo di tutti i territori, invertendo talune tendenze negative in atto.

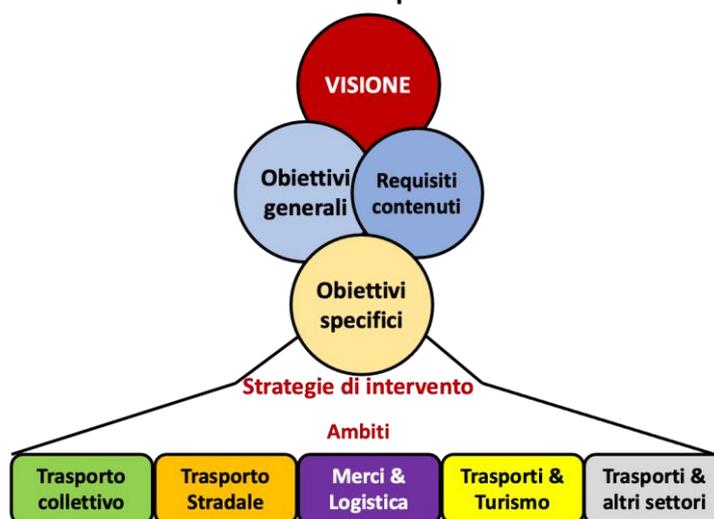
Tra gli obiettivi vi è anche quello di governare in modo integrato i processi di pianificazione dei servizi urbani ed extraurbani, al fine di consentire alle persone che si muovono nel territorio regionale, e ai turisti, di accedere a servizi informatizzati e centralizzati, che semplifichino e migliorino l'accesso ai sistemi di mobilità e dei trasporti, e di razionalizzare l'offerta del trasporto pubblico locale (TPL) su gomma e ferro in modo da renderla capillare e cadenzata nel tempo, di migliorare la qualità e la sicurezza del trasporto passeggeri e merci, di abbattere le barriere verso il servizio collettivo che sono ancora presenti per le persone a mobilità ridotta e più anziane.

La componente strutturale costituisce l'insieme delle risposte che il PRT 2022-2030 intende fornire per sopperire ai limiti strutturali e funzionali emersi dalle analisi delle prestazioni del sistema della mobilità molisana, alle trasformazioni in atto nella società e nell'economia regionale, nonché agli orientamenti e alla programmazione derivanti sia dalle politiche dell'Unione Europea che nazionali.

Il Piano Regionale dei Trasporti ha individuato degli **obiettivi generali**, definiti dalla Regione. Tali obiettivi definiscono le direzioni rispetto alle quali la Regione intende muoversi per perseguire la proposta di **visione**. **Gli obiettivi generali, uniti ai requisiti/contenuti** minimi, definiscono le linee guida rispetto alle quali il PRT si è mosso.

OBIETTIVI GENERALI
Assicurare il diritto alla mobilità delle persone e delle merci, riservando un'opzione preferenziale al trasporto collettivo
Assicurare lo sviluppo economico della regione, attraverso una migliore integrazione dei sistemi di trasporto ferroviario, marittimo, stradale e aereo
Assicurare il perfetto equilibrio tra i predetti obiettivi e la necessità di tutelare l'assetto ambientale.

Piano Regionale dei Trasporti



Il PRT persegue i suoi obiettivi nel rispetto del paradigma del “Do Not Significant Harm”, ovvero mitigando gli impatti sull’ambiente.

Ciascun Obiettivo generale è declinato in obiettivi specifici; questi ultimi contribuiscono, nell’ambito di propria pertinenza, a raggiungere il corrispondente uno specifico obiettivo generale.

Gli **obiettivi specifici** dettagliano gli obiettivi generali e consentono la specificazione delle strategie di intervento, a loro volta articolate per **ambiti** prevalenti (cfr figura precedente): *sotto-sistema di trasporto collettivo (trasporto pubblico locale su gomma, trasporto pubblico locale su gomma), sotto-sistema stradale, sotto-sistema merci e logistica, sotto-sistema turismo e trasporti*

Rispetto agli obiettivi saranno definite le strategie di intervento e le specifiche politiche.

OBIETTIVI	Strategie
<i>Os1. ACCESSIBILITA'</i>	<p>S1. definire una ipotesi di riorganizzazione del sistema di mobilità regionale: rappresentare uno scenario futuro ottimale di riferimento e, qualora possibile, soluzioni alternative;</p> <p>S2. prevedere un'organizzazione della mobilità regionale in termini di multi-modalità e intermodalità e, quindi, uno sviluppo equilibrato e integrato di tutte le modalità di trasporto;</p> <p>S3. contribuire a migliorare l'attrattività e la qualità del territorio;</p> <p>S4. supportare la connettività e la coesione territoriale, al fine preciso di ridurre il fenomeno di marginalizzazione;</p> <p>S5. promuovere la piena accessibilità alle reti e ai servizi di trasporto da parte di tutte le categorie di utenti attraverso la progressiva eliminazione delle barriere architettoniche;</p>
<i>Os2. INTEGRAZIONE RETI E SERVIZI</i>	<p>S6. realizzare una efficiente interconnessione fra le reti di rango regionale e quelle sovraregionali;</p> <p>S7. integrazione di un sistema multimodale dei trasporti che preveda interazione tra servizio su gomma, servizio ferroviario e il combinato strada-mare sia per il trasporto delle persone, in aderenza ai principi dell'approvando piano portuale;</p>
<i>Os3. TRASPORTO COLLETTIVO/TRASPORTO PUBBLICO LOCALE</i>	<p>S8. riorganizzare il trasporto pubblico locale su gomma, in raccordo con le prescrizioni comunitarie;</p> <p>S9. razionalizzazione dei servizi TPL nell'ottica della massima efficienza economica, riducendo le sovrapposizioni di percorsi e di orari; individuazione di possibili nodi di interscambio e, quindi, un sistema intermodale gomma-ferro</p> <p>S10. garantire opzioni di trasporto che permettano di accedere alle destinazioni e ai servizi chiave; valutare la possibilità di sperimentare e/o attivare soluzioni di trasporto flessibili e innovative (es. servizi di trasporto a chiamata);</p> <p>S11. considerare l'obiettivo di aumento della percentuale di cittadini trasportati con mezzi alternativi all'auto privata;</p> <p>S12. migliorare qualità e affidabilità dei servizi di trasporto pubblico regionale locale in ambito urbano ed extraurbano;</p> <p>S13. potenziare i servizi di trasporto collettivo, anche mediante politiche di incentivazione di rinnovamento del materiale rotabile;</p> <p>S14. prevedere interventi di velocizzazione delle linee ferroviarie (vedi elettrificazione della rete, riqualificazione di impianti tecnologici, interventi su ferrovie non interconnesse);</p>
<i>Os4. MERCE LOGISTICA</i>	<p>S15. Promuovere e sviluppare la competitività dell'area portuale e retroportuale, anche mediante l'adozione delle misure contenute nella prima fase di attuazione del piano portuale;</p>

	<p>S16. sviluppare sinergie ed accordi strutturali di collaborazione con poli logistici nazionali;</p> <p>S17. promuovere la cooperazione tra tutti i soggetti a diverso titolo interessati (autorità portuali e marittime, gestori di reti di trasporto, vettori, operatori economici) per lo sviluppo e la gestione integrata della piattaforma logistica regionale;</p> <p>S18. attivare forme di collaborazione con i comuni nell’ottica del miglioramento della crescita e dell’organizzazione dei servizi logistici;</p> <p>S19. integrazione di un sistema multimodale (benché di semplice cabotaggio) dei trasporti che preveda interazione tra servizio su gomma, servizio ferroviario e il combinato strada- mare in aderenza ai principi dell’approvando piano portuale di Termoli.</p>
<p><i>Os5. SICUREZZA STRADALE</i></p>	<p>S20. Fornire delle Linee Guida per gli enti locali al fine della redazione ed attuazione degli interventi finalizzati alla sicurezza stradale;</p> <p>S21. Promuovere e valutare interventi materiali riguardanti le infrastrutture che vadano ad eliminare i deficit e le inefficienze funzionali, al fine di assicurare l’accesso ai principali nodi di trasporto regionali e sovraregionali;</p>
<p><i>Os6. ICT</i></p>	<p>S22. Contemplare l’integrazione di strumenti ICT nella gestione e organizzazione della mobilità regionale, quindi prevedere anche il ricorso a sistemi di trasporto intelligenti (ITS – Intelligent Transportation System).</p> <p>S23. Informatizzare i servizi sull’utenza e sul monitoraggio della stessa, sulla gestione delle infrastrutture di trasporto e sul controllo del traffico.</p>

2.2. Componente operativa

La struttura di piano processo assunta dal Piano Regionale dei Trasporti 2022-2031 dota lo strumento di una elevata dinamicità in relazione alla componente operativa, attribuendo un ruolo fondamentale al monitoraggio dell’efficienza delle “azioni” e delle relative “proposte operative”. In questo disegno diviene di fondamentale importanza la capacità di gestire velocemente l’adeguamento delle azioni ai processi evolutivi della mobilità delle persone e delle merci.

La componente operativa si articola attraverso il quadro delle azioni individuate in relazione alle specifiche strategie di intervento e riguardano sia opere sulle quali le competenze sono spesso dello Stato (le reti TEN-T e il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti - SNIT), che infrastrutture di competenza Regionale (strade, autostrade, linee ferroviarie).

Nel primo caso le azioni costituiscono l'orientamento della Regione Molise, in merito alla realizzazione degli interventi, anche in relazione alla progettualità che si propone come necessaria e che dovrà essere adeguata e/o prodotta dai soggetti gestori delle diverse infrastrutture.

Le azioni normative e organizzative proposte, invece, si riferiscono per lo più alle dirette competenze della Regione o, in alcuni casi, a soggetti pubblici e privati che intendono attivarsi sinergicamente con la Regione.

Le azioni sono ulteriormente articolate attraverso le proposte di azione operative.

Il quadro delle azioni contempla, assieme alla previsione o alla possibilità di attivare investimenti in infrastrutture, anche iniziative di governo, investimenti di natura immateriale, analisi e l'attivazione di procedimenti di carattere propriamente amministrativo.

LA proposta di PRT considera la realizzazione di opere, materiali e non, come di seguito elencate:

AZIONI	Proposte di azione operativa
<i>Pianificazione strategica, gerarchica e condivisa</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Creazione di un tecnico Ufficio di Piano che possa supportare con continuità il processo di pianificazione e che, in particolare: • Istituire un osservatorio regionale che possa supportare lo stesso ufficio di piano e tutti i settori con competenze di pianificazione/programmazione
<i>Raccolta dati sistematica e continuativa</i>	<ul style="list-style-type: none"> • sistematizzare tutte le fonti di dati esistenti in unico "data warehouse" regionale accessibile a tutti i settori; • Individuare procedure di raccolta dati su flussi di domanda merci e passeggeri regionali, nazionali e internazionali riguardanti la Regione Molise, • Individuare procedure di monitoraggio dello stato di funzionamento dei servizi di trasporto collettivo (gomma/ferro/mare). • Individuare procedure di monitoraggio dello stato di fatto, manutenzione e funzionamento delle componenti dell'offerta di trasporto stradale.
<i>Implementazione di un sistema di supporto alle decisioni a scala regionale</i>	<ul style="list-style-type: none"> • implementazioni di modelli per future attività di simulazione/valutazione di opzioni di intervento sul sistema di trasporto multi-modale (auto, gomma, ferro) della Regione
<i>Azioni del sistema di trasporto stradale</i>	<ul style="list-style-type: none"> • adeguamento di infrastrutture di scorrimento veloce, • adeguamento delle infrastrutture stradali di collegamento con la rete principale • superamento delle criticità infrastrutturali e funzionali e delle attuali direttrici est-ovest; • collegamenti con le direttrici autostradali nazionali Est a Ovest; • la realizzazione di una "gronda" di scorrimento veloce a supporto del trasporto passeggeri e merci; • la realizzazione di una "gronda" di scorrimento veloce a supporto del trasporto pubblico locale. • Efficientamento funzionale delle infrastrutture stradali di adduzione alle direttrici est-ovest, presenti e future. • Piani e programmi di manutenzione ordinaria e straordinaria e di sicurezza delle infrastrutture con particolare riferimento a quelle degli enti locali.

	<ul style="list-style-type: none"> • Infrastrutture stradali di collegamento con la rete principale in particolare con gli agglomerati produttivi e industriali più rilevanti della Regione su cui la Regione Molise si è impegnata anche nell’ambito della realizzazione delle ZES. • la definizione del livello di servizio offerto dall’offerta di trasporto stradale e definizione delle direttrici stradali su cui agire per favorire le connessioni interne ed esterne; • la definizione di interventi per il miglioramento dell’offerta di trasporto stradale in termini di tempi di viaggio (intra-regionali e extra-regionali) e di sicurezza stradale; • la definizione di interventi di manutenzione straordinaria e/o programmata sui manufatti stradali; • l’analisi della vulnerabilità della rete stradale regionale e definizione di interventi volti all’aumento della sua resilienza; • l’individuazione di interventi in ambiti urbani, produttivi, turistici di interesse regionale; • la proposta di realizzazione di piattaforma (piattaforme) tecnologiche rivolte al monitoraggio, controllo e gestione della rete stradale.
<p><i>Offerta di trasporto pubblico dolce</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • definizione della rete dei servizi minimi su gomma e individuazione delle direttrici su cui garantire servizi minimi; • razionalizzazione dei servizi su gomma mediante una struttura gerarchica; • riduzione sovrapposizioni e ridondanze dei servizi su gomma; • proposizione di differenti possibili strutture funzionali dei servizi su gomma; • proporre soluzioni al problema delle aree a domanda debole; • definizione di una rete di infrastrutture e possibili servizi ferroviari; • individuazione delle infrastrutture ferroviarie da efficientare; • definizione di una struttura inter-modale alla scala regionale; • definizione di una struttura inter-modale alla scala inter-regionale e nazionale; • ammodernamento del parco veicolare (bus e treno) che oltre ad avere effetti sul scarso confort del servizio, ha effetti sulla regolarità del servizio, sulla efficienza del servizio e, quindi, sui costi diretti e indiretti del servizio stesso (per le aziende e gli utenti). • creazione di nuovi golfi di fermata mediante una progettazione integrata/sinergica degli stessi.
<p><i>Trasporto ciclabile</i></p>	<p>supportare forme di inter-modalità (bici/gomma; bici/ferro) in tutti i comuni hub si servizi su gomma e/o sede di stazioni ferroviarie con servizi regionali</p>
<p><i>Gestione della domanda di spostamenti del territorio e tempi del territorio</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • individuazione di un mobility manager aziendale (sia per la pubblica amministrazione che per il settore privato) per meglio organizzare e gestire non solo gli spostamenti sistematici casa-studio e casa-lavoro, ma studiare la reale esigenza di spostamento “fisico” per gli spostamenti “casa-lavoro”, per programmare una sistematica pianificazione dell’uso dello “smart working” che vada al di là della crisi pandemica COVID. • procedere alla digitalizzazione mediante banda larga di tutti i comuni, commutando alcune attività fisiche primarie in attività immateriali (e.g. smart working). • Rilanciare la digitalizzazione di tutti i servizi che non richiedono uno spostamento fisico, anche mediante un supporto diretto ai comuni la cui popolazione, per età anagrafica, non è adusa all’utilizzo di servizi digitali

	<p>avanzati. informatizzazione, digitalizzazione e innovazione tecnologica procedure/processi informatiche/informatizzate in tutti i settori primari (es. scuola, sanità, trasporti);</p> <ul style="list-style-type: none"> • Creare una piattaforma digitale che rappresenti un canale diretto di interazione tra Mobility Manager e uffici competenti sulla programmazione dei servizi di TPL, per creare un’interazione sistematizzata e sistemica che consenta di gestire esigenze specifiche, anche in un’ottica di futura interazione con il gestore sei servizi di TPL. • informatizzazione, digitalizzazione e innovazione tecnologica dei sistemi e delle procedure/processi dei trasporti e della logistica, Supportare connessioni con sistemi portuali, aeroportuale e ferroviaria nazionali
<p><i>Efficientamento ambientale ed energetico del parco veicolare auto, autobus e rotabili</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> - il rinnovo del parco autobus; - la progettazione della composizione del parco veicolare più adatta alle esigenze della Regione Molise, sia in termini di alimentazione (metano, full-elettrici, ibridi, idrogeno, ecc.) che di dimensione. Il tutto in coerenza con la rete dei servizi minimi, le esperienze delle aziende operanti, il profilo pano-altimetrico dei percorsi dei servizi minimi. - la realizzazione di infrastrutture a supporto delle tipologie di alimentazione che si riterranno più coerenti. - Il rinnovo del materiale rotabile, alla luce della futura elettrificazione delle linee regionali ma soprattutto a supporto degli investimenti che si stanno facendo a supporto della rete ferroviaria. - il rinnovo del parco autobus; - la progettazione della composizione del parco veicolare più adatta alle esigenze della Regione Molise, sia in termini di alimentazione (metano, full-elettrici, ibridi, idrogeno, ecc.) che di dimensione. Il tutto in coerenza con la rete dei servizi minimi, le esperienze delle aziende operanti, il profilo pano-altimetrico dei percorsi dei servizi minimi. - la realizzazione di infrastrutture a supporto delle tipologie di alimentazione che si riterranno più coerenti. - Il rinnovo del materiale rotabile, alla luce della futura elettrificazione delle linee regionali ma soprattutto a supporto degli investimenti che si stanno facendo a supporto della rete ferroviaria. -
<p><i>Mitigazione del rischio di incidentalità stradale</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> - prevenzione passiva, ovvero interventi sulle infrastrutture lineari, infrastrutture puntuali e sui dispositivi di sicurezza passiva. - prevenzione attiva, agendo sul guidatore, sulla interazione guidatore-infrastruttura, sulla interazione veicolo-infrastruttura. digitalizzare le infrastrutture esistenti e supportare la evoluzione naturale di ogni infrastruttura stradale principale verso paradigma “Smart Roads”. Interazione diretta veicolo-veicolo (V2V), interazione veicolo-infrastruttura (V2I) e interazione Veicolo con sistemi in-cloud in grado di gestire il deflusso veicolare in sicurezza (V2X e IoT). <p>Nel breve periodo: la realizzazione/potenziamento di sistemi di monitoraggio del deflusso veicolare lungo le arterie di grande comunicazione regionale;</p>

	<p>la realizzazione/potenziamento di dispositivi (fissi o on-line) di informazione all'utenza sulle condizioni del traffico, su pericoli esistenti, su condizioni meteo-climatiche e tempi di viaggio attesi.</p> <p>la installazione di sistemi di controllo/riduzione della velocità nei punti ad alta incidentalità stradale.</p>
<i>Opportunità economiche, sociali e urbanistiche</i>	rispondere alla richiesta di un sistema logistico efficiente è prioritario al fine di favorire la nascita di aggregatori/start-up/attività in grado di produrre valore aggiunto, esportare e attrarre flussi merci, favorire lo sviluppo delle ZES garantire costi logistici competitivi.
<i>Interazione e rappresentatività</i>	- Definire e sviluppare politiche di marketing verso l'esterno
<i>Sistema di trasporto e turismo</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Individuare le esigenze specifiche dei differenti segmenti turistici che potrebbero interessare la Regione Molise; - individuazione di direttrici da servire con servizi di trasporto collettivo sia per collegamenti intra-regionali, sia per collegamenti da/verso i principali hub ferroviari, aeroportuali e portuali presenti nelle Regioni limitrofe. - individuazione di strategie a supporto di modalità di trasporto alternative che abbiano sia funzione di connessione (mobilità ciclabile, servizi di sharing) ma anche una funzione turistica (e.g. ferrovie, cammini/tratturi, ecc.). - individuazione di strategie infrastrutturali e gestionali rivolte a rendere accessibili e confortevoli le porte di ingresso alla Regione: stazioni ferroviarie, terminal bus e porto di Termoli.
<i>Merce e logistica</i>	<ul style="list-style-type: none"> - definizione delle politiche di sviluppo della Regione e definizione delle aree coinvolte, delle funzioni ipotizzate; - preventiva definizione delle esigenze in termini di connessioni e di capacità di trasporto; - Individuazione di strategie infrastrutturali, gestionali e normative a supporto delle esigenze e delle aree coinvolte.

2.3.Scenari infrastrutturali regionali

Di seguito si delineano i principali scenari ipotizzati per il trasporto su ferro e trasporto su gomma.

Sistema trasporto su ferro

Gli scenari di intervento previsti nel PRT sono di seguito elencati:

- 1) Metropolitana Leggera tratta Matrice-<Campobasso-Bojano
- 2) Elettificazione e velocizzazione Roccaravindola-Isernia-Campobasso
- 3) Completamento Raddoppio Pescara – Bari, tratta Termoli – Lesina
- 4) Il piano stazioni (migliorare accessibilità e servizi di adduzione)
- 5) Piano ferrovie turistiche

Sistema trasporto su gomma

Gli scenari di intervento sono volti ad efficientare le caratteristiche delle arterie principali individuate nel piano, ad intervenire sulle maglie infrastrutturali che fungono ai collegamenti interni e da/verso i principali attrattori: Campobasso, Isernia, Larino, Termoli, Venafro.

Si prevedono i seguenti interventi:

- incrementare il grado di connettività della rete stradale;
- incrementare la resilienza della rete stradale;
- migliorare l'efficienza in termini di capacità di movimentazione e fluidificazione dei flussi veicolari;
- migliorare l'efficacia in termini di tempi di viaggio;
- migliorare la sicurezza stradale.

Gli interventi si distinguono in macro-categoria:

- interventi a supporto della connettività inter-regionale e nazionale
- interventi a supporto della connettività intra-regionale (per questa categoria sono state identificate tre aree di intervento prioritarie)

3. ANALISI DI COERENZA ESTERNA

L'analisi di coerenza esterna rappresenta il momento di raccordo e di verifica della rispondenza alle norme e ai riferimenti sovraordinati o di pari livello in materia di pianificazione e sostenibilità. Tale fase consente di verificare la coerenza degli obiettivi di Piano rispetto a quelli individuati da altri documenti redatti da differenti livelli di governo (internazionale, comunitario, nazionale e regionale).

La verifica del Piano Regionale dei Trasporti è stata svolta sia in senso verticale che in senso orizzontale. Nel primo caso si esplica verso l'alto in rapporto alle politiche, alle norme, ai piani e ai programmi internazionali, comunitari e nazionali. In senso orizzontale l'analisi di coerenza esterna mira a valutare gli obiettivi del Piano Regionale Trasporti con il sistema di norme, piani e programmi della Regione Molise.

3.1. Il contesto internazionale

A livello internazionale sono stati analizzati gli Accordi e le Convenzioni che, per la loro natura trasversale o perché orientano le politiche europee e nazionali, presentano ricadute per il settore dei trasporti e della mobilità.

Per ogni documento è stata riportata una descrizione sintetica dei contenuti, mirata a selezionare gli obiettivi per i quali si è ritenuto esistesse una pertinenza in materia di trasporti e mobilità e che, attraverso la tabella di sintesi, sono stati messi in relazione agli obiettivi del Piano Regionale dei Trasporti.

3.1.1. Protocollo di Kyoto

Il protocollo di Kyoto è l'accordo internazionale che ce precisi obiettivi per i tagli delle emissioni ritenute responsabili dell'effetto serra, dei cambiamenti climatici e del surriscaldamento globale, da parte dei Paesi industrializzati che vi hanno aderito. Gli obiettivi individuati nel Protocollo prevedono:

1. l'obbligo di ridurre le emissioni di gas serra di almeno il 5% rispetto ai livelli del 1990, nel periodo di adempimento che va dal 2008 al 2012. Bisogna considerare che dati i trend evolutivi dei Paesi coinvolti l'emissione di questi gas sarebbe stata nel 1998 del + 20% rispetto al 1990 e quindi la riduzione totale che si chiede è del 25%;

2. predisposizione di progetti di protezione di boschi, foreste, terreni agricoli che assorbono anidride carbonica (i cosiddetti "carbon sinks", immagazzinatori di CO₂). Ogni Paese firmatario, inoltre, dovrà realizzare un sistema nazionale per la stima delle emissioni gassose e dovrà essere creato un sistema globale per compensarle.

3.1.2. Accordo di Parigi (COP21)

Alla conferenza sul clima di Parigi (COP21) del dicembre 2015, 195 Paesi hanno adottato l'accordo universale e giuridicamente vincolante sul clima mondiale. Il 5 ottobre l'Unione Europea ha formalmente ratificato l'accordo di Parigi, consentendo in tal modo la sua entrata in vigore il 4 novembre 2016.

L'accordo definisce un piano di azione globale inteso a rimettere il mondo sulla buona strada per evitare cambiamenti climatici pericolosi limitando in termini assoluti il riscaldamento globale ben al di sotto dei 2°C.

I governi dei Paesi firmatari hanno concordato di:

-mantenere l'aumento medio della temperatura mondiale ben al di sotto di 2°C rispetto ai livelli preindustriali come obiettivo a lungo termine e perseguire gli sforzi di mitare l'aumento a 1,5°C;

-fare in modo che le emissioni globali raggiungano il livello massimo al più presto possibile, pur riconoscendo che per i paesi in via di sviluppo occorrerà più tempo procedere successivamente a rapide riduzioni in conformità con le soluzioni scientifiche più avanzate disponibili;

-rafforzare la capacità delle società di affrontare gli impatti dei cambiamenti climatici.

3.1.3. Convenzione riguardante la protezione sul piano mondiale del patrimonio culturale e naturale

La Convenzione sulla protezione del patrimonio mondiale culturale e naturale nasce nel 1972, nel corso della 17ma sessione della Conferenza Generale UNESCO. Ciascuno Stato firmatario riconosce l'obbligo di garantire l'identificazione, protezione, conservazione, valorizzazione e trasmissione alle generazioni future del patrimonio culturale e naturale, situato sul proprio territorio nazionale.

Per garantire una protezione e una conservazione le più efficaci possibili e una valorizzazione la più attiva possibile del patrimonio culturale e naturale situato sul loro territorio, gli Stati partecipi della Convenzione, si impegnano:

- ad adottare una politica generale intesa ad assegnare una funzione al patrimonio culturale e naturale nella vita collettiva e a integrare la protezione di questo patrimonio nei programmi di pianificazione generale;

- ad istituire sul loro territorio, in quanto non ne esistano ancora, uno o più servizi di protezione, conservazione e valorizzazione del patrimonio culturale e naturale, dotati di personale appropriato, provvisto dei mezzi necessari per adempiere i compiti che gli incombono;

- a sviluppare gli studi e le ricerche scientifiche e tecniche e perfezionare i metodi di intervento che permettono a uno Stato di far fronte ai pericoli che minacciano il proprio patrimonio culturale o naturale

3.1.4. Risoluzione ONU “Trasformare il nostro mondo: Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile” 2015

Il riferimento principe in materia di obiettivi di sostenibilità a livello internazionale è sicuramente rappresentato da **Agenda 2030**, il programma di azione sottoscritto il 25 settembre 2015 dai governi dei 193 Paesi membri delle Nazioni Unite, e approvato dall’Assemblea Generale dell’ONU. L’Agenda ha definito 17 *Obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile (OSS)* – Sustainable Development Goals (SDGs) – inquadrati all’interno di un programma d’azione più vasto costituito da 169 *target o traguardi*, ad essi associati, da raggiungere in ambito ambientale, economico, sociale e istituzionale, entro il 2030. Essi si riferiscono a cinque principi fondamentali: *le persone, il pianeta, la prosperità, la pace e la collaborazione* (le 5 P: *people, planet, prosperity, peace, partnership*) e sono da affrontare in maniera integrata e coordinata.

3.2. Il contesto europeo

L’analisi del contesto europeo è stata effettuata raggruppando in un primo momento i documenti contenenti strategie di carattere trasversale e in un secondo momento quelli contenenti politiche per i trasporti.

3.2.1. Il Green Deal Europeo

Il Green Deal Europeo illustra le modalità per rendere l’Europa il primo continente a impatto climatico zero entro il 2050 definendo una nuova strategia di crescita sostenibile e inclusiva per stimolare l’economia, migliorare la salute e la qualità della vita delle persone, prendersi cura della natura e non lasciare indietro nessuno. Il Green Deal Europeo pertanto costituisce una strategia per la crescita diretta a trasformare l’Unione Europea in un’economia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva.

3.2.2.Strategia Europea per la Biodiversità verso il 2020 - La nostra assicurazione sulla vita, il nostro capitale naturale COM (2011) 244

L'Unione europea (UE) ha adottato una strategia per proteggere e migliorare lo stato della biodiversità in Europa nel prossimo decennio. Tale strategia prevede 6 obiettivi in relazione alle principali cause della perdita di biodiversità e che permetteranno di ridurre gli impatti sulla natura, di cui si riconosce una pertinenza in materia di trasporti e mobilità nei seguenti.

3.2.3.Tabella di marcia verso un'Europa efficiente nell'impiego delle risorse, COM(2011) 571

Il documento definisce come trasformare l'economia europea secondo parametri di sviluppo sostenibile entro il 2050. Definisce modi per aumentare la produttività delle risorse e separare la crescita economica dall'uso delle risorse e dal suo impatto ambientale.

3.2.4.L'Azione per il clima della UE

Gli obiettivi fondamentali in materia di clima e di energia a livello di UE sono stabiliti nel “Pacchetto per il Clima e l'Energia 2020” e nel successivo “Quadro 2030 per il clima e l'energia”, definito nel 2020, che pone obiettivi ancora più ambiziosi, obiettivi pertinenti con gli interventi individuati nell'ambito del PRT.

3.2.5.Libro Bianco “Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti- Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile”

Per completare il mercato interno europeo è essenziale che i trasporti dispongano di collegamenti interconnessi tra i 28 Stati membri dell'UE. Per questo motivo la politica dei trasporti dell'Unione europea ha puntato a superare gli ostacoli fra gli Stati membri e creare uno spazio unico europeo dei trasporti con condizioni di concorrenza eque per e fra le varie forme di trasporto: stradale, ferroviario, aereo e marittimo.

Allo scopo, nel 2011 la Commissione Europea ha adottato il nuovo Libro Bianco dei trasporti, nel quale concentra l'attenzione su ciò che resta da fare per completare il mercato interno dei trasporti, con obiettivi a medio termine nel 2030 e a lungo termine nel 2050.

3.2.6.Regolamento Europeo 1315/2013”Trans European Network-Transport (TEN-T)”

Le reti TEN-T sono un insieme di infrastrutture lineari (ferroviarie, stradali e fluviali) e puntuali (nodi urbani, porti, interporti e aeroporti) considerate rilevanti a livello comunitario e la Core Network è costituita dai nodi urbani a maggiore densità abitativa, dai nodi intermodali di maggiore rilevanza e dalle relative connessioni.

3.2.7. Strategic Plan 2016-2020, Directorate General for Mobility and Transport, Commissione Europea (Ref. Ares (2017)3957294 - 08/08/2017.)

Nel 2016 la Commissione Europea ha approvato il Piano Strategico 2016-2020 prodotto dal Directorate Generale per i Trasporti e la mobilità (DG Move). Le politiche del DG MOVE mirano a fornire competitività ai cittadini e alle imprese europee, servizi di trasporto sostenibili, sicuri e protetti. Il settore dei trasporti è un elemento chiave per contribuire alla strategia Europa 2020. L'infrastruttura adeguata, il trasporto intelligente (ITS), le misure per migliorare la sicurezza, la sicurezza e le prestazioni ambientali nel settore dei trasporti sono essenziali. Questo può essere ottenuto sviluppando nuove tecnologie digitali, investendo in ricerca e innovazione, garantendo che l'UE rimanga all'avanguardia a livello globale. Anche la digitalizzazione sarà importante per raggiungere gli obiettivi 20/20/20 per Emissioni di gas serra, energia rinnovabile ed efficienza energetica e gli obiettivi del 3% del PIL in R&S.

3.2.8. Europe on the Move - Sustainable Mobility for Europe: safe, connected and clean, COM(2018) 293

Sulla scia della Strategia per una mobilità a basse emissioni, la Commissione ha adottato due “pacchetti per la mobilità” rispettivamente a maggio e novembre 2017. I pacchetti definivano un'agenda positiva e contenevano proposte legislative e iniziative in attuazione della strategia per una mobilità a basse emissioni e volte a garantire un'agevole transizione verso una mobilità pulita, competitiva e interconnessa per tutti. Il contesto nazionale

3.2.9. La Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile (SNSvS)

Tra gli orientamenti di livello nazionale più importanti, nella presente prospettiva, è la **Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile** (SNSvS, dicembre 2017) perché definisce il “quadro di riferimento” per la stessa VAS, ai sensi dell'Art. 34 del D.lgs. 152/2006. Essa declina a livello nazionale le linee direttrici delle politiche economiche, sociali e ambientali finalizzate a raggiungere gli obiettivi di sviluppo sostenibile entro il 2030, ed è strutturata:

- in «**cinque aree**» (**Personae; Pianeta; Prosperità; Pace; Partnership**) che contengono le Scelte Strategiche e Obiettivi Strategici per l'Italia e sono correlate ai Goals dell'Agenda 2030.
- secondo un «**sistema di vettori di sostenibilità**» (I. Conoscenza comune; II. Monitoraggio e valutazione di politiche piani e progetti; III. Istituzioni, partecipazione e partenariati; IV. Educazione, sensibilizzazione, comunicazione; V. Modernizzazione della Pubblica Amministrazione e riqualificazione della spesa pubblica), definiti come «ambiti di azione trasversali e leve fondamentali per avviare, guidare, gestire e monitorare l'integrazione della sostenibilità nelle politiche, nei piani e nei progetti nazionali».
- La strategia è stata poi recentemente sottoposta ad una revisione sistematica, sulla base di un lavoro

complesso ma coordinato di messa in coerenza, condivisione e diffusione della Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile (SNSvS), gestito dal 2017 ad oggi dal Ministero della Transizione Ecologica (MiTE, ex MATTM) con l'obiettivo, tra gli altri, di territorializzare i contenuti della Strategia con il pieno coinvolgimento anche degli attori non statali, anche con il supporto di università e enti di ricerca.

3.2.10. La Strategia Nazionale per la Biodiversità

Dal 2010 l'Italia si è dotata di una Strategia Nazionale per la Biodiversità (SNB), la cui elaborazione si colloca nell'ambito degli impegni assunti dall'Italia con la ratifica della Convenzione sulla Diversità Biologica (*Convention on Biological Diversity - CBD, Rio de Janeiro 1992*) avvenuta con la Legge n. 124 del 14 febbraio 1994.

Per il conseguimento di questa visione la SNB è stata articolata intorno a tre tematiche cardine:

- biodiversità e servizi ecosistemici;
- biodiversità e cambiamenti climatici;
- biodiversità e politiche economiche.

3.2.11. La Strategia Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (SNAC) e il Piano Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (PNACC)

La Strategia nazionale di adattamento ai cambiamenti climatici (SNAC) del 2015 fornisce una visione strategica nazionale su come affrontare gli impatti dei cambiamenti climatici e rappresenta un quadro di riferimento per l'adattamento per le Regioni e le municipalità. Nel 2020 è stata avviata la definizione del **Piano Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (PNACC)** che dà attuazione alla SNAC, declinando l'obiettivo generale in quattro obiettivi specifici:

- contenimento della vulnerabilità dei sistemi naturali, sociali ed economici agli impatti dei cambiamenti climatici;
- incremento della capacità di adattamento degli stessi;
- miglioramento dello sfruttamento delle eventuali opportunità;
- coordinamento delle azioni a diversi livelli.

3.2.12. Altri documenti di livello nazionale

Con il **Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC)**, approvato a gennaio 2020 vengono stabiliti gli obiettivi nazionali al 2030 sull'efficienza energetica, sulle fonti rinnovabili e sulla riduzione delle emissioni di CO₂, nonché gli obiettivi in tema di sicurezza energetica, interconnessioni, mercato unico dell'energia e competitività, sviluppo e mobilità sostenibile, delineando per ciascuno di essi le misure che saranno attuate per assicurarne il raggiungimento.

Abbraccia le tematiche di sostenibilità anche il **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)** ovvero lo strumento approvato nel giugno 2021 per cogliere la grande occasione del Next Generation EU e rendere l'Italia un Paese più equo, verde e inclusivo, con un'economia più competitiva, dinamica e innovativa. Il Piano Nazionale di Riprese a Resilienza, si articola in 6 Missioni, ovvero aree tematiche principali su cui intervenire, individuate in piena coerenza con i 6 pilastri del Next Generation EU:

- i. Digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura.
- ii. Rivoluzione verde e transizione ecologica.
- iii. Infrastrutture per una mobilità sostenibile.
- iv. Istruzione e ricerca.
- v. Inclusione e coesione
- vi. Salute

La coerenza del PRT 2022-2031 con il PNRR è massima inquadrandosi entrambi nelle politiche comunitarie di sviluppo, ovvero nel Green Deal Europeo.

3.2.13. Piano Nazionale della Logistica 2011/2020

Il Piano della Logistica (PNL) è stato approvato il 2 dicembre 2010 e ha uno sviluppo temporale che va dal 2011 al 2020. È lo strumento identificato per indicare i cambiamenti delle politiche di trasporto e logistica necessari e per le linee strategiche che si dovranno seguire nel breve e medio periodo per aumentare la competitività del sistema paese.

3.2.14. Piano Nazionale della Sicurezza Stradale Orizzonte 2020, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2014

La legge 17 maggio 1999, n. 144, all'art. 32 istituisce il Piano nazionale della sicurezza stradale (PNSS). Il PNSS consiste "in un sistema articolato di indirizzi, di misure per la promozione e l'incentivazione di piani e strumenti per migliorare i livelli di sicurezza da parte degli enti proprietari e gestori, di interventi infrastrutturali, di misure di prevenzione e controllo, di dispositivi normativi e organizzativi, finalizzati al miglioramento della sicurezza secondo gli obiettivi comunitari" (comma 2).

Il PNSS 2011-2020 accoglie gli obiettivi e gli indirizzi della Commissione Europea definiti nel documento "Orientamenti Programmatici sulla sicurezza stradale per il periodo 2011-2020" (COM (2101)389) .

3.2.15. Piano d'azione Nazionale sui Sistemi Intelligenti di Trasporto (ITS)

Con Decreto ministeriale 12 febbraio 2014 n. 44, è stato adottato il Piano di azione nazionale sui sistemi intelligenti di trasporto (ITS) in attuazione della Direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 luglio 2010. Al fine di conseguire l'efficienza, la razionalizzazione e l'economicità di impiego degli ITS

vengono individuate dalle linee di azione, di cui si riporta la n.5: l'integrazione delle piattaforme afferenti al trasporto delle merci, con particolare attenzione alle interfacce tra le diverse modalità di trasporto, in modo da evitare sovrapposizioni e conflitti tra sistemi e promuovere l'interoperabilità delle stesse.

3.2.16. Piano Operativo Fondo di Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020 (Legge n. 190 del 23 dicembre 2014, c.703 - Delibera CIPE n. 25 del 10/08/2016).

Il Piano Operativo FSC 2014-2020 si inserisce in questo quadro sinergico degli strumenti finalizzati a dare attuazione alla strategia nazionale in materia di infrastrutture per il trasporto e la logistica, contribuendo, in primo luogo, al raggiungimento degli obiettivi di Europa 2020, attraverso azioni ed interventi riferibili essenzialmente all'obiettivo Tematico 7 dell'Accordo di partenariato "Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete".

3.3.IL CONTESTO REGIONALE

Nello specifico, l'analisi di coerenza esterna consente di confrontare gli obiettivi del Piano con i principali strumenti di pianificazione e di indirizzo di livello regionale, al fine di evidenziare eventuali sinergie o conflitti e indicare le modalità di gestione degli stessi.

Nella tabella che segue, che raccoglie strumenti di diversa natura, sono stati presi in considerazione sia strumenti di pianificazione in senso stretto, previsti dalle normative per la gestione di un settore specifico (es. gestione dei rifiuti o delle risorse idriche), sia strumenti di indirizzo che rinviano ad ulteriori e successivi strumenti di gestione e pianificazione (es. Misure di Conservazione dei 24 Siti ricompresi nella Rete Natura 2000 del Molise).

Tabella 3-1. Piani e programmi analizzati per la valutazione di coerenza del PRT 2022/2031

TIPOLOGIA	ENTE DI RIFERIMENTO	RIFERIMENTI NORMATIVI
PIANO ENERGETICO AMBIENTALE REGIONALE	Regione Molise Assessorato Attività produttive	Determinazione G.R., n. 133/2017 "PIANO ENERGETICO AMBIENTALE REGIONALE DELLA REGIONE MOLISE. APPROVAZIONE"
Piano Regionale per la Gestione dei Rifiuti	Regione Molise - Assessorato Ambiente	D.G.R. n. 100/2016, approvazione del "Piano Regionale per la Gestione dei Rifiuti della Regione Molise"
PSR 2014-2020 Regione Molise (ver.10.2)	Regione Molise, Agricoltura	Decisione di esecuzione della Commissione Europea 19.08.2016 Approvato dalla Commissione Europea con Decisione di esecuzione C (2015) 4623 del 2.7.2015 e ratificato dalla Regione con deliberazione di Giunta Regionale n. 412 del 03-08-2015 e deliberazione del Consiglio Regionale n. 218 del 04.08.2015
PIANO TERRITORIALE PAESISTICO -AMBIENTALE	Regione Molise Servizio Beni Ambientali	DCR n. 253 del 01/10/97

Area Vasta n° 1		
PIANO TERRITORIALE PAESISTICO -AMBIENTALE Area Vasta n° 2	Regione Molise Servizio Beni Ambientali	DCR n. 92 del 16/04/98
PIANO TERRITORIALE PAESISTICO -AMBIENTALE Area Vasta n° 3	Regione Molise Servizio Beni Ambientali	DCR n. 254 del 01/10/97
PIANO TERRITORIALE PAESISTICO -AMBIENTALE Area Vasta n° 4	Regione Molise Servizio Beni Ambientali	DCR n. 94 del 16/04/98
PIANO TERRITORIALE PAESISTICO -AMBIENTALE Area Vasta n° 5	Regione Molise Servizio Beni Ambientali	DCR n. 106 del 07/04/99
PIANO TERRITORIALE PAESISTICO -AMBIENTALE Area Vasta n° 6	Regione Molise Servizio Beni Ambientali	DCR n. 93 del 16/04/98
PIANO TERRITORIALE PAESISTICO-AMBIENTALE Area Vasta n° 7	Regione Molise Servizio Beni Ambientali	DCR n. 107 del 07/04/99
PIANO TERRITORIALE PAESISTICO -AMBIENTALE Area Vasta n° 8	Regione Molise Servizio Beni Ambientali	DCR n. 255 del 01/10/97
PIANO TUTELA DELLE ACQUE	Regione Molise - Assessorato Ambiente	DCR n.386 del 25 novembre 2019 - Modifica del Piano di tutela delle Acque DCR n. 25 del febbraio 2018, approvazione Piano regionale di tutela delle acque e Piano nitrati della Regione Molise DGR n. 139/16, approvazione del Piano di Tutela delle Acque, in attuazione del Decreto Legislativo n. 152/06, art. 121
PIANO DI GESTIONE DELLE ACQUE (Direttiva Comunitaria 2000/60/CE, D.L.vo 152/06, L. 221/2015) CICLO 2021-2027	Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale	- Piano di Gestione Acque "I ciclo" (2009-2015) - redatto nel 2010, adottato in sede di Comitato Istituzionale del 24 febbraio 2010 ed approvato con D.P.C.M. del 10 aprile 2013 – Gazzetta Ufficiale n.160 del 10 luglio 2013; - il Piano di Gestione delle Acque - "II ciclo" (2015-2021) - redatto nel 2016 come aggiornamento del ciclo precedente, adottato in sede di Comitato Istituzionale del 3 marzo 2016 ed approvato con D.P.C.M. del 27 ottobre 2016 – Gazzetta Ufficiale n. 25 del 31 gennaio 2017 - Progetto di Piano di Gestione Acque III Ciclo (adottato nella seduta del 29/12/2020 della Conferenza Istituzionale Permanente), costituisce il II aggiornamento del Piano di Gestione Acque per il periodo di pianificazione 2021-2027, una prima individuazione delle linee di aggiornamento del Piano di Gestione delle Acque approvato nel 2016.
PGRA Piano di Gestione Rischio Alluvioni II ciclo 2016-2021	Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale	Conferenza Istituzionale Permanente (CIP) del 29/12/2020 adozione dell'aggiornamento del Progetto di Piano di Gestione Rischio Alluvioni relativo al II ciclo
PIANO NITRATI	Regione Molise – Assessorato Ambiente	DGR n. 337 del 07-10-2021 di modifica alla D.G.R. n. 196 del 2020, Aggiornamento Perimetrazione e Designazione delle nuove Zone, vulnerabili da Nitrati di origine agricola.

		DCR n. 25 del febbraio 2018, approvazione Piano regionale di tutela delle acque e Piano nitrati della Regione Molise
Piano Regionale Integrato per la qualità dell’Aria del Molise (P.R.I.A.MO.).	Regione Molise - Assessorato Ambiente	Delibera di Consiglio Regionale n.6 del 15 gennaio 2019, approvazione del Piano Regionale Integrato per la qualità dell’Aria del Molise (P.R.I.A.MO.).
PIANI DI GESTIONE DEI RELATIVI 61 SITI RICOMPRESI NELLA RETE NATURA 2000 DEL MOLISE	Regione Molise Assessorato all’Agricoltura e all’Ambiente	Decreto Ministeriale del 16 marzo 2017 (G.U. n°81 del 6/4/2017) il Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), in base ai Piani di Gestione approvati, ha designato 60 Zone Speciali di Conservazione (ZSC) nel territorio della Regione Molise DGR n.772/2015 di approvazione in via definitiva, dei 61 Piani di Gestione dei relativi siti Natura 2000, adottati con - DGR n°604/2015.
MISURE DI CONSERVAZIONE DEI RELATIVI 24 SITI RICOMPRESI NELLA RETE NATURA 2000 DEL MOLISE	Regione Molise Assessorato all’Agricoltura e all’Ambiente	Decreto Ministeriale del 28 dicembre 2018 (G.U. n°19 del 23/1/2019) ha designato altri 25 Zone Speciali di Conservazione DGR n.536 del 28/12/2017, approvazione Misure di Conservazione sito specifiche di 24 siti natura 2000
Piano Faunistico Venatorio Regionale	Regione Molise, Agricoltura	DCR 359/2016 - Piano Faunistico Venatorio Regionale del Molise 2016-2021. Approvazione
Piano Strategico regionale per lo Sviluppo del Turismo (PST)	Regione Molise, Agenzia regionale per lo Sviluppo del Molise (Sviluppo Italia Molise S.p.A.)	DCR n. 405 del 2 dicembre 2019

In un’ottica più ampia, infine, si rileva la presenza, per la Regione Molise, di uno strumento di indirizzo strategico, la *Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile*, quale strumento che definisce obiettivi di sostenibilità chiari e concreti, rispetto a cui tutti gli strumenti pianificatori e programmatori devono misurarsi nella propria formulazione ed attuazione, ai fini del raggiungimento dei traguardi europei attesi al 2030 e al 2050.

In linea generale si rileva una coerenza degli obiettivi specifici del PRT con i principali strumenti di pianificazione e di indirizzo di livello regionale: le scelte strategiche in cui si esprimono i suddetti obiettivi, delineano una transizione ecologica e una trasformazione digitale che salvaguardino il capitale produttivo, ma anche quello naturale, con particolare attenzione al tema dei cambiamenti climatici, della qualità dell’aria e dell’economia circolare, in coerenza con l’Agenda 2030, le politiche europee, e la Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile, rafforzandone l’approccio integrato e coordinato.

Complessivamente non si rilevano obiettivi e scelte strategiche non coerenti con gli obiettivi perseguiti dalle politiche regionali vigenti. Il giudizio di indifferenza attribuito ad alcuni obiettivi, infine, va riferito alla impossibilità, in questa fase, di estrapolare elementi di giudizio rispetto agli elementi che le qualificano;

ulteriori elementi potranno essere dedotti in fase di attuazione ed opportunamente presi in considerazione e valutati in fase di monitoraggio della VAS.

4. Analisi del contesto ambientale regionale.

La regione Molise è caratterizzata da un territorio dalla tipica morfologia montuoso-collinare in cui le aree a carattere sub-pianeggiante sono molto limitate. Queste ultime sono rappresentate essenzialmente da una serie di conche di origine tettono-carsica presenti all'interno dei rilievi montuosi carbonatici (es. la Piana di Campitello Matese) e dalle poche conche intramontane situate nel settore sud-occidentale del Molise (es. le conche di Boiano-Sepino, di Sessano e di Carpinone, le piane di Isernia e Venafro), oltre che dalle aree di pianura alluvionale sia intramontane che costiere dei maggiori corsi d'acqua.

Il territorio molisano si situa a quote comprese tra 0 m ed i 2241m s.l.m. della cima di Monte La Meta, posto al confine tra Abruzzo e Molise, lungo il suo confine occidentale, ed è proprio nel suo settore occidentale e sud-occidentale che si situano i maggiori rilievi montuosi, costituiti dai Monti del Matese, di Venafro, de Le Mainarde e dalla Montagnola di Frosolone.

Da sud-ovest verso nord-est, cioè spostandosi verso la costa adriatica, si assiste ad un decremento progressivo delle altitudini e si passa ad un paesaggio dominato da rilievi da alto a basso- collinari fino a terrazzati costieri che si raccordano in modo piuttosto dolce alla costa. Una fetta considerevole del territorio molisano, il 40,6 % ricade entro i 500 m di quota, ed è riferibile in buona parte ad un contesto di piana e di pianura, da costiera alluvionale ad intravalliva fino a intramontana. Altrettanto consistente nella loro estensione sono le aree localizzate tra 500 e 1000 m di quota, pari al 48,8 %, di cui ca., corrispondente ad un contesto di tipo collinare fino a montano, con le aree poste tra i 750 e 1000 m che raggiungono il 16,4%. Le aree poste a quote superiori ai 1000 sono piuttosto limitate, pari ad un totale del 10,7%, ma non per questo meno significative in quanto ospitano conformazioni geomorfologiche, sia relitte che attuali, e contesti naturalistici molto particolari.

L'analisi del contesto ambientale è stata sviluppata fornendo un quadro ampio e omnicomprensivo della situazione ambientale del Molise, articolata nei seguenti tematismi:

- Aria: caratteristiche climatiche e fattori climalteranti;
- Acqua: aspetti qualitativi;
- Suolo e sottosuolo: il consumo di suolo, dissesto idrogeologico, erosione, desertificazione e perdita di sostanza organica;
- Biodiversità: aree naturali protette e Rete Natura 2000;
- Patrimonio paesaggistico e culturale;
- Popolazione.

5. Analisi e valutazione degli effetti

La valutazione degli effetti ambientali delle priorità del PRT 2022-2031 rappresenta il passaggio più significativo legato alla stesura del Rapporto Ambientale.

La Direttiva 2001/42/CE sulla valutazione ambientale di determinati piani e programmi, nell'Allegato II definisce alcuni criteri di valutazione della significatività degli effetti, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi: - probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti, - carattere cumulativo degli effetti, - rischi per la salute umana o per l'ambiente (ad es. in caso di incidenti), - entità ed estensione nello spazio degli effetti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate), - valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata.

Tenendo presente che il PRT 2022-2031 è un piano strategico di interventi che risultano definibili a livello di dettaglio solo in fase attuativa, la valutazione dei potenziali effetti ambientali delle Azioni del Piano è stata condotta attraverso un approccio matriciale su due livelli (Obiettivi generali/specifici e azioni di piano) che costituisce uno strumento operativo rivolto a restituire in forma sintetica i risultati dei processi di analisi.

L'analisi è stata condotta su due livelli, il primo, rappresentato nella matrice di sotto, in cui gli obiettivi generali del PRT sono stati messi in relazione con le componenti ambientali, definite a partire da quanto richiesto dalla Direttiva VAS.

Tabella 5-1. Matrice della tipologia di effetti

	Effetto positivo potenzialmente rilevante		Effetto negativo potenzialmente rilevante
	Effetto positivo potenzialmente significativo		Effetto negativo potenzialmente significativo
	Effetto con esito incerto		Effetto atteso non significativo

	Clima, fattori clima alteranti	Atmosfera, qualità dell'aria	Rumore	Rifiuti	Acqua	Biodiversità paesaggi naturali	Suolo, sottosuolo	Benessere e popolazione umana	Paesaggio culturale, beni materiali
<i>Os1. ACCESSIBILITA'</i>									
<i>Os2. INTEGRAZIONE RETI E SERVIZI</i>									
<i>Os3. TRASPORTO COLLETTIVO/TRASPORTO PUBBLICO LOCALE</i>									
<i>Os4. MERCIE LOGISTICA</i>									
<i>Os5. SICUREZZA STRADALE</i>									
<i>Os6. ICT</i>									

La valutazione degli effetti ambientali di secondo livello è stata effettuata valutando se ogni azione del Piano contribuisse o meno al suo raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale, in caso affermativo l'effetto è stato considerato positivo nel caso contrario, negativo. Quando una **azione** non incide rispetto all'obiettivo specifico l'effetto si è considerato neutro mentre quando non si avevano sufficienti elementi per la valutazione si è definito un effetto indeterminato.

Il secondo passaggio, definita la natura dell'effetto, è stato quello di valutare se tale effetto fosse prodotto direttamente dall'attuazione dell'azione (effetto diretto) o se fosse originato come effetto collaterale (effetto indiretto).

La matrice di valutazione a seguito di questo passaggio ha l'aspetto della tabella esemplificativa che segue.

		Clima, fattori clima alteranti	Atmosfera, qualità dell' aria	Rumore	Rifiuti	Acqua	Biodiversità paesaggi naturali	Suolo, sottosuolo	Benessere e popolazione umana	Paesaggio culturale, beni materiali
Obiettivo specifico (OS)	Tipologie indicative di Azioni									
<i>Os1. ACCESSIBILITA'</i>	S1. definire una ipotesi di riorganizzazione del sistema di mobilità regionale: rappresentare uno scenario futuro ottimale di riferimento e, qualora possibile, soluzioni alternative;	+	+	=	=	=	=	=	+	+
	S2. prevedere un'organizzazione della mobilità regionale in termini di multi-modalità e intermodalità e, quindi, uno sviluppo equilibrato e integrato di tutte le modalità di trasporto;	+	+	=	=	=	=	=	+	+
	S3. contribuire a migliorare l'attrattività e la qualità del territorio;	+	+	=	=	=	+	=	=	++
	S4. supportare la connettività e la coesione territoriale, al fine preciso di ridurre il fenomeno di marginalizzazione;	=	=	=	=	=	=	=	+	+
	S5. promuovere la piena accessibilità alle reti e ai servizi di trasporto da parte di tutte le categorie di utenti attraverso la progressiva eliminazione delle barriere architettoniche;	=	=	=	=	=	=	=	+	+
<i>Os2. INTEGRAZIONE RETI E SERVIZI</i>	S6. realizzare una efficiente interconnessione fra le reti di rango regionale e quelle sovraregionali;	=	=	=	=	=	-	-	=	=

	S7. integrazione di un sistema multimodale dei trasporti che preveda interazione tra servizio su gomma, servizio ferroviario e il combinato strada- mare sia per il trasporto delle persone, in aderenza ai principi dell'approvando piano portuale;	+	=	=	=	=	=	=	++	+
<i>Os3. TRASPORTO COLLETTIVO/TRASPORTO PUBBLICO LOCALE</i>	S8. riorganizzare il trasporto pubblico locale su gomma, in raccordo con le prescrizioni comunitarie;	+	=	=	=	=	=	=	++	+
	S9. razionalizzazione dei servizi TPL nell'ottica della massima efficienza economica, riducendo le sovrapposizioni di percorsi e di orari; individuazione di possibili nodi di interscambio e, quindi, un sistema intermodale gomma-ferro	+	++	=	=	=	=	=	=	=
	S10. garantire opzioni di trasporto che permettano di accedere alle destinazioni e ai servizi chiave; valutare la possibilità di sperimentare e/o attivare soluzioni di trasporto flessibili e innovative (es. servizi di trasporto a chiamata);	+	+	=	=	=	=	=	+	+
	S11. considerare l'obiettivo di aumento della percentuale di cittadini trasportati con mezzi alternativi all'auto privata;	+	+	+	=	=	=	=	+	=
	S12. migliorare qualità e affidabilità dei servizi di trasporto pubblico regionale locale in ambito urbano ed extraurbano;	=	=	=	=	=	=	=	+	=
	S13. potenziare i servizi di trasporto collettivo, anche mediante politiche di incentivazione di rinnovamento del materiale rotabile;	+	+	+	-	=	=	=	=	=
	S14. prevedere interventi di velocizzazione delle linee ferroviarie (vedi elettrificazione della rete, riqualificazione di impianti tecnologici, interventi su ferrovie non interconnesse);	+	+	+	=	=	=	=	+	+
<i>Os4. MERCIE LOGISTICA</i>	S15. Promuovere e sviluppare la competitività dell'area portuale e retroportuale, anche mediante l'adozione delle misure temperate nella prima fase di attuazione del piano portuale;	=	=	=	=	-	=	=	=	+
	S16. sviluppare sinergie ed accordi strutturali di collaborazione con poli logistici nazionali;	=	=	=	=	=	=	=	=	=

	S17. promuovere la cooperazione tra tutti i soggetti a diverso titolo interessati (autorità portuali e marittime, gestori di reti di trasporto, vettori, operatori economici) per lo sviluppo e la gestione integrata della piattaforma logistica regionale;									
	S18. attivare forme di collaborazione con i comuni nell'ottica del miglioramento della crescita e dell'organizzazione dei servizi logistici;	=	=	=	=	=	=	=	=	=
	S19. integrazione di un sistema multimodale (benché di semplice cabotaggio) dei trasporti che preveda interazione tra servizio su gomma, servizio ferroviario e il combinato strada- mare in aderenza ai principi dell'approvando piano portuale di Termoli.	+	+	=	=	=	=	=	=	+
<i>Os5. SICUREZZA STRADALE</i>	S20. Fornire delle Linee Guida per gli enti locali al fine della redazione ed attuazione degli interventi finalizzati alla sicurezza stradale;	=	=	=	=	=	=	=	+	=
	S21. Promuovere e valutare interventi materiali riguardanti le infrastrutture che vadano ad eliminare i deficit e le inefficienze funzionali, al fine di assicurare l'accesso ai principali nodi di trasporto regionali e sovraregionali;	=	=	=	=	=	-	-	+	+
<i>Os6. ICT</i>	S22. Contemplare l'integrazione di strumenti ICT nella gestione e organizzazione della mobilità regionale, quindi prevedere anche il ricorso a sistemi di trasporto intelligenti (ITS – Intelligent Transportation System).	=	=	=	=	=	=	=	+	=
	S23. Informatizzare i servizi sull'utenza e sul monitoraggio della stessa, sulla gestione delle infrastrutture di trasporto e sul controllo del traffico.	=	=	=	=	=	=	=	+	=

5.1. Verifica del rispetto del principio “Non arrecare danno significativo” (DNSH)

Il Regolamento generale dei Fondi all’art. 9 sottolinea che “Gli obiettivi dei fondi sono perseguiti in linea con l’obiettivo di promuovere lo sviluppo sostenibile di cui all’articolo 11 TFUE, tenendo conto degli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite, dell’accordo di Parigi e del principio “non arrecare un danno significativo”. In riferimento al principio “non arrecare un danno significativo” (DNSH), la nota EGESIF_21-0025-00 27/09/2021 “COMMISSION EXPLANATORY NOTE” (di seguito Nota EGESIF) ha fornito alcuni elementi di chiarimento circa l’applicazione del principio nell’ambito della Politica di coesione.

Nella Nota EGESIF è chiarito come il principio vada interpretato nel contesto dell’Art. 17 del Regolamento sulla Tassonomia³⁰, che definisce ciò che rappresenta un “danno significativo” in relazione a sei obiettivi ambientali coperti dal Regolamento della Tassonomia:

1. un’attività è considerata arrecare danno significativo alla mitigazione del cambiamento climatico se determina un’emissione significativa di gas a effetto serra;
2. un’attività è considerata arrecare danno significativo all’adattamento se determina un incremento degli impatti attuali e futuri del clima, sull’attività stessa, sulla natura o sulle persone;
3. un’attività è considerata arrecare danno significativo all’uso sostenibile e alla protezione delle acque e delle risorse marine se compromette il buono stato o il buon potenziale ecologico dei corpi acquatici, incluse le acque superficiali e sotterranee o il buono stato delle acque marine;
4. un’attività è considerata arrecare danno significativo all’economia circolare, inclusa la prevenzione della produzione dei rifiuti e il riciclaggio se comporta significative inefficienze nell’uso dei materiali e nell’uso diretto o indiretto delle risorse naturali o se incrementa in modo significativo la produzione, termovalorizzazione o collocazione in discarica dei rifiuti o se la collocazione in discarica possa causare rischi ambientali significativi e a lungo termine;
5. un’attività è considerata arrecare danno significativo alla prevenzione e al controllo dell’inquinamento se determina un incremento significativo di emissioni in aria, acqua o nel suolo;
6. un’attività è considerata arrecare danno significativo alla protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi se è significativamente dannosa per le buone condizioni e la resilienza degli ecosistemi o dannoso per lo stato di conservazione delle specie e degli habitat, inclusi quelli di interesse comunitario.

Qualora si identifichi il rischio di una potenziale non conformità al principio, le azioni proposte devono essere modificate integrando opportune misure di mitigazione che dovranno essere attuate per prevenire il rischio di danno significativo rispetto a tutti i 6 obiettivi identificati dal Regolamento della Tassonomia. Qualora ciò non sia possibile, le Azioni devono essere escluse dal Piano.

Le azioni del presente PRT sono state valutate compatibili con il principio DNSH a seguito dell'analisi condotta coerentemente agli orientamenti tecnici della CE di cui alla Nota EGESIF 21-0025-00 del 27/09/2021 e alle indicazioni nazionali (Nota DPCOE, prot. 0009069-P del 07/12/2021).

5.2. Analisi e valutazione delle ragionevoli alternative.

Rispetto a uno scenario “senza intervento”, ovvero nel caso di non attuazione degli interventi previsti nella programmazione, è possibile affermare che, laddove le precedenti analisi hanno dimostrato come le azioni previste nell’ambito del PRT lascino prevedere pochi effetti negativi di limitata significatività ed ampiamente mitigabili sulle componenti ambientali, al contempo verrebbero invece a mancare gli effetti positivi significativi che le azioni del Piano potranno avere sull’ambiente in caso di realizzazione e sulla collettività.

6. Misure e criteri per il miglioramento della sostenibilità ambientale.

Sono definiti gli orientamenti per la sostenibilità che assumono carattere trasversale al PRT (criteri suggeriti per la successiva fase di definizione di progetti/interventi/attività):

- è raccomandata la minimizzazione del consumo di suolo
- per gli interventi più significativi (quali ad esempio il potenziamento dei nodi di interscambio o la realizzazione dei nuovi edifici previsti nelle Strategie delle Aree urbane) sia garantita la valutazione rispetto ai rischi climatici cronici e acuti;
- Analogamente, per evitare i potenziali effetti diretti o indiretti sulla biodiversità (Rete Ecologica, Rete Natura 2000), è raccomandato di evitare il consumo di suolo nelle aree sensibili, nelle aree della Rete Natura 2000;
- Orientare le azioni verso un basso impatto carbonico, in coerenza con gli obiettivi in materia;
- approccio complessivo alla circolarità nel caso in cui gli interventi generino la produzione di rifiuti;
- premiare il possesso di certificazioni volontarie di sostenibilità di processo o di prodotto;
- per tutti gli interventi promossi da soggetti pubblici, è richiamata l’applicazione dei Criteri Ambientali Minimi;

Fermo restando l’applicazione dei Piani di Gestione (PdG) di cui alla DGR 772/2015 e delle Misure di Conservazione (MdC) di cui alla DGR 536/2017, sono definite le seguenti misure da adottare limitatamente ai progetti/interventi/attività/azioni che ricadano all’interno dei perimetri dei Siti Natura 2000 (misure minime per la successiva fase di definizione di progetti/interventi/attività/azioni):

- non si realizzano trasformazioni di uso del suolo di habitat attuali o potenziali di cui all’elenco dell’Allegato I Direttiva 92/43/CEE;

- si provvede al recupero di eventuali aree dismesse e/o interessate da occupazioni temporanee in ragione di progetti/interventi/attività/azioni previsti dal Piano in esame;
- non si realizzano azioni che possano determinare perturbazione della fauna nei periodi critici del ciclo biologico;
- ove del caso si utilizzano esclusivamente specie vegetali autoctone del territorio regionale oppure tipiche della tradizione agrosilvopastorale regionale.

Il rispetto delle misure minima non esime dalla necessità dell'applicazione della DGR 304/2021 alla successiva fase di definizione di progetti/interventi/attività/azioni, ovvero alla necessità di definire applicazioni corrette, coerenti e idonee ai PdG, alle MdC al PAF e alla normativa relativa a Natura 2000.

7. Misure per il monitoraggio ambientale del PRT 2022/2031

Il Piano di Monitoraggio Ambientale ha come finalità la descrizione delle misure di monitoraggio, configurandosi come lo strumento con cui l’Autorità proponente garantisce **la valutazione degli effetti ambientali significativi del Piano e la valutazione del grado di raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientali definiti nel Rapporto Ambientale.**

Il monitoraggio segue tutte le fasi del Rapporto ambientale, aggiornandone: le previsioni, gli indicatori e il quadro normativo – programmatico, nonché valutando il grado di raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità, attraverso la progressiva “qualificazione” degli effetti indotti dall’attuazione del Piano.

Al fine di verificare in termini di sostenibilità le scelte del Piano si propongono due differenti tipologie di indicatori.

I primi derivano dalla volontà di verificare come le scelte del Piano Regionale dei Trasporti concorrano a conseguire gli obiettivi individuati come prioritari dalla Strategia Nazionale di Sviluppo Sostenibile.

La SNSvS definisce un pannello di indicatori, in collegamento con i SDGs (Sustainable Development Goals) dell’Agenda 2030, per ognuna delle cosiddette “5P” dello sviluppo sostenibile proposte dall’Agenda 2030: Persone, Pianeta, Prosperità, Pace e Partnership. Questa indicazione trova conferma nell’impostazione metodologica seguita per la VAS del PRT 2022/2031, nell’ambito della quale si è scelto di assumere la SNSvS e la SRSvS come sistema di obiettivi ambientali e socio-economici di riferimento per la valutazione.

Tali indicatori rappresentano una prima ipotesi e potranno essere modificati o integrati dalla governance del PRT, anche in relazione alla Strategia Regionale di Sviluppo Sostenibile.

La seconda categoria di indicatori consentirà di monitorare direttamente gli effetti dell’attuazione del PRT valutandone l’efficacia ambientale e sul sistema della mobilità. Attraverso, poi, la governance del PRT sarà possibile la loro modifica e implementazione, con l’obiettivo di delineare al meglio sia le performance del Piano che orientarne la parte attuativa. In particolare, anche i piani di monitoraggio delle singole opere, ove previsto, contribuiranno ad aggiornare il Piano Regionale dei Trasporti.