



PON INFRASTRUTTURE E RETI 2014 – 2020

II REPORT DI MONITORAGGIO AMBIENTALE 2019-2020

ALLEGATO 3

ANALISI DI RISPOSTA DEL PROGRAMMA IN FASE DI ATTUAZIONE CON IL PARERE MOTIVATO



Analisi di rispondenza del Programma in fase di attuazione con il parere motivato

A conclusione del report, il presente Allegato fornisce un'analisi ragionata delle condizioni e raccomandazioni conclusive della procedura di VAS, così come espresse nel parere motivato del DM161 del 31/07/2015, al fine di verificare la coerenza con le attività del programma e le modalità con cui tali condizioni sono prese in considerazione in fase di attuazione. Se tale analisi è stata svolta in maniera puntuale per le singole condizioni espresse dal Ministero della Transizione Ecologica – MiTE (ex MATTM) sulla base del parere CTVA n. 1772 del 24/04/2015, per le condizioni poste dal Ministero della Cultura – MiC (ex MiBACT), si è tenuto conto del fatto che esse hanno una loro ragione d'essere soprattutto in fase di progettazione. Pertanto, si ritiene che esse possano trovare corrispondenza soprattutto nei futuri nuovi interventi ammessi a finanziamento, molti dei quali nascono dalle proposte emerse nei tavoli locali delle Aree Logistiche Integrate per poi essere sottoposte alla valutazione nel Tavolo Centrale di Coordinamento.

Numero	Condizione parere motivato VAS	Analisi rispondenza del Programma in fase di attuazione al parere motivato
1	Sottoporre a VAS tutti i piani/programmi attinenti agli interventi di potenziamento e/o nuove realizzazioni di infrastrutture ferroviarie e aeroportuali previsti nelle azioni dell'Asse I e a VIA integrata a VAS tutti i piani/programmi attinenti agli interventi di potenziamento e/o nuove realizzazioni di infrastrutture portuali previsti nelle azioni dell'Asse II, ai sensi dell'Art. 6, comma 2, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., con esplicito riferimento all'esame delle alternative valutate, ivi inclusa l'alternativa "0".	Nessuno degli interventi in presa d'atto del 19/02/2018 sul PON IeR sull'Asse I e sull'Asse II afferisce a tipologie di interventi di potenziamento e/o nuove realizzazioni che non siano già ricompresi in precedenti Piani e programmi per i quali si sono già condotte le opportune valutazioni in termini di assoggettabilità a VAS.
2	Sottoporre alla disamina del MATTM la localizzazione di tutte le opere infrastrutturali connesse al miglioramento dei servizi di trasporto, per arrivare ad una stima più dettagliata degli effetti su tutte le componenti ambientali, definendo preventivamente idonee misure di mitigazione dei potenziali impatti negativi e strategie di valorizzazione degli effetti positivi ai fini del conseguimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati.	<p>Oltre alla sede istituzionale del Comitato di Sorveglianza, altra sede nella quale il MiTE (ex MATTM) può presentare le sue osservazioni, con particolare riferimento ai progetti già ammessi a finanziamento, non oggetto di valutazioni ambientali (VIA e assoggettabilità a VIA) e che ancora si trovano in fase di progettazione, è rappresentata dal Tavolo tecnico per il Monitoraggio VAS del PON, per le cui sedute è prevista, qualora fosse ritenuto opportuno, la partecipazione e il confronto anche dei Beneficiari.</p> <p>Si osserva inoltre che, ad esclusione degli interventi di completamento, le principali opere infrastrutturali di nuova realizzazione potenzialmente finanziate dal PON sono oggetto di proposta dei tavoli delle Aree Logistiche Integrate e valutate all'interno del Tavolo Centrale di Coordinamento delle ALI a cui partecipa anche il MiTE. In tale sede quindi, il MiTE ha pienamente la possibilità di esaminare la localizzazione delle opere infrastrutturali al fine di verificare gli effetti su tutte le componenti ambientali e di indicare idonee misure di mitigazione ove ritenuto necessario.</p>
3	Sottoporre alla disamina del MATTM, in fase di progettazione, tutti gli interventi che potrebbero interferire con i siti Natura 2000, SIC, ZPS, ecc..	V. analisi condizioni n. 2
4	Definire, di concerto con il MATTM, in fase di progettazione idonee opere di mitigazione e/o compensazione laddove i singoli progetti o piani che prevedono potenziamento e/o nuove realizzazioni di infrastrutture possano generare effetti che compromettono le componenti ambientali suolo, biodiversità e paesaggio.	V. analisi condizioni n. 2
5	Prestare attenzione, in fase di progettazione, al valore naturalistico dei bordi delle infrastrutture lineari, poiché tali margini agiscono da "corridoi faunistici".	Tale raccomandazione assume potenziale rilevanza con riferimento agli interventi proposti all'interno dei tavoli ALI alla luce del loro preliminare stadio progettuale. Oltre a poter essere richiamata questa raccomandazione all'interno

		del Tavolo Centrale di Coordinamento delle ALI di cui il MiTE (ex MATTM) è membro, è in corso di valutazione la predisposizione nella sezione "Ambiente" del sito istituzionale del PON, di una pagina nella quale siano riportate le raccomandazioni del parere VAS con riferimento alla progettazione unitamente a indicazioni, anche bibliografiche, per la corretta progettazione ambientale, ad uso dei beneficiari.
6	Predisporre la piantumazione di nuovi gruppi arborei laddove la realizzazione di nuove infrastrutture possa determinare la sottrazione di vegetazione boschiva, sottoponendo il progetto alla disamina del MATTM e degli altri enti competenti.	V. analisi condizione n. 5.
7.	Garantire un'ideale gestione della vegetazione nelle fasce parallele all'infrastruttura, in modo da diversificare l'ambiente, anche utilizzando specie arboreo-arbustive autoctone.	V. analisi condizione n.5
8.	Assicurare già in fase di progettazione che, in fase di esercizio, siano adottate misure di mitigazione finalizzate: (a) a ridurre gli spostamenti di merci e persone, a promuovere la mobilità sostenibile, ad ammodernare il parco veicolare e a fluidificare il traffico in prossimità di punti critici; (b) a ridurre l'inquinamento atmosferico, ad esempio attraverso l'utilizzo di barriere verdi; (c) a ridurre il rumore, ad esempio attraverso l'utilizzo di barriere naturali che possano fungere anche da barriere di anti-attraversamento e protezione per la fauna; (d) a limitare gli impatti sulle risorse idriche superficiali e sotterranee.	<p>Osservando che, per ciò che concerne i punti a), b) e c) fanno riferimento ad obiettivi propri del Programma, oltre ad essere obiettivi avente vocazione di tipo ambientale, si rimanda per la fase di progettazione all'analisi della condizione n. 5.</p> <p>Sulla base di una costante interlocuzione con i beneficiari, è stata effettuata una rassegna delle misure di mitigazione in fase di progettazione e di esercizio, sia espresse dall'Autorità Competente in eventuali procedure di valutazione ambientale coeve alla progettazione, sia volontarie. Di tale rassegna è stata data adeguata informazione nel presente report. In particolare, si fa riferimento agli indicatori di contributo che riguardano le componenti ambientali citate nella presente condizione, richiamando l'attenzione su:</p> <ul style="list-style-type: none"> • gli indicatori relativi alle componenti ambientali "Aria", "Cambiamenti climatici" ed "Energia", che forniscono una stima, sebbene parziale, degli effetti ambientali del Programma sulla riduzione dei consumi energetici da fonte fossile a seguito della diversione modale da gomma a ferro e della conseguente mitigazione delle emissioni inquinanti e climalteranti (condizioni 8.a e 8.b); • l'indicatore "2.1.b - Interventi di mitigazione finalizzati a ridurre gli effetti nocivi dovuti all'esposizione al rumore", che fornisce una stima delle opere lineari (metri lineari di barriera acustica previsti) ed indica la presenza di interventi di mitigazione sui ricettori (condizione 8.c); • il nuovo indicatore "Studi/opere di adattamento al cambiamento climatico" introdotto nel presente report, sperimentato su tre casi pilota del beneficiario RFI, dal quale risulta che numerosi studi e azioni

		<p>forniti dal beneficiario, di tipo soft, green e grey, sono altresì classificabili come misure di mitigazione finalizzate a "limitare gli impatti sulle risorse idriche superficiali e sotterranee" (condizione 8.d);</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'Allegato 1, che, più in generale, fornisce una descrizione degli interventi finanziati dal PON leR analizzati nel presente report, ivi inclusa la presenza di opere di mitigazione sulle diverse componenti ambientali analizzate.
9.	Considerare le attività di dragaggio nel più ampio ambito della tutela e pianificazione degli interventi di conservazione e valorizzazione dei fondali marini.	Le attività di dragaggio finanziate dal PON attengono essenzialmente ad attività di bonifica o comunque sono alle stesse associate.
10.	Con riferimento all'attività di monitoraggio, provvedere alla descrizione dei risultati all'interno di report annuali redatti a cura dell'Autorità di Gestione e in coordinamento con l'Autorità Ambientale, sottoponendoli al Comitato di Sorveglianza e pubblicandoli sul sito del Ministero dei Trasporti.	Il presente report di monitoraggio, preventivamente condiviso con l'Autorità Ambientale e con gli altri membri del Tavolo tecnico per il monitoraggio VAS del PON risponde a quanto previsto dalla condizione n. 10. Il presente report di monitoraggio sarà pubblicato nella sezione dedicata alla documentazione del sito istituzionale del PON leR, a sua volta raggiungibile dalla home page del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili – MiMS al link www.mit.gov.it , all'interno dell'elenco dei siti tematici. Di tale pubblicazione verranno informati, coerentemente a quanto previsto nel Rapporto Ambientale e ribadito nel parere motivato, i membri del Comitato di Sorveglianza.