



Regione Basilicata

Valutazione ambientale

PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI

*ai sensi del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152
e successive modifiche ed integrazioni*

RAPPORTO AMBIENTALE

Settembre 2016

Redazione del Rapporto Ambientale

Autorità Procedente:

Ufficio Trasporti:

Donato ARCIERI

Carmela CIANCIARULO

Ufficio Autorità Ambientale:

Giuseppe GILIBERTI

Venera LOCICERO

INDICE

1. INTRODUZIONE	4
2. LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA.....	5
2.1 IL QUADRO DI RIFERIMENTO	5
2.2 FUNZIONI E CONTENUTI.....	6
3. CONSULTAZIONI	9
3.1 CONSULTAZIONE PRELIMINARE	9
3.2 CONSULTAZIONE E PARTECIPAZIONE SUL RAPPORTO AMBIENTALE	12
4. INQUADRAMENTO DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI.....	14
4.1 CONTENUTI E OBIETTIVI PRINCIPALI DEL PRT	15
5. ANALISI DEL CONTESTO AMBIENTALE DI RIFERIMENTO	48
5.1 INTRODUZIONE.....	48
5.2 ASPETTI PERTINENTI DELLO STATO ATTUALE DELL'AMBIENTE	48
5.3 PROBABILE EVOLUZIONE IN ASSENZA DI PRT.....	78
5.4 CRITICITÀ AMBIENTALI DEL PRT	79
6. ANALISI DI COERENZA AMBIENTALE.....	80
6.1 OBIETTIVI DI PROTEZIONE AMBIENTALE PERTINENTI AL PRT	80
6.2 OBIETTIVI PER LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA.....	96
6.3 ANALISI DI COERENZA AMBIENTALE ESTERNA DEL PRT	98
6.4 ANALISI DI COERENZA AMBIENTALE INTERNA DEL PRT	102
7. POSSIBILI EFFETTI SIGNIFICATIVI SULL'AMBIENTE DEL PRT.....	111
7.1 LA METODOLOGIA DI VALUTAZIONE	111
7.2 GLI EFFETTI SULL'AMBIENTE DEL PRT	112
7.3 POTENZIALI EFFETTI CUMULATIVI.....	114
8. MISURE DI MIGLIORAMENTO E MITIGAZIONE.....	117
9. INCIDENZA SUI SITI NATURA 2000.....	119
10. ALTERNATIVE DI PROGRAMMA.....	120
10.1 DEFINIZIONE DELLE ALTERNATIVE	120
10.2 VALUTAZIONE DELLE ALTERNATIVE E SINTESI DELLA SCELTA.....	120
11. MONITORAGGIO	121

1. INTRODUZIONE

Il presente Rapporto Ambientale è stato predisposto nell'ambito del processo di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del Piano regionale dei Trasporti (PRT), ai sensi delle disposizioni previste nella Parte seconda del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e successive modifiche ed integrazioni ed in conformità con l'Allegato VI alla parte seconda del suddetto Decreto che costituisce recepimento ed attuazione della Direttiva 2001/42/CE¹.

Considerato che il PRT, per la sua stessa natura, rientra certamente nell'ambito di applicazione della normativa in materia di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) si è reso necessario avviare tale procedura. L'ufficio Autorità Ambientale è stata individuata quale struttura regionale idonea a supportare l'autorità procedente, l'Ufficio Trasporti del Dipartimento Infrastrutture e Mobilità, nello svolgimento della VAS che costituisce parte integrante del procedimento di adozione e approvazione del Piano.

L'Obiettivo generale dell'applicazione della procedura di valutazione ambientale al PRT è garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto della sua elaborazione, adozione e approvazione (Art. 4 comma 4, lettera a del D.Lgs. 152/06).

Conformemente alle disposizioni previste dalla normativa VAS, la Valutazione Ambientale Strategica si configura come una procedura interconnessa e strutturalmente collegata con la stesura del Piano.

I contenuti del presente Rapporto Ambientale rispecchiano quanto previsto dalla normativa vigente. In adempimento all'art. 13, comma 1 del D.Lgs. 152/06, la portata e il livello delle informazioni incluse in questo Rapporto Ambientale sono state definite in base a quanto emerso nella fase di consultazione preliminare dell'Autorità competente e degli altri soggetti competenti in materia ambientale, effettuata attraverso la stesura del Rapporto Ambientale Preliminare o Rapporto di scoping.

Il Rapporto Ambientale costituisce l'elemento centrale della valutazione ambientale del PRT, su cui l'autorità competente per la VAS è tenuta ad esprimere un parere motivato circa la validità della proposta di programma.

Esso fornisce le indicazioni utili a comprendere i possibili effetti ambientali dovuti all'attuazione del Piano rendendo trasparente e ripercorribile il processo decisionale e mettendo a disposizione una base di conoscenza comune condivisa ed accessibile da parte di chiunque e come tale costituisce il documento di base per la consultazione dei soggetti competenti in materia ambientale e del pubblico ai sensi dell'articolo 14 del D.Lgs. 152/06.

¹ Direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2001, concernente la valutazione degli impatti di determinati piani e programmi sull'ambiente;

D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, *Norme in materia ambientale*, successivamente corretto ed integrato dal D.Lgs. 16 gennaio 2008 n. 4, *Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale*

D.Lgs. 29 giugno 2010 n. 128, *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*

2. LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

2.1 IL QUADRO DI RIFERIMENTO

La *Valutazione Ambientale Strategica* (VAS) è un processo sistematico di valutazione delle conseguenze ambientali di determinati piani e programmi, finalizzato ad assicurare che queste vengano incluse in modo completo e considerate in modo appropriato (alla pari degli elementi economici e sociali) all'interno dei modelli di "sviluppo sostenibile", a partire dalle prime fasi del processo decisionale.

Con la Direttiva CE 42/2001 del Parlamento e del Consiglio Europeo, concernente appunto la valutazione degli effetti di piani e programmi, viene codificata, a livello europeo, la Valutazione Ambientale Strategica, uno strumento il cui scopo è quello di determinare, durante la fase di programmazione e nel corso del suo iter procedurale, gli effetti ambientali significativi che gli interventi previsti sono in grado di provocare sul territorio. Tale direttiva è stata recepita a livello nazionale nel D.Lgs. 152/2006 che nel corso degli anni ha subito diverse modifiche.

A livello regionale non si è proceduto ad approvare alcun atto di indirizzo e/o operativo in materia di VAS, previsto entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore del D.Lgs. 152/2006, come modificato dal D.Lgs. 128/2010; pertanto, ai sensi dell'art. 35 dello stesso D.Lgs., trovano diretta applicazione le disposizioni del D.Lgs. 152/2006.

Il PRT rientra nell'ambito di applicazione della normativa in materia di Valutazione Ambientale Strategica.

La stretta relazione tra VAS e pianificazione determina un ripensamento complessivo dei modelli di pianificazione dell'azione pubblica: l'accento viene posto, a partire da questo momento, sulla coerenza e sulla integrazione esistente tra il complesso delle politiche e degli interventi programmati dagli Enti Pubblici.

Nello specifico, l'attività di valutazione ambientale del PRT, che costituisce un piano di carattere strategico a livello regionale, si concentrerà sulla definizione dei principali attributi di sostenibilità, quali:

- ✚ il livello di coerenza con le norme ed i riferimenti anche internazionali in materia di pianificazione e sostenibilità;
- ✚ il livello di integrazione dei criteri di sostenibilità (coesione tra aspetti economici, sociali ed ambientali);
- ✚ il livello di consenso: il massimo consenso, vale a dire l'accordo fra gli interessi economici, sociali ed ambientali condizionati dal PRT, rappresenta il massimo livello di sostenibilità nelle condizioni date.

In sintesi, il significato chiave della VAS del PRT sarà costituito dalla sua capacità di integrare e rendere coerente l'intero processo di pianificazione orientandolo verso la sostenibilità.

La VAS quindi è uno strumento di aiuto alla decisione (DSS-Decision Support System) più che un processo decisionale in se stesso e come tale “permea” il Piano e ne diventa elemento costruttivo, gestionale e di monitoraggio.

Fra gli elementi strategici per conseguire tale finalità rivestono una particolare importanza:

- ✚ l’integrazione delle tematiche ambientali nelle politiche economiche e settoriali **sin dalla prime fasi** dei processi decisionali;
- ✚ la **partecipazione** del pubblico al processo decisionale, ai sensi della Direttiva 2003/35/CE del Parlamento europeo e del Consiglio;
- ✚ l'**accesso** del pubblico all'informazione ambientale, ai sensi della Direttiva 2003/4/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio

In questo quadro la Valutazione Ambientale Strategica contribuisce a consolidare la coerenza di piani e programmi con gli obiettivi strategici, ad incrementare la razionalità delle decisioni ed a favorire iter trasparenti e partecipativi.

2.2 FUNZIONI E CONTENUTI

I soggetti interessati al procedimento di VAS del Piano, ai sensi del D.Lgs 152/06, sono:

- L’Ufficio Trasporti del Dipartimento Ambiente e Territorio, Infrastrutture, Opere Pubbliche e Trasporti, cui compete l’elaborazione del PRT, è **Autorità Procedente**.
- L’Ufficio Compatibilità Ambientale del Dipartimento Ambiente e Territorio, cui compete l’elaborazione del parere motivato, è **Autorità Competente**.
- L’Ufficio **Autorità Ambientale**, in quanto organismo preposto a garantire l’attuazione del principio dello sviluppo sostenibile, supporta l’autorità procedente in ogni fase del processo di VAS.
- I **Soggetti competenti in materia ambientale** sono 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 PRT.

L’applicazione delle disposizioni in materia di VAS ad un qualsiasi piano o programma prevede una serie di tappe procedurali che devono essere inserite organicamente nell’iter ordinario della programmazione nelle diverse fasi di redazione, adozione ed approvazione.

La VAS deve essere effettuata durante la preparazione del Piano e deve essere “completata” prima della sua adozione.

Dal punto di vista procedurale la VAS è caratterizzata dalle seguenti fasi e attività:

- ✚ **Scoping**: il termine identifica un’analisi preliminare con finalità di definire i riferimenti concettuali e operativi attraverso i quali si procederà poi alla fase di valutazione ambientale. In particolare durante la fase di scoping viene valutato quali siano le fonti di informazioni e dati per la realizzazione del rapporto

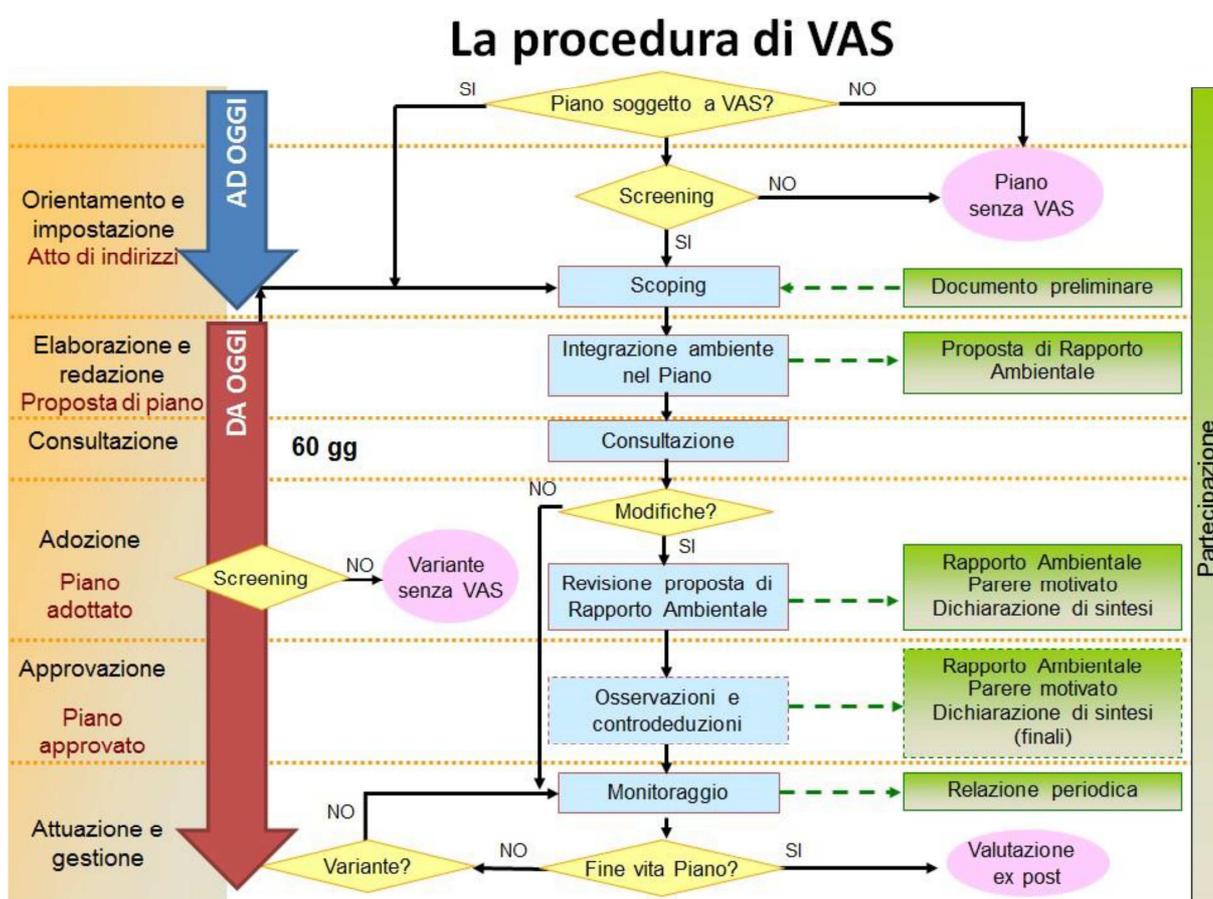
ambientale. Inoltre in questa fase si procede alla definizione delle autorità da coinvolgere che abbiano specifiche competenze in materia ambientale, e del pubblico che subisce o può subire gli effetti delle procedure decisionali o che ha un interesse in tali procedure.

- ✚ **Consultazioni preliminari:** le consultazioni preliminari hanno lo scopo di consentire l'acquisizione di elementi informativi, contributi, prime valutazioni e riferimenti ambientali, utili a definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel rapporto ambientale.
- ✚ **Elaborazione del rapporto ambientale e della proposta di programma:** il Rapporto Ambientale è il documento attraverso il quale debbono essere individuati, descritti e valutati gli effetti significativi che l'attuazione del Piano può determinare sull'ambiente, nonché le ragionevoli alternative che possono adottarsi in considerazione degli obiettivi e dell'ambito territoriale interessato dal Programma stesso. Nello specifico le analisi da svolgere sono finalizzate a:
 - definizione del contesto ambientale di riferimento,
 - analisi di coerenza del Piano,
 - proposta di possibili alternative,
 - analisi dettagliata degli effetti diretti e indiretti del Piano sull'ambiente regionale e globale,
 - definizione delle misure correttive da introdurre per limitare o eliminare gli effetti negativi del Piano sull'ambiente,
 - definizione delle misure di monitoraggio previste in fase di attuazione del programma,
 - una sintesi non tecnica delle attività realizzate e dei principali risultati conseguiti.
- ✚ **Svolgimento delle consultazioni del pubblico:** la consultazione è una fase importante della procedura VAS. Il suo obiettivo è duplice: da un lato informare il pubblico sugli effetti ambientali del Piano e, dall'altro raccogliere, presso un pubblico più ampio, eventuali elementi metodologici aggiuntivi e/o suggerimenti di modifiche del Piano in modo da ottimizzare l'impatto ambientale del Piano stesso.
- ✚ **Valutazione della proposta di Piano, del Rapporto ambientale e della Sintesi non tecnica attraverso l'espressione del parere motivato dell'autorità competente:** in tale fase l'autorità competente, ricevute le osservazioni e i contributi da parte dell'autorità precedente, pervenuti durante la fase della consultazione pubblica, esprime il parere motivato.
- ✚ **Decisione:** in tale fase l'autorità precedente provvede a trasmettere all'organo competente, per l'adozione o l'approvazione, il Piano, il parere motivato e tutta la documentazione acquisita nell'ambito della consultazione. L'organo competente, con apposito atto, adotta/approva il Piano.
- ✚ **Informazione sulla decisione:** in tale fase l'atto di adozione/approvazione del nuovo Piano viene pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Basilicata con

l'indicazione della sede ove possa prendersi visione del Piano e di tutta la documentazione oggetto dell'istruttoria.

- Monitoraggio:** il monitoraggio ha lo scopo di assicurare il controllo degli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione del Piano nonché la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati, così da individuare tempestivamente gli impatti negativi imprevisi e adottare le opportune misure correttive. Le attività di monitoraggio previste costituiscono parte integrante del Rapporto Ambientale. Esse comprendono il controllo degli indicatori preventivamente selezionati, con riferimento specifico sia agli obiettivi del Piano ed alle azioni in esso previste, sia agli impatti significativi ed alle situazioni di criticità ambientale individuate nel Rapporto Ambientale. E' opportuno precisare che la corretta applicazione delle disposizioni normative precedentemente esaminate richiede la presenza di alcuni elementi fondamentali, trasversali a tutte le fasi procedurali, quali: la trasparenza delle decisioni, la ripercorribilità del processo e la disponibilità di una base di conoscenza comune condivisa ed accessibile da parte di chiunque.

Schema della procedura VAS



3. CONSULTAZIONI

3.1 CONSULTAZIONE PRELIMINARE

Le disposizioni prevedono, per i piani e programmi assoggettati alla valutazione ambientale strategica, che l'autorità procedente entri in consultazione, sin dai momenti preliminari dell'attività di elaborazione di piani e programmi, con l'autorità competente e gli altri soggetti competenti in materia ambientale, al fine di definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel rapporto ambientale; tale consultazione deve basarsi su un rapporto preliminare sui possibili impatti ambientali significativi dovuti all'attuazione del piano o programma (art. 13 comma 2 del D.Lgs. 152/06).

3.1.1. MODALITÀ DI SVOLGIMENTO DELLA CONSULTAZIONE PRELIMINARE

Per conformarsi a quanto previsto dalle disposizioni l'autorità procedente, su proposta dell'Ufficio Autorità Ambientale, ha trasmesso all'autorità competente il Rapporto Ambientale Preliminare (Nota n. 138753 del 02.07.2015); tale documento di scoping forniva informazioni relative all'approccio metodologico, all'individuazione delle tematiche ambientali specifiche necessarie ad una corretta analisi del contesto di riferimento del Programma e alle fonti informative da dovere adottare per elaborare il Rapporto Ambientale ed aveva il compito di avviare formalmente il processo di VAS, di impostare le verifiche di coerenza degli obiettivi di piano con gli obiettivi di protezione ambientale di livello nazionale e sopranazionale e con gli altri strumenti programmatici, di individuare gli obiettivi di sostenibilità ambientale pertinenti con il Piano.

Sulla base del Rapporto Ambientale Preliminare l'autorità procedente e l'autorità competente hanno provveduto, nel corso di una riunione tenutasi in data 30.07.2015, ad individuare i soggetti competenti in materia ambientale, così come definiti dall'articolo 5 comma 1 lettera s del Decreto, con cui definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale.

I soggetti competenti in materia ambientale individuati sono:

-  Dipartimento Ambiente Territorio, Infrastrutture, Opere Pubbliche e Trasporti:
 - *Ufficio Urbanistica e Tutela del Paesaggio;*
 - *Ufficio Parchi, Biodiversità e Tutela della Natura;*
 - *Ufficio Prevenzione e Controllo Ambientale;*
 - *Ufficio Ciclo delle Acque;*
 - *Ufficio Infrastrutture*
-  Dipartimento Presidenza:
 - *Ufficio Geologico;*
-  Autorità di Bacino Interregionale della Basilicata;
-  Autorità di Bacino Regionale Campania Sud ed Interregionale del Bacino Idrografico del Fiume Sele;
-  Autorità di Bacino della Puglia;

- 🇮🇹 Autorità di Bacino della Calabria;
- 🇮🇹 ARPAB;
- 🇮🇹 Direzione regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Basilicata:
 - *Soprintendenza Archeologica della Basilicata;*
 - *Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio della Basilicata;*
- 🇮🇹 Corpo Forestale dello Stato:
 - *Coordinamento Provinciale di Potenza;*
 - *Coordinamento Provinciale di Matera;*
 - *Coordinamento Territoriale per l'Ambiente di Moliterno (PZ);*
 - *Coordinamento Territoriale per l'Ambiente di Rotonda (PZ);*
 - *Ufficio Biodiversità;*
- 🇮🇹 Ente Parco Nazionale del Pollino;
- 🇮🇹 Ente Parco Nazionale dell'Appennino Lucano - Val d'Agri - Lagonegrese;
- 🇮🇹 Ente Parco Regionale Archeologico Storico Naturale delle Chiese Rupestri del Materano;
- 🇮🇹 Ente Parco Regionale Gallipoli Cognato - Piccole Dolomiti Lucane;
- 🇮🇹 Provincia di Potenza - Settore Ambiente;
- 🇮🇹 Provincia di Matera - Settore Ambiente;
- 🇮🇹 Tutti i Comuni della Provincia di Potenza;
- 🇮🇹 Tutti i Comuni della Provincia di Matera;
- 🇮🇹 Regione Campania - Settore Tutela dell'Ambiente;
- 🇮🇹 Provincia di Avellino;
- 🇮🇹 Comune di Monteverde (AV);
- 🇮🇹 Comune di Aquilonia (AV);
- 🇮🇹 Comune di Calitri (AV);
- 🇮🇹 Comune di Cairano (AV);
- 🇮🇹 Comune di Sant'Andrea di Conza (AV);
- 🇮🇹 Comune di Conza della Campania (AV);
- 🇮🇹 Provincia di Salerno;
- 🇮🇹 Comune di Castelnuovo di Conza (SA);
- 🇮🇹 Comune di Santomenna (SA);
- 🇮🇹 Comune di Laviano (SA);
- 🇮🇹 Comune di Colliano (SA);
- 🇮🇹 Comune di San Gregorio Magno (SA);
- 🇮🇹 Comune di Ricigliano (SA);
- 🇮🇹 Comune di Romagnano al Monte (SA);

-  Comune di Salvitelle (SA);
-  Comune di Caggiano (SA);
-  Comune di Polla (SA);
-  Comune di Atena Lucana (SA);
-  Comune di Sala Consilina (SA);
-  Comune di Padula (SA);
-  Comune di Montesano S/M (SA);
-  Comune di Casalbuono (SA);
-  Comune di Casaletto Spartano (SA);
-  Comune di Tortorella (SA);
-  Comune di Sapri (SA);
-  Regione Puglia- Servizio Ecologia;
-  Provincia di Foggia - Settore Ambiente;
-  Comune di Rocchetta Sant'Antonio (FG);
-  Comune di Candela (FG);
-  Comune di Ascoli Satriano (FG);
-  Comune di Cerignola (FG);
-  Provincia di Barletta-Andria-Trani - Settore Ambiente, Energia, Aree Protette;
-  Comune di Minervino Murge (BT);
-  Comune di Cerignola (BT);
-  Provincia di Bari - Servizio Ambiente;
-  Comune di Poggiorsini (BA);
-  Comune di Gravina in Puglia (BA);
-  Comune di Altamura (BA);
-  Comune di Santeramo in Colle (BA);
-  Provincia di Taranto - Servizio Programmazione e Pianificazione del Territorio;
-  Comune di Laterza (TA);
-  Comune di Ginosa (TA);
-  Regione Calabria - Politiche dell'Ambiente;
-  Provincia di Cosenza - Settore Ambiente e Demanio Idrico;
-  Comune di Rocca Imperiale (CS);
-  Comune di Canna (CS);
-  Comune di Nocera (CS);
-  Comune di Oriolo (CS);
-  Comune di Castroregio (CS);

-  Comune di Alessandria del Carretto (CS);
-  Comune di San Lorenzo Bellizzi (CS);
-  Comune di Cerchiara di Calabria (CS);
-  Comune di Castrovillari (CS);
-  Comune di Morano Calabro (CS);
-  Comune di Mormanno (CS);
-  Comune di Laino Castello (CS);
-  Comune di Laino Borgo (CS);
-  Comune di Tortora (CS).

L'autorità competente in data 30.07.2015 ha provveduto alla pubblicazione del Rapporto Ambientale Preliminare sul sito web regionale per la consultazione da parte dei soggetti sopra elencati; agli stessi è stato chiesto un contributo al fine di definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da inserire nel Rapporto Ambientale definitivo.

Con nota Prot. 0198822/19AB del 28.09.2015 l'autorità competente ha comunicato all'autorità procedente la conclusione della fase preliminare del procedimento inerente la definizione della portata e del livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale ed ha trasmesso i contributi pervenuti da parte dei soggetti competenti in materia ambientale.

3.1.2. ESITI DELLA CONSULTAZIONE PRELIMINARE

A conclusione del periodo di tempo stabilito per le consultazioni, tra i soggetti competenti in materia ambientale, individuati e consultati, ha provveduto a presentare il proprio parere:

- la Provincia di Potenza che, con nota Prot. 33126 del 17.09.2015, ha espresso parere favorevole sul Rapporto preliminare confermando la validità dell'impostazione metodologica che l'Ufficio Autorità Ambientale, a supporto dell'autorità procedente, ha inteso dare alla stesura definitiva del Rapporto Ambientale;

In generale le considerazioni pervenute hanno confermato la validità dell'impostazione del documento oggetto di consultazione, dando alcune indicazioni per la stesura del Rapporto Ambientale e in particolare per garantire la coerenza esterna del Piano rispetto agli altri strumenti di pianificazione e programmazione vigenti sul territorio, che in ogni caso sono state prese in considerazione nel prosieguo del lavoro.

3.2 CONSULTAZIONE E PARTECIPAZIONE SUL RAPPORTO AMBIENTALE

L'articolo 13 comma 5 del D.Lgs. 152/06 stabilisce che *“la proposta di piano o di programma è comunicata, anche secondo modalità concordate, all'autorità competente. La comunicazione comprende il rapporto ambientale e una sintesi non tecnica dello stesso.*

(...)

La proposta di piano o programma ed il rapporto ambientale sono altresì messi a disposizione dei soggetti competenti in materia ambientale e del pubblico interessato affinché questi abbiano l'opportunità di esprimersi”.

Inoltre, l'articolo 14 prevede *“la pubblicazione di un avviso nel Bollettino Ufficiale della regione o provincia autonoma interessata”.*

Per ottemperare alle suddette disposizioni, l'autorità competente e l'autorità procedente metteranno a disposizione del pubblico, mediante il deposito presso i propri uffici e la pubblicazione sul sito web istituzionale della Regione Basilicata:

-  la proposta di Piano dei Trasporti;
-  il Rapporto Ambientale;
-  la sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale;
-  l'indicazione delle sedi dove è possibile consultare la sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale.

Entro il termine di sessanta giorni dalla pubblicazione dell'avviso di cui sopra, chiunque potrà prendere visione della proposta di Piano e del relativo Rapporto Ambientale e presentare proprie osservazioni, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi.

Al termine della consultazione pubblica, l'autorità competente emette il parere motivato tenuto conto degli esiti delle consultazioni.

In questa fase vengono predisposti i documenti definitivi, contenenti l'eventuale revisione delle parti precedentemente elaborate alla luce del parere motivato e coerentemente ad esso.

4. INQUADRAMENTO DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI

Piano dei Trasporti di Bacino. In particolare, al Capo, I, art. 1, comma 3, si stabilisce che al fine di definire il riassetto e il conseguente affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale (TPL), organizzati rispettivamente in rete dei servizi ferroviari, rete dei servizi automobilistici extraurbani e rete dei servizi automobilistici comunali, nel bacino territoriale unico regionale, secondo principi di intermodalità ferro-gomma, con riferimento anche ai servizi di adduzione agli scali ferroviari, di integrazione delle reti, di integrazione dei servizi ed integrazione tariffaria, la Regione con l'obiettivo di rendere efficiente il sistema procede con la rideterminazione del livello dei servizi minimi di cui rispettivamente agli articoli 8, 9 e 11 della L.R. n. 22/1998 e s.m.i.

Il Piano Regionale dei Trasporti interessa l'intero territorio regionale ed ha validità decennale, pertanto è riferito all'arco temporale 2016 - 2026.

L'obiettivo strategico del PRT è la costruzione di un "Sistema di Trasporto Regionale", attraverso l'adozione di azioni decisive e mirate ad affermare un diverso approccio culturale alla mobilità, una pianificazione integrata di infrastrutture e servizi ed un generale innalzamento del livello complessivo degli interventi regionali nel settore.

L'obiettivo è anche quello di rafforzare il ruolo del trasporto pubblico, ottimizzare il servizio regionale offerto, promuovere strategie di riequilibrio modale (mobilità su ferro, intermodalità ed interconnessione delle reti di trasporto – gomma extraurbana ed urbana, gomma e ferro, etc.) al fine di disincentivare l'utilizzo del mezzo privato, a vantaggio del sistema ambientale.

Il Piano Regionale dei Trasporti in via di adozione è articolato incrociando tre dimensioni territoriali, euro-nazionale, trans-regionale e regionale, con le tematiche (infrastrutture, servizi e politiche-azioni) proprie di ciascuna modalità di trasporto e, ovviamente, anche degli aspetti multimodali. Nella seguente tabella si riportano gli **obiettivi sistemici** del PRT distinti per ambiti e perfettamente concordanti con quelli già previsti dal documento "Piano Regionale dei Trasporti - LINEE STRATEGICHE E PROGRAMMATICHE" che ha rappresentato il primo passo per l'avvio del nuovo Piano Regionale dei Trasporti e sulla scorta del quale è stata avviata la procedura di Valutazione Ambientale Strategica.

	INFRASTRUTTURE	SERVIZI	POLITICHE-AZIONI
AMBITO EURO-NAZIONALE	Integrare la Basilicata nel sistema delle reti EU e nazionali per il trasporto di passeggeri e merci		
AMBITO TRANS-REGIONALE	Consolidare il ruolo della regione Basilicata di cerniera e di promotrice di integrazioni interregionali tra i territori dell'Italia meridionale		
AMBITI REGIONALI E RETI DI CITTÀ	Mettere a punto un sistema multimodale che garantisca adeguati e sostenibili livelli di mobilità supportando la coesione interna e il riequilibrio territoriale		

Questa impostazione, pur riconoscendo l'intima connessione e la trasversalità di molti argomenti, è utile per cogliere la portata di alcuni interventi alle diverse scale territoriali.

La scelta discende anche dal riconoscimento delle peculiarità dei contesti da servire in ambito regionale: una rete tutt'altro che indifferenziata che deve interpretare le specificità di ciascun territorio per dare risposte adeguate in termini di infrastrutture, servizi e politiche-azioni alla domanda generata, sia essa espressione di poli urbani di rango sovraregionale o di aree a bassissima densità abitativa. La differenziazione significa, in questo senso, non penalizzare alcuni territori rispetto ad altri, ma favorire la coesione territoriale e l'inclusione sociale, con un'offerta di trasporto che, avendo come vincolo l'ottimizzazione delle risorse, si ponga l'obiettivo primario di contrastare lo spopolamento delle aree più svantaggiate e marginali.

4.1 CONTENUTI E OBIETTIVI PRINCIPALI DEL PRT

La Regione Basilicata, a valle dell'analisi di contesto territoriale e di un quadro di riferimento programmatico-progettuale ben definito, nell'aggiornare il Piano Regionale dei Trasporti ha delineato la propria strategia in materia di trasporti, identificando le azioni, politiche, che intende porre in essere nel periodo 2016-2026.

Come già detto nel Rapporto Ambientale Preliminare genericamente i contenuti essenziali del Piano Regionale dei Trasporti possono essere riassunti nelle seguenti attività:

- ▣ indicazione delle linee programmatiche della Regione nel settore dei trasporti, propedeutiche alla definizione del piano di bacino regionale;
- ▣ linee generali per l'assetto della rete infrastrutturale e dei servizi di trasporto pubblico;
- ▣ indirizzi per la pianificazione dei trasporti locali, compresi quelli per il trasporto di persone con ridotte capacità motorie;

- ✚ linee generali di politica tariffaria e di determinazione del costo dei servizi, tendenti all'integrazione modale e tariffaria;
- ✚ criteri per il coordinamento e la razionalizzazione degli interventi finanziari nel settore dei trasporti.

Gli **obiettivi settoriali generali** del nuovo PRT per la Basilicata si possono brevemente sintetizzare in:

- ✚ Migliorare i collegamenti multimodali con i nodi della rete Core;
- ✚ Migliorare i collegamenti nelle aree transregionali in modo da promuovere per la Regione Basilicata il ruolo di territorio cerniera;
- ✚ Realizzare una rete integrata di infrastrutture e servizi ferro-stradali in ambito regionale in grado di sostenere lo sviluppo, la coesione interna e contrastare lo spopolamento delle aree interne a rischio marginalizzazione;
- ✚ Promuovere soluzioni di trasporto collettivo innovative e competitive con l'auto privata per contribuire a reinternalizzare i costi esterni del trasporto (incidentalità, inquinamento, congestione del traffico, degrado accelerato delle infrastrutture);
- ✚ Promuovere l'intermodalità e la logistica nel trasporto merci;
- ✚ Promuovere l'introduzione di sistemi ITS per l'infomobilità e lo sfruttamento ottimale della capacità stradale.

Per maggiori approfondimenti e dettagli si rimanda agli elaborati del PRT.

È importante sottolineare che alla definizione dell'impianto progettuale del PRT da attuarsi entro il 2026, denominato "scenario di progetto PRT 2026" e oggetto di Valutazione Ambientale Strategica, concorrono:

- ✚ gli interventi già programmati e finanziati che saranno completati entro il periodo di validità del PRT;
- ✚ gli interventi già programmati che, pur non essendo finanziati, sono pienamente coerenti con gli obiettivi e le strategie del PRT e pertanto sono da considerarsi prioritari;
- ✚ gli interventi di nuova previsione individuati nell'ambito della redazione del PRT e considerati prioritari al fine di conseguire gli obiettivi del PRT entro il suo periodo validità.

4.1.1. RIEPILOGO DEGLI INTERVENTI PROGETTUALI CONTENUTI NEL PRT

In questa sezione sono riepilogati tutti gli interventi contenuti nel PRT. Ciascun intervento è identificato da uno specifico codice attraverso il quale è possibile localizzare il medesimo intervento sulla tavola del quadro sinottico degli interventi allegata alla documentazione di Piano.

Nella tabella seguente si esplicitano le codifiche adottate.

CODIFICA		
Codici	a= trasporto aereo	s= viabilità
	c=mobilità ciclistica	TP=Trasporto Pubblico generico
	e=mobilità elettrica	TP/f=Trasporto Pubblico ferroviario
	f= ferrovia	TP/b=Trasporto Pubblico automobilistico
	i= intermodalità pax	TP/c=Trasporto Pubblico integrato con la mobilità ciclistica
	l= logistica intermodalità merci	
Numerazione	1xxx= Interventi nel territorio o a prevalente servizio della Provincia di Potenza	2xxx= Interventi nel territorio o a prevalente servizio della Provincia di Matera

Nella tabella successiva sono elencati gli interventi di Piano e nell'ultima colonna della stessa è riportata un'indicazione della data entro cui il singolo intervento si presume possa entrare in funzione. Gli interventi di "lungo periodo", messi in evidenza nella tabella sottostante, sono quelli che, pur contemplati dal Piano, non sono previsti entro l'orizzonte temporale di validità e che, come tali, esulano dalla procedura di VAS che viene effettuata sullo scenario di Piano.

Codice intervento	Descrizione sintetica dell'intervento	Scenario
f1001	Realizzazione di interventi di velocizzazione sulla linea Battipaglia – Potenza – Ferrandina – Metaponto: introduzione rango «C» e attrezzaggio per l'ingresso contemporaneo dei treni nelle stazioni di incrocio sistematico (da modello di esercizio)	Progetto 2021
f1002	Realizzazione del potenziamento e della velocizzazione della linea Battipaglia –Potenza-Metaponto secondo un progetto sviluppabile per fasi e lotti funzionali-funzionanti i nelle tratte a maggiore intensità di traffico e/o che necessitano di interventi di manutenzione straordinaria delle opere d'arte e dell'infrastruttura	Progetto 2026
f1003	Istanza per la realizzazione di una stazione AV di area vasta ad Elevata accessibilità a Battipaglia nel quadro del progetto di velocizzazione della linea Salerno–Reggio Calabria	Progetto 2026
f1004	Istanza per la realizzazione di una fermata AV Sapri-Maratea-Praia nel quadro del progetto di velocizzazione della linea Salerno – Reggio Calabria	Progetto 2026
f1005	Velocizzazione e ammodernamento integrale della linea ferroviaria Battipaglia - Potenza	Lungo periodo
f1006	Velocizzazione e ammodernamento della linea ferroviaria Potenza - Metaponto	Lungo periodo
f1007	Completamento della prima fase di attuazione del Servizio Ferroviario Metropolitano di Potenza	Progetto 2018
f1008	Acquisizione di materiale rotabile a trazione elettrica per l'esercizio sulla Foggia-Potenza	Progetto 2021
f1009	Interventi per l'ingresso contemporaneo in stazione a Bella Muro	Progetto 2021
f1010	Interventi per l'ingresso contemporaneo in stazione a Tito	Progetto 2021
f1011	Interventi per l'ingresso contemporaneo in stazione a Castel Lagopesole	Progetto 2021
f1012	Interventi per l'ingresso contemporaneo in stazione a Melfi	Progetto 2021
f1013	Servizio Ferroviario Metropolitano di Potenza - indipendenza tra linea RFI e linea FAL da Potenza Superiore ad Avigliano Lucania - Prima Fase	Progetto 2026
f1014	Servizio Ferroviario Metropolitano di Potenza - indipendenza tra linea RFI e linea FAL da Potenza Superiore ad Avigliano Lucania - Completamento	Lungo periodo
f1015	Ammodernamento della linea ferroviaria Potenza - Foggia con connessione alla linea AV/AC	Progetto

Codice intervento	Descrizione sintetica dell'intervento	Scenario
	Napoli-Bari	2021
f1016	Tratta Genzano - Oppido Lucano: "Lavori di rinnovo binario"	Progetto 2021
f1017	Tratta Cancellara - Pietragalla - San Nicola "lavori di efficientamento e adeguamento funzionale"	Progetto 2021
f1018	Tratta San Nicola - Avigliano Lucania "lavori di rinnovo binario"	Progetto 2021
f1019	Potenziamento e velocizzazione linea RFI Foggia-Potenza. Concorso all'eliminazione dei PP.LL. in campo urbano a Melfi	Progetto 2021
f1020	Velocizzazione linea FAL Potenza – Avigliano – Gravina – Bari in coordinamento e con il concorso della Regione Puglia (tramite le varianti tra bivio Taccone e Gravina sarebbe possibile un risparmio di circa 15 minuti sui tempi di percorrenza)	Progetto 2026
f2001	Redazione del Progetto di fattibilità preliminare del collegamento Ferrandina – Matera individuando la configurazione più efficiente sotto il profilo tecnico economico e gestionale mettendo a confronto le differenti soluzioni multimodali e intermodali possibili.	Progetto 2018
f2002	Completamento, in coerenza con gli interventi di potenziamento e velocizzazione effettuati dalla Regione Puglia sulla tratta Bari - Altamura, degli interventi di velocizzazione sulla tratta Altamura – Matera (raddoppio selettivo di Venusio)	Progetto 2021
f2003	Realizzazione del collegamento infrastrutturale di Matera alla rete RFI individuato sulla base delle risultanze del Progetto di Fattibilità Preliminare	Progetto 2026
f2004	Terminal intermodale di Serra Rifusa	Progetto 2021
f2005	Completamento della prima fase di attuazione del Servizio Ferroviario Metropolitan di Matera, inclusa la realizzazione del nodo intermodale di Matera C.le	Progetto 2018
f2006	Servizio Ferroviario Metropolitan di Matera – Prolungamento della linea da Matera Sud a Matera Ospedale Santa Maria delle Grazie	Progetto 2026
f2008	FAL Tratta Altamura-Matera. Eliminazione PP.LL. residui sulla viabilità locale	Progetto 2021
i1001	Realizzazione del nodo d'interscambio Bus-Bus di Lagonegro	Progetto 2018
i1002	Realizzazione del nodo d'interscambio Treno-Bus di Bella-Muro	Progetto 2021
i1003	Realizzazione del nodo d'interscambio Treno-Bus di Castel Lagopesole	Progetto 2021
i1004	Realizzazione del nodo d'interscambio Treno-Bus di Melfi	Progetto 2021
i1005	Realizzazione del nodo d'interscambio Treno-Bus di Avigliano	Progetto 2018
i1006	Realizzazione del nodo d'interscambio Treno-Bus di Oppido Lucano	Progetto 2018
i1007	Area d'interscambio zona industriale San Nicola di Melfi	Progetto 2018
i1008	Area d'interscambio S.S. 401 "Ofantina" Area industriale di Rapone	Progetto 2018
i1009	Area d'interscambio SP ex SS 381 "del Passo delle Crocelle"	Progetto 2018
i1010	Area d'interscambio Bivio Acerenza - Cancellara - Oppido	Progetto 2018
i1011	Area d'interscambio stazione di Acerenza	Progetto 2018
i1012	Area d'interscambio SS 598 Scalo F.A.L. di Marsico Nuovo	Progetto 2018
i1013	Area d'interscambio SP 11 "Montemurro" (ex SS598 - bivio Montemurro)	Progetto 2018
i1014	Area d'interscambio svincolo Lauria Nord	Progetto 2018
i1015	Area d'interscambio SS 633 "svincolo Francavilla S.S. (Ex bivio Francavilla Sinnica)	Progetto 2018
i2001	Realizzazione del nodo d'interscambio Treno-Bus di Ferrandina	Progetto

Codice intervento	Descrizione sintetica dell'intervento	Scenario
		2018
i2002	Realizzazione del nodo d'interscambio Treno-Bus di Matera c.le	Progetto 2018
i2003	Realizzazione del nodo d'interscambio Treno-Bus di Metaponto	Progetto 2021
i2004	Area d'interscambio Matera - svincolo SS 7	Progetto 2018
i2005	Area d'interscambio svincolo SP Grassano - SP Grottole (ponte Bailey)	Progetto 2018
i2006	Area d'interscambio scalo Grassano - Garaguso - Tricarico	Progetto 2018
i2007	Area d'interscambio Montalbano scalo F.A.L. Bivio Frascarossa	Progetto 2018
i2008	Area d'interscambio Pisticci Scalo	Progetto 2018
s1001	S.S. n° 655 "Bradonica" II° tronco - III° lotto "Del Capo Posto 1° stralcio" - Completamento LSP	Progetto 2018
s1002_i	S.S. N° 658 "Nuovo itinerario Potenza - Melfi" interventi di messa in sicurezza - 1° stralcio – a)	Progetto 2018
s1002_ii	S.S. N° 658 "Nuovo itinerario Potenza - Melfi" interventi di messa in sicurezza - 1° stralcio – b) e c)	Progetto 2018
s1002_iii	S.S. N° 658 "Nuovo itinerario Potenza - Melfi" interventi di messa in sicurezza - 2° stralcio	Progetto 2026
s1002_iv	S.S. N° 658 "Nuovo itinerario Potenza - Melfi" interventi di messa in sicurezza - 3° stralcio	Lungo Periodo
s1003	S.S. n° 95 "Costruzione dello svincolo per l'abitato di Tito in località Nuvolese"	Progetto 2026 even. antic.
s1004	S.S. n° 95 "adeguamento svincolo per Satriano	Progetto 2026 even. antic.
s1005	S.S. n° 95 "Tito-Brienza VI° lotto - variante di Brienza	Progetto 2026 even. antic.
s1006	Completamento - Costruzione del 1 lotto dalla S.S. n 585 all'abitato di Lauria (in via di completamento)	Progetto 2018
s1007	S.S. n° 18 "eliminazione caduta massi e realizzazione di opere di protezione passiva del corpo stradale e interventi di riqualificazione infrastrutturale.	Progetto 2026 even. antic.
s1008	S.S. "Strada Fondovalle del Sauro" - tratto Corleto Perticara - S.P. Camastra 1° 2° e 3° lotto (Adeguamento in sede da Corleto al bivio per Calvello)	Progetto 2026 even. antic.
s1009	Adeguamento strutturale e messa in sicurezza dell'itinerario Basentano (compreso raccordo Autostradale RA05 "Sicignano - Potenza)	Progetto 2026 even. antic.
s1010	Salerno - Potenza - Bari Tronco I: Valico di Pazzano collegamento SS 407 - SS 96 bis (21 km circa)	Lungo Periodo
s1011	SP Melfi - Ofanto tratto dal km 48+130 della SS658 all'innesto con la SS 655	Progetto 2026 even. antic.
s1012	Strada Statale n° 585 "Fondovalle del Noce"- Lavori di manutenzione straordinaria opere d'arte e protezione corpo stradale.	Progetto 2026 even. antic.
s1013	S.S. 598 - Completamento rampe svincolo di Pergola al km 19+680	Progetto 2026 even. antic.
s1014	S.S. 598 Messa in sicurezza per rettifiche planimetriche tra gli svincoli di Montemurro e Spinoso	Progetto 2026 even. antic.

Codice intervento	Descrizione sintetica dell'intervento	Scenario
s1015	Lauria - Cogliandrino - Moliterno 1° stralcio	Progetto 2026 even. antic.
s1016	Lauria - Valle del Mercure 1° stralcio del collegamento di Lauria allo svincolo A3 di Lauria sud	Progetto 2026 even. antic.
s1017	Ex SS 19 Tratto Pecorone - Lauria: lavori di miglioramento del tracciato stradale	Progetto 2026 even. antic.
s1018	NSA 290 ex SS 104 tratto Pecorone - A3 lavori di miglioramento del tracciato stradale	Progetto 2026 even. antic.
s1019	SS 653 Nuovo svincolo a livelli sfalsati in località Torre	Progetto 2026 even. antic.
s1020	Adeguamento della A3 nella tratta Lucana Casalbuono - Laino (in corso di realizzazione)	Progetto 2021
s1021	NSA strada di collegamento SS585 / autostrada A3 - lavori di realizzazione dello svincolo a livelli sfalsati al km 1+450 completamento	Progetto 2026 even. antic.
s1022	Lavori di realizzazione di un terminal bus in località Castrocucco di Maratea	Progetto 2026 even. antic.
s1023	Lauria - Cogliandrino - Moliterno 2° stralcio	Progetto 2026 even. antic.
s1024	Adeguamento e messa in sicurezza S.P. n. 145 "Isca-Pantanelle"	Progetto 2026 even. antic.
s1025	Adeguamento e messa in sicurezza S.P. n. 219 "Vitalba-Ofantina" e relative bretelle per Rapone e Ruvo del Monte"	Progetto 2026 even. antic.
s1026	Adeguamento e messa in sicurezza S.P. n. 148 "Melfi-Ofanto"	Progetto 2026 even. antic.
s1027	Adeguamento e messa in sicurezza S.P. n. 149 "Melfi-Sata"	Progetto 2026 even. antic.
s1028	Adeguamento e messa in sicurezza S.P. n. 123 e 123 bis	Progetto 2026 even. antic.
s1029	Strada di collegamento tra Avigliano e la SS 658 Potenza/Melfi	Progetto 2026 even. antic.
s1030	Adeguamento e messa in sicurezza Strada Ponte Tiera - Cancellara - Pian del Cerro	Progetto 2026 even. antic.
s1031	Adeguamento e messa in sicurezza viabilità alternativa tratto lucano "A3" (S.p. ex S.S. 19 "delle Calabrie" etc.)	Progetto 2026 even. antic.
s1032	Adeguamento e messa in sicurezza S.P. n. 26 "del Lagonegrese" (collegamento area "val d'Agri" con il "lagonegrese")	Progetto 2026 even. antic.
s1033	Adeguamento e messa in sicurezza S.p. n. 83 "Picerno-Baragiano"	Progetto 2026 even. antic.
s1034	Adeguamento e messa in sicurezza strada di fondovalle "Saurina"	Progetto 2026 even. antic.

Codice intervento	Descrizione sintetica dell'intervento	Scenario
s1035	Adeguamento e messa in sicurezza viabilità di collegamento alla viabilità principale dell'area costiera di Maratea	Progetto 2026 even. antic.
s1036	Adeguamento e messa in sicurezza S.p. 7	Progetto 2026 even. antic.
s1037	Adeguamento e messa in sicurezza S.p. n. 30 "di Giuliano"	Progetto 2026 even. antic.
s1038	Adeguamento e messa in sicurezza S.p. n. 161 "tangenziale di Potenza"	Progetto 2026 even. antic.
s1039	Adeguamento e messa in sicurezza S.p. ex S.S. n. 92	Progetto 2026 even. antic.
s1040	Adeguamento e messa in sicurezza S.p. ex S.S. n. 103	Progetto 2026 even. antic.
s1041	Adeguamento e messa in sicurezza Strada Fondovalle Racanello - completamento	Progetto 2026 even. antic.
s1042	Adeguamento e messa in sicurezza S.p. n. 4 "del Pollino"	Progetto 2026 even. antic.
s1043	Adeguamento e messa in sicurezza S.p. n. 133 "di S. Arcangelo"	Progetto 2026 even. antic.
s1044	Adeguamento e messa in sicurezza S.p. n. 146 "Marsico - Lama Sellata"	Progetto 2026 even. antic.
s1045	Adeguamento e messa in sicurezza S.p. ex S.S. n. 276	Progetto 2026 even. antic.
s1046	Adeguamento e messa in sicurezza S.p. 92	Progetto 2026 even. antic.
s1047	Adeguamento e messa in sicurezza S.p. ex S.S. n. 7	Progetto 2026 even. antic.
s1048	Adeguamento e messa in sicurezza S.p. ex S.S. n. 93 (Area Centro)	Progetto 2026 even. antic.
s1049	Adeguamento e messa in sicurezza S.p. ex S.S. n. 94	Progetto 2026 even. antic.
s1050	Adeguamento e messa in sicurezza S.p. n. 5	Progetto 2026 even. antic.
s1051	Adeguamento e messa in sicurezza S.p. n. 6/1° tronco	Progetto 2026 even. antic.
s1052	Adeguamento e messa in sicurezza S.p. n. 32 bis	Progetto 2026 even. antic.
s1053	Adeguamento e messa in sicurezza S.p. n. 14	Progetto 2026 even. antic.
s1054	Adeguamento e messa in sicurezza S.p. n. 32	Progetto 2026 even. antic.

Codice intervento	Descrizione sintetica dell'intervento	Scenario
s1055	Messa in sicurezza S.P. ex S.S. 401 "dell'alto Ofanto e del Vulture"	Progetto 2026 even. antic.
s1056	Messa in sicurezza S.P. ex S.S. 381 "del passo delle Crocelle"	Progetto 2026 even. antic.
s1057	Messa in sicurezza S.P. ex S.S. 168 "di Venosa"	Progetto 2026 even. antic.
s1058	Messa in sicurezza S.P. ex S.S. 169 "di Genzano"	Progetto 2026 even. antic.
s1059	Messa in sicurezza S.P. 8 "del Vulture"	Progetto 2026 even. antic.
s1060	Messa in sicurezza S.P. 18 "Ofantina"	Progetto 2026 even. antic.
s1061	Messa in sicurezza S.P. 55 "Cerentina e dell'Accio"	Progetto 2026 even. antic.
s1062	Messa in sicurezza S.P. 10 3°tr. "Venosina"	Progetto 2026 even. antic.
s1063	Messa in sicurezza S.P. 93 "Appulo Lucana" (Area Nord)	Progetto 2026 even. antic.
s2001	MURGIA - POLLINO: Tratto Matera - Ferrandina - Pisticci (miglioramento e adeguamento tracciato)	Progetto 2026 even. antic.
s2002	MURGIA - POLLINO: Basentana-SS Sinnica (Pisticci-Tursi)	Progetto 2026 even. antic.
s2003	MURGIA - POLLINO: tratto Gioia Del Colle-Matera	Progetto 2026 even. antic.
s2004	Collegamento da Matera al limite regionale SS99 lavoro di completamento delle complanari est ed ovest	Progetto 2021
s2005	SS n°655""Bradonica"" - lotto del ""Portapane"" tratto dal km. 122+623 al km. 133+195	Progetto 2026 even. antic.
s2006	Adeguamento SS 106 tratta Nova Siri - Metaponto	Progetto 2018
s2007	Lavori di ripristino del viadotto sul fiume Agri e per il collegamento della viabilità complanare della S.S. 106 Jonica	Progetto 2026 even. antic.
s2008	Adeguamento e messa in sicurezza S.p. ex S.S. n. 104	Progetto 2026 even. antic.
s2009	Lavori di ripristino e consolidamento corpo stradale della S.P. ex. S.S. 277	Progetto 2026 even. antic.
s2010	Lavori di ripristino e consolidamento corpo stradale della S.P. Bretella di Irsina	Progetto 2026 even. antic.
s2011	Lavori di ripristino e consolidamento corpo stradale della S.P. EX. s.s. 103	Progetto 2026 even. antic.
s2012	Lavori di ripristino e consolidamento corpo stradale della S.P. 1 Via Appia	Progetto 2026 even.

Codice intervento	Descrizione sintetica dell'intervento	Scenario
		antic.
s2013	Lavori di messa in sicurezza della S.P. MARCONIA-BASENTANA	Progetto 2026 even. antic.
s2014	Lavori di messa in sicurezza e ripristino corpo stradale della S.P. sx. S.S. 96 Barese	Progetto 2026 even. antic.
s2015	Lavori di risanamento/consolidamento corpo stradale, opere di contenimento della S.P. 10 Matera Sud	Progetto 2026 even. antic.
s2016	Lavori di risagomatura e ripresa pavimentazione deformata e/o degradata, opere di protezione della S.P. Matera - Gioia del Colle	Progetto 2026 even. antic.
s2017	Lavori di risagomatura e ripresa pavimentazione deformata e/o degradata, opere di protezione della S.P. 1 (dall'abitato Grottole a Miglionico)	Progetto 2026 even. antic.
s2018	Lavori di risagomatura e ripresa pavimentazione deformata e/o degradata, opere di protezione della S.P. ex S.S. 271	Progetto 2026 even. antic.
s2019	Lavori di risagomatura e ripresa pavimentazione deformata e/o degradata, opere di protezione della S.P. Sinistra Bradano	Progetto 2026 even. antic.
s2020	Lavori di risagomatura e ripresa pavimentazione deformata, ricostruzione tombini, opere di protezione della S.P. Papalione - Masseria Ferri	Progetto 2026 even. antic.
s2021	Lavori di risanamento/consolidamento corpo stradale, ricostruzione tombini, pavimentazione, opere di contenimento della S.P. 211 - 1° Tronco	Progetto 2026 even. antic.
s2022	Lavori di risanamento/consolidamento corpo stradale, regimazione idraulica, pavimentazione, opere di contenimento della S.P. Timmari - S. Chiara - Cozzo Carloni	Progetto 2026 even. antic.
s2023	Lavori di regimazione idraulica, ripristino piano viabile e opere di protezione della S.P. Pomarico Baracche	Progetto 2026 even. antic.
s2024	Lavori di risagomatura e ripresa pavimentazione deformata e/o degradata, regimazione idraulica, opere di protezione della S.P. Matera Ginosa	Progetto 2026 even. antic.
s2025	Lavori di risagomatura e ripresa pavimentazione, regimazione acque superficiali, opere di protezione della S.P. Matera - Montescaglioso	Progetto 2026 even. antic.
s2026	Lavori di risagomatura e ripresa pavimentazione, ripristino cunette e fossi di guardia, opere di contenimento della S.P. Messapica (dal bivio ex S.S. 175 alla S.S. 7)	Progetto 2026 even. antic.
s2027	Lavori di risanamento/consolidamento corpo stradale, opere di contenimento e regimazione acque superficiali della S.P. EX. S.S. 277 - I tronco Km. 16+400	Progetto 2026 even. antic.
s2028	Lavori di consolidamento corpo stradale degradato e opere di regimazione acque superficiali della S.P. FONDOVALLE BASENTELLO	Progetto 2026 even. antic.
s2029	Lavori di risagomatura e ripresa pavimentazione degradata, opere di contenimento scarpate della S.P. 1 Via APPIA	Progetto 2026 even. antic.
s2030	Lavori di consolidamento corpo stradale degradato e opere di regimazione acque superficiali della S.P. GROTTOLE-SCALO	Progetto 2026 even. antic.
s2031	Lavori di consolidamento tratto op. n. 6, regimazione acque superficiali e pavimentazione stradale della S.P. DESTRA BRADANO	Progetto 2026 even. antic.

Codice intervento	Descrizione sintetica dell'intervento	Scenario
s2032	Consolidamento e ricostruzione corpo stradale deformato. della S.P. MOLINO DI GRASSANO	Progetto 2026 even. antic.
s2033	Risagomatura e ripresa pavimentazione degradata, risanamenti e opere di regimazione acque della S.P. EX. S.S. 96 BARESE	Progetto 2026 even. antic.
s2034	Opere di regimentazione acque superficiali e ripresa pavimentazione. della S.P. CALCIANO	Progetto 2026 even. antic.
s2035	Opere di regimentazione acque superficiali e ripresa pavimentazione. della S.P. GIARDINI DI GRASSANO	Progetto 2026 even. antic.
s2036	Lavori di risanamento/consolidamento corpo stradale, opere di contenimento e regimazione acque superficiali della S.P. FORESTE DI TRICARICO	Progetto 2026 even. antic.
s2037	Lavori di risanamento/consolidamento corpo stradale, opere di contenimento e regimazione acque superficiali della S.P. 209-IV° Tronco	Progetto 2026 even. antic.
s2038	Lavori di protezione rilevato stradale alla variante di Quinto, risanamenti e risagomatura e opere di regimazione acque della S.P. 8 (Matera-Grassano- fond. Bilioso)	Progetto 2026 even. antic.
s2039	Lavori di regimazione acque e ripresa pavimentazione stradale della S.P. GROTTOLE	Progetto 2026 even. antic.
s2040	Lavori di consolidamento e opere idrauliche. della S.P. BRETTELLA DI IRSINA	Progetto 2026 even. antic.
s2041	Interventi di consolidamento e messa in sicurezza tratti stradali in frana della S.P. ex SS.103 (da limite provincia c/o Gorgoglione a SS. 598)	Progetto 2026 even. antic.
s2042	Interventi di consolidamento e messa in sicurezza tratti stradali in frana della S.P. STIGLIANO-GANNANO	Progetto 2026 even. antic.
s2043	Interventi di consolidamento e messa in sicurezza tratti stradali in frana della S.P. CRACO-GANNANO	Progetto 2026 even. antic.
s2044	Interventi di consolidamento e messa in sicurezza tratti stradali in frana della S.P. EX SS.277 (DALLA EX SS.103 ALLO SCALO GRASSANO)	Progetto 2026 even. antic.
s2045	Interventi di consolidamento e messa in sicurezza tratti stradali in frana della S.P. FERRANDINA-SCALO OMONIMO	Progetto 2026 even. antic.
s2046	Interventi di consolidamento e messa in sicurezza tratti stradali in frana della S.P. SALANDRA-GROTTOLE	Progetto 2026 even. antic.
s2047	Interventi di consolidamento e messa in sicurezza tratti stradali in frana della S.P. FERRANDINA-SALANDRA	Progetto 2026 even. antic.
s2048	Interventi di consolidamento e messa in sicurezza tratti stradali in frana della S.P. S.MAURO FORTE-CRACO	Progetto 2026 even. antic.
s2049	Interventi di consolidamento e messa in sicurezza tratti stradali in frana della S.P. VAL D'AGRI	Progetto 2026 even. antic.
s2050	Interventi di consolidamento e messa in sicurezza tratti stradali in frana della S.P. EX SS.176	Progetto 2026 even. antic.
s2051	Interventi di consolidamento e messa in sicurezza tratti stradali in frana della S.P. B.ACINELLO-P.AGRI	Progetto 2026 even. antic.

Codice intervento	Descrizione sintetica dell'intervento	Scenario
s2052	Interventi di consolidamento e messa in sicurezza tratti stradali in frana della S.P. ACCETTURA-P.BALZANO	Progetto 2026 even. antic.
s2053	Interventi messa in sicurezza della S.P. SAURINA	Progetto 2026 even. antic.
s2054	Interventi messa in sicurezza della S.P. Oliveto	Progetto 2026 even. antic.
s2055	Lavori di messa in sicurezza della S.P. ex S.S.380 della S.P. 380	Progetto 2026 even. antic.
s2057	Lavori di messa in sicurezza della S.P. 154 IV TRONCO della S.P. 154 IV TRONCO	Progetto 2026 even. antic.
s2058	Lavori di messa in sicurezza della S.P. 175 (TRATTO Jonica/Metaponto Borgo della S.P. ex S.S. 175)	Progetto 2026 even. antic.
s2059	Lavori di messa in sicurezza della S.P. SAN TEODORO-MARE	Progetto 2026 even. antic.
s2060	Lavori di messa in sicurezza della S.P. CARRERA DI MONTECAGLIOSO	Progetto 2026 even. antic.
s2061	Lavori di messa in sicurezza della S.P. MONTECAGLIOSO-GINOSA	Progetto 2026 even. antic.
s2062	Lavori di messa in sicurezza della S.P. Pozzitello-Pisticci-S.Basilio (tratto Pozzitello-Pisticci)	Progetto 2026 even. antic.
s2063	Interventi di consolidamento del corpo stradale e messa in sicurezza della S.P. SCANZANO – LIDO TORRE, S.P. VACCARECCIA E S.P. SCANZANO MARE	Progetto 2026 even. antic.
s2064	Ripristino di frane, sistemazione idraulica e interventi di messa in sicurezza nel tratto Montalbano-Tinchi-S.S. 106 Ionica della S.P. Pisticci San Basilio e S.P. 154 IV tronco	Progetto 2026 even. antic.
s2065	Interventi di sistemazione delle scarpate franate e ripristino della viabilità della S.P. MARONE FRASCAROSSA e S.P. 154 2° TRONCO	Progetto 2026 even. antic.
s2066	Interventi di ripristino dei tratti in frana, consolidamento del corpo stradale e ripristino della funzionalità idraulica della S.P. Rabatana di Tursi (via Caprarico), S.P. Agri Sinni e S.P. Caprarico	Progetto 2026 even. antic.
s2067	Ripristino tratti franati e sistemazione idraulica della S.P. 154 1 tronco	Progetto 2026 even. antic.
s2068	Ripristino di barriere della S.P. Aranceti di Tursi	Progetto 2026 even. antic.
s2069	Interventi di sistemazione di tratti in frana, ripresa della pavimentazione e regimentazione idraulica. della S.P. EX S.S. 104	Progetto 2026 even. antic.
s2070	S.S. 655 – Bradanica - I tronco – lotto La Martella	Progetto 2026 even. antic.
a1001	Salerno Costa d'Amalfi - Nel caso in cui, da parte della società di gestione degli aeroporti campani, vi sia un'effettiva volontà di far crescere il traffico sullo scalo, prevedere il progressivo e adattivo potenziamento dei collegamenti automobilistici (come da progetto PRT) e proporre alla Regione Campania di realizzare una fermata ferroviaria sulla linea Battipaglia – Napoli	Progetto 2018
a1002	Istituzione di servizi automobilistici della rete portante regionale sulla relazione Matera - Potenza - Stazione di Salerno - Aeroporto di Napoli	Progetto 2018

Codice intervento	Descrizione sintetica dell'intervento	Scenario
a1003	Istituzione di servizi automobilistici della rete portante regionale sulla relazione Francavilla in Sinni - Lauria Svincolo A3 - Lagonegro Svincolo A3 - Stazione di Salerno - Aeroporto di Napoli	Progetto 2018
a1004	Potenziamento dell'aviosuperficie di Grumento Nova	Progetto 2021
a2001	Pisticci Attrezzaggio della pista (realizzazione RESA), attrezzaggio per volo strumentale e supporto al gestore nell'ottenimento della certificazione aeroportuale da parte di ENAC	Progetto 2018
a2002	Pisticci. Parallelamente all'iter di certificazione e, in caso di eliminazione del vincolo degli aiuti di stato, previsione di misure tese a supportare una fase di start up per collegamenti con l'Hub di Roma	Progetto 2018
a2003	Pisticci. Realizzazione degli impianti per il rifornimento carburante avio	Progetto 2018
a2004	Autorizzazione all'attivazione di un collegamento elicotteristico sperimentale di iniziativa privata sulla rotta Matera – Maratea	Progetto 2018
a2005	Istituzione di servizi automobilistici della rete portante regionale sulla relazione Potenza - Ferrandina - Matera - Bari Aeroporto	Progetto 2018
a2006	Pisticci-allungamento della Pista a 1800 metri	Lungo periodo
I1001	Elettrificazione della tratta Rocchetta Sant'Antonio - Stabilimento SATA	Progetto 2021
I1002	Linea Potenza-Foggia - Variante di tracciato di Rocchetta per migliorare collegamento con area industriale di Melfi	Progetto 2021
I2001	Completamento del centro intermodale di Ferrandina	Progetto 2021
I2002	Integrazione del Centro intermodale di Ferrandina nella ALI (Area di Logistica Integrata) del porto di Taranto.	Progetto 2021
I2003	Adeguamento della tratta Ferrandina-Metaponto in termini di sagoma e peso assiale compatibili con il trasporto combinato.	Progetto 2021
I2004	Nodo logistico ferro-viario di Pisticci: adeguamento e riqualificazione del centro intermodale	Lungo Periodo
e1001	Realizzazione di 7 colonnine di ricarica elettrica nel Comune di Potenza	Progetto 2018
e1002	Realizzazione di 3 colonnine di ricarica elettrica nel Comune di Avigliano	Progetto 2018
e1003	Realizzazione di 3 colonnine di ricarica elettrica nel Comune di Tito	Progetto 2018
e1004	Realizzazione di 3 colonnine di ricarica elettrica nel Comune di Maratea	Progetto 2018
e1005	Realizzazione di 2 colonnine di ricarica elettrica nel Comune di Pignola	Progetto 2018
e1006	Realizzazione di 1 colonnine di ricarica elettrica nel Comune di Vaglio Basilicata	Progetto 2018
e2001	Realizzazione di 8 colonnine di ricarica elettrica nel Comune di Matera	Progetto 2018
e2002	Realizzazione di 3 colonnine di ricarica elettrica nel Comune di Bernalda	Progetto 2018
e2003	Realizzazione di 3 colonnine di ricarica elettrica nel Comune di Pisticci	Progetto 2018
e2004	Realizzazione di 3 colonnine di ricarica elettrica nel Comune di Policoro	Progetto 2018
e2005	Realizzazione di 2 colonnine di ricarica elettrica nel Comune di Scanzano Ionico	Progetto 2018
e2006	Realizzazione di 2 colonnine di ricarica elettrica nel Comune di Nova Siri	Progetto 2018
e2007	Realizzazione di 2 colonnine di ricarica elettrica nel Comune di Nova Rotondella	Progetto 2018
c1001	Ciclovia dell'acquedotto Pugliese - Realizzazione tratto lucano	Progetto 2018
c1002	Ciclovia Lagonegro-Rotonda. Connessione con tratto calabrese Rotonda-Spezzano	Progetto 2018

Codice intervento	Descrizione sintetica dell'intervento	Scenario
c1003	Completamento dei tratti della rete BICITALIA ricadenti in territorio regionale.	Progetto 2026
c2001	Ciclovia del golfo di Taranto. Realizzazione tratto lucono Bernalda-Nova Siri	Progetto 2018
TP/f1001	Prolungamento a Taranto dei Servizi AV attualmente attestati a Salerno. La proposta consentirebbe di collegare Potenza e Matera (quest'ultima tramite bus-navetta Matera-Ferrandina) alle città servite dalla dorsale principale AV senza rottura di carico a Salerno.	Progetto 2018
TP/f1002	Ottimizzazione del programma di esercizio di TPRL ferroviario sulla relazione Salerno - Battipaglia - Potenza - Ferrandina - Metaponto prevedendo l' integrazione funzionale-tariffaria con i servizi automobilistici per incrementare ulteriormente il numero di coincidenze disponibili con i servizi AV (attualmente a Salerno sono attestate, complessivamente, 15 coppie di collegamenti AV , di cui 10 di Trenitalia e 5 di NTV)	Progetto 2018
TP/f1003	Ottimizzazione del programma di esercizio di TPRL ferroviario sulla linea Potenza - Melfi - Rocchetta S.A. - Foggia sulla scorta degli interventi di velocizzazione per incrementare e migliorare le coincidenze con i servizi AV nella stazione di Foggia (attualmente 3 coppie FA da/per Roma, 1 coppia FR da/per Milano e 9 coppie FB da/per Milano/Venezia)	Progetto 2018
TP/f1004	Ottimizzazione del programma di esercizio di TPRL ferroviario a regime sulla linea Potenza - Melfi - Rocchetta S.A. - Foggia sulla scorta degli interventi di velocizzazione per incrementare e migliorare le coincidenze con i servizi AV nella stazione di Foggia	Progetto 2021
TP/f1005	Coordinamento con la Campania e la Calabria per il potenziamento stagionale dei servizi di TPRL sulla linea ferroviaria Tirrenica tra Salerno e Paola in coordinamento con i servizi AV a Salerno	Progetto 2018
TP/f1006	Progettazione del modello di esercizio del TPRL ferroviario di medio e lungo periodo (azione propedeutica alla individuazione e al dimensionamento degli interventi infrastrutturali e sul materiale rotabile e alla riorganizzazione dei servizi automobilistici, quest'ultima da effettuarsi nel Piano di Bacino)	Progetto 2018
TP/f1008	Intensificazione dei Servizi in ambito Metropolitano a Potenza e a Matera (prima fase di attuazione del Modello di esercizio su rete FAL)	Progetto 2018
TP/f1009	Sperimentazione, in collaborazione con la Regione Campania e la Regione Calabria, di servizi metropolitani durante la stagione turistica sulla tratta Sapri - Maratea - Praia M.	Progetto 2018
TP/f1010	Istituzione del Servizio Ferroviario Metropolitano Bella-Muro Lucano-Potenza-Melfi	Progetto 2021
TP/f1011	Servizio ferroviario Metropolitano di Potenza – Attuazione del modello di esercizio a regime su rete FAL	Progetto 2021
TP/f2001	Richiesta di risorse supplementari (per materiale rotabile e percorrenze) destinate al potenziamento dei servizi ferroviari Trenitalia (da/per Salerno) e FAL (da/per Bari) finalizzate a rispondere alla domanda aggiuntiva attesa in occasione dell'evento Matera Capitale della Cultura 2019 (esercizio di riferimento triennio 2018-2020)	Progetto 2018
TP/f2002	Revisione, in collaborazione con la Regione Puglia, del modello di esercizio sulla linea FAL Bari - Altamura – Matera prevedendo la differenziazione tra servizi lenti e servizi veloci e il coordinamento a Bari con i collegamenti AV	Progetto 2018
TP/b1001	Istituzione di un collegamento Matera – Ferrandina – Potenza coperto da una linea portante della rete regionale (in combinazione con i collegamenti verso gli aeroporti di Napoli e Bari)	Progetto 2018
TP/b2001	Realizzazione del nodo d'interscambio ferro-gomma di Ferrandina per agevolare il trasbordo da servizi ferroviari a bus navetta per Matera e viceversa	Progetto 2018

Codice intervento	INTERVENTI E POLITICHE/AZIONI DI CARATTERE GENERALE	Scenario
f1000	Realizzazione nuovi sistemi ed interventi in materia di sicurezza ferroviaria	Progetto 2021
f1021	Adeguamento funzionale e ristrutturazione delle principali stazioni della rete FAL	Progetto 2021
s1000	Realizzazione sistemi ITS in campo urbano a Matera e Potenza	Progetto 2021
TP1001	Sistema Tariffario Integrato Basilicata - Attuazione Fase 1 sulla scorta delle priorità individuate dal Piano di Bacino Unico Regionale del TPL	Progetto 2018
TP1002	Sistema Tariffario Integrato Basilicata (STIB). Completamento dell'implementazione dei sistemi tecnologici di terra e di bordo e attivazione delle strutture delle procedure gestionali.	Progetto 2021

Codice intervento	INTERVENTI E POLITICHE/AZIONI DI CARATTERE GENERALE	Scenario
TP/b1002	Rinnovo flotte autobus con mezzi a basso livello di emissioni per servizi urbani in regime di obbligo di servizio a Matera e Potenza	Progetto 2018
e1007	Incentivo alla diffusione delle informazioni sulla Mobilità Elettrica e sulla disponibilità delle relative infrastrutture	Progetto 2018
e1008	Autorizzazione all'uso delle corsie preferenziali e all'accesso nelle ZTL per i veicoli elettrici	Progetto 2018
e1009	Aggiornamento degli strumenti di pianificazione della mobilità comunale recependo le iniziative regionali in tema di mobilità elettrica	Progetto 2018
e1010	Incentivi allo sviluppo delle flotte di veicoli elettrici	Progetto 2018
e1011	Incentivi allo sviluppo e diffusione delle infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici	Progetto 2018
c1005	Realizzazione di percorsi e infrastrutture per la mobilità ciclistica complementari alla rete del TPRL tra cui la realizzazione di velostazioni in corrispondenza delle stazioni ferroviarie urbane	Progetto 2026
TP/c1001	Istituzione del trasporto biciclette a bordo di treni e bus per chiudere circuitazioni e/o raggiungere parchi e comprensori dall'elevato valore storico-paesaggistico	Progetto 2018

4.1.2. OBIETTIVI E POLITICHE-AZIONI DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI

Di seguito si riportano le tabelle contenenti gli obiettivi e le politiche-azioni del Piano Regionale dei Trasporti suddivise per sistema territoriale e per modalità di trasporto.

Le politiche-azioni sono inoltre suddivise in:

-  azioni fisiche: infrastrutture, tecnologie, materiale rotabile
-  azioni sul servizio
-  politiche

È utile evidenziare che molti degli interventi di natura infrastrutturale sono stati recepiti dal quadro di riferimento programmatico/progettuale sovraordinato o consolidato, altri interventi progettuali incluse le politiche-azioni, le linee d'indirizzo sul trasporto pubblico locale, sulla tariffazione e sulla mobilità lenta, sono stati proposti nell'ambito del PRT.

Obiettivo generale a livello Europeo e Nazionale

1. INTEGRARE LA BASILICATA NEL SISTEMA DELLE RETI EU E NAZIONALE PER IL TRASPORTO DI PASSEGGERI E MERCI.

Modalità di Trasporto	Obiettivi Specifici	Azioni – (Codici intervento da PRT)
<p>1.A Modalità aerea</p>	<p>1.A.1 Potenziamento dell'accessibilità ferroviaria e/o stradale agli aeroporti di rilevanza strategica in seno ai Sistemi Aeroportuali di interesse nazionale e appartenenti alla rete Core di riferimento per la Basilicata.</p>	<p>azioni sul servizio</p> <p>a.1002 Istituzione di servizi automobilistici della rete portante regionale sulla relazione Matera – Potenza - Stazione di Salerno – Aeroporto di Napoli;</p> <p>a.1003 Istituzione di servizi automobilistici della rete portante regionale sulla relazione Francavilla in Sinni – Lauria Sv.A3 – Lagonegro Sv.A3 – Stazione di Salerno – Aeroporto di Napoli;</p> <p>a.2005 Istituzione di servizi automobilistici della rete portate regionale sulla relazione Potenza – Ferrandina – Matera - Bari Aeroporto;</p> <p>TP/f1001 Prolungamento a Taranto di Servizi AV attualmente attestati a Salerno. Per poter collegare Potenza e Matera (quest'ultima tramite bus-navetta Matera-Ferrandina) alle città servite dalla dorsale principale AV senza rottura di carico a Salerno;</p> <p>TP/f1002 Ottimizzazione del programma di esercizio di TPRL ferroviario sulla relazione Salerno - Battipaglia - Potenza - Ferrandina - Metaponto prevedendo l'integrazione funzionale-tariffaria con i servizi automobilistici per incrementare ulteriormente il numero di coincidenze disponibili con i servizi AV (attualmente a Salerno sono attestate, complessivamente, 15 coppie di collegamenti AV , di cui 10 di Trenitalia e 5 di NTV);</p> <p>TP/f1003 Ottimizzazione del programma di esercizio di TPRL ferroviario sulla linea Potenza - Melfi - Rocchetta S.A. - Foggia sulla scorta degli interventi di velocizzazione per incrementare e migliorare le coincidenze con i servizi AV nella stazione di Foggia (attualmente 3 coppie FA da/per Roma, 1 coppia FR da/per Milano e 9 coppie FB da/per Milano/Venezia);</p> <p>TP/f1004 Ottimizzazione del programma di esercizio di TPRL ferroviario a regime sulla linea Potenza - Melfi - Rocchetta S.A. - Foggia sulla scorta degli interventi di velocizzazione per incrementare e migliorare le coincidenze con i servizi AV nella stazione di Foggia;</p>

Modalità di Trasporto	Obiettivi Specifici	Azioni – (Codici intervento da PRT)
		<p><u>politiche:</u> P.1.A.1 Promuovere il potenziamento della rete di servizi di TPL ferroviari e stradali per migliorare l'accessibilità aeroportuale, favorendo, quindi, l'uso complementare ed integrato di servizi ferroviari e servizi automobilistici della rete portante regionale.</p>
<p>1.B Modalità ferroviaria</p>	<p>1.B.1 Migliorare e potenziare i collegamenti ferroviari con i nodi della rete Core; 1.B.2 Ottimizzare le modalità e velocizzare i tempi di interscambio AV – servizi TPRL a Salerno, Napoli, Foggia e Bari; 1.B.3 Sistematizzare i rendez-vous con i servizi AV fino a coprire con servizi di TPRL (ferroviari o automobilistici) tutte le combinazioni di viaggio.</p>	<p><u>azioni fisiche, infrastrutture, tecnologie, materiale rotabile</u></p> <p>f.1015 Ammodernamento della linea ferroviaria Potenza - Foggia con connessione alla linea AV/AC Napoli-Bari;</p> <p>f.1001 Realizzazione di interventi di velocizzazione sulla linea Battipaglia – Potenza – Ferrandina – Metaponto: introduzione rango «C» e attrezzaggio per l'ingresso contemporaneo dei treni nelle stazioni di incrocio sistematico (da modello di esercizio);</p> <p>f.1002 Realizzazione del potenziamento e della velocizzazione della linea Battipaglia – Potenza- Metaponto secondo un progetto sviluppabile per fasi e lotti funzionali-funzionanti a partire dagli interventi nelle tratte a maggiore intensità di traffico e/o che necessitano di interventi di manutenzione straordinaria delle opere d'arte e dell'infrastruttura;</p> <p>f.1005 Velocizzazione e ammodernamento integrale della linea ferroviaria Battipaglia – Potenza;</p> <p>f.1006 Velocizzazione e ammodernamento della linea ferroviaria Potenza – Metaponto;</p> <p>f.1019 Potenziamento e velocizzazione linea RFI Foggia-Potenza. Concorso all'eliminazione dei PP.LL. in campo urbano a Melfi;</p> <p>f.2001 Redazione Progetto di fattibilità preliminare del collegamento Ferrandina – Matera individuando la configurazione più efficiente sotto il profilo tecnico economico e gestionale;</p> <p>f.2003 Realizzazione del completamento del collegamento infrastrutturale di Matera alla rete RFI</p>

Modalità di Trasporto	Obiettivi Specifici	Azioni – (Codici intervento da PRT)
		<p data-bbox="1167 244 1906 268"><i>individuato sulla base delle risultanze del Progetto di Fattibilità Preliminare;</i></p> <p data-bbox="1088 308 1263 331"><u>azioni sul servizio</u></p> <p data-bbox="1088 352 2033 443">TP/f1001 <i>Prolungamento a Taranto di Servizi AV attualmente attestati a Salerno. La proposta consentirebbe di collegare Potenza e Matera (quest'ultima tramite bus-navetta Matera-Ferrandina) alle città servite dalla dorsale principale AV senza rottura di carico a Salerno;</i></p> <p data-bbox="1088 480 2022 639">TP/f1002 <i>Ottimizzazione del programma di esercizio di TPRL ferroviario sulla relazione Salerno - Battipaglia - Potenza - Ferrandina - Metaponto prevedendo l'integrazione funzionale-tariffaria con i servizi automobilistici per incrementare ulteriormente il numero di coincidenze disponibili con i servizi AV (attualmente a Salerno sono attestate, complessivamente, 15 coppie di collegamenti AV , di cui 10 di Trenitalia e 5 di NTV);</i></p> <p data-bbox="1088 676 2047 804">TP/f1003 <i>Ottimizzazione del programma di esercizio di TPRL ferroviario sulla linea Potenza - Melfi - Rocchetta S.A. - Foggia sulla scorta degli interventi di velocizzazione per incrementare e migliorare le coincidenze con i servizi AV nella stazione di Foggia (attualmente 3 coppie FA da/per Roma, 1 coppia FR da/per Milano e 9 coppie FB da/per Milano/Venezia);</i></p> <p data-bbox="1088 810 2033 906">TP/f1004 <i>Ottimizzazione del programma di esercizio di TPRL ferroviario a regime sulla linea Potenza - Melfi - Rocchetta S.A. - Foggia sulla scorta degli interventi di velocizzazione per incrementare e migliorare le coincidenze con i servizi AV nella stazione di Foggia;</i></p> <p data-bbox="1088 912 2047 1008">TP/f1005 <i>Coordinamento con la Campania e la Calabria per il potenziamento stagionale dei servizi di TPRL sulla linea ferroviaria Tirrenica tra Salerno e Paola in coordinamento con i servizi AV a Salerno.</i></p> <p data-bbox="1088 1015 2022 1142">TP/f1006 <i>Progettazione del modello di esercizio del TPRL ferroviario di medio e lungo periodo (azione propedeutica all'individuazione e al dimensionamento degli interventi infrastrutturali e sul materiale rotabile e alla riorganizzazione dei servizi automobilistici, quest'ultima da effettuarsi nel Piano di Bacino).</i></p> <p data-bbox="1088 1149 2029 1276">TP/f2001 <i>Richiesta di risorse supplementari (per materiale rotabile e percorrenze) destinate al potenziamento dei servizi ferroviari Trenitalia (da/per Salerno) e FAL (da/per Bari) finalizzate a rispondere alla domanda aggiuntiva attesa in occasione dell'evento Matera Capitale della Cultura 2019 (esercizio di riferimento triennio 2018-2020)</i></p> <p data-bbox="1088 1313 2047 1372">f.1003 <i>Istanza per la realizzazione di una stazione AV di area vasta ad elevata accessibilità a Battipaglia nel quadro del progetto di velocizzazione della linea Salerno – Reggio Calabria;</i></p>

Modalità di Trasporto	Obiettivi Specifici	Azioni – (Codici intervento da PRT)
		<p>f.1.1004 Istanza per la realizzazione di una fermata AV Sapri-Maratea-Praia nel quadro del progetto di velocizzazione della linea Salerno – Reggio Calabria;</p> <p><u>politiche:</u></p> <p>P.1.B.1 Connettere la Basilicata ai principali nodi trasportistici della rete ferroviaria nazionale, concentrare gli interventi strategici sulla direttrice Potenza-Foggia, capace di intercettare le linee ad Alta Capacità NA-BA ritenuta di valenza prioritaria e strategica dal Governo Nazionale, e sulla direttrice Salerno-Potenza, fondamentale per il collegamento all'Alta Velocità ed al Corridoio Tirrenico</p> <p>P.1.B.2 Puntare a impegnare il Governo a stanziare le risorse finanziarie necessarie per avviare il completamento delle opere della Linea ferroviaria Matera Ferrandina, dopo aver definito la migliore soluzione infrastrutturale tramite uno studio di fattibilità.</p>
<p>1.C Modalità stradale: infrastrutture e trasporto pubblico su gomma.</p>	<p>1.C.1 Perseguire l'adeguamento infrastrutturale e la messa in sicurezza dei corridoi/collegamenti fondamentali;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Corridoio stradale Salerno – Potenza – Bari con estensione direttrice Basentana; - Corridoio Potenza Tito Brienza – A3-Lagonegrese con prolungamento alla Melfi – Candela; - Collegamento Murgia Pollino; <p>1.C.2 Migliorare e potenziare i collegamenti di TPL automobilistico con i nodi della rete Core</p>	<p><u>azioni fisiche, infrastrutture, tecnologie, materiale rotabile</u></p> <p>TP/b001 Realizzazione del nodo d'interscambio ferro-gomma di Ferrandina per agevolare il trasbordo da servizi ferroviari a bus navetta per Matera e viceversa;</p> <p>s.1001 S.S. n° 658 "Bradonica" II° tronco - III° lotto "Del Capo Posto 1° stralcio" - Completamento LSP;</p> <p>s.1002_i S.S. N° 658 "Nuovo itinerario Potenza - Melfi" interventi di messa in sicurezza - 1° stralcio – a);</p> <p>s.1002_ii S.S. N° 658 "Nuovo itinerario Potenza - Melfi" interventi di messa in sicurezza - 1° stralcio – b) e c);</p> <p>s.1002_iii S.S. N° 658 "Nuovo itinerario Potenza - Melfi" interventi di messa in sicurezza - 2° stralcio;</p> <p>s.1002_iv S.S. N° 658 "Nuovo itinerario Potenza - Melfi" interventi di messa in sicurezza - 3° stralcio;</p> <p>s.1003 S.S. 95 Costruzione dello svincolo per l'abitato di Tito in località Nuvolese;</p> <p>s.1004 S.S. 95 Adeguamento Svincolo per Satriano;</p> <p>s.1005 S.S. n° 95 "Tito-Brienza VI° lotto - variante di Brienza;</p> <p>s.1006 Completamento - Costruzione del 1 lotto dalla S.S. n 585 all'abitato di Lauria (in via di completamento);</p> <p>s.1007 S.S. n° 18 "eliminazione caduta massi e realizzazione di opere di protezione passiva del corpo stradale e interventi di riqualificazione infrastrutturale;</p> <p>s.1008 S.S. "Strada Fondovalle del Sauro" - tratto Corleto Perticara - S.P. Camastra 1° 2° e 3° lotto</p>

Modalità di Trasporto	Obiettivi Specifici	Azioni – (Codici intervento da PRT)
		<p><i>(Adeguamento in sede da Corleto al bivio per Calvello);</i></p> <p>s.1009 Adeguamento strutturale e messa in sicurezza dell'itinerario Basentano (compreso raccordo Autostradale RA05 "Sicignano - Potenza);</p> <p>s.1010 Salerno - Potenza - Bari Tronco I: Valico di Pazzano collegamento SS 407 - SS 96 bis (21 km circa);</p> <p>s.1011 SP Melfi - Ofanto tratto dal km 48+130 della SS 658 all'innesto con la SS 655;</p> <p>s.1016 Lauria - Valle del Mercure 1° stralcio del collegamento di Lauria allo svincolo A3 di Lauria sud;</p> <p>s.1017 Ex SS 19 Tratto Pecorone - Lauria: lavori di miglioramento del tracciato stradale;</p> <p>s.1018 NSA 290 ex SS 104 tratto Pecorone - A3 lavori di miglioramento del tracciato stradale;</p> <p>s.1019 SS 653 Nuovo svincolo a livelli sfalsati in località Torre;</p> <p>s.1020 Adeguamento della A3 nella tratta Lucana Casalbuono - Laino (in corso di realizzazione);</p> <p>s.1021 NSA strada di collegamento SS585 / autostrada A3 - lavori di realizzazione dello svincolo a livelli sfalsati al km 1+450 completamento;</p> <p>s.2001 MURGIA - POLLINO: Tratto Matera - Ferrandina - Pisticci (miglioramento e adeguamento tracciato);</p> <p>s.2002 MURGIA - POLLINO: Basentana-SS Sinnica (Pisticci-Tursi-Valsinni 1° stralcio);</p> <p>s.2003 MURGIA - POLLINO: tratto Gioia del Colle-Matera;</p> <p>s.2004 Collegamento da Matera al limite regionale SS99 lavoro di completamento delle complanari est ed ovest;</p> <p><u>azioni sul servizio</u></p> <p>a.1002 Istituzione di servizi automobilistici della rete portante regionale sulla relazione Matera – Potenza - Stazione di Salerno – Aeroporto di Napoli;</p> <p>a.1003 Istituzione di servizi automobilistici della rete portante regionale sulla relazione Francavilla in Sinni – Lauria Sv.A3 – Lagonegro Sv.A3 – Stazione di Salerno – Aeroporto di Napoli;</p> <p>a.2005 Istituzione di servizi automobilistici della rete portate regionale sulla relazione Potenza – Ferrandina – Matera - Bari Aeroporto;</p>
1. D Modalità stradale:	1.D.1 Promuovere l'intermodalità e la logistica nel trasporto merci	<u>azioni fisiche, infrastrutture, tecnologie, materiale rotabile:</u>

Modalità di Trasporto	Obiettivi Specifici	Azioni – (Codici intervento da PRT)
<p>trasporto merci e logistica.</p>		<p>I.1001 Elettificazione della tratta ferroviaria in diramazione per lo stabilimento SATA;</p> <p>I.1002 Linea Potenza - Foggia - Variante di tracciato di Rocchetta per migliorare collegamento con area industriale di Melfi;</p> <p>I.2001 Completamento del Centro logistico intermodale "Perigeo" di Ferrandina;</p> <p>I.2003 Adeguamento della tratta Ferrandina-Metaponto in termini di sagoma e peso assiale compatibili con il trasporto combinato.</p> <p>I.2004 Nodo logistico ferroviario di Pisticci: adeguamento e riqualificazione del centro intermodale;</p> <p><u>azioni sul servizio</u></p> <p>I.2002 Integrazione del centro intermodale di Ferrandina nella ALI (Area di Logistica Integrata) del porto di Taranto.</p> <p><u>politiche:</u></p> <p>P.1.D.1 Promuovere lo sviluppo dell'intermodalità e di un'Area Logistica integrata anche mediante uno Studio di Fattibilità tecnico-economica circa la realizzazione di una Piastra intermodale retro portuale a Ferrandina a servizio del porto di Taranto, collegata alla dorsale ferroviaria merci TERFN Ionico-Adriatica Cosenza-Sibari-Taranto-bari-Bologna. La Piastra conterebbe su una buona accessibilità stradale che, grazie agli interventi inseriti nel Patto di Sviluppo per la Basilicata e nell'APQR, verrebbe ulteriormente migliorata.</p>

Obiettivo generale a livello trans-regionale:

2. CONSOLIDARE IL RUOLO DELLA REGIONE BASILICATA DI CERNIERA E DI PROMOTRICE DI INTEGRAZIONI INTERREGIONALI TRA I TERRITORI DELL'ITALIA MERIDIONALE

Modalità di Trasporto	Obiettivi Specifici	Azioni – (Codici intervento da PRT)
<p>2.A Modalità aerea</p>	<p>2.A.1 Sostegno all'attivazione degli scali nazionali secondari e degli scali di interesse regionale finalizzati a servire specifiche componenti di domanda.</p>	<p><u>azioni fisiche, infrastrutture, tecnologie, materiale rotabile</u></p> <p>a.2001 Pisticci. Attrezzaggio della pista (realizzazione RESA), attrezzaggio per volo strumentale e supporto al gestore nell'ottenimento della certificazione aeroportuale da parte di ENAC;</p> <p>a.2002 Pisticci: Parallelamente all'iter di certificazione e, in caso di eliminazione del vincolo degli aiuti di stato, previsione di misure tese a supportare una fase di start up per collegamenti con l'Hub di Roma;</p> <p>a.2003 Pisticci Realizzazione degli impianti per il rifornimento carburante avio;</p> <p>a.2006 Pisticci - allungamento della Pista a 1800 metri;</p> <p><u>azioni sul servizio</u></p> <p>a.1001 Salerno Costa d'Amalfi - Nel caso in cui, da parte della società di gestione degli aeroporti campani, vi sia un'effettiva volontà di far crescere il traffico sullo scalo, prevedere il progressivo e adattivo potenziamento dei collegamenti automobilistici (come da progetto PRT) e proporre alla Regione Campania di realizzare una fermata ferroviaria sulla linea Battipaglia – Napoli;</p> <p><u>politiche</u></p> <p>P.2.A.1 Per lo scalo Costa d'Amalfi favorire strategie di tipo «adattive» in termini di accessibilità tramite servizi di trasporto collettivo in ragione dell'offerta di voli;</p> <p>P.2.A.2 Per lo scalo di Pisticci, favorire azioni dirette per sostenere un progressivo sviluppo dello scalo.</p>

<p>2.B Modalità ferroviaria</p>	<p>2.B.1 Rafforzamento del ruolo e della valenza del servizio di trasporto pubblico ferroviario regionale, mediante un progetto di integrazione dei servizi ferroviari con quelli automobilistici;</p> <p>2.B.2 Migliorare i collegamenti delle aree trans regionali in modo da promuovere per la Regione Basilicata il ruolo di territorio cerniera;</p>	<p><u>azioni fisiche, infrastrutture, tecnologie, materiale rotabile</u></p> <p>f.1008 <i>Acquisizione di materiale rotabile a trazione elettrica per l'esercizio sulla tratta Foggia-Potenza;</i></p> <p>f.1018 <i>Tratta San Nicola - Avigliano Lucania "lavori di rinnovo binario";</i></p> <p>f.2002 <i>Completamento, in coerenza con gli interventi di potenziamento e velocizzazione effettuati dalla Regione Puglia sulla tratta Bari - Altamura, degli interventi di velocizzazione sulla tratta Altamura – Matera (raddoppio selettivo di Venusio)</i></p> <p>f.2008 <i>FAL Tratta Altamura-Matera. Eliminazione PP.LL. residui sulla viabilità locale;</i></p> <p>f.1020 <i>Velocizzazione linea FAL Potenza – Avigliano – Gravina – Bari in coordinamento e con il concorso della Regione Puglia (le due principali rettifiche di tracciato sono in territorio pugliese);</i></p> <p>TP1001 <i>Sistema Tariffario Integrato Basilicata - Attuazione <u>Fase 1</u> sulla scorta delle priorità individuate dal Piano di Bacino Unico Regionale del TPL;</i></p> <p>TP1002 <i>Sistema Tariffario Integrato Basilicata (STIB). <u>Completamento</u> dell'implementazione dei sistemi tecnologici di terra e di bordo e attivazione delle strutture e delle procedure gestionali.</i></p> <p><u>azioni sul servizio</u></p> <p>TP/f1009 <i>Sperimentazione, in collaborazione con la Regione Campania e la Regione Calabria, di servizi metropolitani durante la stagione turistica sulla tratta Sapri - Maratea - Praia a Mare;</i></p> <p>TP/f2002 <i>Revisione, in collaborazione con la Regione Puglia, del modello di esercizio sulla linea FAL Bari - Altamura – Matera prevedendo la differenziazione tra servizi lenti e servizi veloci e il coordinamento a Bari con i collegamenti AV;</i></p> <p><u>politiche</u></p> <p>P.2.B.1 <i>Sostenere fortemente l'integrazione tariffaria estesa a tutte le modalità di trasporto e a tutti i vettori delle diverse modalità di trasporto pubblico che operano in ambito regionale, quale prerequisito indispensabile per il corretto funzionamento della rete multimodale soprattutto nell'ottica di una rete di servizi fondata sull'interscambio evitando che si traduca in una penalizzazione anche economica per l'utente.</i></p> <p>P.2.B.2 <i>Nel modello di breve periodo le azioni previste dovranno riguardare</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>modifiche mirate di orario sui collegamenti interregionali per migliorare i collegamenti con la rete AV/AC;</i>
--	---	---

		<ul style="list-style-type: none"> - spostamento delle percorrenze in ambito regionale da tratte meno frequentate a tratte più frequentate; <p>P.2.B.3 Nel modello di medio - lungo periodo le azioni previste si basano sulla progressiva diversificazione dell'offerta di servizi in due categorie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Regionale Veloce per i collegamenti di medio - lungo raggio in ambito regionale e interregionale (ad esempio verso i nodi della rete ferroviaria CORE di Salerno, Foggia e Bari in sistematico coordinamento orario con i servizi AV (15'<tintersc.<25') o di lungo raggio; - Metropolitano Territoriale ovvero servizi a carattere urbano e metropolitano territoriale centrati sui nodi di Potenza e Matera, operativi su relazioni di medio-corto raggio a domanda potenziale elevata; oppure servizi a carattere stagionale.
<p>2.C Modalità stradale: infrastrutture e trasporto pubblico su gomma.</p>	<p>2.C.1 Migliorare i collegamenti nelle aree transregionali in modo da promuovere per la Regione Basilicata il ruolo di territorio cerniera;</p> <p>2.C.2 Realizzare una rete integrata di infrastrutture e servizi stradali in ambito regionale, in grado di contribuire allo sviluppo e la coesione territoriale, di contrastare lo spopolamento delle aree interne a rischio marginalizzazione nel rispetto dell'efficienza della spesa pubblica</p> <p>2.C.3 Rafforzare il ruolo del trasporto pubblico attraverso l'ottimizzazione e il miglioramento del servizio regionale esercitato e promuovendo strategie di riequilibrio modale;</p> <p>2.C.4 Revisione e razionalizzazione della rete dei servizi, attivando sistemi informativi di monitoraggio del traffico e dell'incidentalità;</p>	<p><u>azioni fisiche, infrastrutture, tecnologie, materiale rotabile</u></p> <p>s.2005 SS n°655 "Bradonica" - lotto del "Portapane" tratto dal km. 122+623 al km. 133+195;</p> <p>s.1012 Strada Statale n° 585 "Fondovalle del Noce";</p> <p>s.1013 S.S. 598 - Completamento rampe svincolo di Pergola al km 19+680;</p> <p>s.1014 S.S. 598 Messa in sicurezza per rettifiche planimetriche tra gli svincoli di Montemurro e Spinoso;</p> <p>s.1015 Lauria - Cogliandrino – Moliterno 1° stralcio;</p> <p>s.1023 Lauria - Cogliandrino - Moliterno 2° stralcio;</p> <p>s.2005 SS n°655""Bradonica"" - lotto del ""Portapane"" tratto dal km. 122+623 al km. 133+195;</p> <p>s.2007 Lavori di ripristino del viadotto sul fiume Agri e per il collegamento della viabilità complanare della S.S. 106 Jonica;</p> <p>TP1001 Sistema Tariffario Integrato Basilicata - Attuazione Fase 1 sulla scorta delle priorità individuate dal Piano di Bacino Unico Regionale del TPL;</p> <p>TP1002 Sistema Tariffario Integrato Basilicata (STIB). Completamento dell'implementazione dei sistemi tecnologici di terra e di bordo e attivazione delle strutture e delle procedure gestionali.</p> <p><u>azioni sul servizio</u></p> <p>TP/b1001Istituzione di un collegamento Matera – Ferrandina – Potenza coperto da una linea portante automobilistica di TPL in rendez-vous con i servizi ferroviari (in combinazione con i collegamenti</p>

		<p>verso gli aeroporti di Napoli e Bari);</p> <p><u>politiche</u></p> <p>P.2.C.1 Con la definizione del PdB promuovere la costruzione di un sistema multimodale che garantisca adeguati e sostenibili livelli di mobilità sul territorio regionale garantendo l'accessibilità dal territorio alle sedi di lavoro, ai servizi di rilevanza regionale, alle "porte di accesso" alle reti della lunga percorrenza, ma anche ai principali poli urbani di riferimento per ciascun ambito e alle aree che rivestono — per residenti e turisti — elevato interesse storico-artistico e/o ambientale.</p> <p>P.2.C.2 Con la definizione del PdB promuovere la gerarchizzazione dei servizi extraurbani su gomma di riferimento per la prossima gara di affidamento dei servizi prevedendo:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) linee portanti extraurbane e suburbane con modello di esercizio ad orario o anche a frequenza, destinate ad operare in ambiti in cui, nelle fasce di morbida, i servizi ferroviari non sono giustificati, su direttrici ad elevata frequentazione non servite dal ferro e con margini di crescita derivanti dalla domanda potenziale in diversione da auto privata; la tecnologia di riferimento è il BRT (Bus Rapid Transit) che prevede interventi di preferenziazione della marcia, allestimento delle fermate, utilizzo di veicoli ad elevata capacità e ricorso a tecnologie ITS e infomobilità; b) linee portanti extraurbane con modello di esercizio ad orario tendenzialmente concentrate nelle fasce di punta (servizi scolastici/lavoratori pendolari); c) linee ordinarie di ambito che garantiscono servizi di adduzione alle linee del tipo a) e b) in rendez-vous presso punti di interscambio attrezzati; d) linee non convenzionali a percorso flessibile in adduzione alle linee del tipo a) e b); e) linee appartenenti alle reti urbane.
<p>2.D Modalità stradale: mobilità ciclistica</p>	<p>2.D.1 Promuovere la realizzazione di interventi, diretti ed attivi, a favore della ciclabilità nel territorio regionale;</p>	<p><u>azioni fisiche, infrastrutture, tecnologie, materiale rotabile</u></p> <p>c.1001 Ciclovia dell'acquedotto Pugliese</p> <p>c.1002 Ciclovia Lagonegro–Rotonda connessione con tratto calabrese Rotonda-Spezano</p> <p>c.1003 Completamento dei tratti della rete BICITALIA ricadenti in territorio regionale..</p> <p>c.2001 Ciclovia del golfo di Taranto-Tratto lucano Bernalda-Nova Siri</p> <p><u>azioni sul servizio</u></p> <p>TP/c1001 Istituzione del trasporto biciclette a bordo di treni e bus per chiudere circuitazioni e/o raggiungere comprensori dall'elevato valore storico-paesaggistico.</p>

		<p><u>politiche</u></p> <p>P.2.D.1 <i>Promuovere la ciclabilità in tutti i suoi aspetti quale elemento della mobilità sostenibile urbana ed extraurbana</i></p> <p>P.2.D.2 <i>Promuovere la realizzazione di percorsi e infrastrutture che completano e arricchiscono la rete del TPRL, velostazioni in corrispondenza delle stazioni ferroviarie urbane</i></p>
--	--	--

Obiettivo generale a livello regionale

3. METTERE A PUNTO UN SISTEMA MULTIMODALE CHE GARANTISCA ADEGUATI E SOSTENIBILI LIVELLI DI MOBILITÀ SUPPORTANDO LA COESIONE INTERNA E IL RIEQUILIBRIO TERRITORIALE.

Modalità di Trasporto	Obiettivi Specifici	Azioni – (Codici intervento da PRT)
3.A Modalità Aerea	3.A.1 Attivare servizi aerei ed elicotteristici in grado di servire specifiche componenti di domanda.	<p><u>azioni fisiche, infrastrutture, tecnologie, materiale rotabile</u></p> <p>a.1004 Potenziamento dell'aviosuperficie di Grumento Nova;</p> <p><u>azioni sul servizio</u></p> <p>a.2004 Autorizzazione all'attivazione di un collegamento elicotteristico sperimentale di iniziativa privata sulla rotta Matera – Maratea;</p> <p><u>politiche</u></p> <p>P.3.A.1 Promuovere il trasporto elicotteristico per collegamenti di particolare complessità anche come servizio di TPL per garantire la continuità territoriale. In particolare, tra i due dei principali poli turistici regionali ovvero Matera, "Capitale Europea della cultura 2019" e Maratea, importante meta balneare "Perla del Mediterraneo", finalizzata a ridurre drasticamente i tempi di collegamento tra Matera e Maratea;</p> <p>P.3.A.2 Promuovere la valorizzazione dell'aviosuperficie di Grumento Nova per finalità sportive e turistiche;</p>
3.B Modalità ferroviaria	3.B.1 Realizzare una rete integrata di infrastrutture e servizi ferroviari in ambito regionale che contribuisca allo sviluppo e in grado di sostenere la coesione interna e contrastare lo spopolamento delle aree interne a rischio marginalizzazione nel rispetto dell'efficienza	<p><u>azioni fisiche, infrastrutture, tecnologie, materiale rotabile</u></p> <p>f.1000 Realizzazione nuovi sistemi ed interventi in materia di sicurezza ferroviaria</p> <p>f.1021 Adeguamento funzionale e ristrutturazione delle principali stazioni della rete FAL</p> <p>f.1007 Completamento della prima fase d'attuazione del Sistema Ferroviario in ambito Metropolitano di Potenza;</p> <p>f.1009 Interventi per l'ingresso contemporaneo in stazione a Bella-Muro Lucano;</p> <p>f.1010 Interventi per l'ingresso contemporaneo in stazione a Tito;</p>

	<p>della spesa pubblica;</p> <p>3. B.2 Migliorare le condizioni – materiali ed immateriali – degli interscambi (Ferro-Ferro, Ferro-Gomma).</p>	<p>f.1011 Interventi per l'ingresso contemporaneo in stazione a Castel Lagopesole (o Filiano);</p> <p>f.1012 Interventi per l'ingresso contemporaneo in stazione a Melfi;</p> <p>f.2004 Terminal intermodale di Serra Rufusa;</p> <p>f.2005 Completamento della prima fase di attuazione del Servizio Ferroviario Metropolitano di Matera, inclusa la realizzazione del nodo intermodale di Matera C.le;</p> <p>f.2006 Servizio Metropolitano di Matera – Prolungamento della linea da Matera Sud a Matera Ospedale Santa Maria delle Grazie;</p> <p>f.1013 Servizio Ferroviario Metropolitano di Potenza - indipendenza tra linea RFI e linea FAL da Potenza Superiore ad Avigliano Scalo – prima fase;</p> <p>f.1014 Servizio Ferroviario Metropolitano di Potenza - indipendenza tra linea RFI e linea FAL da Potenza Superiore ad Avigliano Scalo - completamento;</p> <p>TP1001 Sistema Tariffario Integrato Basilicata - Attuazione <u>Fase 1</u> sulla scorta delle priorità individuate dal Piano di Bacino Unico Regionale del TPL;</p> <p>TP1002 Sistema Tariffario Integrato Basilicata (STIB). <u>Completamento</u> dell'implementazione dei sistemi tecnologici di terra e di bordo e attivazione delle strutture e delle procedure gestionali.</p> <p><u>azioni sul servizio</u></p> <p>TP/f1008 Intensificazione dei Servizi Ferroviario in ambito Metropolitano a Potenza e a Matera (prima fase di attuazione del Modello di esercizio su rete FAL);</p> <p>TP/f1010 Istituzione del Servizio Ferroviario Metropolitano Bella-Muro Lucano-Potenza-Melfi;</p> <p>TP/f1011 Servizio ferroviario Metropolitano di Potenza – Attuazione del modello di esercizio a regime su rete FAL;</p> <p><u>politiche</u></p> <p>P.3.B.1 Puntare a migliorare l'affidabilità, la frequenza e la qualità dei collegamenti ferroviari regionali nell'ottica di una forte integrazione modale con la rete di servizi automobilistici di TPL.</p>
<p>3.C Modalità stradale: infrastrutture e trasporto pubblico su gomma in ambito extraurbano</p>	<p>3.C.1 Migliorare la rete dei collegamenti interni anche al fine di rendere pienamente funzionali ed efficienti le connessioni agli assi viari strategici;</p> <p>3.C.2 Migliorare le condizioni generali di tutta la rete stradale presente sul</p>	<p><u>azioni fisiche, infrastrutture, tecnologie, materiale rotabile</u></p> <p>i.2004 Area d'interscambio Matera - svincolo SS 7;</p> <p>i.2005 Area d'interscambio svincolo SP Grassano - SP Grottole (ponte Bailey);</p> <p>i.2006 Area d'interscambio scalo Grassano - Garaguso - Tricarico</p> <p>i.2007 Area d'interscambio Montalbano scalo F.A.L. Bivio Frascarossa</p> <p>i.2008 Area d'interscambio Pisticci Scalo</p> <p>s.1022 Lavori di realizzazione di un terminal bus in località Castrocuoco di Maratea;</p> <p>s.1024 deguamento e messa in sicurezza S.P. n. 145 "Isca-Pantanelle"</p>

	<p>territorio, elevandone il livello di sicurezza;</p>	<p>s.1025 Adeguamento e messa in sicurezza S.P. n. 219 "Vitalba-Ofantina" e relative bretelle per Rapone e Ruvo del Monte"</p> <p>s.1026 Adeguamento e messa in sicurezza S.P. n. 148 "Melfi-Ofanto"</p> <p>s.1027 Adeguamento e messa in sicurezza S.P. n. 149 "Melfi-Sata"</p> <p>s.1028 Adeguamento e messa in sicurezza S.P. n. 123 e 123 bis</p> <p>s.1029 Strada di collegamento tra Avigliano e la SS 658 Potenza/Melfi</p> <p>s.1030 Adeguamento e messa in sicurezza Strada Ponte Tiera - Cancellara - Pian del Cerro</p> <p>s.1031 Adeguamento e messa in sicurezza viabilità alternativa tratto lucano "A3" (S.p. ex S.S. 19 "delle Calabrie" etc.)</p> <p>s.1032 Adeguamento e messa in sicurezza S.P. n. 26 "del Lagonegrese" (collegamento area "val d'Agri" con il "lagonegrese")</p> <p>s.1033 Adeguamento e messa in sicurezza S.p. n. 83 "Picerno-Baragiano"</p> <p>s.1034 Adeguamento e messa in sicurezza strada di fondovalle "Saurina"</p> <p>s.1035 Adeguamento e messa in sicurezza viabilità di collegamento alla viabilità principale dell'area costiera di Maratea</p> <p>s.1036 Adeguamento e messa in sicurezza S.p. 7</p> <p>s.1037 Adeguamento e messa in sicurezza S.p. n. 30 "di Giuliano"</p> <p>s.1038 Adeguamento e messa in sicurezza S.p. n. 161 "tangenziale di Potenza"</p> <p>s.1039 Adeguamento e messa in sicurezza S.p. ex S.S. n. 92</p> <p>s.1040 Adeguamento e messa in sicurezza S.p. ex S.S. n. 103</p> <p>s.1041 Adeguamento e messa in sicurezza Strada Fondovalle Racanello -completamento</p> <p>s.2008 Adeguamento e messa in sicurezza S.p. ex S.S. n. 104;</p> <p>s.1042 Adeguamento e messa in sicurezza S.p. n. 4 "del Pollino"</p> <p>s.1043 Adeguamento e messa in sicurezza S.p. n. 133 "di S. Arcangelo"</p> <p>s.1044 Adeguamento e messa in sicurezza S.p. n. 146 "Marsico - Lama Sellata"</p> <p>s.1045 Adeguamento e messa in sicurezza S.p. ex S.S. n. 276</p> <p>s.1046 Adeguamento e messa in sicurezza S.p. 92</p> <p>s.1047 Adeguamento e messa in sicurezza S.p. ex S.S. n. 7</p> <p>s.1048 Adeguamento e messa in sicurezza S.p. ex S.S. n. 93 (Area Centro)</p> <p>s.1049 Adeguamento e messa in sicurezza S.p. ex S.S. n. 94</p> <p>s.1050 Adeguamento e messa in sicurezza S.p. n. 5</p> <p>s.1051 Adeguamento e messa in sicurezza S.p. n. 6/1° tronco</p> <p>s.1052 Adeguamento e messa in sicurezza S.p. n. 32 bis</p> <p>s.1053 Adeguamento e messa in sicurezza S.p. n. 14</p> <p>s.1054 Adeguamento e messa in sicurezza S.p. n. 32</p> <p>s.1055 Messa in sicurezza S.P. ex S.S. 401 "dell'alto Ofanto e del Vulture"</p> <p>s.1056 Messa in sicurezza S.P. ex S.S. 381 "del passo delle Crocelle"</p> <p>s.1057 Messa in sicurezza S.P. ex S.S. 168 "di Venosa"</p> <p>s.1058 Messa in sicurezza S.P. ex S.S. 169 "di Genzano"</p> <p>s.1059 Messa in sicurezza S.P. 8 "del Vulture"</p> <p>s.1060 Messa in sicurezza S.P. 18 "Ofantina"</p>
--	--	---

		<p>s.1061 <i>Messa in sicurezza S.P. 55 "Cerentina e dell'Accio"ù</i></p> <p>s.1062 <i>Messa in sicurezza S.P. 10 3^{tr}. "Venosina"</i></p> <p>s.1063 <i>Messa in sicurezza S.P. 93 "Appulo Lucana" (Area Nord)</i></p> <p>s.2006 <i>Adeguamento SS 106 tratta Nova Siri – Metaponto;</i></p> <p>s.2009 <i>Lavori di ripristino e consolidamento corpo stradale della S.P. ex. S.S. 277</i></p> <p>s.2010 <i>Lavori di ripristino e consolidamento corpo stradale della S.P. Bretella di Irsina</i></p> <p>s.2011 <i>Lavori di ripristino e consolidamento corpo stradale della S.P. EX. s.s. 103</i></p> <p>s.2012 <i>Lavori di ripristino e consolidamento corpo stradale della S.P. 1 Via Appia</i></p> <p>s.2013 <i>Lavori di messa in sicurezza della S.P. MARCONIA-BASENTANA</i></p> <p>s.2014 <i>Lavori di messa in sicurezza e ripristino corpo stradale della S.P. sx. S.S. 96 Barese</i></p> <p>s.2015 <i>Lavori di risanamento/consolidamento corpo stradale, opere di contenimento della S.P. 10 Matera Sud</i></p> <p>s.2016 <i>Lavori di risagomatura e ripresa pavimentazione deformata e/o degradata, opere di protezione della S.P. Matera - Gioia del Colle</i></p> <p>s.2017 <i>Lavori di risagomatura e ripresa pavimentazione deformata e/o degradata, opere di protezione della S.P. 1 (dall'abitato Grottole - Miglionico)</i></p> <p>s.2018 <i>Lavori di risagomatura e ripresa pavimentazione deformata e/o degradata, opere di protezione della S.P. ex S.S. 271</i></p> <p>s.2019 <i>Lavori di risagomatura e ripresa pavimentazione deformata e/o degradata, opere di protezione della S.P. Sinistra Bradano</i></p> <p>s.2020 <i>Lavori di risagomatura e ripresa pavimentazione deformata, ricostruzione tombini, opere di protezione della S.P. Papalione - Masseria Ferri</i></p> <p>s.2021 <i>Lavori di risanamento/consolidamento corpo stradale, ricostruzione tombini, pavimentazione, opere di contenimento della S.P. 211 - 1° Tronco</i></p> <p>s.2022 <i>Lavori di risanamento/consolidamento corpo stradale, regimazione idraulica, pavimentazione, opere di contenimento della S.P. Timmari - S. Chiara - Cozzo Carloni</i></p> <p>s.2023 <i>Lavori di regimazione idraulica, ripristino piano viabile e opere di protezione della S.P. Pomarico Baracche</i></p> <p>s.2024 <i>Lavori di risagomatura e ripresa pavimentazione deformata e/o degradata, regimazione idraulica, opere di protezione della S.P. Matera Ginosa</i></p> <p>s.2025 <i>Lavori di risagomatura e ripresa pavimentazione, regimazione acque superficiali, opere di protezione della S.P. Matera - Montescaglioso</i></p> <p>s.2026 <i>Lavori di risagomatura e ripresa pavimentazione, ripristino cunette e fossi di guardia, opere di contenimento della S.P. Messapica (dal bivio ex S.S. 175 alla S.S. 7)</i></p> <p>s.2027 <i>Lavori di risanamento/consolidamento corpo stradale, opere di contenimento e regimazione acque superficiali della S.P. EX. S.S. 277 - I tronco Km. 16+400</i></p> <p>s.2028 <i>Lavori di consolidamento corpo stradale degradato e opere di regimazione acque superficiali. della S.P. FONDOVALLE BASENTELLO</i></p> <p>s.2029 <i>Lavori di risagomatura e ripresa pavimentazione degradata, opere di contenimento scarpate. della S.P. 1 Via APPIA</i></p> <p>s.2030 <i>Lavori di consolidamento corpo stradale degradato e opere di regimazione acque</i></p>
--	--	--

		<p><i>superficiali. della S.P. GROTTOLE-SCALO</i></p> <p>s.2031 <i>Lavori di consolidamento tratto op. n. 6, regimazione acque superficiali e pavimentazione strdale. della S.P. DESTRA BRADANO</i></p> <p>s.2032 <i>Consolidamento e ricostruzione corpo stradale deformato. della S.P. MOLINO DI GRASSANO</i></p> <p>s.2033 <i>Risagomatura e ripresa pavimentazione degradata, risanamenti e opere di regimazione acque. della S.P. EX. S.S. 96 BARESE</i></p> <p>s.2034 <i>Opere di regimentazione acque superficiali e ripresa pavimentazione. della S.P. CALCIANO</i></p> <p>s.2035 <i>Opere di regimentazione acque superficiali e ripresa pavimentazione. della S.P. GIARDINI DI GRASSANO</i></p> <p>s.2036 <i>Lavori di risanamento/consolidamento corpo stradale, opere di contenimento e regimazione acque superficiali della S.P. FORESTE DI TRICARICO</i></p> <p>s.2037 <i>Lavori di risanamento/consolidamento corpo stradale, opere di contenimento e regimazione acque superficiali della S.P. 209-IV° Tronco</i></p> <p>s.2038 <i>Lavori di protezione rilevato stradale alla variante di Quinto, risanamenti e risagomatura e opere di regimazione acque della S.P. 8 (Matera-Grassano- fond. Bilioso)</i></p> <p>s.2039 <i>Lavori di regimazione acque e ripresa pavimentazione stradale della S.P. GROTTOLE</i></p> <p>s.2040 <i>Lavori di consolidamento e opere idrauliche. della S.P. BRETTELLA DI IRSINA</i></p> <p>s.2041 <i>Interventi di consolidamento e messa in sicurezza tratti stradali in frana della S.P. ex SS.103 (da limite provincia c/oGorgoglione a SS. 598)</i></p> <p>s.2042 <i>Interventi di consolidamento e messa in sicurezza tratti stradali in frana della S.P. STIGLIANO-GANNANO</i></p> <p>s.2043 <i>Interventi di consolidamento e messa in sicurezza tratti stradali in frana della S.P. CRACO-GANNANO</i></p> <p>s.2044 <i>Interventi di consolidamento e messa in sicurezza tratti stradali in frana della S.P. EX SS.277 (DALLA EX SS.103 ALLO SCALO GRASSANO)</i></p> <p>s.2045 <i>Interventi di consolidamento e messa in sicurezza tratti stradali in frana della S.P. FERRANDINA-SCALO OMONIMO</i></p> <p>s.2046 <i>Interventi di consolidamento e messa in sicurezza tratti stradali in frana della S.P. SALANDRA-GROTTOLE</i></p> <p>s.2047 <i>Interventi di consolidamento e messa in sicurezza tratti stradali in frana della S.P. FERRANDINA-SALANDRA</i></p> <p>s.2048 <i>Interventi di consolidamento e messa in sicurezza tratti stradali in frana della S.P. S.MAURO FORTE-CRACO</i></p> <p>s.2049 <i>Interventi di consolidamento e messa in sicurezza tratti stradali in frana della S.P. VAL D'AGRI</i></p> <p>s.2050 <i>Interventi di consolidamento e messa in sicurezza tratti stradali in frana della S.P. EX SS.176</i></p> <p>s.2051 <i>Interventi di consolidamento e messa in sicurezza tratti stradali in frana della S.P. B.ACINELLO-P.AGRI</i></p> <p>s.2052 <i>Interventi di consolidamento e messa in sicurezza tratti stradali in frana della S.P.</i></p>
--	--	---

		<p>ACCETTURA-P.BALZANO</p> <p>s.2053 <i>Interventi messa in sicurezza della S.P. SAURINA</i></p> <p>s.2054 <i>Interventi messa in sicurezza della S.P. Oliveto</i></p> <p>s.2055 <i>Lavori di messa in sicurezza della S.P. ex S.S.380</i></p> <p>s.2057 <i>Lavori di messa in sicurezza della S.P. 154 IV TRONCO</i></p> <p>s.2058 <i>Lavori di messa in sicurezza della S.P. 175 (TRATTO Jonica/Metaponto Borgo della S.P. ex S.S. 175</i></p> <p>s.2059 <i>Lavori di messa in sicurezza della S.P. SAN TEODORO-MARE;</i></p> <p>s.2060 <i>Lavori di messa in sicurezza della S.P. CARRERA DI MONTECAGLIOSO;</i></p> <p>s.2061 <i>Lavori di messa in sicurezza della S.P. MONTECAGLIOSO-GINOSA;</i></p> <p>s.2062 <i>Lavori di messa in sicurezza della S.P. Pozzitello-Pisticci-S.Basilio (tratto Pozzitello-Pisticci);</i></p> <p>s.2063 <i>Interventi di consolidamento del corpo stradale e messa in sicurezza della S.P. SCANZANO – LIDO TORRE, S.P. VACCARECCIA E S.P. SCANZANO MARE</i></p> <p>s.2064 <i>Ripristino di frane, sistemazione idraulica e interventi di messa in sicurezza nel tratto Montalbano-Tinchi-S.S. 106 Ionica della S.P. Pisticci San Basilio e S.P. 154 IV tronco</i></p> <p>s.2065 <i>Interventi di sistemazione delle scarpate franate e ripristino della viabilità della S.P. MARONE FRASCAROSSA e S.P. 154 2° TRONCO</i></p> <p>s.2066 <i>Interventi di ripristino dei tratti in frana, consolidamento del corpo stradale e ripristino della funzionalità idraulica della S.P. Rabatana di Tursi (via Caprarico), S.P. Agri Sinni e S.P. Caprarico</i></p> <p>s.2067 <i>Ripristino tratti franati e sistemazione idraulica. della S.P. 154 1 tronco</i></p> <p>s.2068 <i>Ripristino di barriere della S.P. Aranceti di Tursi</i></p> <p>s.2069 <i>Interventi di sistemazione di tratti in frana, ripresa della pavimentazione e regimentazione idraulica. della S.P. EX S.S. 104</i></p> <p>s.2070 <i>S.S. 655 – Bradanica - I tronco – lotto La Martella</i></p> <p>i.1001 <i>Realizzazione del nodo d'interscambio bus-bus di Lagonegro;</i></p> <p>TP1001 <i>Sistema Tariffario Integrato Basilicata - Attuazione Fase 1 sulla scorta delle priorità individuate dal Piano di Bacino Unico Regionale del TPL;</i></p> <p>TP1002 <i>Sistema Tariffario Integrato Basilicata (STIB). Completamento dell'implementazione dei sistemi tecnologici di terra e di bordo e attivazione delle strutture e delle procedure gestionali.</i></p> <p><u>politiche</u></p> <p>P.3.C.1 <i>migliorare la trama dei collegamenti interni utilizzando le risorse del PO FESR 2014-2020 come opportunità di portare a soluzione il tema, nell'ottica di collegare le aree industriali ed artigianali ai più importanti nodi ferroviari, autostradali e aeroportuali esterni alla regione, che ne costituiscono gli hub fondamentali e di realizzare un piano straordinario di manutenzione e ripristino della rete viaria regionale</i></p>
--	--	--

<p>3.D Modalità stradale: trasporto pubblico su gomma in ambito urbano</p>	<p>3.D.1 Promuovere interventi mirati a decongestionare il traffico in aree particolarmente sensibili con la realizzazione di infrastrutture in grado di migliorare l'attrattività del trasporto pubblico e quindi incrementare l'uso del mezzo pubblico in sostituzione dei mezzi privati</p> <p>3.D.2 Favorire l'uso delle tecnologie elettroniche nel processo di monitoraggio e valutazione dei servizi resi;</p>	<p><u>azioni fisiche, infrastrutture, tecnologie, materiale rotabile</u></p> <p>i.1002 Realizzazione del nodo d'interscambio Treno-Bus di Bella Muro; i.1003 Realizzazione del nodo d'interscambio Treno-Bus di Castel Lago Pesole; i.1004 Realizzazione del nodo d'interscambio Treno-Bus di Melfi; i.1005 Realizzazione del nodo d'interscambio Treno-Bus di Avigliano i.1006 Realizzazione del nodo d'interscambio Treno-Bus di Oppido Lucano; i.2001 Realizzazione del nodo d'interscambio Treno-Bus di Ferrandina i.2002 Realizzazione del nodo d'interscambio Treno-Bus di Matera c.le i.2003 Realizzazione del nodo d'interscambio Treno-Bus di Metaponto s.1000 Realizzazione sistemi ITS in campo urbano a Matera e Potenza TP/b1002 Rinnovo flotte autobus con mezzi a basso livello di emissioni per servizi urbani in regime di obbligo di servizio a Matera e Potenza</p> <p>TP1001 Sistema Tariffario Integrato Basilicata - Attuazione Fase 1 sulla scorta delle priorità individuate dal Piano di Bacino Unico Regionale del TPL;</p> <p>TP1002 Sistema Tariffario Integrato Basilicata (STIB). Completamento dell'implementazione dei sistemi tecnologici di terra e di bordo e attivazione delle strutture e delle procedure gestionali.</p> <p><u>azioni sul servizio</u></p> <p>P.3.D.1 Con il PdB ridisegnare le reti di TPLR definendo compiutamente e puntualmente le reti di servizi di trasporto pubblico degli ambiti o lotti funzionali sulla scorta delle strategie previste nel PRT.</p>
<p>3.E Modalità stradale: mobilità a basso impatto ambientale</p>	<p>3.E.1 Attuare Misure per favorire la mobilità elettrica: promuovere la realizzazione di un parco regionale di veicoli elettrici pubblici e privati, favorendo uno sviluppo sostenibile ed intermodale dell'attuale rete di trasporti privati e pubblici;</p>	<p><u>azioni fisiche, infrastrutture, tecnologie, materiale rotabile</u></p> <p>e.1001 Realizzazione di 7 colonnine di ricarica elettrica nel Comune di Potenza; e.1002 Realizzazione di 3 colonnine di ricarica elettrica nel Comune di Avigliano; e.1003 Realizzazione di 3 colonnine di ricarica elettrica nel Comune di Tito e.1004 Realizzazione di 3 colonnine di ricarica elettrica nel Comune di Maratea; e.1005 Realizzazione di 2 colonnine di ricarica elettrica nel Comune di Pignola; e.1006 Realizzazione di 1 colonnine di ricarica elettrica nel Comune di Vaglio Basilicata; e.2001 Realizzazione di 8 colonnine di ricarica elettrica nel Comune di Matera; e.2002 Realizzazione di 3 colonnine di ricarica elettrica nel Comune di Bernalda e.2003 Realizzazione di 3 colonnine di ricarica elettrica nel Comune di Pisticci; e.2004 Realizzazione di 3 colonnine di ricarica elettrica nel Comune di Policoro; e.2005 Realizzazione di 2 colonnine di ricarica elettrica nel Comune di Scanzano Ionico; e.2006 Realizzazione di 2 colonnine di ricarica elettrica nel Comune di Nova Siri;</p>

		<p>e.2007 <i>Realizzazione di 2 colonnine di ricarica elettrica nel Comune di Nova Rotondella;</i></p> <p><u>azioni sul servizio</u></p> <p>e.1007 <i>Incentivo alla diffusione delle informazioni sulla Mobilità Elettrica</i></p> <p>e.1008 <i>Permesso per i veicoli elettrici per l'uso delle Corsie Preferenziali e l'accesso alle ZTL;</i></p> <p>e.1009 <i>Aggiornamento degli strumenti di pianificazione della mobilità regionali;</i></p> <p>e.1010 <i>Incentivi allo sviluppo delle flotte elettriche;</i></p> <p>e.1011 <i>Incentivi allo sviluppo e diffusione delle infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici;</i></p>
--	--	---

Gli interventi relativi alle infrastrutture stradali con interesse d'ambito regionale, ovvero quelli riportati nella precedente tabella dal codice **s.1024** al codice **s.2070**, sono prevalentemente finalizzati a migliorare la percorribilità delle strade e ad innalzare il livello di sicurezza delle medesime, riguardano l'adeguamento funzionale, la messa in sicurezza, il consolidamento/risanamento del corpo stradale esistente e come tali non comportano nuove opere.

5. ANALISI DEL CONTESTO AMBIENTALE DI RIFERIMENTO

5.1 INTRODUZIONE

L'Allegato VI alla parte seconda del D.Lgs. 152/06, richiede che il Rapporto Ambientale debba contenere, tra l'altro, una descrizione:

- ✚ degli aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e la sua evoluzione probabile senza l'attuazione del piano o del programma;
- ✚ delle caratteristiche ambientali delle aree che potrebbero essere significativamente interessate;
- ✚ di qualsiasi problema ambientale esistente, pertinente al piano o programma, ivi compresi in particolare quelli relativi ad aree di particolare rilevanza ambientale, culturale e paesaggistica, quali le zone designate 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, nonché i territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità, di cui all'articolo 21 del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 228.

A tal fine si riporterà una descrizione dello stato attuale dell'ambiente regionale attraverso l'analisi dei dati disponibili più aggiornati con caratteristiche di qualità, disponibilità, aggiornabilità, comparabilità ed accessibilità.

In effetti questo capitolo già elaborato per il rapporto preliminare mira a definire le condizioni dello stato ambientale di riferimento, a prescindere dalle azioni e dagli obiettivi che il piano in valutazione potrebbe mettere in campo. La finalità di quest'analisi consiste nell'identificare le problematiche ambientali esistenti e strettamente connesse ai trasporti e nell'individuare le aree di particolare rilevanza ambientale, culturale e paesaggistica (es.: aree appartenenti alla Rete Natura 2000) che potranno essere influenzate dal piano.

5.2 ASPETTI PERTINENTI DELLO STATO ATTUALE DELL'AMBIENTE

5.2.1. LE TEMATICHE AMBIENTALI

Il D.Lgs. 152/06 richiede che, nel redigere il Rapporto Ambientale, si debba tenere conto del livello delle conoscenze e dei metodi di valutazione correnti in forma e misura confrontabile ai contenuti ed al livello di dettaglio del piano o programma oggetto di valutazione.

Sulla base di quanto richiesto dall'art. 13 del D.Lgs. 152/06, per una corretta analisi del contesto ambientale di riferimento su cui il PRT agisce, è sembrato opportuno focalizzare l'attenzione sui seguenti aspetti specifici:

- ✚ Aria e Clima
- ✚ Acqua
- ✚ Suolo
- ✚ Produzione e gestione Rifiuti

-  Ecosistemi naturali e Biodiversità
-  Energia
-  Paesaggio e patrimonio storico-culturale
-  Popolazione e salute umana

Relativamente ai suddetti aspetti nel presente Rapporto Ambientale definitivo si riprende l'analisi del contesto delle componenti ambientali effettuata nel rapporto preliminare. Per quanto riguarda, invece, gli aspetti maggiormente correlati alle tematiche del Piano quali Mobilità e trasporti si rimanda al Piano stesso.

Per ognuno degli aspetti ambientali trattati sono stati utilizzati indicatori:

- disponibili e aggiornati al livello di aggregazione territoriale funzionale alla valutazione;
- prodotti da fonti istituzionali;
- caratterizzati da una omogeneità sul territorio interessato e dalla disponibilità di un minimo di serie storica per potere eseguire comparazioni territoriali e analisi dei trend;
- per i quali sia previsto un aggiornamento per il futuro.

Le informazioni e gli indicatori utilizzati per descrivere il contesto saranno coerenti con i set di indicatori proposti a livelli internazionale (EEA, Eurostat, OCSE, MCPPEE), nazionale (ISTAT, ISPRA, DPS) e regionale (ARPAB). In particolare si è fatto riferimento, per le informazioni di portata regionale, alla recente pubblicazione della Relazione sullo Stato dell'Ambiente 2013 elaborata dal Dipartimento Ambiente, Territorio, Politiche della Sostenibilità della Regione Basilicata.

5.2.1.1 Aria e Clima

Gli aspetti fondamentali connessi a questa tematica sono le emissioni in atmosfera delle attività antropiche e la concentrazione in atmosfera delle sostanze inquinanti, oltre che aspetti direttamente correlabili con i cambiamenti climatici.

Le informazioni in merito alla qualità dell'aria possono essere fornite dalla rete regionale della qualità dell'aria dell'Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale della Basilicata (A.R.P.A.B.), che risulta attualmente costituita da n. 11 centraline di monitoraggio, differenti tra loro per caratteristiche tipologiche e funzionali, installate nel periodo 2004-2008 su diverse tipologie di aree (rurali industriali, industriali, urbane e sub-urbane) del territorio regionale.

In particolare le informazioni inerenti la qualità dell'aria della regione Basilicata, estrapolate dalla Relazione sullo Stato dell'Ambiente 2013, risultano aggregate considerando quattro macro-aree:

- zona urbana e suburbana di Potenza;
- area comprendente i comuni di Matera, Pisticci e Ferrandina;

- area del Vulture-Melfese;
- area della Val d'Agri.

L'analisi delle emissioni ha visto il confronto tra le serie storiche (periodo 2004-2010) dei valori medi annui delle principali sostanze inquinanti: biossido di zolfo (SO₂), biossido di azoto (NO₂), monossido di carbonio (CO), benzene (C₆H₆), ozono (O₃) e polveri sottili (PM₁₀) così da fornire il quadro della qualità dell'aria regionale in termini di livelli di inquinamento di fondo cui è esposta la popolazione. Inoltre per l'ozono (O₃) e le polveri sottili (PM₁₀) è stato verificato il superamento dei limiti normativi.

Di seguito una sintesi delle considerazioni in merito alla qualità dell'aria delle quattro macro-aree regionali.

Zona urbana e suburbana di Potenza

Nel corso del periodo assunto a riferimento si è assistito ad un andamento diversificato dei principali inquinanti aerodispersi. Il benzene ad esempio, monitorato solamente su n.2 delle 4 stazioni presenti, ha subito un lieve aumento di concentrazione, passando da valori compresi tra 0,6 e 0,8 µg/m³ a valori compresi tra 0,9 e 1,1 µg/m³.

Per ciò che concerne il monossido di carbonio invece, si è assistito ad una progressiva riduzione di concentrazione, con valori, compresi tra 1 e 1,2 µg/m³ nel 2005 e valori compresi tra 0,2 e 0,7 µg/m³ nel 2010.

I livelli di biossido di azoto, monitorato su n.2 stazioni, mostrano invece un andamento diversificato nel periodo 2005-2010, con concentrazioni che crescono in un caso (da 7 a quasi 25 µg/m³) mentre si attestano su valori pressoché costanti nell'altro (tra 7 e 12 µg/m³). Per quanto riguarda il biossido di zolfo l'analisi evidenzia valori di concentrazione media annua non significativi per l'area di Potenza, e comunque in linea con quelli relativi ad altre aree industriali prive di attività correlabili al trattamento di materie prime contenenti zolfo.

Per ciò che concerne l'ozono, si assiste ad un trend decrescente della concentrazione nel periodo tra il 2004 ed il 2008, con valori che passano da oltre 60 a meno di 50 µg/m³, mentre nel periodo 2008-2010 si assiste ad un nuovo aumento con valori che tornano a superare i 60 µg/m³. Il numero di superamenti dei limiti giornalieri in un anno imposti dalle normative vigenti cresce tra il 2004 ed il 2006 per poi ridursi drasticamente sino al 2010.

Infine per le polveri sottili, monitorate su tutte le stazioni presenti nell'area, si assiste ad una progressiva diminuzione sia delle concentrazioni che del numero dei superamenti dei limiti giornalieri restando sotto la soglia dei 35 superamenti dal 2006.

Zona di Matera, Pisticci, Ferrandina

In quest'area, per quanto riguarda la concentrazione media annua di benzene, si assiste ad un andamento crescente per i comuni di Matera e Pisticci (in quest'ultimo caso più marcato con valori da 0,5 a 1,1 µg/m³ tra il 2007 ed il 2009). Tali valori restano comunque al di sotto dei limiti previsti dalla normativa vigente (pari a 5 µg/m³ di media annua). Trend opposto invece per il comune di Ferrandina i cui valori di concentrazione scendono da 0,8 a 0,4 µg/m³ nel periodo 2007-2009.

Le concentrazioni di monossido di carbonio risultano in crescita nel periodo 2006-2010 con valori che passano da 0,2 a 0,3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ nelle stazioni relative ai comuni di Matera e Ferrandina e da 0,2 a 0,4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ nel comune di Pisticci.

L'andamento delle concentrazioni di biossido di azoto risultano pressoché costanti nel periodo 2007-2010, con valori minimi compresi tra 7 e 12 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, riferibili alla stazione di Matera, e valori massimi compresi tra 11 e 16 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, riferibili alla stazione di Pisticci. Stesse considerazioni valgono per il biossido di zolfo, che nel periodo 2007-2010 ha visto oscillare i propri valori di concentrazione nell'area da un minimo compreso tra 2,9 e 3,4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (Pisticci) ad un massimo compreso tra 3,7 e 4,1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Per quanto riguarda l'ozono i dati disponibili mostrano un andamento pressoché costante dei valori di concentrazione nel periodo 2007-2010, con una sostanziale uniformità di valori per le stazioni riferibili ai comuni di Pisticci e Ferrandina, con valori che oscillano tra i 50 ed i circa 60 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. La stazione riferibile al comune di Matera, invece, mostra valori di concentrazione dell'inquinante più alti, compresi tra 70 e 75 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ nel periodo assunto a riferimento. Qui si assiste inoltre ad un numero di superamenti del valore obiettivo (≤ 25 volte/anno di concentrazione $\geq 120 \mu\text{g}/\text{m}^3$ per 8 ore consecutive) per la protezione della popolazione superiore alle 40 volte nel periodo 2008-2010.

La concentrazione di polveri sottili, monitorate nei comuni di Matera e Ferrandina, dopo un lieve incremento tra il 2006 ed il 2008, mostra un trend decrescente sino al 2010, con valori medi annui che passano da un range di 18÷22 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (2008) ad un range di 13÷14 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (2010). Il numero di superamenti della concentrazione limite media giornaliera (50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) è stato sempre inferiore alle 35 volte nel periodo 2006-2010, con un solo picco di poco superiore alle 20 volte registrato nel 2008 dalla stazione di Ferrandina.

Area Vulture-Melfese

La concentrazione media annua di benzene, monitorata sulla sola stazione riferibile al comune di Lavello, ha avuto un trend di crescita nel periodo 2006-2008, con una inversione di tendenza nel triennio 2008-2010, in cui i valori sono passati da 3,5 a 0,7 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, sempre al di sotto della soglia di riferimento pari a 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

I dati relativi al monossido di carbonio, monitorati su tutte e tre le stazioni presenti nell'area (Melfi, Lavello, Zona Ind. S. Nicola di Melfi) mostrano un trend pressoché costante nel triennio 2008-2010, con valori medi che oscillano tra 0,3 e 0,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Anche l'andamento delle concentrazioni di biossido di azoto è pressoché analogo per tutte e tre le stazioni di monitoraggio, con valori che non superano i 15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, tranne nel 2006 per la stazione riferibile alla Z.I. di S. Nicola di Melfi e per il 2007 per quella relativa al comune di Lavello. In questi due casi i valori di concentrazione dell'inquinante hanno superato di poco i 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, comunque al di sotto della soglia di riferimento annuale pari a 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Le concentrazioni di biossido di zolfo assumono un trend costante nel periodo 2005-2010, con valori minimi compresi tra i 2 ed i 3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (S. Nicola di Melfi) e valori massimi compresi tra i 4 ed i 6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (Melfi).

La concentrazione di ozono nell'area risulta pressoché costante nel periodo 2007-2010, con valori che oscillano tra i 40 e gli 80 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ circa. Il numero di superamenti del valore obiettivo per questo inquinante, nel periodo 2007-2010, ha oscillato tra 65 e 86.

Infine i valori di concentrazione delle polveri sottili, nel periodo 2006-2010, si sono mantenuti pressoché costanti per le stazioni di Melfi ($12\div 18 \mu\text{g}/\text{m}^3$) e S. Nicola di Melfi ($12\div 21 \mu\text{g}/\text{m}^3$), evidenziando una lieve decrescita nel comune di Lavello. Il numero di superamenti nell'area del limite giornaliero di questo inquinante ($50 \mu\text{g}/\text{m}^3$) nel periodo 2007-2010 si è mantenuto ben al di sotto della soglia di riferimento (35 volte/anno), quasi azzerandosi nel 2010.

Area Val D'Agri

Le informazioni disponibili relative alla concentrazione di sostanze inquinanti aerodisperse in quest'area si riferiscono ad un'unica stazione di monitoraggio installata in corrispondenza dell'area industriale di Viggiano. I dati si riferiscono al periodo 2006-2010.

Per ciascuno degli inquinanti monitorati si evidenzia il rispetto dei limiti normativi nel periodo assunto a riferimento, con valori della concentrazione media annua di seguito riportati:

- benzene: da 0,6 a 1,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ tra il 2006 e il 2008 e tra 1,2 e 0,6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ tra il 2008 ed il 2010;
- monossido di carbonio: in crescita da 0,4 a 0,7 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ tra il 2006 ed il 2009; 0,6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ nel 2010,
- biossido di azoto: variabile tra 7 e 11 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ nel periodo;
- biossido di zolfo: in crescita nel periodo con valori da 4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ nel 2006 a 12 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ nel 2010;
- ozono: trend decrescente dal 2007 al 2010, con valori da 75 a 60 $\mu\text{g}/\text{m}^3$;
- polveri sottili: trend decrescente dal 2007 al 2010, con valori da 20 a 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ circa.

Per quanto riguarda il numero di superamenti del valore obiettivo dell'ozono si assiste ad un iniziale trend di crescita tra il 2006 ed il 2008 (da 25 a 55 volte), per poi verificarsi un'inversione di tendenza con decrescita al 2010 sino a 10 volte. Il numero di superamenti annui del limite giornaliero di concentrazione delle polveri sottili è stato molto basso (< 5) nel periodo assunto a riferimento, tranne per il 2007 in cui si è registrato un picco di 13 volte, comunque inferiore alla soglia legislativa.

L'aspetto ambientale relativo al clima può essere indagato prendendo a riferimento le serie storiche di alcuni parametri quali temperatura ed intensità di pioggia. Tali informazioni sono reperibili attraverso le stazioni multi-parametriche, distribuite sul territorio regionale, che compongono la rete idrometeorologica dell'A.R.P.A.B..

Per quanto riguarda le temperature medie annuali, si assiste ad un andamento pressoché costante nel periodo 2006-2010, fatta eccezione per l'anno 2009 che ha fatto registrare valori medi di almeno 1 °C superiori agli altri anni. I livelli medi indicano uno scarto

termico tra le province di Potenza e di Matera di circa 10 °C sui valori massimi, in favore della seconda, che riduce a 2÷3 °C sui minimi notturni.

L'analisi dello *Standardized Precipitation Index*, che fornisce informazioni in merito alla distribuzione spaziale e su scala temporale delle precipitazioni sul territorio regionale, ha infine evidenziato come l'area del lagonegrese sia caratterizzata da situazioni che variano tra il moderatamente e l'estremamente umido, nel periodo 2006-2010, a differenza del resto del territorio che può essere classificato come "normale".

Tra il 2009 ed il 2010 il valore dell'indice per alcune aree interne del materano è risultato negativo, classificandole come aree moderatamente siccitose.

5.2.1.2 Acqua

Gli aspetti considerati per questa tematica attengono principalmente alla qualità delle acque di balneazione, alla qualità delle acque interne (superficiali e sotterranee) ed alle problematiche connesse alla gestione della risorsa idrica.

A tal proposito si possono assumere a riferimento le informazioni contenute all'interno della Relazione sullo Stato dell'Ambiente 2013, oltre che i dati resi disponibili dall'ISPRA attraverso la pubblicazione dell'annuario sui dati ambientali del 2012, i quali attengono alle seguenti aree tematiche:

- acque superficiali interne (fiumi, torrenti, laghi, invasi);
- acque idonee alla vita dei pesci;
- acque marino-costiere ed acque di balneazione;
- acque sotterranee;
- gestione della risorsa idrica (anche in termini di pianificazione e progetti).

Qualità delle acque superficiali

Prime informazioni in merito alla qualità delle acque superficiali si riferiscono al periodo 2006-2010 e si basano sulla valutazione qualitativa degli indici LIM (livello di inquinamento da macrodescrittori), IBE (Indice Biotico Estesio), che rispettivamente forniscono informazioni scaturite dal monitoraggio dei parametri chimici di base e delle componenti biologiche. E' stato inoltre indagato l'indice SECA (Stato Ecologico dei Corsi d'Acqua), valutato attribuendo al corso d'acqua la classe di qualità risultante dal peggior livello raggiunto dagli altri due indici.

L'analisi, che si riferisce ai principali bacini idrografici regionali, con specificazione dei diversi comuni interessati, ha evidenziato uno stato attuale generale di qualità intermedia, con le seguenti differenziazioni:

- bacino del fiume Agri: trend positivo per gli indici LIM e IBE, conseguentemente positivo anche per il SECA;

- bacino del fiume Basento: il trend degli indici LIM e IBE varia tra l'intermedio ed il positivo a seconda dei comuni di riferimento, pertanto il trend del SECA risulta intermedio;
- bacino del fiume Bradano: il trend del LIM risulta intermedio per i vari comuni interessati; il trend del IBE risulta estremamente variabile con situazioni di negatività per il comune di Matera (nel 2009). Il trend del SECA risulta pertanto prevalentemente intermedio, fatta eccezione per il comune di Matera per cui risulta negativo;
- bacino del fiume Cavone: il trend del LIM risulta intermedio mentre quello del IBE risulta positivo per i vari comuni interessati. L'indice SECA risulta avere un trend positivo;
- bacino del fiume Noce: il trend del LIM risulta positivo mentre quello del IBE risulta intermedio per i vari comuni interessati. L'indice SECA risulta avere un trend intermedio;
- bacino del fiume Ofanto: per questo bacino risultano disponibili solamente i dati relativi ad una delle due stazioni di monitoraggio riferibili al comune di Melfi. Tali informazioni evidenziano un trend positivo sia per l'indice LIM che per l'IBE, pertanto il trend del SECA risulta positivo;
- bacino del fiume Sinni: per tutti i comuni interessati risulta nel periodo assunto a riferimento un trend positivo sia per l'indice LIM che per l'IBE, pertanto il trend del SECA risulta positivo.

Un ulteriore contributo alla analisi della qualità delle acque superficiali viene fornito dalla valutazione del livello di inquinamento da nitrati. Sono disponibili infatti dati ISPRA in merito all'indice sintetico di inquinamento da nitrati, un numero razionale compreso tra 0 e 1, il quale esprime contemporaneamente le seguenti informazioni:

- a) lo stato generale delle acque, in un dato territorio, rispetto all'inquinamento da nitrati di origine agricola;
- b) la qualità dell'inquinamento, espresso in termini di classi percentuali di superamento delle soglie rispettivamente di "forte inquinamento", "pericolo" e "attenzione", così come definite a livello comunitario nell'ambito della Direttiva 91/676/CEE (Direttiva Nitrati).

Tanto più l'indice si approssima all'unità quanto più lo stato complessivo delle acque di un dato territorio rispetto all'inquinamento da nitrati è migliore. Inoltre l'indice è composto di tre cifre dopo la virgola: detti valori forniscono, rispettivamente, informazioni sui superamenti della soglia di "forte inquinamento", di "pericolo", di "attenzione", quanto più prossimi al "9" tanto migliore sarà la situazione.

L'analisi ha evidenziato come la regione Basilicata abbia, nel periodo 2004-2007, un valore dell'indice sintetico di inquinamento da nitrati delle acque superficiali pari a 0,963 contro un valore medio nazionale pari a 0,874. Ciò significa che il territorio regionale presenta una situazione migliore, rispetto al dato medio nazionale, in termini di superamenti della soglia di "attenzione", ma una situazione leggermente peggiore in termini sia di

superamenti della soglia di “pericolo” che di superamenti della soglia di “forte inquinamento”.

Nel quadriennio 2008-2011 si assiste ad un miglioramento, a livello regionale, nei livelli di superamento della soglia di “pericolo”, mentre si assiste ad un peggioramento della situazione relativa alla soglia di “attenzione”. Il valore dell’indice per la Basilicata risulta infatti pari a 0,874. Tale peggioramento è in controtendenza rispetto al dato medio nazionale che, invece, migliora raggiungendo un indice pari a 0,985.

Acque idonee alla vita dei pesci

La valutazione dell’idoneità delle acque dolci alla vita della fauna acquatica, basata sul confronto dei parametri di qualità misurati con quelli previsti dalla normativa vigente (*Tabella 1/B – Allegato n.2 – Parte III – D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.*), è riferita ai principali bacini idrografici regionali (Agri, Basento, Bradano, Cavone, Lao, Noce, Ofanto, Sele, Sinni).

I parametri presi a riferimento per tale valutazione sono diversi e comprendono: PH, BOD5, ammoniaca indissociata, ammoniaca totale, cloro, rame disciolto, ossigeno disciolto).

Le risultanze emerse mostrano un progressivo miglioramento delle condizioni ambientali di tali acque dolci, con una conformità normativa a partire dal 2006 che ha interessato il 93% delle stazioni di monitoraggio dislocate sul territorio.

Acque marino-costiere ed acque di balneazione

La valutazione delle acque marino-costiere si basa su di un indice (CMA) che fornisce un giudizio inteso come rischio igienico-sanitario basato su dati oceanografici di base, tendendo conto di una serie di variabili tra cui: salinità, ammoniaca, fosfati, nitrati, nitriti, trasparenza, clorofilla.

In particolare i parametri trasparenza e salinità possono essere indicatori indiretti della qualità di tali acque: un’acqua con bassa trasparenza o bassa salinità può infatti essere indice di immissione di acqua dolce, che porta con sé rischi igienico-sanitari.

La classificazione dell’indice CAM per le acque marino-costiere del Mar Ionio e del Mar Tirreno, riferita al periodo 2005-2009, mostra una crescita di fenomeni di eutrofizzazione in acque che precedentemente risultavano di media qualità ed in alcuni casi imperturbate.

La valutazione della qualità delle acque di balneazione, con l’emanazione del D.Lgs. 116 del 30 maggio 2008 recante *“Attuazione della Direttiva 2006/7/CE relativa alla gestione della qualità delle acque di balneazione e abrogazione della Direttiva 76/160/CEE”* e del relativo decreto attuativo D.M. 30 marzo 2010, viene attualmente effettuata sulla base di n.2 indicatori di riferimento: concentrazione di *Enterococchi intestinali* ed *Escherichia coli*.

Tale valutazione individua quattro classi di qualità delle acque di balneazione, cui corrispondono i seguenti giudizi: Eccellente, Buona, Sufficiente, Scarsa.

Le attività di monitoraggio effettuate dall’ARPAB sui n. 60 punti di campionamento distribuiti su circa 60 km di costa lucana adibita alla balneazione, hanno evidenziato nel quadriennio 2009-2012 un giudizio di Eccellenza per l’intera costa balneabile, con una conformità alle normative vigenti del 100%.

Questo giudizio viene sostanzialmente confermato dall'annuario dei dati ambientali 2012 dell'ISPRA, il quale fornisce una indicazione sulla balneabilità intesa unicamente come percentuale delle acque conformi almeno ai valori imperativi, rispetto al totale delle acque adibite alla balneazione, per ciascuna regione. I dati, riferiti al 2011, mostrano come i n. 60 punti di campionamento lucani presentino il 97,6% di valori conformi ai valori guida ed il restante 3,3% presenti valori conformi ai valori imperativi, non lasciando spazio a situazioni di non conformità. Se confrontato con il dato nazionale è possibile constatare come in Italia, su n. 4.901 punti campionati, l'83% di questi presenti valori conformi ai valori guida e l'8,9% presenti valori conformi ai valori imperativi. Il 2,7% dei punti campionati a livello nazionale risulta non balneabile.

Acque sotterranee

L'analisi dei corpi idrici sotterranei lucani è stata effettuata attraverso una campagna di indagine condotta nel periodo 2010-2013, che ne ha permesso l'individuazione, la caratterizzazione e la definizione di un giudizio di qualità basati sui contenuti del D.Lgs. n. 30/09.

Lo studio ha interessato le seguenti idrostrutture:

- acquifero vulcanico del Monte Vulture;
- sistema idrogeologico dell'alta Valle del Basento;
- struttura carbonatica dei Monti di Muro Lucano;
- idrostrutture carbonica dell'Alta Valle del fiume Agri;
- idrostruttura carbonatica dei Monti di Lauria;
- acquifero carbonatico del Monte Pollino;
- idrostruttura dei Monti di Maratea;
- idrostruttura di Monte Alpi;
- idrostruttura di Monte Raparo.

L'identificazione di tali idrostrutture è stata effettuata secondo i criteri del D.Lgs. n. 30/09, il quale prevede che tale processo identificativo interessi unità stratigrafiche da cui sia possibile prelevare in media più di 10 mc/giorno di acqua, o in alternativa una quantità sufficiente per n. 50 persone.

La valutazione di tali corpi idrici sotterranei, ai sensi del predetto decreto, si basa su di una classificazione che prevede due giudizi di tipo qualitativo:

- ✚ **BUONO:** quando la composizione chimica del corpo idrico sotterraneo è tale che le concentrazioni di inquinanti non presentino effetti di intrusione salina, non superino gli standard di qualità ambientale e i valori soglia stabiliti e infine non sono tali da impedire il conseguimento degli obiettivi ambientali stabiliti per le acque superficiali connesse né da comportare un deterioramento significativo della qualità ecologica o chimica di tali corpi né da recare danni significativi agli ecosistemi terrestri direttamente dipendenti dal corpo idrico sotterraneo;

- ✚ SCARSO: quando non sono verificate le condizioni di buono stato chimico del corpo idrico sotterraneo.

I risultati dell'analisi hanno assegnato il giudizio di qualità Buono per le diverse sorgenti analizzate, fatta eccezione per le sorgenti nel comune di Atella, in località S. Maria degli Angeli, e nel comune di Gallicchio, in località Acquafredda, per le quali è stato attribuito il giudizio Scarso a causa della presenza di nitrati.

Come per le acque superficiali, inoltre, risultano disponibili dati ISPRA in merito all'indice sintetico di inquinamento da nitrati, relativi ai periodi 2004-2007 e 2008-2011.

A livello regionale, l'analisi ha evidenziato un miglioramento, nel corso del tempo, in termini di superamenti della soglia di "attenzione", mentre si è assistito ad un peggioramento relativamente ai superamenti della soglia di "forte inquinamento". I valori dell'indice passano infatti da 0,787 nel periodo 2004-2007 a 0,688 nel quadriennio 2008-2011.

Per ciò che concerne il confronto con il dato nazionale vediamo come, per entrambi i periodi analizzati, si assiste ad una sostanziale parità nei livelli di superamento delle soglie di "attenzione" e di "pericolo", mentre si hanno situazioni peggiori per quanto riguarda i superamenti della soglia "forte inquinamento". I valori che assume infatti il dato medio nazionale, sono pari a 0,887 (2004-2007) e 0,888 (2008-2011).

Gestione della risorsa idrica

Il Servizio Idrico Integrato della Basilicata è affidato all'EGRIB (Ente di Governo per i Rifiuti e le risorse Idriche della Basilicata), istituito con legge Regionale del 8 gennaio 2016, n. 1 ed il gestore di tale servizio è Acquedotto Lucano Spa.

Per quanto riguarda i volumi di acqua erogati risultano disponibili i dati dell'Autorità di Bacino regionale, riferibili all'anno 2009. Tali dati indicano un volume totale erogato di 640 Mm³, con un uso della risorsa idrica così distinto:

- uso potabile: 270 Mm³ (42,2%);
- uso irriguo: 350 Mm³ (54,7%);
- uso industriale: 20 Mm³ (3,1%).

L'annuario dei dati ambientali ISPRA del 2014-2015 fornisce alcune informazioni, relative all'anno 2012, in merito alla gestione della risorsa idrica a livello di agglomerati urbani.

Un primo indicatore riguarda il grado di copertura della rete fognaria all'interno dell'agglomerato e, quindi, della capacità di garantire il fabbisogno di collettamento dell'agglomerato. La presenza o meno della rete fognaria e il suo grado di copertura, espresso in percentuale, indicano il grado di conformità del sistema ai requisiti di legge. È ritenuto:

- conforme, l'agglomerato provvisto di rete fognaria e con grado di copertura uguale o superiore al 90%;
- parzialmente conforme, l'agglomerato provvisto di rete fognaria, ma con grado di copertura compreso tra il 70% e il 90%;

- non conforme, l'agglomerato con grado di copertura inferiore al 70%.

In Basilicata, su n. 85 agglomerati con un numero di abitanti equivalenti superiore a 2000, si assiste ad un grado di conformità pari al 99%, con 2 agglomerati considerati parzialmente conformi. A livello nazionale, invece, su un totale di n. 3.193 agglomerati si assiste a n. 77 situazioni di parziale conformità ed a n. 14 situazioni di non conformità. Il grado di conformità medio risulta pari al 99%.

Un secondo indicatore utile per valutare la gestione della risorsa idrica riguarda il grado di conformità ai requisiti di legge dei sistemi di trattamento delle acque reflue urbane, relativi sempre ad agglomerati di consistenza maggiore di 2.000 abitanti equivalenti (a.e.). La conformità è determinata confrontando i valori dei parametri di emissione degli scarichi con i valori limite di emissione stabiliti dalla normativa.

A tal proposito la regione Basilicata ottiene un grado di conformità pari all'82%. Il dato medio nazionale mostra un grado di conformità pari al 78%: su un totale di n. 3.193 agglomerati si assiste a n. 297 situazioni di parziale conformità ed a n. 543 situazioni di non conformità.

Infine sono disponibili informazioni in merito alla quantità di carico organico biodegradabile che raggiunge gli impianti di trattamento delle acque reflue urbane rispetto al carico organico totale prodotto dagli agglomerati (con oltre 2.000 a.e.) presenti sul territorio nazionale. La percentuale del carico organico biodegradabile convogliata a impianti di depurazione dotati di trattamento secondario (o più avanzato per i depuratori con scarichi in area sensibile) rappresenta il grado di copertura dei sistemi di depurazione sul territorio nazionale.

Nel territorio regionale il carico organico generato nel 2009 è pari a 767.897 abitanti equivalenti; di questi l'84% viene depurato, contro l'88% a livello nazionale.

5.2.1.3 Suolo

La descrizione del contesto ambientale, relativamente a questa tematica, viene fornita in riferimento agli aspetti inerenti all'*uso ed al consumo del suolo*, alla *contaminazione da fonti diffuse*, al *rischio sismico e idrogeologico*, alla *desertificazione*.

Uso e consumo di suolo

Per consumo di suolo si intende la occupazione del suolo per effetto dell'aumento delle aree di insediamento nel tempo. Tale fenomeno può provocare l'impermeabilizzazione, ovvero la copertura permanente di parte del terreno e del relativo suolo con materiale impermeabile artificiale.

La Relazione sullo Stato dell'Ambiente 2013 della Regione Basilicata fornisce prime informazioni di tipo comparativo in merito al consumo di suolo tra le nazioni dell'UE: in Italia la quota di territorio con copertura artificiale è pari al 7,3% del totale, contro il 4,3% della media UE23 (dati riferiti al 2009).

Il dato regionale, invece, evidenzia come in Basilicata il consumo di suolo sia abbastanza basso rispetto alle altre regioni italiane. La superficie artificiale risulta infatti, pari

al 2,1% del totale, rispetto ad una media nazionale del 7,1% (dati riferiti al 2010). Tuttavia nel periodo 1989-2008 il consumo di suolo ha subito un incremento pari al 55,4%, con un aumento annuo pari al 2,92%.

Il dato relativo alla superficie artificiale pro-capite in Basilicata è pari, per l'anno 2008, a 250 m²/ab a fronte di un dato medio nazionale pari a 415 m²/ab e di un dato UE23 pari 120m²/ab. Va considerato, tuttavia, che la quota ricavata, essendo strettamente collegata alla densità demografica, è influenzata dalla bassa densità rilevabile in Basilicata.

L'analisi dei dati fa emergere comunque che in una regione storicamente caratterizzata da un contesto prevalentemente rurale ed a bassa densità di popolazione, il consumo di suolo aumenta con un trend coerente con l'andamento nazionale. Questo trend è ulteriormente alimentato dalle quote di fotovoltaico previste nel PLEAR (359 MW) e dalle richieste di impianti in istruttoria (circa 540 MW) che può verosimilmente comportare un aumento della superficie artificiale di circa un ulteriore 30% al 2020.

Per quanto riguarda l'aspetto relativo all'utilizzo del suolo, o meglio il rapporto tra i cambiamenti nell'uso di suolo ed il consumo dello stesso, risultano disponibili informazioni in merito all'evoluzione, in un periodo di tempo di 40 anni (1960-2000), delle diverse tipologie di coperture di suolo, classificabili in 4 unità cartografiche: Boschi e arbusteti – Praterie - Aree agricole - Seminativi - Aree urbane. L'analisi mostra che in Basilicata l'incremento dei boschi ed arbusteti è stato del 177,89% mentre le aree urbane sono aumentate del 373,14%, le aree agricole del 7%, tutto ciò a svantaggio delle praterie che diminuiscono del 373%, con evidenti rischi di diminuzione della biodiversità e dell'aumento di consumo di suolo.

Contaminazione del suolo

Il Piano Regionale di Bonifica (PRB), approvato contestualmente alla L.R. n. 6 del 2001, contiene una ricognizione e classificazione dei siti che risale al 1997-1998 e che è stata sviluppata secondo i criteri del DM. 185 del 16/05/1989. Tale censimento, che appare anacronistico rispetto alle normative attualmente in vigore (D.Lgs. 152/06), conta 890 siti classificati in: siti marginali o bonificati esclusi dal piano, siti di bassa rilevanza, siti di rilevanza media e siti di alta rilevanza.

In particolare, si rileva che i siti classificati ad alta rilevanza facenti parte del programma di emergenza del PRB sono 6, di seguito elencati:

- sito ex Liquichimica di Tito, industria dismessa con annessa discarica;
- discarica di rifiuti solidi urbani in località San Vito, Matera;
- discarica di rifiuti solidi urbani in località Camastra Piesco-Isca del Gallo, Calvello;
- discarica di rifiuti solidi urbani in località Pallareta, Potenza;
- discarica di rifiuti solidi urbani in località Menavoli, Lauria;
- discarica di rifiuti solidi urbani di Maratea.

A questi si aggiungono 10 siti classificati a bassa rilevanza, oggetto di abbandono di rifiuti, interessati dalla procedura di infrazione da parte della Commissione Europea, per i quali con D.G.R. n. 1730/2013 sono stati concessi finanziamenti finalizzati alla rimozione dei

rifiuti abbandonati e al ripristino. I relativi lavori per i 7 siti sono conclusi, mentre per 3 sono in corso.

Altre tipologie di siti oggetto del programma a medio termine del PRB sono rappresentati da 108 aree, oggetto di attività petrolifere estrattive attuali, attività esplorative e attività dismesse. Tutte queste postazioni petrolifere sono sottoposte a procedimenti di caratterizzazione e bonifica ai sensi del D. Lgs. 152/06. Dopo la pubblicazione del PRB, la società Eni S.p.A ha presentato 83 comunicazioni di situazioni di potenziale inquinamento relative ad altrettanti siti di pozzi petroliferi, per le quali è stata approvata la programmazione della tempistica di caratterizzazione sviluppata su sei anni.

In particolare, nell'area della Val d'Agri risultano 17 postazioni petrolifere di Eni S.p.A oggetto di procedimento.

Importante sottolineare il fatto che l'elenco dei siti censiti nel PRB (890) non può ritenersi equivalente all'anagrafe dei siti da bonificare, da redigere secondo l'attuale definizione di sito da bonificare; pertanto si è ritenuto opportuno prendere in considerazione i soli siti, censiti dal PRB, effettivamente ricadenti, a qualsiasi titolo, in un procedimento di caratterizzazione e bonifica. Attualmente il numero di tali siti è pari a 390. In attesa dell'aggiornamento del PRB si rileva una sostanziale diminuzione dei siti potenzialmente inquinati/contaminati e un conseguente miglioramento dello stato ambientale regionale.

La regione Basilicata ha n. 2 Siti di Interesse Nazionale (SIN): Valbasento e Tito, che coprono una superficie vincolata pari allo 0,36% del totale regionale (dati ISPRA 2008). Tale dato pone la Basilicata all'undicesimo posto tra le regioni italiane, considerato che il dato medio nazionale risulta pari al 2,4% della superficie totale, distribuito in 57 siti contaminati.

La Relazione sullo Stato dell'Ambiente 2013 evidenzia come la superficie dei SIN sia complessivamente diminuita di 5 volte rispetto alla perimetrazione iniziale. Attualmente risulta ancora oggetto di vincolo lo 0,062 % del territorio regionale.

In Basilicata il comparto che incide maggiormente è quello estrattivo e di prospezione di idrocarburi. Tale considerazione emerge tenendo conto dei lotti ricadenti a qualsiasi titolo nel procedimento di caratterizzazione. Si conta infatti un numero di siti che supera le 100 unità, con una percentuale di incidenza del comparto di oltre il 25% sul totale.

Un ulteriore ambito di potenziale contaminazione del suolo è rappresentato dall'utilizzo di prodotti fitosanitari per uso agricolo. A tal proposito il sistema di indicatori territoriali proposto dall'ISTAT evidenzia come, nel 2007, in Basilicata siano stati impiegati 1.809.262 kg di tali prodotti. Il territorio lucano si mostra "virtuoso" dal punto di vista dell'impiego di prodotti fitosanitari, in quanto l'analisi effettuata mostra una distribuzione di solo 5,66 kg di prodotti per ettaro di superficie trattabile, valore molto inferiore rispetto sia al dato medio nazionale, pari a 17 kg/ha, che al dato medio delle regioni del Sud Italia (14,05 kg/ha).

Rischio sismico e rischio idrogeologico

La regione Basilicata è caratterizzata da un territorio particolarmente soggetto sia a rischio idrogeologico sia a rischio sismico. L'intensità del rischio è legata non solo alla

probabilità che un evento calamitoso, di qualsiasi genere, si verifichi, ma anche al danno che esso può causare, alla vulnerabilità dei luoghi in cui può verificarsi ed agli effetti (diretti e indiretti) che ne potrebbero conseguire.

Per quanto concerne il rischio sismico, in base alla nuova classificazione sismica, oltre il 90% della superficie territoriale della regione è classificato a sismicità alta (categoria 1) e media (categoria 2), a fronte di una media nazionale pari al 46% circa. Quasi un terzo della superficie regionale (29,4%) ricade in zone a sismicità alta, contro la media nazionale pari al 4,5%. Sui 131 Comuni della regione, 45 ricadono in categoria 1 e 77 in categoria 2 e la percentuale di abitanti residente in comuni classificati in zona 1 e 2 ammonta ad oltre il 78%, contro una media nazionale di poco inferiore al 41%.

Rispetto al territorio dell'AdB Basilicata ricadono in:

- ✚ **I categoria** (contraddistinta dai livelli più elevati di accelerazione massima del suolo): n. 23 territori comunali, localizzati nei settori interni della catena appenninica e compresi nel settore occidentale dei bacini del Basento e dell'Agri (Alta Val Basento ed Alta Val d'Agri);
- ✚ **II categoria**: n. 81 territori comunali. Ricade pertanto in questa categoria l'intero territorio del bacino del fiume Noce, la quasi totalità del territorio del bacino del Sinni, gran parte del bacino dell'Agri, il settore centro-occidentale del bacino del Basento ed il settore occidentale del bacino del Bradano;
- ✚ **III categoria**: n. 16 territori comunali (di questi ben 13 comuni risultavano non classificati nella zonazione sismica del 1984). Si tratta di comuni localizzati nel settore centro-orientale del bacino del Bradano e nelle aree costiere dei bacini del Basento, dell'Agri e del Cavone.

Per quel che riguarda le relazioni tra sismicità del territorio e caratteristiche di franosità dello stesso, è ben noto che i terremoti costituiscono una delle cause determinanti dei movimenti franosi.

Nell'ultimo secolo numerosi centri abitati ed infrastrutture in Basilicata sono stati danneggiati da frane attivate e/o riattivate da sismi, come nel caso dei centri abitati di: Accettura, Ferrandina, Pisticci (i cui centri abitati sono localizzati a ridosso dello spartiacque tra i bacini del Basento e del Cavone); di Aliano (bacino dell'Agri), Campomaggiore (bacino del Basento); Grassano, Grottole e Pomarico (i cui centri abitati sono localizzati a ridosso dello spartiacque tra i bacini del Bradano e del Basento); Moltalbano Jonico e Stigliano (con centri abitati localizzati a ridosso dello spartiacque tra i bacini dell'Agri e del Cavone); Sant'Arcangelo (centro abitato localizzato a ridosso dello spartiacque tra i bacini dell'Agri e del Sinni).

Il dissesto idrogeologico costituisce una delle problematiche ambientali più rilevanti della Basilicata. E' infatti da evidenziare che, nel corso degli ultimi cento anni ben 19 dei 131 centri abitati della Basilicata sono stati oggetto di provvedimento di trasferimento parziale o totale. Le cause scatenanti riguardano soprattutto vaste azioni di disboscamento praticate nel territorio nel corso della storia, che hanno interessato i versanti montani e collinari innescando processi di erosione e di dissesto.

I dati che emergono dal Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) mostrano come nel 2010 la superficie regionale a rischio idrogeologico ammonta a circa 510 km², pari al 5,2% del totale. La provincia di Potenza è caratterizzata da un valore percentuale di aree a rischio superiore a quello regionale (6,4%) e più che doppio rispetto a quello della provincia di Matera (2,7%) ove, al contrario, sono presenti estensioni di superfici a rischio idraulico più consistenti.

La classificazione operata dal citato PAI relativa alle aree a rischio di frana prevede quattro categorie di rischio: moderato (R1), medio (R2), elevato (R3) e molto elevato (R4). Nel territorio regionale complessivamente le superfici a rischio elevato e molto elevato rappresentano all'incirca il 60% del totale delle superfici a rischio, con un'estensione pari a 293 km². Il confronto tra le due province evidenzia che mentre nella provincia di Matera il rischio è quasi equamente diviso tra le quattro classi, nella provincia di Potenza c'è una prevalenza di fenomeni a rischio elevato, molto elevato e medio.

Il PAI individua inoltre le fasce di pertinenza fluviale che sono interessate da rischio di alluvione, sulla base dei tempi di ritorno, ovvero delle frequenze con cui possono verificarsi inondazioni a seguito di fenomeni di piena. I dati evidenziano come le aree a maggior rischio ricadono prevalentemente nella provincia di Matera, infatti i fiumi Bradano e Basento rappresentano i corsi d'acqua lungo le cui sponde si sviluppano complessivamente oltre il 50% delle aree alluvionabili della Regione, seguiti da Agri, Sinni, Cavone e Noce.

Desertificazione

Il problema desertificazione all'interno del territorio regionale è stato indagato attraverso la metodologia ESA (*Environmental Sensitive Areas*), che vede la vulnerabilità ambientale come frutto della combinazione di diversi fattori relativi a suolo, clima, vegetazione, aspetti socio-economici.

Tale analisi mostra nel periodo 2004-2007 una progressiva riduzione della desertificazione sul territorio della Basilicata, evidenziando come al 2007 circa il 40% del territorio sia caratterizzato da differenti condizioni di fragilità (circa 395 mila ha) ed il 9,5% (circa 93 mila ha) versi invece in condizioni di criticità.

Le aree fragili sono localizzate prevalentemente nel territorio ai confini con le province pugliesi di Foggia, BAT, Bari, Taranto, maggiormente interessato da fenomeni erosivi, da una limitata copertura vegetale, da un forte sfruttamento agricolo dei terreni.

5.2.1.4 Produzione e gestione di Rifiuti

L'analisi della tematica rifiuti viene qui affrontata con riferimento sia alla produzione che alla gestione degli stessi a livello regionale.

Per quanto riguarda la produzione di rifiuti, la regione Basilicata risulta essere "virtuosa" sotto questo aspetto, poiché risulta avere una produzione pro-capite che si attesta attorno ai 380 kg/abitate su base annua (2011), valore al di sotto della media nazionale (vedi rapporto rifiuti 2013 ISPRA).

La produzione totale di rifiuti urbani, analizzata nel periodo 2005-2011, evidenzia un trend crescente nel 2005-2007, in cui si arriva a produrre circa 245.000 tonn. di rifiuti. Dal 2008 in poi si assiste invece ad un'inversione di tendenza che porta ad avere una produzione nel 2011 di 220.000 tonn. di rifiuti.

La produzione totale di rifiuti speciali supera le 550.000 tonn. su base annua (dati ARPAB per il 2009). Di queste 52.000 tonn. sono costituite da rifiuti pericolosi.

Per quanto riguarda la gestione dei rifiuti prodotti a livello regionale, un primo dato significativo riguarda il quantitativo di rifiuti urbani smaltiti in discarica, che nel periodo 2008-2011 rimane pressoché costante e si attesta sulle 180.000 tonn. Tale quantità rappresenta circa l'80% dei rifiuti prodotti. Tale percentuale si conferma anche a livello pro-capite, in cui risulta un valore per il 2011 di 312 kg/abitante.

I valori evidenziati mostrano una difficoltà a livello regionale nell'implementazione del servizio di raccolta differenziata dei rifiuti. Soltanto nel 2009 infatti la regione riesce a superare la soglia del 10% di RD, valore che cresce sino ad arrivare al 18% nel 2011 ed al 21,9% nel 2012, pur considerando che l'obiettivo fissato dalla normativa nazionale (D.Lgs. 152/06) per il 2012 è pari al 64%.

Sempre nel 2012, così come evidenzia il Rapporto "Rifiuti: obiettivo discarica zero" realizzato nel 2014 dalla Cassa Depositi e Prestiti S.p.A., il valore percentuale di rifiuti urbani conferiti in discarica ammonta per la Basilicata al 56,1%. Di seguito un confronto con le altre regioni del Sud Italia in merito alla quantità di Rifiuti Urbani conferiti in discarica (2012).

Regione	RU conferiti %
Basilicata	56,1
Campania	12,5
Puglia	59,1
Calabria	80,6
Sicilia	83,4

L'alternativa allo smaltimento in discarica consiste in alcune categorie di trattamento dei rifiuti, perseguibili attraverso alcuni impianti dislocati sul territorio regionale. Una prima categoria è rappresentata dagli impianti di trattamento meccanico-biologico dei rifiuti, che consentono di ridurre il peso ed il volume e di separare la frazione organica, da sottoporre ad un processo di biostabilizzazione mediante digestione aerobica.

In regione gli impianti di trattamento meccanico-biologico dei rifiuti, situati nei comuni di Venosa, Sant'Arcangelo, Colobraro, hanno trattato nel triennio 2006-2009 quantitativi di rifiuti variabili tra le 24 e le 92 mila tonnellate.

Nel 2011 in Basilicata i due impianti ancora attivi hanno trattato circa 32 mila tonn. di rifiuti annui (Rapporto Cassa Depositi e Prestiti 2014), pur avendo nel complesso un quantitativo autorizzato di sole 22 mila tonnellate (quindi con un grado di utilizzo del 147,6%).

Da sottolineare il fatto che, al 2011, in Basilicata non risulta attivo nessun impianto per il compostaggio della frazione umida dei rifiuti urbani, a differenza dei n 252 impianti dislocati sul territorio nazionale, dei quali n. 51 distribuiti tra le regioni del Sud, così come evidenziato dalla tabella seguente.

Regione	Impianti <i>n.</i>	Rifiuti trattati <i>t/a</i>	Quantità autorizzata <i>t/a</i>	Grado di utilizzo %
Basilicata	0	0	0	0,0
Sud Italia	51	697.387	1.617.516	43,1
Italia	252	4.393.168	6.483.463	67,8

Una seconda categoria di trattamento è rappresentata dalla termovalorizzazione della frazione secca del rifiuto, che consente di produrre energia elettrica durante la distruzione termica dei rifiuti trattati mediante un processo di cogenerazione. In regione l'unico termovalorizzatore attivo è situato nel comune di Melfi, ed ha una capacità di trattamento di 65 mila tonn. di rifiuti/anno, con una relativa produzione di energia elettrica di 35 mila MW/h.

Nel 2010 tale impianto ha trattato una quantità di rifiuti, in rapporto alla popolazione regionale, pari a 46 kg/ab, un valore molto elevato se rapportato a quelli delle regioni limitrofe, che non vanno oltre i 4 kg/ab. Di seguito il confronto con le regioni del Sud Italia.

Regione	Rifiuti speciali <i>kg/ab</i>
Basilicata	46
Campania	3
Puglia	2
Calabria	4
Sicilia	2

Per quanto riguarda l'incenerimento dei rifiuti urbani, nel 2012 l'impianto lucano ha trattato 52 kg di rifiuti per abitante, contro i 107 kg/ab della Campania ed i 18 kg/ab della Puglia. Tali informazioni sono disponibili nella tabella seguente.

Regione	Rifiuti urbani kg/ab
Basilicata	52
Campania	107
Puglia	18
Calabria	31
Sicilia	nd

Infine un dato inerente l'orientamento del sistema imprenditoriale lucano rispetto alla "tematica rifiuti". Il rapporto Rifiuti 2014 della Cassa Depositi e Prestiti evidenzia come in Basilicata, nel 2012, sia presente il 7,1% delle imprese multiservizio operanti nel comparto dei rifiuti, rispetto al totale nazionale.

È appena da precisare che con D.G.R. n. 961 del 9 agosto 2016 è stata adottata la nuova proposta di Piano Regionale di Gestione Dei Rifiuti, attualmente in consultazione presso le commissioni consiliari competenti al fine della definitiva approvazione da parte del Consiglio Regionale.

5.2.1.5 Ecosistemi naturali e Biodiversità

L'analisi di questa tematica ambientale si svilupperà attraverso gli aspetti correlati a *biodiversità, zone protette* (Aree protette, SIC e ZPS) e *foreste*.

La biodiversità o diversità biologica può essere definita come la risultante della variabilità di tutte le specie viventi comprese in un ecosistema ed anche la variabilità degli ecosistemi presenti in un'area, sia quelli terrestri che quelli acquatici; l'obiettivo conoscitivo generale della tematica è quello di valutare lo stato e le tendenze evolutive della biodiversità sul territorio attraverso l'analisi degli habitat e delle specie.

Il livello di biodiversità della Basilicata è ben sintetizzato dall'elevato numero di specie animali e vegetali riportati negli allegati delle Direttive Habitat e Uccelli. Nel complesso si contano 282 entità, tra cui particolare rilevanza assumono 75 specie di avifauna, di cui all'allegato I della Direttiva Uccelli, tra cui il falco grillaio, il capovaccaio e soprattutto il nibbio reale, la cui concentrazione sul territorio lucano è pari all'80% del totale nazionale, e 36 tra specie animali e vegetali di cui all'allegato II della Direttiva Habitat.

Tra le specie animali particolare importanza riveste il *Canis lupus*, o Lupo grigio, con un numero stimato di individui che si aggira intorno alle 1000 unità e la *Lutra lutra*, o lontra, di cui è stata accertata al 2013 una presenza di 84 individui diffusi in maniera omogenea in

tutto il territorio regionale. La lontra riveste un'importanza ecologica su tutto il territorio europeo. L'analisi della sua distribuzione nel territorio regionale permette di comprendere il buono stato di salute dei corsi d'acqua lucani e degli ambienti ripariali, fortemente legati ad attività quali il pascolo e l'agricoltura intensiva.

Per quanto riguarda le specie vegetali, con il D.P.G.R. 55/2005, la Regione Basilicata ha individuato le specie vegetali lucane a diverso grado di protezione. Il quadro che emerge è che il valore biogeografico delle specie vegetali protette lucane può definirsi in generale medio-alto. Tra le specie di maggior rilievo, a titolo non esaustivo, si ricordano l'*Himantoglossum adriaticum*, orchidacea segnalata solo per il SIC Faggeta di Moliterno, la *Stipa austroitalica*, graminacea ben rappresentata sul territorio regionale, l'*Achillea lucana*, specie erbacea presente solo in Basilicata e l'*Abies alba* tra le specie forestali protette.

In ambito agricolo lo stato della biodiversità viene monitorato attraverso l'indicatore FBI (Farmland Bird Index) che con un valore di 101,3 si attesta al di sotto del dato nazionale di 104,6. In ogni caso tale indice è cresciuto di 20,2 punti rispetto al 2005 segno che l'avvio del regime di eco-condizionalità in agricoltura, previsto dalla nuova Politica Agricola Comunitaria, ha sortito un effetto positivo nei confronti del mantenimento della biodiversità.

A fronte di questo importante ruolo come ricettacolo di biodiversità, l'agricoltura è riconosciuta a livello mondiale come il più importante fattore di erosione genetica, di perdita di specie e conversione di habitat naturali.

A conferma di questo duplice ruolo dell'agricoltura nei confronti del patrimonio naturale anche in Basilicata, è opportuno ricordare che, secondo la classificazione Corine Land Cover 2006, circa il 57,14% del territorio regionale è destinato ad aree agricole e che una quota di questo, pari all'incirca al 42,97% della SAU regionale, presenta caratteri di alto valore naturale (*High Natural Value Farmland HNV*). In funzione della classificazione delle HNV, che identifica quattro classi di valore naturalistico, le aree agricole regionali risultano così ripartite:

High Natural Value	% SAU Regionale
Molto elevato	1,54
Alto	8,22
Medio	15,26
Basso	17,95
Totale	42,97

La superficie delle aree protette in Basilicata, distinte nelle diverse tipologie (Parchi nazionali e regionali, riserve naturali statali e regionali, zone SIC e ZPS) rappresenta il 23,7% (236.872 ettari) del territorio regionale, una percentuale rilevante se rapportata alla media

nazionale che è pari al 10,42%. La suddivisione tipologica di queste aree protette viene sintetizzata nella tabella seguente:

Aree Protette	Numero	Superficie (Ha)
Parchi Nazionali	2	156.214
Parchi Regionali	2	34.131
Riserve Naturali Statali	8	965
Riserve Naturali Regionali	7	5.078
SIC	50	61.613
ZPS	17	161.830
Totale (con sovrapposizioni)		236.872

La Legge 6 dicembre 1991, n. 394 “Legge quadro sulle aree protette” definisce la classificazione delle aree naturali protette e istituisce l'elenco ufficiale delle aree protette; la Regione Basilicata ha recepito la suddetta legge con la Legge Regionale n. 28 del 28.06.1994.

Ad oggi, sono state istituite 19 aree protette, di cui:

- n. 2 Parchi Nazionali: Parco Nazionale del Pollino e Parco Nazionale dell'Appennino Lucano - Val d'Agri – Lagonegrese;
- n. 2 Parchi Regionali: Parco Regionale delle Chiese Rupestri del Materano e Parco Regionale Gallipoli Cognato - Piccole Dolomiti Lucane;
- n. 8 Riserve Statali: Rubbio, Monte Crocchia, Agromonte Spacciaboschi, Metaponto, Grotticelle, I Piscioni, Marinella Stornara, Coste Castello;
- n. 7 Riserve Naturali Regionali: Abetina di Laurenzana, Lago Piccolo di Monticchio, San Giuliano, Lago Laudemio (Remmo), Lago Pantano di Pignola, Bosco Pantano di Policoro, Calanchi di Montalbano Ionico;

E' stata inoltre proposta l'istituzione del Parco Regionale del Vulture, mentre non risultano presenti Aree Marine Protette.

La Rete Natura 2000 rappresenta il principale strumento della politica dell'Unione Europea per la conservazione della biodiversità. Si tratta di una rete ecologica diffusa su tutto il territorio dell'Unione, istituita ai sensi della Direttiva 92/43/CEE "Habitat" per garantire il mantenimento a lungo termine degli habitat naturali e delle specie di flora e fauna minacciati o rari a livello comunitario. La rete Natura 2000 è costituita da Zone Speciali di Conservazione (ZSC) istituite dagli Stati Membri secondo quanto stabilito dalla Direttiva “Habitat”, e comprende anche le Zone di Protezione Speciale (ZPS) istituite ai sensi della Direttiva “Uccelli”. In Basilicata essa è costituita da 50 SIC (Siti di Interesse Comunitario) e 17 ZPS (Zone di Protezione Speciale) che rispettivamente si estendono per una superficie pari a 61.613 ettari (6,2% della superficie territoriale) e a 161.830 ettari (16,2% della superficie

territoriale). Complessivamente rappresentano 53 siti comunitari che occupano una superficie di 171.765 ettari (escludendo le sovrapposizioni per SIC e ZPS) pari al 17,2% della superficie territoriale.

La distribuzione di tali siti evidenzia, inoltre, una copertura piuttosto uniforme del territorio, interessando la provincia di Potenza dai suoi limiti settentrionali (Monte Vulture) a quelli più meridionali (Pollino - Costa di Maratea) e la provincia di Matera dai siti del litorale jonico all'area delle Gravine di Matera, ai confini con la Puglia.

Inoltre, in un'ottica di perseguimento degli obiettivi comunitari di tutela del territorio, sono stati istituiti dal 2005 3 nuovi SIC, alcuni dei quali anche di dimensioni importanti (Monte Coccovello con superficie di circa 3.000 ha) e 3 nuove ZPS, dotate di ambienti di notevole valore naturalistico, sia dal punto di vista della vegetazione che delle specie di avifauna e con D.G.R. 86/2013 sono stati proposti 5 nuovi SIC.

Per 21 siti comunitari, raggruppati in Aree Territoriali Omogenee, sono state redatte le Misure di Tutela e Conservazione adottate con D.G.R. 951/2012 e con D.G.R. 30/2013 e successive. I Piani di gestione, invece, interessano 6 Aree Territoriali Omogenee per complessivi 27 siti comunitari.

Grazie all'adozione delle Misure di Tutela e Conservazione è stato possibile mettere in atto la procedura di designazione delle ZSC di 20 SIC e per questo la Regione Basilicata è stata la prima regione italiana, compresa nella Regione Biogeografica Mediterranea, ad aver adempiuto agli obblighi derivanti dalla Direttiva Habitat.

L'analisi dello stato di condizione ecologica dei diversi habitat lucani (costieri, rocciosi, dune, praterie, etc.) mostra in linea generale una condizione favorevole in oltre il 60% dei casi. Particolarmente favorevole la condizione delle praterie (65% dei casi), mentre la peggiore condizione è attribuibile agli habitat dunali, in stato non favorevole per oltre il 60% della superficie da essi occupata.

Tra le 61 tipologie di habitat individuate nei SIC lucani, 13 sono classificati come habitat prioritari, ovvero habitat particolarmente vulnerabili a livello europeo, i quali possono essere considerati tra gli elementi di maggior rilievo di un territorio. Tale numero risulta abbastanza significativo, considerato che in totale il manuale degli Habitat elenca 34 tipologie prioritarie per l'intero territorio europeo e che la superficie della Basilicata ne rappresenta solo lo 0,023%.

Tra le categorie di habitat prioritari, le superfici di maggior rilievo sono occupate dagli habitat forestali della fascia montana, seguiti da quelli prativi.

Per quanto riguarda invece le zone umide, questi ambienti, caratterizzati da un'elevata diversità biologica e da una considerevole fragilità ambientale, sono tutelati a livello internazionale dalla Convenzione di Ramsar, soprattutto in relazione alla presenza di habitat per specie di uccelli acquatici. In Basilicata le zone umide Ramsar sono due: il Lago Pantano di Pignola, in provincia di Potenza e il Lago San Giuliano, in Provincia di Matera, designato anche come SIC. Inoltre, il Lago di Pignola risulta anche Oasi WWF dal 1980 e centro CRAS per il recupero dei rapaci feriti.

Anche i boschi costituiscono una risorsa naturale di fondamentale importanza per il territorio della Regione Basilicata.

A partire dal 2012, in Basilicata si sono susseguite una serie di riforme istituzionali che hanno portato ad un cambiamento radicale della governance territoriale politico-istituzionale relativamente al settore della "forestazione", che ha visto l'abolizione delle Comunità Montane e la costituzione di sette Aree Programma alle quali spetta l'attribuzione delle funzioni in materia forestale.

Tali Aree coincidono con i sette ambiti geografici delimitati dalla DGR 744 del 2009 in materia di POIS, oltre che le due amministrazioni provinciali per i due comuni capoluogo. Le funzioni tecnico-amministrative in materia forestale, per ciascuna area programma, sono demandate all'Amministrazione Capofila.

Riguardo alla definizione quantitativa della superficie forestale, bisogna ricordare che essa è oggetto, oltre che delle analisi statistiche realizzate dall'ISTAT, anche degli *Inventari nazionali delle foreste e dei serbatoi di carbonio* realizzate dal Ministero delle Politiche Agricole e Forestali - Corpo Forestale dello Stato.

Nel corso dell'anno 2006 la Regione Basilicata ha realizzato, con la collaborazione dell'Istituto Nazionale di Economia Agraria (INEA), la *Carta Forestale della Basilicata*; secondo tale pubblicazione la superficie forestale lucana è pari a 354.895 ettari e rappresenta il 35,6% della superficie regionale totale, con un indice di boscosità pari al 29%. Tale Carta definisce i boschi come "area coperta da vegetazione arborea, di origine naturale o artificiale, con una superficie minima di 2.000 m², una larghezza minima di mt 20 e un'area di incidenza non inferiore al 20%, nonché le aree che, pur essendo di superficie inferiore ai 2.000 m², sono accorpate ad altre aree a bosco, indipendentemente dalla proprietà".

L'INFC (Forest Resources Assessment 2000) conta 356.426 ettari totali di superficie forestale, suddividendoli in 263.098 ha classificati come "bosco" 93.329 ha classificati come "altre terre boscate". Tutta la superficie a "bosco" e parte delle "altre terre boscate" possono essere impiegate per il prelievo legnoso, per un totale di 297.748 ettari (83,54%), mentre la restante parte delle "altre terre boscate" è classificabile come "superficie non disponibile per il prelievo legnoso" per 38.358 ettari e come "superficie non classificata" per 20.320 ettari.

La Carta Forestale Regionale opera una classificazione della superficie forestale lucana in base ai seguenti parametri: categorie forestali, altitudine, naturalità, stato vegetativo, viabilità. Le categorie forestali più diffuse sono le formazioni di latifoglie decidue, che rappresentano il 54,8% della superficie complessiva. Si rileva che i boschi di latifoglie a impronta mesofila del piano montano e sub-montano costituiscono il 68,1% del totale dei boschi regionali.

In riferimento all'altitudine oltre il 60% dei boschi si colloca nella fascia collinare e medio-montana (fra 400 e 1200 m di quota), meno del 9% al di sopra dei 1.200 m e poco meno del 20% al di sotto dei 400 m.

Sulla base dei parametri della naturalità (origine dei boschi, attuale composizione e struttura, impatto causato dalle attività antropiche) la superficie forestale lucana è classificata per il 13,8% ad "alta naturalità", per il 23,6% a "media naturalità" e per il 62,6% a "bassa naturalità".

Rispetto allo stato vegetativo si è di fronte ad una generale condizione soddisfacente delle foreste lucane, poiché quasi il 97% dei boschi è in condizioni di vigore vegetativo medio

(56%) o alto (41%). Il valore minimo si riscontra nei boschi di pini mediterranei ed il massimo nelle faggete.

Per quanto riguarda il regime di proprietà dei boschi lucani il 60,64 % della superficie forestale (bosco e altre terre boscate) risulta di proprietà privata, il 33,66% di proprietà pubblica e il 5,70% della superficie non è classificata. La quasi totalità delle proprietà private (98%) è di tipo individuale, mentre per quanto riguarda le proprietà pubbliche, la maggior parte sono riferibili a Comuni e Province (74,52%), seguite da quelle del Demanio Statale e Regionale (20,19%).

L'analisi delle superfici forestali interessate da prelievi di legname restituisce una misura dell'intensità della pressione sull'ecosistema forestale generata dalle attività di utilizzazione per valutarne gli impatti sia a livello ambientale sia sugli esseri viventi. A tal proposito si evidenzia un trend negativo a partire dal 2008, che fa registrare nel 2012 il picco minimo dell'intero decennio precedente, con una riduzione annuale del 15%. Infatti, sono stati destinati al taglio 1.581 ha di "bosco", contro i circa 3.400 ha del 2004 e ben al di sotto della media del periodo, pari a 2.749,10 ha.

Le utilizzazioni legnose in Basilicata, nel periodo 2006-2012, ammontano ad oltre 1.049.504 m³ su una superficie complessiva pari ad 18.128,32 ha che corrisponde a un prelievo medio su base annua in tale periodo di circa 58 m³/ha. Si evidenzia come i prelievi annui abbiano subito una riduzione a partire dal 2008, passando da circa 207.500 m³ del 2007 a circa 96.501 m³ nel 2012.

Il principale fattore di pressione sul patrimonio forestale è sicuramente costituito dagli incendi. Essi rappresentano una delle principali cause del depauperamento e del degrado del patrimonio forestale e sono una delle cause principali della scomparsa degli habitat naturali.

In Basilicata nell'ultimo decennio si sono verificati 2.529 incendi, con una media di 253 eventi all'anno, interessando una superficie di circa 1.680,95 ha, di cui circa 13.578,8 ha boscata e 18.102,15 ha non boscata. L'andamento degli incendi è stato molto variabile, pur evidenziando un incremento del numero degli incendi nell'ultimo triennio, passando dai 150 eventi del 2010 ai 343 verificatisi nel 2012.

Tra le principali cause di tali incrementi, oltre a condizioni climatiche sfavorevoli, è da considerare anche l'incidenza che alcune pratiche agricole (tra cui la bruciatura delle stoppie) hanno sull'insorgere e sulla propagazione degli incendi boschivi. Dall'analisi delle cause di tali eventi in Basilicata nel periodo 2003-2011, è emerso che il 25,30% degli incendi è di origine colposa e il 69,47% di quest'ultimi è dovuto ad attività agricole incaute.

Tra le azioni di prevenzione, la Regione Basilicata ha attivato la Misura 226 del PSR 2007-2013 - Azione B - "Interventi finalizzati alla prevenzione degli incendi boschivi", nell'ambito della quale sono stati realizzati, con l'ausilio degli addetti al settore forestale, interventi di prevenzione degli incendi boschivi in modo capillare su tutto il territorio regionale. Nel 2012 sono stati realizzati circa 350 mila metri di fasce antincendio, circa 300 mila metri di manutenzione di viabilità di servizio e lavori di selvicoltura preventiva (eliminazione necromassa, diradamenti, ecc.) su circa 1000 ha di boschi.

Per quanto riguarda la pianificazione forestale, fino al 2011 il principale strumento programmatico regionale è stato il Piano Triennale di Forestazione, con il quale si definivano gli obiettivi programmatici del triennio e la coerenza con gli indirizzi di politica forestale

nazionale ed europea. Nel 2013 la Regione Basilicata ha approvato uno strumento di pianificazione forestale decennale ossia le "Linee programmatiche del settore forestale per il decennio 2013-2011" ed il relativo piano d'attuazione ossia il Piano Operativo Annuale (POA).

La strategia forestale regionale del prossimo decennio si basa su quattro obiettivi generali che coincidono con i quattro obiettivi prioritari nazionali del Programma Quadro Nazionale per il Settore Forestale, ossia:

1. Sviluppare una economia forestale efficiente e innovativa;
2. Tutelare il territorio e l'ambiente;
3. Garantire le prestazioni del pubblico e del sociale;
4. Favorire il coordinamento e la comunicazione.

Altri strumenti di pianificazione sono i Piani Forestali Territoriali d'Indirizzo, di cui 2 già realizzati ed uno in corso di realizzazione, i Piani di Assestamento Forestale, sia a livello di complessi forestali che di foreste comunali.

Infine il dato sulle imprese operanti nel settore forestale, che attualmente risultano il "Registro delle Ditte Boschive", evidenzia come tali imprese ammontino a 109. Al 2012 gli addetti al settore sono 3.722 con un livello occupazionale pro-capite pari a 130 giornate contributive, un numero che si è ridotto di 482 unità dal 2009.

5.2.1.6 Energia

Lo stato attuale del settore energetico nella regione Basilicata può essere indagato prendendo a riferimento innanzitutto i contenuti del Piano Energetico Regionale (PIEAR) approvato nel 2010.

Una prima analisi può essere fatta osservando, per il periodo 1990-2011, i dati relativi al rapporto tra consumi energetici e popolazione residente, al fine di valutare il trend dei consumi energetici in relazione alle dinamiche demografiche registrate nel periodo in esame. Ciò che si osserva è che, nel periodo 1990-2005, il consumo di energia primaria pro-capite in Basilicata subisce un notevole incremento (+53%), superiore ai valori su scala nazionale e comunitaria, probabilmente a causa dei coesistenti aumenti dei consumi (+4,9%) e spopolamento del territorio (-2,4%). Limitatamente al consumo di energia elettrica, in Regione si assiste nel periodo 1990-2001 ad un notevole incremento (+92%).

Rispetto ai consumi di energia primaria pro-capite nazionali e comunitari, la Basilicata presenta valori inferiori, benché tale gap si riduca, nel periodo 1990-2005, dal 34% al 17% rispetto ai valori nazionali e dal 46% al 22% rispetto a quelli UE-27.

Volendo invece indagare il rapporto tra i consumi di energia primaria ed il prodotto interno lordo regionale, al fine di valutare la quantità di energia necessaria per produrre una unità di PIL, si osserva come, nel periodo 1995-2005, ci sia un incremento dell'efficienza energetica lucana del 13,5%, andamento in controtendenza rispetto alla situazione nazionale e comunitaria.

Per quanto riguarda l'intensità elettrica, invece, si confermano riduzioni più consistenti a livello nazionale e comunitario, rispetto a quanto osservato per la Basilicata. Dal 1995 al

2011, in Italia ed in Europa tale riduzione ammonta al 31% circa, contro un -22% registrato in Basilicata. Dal 2010 inoltre in Basilicata si assiste ad una riduzione dell'intensità elettrica del 17%, inferiore a quella stimata per lo stesso periodo a livello mondiale (-54%).

La tabella seguente, estratta dal Rapporto ISPRA sulla produzione di energia da fonti rinnovabili del 2013, mostra il numero di impianti a fonti rinnovabili installati in Basilicata al 31/12/2012, distinti per tipologia di alimentazione.

Regione	Idroelettrico <i>n.</i>	Eolico <i>n.</i>	Fotovoltaico <i>n.</i>	Geotermico <i>n.</i>	Biomasse <i>n.</i>	Totale <i>n.</i>
Basilicata	10	110	5.602	0	14	5.736
Italia	2.970	1.054	478.331	33	2.199	484.587

L'analisi dei dati evidenziati mostra come il numero di impianti alimentati a fonti rinnovabili sul territorio lucano sia pari al 1,2% del totale nazionale. Gli impianti fotovoltaici sono quelli maggiormente presenti, pur con percentuale pari al 1,2% rispetto al dato nazionale, a causa della presenza di numerosi impianti ma di piccola taglia. Di contro gli impianti eolici rappresentano il 10,4% del totale nazionale, segno che la Basilicata si dimostra regione dalle condizioni geomorfologiche e di ventosità favorevoli all'installazione di questo tipo di impianti, così come accade per altre regioni del Sud Italia. Al 2012 non risultano presenti sul territorio regionale impianti geotermici.

Per quanto riguarda la potenza efficiente lorda installata, invece, la Basilicata fornisce un contributo pari al 1,9% sul totale nazionale. In questo caso sono gli impianti eolici a fornire il maggiore contributo, con un valore di 369 MW disponibili al 2012. Il contributo degli impianti fotovoltaici, comunque, è di poco inferiore e si attesta sui 330 MW. Si precisa che la potenza efficiente di un impianto di generazione è la massima potenza elettrica che può essere prodotta con continuità durante un intervallo di tempo sufficientemente lungo, supponendo tutte le parti dell'impianto di produzione in funzione e in condizioni ottimali. Di seguito la classificazione delle potenze installate sul territorio regionale per tipologia di fonti rinnovabili:

Regione	Idroelettrico <i>MW</i>	Eolico <i>MW</i>	Fotovoltaico <i>MW</i>	Geotermico <i>MW</i>	Biomasse <i>MW</i>	Totale <i>MW</i>
Basilicata	132	369	330	0	80	911
Italia	18.232	8.119	16.420	772	3.802	47.345

Se rapportati ai valori nazionali, in questo caso osserviamo come il fotovoltaico copra circa il 5% della rispettiva potenza efficiente lorda installata, mentre l'eolico raggiunge il 4,5%.

La tabella seguente mostra invece la distribuzione delle potenze medie installate per tipologia di impianto:

Idroelettrico <i>MW</i>	Eolico <i>MW</i>	Fotovoltaico <i>kW</i>	Geotermico <i>MW</i>	Biomasse <i>MW</i>
13,2	3,4	58,9	-	5,7

L'analisi evidenzia come gli impianti fotovoltaici lucani siano mediamente di taglia piccola (< 100 kW), mentre gli impianti eolici e gli impianti a biomassa installati sul territorio regionale siano di grossa taglia (> 1 MW).

La produzione lorda di energia elettrica in Basilicata, considerata come la somma delle quantità di energia elettrica prodotte un insieme di impianti di generazione, in un determinato periodo, è stata nel 2012 pari a 1.535 GWh, contribuendo al 1,7% del totale nazionale. La produzione lucana di energia da fonti rinnovabili, nel 2012, rappresenta il 71% circa della produzione totale netta di energia elettrica registrata nel medesimo anno in regione (2.160 GWh).

Regione	Idroelettrico <i>GWh</i>	Eolico <i>GWh</i>	Fotovoltaico <i>GWh</i>	Geotermico <i>GWh</i>	Biomasse <i>GWh</i>	Totale <i>GWh</i>
Basilicata	306	588	407	0	234	1.535
Italia	41.875	13.407	18.862	5.592	12.487	92.223

La produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili, analizzata in base alle tipologie di impianti ed alla relativa potenza installata, vede in Basilicata le seguente ripartizione (anno 2012):

Tipologia	Numero impianti (%)	Potenza installata (%)	Energia prodotta (%)
Fotovoltaico	97,6	36,2	26,5
Eolico	1,9	40,5	38,3
Biomasse	0,3	8,8	15,2
Geotermico	0,0	0,0	0,0
Idroelettrico	0,2	14,5	20,0
Totale	100	100	100

Ciò che si osserva è che il fotovoltaico detiene la quasi totalità degli impianti, tuttavia non contribuisce in maniera altrettanto significativa in termini di potenza ed energia, probabilmente perché caratterizzato dalla presenza di numerosi piccoli impianti. Per contro l'eolico si sviluppa nell'ambito di pochi impianti di grossa taglia, che al contrario danno un contributo ragguardevole alla potenza ed energia totale (oltre il 40%). L'incidenza dell'idroelettrico e delle biomasse insieme arrivano quasi al 25% della potenza ed a poco più del 35% dell'energia totali.

Tale ripartizione differisce in maniera sostanziale dal quadro nazionale ed europeo, in cui si assiste ad una predominanza dell'idroelettrico (intorno al 60%).

Il bilancio di energia primaria in Basilicata, inteso come rapporto tra domanda e offerta nel periodo 1990-2005, mostra come la regione passi da una condizione di deficit di produzione pari al 41% nel 1990, sino ad una condizione di surplus produttivo del 383% nel 2005. Tale andamento, probabilmente legato alla produzione di petrolio e gas naturale, si discosta in maniera significativa dalle tendenze nazionali ed europea, che nel periodo assunto a riferimento conservano una condizione di forte dipendenza dalle importazioni. Si stima inoltre che nel 2020 tale surplus di produzione incrementi di un ulteriore 70%, a fronte di un incremento dei consumi pari al 18%.

Pertanto, se da un lato la Basilicata si candida ad una condizione di regione esportatrice di energia primaria, dall'altro il crescente sfruttamento degli idrocarburi determina, tuttavia, un corrispondente incremento di emissioni di gas serra in atmosfera.

La Relazione sullo Stato dell'Ambiente 2013 della Basilicata contiene un'analisi, relativa all'emissione di gas serra, che tiene conto sia dello scenario evolutivo "naturale" che di uno scenario comprensivo degli interventi che il PIEAR pone in campo a sostegno dell'efficienza energetica e dell'incremento della produzione di energia da fonti rinnovabili.

Lo scenario proposto senza il PIEAR, con orizzonte temporale fissato al 2020, mostra la tendenza ad un aumento delle emissioni di CO₂ in atmosfera pari al 65% rispetto al 1990 ed al 21% rispetto al 2005.

Con l'introduzione degli interventi del PIEAR, e considerando gli interventi di risparmio energetico spontaneo, lo scenario cambia, mostrando un incremento delle emissioni di CO₂ in atmosfera pari al 54% rispetto al 1990 ed al 13% rispetto al 2005.

In sostanza l'introduzione del PIEAR dovrebbe portare una riduzione delle emissioni di gas tale da essere comparabile con i valori riferibili al 1990, più bassi di oltre il 25% dei valori del 2005, in linea con gli obiettivi nazionali di riduzione delle emissioni al 2020.

5.2.1.7 Paesaggio e patrimonio storico-culturale

La tematica paesaggio e le questioni ad essa connesse sono estremamente articolate e complesse in quanto riconducibili ad approcci interpretativi molto differenziati.

In questo paragrafo si intenderà come paesaggio una parte omogenea di territorio, così come viene percepita dall'uomo, i cui caratteri derivano dalla natura e dalla storia umana o dalle reciproche interrelazioni.

L'obiettivo conoscitivo generale della tematica consisterà principalmente nel valutare l'adeguatezza dei sistemi gestionali e delle politiche di conservazione per la tutela dei paesaggi di maggiore interesse.

La Basilicata dispone di Piani paesistici applicati solamente a specifiche aree del territorio regionale.

Il territorio della regione Basilicata è interessato da sette Piani paesistici di area vasta:

- Piano paesistico di Gallipoli cognato – piccole Dolomiti lucane;
- Piano paesistico di Maratea – Trecchina – Rivello;
- Piano paesistico del Sirino;
- Piano paesistico del Metapontino;
- Piano paesistico del Pollino;
- Piano paesistico di Sellata – Volturino – Madonna di Viggiano;
- Piano paesistico del Vulture.

Il Decreto Legislativo 22 gennaio 2004 n. 42, così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 24 marzo 2006 n. 157, oltre a prevedere che lo Stato e le Regioni assicurino la tutela e la valorizzazione del paesaggio approvando piani paesaggistici, ovvero piani urbanistico-territoriali con specifica considerazione dei valori paesaggistici, concernenti l'intero territorio regionale, stabilisce che le Regioni verifichino la conformità tra le disposizioni dei suddetti Piani paesistici e le nuove disposizioni e provvedano agli eventuali adeguamenti.

La Regione Basilicata ai sensi dell'art. 143 del succitato decreto ha assicurato apposita intesa con il MIBAC e il MATTM per la redazione del Piano paesaggistico regionale.

In ogni caso, ai sensi dell'articolo 142 del D.Lgs. 42/2004, fino all'approvazione del piano paesaggistico sono tutelate per legge le seguenti aree:

- a) i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare;
- b) i territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi;
- c) i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna;
- d) le montagne per la parte eccedente 1.600 metri sul livello del mare per la catena alpina e 1.200 metri sul livello del mare per la catena appenninica e per le isole;
- e) i ghiacciai e i circhi glaciali;
- f) i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi;
- g) i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227;
- h) le aree assegnate alle università agrarie e le zone gravate da usi civici;

- i) le zone umide incluse nell'elenco previsto dal decreto del Presidente della Repubblica 13 marzo 1976, n. 448;
- l) i vulcani;
- m) le zone di interesse archeologico individuate alla data di entrata in vigore del D.Lgs. 42/2004.

In Basilicata sono 34 i provvedimenti, emanati dal 1939 al 2011, che individuano gli immobili o le località dichiarate di notevole interesse pubblico per il loro carattere di bellezza naturale o singolarità geologica o per il caratteristico aspetto avente valore estetico e tradizionale (dati MIBAC).

Per quanto riguarda il patrimonio storico-culturale, il Ministero per i Beni e le Attività Culturali fornisce alcuni dati, riferiti all'anno 2011, relativi alla "dotazione" della regione Basilicata. Tali informazioni evidenziano innanzitutto come in Basilicata siano presenti 51 istituti statali, visitati da 257 mila utenti, e 121 biblioteche. Il numero di beni immobili (archeologici ed architettonici) vincolati, al 2004, è pari a 441.

I dati ISTAT evidenziano come in Basilicata, nel 2006, ci fossero n.61 servizi di tipo museale ed istituti similari (es. presenti in aree archeologiche, chiese o edifici di culto, ville o palazzi di interesse storico). Di tali servizi hanno usufruito, nell'anno in questione, 108.966 utenti.

In merito alle pratiche culturali della popolazione regionale, il MIBAC evidenzia come nel periodo 2009-2012 meno del 20% dei lucani (con età > 6 anni) risulta aver visitato una mostra e/o un museo nei 12 mesi precedenti, così come meno del 15% risulta aver visitato un monumento e/o un sito archeologico.

5.2.1.8 Popolazione e salute umana

La tematica inerente i rapporti tra la popolazione, la salute e l'ambiente verrà affrontata sia sulla base di dati statistici oggettivi sulla salute e l'ambiente che sulla base delle percezioni della popolazione. I dati statistici danno un'indicazione della presenza sul territorio di eventuali problematiche, la percezione della popolazione sulle questioni connesse con i problemi ambientali costituisce invece un indicatore della qualità della vita in un dato territorio.

Una prima analisi può essere effettuata prendendo a riferimento gli indicatori demografici rilevati ed elaborati annualmente dall'ISTAT, i quali ci dicono innanzitutto che, al 1° gennaio 2016, la Basilicata conta una popolazione residente di 573.694, distribuita per oltre il 65% nella provincia di Potenza (373.097 abitanti) e per il resto in quella materana (200.597). Il dato demografico è leggermente in flessione rispetto al 2002 (- 3,98%), anno in cui la popolazione residente risultava pari a 597.468.

Per quanto riguarda la distinzione di genere l'analisi evidenzia come ci sia una lieve predominanza della popolazione di sesso femminile con un numero di individui pari a 292.251 contro i 281.443 maschi.

Nel periodo 2002-2013, in Basilicata l'età media della popolazione è passata da 40,6 a 44 anni. La suddivisione della popolazione in fasce d'età è di seguito rappresentata:

Fascia d'età (anni)	Valore % al 2002	Valore % al 2007	Valore % al 2013
0 - 14	15,6	14,2	13,1
15 - 64	65,7	65,7	66
≥ 65	18,6	20,1	20,8

Analizzando i dati si evince come sia aumentato progressivamente nel tempo il numero delle persone appartenenti alla fascia d'età più elevata (+ 11,8%), a discapito invece delle nuove generazioni (-16%). Parallelamente a questo fenomeno, infatti, si assiste ad una progressiva riduzione del tasso di natalità, che passa da 9,2 nuovi nati ogni mille abitanti nel 2002 a 7,8 nel 2012 (-15,2%). Il tasso di mortalità cresce nello stesso periodo, passando da 9,3 decessi ogni mille abitanti nel 2002 a 10,4 nel 2012 (+ 11,8%).

La popolazione residente di origine straniera, riferita all'anno 2011, conta 14.738 individui, pari al 2,55% del totale. Di questi, i numeri più significativi sono costituiti da cittadini appartenenti alla Romania (41,4%), Albania (11,2%), Marocco (9,83%), Ucraina (5,49%) e Cina (5,40%).

Analizzando il saldo migratorio della popolazione, rispetto alle altre regioni dell'Italia, si assiste nel periodo 2006-2012 ad un trend negativo, con valori che passano dai 2.185 abitanti emigrati nel 2006 ai 1.857 nel 2012, pertanto con una limitata flessione. La maggior parte delle destinazioni è rappresentata dal Lazio, dalla Lombardia e dall'Emilia Romagna.

Gli unici saldi positivi sono rappresentati dal confronto con le altre regioni del Sud: si assiste infatti nel 2012 ad un flusso migratorio in entrata dalle vicine Campania, Puglia e Calabria, dalle quali si spostano verso la nostra regione rispettivamente 260, 141 e 62 individui. Fanno inoltre eccezione le province autonome di Trento e Bolzano, dalle quali nel 2012 migrano verso la Basilicata rispettivamente 9 e 5 abitanti.

L'analisi effettuata dall'ISTAT sullo stato di salute della popolazione regionale, evidenzia come nel 2013 il 38,9% dei lucani risulti affetto da almeno una malattia cronica, una percentuale che nel decennio precedente ha avuto un andamento altalenante, con un trend in crescita dal 2003 al 2008, quinquennio in cui si è passati da un valore pari al 36,8% ad un valore del 43,3%. Tra i disturbi più frequenti all'interno della popolazione regionale, riferiti al 2013, si evidenziano le artrosi/artriti (18,8%), l'ipertensione (17%), le malattie allergiche (9,5%).

Nel 2013 la percentuale di fumatori presenti in regione è pari al 18,8%, con un andamento decrescente che vede nell'ultimo ventennio questo valore scendere dal 23,6% nel 1993, al 21,8% del 2003.

Per quanto riguarda la diffusione di patologie di tipo oncologico, di seguito si riassumono i dati disponibili sul sito del Centro di Riferimento oncologico Basilicata (C.R.O.B.), relativi al censimento tumori nel periodo 2005-2009:

Maschi

Anno	Totale	I sede tumorale (num.)	II sede tumorale (num.)	III sede tumorale (num.)
2005	1934	Pelle (342)	Prostata (270)	Polmone (210)
2007	2012	Pelle (369)	Prostata (314)	Polmone (218)
2009	2162	Pelle (367)	Prostata (338)	Polmone (246)

Femmine

Anno	Totale	I sede tumorale (num.)	II sede tumorale (num.)	III sede tumorale (num.)
2005	1479	Pelle (304)	Mammella (292)	Colon (119)
2007	1504	Pelle (314)	Mammella (278)	Colon (87)
2009	1585	Mammella (355)	Pelle (279)	Colon (133)

L'analisi dei dati evidenzia come nel corso del periodo assunto a riferimento sia aumentato il numero di casi di tumore per entrambi i sessi. Nello specifico si parla di un incremento dell'11,8% fra la popolazione di sesso maschile e del 7,2% per quella femminile. Per gli uomini le sedi tumorali più colpite sono la pelle (non melanomi), la prostata ed il polmone, mentre per le donne abbiamo la pelle, la mammella ed il colon.

5.3 PROBABILE EVOLUZIONE IN ASSENZA DI PRT

La normativa prevede che il rapporto ambientale fornisca informazioni circa *l'evoluzione probabile dello stato dell'ambiente senza l'attuazione del piano o programma.*

L'analisi di quanto richiesto comporta una stima del probabile andamento futuro delle principali variabili ambientali considerate al paragrafo precedente in assenza del PRT

A tal fine è necessario considerare che i trend osservati nell'analisi dello stato dell'ambiente eseguita al paragrafo precedente sono il risultato delle politiche regionali attuate negli anni scorsi.

Per simulare l'evoluzione delle principali variabili ambientali in assenza del PRT si assumono le seguenti ipotesi:

-  il PRT non avrà una incidenza negativa sui trend ambientali perché gli interventi previsti, pur se non espressamente volte al conseguimento di effetti ambientali favorevoli sono in ogni caso coerenti con gli obiettivi per la VAS.;

- ✚ in assenza del PRT tutti gli aspetti della politica regionale continueranno ad essere attuati con le stesse caratteristiche degli anni precedenti.

Sotto tali ipotesi si assume che l'evoluzione dello stato dell'ambiente in assenza di PRT sia rappresentata, negli anni dal 2016 al 2026, da una variazione degli indicatori ambientali caratterizzata dagli stessi trend registrati finora.

Lo scenario individuato rappresenta l'evoluzione più favorevole, dal punto di vista degli effetti ambientali, senza l'attuazione del PRT.

5.4 CRITICITÀ AMBIENTALI DEL PRT

L'analisi della situazione ambientale attuale, svolta ai paragrafi precedenti, ha consentito di individuare una serie di criticità ambientali che si riportano di seguito.

- Mancanza di omogeneità nel monitoraggio delle emissioni in atmosfera
- Diffuso rischio di desertificazione
- Aumentato rischio erosivo
- Rischio idrogeologico elevato
- Scarsa incidenza della raccolta differenziata dei rifiuti
- Presenza di habitat particolarmente vulnerabili
- Aumento incendi boschivi
- Scarsa valorizzazione del patrimonio storico-culturale
- Progressiva senilizzazione della popolazione
- Saldo migratorio e naturale negativo
- Aumento patologie tumorali
- Assenza e/o mancato aggiornamento di alcuni strumenti di pianificazione utili alla tutela e valorizzazione ambientale.

A queste criticità ambientali si aggiungono le forti criticità in merito all'accessibilità del territorio regionale determinate non solo dall'orografia del territorio ma anche dalla bassa dotazione infrastrutturale, soprattutto riguardo alle reti stradale e ferroviaria, e dal carente stato di manutenzione. Ne deriva una debolezza del tessuto insediativo e produttivo con conseguente abbandono del territorio regionale da parte della popolazione lucana.

6. ANALISI DI COERENZA AMBIENTALE

6.1 OBIETTIVI DI PROTEZIONE AMBIENTALE PERTINENTI AL PRT

Il D.Lgs. 152/06 prevede, al punto e) dell'Allegato VI, che tra le informazioni da includere nel Rapporto Ambientale vi siano gli *obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri, pertinenti al piano o al programma, e il modo in cui, durante la sua preparazione, si è tenuto conto di detti obiettivi e di ogni considerazione ambientale.*

Nel presente paragrafo vengono dunque descritti e sintetizzati i principali riferimenti internazionali, comunitari e nazionali, elencati nella tabella seguente, a cui la Struttura scrivente si propone di fare riferimento per la definizione degli obiettivi di protezione ambientale che saranno assunti come base nello svolgimento della valutazione ambientale strategica.

L'obiettivo è quello di impostare una ricognizione ragionata dei documenti di indirizzo comunitari e nazionali rilevanti per la costruzione del quadro di riferimento per la sostenibilità del Piano regionale dei Trasporti, avviando l'analisi di alcuni di essi al fine di estrapolarne le priorità e gli orientamenti principali.

Documenti	Sintesi	Ambito
<p>Global Environment Outlook-5, UNEP Governing Council, febbraio 2012</p>	<p>Il Rapporto Geo5 dell'UNEP del 20 febbraio 2012 destinato ai policy maker mette al centro delle sfide dello sviluppo sostenibile mondiale una revisione completa delle modalità di governance come problema numero uno da affrontare a livello globale ed evidenzia che le modalità con cui vengono progettati ed implementati i dispositivi di governance necessitano di un rapporto stretto tra attori, politiche e territori di insediamento</p>	<p>Internazionale</p>
<p>Convenzione Quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, New York, 9 maggio 1992</p>	<p>La Convenzione Quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (UNFCCC) adottata nel 1992 identifica una serie di obiettivi e principi e rimanda a ulteriori strumenti per l'adozione di obblighi supplementari, in linea con l'evoluzione delle conoscenze scientifiche e della volontà politica. Ad oggi la Convenzione ha raggiunto 195 Parti, includendo quindi quasi tutti i Paesi del mondo. L'obiettivo ultimo della Convenzione e di tutti gli strumenti giuridici relativi è di stabilizzare le concentrazioni di gas ad effetto serra nell'atmosfera a un livello tale da escludere qualsiasi interferenza pericolosa delle attività umane con il sistema climatico. Tale livello deve essere raggiunto entro un periodo di tempo sufficiente per permettere agli ecosistemi di adattarsi naturalmente ai cambiamenti climatici, salvaguardare la produzione alimentare e la continuazione dello sviluppo economico ad un ritmo sostenibile. La Convenzione include una serie di principi guida, tra cui il principio delle responsabilità comuni ma differenziate e il principio dello sviluppo sostenibile. Le politiche e i provvedimenti per proteggere il sistema climatico dai cambiamenti causati da attività umane devono adeguarsi alle specifiche condizioni di ciascun paese, con la consapevolezza che lo sviluppo economico e la lotta alla povertà rimangono priorità per i Paesi in via di sviluppo. I Paesi industrializzati che sono Parti della Convenzione sono chiamati ad assumere un ruolo guida nella lotta contro i cambiamenti climatici.</p>	<p>Internazionale</p>

Documenti	Sintesi	Ambito
<p>Protocollo di Kyoto (Kyoto, 11 dicembre 1997)</p>	<p>Il protocollo di Kyoto concerne le emissioni di sei gas ad effetto serra e rappresenta un importante passo avanti nella lotta contro il riscaldamento planetario perché contiene obiettivi vincolanti e quantificati di limitazione e riduzione dei gas ad effetto serra. Globalmente, gli Stati inclusi nell'allegato I della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (ovvero i paesi industrializzati) si impegnano collettivamente a ridurre le loro emissioni di gas ad effetto serra, nel periodo 2008-2012, per una riduzione delle emissioni totali dei paesi sviluppati di almeno il 5 % rispetto ai livelli del 1990. L'allegato B del protocollo contiene gli impegni quantificati sottoscritti dagli Stati contraenti. L'Unione europea ha ratificato il Protocollo di Kyoto il 31 maggio 2002. Il protocollo è entrato in vigore il 16 febbraio 2005, dopo la ratifica della Russia.</p>	Internazionale
<p>Dichiarazione di Johannesburg sullo sviluppo sostenibile (Johannesburg, South Africa, 26 August – 4 September 2002)</p>	<p>La Dichiarazione di Johannesburg sullo sviluppo sostenibile, firmata al Summit mondiale sullo Sviluppo Sostenibile svoltosi a Johannesburg in Sudafrica dal 2 al 4 settembre 2002, è un documento di principi, comprendente 37 punti, che impegna moralmente i contraenti a intraprendere la strada dello sviluppo sostenibile.</p> <p>I 37 punti sono divisi in sei paragrafi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dalle nostre origini al futuro in cui si esprime la necessità di conciliare lo sviluppo economico e civile dei popoli con le esigenze di protezione dell'ambiente, - da Stoccolma a Rio de Janeiro a Johannesburg, dove vengono rievocati i tre vertici fondamentali per la prospettiva dello sviluppo sostenibile, - le sfide da raccogliere, dove vengono evidenziate le interdipendenze tra i problemi ambientali e quelli sociali, - il nostro impegno verso lo sviluppo sostenibile in cui si fissano quali priorità lo sradicamento della povertà, i diritti umani e l'assistenza ai Paesi in via di sviluppo, - multilateralismo in cui si esprime la necessità di istituzioni multilaterali per un monitoraggio dei progetti di sostenibilità - che si avveri! contenente l'augurio di una concreta realizzazione delle dichiarazioni di intenti pronunciate a Johannesburg 	Internazionale

Documenti	Sintesi	Ambito
Convenzione sulla diversità biologica, Nairobi, 22 maggio 1992	La Convenzione sulla diversità biologica (CBD) è un trattato internazionale adottato nel 1992 al fine di tutelare la biodiversità, l'utilizzazione durevole dei suoi elementi e la ripartizione giusta dei vantaggi derivanti dallo sfruttamento delle risorse genetiche.	Internazionale
Un programma "Aria pulita" per l'Europa COM(2013) 918 final	<ul style="list-style-type: none"> - Non superare i livelli indicativi per la salute umana stabiliti dall'Organizzazione mondiale della sanità - Non superare i carichi e i livelli critici degli ecosistemi che costituiscono i limiti di tolleranza degli ecosistemi 	Comunitario
Direttiva 2002/49/CE del 25 giugno 2002 relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale (così come aggiornata dal Regolamento (CE) n. 1137/2008)	<ul style="list-style-type: none"> - Adozione da parte degli Stati membri di piani d'azione, in base ai risultati della mappatura acustica, allo scopo di evitare e 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 - Evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi dell'esposizione al rumore ambientale 	Comunitario
Direttiva 2000/60/CE del 23 ottobre 2000 che istituisce un quadro per l'azione comunitaria in materia di acque (così come aggiornata dalla Direttiva 2009/31/CE)	<ul style="list-style-type: none"> - Ampliare la protezione delle acque, sia superficiali che sotterranee - Raggiungere lo stato di "buono" per tutte le acque entro il 31 dicembre 2015 - Gestire le risorse idriche sulla base di bacini idrografici indipendentemente dalle strutture amministrative - Procedere attraverso un'azione che unisca limiti delle emissioni e standard di qualità - Riconoscere a tutti i servizi idrici il giusto prezzo che tenga conto del loro costo economico reale - Rendere partecipi i cittadini delle scelte adottate in materia. 	Comunitario

Documenti	Sintesi	Ambito
<p>Comunicazione della Commissione (COM/2006/231) "Strategia tematica per la protezione del suolo"</p>	<p>Prevenire l'ulteriore degrado del suolo e mantenerne le funzioni quando:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il suolo viene utilizzato e ne vengono sfruttate le funzioni: in tal caso è necessario intervenire a livello di modelli di utilizzo e gestione del suolo; - il suolo svolge la funzione di pozzo di assorbimento/recettore degli effetti delle attività umane o dei fenomeni ambientali: in tal caso è necessario intervenire alla fonte; - riportare i suoli degradati ad un buon livello di funzionalità corrispondente almeno all'uso attuale e previsto, considerando pertanto anche le implicazioni, in termini di costi, del ripristino del suolo 	<p>Comunitario</p>
<p>Comunicazione "Una nuova strategia forestale dell'Unione europea: per le foreste e il settore forestale" COM(2013) 659 def.</p>	<p>Garantire e dimostrare una gestione delle foreste dell'UE che rispetti i principi della gestione sostenibile nonché il rafforzamento del contributo dell'UE alla promozione di tale gestione sostenibile e alla riduzione della deforestazione a livello globale. Pertanto gli obiettivi sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - contribuire a bilanciare le diverse funzioni delle foreste, soddisfare la domanda e fornire servizi ecosistemici di importanza fondamentale; - creare le basi necessarie affinché le foreste e l'intera catena di valore del settore siano competitive e diano un valido contributo alla bioeconomia. <p>Sono individuate le seguenti aree prioritarie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sostenere le comunità rurali e urbane - migliorare la competitività e la sostenibilità delle industrie forestali dell'UE, della bioenergia e dell'economia verde in generale mantenere e rafforzare la resilienza delle foreste e la loro capacità di adattamento, tra l'altro con la prevenzione degli incendi e altre soluzioni basate sull'adattabilità - proteggere le foreste e migliorare i servizi ecosistemici - migliorare la base di conoscenze - migliorare il coordinamento e la comunicazione 	<p>Comunitario</p>

Documenti	Sintesi	Ambito
<p>Comunicazione “La nostra assicurazione sulla vita, il nostro capitale naturale: strategia dell'UE sulla biodiversità fino al 2020” COM(2011) 244 def.</p>	<p>Arrestare la perdita di biodiversità e il degrado degli ecosistemi nell'Unione europea (UE) entro il 2020. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - conservare e ripristinare l'ambiente naturale - preservare e valorizzare gli ecosistemi e i loro servizi - garantire la sostenibilità dell'agricoltura e della silvicoltura - garantire l'uso sostenibile delle risorse alieutiche - combattere le specie esotiche invasive - gestire la crisi della biodiversità a livello mondiale 	<p>Comunitario</p>
<p>Direttiva 92/43/CE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche</p>	<p>La presente direttiva, denominata direttiva «Habitat», mira a contribuire alla conservazione della biodiversità negli Stati membri definendo un quadro comune per la conservazione degli habitat, delle piante e degli animali di interesse comunitario. Essa stabilisce la rete Natura 2000. Tale rete è la più grande rete ecologica del mondo ed è costituita da zone speciali di conservazione designate dagli Stati membri a titolo della presente direttiva. Inoltre, essa include anche le zone di protezione speciale istituite dalla direttiva «Uccelli» 2009/147/CE.</p>	<p>Comunitario</p>
<p>Direttiva 2009/147/CE concernente la conservazione degli uccelli selvatici</p>	<p>Gli Stati membri dell'Unione europea (UE) devono adottare le misure necessarie per garantire la conservazione e regolamentare lo sfruttamento degli uccelli viventi naturalmente allo stato selvatico nel territorio europeo per mantenere o adeguare la loro popolazione a livelli adeguati. Per preservare, mantenere e ripristinare i biotopi e gli habitat degli uccelli, gli Stati membri devono:- istituire zone di protezione speciale (ZPS) per le specie minacciate di estinzione e per gli uccelli migratori (allegato I); le ZPS costituiscono insieme alle zone speciali di conservazione (ZSC) della direttiva “Habitat” (92/43/CEE) la rete europea Natura 2000 dei siti ecologici protetti.- mantenere e gestire gli habitat in conformità alle esigenze ecologiche;- ripristinare i biotopi distrutti e crearne di nuovi. La direttiva istituisce un regime generale di protezione di tutte le specie di uccelli selvatici presenti sul territorio europeo. In funzione del loro livello di popolazione, della distribuzione geografica e del tasso di riproduzione, talune specie (allegato II) possono comunque essere oggetto di caccia pur nel rispetto di alcuni principi.</p>	<p>Comunitario</p>

Documenti	Sintesi	Ambito
Direttiva 2008/56/CE - Direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino	<ul style="list-style-type: none"> - Proteggere e preservare l'ambiente marino, prevenirne il degrado o, laddove possibile, ripristinare gli ecosistemi marini nelle zone in cui abbiano subito danni; - Prevenire e ridurre gli apporti nell'ambiente marino, nell'ottica di eliminare progressivamente l'inquinamento, per garantire che non vi siano impatti o rischi significativi per la biodiversità marina, gli ecosistemi marini, la salute umana o gli usi legittimi del mare. 	Comunitario
Convenzione Europea del Paesaggio – Consiglio d'Europa, Firenze, 20 ottobre 2000	Promuovere la salvaguardia, la gestione e la pianificazione dei paesaggi e organizzare la cooperazione europea in questo campo.	Comunitario
Comunicazione "Strategia dell'UE di adattamento ai cambiamenti climatici" COM(2013) 216 def.	<p>Contribuire a rendere l'Europa più resiliente ai cambiamenti climatici. Ciò richiede una migliore preparazione e capacità di reazione agli impatti dei cambiamenti climatici a livello locale, regionale, nazionale e unionale, puntando sullo sviluppo di un approccio coerente e un migliore coordinamento. Le azioni previste sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - incoraggiare tutti gli Stati membri ad adottare strategie di adattamento globali - sostenere il consolidamento delle capacità e rafforzare le azioni di adattamento in Europa con i fondi LIFE (2013-2020) - includere l'adattamento nel quadro del Patto dei sindaci (2013/2014) - colmare le lacune nelle competenze - sviluppare ulteriormente la piattaforma Climate-ADAPT e farla diventare un punto di riferimento per le informazioni sull'adattamento in Europa - favorire una politica agricola comune (PAC), una politica di coesione e una politica comune della pesca (PCP) a prova di clima - garantire un'infrastruttura più resiliente - promuovere prodotti assicurativi e altri prodotti finanziari per decisioni d'investimento e commerciali resilienti 	Comunitario

Documenti	Sintesi	Ambito
Direttiva 2012/27/CE sull'efficienza energetica, che modifica le direttive 2009/125/CE e 2010/30/UE e abroga le direttive 2004/8/CE e 2006/32/CE	Garantire il conseguimento dell'obiettivo principale dell'Unione relativo all'efficienza energetica del 20% entro il 2020 e di gettare le basi per ulteriori miglioramenti dell'efficienza energetica al di là di tale data. La Direttiva stabilisce norme atte a rimuovere gli ostacoli sul mercato dell'energia e a superare le carenze del mercato che frenano l'efficienza nella fornitura e nell'uso dell'energia e prevede la fissazione di obiettivi nazionali indicativi in materia di efficienza energetica per il 2020.	Comunitario
Energia 2020 Una strategia per un'energia competitiva, sostenibile e sicura COM(2010) 639 definitivo/	<ul style="list-style-type: none"> - Ridurre il consumo energetico in Europa; - Creare un mercato integrato dell'energia realmente paneuropeo; - Responsabilizzare i consumatori e raggiungere il massimo livello di sicurezza; - Estendere la leadership europea nelle tecnologie e nelle innovazioni legate all'energia; - Rafforzare la dimensione esterna del mercato energetico dell'UE. 	Comunitario
Direttiva 2008/98/CE del 19 novembre 2008 relativa ai rifiuti e che abroga alcune direttive	<ul style="list-style-type: none"> - Promuovere il riutilizzo dei prodotti e le misure di preparazione per le attività di riutilizzo, in particolare favorendo la costituzione e il sostegno di reti di riutilizzo e di riparazione, l'uso di strumenti economici, di criteri in materia di appalti, di obiettivi quantitativi o di altre misure; - Quando non sia effettuato il recupero i rifiuti devono essere sottoposti a operazioni di smaltimento sicure che ottemperino alle disposizioni di cui all'articolo in relazione alla protezione della salute umana e dell'ambiente - Garantire che la gestione dei rifiuti sia effettuata senza danneggiare la salute umana, senza recare pregiudizio all'ambiente la produzione, la raccolta, il trasporto, lo stoccaggio e il trattamento dei rifiuti pericolosi devono essere eseguiti in condizioni tali da garantire la protezione dell'ambiente e della salute umana - Garantire che i rifiuti pericolosi non siano miscelati con altre categorie di rifiuti pericolosi o con altri rifiuti, sostanze o materiali 	Comunitario

Documenti	Sintesi	Ambito
<p>Comunicazione "Strategia europea per l'ambiente e la salute" COM(2003) 338 def.</p>	<p>L'obiettivo della strategia è integrare le informazioni sullo stato dell'ambiente, sull'ecosistema e sulla salute umana. L'obiettivo finale è quello di istituire un quadro per contribuire a produrre una migliore comprensione delle relazioni di causa-effetto tra l'ambiente e la salute e di mettere a disposizione le informazioni necessarie per sviluppare una politica comunitaria integrata. Ulteriori obiettivi sono identificare e ridurre ogni nuova minaccia per la salute dovuti a fattori ambientali e rafforzare la capacità dell'Unione di definire politiche in questo settore. Il piano è quello di implementare la strategia in modo incrementale in cicli successivi. La strategia aprirà la strada ad un sistema comunitario di informazione per valutare l'impatto complessivo dell'ambiente sulla salute umana ed il sistema di collegamenti causa-effetto e per lo sviluppo di una politica integrata in materia di ambiente e salute</p>	<p>Comunitario</p>
<p>Carta di Lipsia sulle Città Europee Sostenibili</p>	<p>La Carta di Lipsia sulle città europee sostenibili, approvata in occasione dell'Incontro Ministeriale Informale sullo Sviluppo Urbano e la Coesione Territoriale il 24 – 25 maggio 2007 a Lipsia, spiega come una pianificazione urbana integrata rappresenti una condizione essenziale per lo sviluppo sostenibile delle città europee. I temi chiave del documento sono le strategie per la valorizzazione del tessuto urbano, il miglioramento delle economie locali e del mercato del lavoro, i trasporti urbani non inquinanti e l'integrazione degli immigrati.</p>	<p>Comunitario</p>
<p>Libro bianco "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" COM(2011) 144 def.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Mettere a punto e utilizzare carburanti e sistemi di propulsione innovativi e sostenibili - Ottimizzare l'efficacia delle catene logistiche multimodali, incrementando tra l'altro l'uso di modi di trasporto più efficienti sotto il profilo energetico - Migliorare l'efficienza dei trasporti e dell'uso delle infrastrutture mediante sistemi d'informazione e incentivi di mercato 	<p>Comunitario</p>

Documenti	Sintesi	Ambito
Direttiva 2010/40/CE sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto	La Direttiva sottolinea il ruolo che le applicazioni e i servizi di sistemi di trasporto intelligenti (ITS) hanno nel settore del trasporto stradale, infrastrutture, veicoli e utenti compresi, e nella gestione del traffico e della mobilità.	Comunitario
Direttiva 2009/28/CE sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, recante modifica e successiva abrogazione delle direttive 2001/77/CE e 2003/30/CE	La direttiva mira ad istituire un quadro comune per la produzione e la promozione di energia a partire da fonti rinnovabili. La direttiva impone agli Stati membri l'obbligo di adottare la legislazione e le misure necessarie affinché i biocarburanti (combustibili liquidi o gassosi ricavati dalla biomassa e usati per il trasporto, ossia rifiuti e residui biodegradabili provenienti, fra l'altro, dall'agricoltura e dalla silvicoltura) rappresentino una percentuale minima dei carburanti venduti sul loro territorio, con l'obiettivo di ridurre le emissioni classiche di CO ₂ , CO, NO _x , COV e di altre particelle tossiche per la salute e l'ambiente. Per quanto riguarda il settore dei trasporti, la quota di energia da fonti rinnovabili deve essere pari almeno al 10 % del consumo finale di energia entro il 2020 e per quanto riguarda specificamente i biocarburanti e bioliquidi la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra grazie al loro utilizzo deve essere pari almeno al 35 % (il 50% dal 1° gennaio 2017). I biocarburanti e i bioliquidi non devono essere prodotti a partire da materie prime provenienti da terreni di grande valore in termini di diversità biologica o che presentano un rilevante stock di carbonio.	Comunitario
Comunicazione "Strategia Europa 2020 - Una strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva" COM(2010) 2020 def.	In tema di cambiamenti climatici e di sostenibilità energetica: <ul style="list-style-type: none"> - riduzione delle emissioni di gas serra del 20% (o persino del 30%, se le condizioni lo permettono) rispetto al 1990 - 20% del fabbisogno di energia ricavato da fonti rinnovabili - aumento del 20% dell'efficienza energetica. 	Comunitario

Documenti	Sintesi	Ambito
<p>Comunicazione "Un'Europa efficiente nell'impiego delle risorse – Iniziativa faro nell'ambito della strategia Europa 2020"</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Definire le esigenze dell'UE per giungere entro il 2050 a un'economia a basso impiego di carbonio, riducendo dell'80-95% le emissioni di gas a effetto serra come parte dell'azione globale contro il mutamento climatico, migliorando al tempo stesso la sicurezza energetica e promuovendo crescita e occupazione sostenibili; - Esaminare come l'UE possa adottare entro il 2050 un sistema energetico a basso impiego di carbonio, efficiente nell'impiego delle risorse, sicuro e competitivo, il che offrirà la necessaria certezza agli investitori, ai ricercatori e alle autorità politiche e di regolamentazione; - Delineare un sistema di trasporti, da attuare entro il 2050, a basso impiego di carbonio, efficiente nell'impiego delle risorse, sicuro e competitivo, che sopprima tutti gli ostacoli che si frappongono al mercato interno dei trasporti, promuova tecnologie pulite e renda più moderne le reti di trasporto; - Stabilire obiettivi a medio e lungo termine e definire i mezzi per conseguirli, allo scopo principale di scindere la crescita economica dall'impiego delle risorse e dagli effetti di tale impiego sull'ambiente. 	<p>Comunitario</p>
<p>Comunicazione "Integrare lo sviluppo sostenibile nelle politiche dell'UE: riesame 2009 della strategia dell'Unione europea per lo sviluppo sostenibile" COM (2009) 400 def</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Contribuire ad accelerare il passaggio ad un'economia a basse emissioni di carbonio e a basso uso di fattori produttivi, basata sull'energia e su tecnologie che consentano un uso razionale delle risorse; – Intensificare le misure ambientali volte a tutelare la biodiversità, le risorse idriche e le altre risorse naturali; – promuovere l'inclusione sociale. Le categorie più vulnerabili della società sono a rischio perché maggiormente colpite dalla crisi economica, di cui potrebbero subire gli effetti più a lungo in assenza di misure efficaci; – rafforzare la dimensione internazionale dello sviluppo sostenibile e moltiplicando gli sforzi per lottare contro la povertà globale. 	<p>Comunitario</p>

Documenti	Sintesi	Ambito
Strategia nazionale per la Biodiversità - Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, 2010	<ul style="list-style-type: none"> - entro il 2020 garantire la conservazione della biodiversità, intesa come la varietà degli organismi viventi, la loro variabilità genetica ed i complessi ecologici di cui fanno parte, ed assicurare la salvaguardia e il ripristino dei servizi ecosistemici al fine di garantirne il ruolo chiave per la vita sulla Terra e per il benessere umano. - entro il 2020 ridurre sostanzialmente nel territorio nazionale l'impatto dei cambiamenti climatici sulla biodiversità, definendo le opportune misure di adattamento alle modificazioni indotte e di mitigazione dei loro effetti ed aumentando la resilienza degli ecosistemi naturali e seminaturali. - entro il 2020 integrare la conservazione della biodiversità nelle politiche economiche e di settore, anche quale opportunità di nuova occupazione e sviluppo sociale, rafforzando la comprensione dei benefici dei servizi ecosistemici da essa derivanti e la consapevolezza dei costi della loro perdita. 	Nazionale
Elementi per una Strategia Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici	<p>Ridurre al minimo i rischi derivanti dai cambiamenti climatici, proteggere la salute e il benessere e i beni della popolazione e preservare il patrimonio naturale, mantenere o migliorare la capacità di adattamento dei sistemi naturali, sociali ed economici nonché trarre vantaggio dalle eventuali opportunità che si potranno presentare dall'attuazione delle azioni di adattamento. Per il settore dei trasporti tali obiettivi possono essere raggiunti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - privilegiando l'ottimizzazione delle reti esistenti rispetto alla realizzazione di nuove e grandi opere ed effettuando una valutazione ponderata degli standard di efficienza delle infrastrutture rispetto alla loro funzionalità; - realizzando le nuove infrastrutture secondo criteri climate proof, al fine di adattarsi ai cambiamenti futuri. 	Nazionale
Piano d'azione Italiano per l'efficienza energetica	<p>Obiettivo nazionale indicativo globale di risparmio energetico al 2016, pari al 9% per il nono anno di applicazione, da conseguire tramite servizi energetici e altre misure di miglioramento dell'efficienza energetica. Il risultato è da conseguire tramite servizi energetici e altre misure di miglioramento dell'efficienza energetica.</p>	Nazionale
Piano di azione nazionale per le energie rinnovabili dell'Italia	<p>Raggiungimento, entro il 2020, dell'obiettivo vincolante per l'Italia di coprire con energia prodotta da fonti rinnovabili il 17% dei consumi lordi nazionali. L'obiettivo deve essere raggiunto mediante l'utilizzo di energia prodotta da fonti rinnovabili nei settori: Elettricità, Riscaldamento - Raffreddamento e Trasporti.</p>	Nazionale

Documenti	Sintesi	Ambito
<p>Decreto Interministeriale 8 marzo 2013 "Approvazione della Strategia Energetica Nazionale (SEN)"</p>	<p>La Strategia Energetica Nazionale (SEN), introdotta con il Decreto Legge n. 112 del 25 giugno 2008, rappresenta lo strumento di indirizzo e di programmazione di carattere generale della politica energetica nazionale. La Strategia Energetica Nazionale, approvata dal Ministero dello Sviluppo Economico di concerto con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, si incentra su quattro obiettivi principali:- ridurre significativamente il gap di costo dell'energia per i consumatori e le imprese, con un allineamento ai prezzi e costi dell'energia europei;- raggiungere e superare gli obiettivi ambientali definiti dal Pacchetto europeo Clima-Energia 2020 (la cosiddetta politica 20-20-20);- continuare a migliorare la nostra sicurezza di approvvigionamento, soprattutto nel settore del gas, e ridurre la dipendenza dall'estero;- favorire la crescita economica e sostenibile attraverso lo sviluppo del settore energetico. Tre sono gli scenari di riferimento considerati dalla Sen: il 2020 per quanto riguarda il raggiungimento (ed il superamento) degli obiettivi definiti dal Pacchetto Clima – Energia 2020, il 2030 per il medio termine ed il 2050 nella più lunga prospettiva delineata dalla "Road map europea 2050" definendo un percorso di decarbonizzazione verso il 2050.</p>	<p>Nazionale</p>
<p>Piano nazionale per la riduzione delle emissioni di gas responsabili dell'effetto serra</p>	<p>Porre il Paese su un percorso emissivo idoneo a rispettare gli obiettivi annuali vincolanti di cui alla decisione n. 406/2009/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009 e le "tappe" di cui alla Comunicazione della Commissione COM(2011)112 che prevedono riduzioni del 25% al 2020, del 40% al 2030, del 60% al 2040 e dell'80% al 2050 rispetto ai livelli del 1990</p>	<p>Nazionale</p>
<p>Programma Nazionale di Riforma 2014</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Ridisegnare un sistema di tassazione ambientale organico, capace di preservare e garantire l'equilibrio ambientale e assicurare il raggiungimento dell'obiettivo di Kyoto di riduzione delle emissioni di carbonio - Riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra coerentemente agli obiettivi della strategia Europa 2020 - Aumento della quota di energia prodotta da fonti rinnovabili coerentemente agli obiettivi della strategia Europa 2020 - Aumento dell'efficienza energetica negli usi finali di energia 	<p>Nazionale</p>

Documenti	Sintesi	Ambito
D.lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 “Codice dei beni culturali e del paesaggio” e s.m.i.	Principale riferimento legislativo che attribuisce al Ministero per i Beni e le Attività Culturali il compito di tutelare, conservare e valorizzare il patrimonio culturale nazionale	Nazionale
D.lgs. 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale" e s.m.i.	Codice dell'ambiente	Nazionale
Legge 6 dicembre 1991, n. 394 “Legge quadro sulle aree protette” e s.m.i.	La legge detta principi fondamentali per l'istituzione e la gestione delle aree naturali protette, al fine di garantire e di promuovere, in forma coordinata, la conservazione e la valorizzazione del patrimonio naturale del paese. I territori a rilevante valore naturalistico e ambientale, specie se vulnerabili, sono sottoposti ad uno speciale regime di tutela e di gestione (aree naturali protette), allo scopo di perseguire, in particolare, le seguenti finalità:- conservazione di specie animali o vegetali, di associazioni vegetali o forestali, di singolarità geologiche, di formazioni paleontologiche, di comunità biologiche, di biotopi, di valori scenici e panoramici, di processi naturali, di equilibri idraulici e idrogeologici, di equilibri ecologici;- applicazione di metodi di gestione o di restauro ambientale idonei a realizzare un'integrazione tra uomo e ambiente naturale, anche mediante la salvaguardia dei valori antropologici, archeologici, storici e architettonici e delle attività agrosilvo-pastorali e tradizionali;- promozione di attività di educazione, di formazione e di ricerca scientifica, anche interdisciplinare, nonché di attività ricreative compatibili;- difesa e ricostituzione degli equilibri idraulici e idrogeologici.	Nazionale
D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357 e s.m.i. “Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche”	Norma di recepimento della direttiva 92/43/CE.	Nazionale

Documenti	Sintesi	Ambito
<p>D.M. Sviluppo economico 15 marzo 2012 "Definizione degli obiettivi regionali in materia di fonti rinnovabili e definizione della modalità di gestione dei casi di mancato raggiungimento degli obiettivi da parte delle regioni e delle province autonome (c.d. Burden Sharing)"</p>	<p>Publicato nella Gazz. Uff. 2 aprile 2012, n. 78. Ad ogni Regione e Provincia autonoma viene assegnata una quota minima di incremento dell'energia (elettrica, termica e trasporti) prodotta con fonti rinnovabili, per raggiungere l'obiettivo nazionale del 17% del consumo interno lordo entro il 2020. Ai sensi del decreto, il consumo finale lordo di energia di una Regione o Provincia autonoma è dato dalla somma dei seguenti tre termini: a) consumi elettrici, compresi i consumi degli ausiliari di centrale, le perdite di rete e i consumi elettrici per trasporto; b) consumi di energia per riscaldamento e raffreddamento in tutti i settori, con esclusione del contributo dell'energia elettrica per usi termici; c) consumi per tutte le forme di trasporto, ad eccezione del trasporto elettrico e della navigazione internazionale</p>	<p>Nazionale</p>
<p>D.lgs. 3 marzo 2011, n. 24 "Attuazione della direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli a ridotto impatto ambientale e a basso consumo energetico nel trasporto su strada"</p>	<p>Le finalità del Decreto vengono espresse come segue nel primo articolo del Decreto stesso: al fine di promuovere e di stimolare il mercato dei veicoli a ridotto impatto ambientale e a basso consumo energetico e di potenziare il contributo del settore dei trasporti alle politiche della Comunità in materia di ambiente, di clima e di energia, il presente decreto stabilisce l'obbligo per le amministrazioni aggiudicatrici, per gli enti aggiudicatori e per gli operatori di cui all'articolo 2, comma 1, di tener conto, al momento dell'acquisizione di veicoli adibiti al trasporto su strada, di cui all'articolo 3, comma 1, lettera c), dell'impatto energetico e dell'impatto ambientale, tra cui il consumo energetico e le emissioni di CO2 e di talune sostanze inquinanti, nell'intero arco della loro vita. Le disposizioni del decreto si applicano ai contratti di acquisizione di veicoli adibiti al trasporto su strada, come definiti all'articolo 3, comma 1, lettera c), stipulati: a) dalle amministrazioni aggiudicatrici o dagli enti aggiudicatori di cui all'articolo 3, comma 1, lettere a) e b), nei casi in cui sono assoggettati all'obbligo di applicare le procedure di appalto ai sensi del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163; b) dagli operatori di cui all'articolo 3, comma 1, lettera d), che assolvono obblighi di servizio pubblico, nel quadro di un contratto di servizio pubblico, ai sensi del regolamento (CE) n. 1370/2007, di importo superiore alle soglie definite all'articolo 28 del citato decreto legislativo n. 163 del 2006</p>	<p>Nazionale</p>

Documenti	Sintesi	Ambito
<p>Strategia di azione ambientale per lo sviluppo sostenibile in Italia, 2002</p>	<p>La Strategia Nazionale d’Azione Ambientale garantisce la continuità con l’azione dell’Unione Europea, in particolare con il Sesto Piano di Azione Ambientale e con gli obiettivi fissati a Lisbona e a Göteborg dal Consiglio Europeo in materia di piena occupazione, di coesione sociale e di tutela ambientale.</p> <p>Deve inoltre garantire, in coerenza con le indicazioni del Consiglio Europeo di Barcellona (2002), la predisposizione della strumentazione necessaria per la concertazione, la partecipazione, la condivisione delle responsabilità a livello nazionale ed il reporting.</p> <p>La Strategia d’Azione Ambientale si articola in quattro grandi aree tematiche prioritarie, le medesime indicate dal Sesto Piano d’Azione Ambientale dell’UE:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● cambiamenti climatici e protezione della fascia dell’ozono, ● protezione e valorizzazione sostenibile della Natura e della biodiversità, ● qualità dell’Ambiente e qualità della vita negli ambienti urbani, ● prelievo delle risorse e produzione di rifiuti. <p>Per ognuna delle quattro aree prioritarie vengono indicati obiettivi e azioni corredati da una serie di indicatori di sviluppo sostenibile in grado di misurarne il raggiungimento.</p> <p>Tra gli strumenti operativi di carattere generale, la Strategia prevede:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● l'integrazione del fattore ambientale in tutte le politiche di settore, a partire dalla valutazione ambientale di piani e programmi; ● l'integrazione del fattore ambientale nei mercati, con la riforma fiscale ecologica nell'ambito della riforma fiscale generale, la considerazione delle esternalità ambientali e la revisione sistematica dei sussidi esistenti; ● il rafforzamento dei meccanismi di consapevolezza e partecipazione dei cittadini; ● lo sviluppo dei processi di Agenda 21 locale; ● l'integrazione dei meccanismi di contabilità ambientale nella contabilità nazionale. <p>Gli obiettivi e le azioni della Strategia devono trovare continuità nel sistema delle Regioni, delle Province autonome e degli Enti locali alla luce del principio di sussidiarietà, attraverso la predisposizione di strategie di sostenibilità, a tutti i livelli, per l’attuazione di tali obiettivi in relazione alle proprie specificità, adattando a queste contenuti e priorità in collaborazione e partnership con gli Enti locali e tutti i soggetti coinvolti.</p>	<p>Nazionale</p>

6.2 OBIETTIVI PER LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

La selezione degli obiettivi di sostenibilità di riferimento per la valutazione ambientale e per il piano ha un'importanza cruciale nel percorso di VAS. E', infatti, funzionale a definire rispetto a quali obiettivi le azioni che il Piano deciderà effettivamente di attivare saranno valutate, in termini di contributo al loro raggiungimento.

Gli obiettivi di sostenibilità riportati di seguito derivano da una analisi dei principali documenti strategici e programmatici di riferimento nazionale, comunitario e internazionale effettuata nel paragrafo precedente. Tali obiettivi di sostenibilità riguardano tutti i temi ambientali trattati nell'analisi del contesto e, oltre a consentire di indirizzare le azioni del Piano anche in chiave ambientale, costituiranno il riferimento più operativo per la valutazione degli effetti ambientali e per la costruzione delle possibili alternative all'interno del Rapporto Ambientale.

Di seguito si riportano gli obiettivi di sostenibilità, già riportati nel rapporto preliminare, articolati per tema ambientale.

OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ

TEMA AMBIENTALE	GENERALI	SPECIFICI
Aria e Clima	1. Raggiungere livelli di qualità dell'aria che non comportino rischi o impatti negativi significativi per la salute umana e per l'ambiente	1.1 Ridurre le concentrazioni e le emissioni di gas climalteranti (CO ₂ , CH ₄ e N ₂ O) dovute ai trasporti 1.2 Ridurre le emissioni di inquinanti atmosferici (Benzene, PM ₁₀ , O ₃ , SO ₂) dovute ai trasporti 1.3 [Direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria]
	2. Rendere il territorio più resiliente ai cambiamenti climatici	2.1 Progressiva integrazione, all'interno delle politiche di governo del territorio di criteri di sostenibilità ambientale atti a rendere i settori chiave dell'economia più resilienti agli effetti dei cambiamenti climatici
Acqua	3. Garantire un livello elevato di tutti i corpi idrici superficiali e sotterranei limitandone l'inquinamento ad un livello che non comporti impatti o rischi significativi per la salute umana e per l'ambiente	3.1 Raggiungere un buono stato ecologico e chimico per i corpi idrici superficiali e un buono stato chimico e quantitativo per i corpi idrici sotterranei 3.2 Ridurre l'inquinamento da sostanze pericolose ed eliminare gradualmente emissioni, scarichi e perdite di sostanze pericolose
	4. Promuovere un uso	4.1 Ridurre l'impiego di acqua attraverso

OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ

TEMA AMBIENTALE	GENERALI	SPECIFICI
	sostenibile delle risorse idriche disponibili, evitandone il loro sovrasfruttamento	l'ammodernamento di infrastrutture ed impianti ad impianti 4.2 Aumentare l'efficienza idrica degli edifici e delle apparecchiature di produzione 4.3 Stabilire politiche di prezzo delle risorse idriche che ne incentivino l'uso razionale ed efficiente
Suolo	5. Proteggere il suolo e garantirne un utilizzo sostenibile	5.1 Contrastare e contenere i processi di degradazione quali l'erosione, la contaminazione, la desertificazione, l'impermeabilizzazione (sealing) 5.2 Ridurre il rischio idrogeologico e sismico, puntando sulla prevenzione quale approccio prioritario nei confronti di eventi alluvionali e calamità naturali 5.3 Avviare le operazioni di bonifica dei siti contaminati al fine di ripristinare la funzionalità dei suoli
Produzione e gestione di Rifiuti	6. Proteggere l'ambiente e la salute prevenendo o riducendo gli impatti negativi della produzione e della gestione dei rifiuti	6.1 Ridurre progressivamente la produzione e la pericolosità dei rifiuti 6.2 Minimizzare lo smaltimento in discarica prioritariamente attraverso il potenziamento della raccolta differenziata 6.3 Promuovere i meccanismi di recupero del rifiuto mediante riciclo e/o riutilizzo, limitando la valorizzazione in chiave energetica ai materiali non riciclabili 6.4 Promuovere il recupero e reimpiego della frazione organica dei rifiuti mediante compostaggio 6.5 Promuovere l'impiego di materiali riciclabili/riciclati e/o recuperati in sostituzione delle materie prime tradizionali
Ecosistemi naturali e biodiversità	7. Mantenere e migliorare lo stato di conservazione della biodiversità, salvaguardando gli ecosistemi, le specie e la diversità genetica	7.1 Porre in campo azioni per il miglioramento dello stato degli habitat naturali, preservando in tal modo le specie che ci vivono 7.2 Preservare e valorizzare gli ecosistemi e

OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ

TEMA AMBIENTALE	GENERALI	SPECIFICI
		<p>i relativi servizi mediante l'infrastruttura verde</p> <p>7.3 Promuovere una gestione più sostenibile dell'agricoltura al fine di limitare gli impatti negativi che può aver sulla conservazione delle specie e degli habitat che ne subiscono gli effetti</p>
Energia	8. Perseguire gli obiettivi della Strategia Europa 2020 in materia di efficienza energetica, produzione da fonti rinnovabili, riduzione delle emissioni di gas serra	8.1 Ridurre i consumi energetici e aumentare l'efficienza energetica di infrastrutture (es. pubblica illuminazione), processi, mezzi di trasporto e sistemi di produzione di energia
Paesaggio e patrimonio storico-culturale	9. Tutelare e valorizzare il paesaggio e il patrimonio storico-culturale	<p>9.1 Miglioramento delle condizioni e degli standard di offerta e fruizione del patrimonio culturale, attraverso la valorizzazione di risorse e competenze territoriali</p> <p>9.2 Miglioramento della competitività e della capacità di attrazione delle destinazioni turistiche, attraverso la valorizzazione di risorse e competenze territoriali</p>
Popolazione e salute umana	10. Incrementare il livello di qualità della vita e di salute dei cittadini attraverso la riduzione dei fattori di inquinamento ambientale	<p>10.1 Ridurre l'incidenza del carico di malattia dovuto a fattori ambientali e individuare e prevenire nuovi pericoli per la salute legati a fattori ambientali</p> <p>10.2 Promuovere la sensibilizzazione e l'informazione verso le patologie maggiormente correlate a fattori di inquinamento ambientale</p>

6.3 ANALISI DI COERENZA AMBIENTALE ESTERNA DEL PRT

Le disposizioni del Decreto all'Allegato VI prevedono che il Rapporto Ambientale contenga, tra l'altro, informazioni circa il modo in cui, durante la redazione del Piano, si è tenuto conto degli obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri e di ogni considerazione ambientale. L'obiettivo è quello di

rendere disponibili al decisore informazioni circa le reciproche influenze che i piani hanno e gli effetti ambientali congiunti che possono generare sul territorio.

A tal fine viene condotta un'analisi di coerenza esterna del PRT, dove per coerenza esterna si intende una valutazione qualitativa finalizzata a determinare il grado di connessione logica tra le scelte del Piano e l'insieme dei pertinenti obiettivi di sostenibilità selezionati.

Lo strumento utilizzato per la verifica di coerenza riguarda essenzialmente una matrice che incrocia gli obiettivi specifici del Piano con gli obiettivi di sostenibilità così come definiti al paragrafo 6.2.

Nella matrice *obiettivi di sostenibilità – obiettivi specifici del Piano*, riportata nell'Allegato I al presente capitolo, sono evidenziate, per ogni obiettivo specifico del Piano, le azioni attraverso cui si intende concorrere al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità, raggruppati per tema ambientale (Aria e Clima, Acqua, Suolo, Produzione e gestione Rifiuti, Ecosistemi naturali e Biodiversità, Energia, Paesaggio e patrimonio storico-culturale, Popolazione e salute umana).

Dall'analisi emerge come il Piano abbia dei punti di sinergia con gli obiettivi di sostenibilità e che i suoi obiettivi siano consistenti con il quadro pianificatorio e programmatico nel quale esso si inserisce.

Il Piano è articolato in tre obiettivi generali uno dei quali, quello a livello regionale - *“Mettere a punto un sistema multimodale che garantisca adeguati e sostenibili livelli di mobilità supportando la coesione interna e il riequilibrio territoriale”* - ha connotazione e finalità specificamente ambientali. Ciò comporta, per quest'obiettivo, se non necessariamente una coincidenza, quanto meno una comunanza con alcuni obiettivi di tutela ambientale in rapporto ai quali la VAS viene effettuata.

Gli altri obiettivi generali, non espressamente volti al conseguimento di effetti ambientali favorevoli, sono in alcuni casi coerenti con gli obiettivi di sostenibilità e presentano una situazione di assoluta complementarietà rispetto ad alcuni obiettivi ambientali e in altri ancora, invece, sono sostanzialmente neutrali rispetto agli obiettivi ambientali.

In pratica il PRT pur non avendo obiettivi espliciti si pone in stretta coerenza con l'obiettivo di riduzione delle emissioni climalteranti, che viene perseguito attraverso la messa a punto di un sistema multimodale e razionalizzazione del trasporto pubblico, il miglioramento e il potenziamento dei collegamenti ferroviari con i nodi della rete Core, la promozione e la realizzazione di interventi a favore della ciclabilità nel territorio regionale e l'introduzione di colonnine di ricarica elettriche.

L'analisi detta di *“coerenza esterna”* è volta anche ad accertare il grado di compatibilità, raccordo e integrazione tra gli obiettivi specifici del PRT e gli obiettivi di carattere ambientale definiti dagli altri strumenti di pianificazione e programmazione che, nel complesso, definiscono il quadro programmatico della Regione Basilicata.

L'analisi della situazione ambientale attuale, svolta in precedenza, ha consentito di individuare tra una serie di criticità ambientali anche l'assenza e/o mancato aggiornamento di alcuni strumenti di pianificazione utili alla tutela e valorizzazione ambientale.

Per contrastare questa carenza, la Regione dovrebbe avviare la realizzazione di uno strumento che riunisca all'interno di un quadro coerente, coordinato e condiviso, la strumentazione regionale settoriale e che, complessivamente, dovrebbe costituire il riferimento per tutti gli altri piani e programmi regionali.

In ogni caso un'ulteriore analisi di coerenza è svolta tenendo conto degli obiettivi dei più significativi piani e programmi di competenza regionale. Nel dettaglio, sono stati considerati i seguenti piani/programmi:

- **Piano di Gestione delle Acque del Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale** è lo strumento operativo previsto dalla Direttiva 2000/60/CE per attuare una politica coerente e sostenibile della tutela delle acque comunitarie, attraverso un approccio integrato dei diversi aspetti gestionali ed ecologici alla scala di distretto idrografico.
- **Piano di Tutela delle Acque** (D.Lgs 152/06) definisce l'insieme degli interventi finalizzati al raggiungimento degli obiettivi di qualità ambientale dei corpi idrici superficiali e sotterranei e alla gestione sostenibile degli usi delle risorse idriche.
- **Piano d'Ambito Territoriale Ottimale Risorse Idriche** analizza lo stato attuale degli impianti, lo stato attuale della gestione, lo stato attuale della domanda e lo stato attuale della risorsa.
- **Piano di Bacino – Stralcio del bilancio idrico e del deflusso minimo vitale.**
- **Piani di Assetto Idrogeologico** dell'Autorità di Bacino Interregionale della Basilicata, dell'Autorità di Bacino Interregionale Campania Sud ed Interregionale del Bacino Idrografico del Fiume Sele, dell'Autorità di Bacino della Calabria e dell'Autorità di Bacino della Puglia, disciplinano le azioni riguardanti la difesa idrogeologica del territorio e della rete idrografica del bacino, attraverso l'individuazione delle linee generali di assetto idraulico ed idrogeologico e definiscono le azioni, i vincoli e le prescrizioni in base alla classificazione del territorio regionale secondo fasce di pericolosità.
- **Programma di azione per la tutela ed il risanamento delle acque dall'inquinamento provocato da nitrati di origine agricola** (91/676/CEE) i cui obiettivi discendono principalmente dagli obiettivi di salvaguardia della salute umana, la quale si attua anche attraverso la tutela delle risorse idriche dall'inquinamento di origine agricola.
- **Linee Programmatiche del Settore Forestale per il decennio 2013-2022** è il principale documento di indirizzo programmatico nel quale si definiscono le linee di tutela, conservazione, valorizzazione e sviluppo del settore forestale.
- **Piano di Indirizzo Energetico Ambientale Regionale** definisce la politica energetica regionale coniugando le esigenze economiche con quelle della società, della tutela dell'ambiente e della salute dei cittadini.
- **Sistema Ecologico Funzionale Territoriale della Regione Basilicata**
- **Piano Qualità dell'Aria** è lo strumento per la programmazione, il coordinamento il controllo dell'inquinamento atmosferico, finalizzato a migliorare le condizioni ambientali e a salvaguardare la salute dell'uomo e dell'ambiente.

- **Piani di gestione aree protette**
- **Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti** definisce le linee di intervento per la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti al fine di incrementare la raccolta differenziata e pervenire a una gestione più efficiente ed integrata del ciclo dei rifiuti.
- **Piani Paesistici - sette Piani paesistici di area vasta** A seguito dell'approvazione della L. 431/1985 (legge Galasso) circa il 30% del territorio della Regione Basilicata è stato assoggettato alla disciplina di sette Piani Territoriali Paesistici di Area Vasta (P.T.P.A.V.), approvati con leggi regionali n. 3/1990 e n. 13/1992, di cui 6 in Provincia di Potenza, redatti nel periodo 1987-1990.
- **Piano Paesaggistico** (D.lgs 42/2004) dovrebbe contenere indirizzi, vincoli e prescrizioni per il rispetto e la valorizzazione del paesaggio inteso quale risultante delle componenti fisico-ecosistemiche storico-culturali, urbanistico-insediative e percettive-identitarie.
- **Piano Strutturale Provinciale (PSP) di Potenza** Il Piano strutturale provinciale è stato approvato il 27/11/13 dal Consiglio Provinciale, in ottemperanza alla legge Urbanistica Regionale della Basilicata (L.R. 23/99).

Gli obiettivi di valenza ambientale, definiti dal quadro programmatico regionale, vengono incrociati con le azioni del Piano. Si rileva come molte azioni presentano delle finalità nel complesso coerenti con determinati obiettivi della pianificazione di livello regionale (qualità dell'aria, energia) e molte altre, per loro stessa natura, non presentano nessun rapporto con alcunché obiettivo di tutela. Non esistono casi di incoerenza ossia non esistono azioni le cui finalità siano in contrasto con gli obiettivi ambientali considerati.

È appena da precisare che la coerenza è definita "incerta" per quanto riguarda tutti quei piani e programmi di settore che producono una zonizzazione del territorio (Piani paesaggistici, Piani dei Parchi, etc.) anche se gli interventi relativi alle infrastrutture stradali con interesse d'ambito regionale sono prevalentemente finalizzati a migliorare la percorribilità delle strade e ad innalzare il livello di sicurezza delle medesime e come tali non comportano la realizzazione di nuove opere.

Le poche nuove infrastrutture previste sono localizzate in ambiti comunque già interessati da attività antropiche per cui le potenziali interazioni negative con gli obiettivi di protezione degli ecosistemi naturali e biodiversità, pur dipendendo dalla modalità progettuali ed esecutive, sono del tutto trascurabili.

In generale, dalla valutazione non sono emersi contrasti tra gli obiettivi ambientali del PRT e gli obiettivi dei piani e programmi presi in esame.

Per quanto riguarda il **PO FESR della Regione Basilicata 2014-2020** va ricordato che il Piano Regionale dei Trasporti costituisce condizionalità ex ante all'attuazione dello stesso. In pratica il Piano assume gli obiettivi, le priorità e le azioni prefigurate dal PO FESR 2014-2020 declinandole, integrandole e dettagliandole sotto il profilo tecnico-funzionale.

L'approccio proposto dal Piano Regionale dei Trasporti nella definizione dei target settoriali, gerarchicamente strutturati in tre obiettivi generali, si apre alla «trasversalità»

richiesta dalla UE come requisito premiante per quei progetti da candidare a finanziamento nell'ambito del P.O. FESR.

Il progressivo passaggio di scala dai temi di connessione della regione con la rete TEN sino agli aspetti riguardanti la coesione interna, passando per le questioni legate alla facilitazione delle relazioni con le Regioni limitrofe, consente di inserire in un processo organico ed in uno scenario funzionalmente inclusivo le azioni già programmate e quelle di nuova concezione.

Ne consegue una valutazione della coerenza complessiva del Piano positiva.

6.4 ANALISI DI COERENZA AMBIENTALE INTERNA DEL PRT

L'esame della coerenza interna del PRT verifica la corrispondenza e la consequenzialità delle fasi che hanno portato alla costruzione del Piano a partire dall'analisi del contesto valutando l'idoneità degli strumenti e delle tipologie d'intervento scelte dal PRT per rispondere agli obiettivi fissati con lo scopo di rendere il Piano trasparente e leggibile in tutti i suoi aspetti.

In altre parole, l'analisi di coerenza interna è finalizzata a:

- stabilire se gli obiettivi individuati nascono dalle effettive esigenze del territorio
- verificare se le azioni identificate sono, e in che maniera, interrelate con gli obiettivi prefissati.

In relazione al primo punto, le scelte del PRT si basano su una solida analisi di contesto e su un'approfondita analisi SWOT in grado di focalizzare l'attenzione sulle principali criticità del territorio regionale.

Per quanto riguarda il secondo punto l'analisi ambientale viene svolta facendo ricorso ad una matrice di confronto in cui sulle righe saranno riportate le azioni del PRT, sulle colonne saranno riportati gli obiettivi generali del PRT e nelle celle di matrice saranno riportati dei giudizi sul livello di coerenza.

La strategia viene perseguita attraverso l'attuazione di una serie di azioni. Ogni azione contribuisce con modalità e intensità diverse al raggiungimento degli obiettivi posti alla base del Piano, così come evidenziato dalla matrice seguente, dove sono attribuiti dei giudizi da "0" (contributo nullo) a "3" (contributo positivo all'obiettivo) a secondo del contributo della singola azione al raggiungimento dell'obiettivo.

La matrice di correlazione che si realizza può essere letta sia in orizzontale, per restituire "semplicemente" quali azioni attivate realizzano l'obiettivo "x", sia in verticale, per mostrare quali sono gli obiettivi che possono essere raggiunti implementando le diverse azioni.

Matrice contributo azioni PRT al raggiungimento degli obiettivi generali. Per dettagli sulle azioni del PRT vedasi il par. 4.1.

Obiettivi generali del PRT

Azioni attivate	Obiettivi generali del PRT		
	1.INTEGRARE LA BASILICATA NEL SISTEMA DELLE RETI EU E NAZIONALE PER IL TRASPORTO DI PASSEGGERI E MERCI.	2.CONOLIDARE IL RUOLO DELLA REGIONE BASILICATA DI CERNIERA E DI PROMOTRICE DI INTEGRAZIONI INTERREGIONALI TRA I TERRITORI DELL'ITALIA MERIDIONALE	3.METTERE A PUNTO UN SISTEMA MULTIMODALE CHE GARANTISCA ADEGUATI E SOSTENIBILI LIVELLI DI MOBILITÀ SUPPORTANDO LA COESIONE INTERNA E IL RIEQUILIBRIO TERRITORIALE.
LIVELLO EUROPEO E NAZIONALE			
1.A Modalità aerea			
a.1002	2		
a.1003	2		
a.2005	2		
TP/f1001	2		
TP/f1002	1		
TP/f1003	1		
TP/f1004	1		
P.1.A.1	1		
1.B Modalità ferroviaria			
f.1015	3		
f.1001	2		
f.1002	2		
f.1005	3		
f.1006	3		
f.1019	2		
f.2001	1		
f.2003	1		
TP/f1001	2		
TP/f1002	2		

Obiettivi generali del PRT

Azioni attivate	1.INTEGRARE LA BASILICATA NEL SISTEMA DELLE RETI EU E NAZIONALE PER IL TRASPORTO DI PASSEGGERI E MERCI.	2.CONOLIDARE IL RUOLO DELLA REGIONE BASILICATA DI CERNIERA E DI PROMOTTRICE DI INTEGRAZIONI INTERREGIONALI TRA I TERRITORI DELL'ITALIA MERIDIONALE	3.METTERE A PUNTO UN SISTEMA MULTIMODALE CHE GARANTISCA ADEGUATI E SOSTENIBILI LIVELLI DI MOBILITÀ SUPPORTANDO LA COESIONE INTERNA E IL RIEQUILIBRIO TERRITORIALE.
TP/f1003	2		
TP/f1004	2		
TP/f1005	1		
TP/f1006	1		
TP/f2001	1		
f.1003	1		
f.1004	1		
P.1.B.1	2		
P.1.B.2			
1.C Modalità stradale: infrastrutture e trasporto pubblico su gomma			
TP/b001	1		
s.1001	2		
s.1002_i	2		
s.1002_ii	2		
s.1002_iii	2		
s.1002_iv	2		
s.1003	1		
s.1004	1		
s.1005	1		
s.1006	1		
s.1007	1		
s.1008	1		

Obiettivi generali del PRT

Azioni attivate	1.INTEGRARE LA BASILICATA NEL SISTEMA DELLE RETI EU E NAZIONALE PER IL TRASPORTO DI PASSEGGERI E MERCI.	2.CONOLIDARE IL RUOLO DELLA REGIONE BASILICATA DI CERNIERA E DI PROMOTRICE DI INTEGRAZIONI INTERREGIONALI TRA I TERRITORI DELL'ITALIA MERIDIONALE	3.METTERE A PUNTO UN SISTEMA MULTIMODALE CHE GARANTISCA ADEGUATI E SOSTENIBILI LIVELLI DI MOBILITÀ SUPPORTANDO LA COESIONE INTERNA E IL RIEQUILIBRIO TERRITORIALE.
s.1009	2		
s.1010	2		
s.1011	1		
s.1016	2		
s.1017	1		
s.1018	1		
s.1019	1		
s.1020	1		
s.1021	1		
s.2001	1		
s.2002	1		
s.2003	1		
s.2004	1		
a.1002	2		
a.1003	2		
a.2005	2		
1.D Modalità stradale: trasporto merci e logistica			
I.1001	3		
I.1002	1		
I.2001	2		
I.2003	1		
I.2004	1		

Obiettivi generali del PRT

Azioni attivate	1.INTEGRARE LA BASILICATA NEL SISTEMA DELLE RETI EU E NAZIONALE PER IL TRASPORTO DI PASSEGGERI E MERCI.	2.CONSolidARE IL RUOLO DELLA REGIONE BASILICATA DI CERNIERA E DI PROMOTTRICE DI INTEGRAZIONI INTERREGIONALI TRA I TERRITORI DELL'ITALIA MERIDIONALE	3.METTERE A PUNTO UN SISTEMA MULTIMODALE CHE GARANTISCA ADEGUATI E SOSTENIBILI LIVELLI DI MOBILITÀ SUPPORTANDO LA COESIONE INTERNA E IL RIEQUILIBRIO TERRITORIALE.
I.2002	2		
P.1.D.1	2		
LIVELLO TRANS-REGIONALE			
2.A Modalità aerea			
a.2001		3	
a.2002		3	
a.2003		3	
a.2006			
a.1001		1	
P.2.A.1		1	
P.2.A.2		1	
2.A Modalità ferroviaria			
f.1008		2	
f.1018		1	
f.2002		2	
f.2008		2	
f.1020		2	
TP1001		1	
TP1002		3	
TP/f1009		2	
TP/f2002		3	
P.2.B.1		2	

Obiettivi generali del PRT

Azioni attivate	1.INTEGRARE LA BASILICATA NEL SISTEMA DELLE RETI EU E NAZIONALE PER IL TRASPORTO DI PASSEGGERI E MERCI.	2.CONSolidARE IL RUOLO DELLA REGIONE BASILICATA DI CERNIERA E DI PROMOTTRICE DI INTEGRAZIONI INTERREGIONALI TRA I TERRITORI DELL'ITALIA MERIDIONALE	3.METTERE A PUNTO UN SISTEMA MULTIMODALE CHE GARANTISCA ADEGUATI E SOSTENIBILI LIVELLI DI MOBILITÀ SUPPORTANDO LA COESIONE INTERNA E IL RIEQUILIBRIO TERRITORIALE.
P.2.B.2		2	
P.2.B.3		2	
2.C Modalità stradale: infrastrutture e trasporto pubblico su gomma			
s.2005		2	
s.1012		2	
s.1013			
s.1014			
s.1015		1	
s.1023		1	
s.2007		2	
TP1001		2	
TP1002		2	
TP/b1001		1	
P.2.C.1		3	
P.2.C.2		2	
2.C Modalità stradale: mobilità ciclistica			
c.1001		3	
c.1002		3	
c.1003		3	
c.2001		3	
TP/c1001		2	
P.2.D.1		3	

Obiettivi generali del PRT

Azioni attivate	1.INTEGRARE LA BASILICATA NEL SISTEMA DELLE RETI EU E NAZIONALE PER IL TRASPORTO DI PASSEGGERI E MERCI.	2.CONOLIDARE IL RUOLO DELLA REGIONE BASILICATA DI CERNIERA E DI PROMOTRICE DI INTEGRAZIONI INTERREGIONALI TRA I TERRITORI DELL'ITALIA MERIDIONALE	3.METTERE A PUNTO UN SISTEMA MULTIMODALE CHE GARANTISCA ADEGUATI E SOSTENIBILI LIVELLI DI MOBILITÀ SUPPORTANDO LA COESIONE INTERNA E IL RIEQUILIBRIO TERRITORIALE.
P.2.D.2		2	
LIVELLO REGIONALE			
3.A Modalità Aerea			
a.1004			1
a.2004			2
P.3.A.1			2
P.3.A.2			1
3.B Modalità ferroviaria			
f.1000			1
f.1001			
f.1007			2
f.1009			2
f.1010			2
f.1011			2
f.1012			2
f.2004			2
f.2005			2
f.2006			2
f.1013			2
f.1014			3
TP1001			2
TP1002			2

Obiettivi generali del PRT

Azioni attivate	1.INTEGRARE LA BASILICATA NEL SISTEMA DELLE RETI EU E NAZIONALE PER IL TRASPORTO DI PASSEGGERI E MERCI.	2.CONOLIDARE IL RUOLO DELLA REGIONE BASILICATA DI CERNIERA E DI PROMOTRICE DI INTEGRAZIONI INTERREGIONALI TRA I TERRITORI DELL'ITALIA MERIDIONALE	3.METTERE A PUNTO UN SISTEMA MULTIMODALE CHE GARANTISCA ADEGUATI E SOSTENIBILI LIVELLI DI MOBILITÀ SUPPORTANDO LA COESIONE INTERNA E IL RIEQUILIBRIO TERRITORIALE.
TP/f1008			3
TP/f1010			3
TP/f1011			3
P.3.B.1			
3.C Modalità stradale: infrastrutture e trasporto pubblico su gomma in ambito extraurbano			
Da i.2004 a i.2008			3
s.1022			3
Da s.1024 a s.1063			2
s.2008			2
s.2006			2
Da s.2009 a s.2069			2
s.2070			2
i.1001			3
TP1001			2
TP1002			2
P.3.C.1			2
3.D Modalità stradale: trasporto pubblico su gomma in ambito urbano			
Da i.1002 a i.1006			3
Da i.2001 a i.2003			3
s.1000			2
TP/b1002			3
TP1001			2

Obiettivi generali del PRT

Azioni attivate	1.INTEGRARE LA BASILICATA NEL SISTEMA DELLE RETI EU E NAZIONALE PER IL TRASPORTO DI PASSEGGERI E MERCI.	2.CONOLIDARE IL RUOLO DELLA REGIONE BASILICATA DI CERNIERA E DI PROMOTRICE DI INTEGRAZIONI INTERREGIONALI TRA I TERRITORI DELL'ITALIA MERIDIONALE	3.METTERE A PUNTO UN SISTEMA MULTIMODALE CHE GARANTISCA ADEGUATI E SOSTENIBILI LIVELLI DI MOBILITÀ SUPPORTANDO LA COESIONE INTERNA E IL RIEQUILIBRIO TERRITORIALE.
TP1002			2
P.3.D.1			3
3.E Modalità stradale: mobilità a basso impatto ambientale			
Da e.1001 a e.1006			3
Da e.2001 a e.2007			3
e.1007			
e.1008			1
e.1009			
e.1010			1
e.1011			1

Come è possibile constatare dall'analisi di coerenza interna si rileva un buon livello di coerenza e sinergia tra gli obiettivi strategici del PRT e le azioni attivate; non vi sono obiettivi contrastanti tra loro né ci sono azioni senza obiettivi corrispondenti. Si evidenzia che il Piano pur non avendo obiettivi espliciti cerca di rispondere alle criticità riscontrate risultando il più possibile compatibile con l'ambiente e quindi ambientalmente sostenibile.

7. POSSIBILI EFFETTI SIGNIFICATIVI SULL'AMBIENTE DEL PRT

La VAS ha il compito di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione, dell'adozione, dell'approvazione e dell'attuazione del PRT, promuovendo il rispetto delle condizioni per uno sviluppo sostenibile.

L'individuazione e la valutazione dei possibili effetti ambientali degli obiettivi che il Piano persegue e delle azioni che esso propone per raggiungerli rappresenta il passaggio più significativo legato alla stesura del Rapporto ambientale.

L'allegato VI del D.Lgs. 152/06 e ss.mm. e ii. richiede, al punto f), che il Rapporto ambientale contenga, tra l'altro, *un'informazione circa i 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. Devono essere considerati tutti gli effetti significativi, compresi quelli secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi.*

A tal fine si è cercato di mettere in luce i possibili effetti che la strategia del Piano, attuata attraverso specifiche azioni, potrebbe avere sulle tematiche ambientali, alla luce del quadro conoscitivo elaborato nell'analisi di contesto.

7.1 LA METODOLOGIA DI VALUTAZIONE

Tenendo presente che il PRT è un piano strategico di interventi che risultano definibili a livello di dettaglio solo in fase attuativa, l'approccio alla definizione degli effetti ambientali del Piano può essere significativamente espresso con una rappresentazione matriciale.

Attraverso l'utilizzo di un'apposita matrice di valutazione (vedi allegato II) vengono messi in evidenza i potenziali impatti significativi, sia positivi che negativi, del Piano su ciascuna tematica ambientale.

Nelle colonne della matrice sono riportate le tematiche ambientali coniugate in obiettivi di sostenibilità generali. Nelle righe della matrice sono riportate le azioni in cui si articola il PRT. Nelle celle della matrice, che scaturiscono dall'intersezione degli elementi delle due liste, vengono riportati gli effetti attesi di ciascuna azione su ciascun obiettivo di sostenibilità.

I potenziali impatti vengono rappresentati attraverso l'utilizzo di una scala di valutazione che ritrae la tipologia (positivo, negativo, nullo) ed il livello del potenziale impatto (rilevante o non rilevante).

Per una corretta ed efficace lettura della matrice di valutazione si precisa di seguito la maniera in cui vengono rappresentati i potenziali impatti:

Valori di impatto negativo				Valori di impatto positivo			
-3	-2	-1	-	+1	+2	+3	
Alto	←			Basso	→		Alto

La sommatoria orizzontale e verticale di tali valutazioni singole permette di giungere ad una valutazione globale per ciascun obiettivo di sostenibilità e per ciascuna azione del Piano. Inoltre confrontando le diverse colonne della matrice si potranno identificare ed evidenziare le tematiche ambientali che subiscono un impatto maggiore.

In generale gli impatti individuati riguardano i possibili effetti ambientali di medio-lungo termine dovuti agli interventi previsti dal Piano. Non verranno presi in considerazione gli effetti ambientali di breve termine generalmente legati alle fasi di cantiere che potranno essere meglio individuati e dettagliati in fase di attuazione del Piano nell'ambito delle eventuali procedure di Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA) relative alla progettazione degli interventi.

Nel paragrafo seguente si riporta una descrizione sintetica dei potenziali impatti delle azioni del Piano.

7.2 GLI EFFETTI SULL'AMBIENTE DEL PRT

Il PRT come già accennato è articolato incrociando tre dimensioni territoriali, euro-nazionale, trans-regionale e regionale con le tematiche proprie di ciascuna modalità di trasporto. Nell'allegato al presente paragrafo vengono analizzate le azioni previste nel Piano per comprendere gli impatti sull'ambiente che ognuna di esse potrebbe generare.

In generale il PRT pone l'attenzione sull'accessibilità interna ed esterna del territorio regionale, condizionata dall'orografia che lo connota e da una dotazione infrastrutturale scarsamente efficiente, e sul fenomeno costituito dalla elevata quota di mobilità regionale affidata all'uso del mezzo privato. Il PRT in linea con le nuove competenze assunte dalle Regioni si è posto l'obiettivo di guidare l'azione dell'Amministrazione verso lo sviluppo e l'integrazione dei sistemi di trasporto, sia sul fronte delle infrastrutture che dell'organizzazione dei servizi, puntando sul miglioramento dell'intermodalità, fra tutti i sistemi di trasporto privato e pubblico, ivi compresi i sistemi di mobilità alternativa e di mobilità ciclabile, con una cura particolare per i nodi di interscambio. Lo scopo è quello di favorire la coesione territoriale e l'inclusione sociale, con un'offerta di trasporto che tenga conto sia delle risorse limitate sia dell'obiettivo primario di contrastare lo spopolamento delle aree marginali.

Le politiche/azioni che verranno messe in atto consentiranno di migliorare complessivamente le performance della rete trasportistica determinando impatti positivi soprattutto in termini di riduzione delle emissioni in atmosfera e di miglioramento della qualità della vita.

La gran parte degli interventi sulla rete ferroviaria per il trasporto passeggeri sono attuabili nel breve e medio periodo e sono per lo più di natura organizzativo-gestionale e come tali non introducono impatti negativi.

Gli interventi relativi alle infrastrutture stradali con interesse d'ambito regionale sono prevalentemente finalizzati a migliorare la percorribilità delle strade esistenti e ad innalzare il livello di sicurezza delle medesime. Essi riguardano l'adeguamento funzionale, la messa in sicurezza, il consolidamento/risanamento del corpo stradale esistente e come tali non comportano la realizzazione di nuove opere.

I pochi interventi di natura infrastrutturale, che presentano un peso notevole dal punto di vista dell'impegno finanziario, sono previsti per il lungo periodo e come tali non sono da tenere in considerazione ai fini della VAS.

Le azioni di ammodernamento del sistema di trasporto su ferro comporteranno un potenziale miglioramento dell'accessibilità del territorio regionale, un recupero di passeggeri dall'auto con conseguente riduzione del traffico veicolare e quindi riduzione delle emissioni in atmosfera. Anche le azioni di potenziamento delle infrastrutture per il trasporto su strada, pur considerando le potenziali ripercussioni negative ad esse legate in termini di consumo e contaminazione di suolo e di minacce per gli ecosistemi naturali e per la biodiversità, in realtà determinando una riduzione dei tempi di viaggio e un incremento di accessibilità ai luoghi turistici con riduzione dei tempi di accesso non potranno che avere effetti positivi sulla componente Aria e clima in termini di riduzione delle emissioni in atmosfera (anche gas climalteranti) e sulla componente Paesaggio e patrimonio storico-culturale.

Gli interventi di sostegno alla mobilità intermodale collettiva, l'implementazione dell'informazione sui trasporti e il miglioramento dell'offerta e della gestione del trasporto pubblico locale si traducono in un aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane. Si tratta in pratica di interventi immateriali che non hanno effetti diretti negativi sulle risorse ambientali. Sono attesi effetti positivi significativi sulla riduzione dell'inquinamento acustico da traffico veicolare e sulla sostenibilità ed efficienza dei trasporti; inoltre, è possibile che si produca un effetto positivo indiretto in termini di sicurezza nei trasporti, legata all'incentivo del trasporto pubblico. Una mobilità sostenibile comporta minori emissioni atmosferiche e sono pertanto previsti effetti positivi significativi sulla riduzione delle emissioni inquinanti, comprese quelle di gas climalteranti. Il sostegno alla mobilità collettiva potrà implicare inoltre una riduzione dei consumi energetici e comportare anche effetti positivi sulla qualità della vita, sia migliorando la qualità di vita nelle aree urbane sia riducendo la pressione sulla salute umana (attraverso la riduzione all'esposizione da inquinanti da traffico veicolare).

Il piano cerca anche di agire sulle emissioni dei mezzi pubblici, prevedendo l'introduzione di mezzi a basse emissioni per il TPL su gomma, colonnine di ricarica elettriche per il CAR sharing e il completamento dell'elettrificazione della linea ferroviaria. In tal senso il piano pur non avendo obiettivi espliciti ha integrato pienamente il tema della qualità dell'aria, cercando di rispondere in particolare alle criticità presenti relative alla congestione sulla rete stradale. Potenziare il trasporto pubblico è infatti l'azione più efficace per ridurre le emissioni da trasporto.

Si valuta dunque positivamente la scelta di potenziamento e razionalizzazione del trasporto pubblico, soprattutto quello su rotaia, in un'ottica di minimizzazione di nuove infrastrutture viarie che determinano un maggior sfruttamento di suolo e di materie prime.

Si valutano positivamente anche le politiche/azioni di rafforzamento delle reti della mobilità "dolce", che risultando coerenti con gli obiettivi di protezione e conservazione del funzionamento dei sistemi naturali e degli ecosistemi contribuiscono ad arrestare la perdita di biodiversità e la frammentazione e semplificazione dei sistemi esistenti.

7.2.1. OBIETTIVO 1: INTEGRARE LA BASILICATA NEL SISTEMA DELLE RETI EU E NAZIONALE PER IL TRASPORTO DI PASSEGGERI E MERCI

Attraverso l'obiettivo generale 1 vengono messe in atto azioni che mirano a superare le criticità del sistema trasportistico regionale e a raggiungere gli obiettivi dichiarati di una migliore integrazione alle reti EU e nazionale, di un'adeguata accessibilità ai centri e ai servizi presenti nel territorio regionale. In tal senso si prevedono importanti interventi di riqualificazione e potenziamento delle reti esistenti, dai quali è ragionevole attendersi effetti positivi derivanti dalla riduzione del traffico veicolare con conseguente riduzione delle emissioni inquinanti (acustiche e atmosferiche).

In linea generale la tematica ambientale maggiormente interessata dal complesso di azioni inerenti questo obiettivo generale è Aria e clima.

7.2.2. OBIETTIVO 2: CONSOLIDARE IL RUOLO DELLA REGIONE BASILICATA DI CERNIERA E DI PROMOTTRICE DI INTEGRAZIONI INTERREGIONALI TRA I TERRITORI DELL'ITALIA MERIDIONALE

Le azioni specifiche previste per questo obiettivo generale 2, finalizzato a consolidare il ruolo della regione Basilicata di cerniera e di promotrice di integrazioni interregionali tra i territori dell'Italia meridionale, determinano un impatto ambientale positivo su diverse componenti ambientali, quali aria e clima, protezione del suolo, ecosistemi naturali e preservazione del paesaggio che si traduce in un generale miglioramento in termini di qualità della vita e di tutela della salute della popolazione.

Anche in questo caso la tematica ambientale maggiormente interessata dal complesso di azioni inerenti questo obiettivo generale è Aria e clima.

7.2.3. OBIETTIVO 3: METTERE A PUNTO UN SISTEMA MULTIMODALE CHE GARANTISCA ADEGUATI E SOSTENIBILI LIVELLI DI MOBILITÀ SUPPORTANDO LA COESIONE INTERNA E IL RIEQUILIBRIO TERRITORIALE

L'obiettivo generale 3 rappresenta il braccio ambientale del Piano in quanto le politiche/azioni ad esso riferibili consentono di migliorare complessivamente le performance della rete trasportistica determinando impatti positivi su diverse tematiche ambientali prese in considerazione.

7.3 POTENZIALI EFFETTI CUMULATIVI

Come si evidenzia nell'Allegato VI al presente capitolo gli effetti negativi delle opere previste, anche rispetto alle componenti per i quali sono evidenziati possibili conflitti, sono del tutto trascurabili.

Il piano come già accennato si è concentrato su azioni sul servizio o su infrastrutture esistenti, prevede infatti poche nuove infrastrutture e queste sono localizzate in ambiti comunque già interessati da attività antropiche e come tali non comportano una modifica dello stato dei luoghi.

Tutti gli effetti riconosciuti a livello di singola azione di Piano e a livello di singolo obiettivo di sostenibilità sono stati sommati per ottenere una valutazione complessiva dell'effetto.

Il Piano in generale è in linea con gli obiettivi di sostenibilità assunti per la qualità dell'aria e la popolazione e salute umana

L'effetto cumulativo del PRT su **Aria e clima** è molto positivo e significativo ed è in linea con gli obiettivi di riduzione delle emissioni. Deriva principalmente dalle azioni a favore del trasporto pubblico. Potenziare il trasporto pubblico è infatti l'azione più efficace per ridurre le emissioni da trasporto, da cui ci si aspetta una significativa diversione modale dal mezzo privato a favore di trasporto collettivo e/o a favore di modalità più sostenibili (car sharing, bicicletta, modalità alternative). Il piano cerca anche di agire sulle emissioni dei mezzi pubblici, prevedendo l'introduzione di mezzi a basse emissioni per il TPL su gomma, colonnine di ricarica elettriche per il CAR sharing, il rinnovo del materiale rotabile ferroviario e il completamento dell'elettificazione della linea ferroviaria.

Si evidenzia unicamente che sono da valutare nella loro attuazione le azioni di potenziamento dell'accessibilità ferroviaria e/o stradale agli aeroporti di rilevanza strategica, il potenziamento delle infrastrutture stradali. È necessario tenere sotto controllo che l'attuazione di queste politiche non comporti una riduzione della percentuale di utilizzo del mezzo pubblico e quindi un aumento dei veicoli circolanti.

Tutti gli interventi del PRT finalizzati alla riduzione dell'inquinamento atmosferico contribuiscono in maniera determinante all'effetto cumulativo positivo significativo sulla **Popolazione e salute umana**. Inoltre, le azioni previste dal PRT consentono di valutare effetti positivi sulla popolazione in termini di inclusione sociale e riduzione del divario tra aree urbane e periferiche (in termini di accessibilità ai servizi).

Per la maggior parte delle azioni del piano, che riguardano programmazione o miglioramento di servizi, non si evidenzia alcuna interazione con gli obiettivi di sostenibilità riguardanti la tematica **Acqua**. Nel caso di azioni riguardanti la realizzazione di infrastrutture ferroviarie, viarie e servizi annessi, che potenzialmente potrebbero avere interazioni con gli obiettivi relativi al tematismo delle acque superficiali e sotterranee, l'interazione potrà essere valutata solamente in funzione dei progetti delle infrastrutture. In quel caso sarà necessario verificare le modalità di intervento e gli attraversamenti dei corsi d'acqua ed evitare che gli interventi pregiudichino la qualità delle acque.

L'effetto cumulativo sul **Suolo** deriva quasi esclusivamente dall'inevitabile consumo di suolo e di materie prime, specie se questo è suolo libero, nel caso di realizzazione di infrastrutture e servizi.

Non si evidenzia alcuna interazione con gli obiettivi di sostenibilità riguardanti il tema del suolo, in termini di tutela e salvaguardia da fenomeni di erosione e di dissesto, il sovra sfruttamento di risorse naturali non rinnovabili, la pubblica incolumità rispetto a fenomeni di dissesto e al rischio sismico. Vi sono una serie di azioni riguardanti la realizzazione di

infrastrutture ferroviarie, viarie e servizi annessi che potenzialmente potrebbero avere interazioni con gli obiettivi di difesa e consolidamento dei versanti, delle aree instabili degli abitati e delle infrastrutture e di difesa dal rischio sismico, ma la cui interazione potrà essere valutata solamente in funzione dei progetti delle infrastrutture.

Ovviamente la fase progettuale di tali interventi risulterà determinante per ridurre al minimo gli impatti indotti su tali componenti, attraverso un'ottimale progettazione degli spazi e l'utilizzo di quote significative di materie prime rinnovabili.

Dall'analisi degli impatti appare evidente come le azioni del PRT siano ininfluenti in riferimento alla componente **Rifiuti**.

L'interferenza del PRT sugli **Ecosistemi naturali e biodiversità** è molto limitata e questo perché il piano prevede un numero estremamente ridotto di interventi di nuova realizzazione o ampliamento. Per le nuove infrastrutture previste dal PRT che interessano SIC e ZPS si procederà alla Selezione preliminare della Valutazione d'incidenza. In questo caso si definiranno quegli interventi che dovranno essere assoggettati, oltre che ad un'eventuale VIA, alla Valutazione d'incidenza in una fase progettuale o autorizzativa più avanzata.

La valutazione verrà fatta per gli interventi di Piano relativi alle strade e alle ferrovie; in merito al traffico aeroportuale, infatti, la maggior parte delle azioni previste dal Piano sono di tipo organizzativo e migliorativo senza la previsione di importanti infrastrutture ex novo.

Per quanto riguarda gli obiettivi di sostenibilità assunti per la componente **Energia** appare evidente un sostanziale effetto positivo del piano. Come per l'aria tutte le politiche tese a promuovere il trasporto pubblico alla scala locale principalmente, ma anche alla scala sovregionale, si traducono in effetti positivi in termini di riduzione delle emissioni di gas climalteranti e sui consumi. Potenziare il trasporto pubblico, intervenendo sull'efficienza dei servizi ferroviari e automobilistici del TPL sia dal punto di vista della programmazione che dell'infrastrutturazione, o comunque forme di trasporto collettivo (Car sharing) è infatti l'azione più efficace per ridurre i consumi e quindi le emissioni da trasporto unitamente alla sostituzione del parco veicolare pubblico (e privato) con mezzi che utilizzino vettori energetici tradizionali con performance ovviamente migliori o combustibili alternativi (metano, GPL, elettrico) adeguandone o promuovendone, laddove necessario, la rete di distribuzione (rete di ricarica elettrica).

Il PRT ha un effetto positivo anche sul **Paesaggio e patrimonio storico-culturale**. Non ci sono azioni direttamente finalizzate alla conservazione o promozione di questa componente, ma azioni che, promuovendo la riduzione di inquinanti atmosferici che rappresentano, soprattutto in area urbana, uno dei principali fattori di rischio per la conservazione del patrimonio monumentale, risultano indirettamente positive anche in relazione a questa componente. Le politiche/azioni che comportano nuove realizzazioni di elementi infrastrutturali hanno potenziali interazioni con gli obiettivi di valorizzazione e tutela del paesaggio, che possono risultare più o meno negative a seconda della sensibilità locale e delle modalità progettuali ed esecutive.

8. MISURE DI MIGLIORAMENTO E MITIGAZIONE

Il D.Lgs. 152/06, al punto g) dell'Allegato VI, richiede che il Rapporto Ambientale contenga le *misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali effetti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o del programma*.

Al fine di garantire l'effettiva integrazione ambientale e la continuità del processo di valutazione ambientale strategica sarà necessario, in fase di attuazione del PRT, esplicitare delle misure di miglioramento e mitigazione che potrebbero avere, anche in funzione della significatività dell'effetto, carattere di prescrizioni o di indicazioni (suggerimenti).

In tal senso occorrerà definire dei pertinenti *criteri di sostenibilità*, il più possibile operativi e specifici finalizzati a orientare la scelta dei progetti e, successivamente, la progettazione delle opere e il loro inserimento nel contesto.

Tali criteri, ispirati dagli *obiettivi generali di sostenibilità* indicati nelle politiche, strategie, piani e programmi di livello internazionale, comunitario, nazionale e regionale, dovranno trovare la loro effettiva concretizzazione in fase di attuazione del Programma

Il PRT si configura come un documento caratterizzato da una notevole dimensione strategica, pertanto il suo livello di dettaglio non consente di definire sin da ora in maniera precisa efficaci strumenti operativi.

Le azioni che comportano nuove realizzazioni di elementi infrastrutturali possono determinare effetti negativi o meno a seconda della localizzazione e delle modalità progettuali ed esecutive la cui gestione è da affidare in particolare alla fase di progettazione e costruzione dell'opera.

Nel caso quindi di nuove infrastrutture si consiglia di procedere ad una valutazione puntuale degli effetti in sede di autorizzazione progettuale delle singole infrastrutture attraverso specifiche procedure di valutazione di impatto ambientale che evidenzino i possibili impatti sulle componenti e le necessarie misure mitigative

Nella realizzazione delle infrastrutture programmate sarà necessario:

- ✚ verificare le modalità di intervento e gli attraversamenti dei corsi d'acqua ed evitare che gli interventi pregiudichino la qualità delle acque;
- ✚ prevedere politiche di riuso di materie prime, in un'ottica di risparmio delle risorse non rinnovabili, oltre che di ripristino ambientale dei siti sfruttati;
- ✚ assicurare che tali infrastrutture siano progettate in modo da garantire la continuità delle relazioni ecologiche e limitare le interferenze, in particolare in corrispondenza di aree che rappresentano "varchi ecologici" ancora non compromessi;
- ✚ valutare le opere previste in relazione ai caratteri tipologici e strutturali, anche in relazione agli indirizzi di ambientazione e tutela delle risorse identitarie e panoramiche espressi dalla pianificazione paesaggistica e dalle norme vigenti per le nuove infrastrutture.

Per quanto riguarda il rischio sismico sarà necessario che la progettazione delle infrastrutture programmate venga effettuato nel rispetto delle normative sismiche vigenti al fine di assicurare condizioni di sicurezza in caso di sisma.

In ogni caso si ritiene opportuno, in fase di attuazione del PRT, prevedere tutti gli accorgimenti a favore della sostenibilità ambientale degli interventi infrastrutturali e non che riguardino prevalentemente l'adozione di tecnologie a basso impatto ambientale, la minimizzazione delle emissioni climalteranti e il risparmio e l'efficienza energetica.

9. INCIDENZA SUI SITI NATURA 2000

Il D.Lgs. 152/06 prevede, all'art. 10 comma 3, che la valutazione ambientale strategica comprenda le procedure di valutazione di incidenza di cui all'articolo 5 del Decreto del Presidente della Repubblica n. 357 del 8 settembre 1997 e ss.mm.ii. e all'allegato G del medesimo DPR che costituisce recepimento della Direttiva 92/43/CEE (*Direttiva Habitat*).

La valutazione di incidenza costituisce una misura preventiva di tutela intesa ad assicurare il mantenimento ed il ripristino, in uno stato di conservazione soddisfacente, degli habitat naturali e delle specie di fauna e flora selvatiche di interesse comunitario.

A tal proposito devono essere individuati e valutati gli effetti diretti e indiretti che l'attuazione del PRT, attraverso le tipologie d'intervento previste, può avere sui siti della Rete Natura 2000 (SIC e ZPS) ricadenti nel territorio in questione, con particolare riferimento all'integrità strutturale e funzionale degli habitat e delle specie che costituiscono la ragion d'essere dei siti stessi.

Nell'allegato III "Valutazione di incidenza ambientale del PRT della Basilicata" vengono messi in evidenza gli effetti che l'attuazione del Piano può avere sui siti della Rete Natura 2000.

10. ALTERNATIVE DI PROGRAMMA

Il D.Lgs. 152/06 prevede, al punto h) dell'Allegato VI, che tra le informazioni da includere nel Rapporto Ambientale, vi sia una *sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione di come è stata effettuata la valutazione.*

10.1 DEFINIZIONE DELLE ALTERNATIVE

Riguardo alla definizione della alternative di piano la valutazione ambientale strategica deve essere intesa come uno strumento di supporto alle decisioni che consenta di prendere in considerazione gli effetti ambientali nel momento in cui vengono effettuate le scelte sulle alternative di programma.

Il Decreto, e la Direttiva di cui costituisce attuazione, non specifica cosa si intenda per ragionevoli alternative, pertanto si ritiene che le possibili alternative ragionevoli non siano costituite da Programmi diversi bensì da opzioni diverse all'interno dello stesso programma dettate dalla duplice necessità di cogliere appieno le opportunità positive e di evitare o ridurre significativi effetti negativi sull'ambiente.

10.2 VALUTAZIONE DELLE ALTERNATIVE E SINTESI DELLA SCELTA

La presente versione del PRT è risultato anche di una proficua interazione tra i processi di pianificazione e di valutazione ambientale, che ha contribuito a qualificare in maniera apprezzabile il Piano dal punto di vista ambientale. In questo paragrafo verrà svolta una valutazione comparativa delle alternative individuate.

In termini di giustificazione delle scelte fatte dalla Pianificazione e della loro valutazione ambientale va sottolineato che il Piano non sembra avere effetti negativi significativi sull'ambiente, e quindi non richiede la definizione di scenari alternativi più favorevoli.

L'unica alternativa strategica di programma è costituita dalla cosiddetta alternativa zero, consistente nella mancata implementazione del PRT.

Le considerazioni sugli aspetti ambientali dell'alternativa zero sono state già illustrate nel paragrafo relativo alla probabile evoluzione del contesto ambientale in assenza di Piano (paragrafo 5.2.2).

11. MONITORAGGIO

Il D.Lgs. 152/06 prevede, al punto i) dell'Allegato VI, che tra le informazioni da includere nel Rapporto Ambientale, vi sia una *descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio e controllo degli effetti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del piano o del programma proposto.*

L'articolo 18 del Decreto precisa, al paragrafo 1, che *il monitoraggio assicura il controllo sugli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione dei piani e dei programmi approvati e la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati, così da individuare tempestivamente gli impatti negativi imprevisti e da adottare le opportune misure correttive.*

Il monitoraggio, così come definito, non si esaurisce nella raccolta ed aggiornamento dei dati ma, essendo finalizzato anche ad individuare eventuali effetti negativi imprevisti e ad adottare le opportune misure correttive, può configurarsi come un supporto al processo di pianificazione nella decisione sulle eventuali modifiche e correzioni del PRT.

A tal fine si mirerà alla costruzione di un sistema integrato di monitoraggio VAS/Piano che consenta di tenere sotto controllo contestualmente il grado di attuazione del piano e i suoi effetti ambientali, prendendo in considerazione in primo luogo gli indicatori comuni previsti in sede comunitaria.

La costruzione del sistema di indicatori è strettamente legata ai contenuti del processo di valutazione descritti nel rapporto ambientale e, in particolare, si basa sugli obiettivi di sostenibilità e sugli indicatori di contesto.

E' stato individuato un set di indicatori atto a descrivere il presentarsi degli effetti ambientali nel corso dell'attuazione del Piano e l'eventuale necessità di introdurre nuove e diverse misure di mitigazione.

Gli indicatori proposti costituiscono un nucleo che potrà essere ampliato e approfondito attraverso la realizzazione di opportune campagne di monitoraggio.

Gli indicatori di monitoraggio degli effetti ambientali sono coerenti con gli indicatori del contesto ambientale che sono coerenti a loro volta anche con il monitoraggio degli obiettivi di sostenibilità.

Il processo di attuazione del PRT, e quindi anche quello del suo monitoraggio ambientale, proseguono nel tempo con più fasi decisionali successive.

I principali indicatori a sostegno del monitoraggio dovrebbero informare sia sui determinanti socio-economici sia sulle pressioni ambientali, come emissioni inquinanti, consumi energetici o utilizzo di risorse naturali. Le informazioni sugli indicatori di monitoraggio ambientale del PRT verranno successivamente elaborate per predisporre periodici rapporti di monitoraggio ambientale, con responsabilità e modalità di attuazione definite dalla Regione. Il processo di monitoraggio ambientale è ciclico ed i rapporti di monitoraggio hanno la funzione di informare la gente, i soggetti interessati, il pubblico in generale, sulle ricadute ambientali che il PRT genera.

La Regione è tenuta a finanziare il monitoraggio ed a prevedere eventuali misure correttive del Piano, per garantire il raggiungimento degli obiettivi ambientali e per mitigare eventuali effetti negativi derivati dalla realizzazione degli interventi finanziati.

All'interno delle procedure di attuazione-gestione del PRT devono quindi essere previsti periodici momenti di verifica ambientale in funzione del monitoraggio ambientale e della mitigazione degli impatti ambientali imprevisi nelle fasi iniziali.

Il monitoraggio ambientale del Piano sarà basato sulle seguenti tipologie di indicatori:

- **indicatori di contesto** che servono a caratterizzare la situazione del contesto ambientale interessato dall'attuazione del Piano;
- **indicatori ambientali di piano** strettamente legati all'attuazione del Piano in funzione degli effetti ambientali, diretti ed indiretti, degli interventi finanziati;

Gli indicatori di contesto ambientale che saranno utilizzati, con le relative fonti, sono quelli utilizzati per l'analisi del contesto ambientale di riferimento del Programma contenuta nel capitolo 5 del Rapporto ambientale. Nei Rapporti annuali di monitoraggio tali indicatori saranno aggiornati.

Gli indicatori ambientali di piano saranno il sottoinsieme degli indicatori individuati per il monitoraggio del Piano che hanno pertinenza con gli obiettivi di sostenibilità individuati nel Rapporto ambientale.