

Allegato 1 : Scheda Istruttoria al Parere Motivato VAS 1752-VAL "Piano Regionale delle Merci e della Logistica"

| PARTE 1 - ANAGRAFICA PIANO -PREVENTIVA | |
|---|--|
| Denominazione piano/programma Codice VAS: | Piano Regionale delle Merci e della Logistica VAS 1752 - VAL |
| Autorità Procedente | Giunta Regionale della Puglia "supporto tecnico-amministrativo della Sezione regionale Mobilità TPL e grandi progetti" |
| Eventuale proponente | |
| Titolare dell'Approvazione del piano/programma | Giunta Regionale |
| Tipologia del piano/programma | Piano appartenente al settore mobilità e trasporti |
| Informazioni sull'iter del procedimento amministrativo (atto di formalizzazione, adozione, ecc) | Vedi in fascicolo elettronico |
| Necessità di Valutazione d'Incidenza | SI |

| |
|---|
| ○ |
|---|

PARTE 2 – ISTRUTTORIA TECNICA RELATIVA ALLA CONSULTAZIONE CON I SOGGETTI COMPETENTI IN MATERIA AMBIENTALE (SCMA) E GLI ENTI TERRITORIALI COMPETENTI

1. FASE PRELIMINARE DI CONSULTAZIONE (CD. SCOPING):

La fase di consultazione preliminare (scoping) dei Soggetti Competenti in materia Ambientale (art. 6 L.r. 44/2012) e degli enti territoriali interessati (d'ora in poi SCMA), prevista dall'art. 13 del TUA e dall'art. 9 della L.R.n.44/2012 ss.mm.ii. e finalizzata a condividere con le autorità con competenze ambientali ed enti territoriali interessati la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel RA. Tale tematica viene trattata al paragrafo 2.9 del RA *"Esiti delle consultazioni dei soggetti competenti in materia ambientale e degli enti territoriali interessati"*. In particolare al sotto paragrafo 2.9.2 è riportato, in forma tabellare, l'elenco dei SCMA consultati, a seguire, sempre nel medesimo paragrafo, è riportato l'elenco dei SCMA che hanno trasmesso il proprio contributo/parere. I contributi pervenuti sono stati illustrati in modo sintetico ed in forma schematica da pag. 48 a pag. 65 del RAP, ad essi sono associate le controdeduzioni formulate da parte dell'autorità procedente

In particolare, nei termini previsti dalla fase di consultazione preliminare, avviata il 14/05/2020, i soggetti competenti in materia ambientale che hanno espresso osservazioni/contri\uti sono:

- ✓ Comune di Canosa;
- ✓ Regione Puglia — Sezione risorse idriche;
- ✓ Comune di Bari;
- ✓ Regione Puglia — Sezione trasporto pubblico locale e grandi progetti;
- ✓ Comune di Acquaviva;
- ✓ Regione Puglia — Sezione tutela e valorizzazione del paesaggio;
- ✓ Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Bari;
- ✓ Regione Puglia — Sezione urbanistica- Servizio osservatorio abusivismo e usi civici;
- ✓ Comune di Gioia del Colle;
- ✓ Regione Puglia — Sezione Lavori Pubblici;
- ✓ Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale;

di seguito si riassume:

Regione Puglia

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITA' URBANA

SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

- ✓ Comune di Canosa:
 - Suggestisce di porre particolare attenzione in fase di valutazione alle *“Aree destinate al trattamento o allo smaltimento di rifiuti, pericolosi e non pericolosi, anche reflui, presenti in agro comunale”*
- ✓ Regione Puglia — Sezione risorse idriche
 - Segnala che: *“Per le zone ricadenti in aree interessate da contaminazione salina” si applicano le limitazioni di cui alle Misure 2.10 dell’allegato 14 del PTA”*
 - *“Data la previsione di realizzazione di nuove aree logistiche e di reti di raccolta delle acque, risulta OBBLIGATORIA, l’applicazione del R.R. n. 26 del 9 Dicembre 2013 recante la “Disciplina delle acque meteoriche di dilavamento e di prima pioggia (attuazione dell’art. 113 del D.Lgs. n. 152/2006 e ss. mm. ed ii.)”, secondo i casi previsti dallo stesso regolamento e più specificamente riguardo la dimensione delle nuove superfici scolanti che si dovranno realizzare.”*
 - *“Per quanto concerne gli effetti più strettamente legati alla tutela delle acque e circolazione idrica, a parere della Scrivente Sezione, i principali rischi di possibile inquinamento sono legati alla fase di realizzazione degli interventi, ovvero durante la cantierizzazione dei territori, dove le macchine da lavoro (movimento terra, sbanco, scavo, trasposto, etc.) per propria intrinseca caratteristica potrebbero sversare oli e/o idrocarburi sul suolo naturale. Si OBBLIGA pertanto a porre in essere tutte le misure possibili, atte a mitigare tale rischio al fine di perseguire la salvaguardia dei corpi idrici regionali.”*
- ✓ Comune di Bari:
 - *“Per quanto attiene la pianificazione urbanistica comunale in itinere, il Comune di Bari ha attivato la procedura di redazione del PUG, e con riferimento al DPP del PUG, seppur trattandosi di elaborato con natura non prescrittiva, nel documento sono individuate le linee strategiche da intraprendere per la risoluzione di criticità nelle connessioni infrastrutturali.”*
- ✓ Regione Puglia — Sezione tutela e valorizzazione del paesaggio;
 - *“Pertanto, in virtù di quanto previsto dall’art. 98 bis delle NTA, è necessario che il PRML evidenzi in maniera esplicita la coerenza con gli obiettivi di qualità e con le normative d’uso (indirizzi e direttive) del PPTR indicati nella sezione C2 relativa a ciascuno degli Ambiti paesaggistici interessati. Al fine di favorire la più ampia coerenza del PRML con il PPTR e contribuire, in tal modo, ad una sua più agevole attuazione, si ritiene, altresì, opportuno: • che l’analisi e l’interpretazione del contesto territoriale oggetto di pianificazione consideri adeguatamente i caratteri peculiari e le specifiche caratteristiche relative a ciascuno degli Ambiti paesaggistici interessati, così come rappresentati nelle sezioni A e B delle relative schede; • che il PRML, per quanto possibile e pur sempre nei limiti delle prerogative e delle finalità per legge attribuite tale piano, contribuisca all’attuazione dei progetti territoriali di rilevanza strategica per il paesaggio regionale di cui all’art. 29 delle NTA del PPTR; • per quanto possibile in considerazione del livello di dettaglio con cui il PRML è tenuto ad individuare specifici interventi di trasformazione territoriale, che il Piano verifichi sin d’ora la compatibilità con le pertinenti disposizioni di tutela di cui al Titolo VI delle NTA del PPTR, al fine di evidenziare in via preliminare gli aspetti di potenziale conflitto delle previsioni del PRML con il PPTR.”*
- ✓ Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Bari;
 - *“In relazione agli Obiettivi di Sostenibilità Ambientale si ritiene necessario che i documenti di riferimento internazionali, comunitari e nazionali utilizzati vengano integrati con i seguenti ulteriori documenti utili a definire, rispetto al più ampio concetto di Paesaggio, la coerenza con gli obiettivi di protezione, gestione e pianificazione del territorio nelle sue diverse componenti.” In particolare :
 - Convenzione per la protezione del Patrimonio Mondiale culturale e naturale - UNESCO - Parigi 1972
 - Convenzione per la Salvaguardia del Patrimonio Culturale Immateriale - UNESCO - Parigi 2003
 - Convenzione sulla protezione del patrimonio culturale subacqueo – UNESCO – Parigi 2001
 - Convenzione europea del paesaggio, Firenze 20 Ottobre 2000. Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo - Potsdam, maggio 1999.
 - Carta nazionale del paesaggio - Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo - Segretariato Generale; a cura dell’Osservatorio nazionale per la qualità del paesaggio – Roma 2018”*
 - *“Nel rispetto della peculiarità storico-archeologica del territorio della Città metropolitana di Bari e ai fini della localizzazione di possibili tracce archeologiche e della individuazione delle possibili opere di mitigazione del rischio archeologico, occorrerà integrare il testo della strumentazione con la*

segunte prescrizione: "Indicazioni puntuali per le previsioni insediative delle infrastrutture risponderanno alla normativa vigente relativa alla verifica preventiva dell'interesse archeologico ai sensi dell'art.25 del D. Lgs 50 del 2016 e in coerenza con le modalità attuative e i requisiti tecnico-organizzativi degli operatori archeologi ai sensi del Decreto ministeriale 22 agosto 2017, n. 154."

- ✓ Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale;
 - Segnala alcune criticità ambientali su cui ritiene si debba a particolare attenzione in sede di valutazioni del piano "Inquinamento atmosferico, e congestionamento delle arterie stradali, corretta gestione delle acque, consumo di suolo e modifiche geomorfologiche".

2. FASE DI CONSULTAZIONE PUBBLICA

La fase di consultazione pubblica ai sensi dell'art. 11 della L.R. 44/2012 e ss.mm.ii. è illustrata nel RA, al paragrafo 2.9.3 dove sono riportati i contributi/osservazioni pervenuti nel corso della fase di consultazione pubblica VAS da parte dei Soggetti competenti in materia ambientale ed Enti Territorialmente interessati, in particolare sono stati registrati i contributi da parte di:

- ✓ Comune di Canosa
- ✓ Comune di Bari
- ✓ Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale
- ✓ Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Bari
- ✓ Comune di Manfredonia
- ✓ ARPA Puglia
- ✓ Regione Puglia — Sezione Infrastrutture per la mobilità
- ✓ FILT – CGIL-Puglia

Da pag. 66 a pag. 78 del RA sono riportate, in modo schematico, le suddette osservazioni, e i relativi riscontri formulati da parte dell'Autorità procedente. In virtù delle osservazioni accolte, alcune parti del RA e del PRML sono state modificate. In particolare:

- Alcune osservazioni hanno riguardato l'attuazione delle infrastrutture previste dal Piano, anche con riferimento agli aspetti architettonici e paesaggistici, ovvero raccomandazioni e accorgimenti da adottare nelle successive fasi di progettazione, mentre altre intervengono sulla metodologia utilizzata nella redazione del RA;
- Le osservazioni sull'analisi di compatibilità con altri Piani/Programmi hanno portato all'inserimento di ulteriori schede di analisi (PAI, PNRR in riferimento alla Missione 3 "Infrastrutture per una mobilità sostenibile", Piano Sud 2030 sviluppo e coesione per l'Italia, in riferimento alla Missione "un Sud connesso e inclusivo" ecc.) e ad una trattazione più ampia dell'argomento, recependo integralmente le osservazioni pervenute.
- Le osservazioni su aspetti legati alle successive fasi di progettazione sono state inserite sotto forma di raccomandazioni e prescrizioni ovvero come "Criteri di sostenibilità ambientali" nel RA;
- Le osservazioni su aspetti legati al monitoraggio hanno riguardato l'integrazione di indicatori di monitoraggio, accolte dall'autorità procedente integrando a sua volta il piano di monitoraggio presente nel Rapporto Ambientale.

OSSERVAZIONI:

(O1) alcuni contributi dei SCMA, ad esempio Arpa Puglia "...ritiene che la fase di realizzazione degli interventi determinerà potenziali impatti negativi sulle componenti ambientali che dovranno essere gestite non solo attraverso misure di mitigazione ma anche attraverso misure di compensazione da prevedere in fase di VIA. Inoltre, visto che alcune aree urbane risultano interessate all'attuazione di diverse tipologie di progetti, sarebbe opportuno in ciascuna di queste aree valutare il carattere cumulativo degli effetti ambientali...", sono stati accolti dall'autorità procedente rimandando la valutazione delle possibili criticità ambientali evidenziate alla fase di redazione dei singoli progetti poiché le analisi richieste necessitano di un maggior dettaglio non definito in questa fase. In merito a ciò si rappresenta che sarebbe stato opportuno dare evidenza a quanto rilevato almeno in termini di raccomandazioni/prescrizioni.

3. Ulteriori modalità di consultazione (extra-VAS) e/o pareri obbligatori già resi:

L'attività di consultazione e partecipazione per la redazione del Piano, come si evince dal paragrafo 2.9.1

Regione Puglia

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITA' URBANA

SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

“Fase di Redazione del Piano” Nella fase di redazione del PRML sono stati previsti alcuni momenti di confronto con i principali soggetti interessati alla redazione del piano, in particolare sono stati organizzati tre focus, ai quali hanno partecipato enti, gestori ed operatori del settore, finalizzati alla definizione di una strategia condivisa in tema di mobilità e di logistica e alla individuazione di proposte operative inerenti lo sviluppo e il consolidamento di tali settori in Puglia.”, in particolare:

- in un primo momento di confronto ... sono state discusse le strategie e le prospettive del trasporto merci in Puglia, le relazioni economiche tra imprese manifatturiere e infrastrutture logistiche, le strategie per l'attrazione di investimenti e per la valorizzazione della filiera logistica e manifatturiera regionale, le potenzialità del territorio da enfatizzare nel piano dei trasporti, la dimensione ambientale della pianificazione del trasporto merci e della logistica. A tale incontro hanno partecipato: • Istituzioni: Struttura Tecnica di Missione — MIT • Gestori di Infrastrutture: Aeroporti di Puglia, ANAS, Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, Interporto Regionale della Puglia, Mercitalia, RFI Puglia • Imprese/Associazioni di categoria: Confindustria Bari-BAT, Confindustria Puglia, GTS, Lotra;
- in un secondo momento di confronto (sul punto si veda cap. 17 della Relazione di Piano/Bozza) sono stati discussi vari temi tra cui: i sistemi di incentivazione del trasporto ferroviario, marittimo e aereo e le modalità per la loro messa a sistema con il trasporto stradale, i settori da privilegiare in funzione dell'istituzione di Zone Economiche Speciali (ZES), le strategie per favorire lo sviluppo della logistica in Puglia e per attrarre investimenti export-oriented, le procedure di semplificazione amministrativa, le strategie per la valorizzazione delle infrastrutture a livello internazionale, la disponibilità di fondi comunitari per lo sviluppo del settore. Ad esso hanno portato specifici contributi: • Gestori di Infrastrutture: Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, Interporto Regionale della Puglia, RFI Puglia • Imprese/Associazioni di categoria: Confindustria Puglia, Confartigianato Puglia, Sindacato OrsaFerrovie, Raccomar Puglia, Lotras, Fritrak • Altro: Politecnico di Bari, Comitato Fronte del Porto.
- ... nel luglio 2019 è stato svolto un incontro di presentazione della prima bozza del PRML, messa a disposizione di tutti gli enti, gestori e operatori del settore nonché di tutto il pubblico, attraverso la pubblicazione sul sito istituzionale dell'ASSET, con l'invito a presentare osservazioni e eventuali suggerimenti entro fine settembre 2019. A seguito di tale invito sono pervenuti i contributi di: • Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale, • Regione Puglia — Mobility Manager e Dipartimento Sviluppo Economico • RFI • GTS • Confimi Industria Bari • Aeroporti di Puglia S.p.A.

Infine nel RA non viene riportato se il Piano Regionale delle Merci e della Logistica sia stato sottoposto partecipazione del pubblico.

(O2) SI OSSERVA che:

- in relazione alla fase di consultazione tratteggiata al sopraindicato punto “3”, nel Rapporto Ambientale viene riportato che “Per un riscontro dettagliato dei contributi forniti si veda il cap. 18 della Relazione di Piano/Bozza.”; si rileva che sarebbe stato opportuno inserire comunque gli esiti della suddetta fase partecipativa nel Rapporto Ambientale;
- nell'indice del Rapporto Ambientale è presente il capito 12 “Controdeduzioni alle proposte degli enti”, tuttavia quest'ultimo non risulta esplicitato nel Rapporto Ambientale stesso.

(DS1) Si rammenta che la Dichiarazione di sintesi di cui all'art. 15 della L.R. 44/2012 e smi dovrà descrivere come si è tenuto conto di tutti esiti delle suddette consultazioni (preliminare e pubblica) nell'iter di formazione del piano.

PARTE 4 – ISTRUTTORIA TECNICA DEL PIANO SULLA BASE DEL RAPPORTO AMBIENTALE SECONDO L'ALLEGATO VI “CONTENUTI DEL RAPPORTO AMBIENTALE” DI CUI ALL'ARTICOLO 13 DEL D.LGS. 152/06 E SS.MM.II.

A. ILLUSTRAZIONE DEI CONTENUTI E DEGLI OBIETTIVI PRINCIPALI DEL P/P (LETT. A DELL'ALLEGATO VI)

| |
|--|
| <p>A1. DESCRIZIONE DEL PIANO</p> <ul style="list-style-type: none">• Denominazione e tipologia del piano, norma di riferimento, ed eventuale indicazione del procedimento di formazione• Livello del piano scala di analisi - livello di dettaglio |
| <p>A2. CONTENUTI E OBIETTIVI DEL P/P</p> <ul style="list-style-type: none">• le finalità ed obiettivi generali e specifici del P/P – con particolare riguardo a quelli esplicitamente ambientali• come si attua il Piano (azioni, interventi, attività, modalità di attuazione, eventuali strumenti attuativi, ecc.) e relative eventuali ulteriori valutazioni ambientali necessarie. |
| <p>ISTRUTTORIA RELATIVA AL PARAGRAFO A</p> <p>A1. DESCRIZIONE DEL PIANO</p> <p>Al capitolo 3 del Rapporto Ambientale (di seguito indicato come RA) viene illustrata la struttura il contenuto e gli obiettivi del piano in argomento. <i>“Il Piano Regionale delle Merci e della Logistica costituisce (di seguito indicato come PRML) costituisce un piano attuativo settoriale del Piano Regionale dei Trasporti, specificatamente finalizzato all'approfondimento e all'integrazione intermodale delle linee di intervento in tema di merci e di logistica individuate dal PRT e affrontate nei suoi piani.”</i> (Cfr. pag.78 del RA). Difatti <i>“In base a quanto previsto dalla L.R. 16/2008, esso costituisce, unitamente al PRT e agli altri suoi piani attuativi, il riferimento per la programmazione dei trasporti di livello comunale relativamente ai temi di interesse regionale sviluppati in seno ai piani urbani della mobilità (PUM) di cui all'articolo 12 della L.R. 18/02, ai piani strategici di area vasta e ai piani urbani del traffico (PUT).”</i> (Cfr. pag.79 del RA)</p> <p>Nel medesimo capitolo sono state inoltre richiamate le strategie, gli obiettivi generali e gli obiettivi specifici del Piano Regionale dei Trasporti (art. 5-6-8 della LR 16/08).</p> <p>A2. CONTENUTI E OBIETTIVI DEL P/P</p> <p>A pag. 83 del RA sono descritte le strategie del PRML, anche in considerazione degli obiettivi e delle strategie del PRT (Piano Regionale dei Trasporti); dette strategie, specificate nella DGR n. 1611/2017, in particolare 8 strategie individuate sono:</p> <ol style="list-style-type: none">1. <i>Rafforzare le connessioni dei nodi secondari e terziari delle “aree interne” e di quelle dove sono localizzati significativi distretti di produzione agricola e agro-industriale con i principali assi viari e ferroviari della rete TEN-T;</i>2. <i>Promuovere lo sviluppo del trasporto combinato strada-mare, incluse le autostrade del mare, e ferro-mare integrando a rete;</i>3. <i>Potenziare infrastrutture e attrezzature portuali e interportuali di interesse regionale, ivi inclusi il loro adeguamento ai migliori standard ambientali, energetici e operativi e potenziare l'integrazione dei porti con le aree retro portuali (infrastrutture e tecnologie della rete globale/locale);</i>4. <i>Aumentare la competitività del sistema portuale e interportuale;</i>5. <i>Accrescere l'utilizzo della rete ferroviaria per la mobilità delle merci attraverso il completamento dell'interoperabilità delle cinque ferrovie regionali, adeguando il materiale rotabile e l'infrastruttura ai migliori standard tecnici;</i>6. <i>Sviluppare e migliorare i sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile, eliminando le strozzature nelle principali infrastrutture di rete</i>7. <i>Valorizzare le potenzialità degli scali aerei cargo di Bari, Brindisi e di quello intercontinentale di Grottaglie per il trasporto di merci ad elevato valore unitario e/o alta deperibilità, secondo una visione sinergica della piattaforma logistica multimodale</i>8. <i>Istituire le Zone Economiche Speciali (ZES).</i> <p>A seguire, sulla base delle anzidette strategie, sono stati definiti gli obiettivi generali e gli obiettivi specifici del PRML, e declinate le azioni ad essi correlate, volte al loro conseguimento. I medesimi sono stati riportati in forma tabella, in funzioni delle strategie, come di seguito indicato:</p> <p><u>Strategia 1:</u></p> <p>Obiettivo Generale1 : <i>Migliorare i collegamenti;</i></p> <p>Obiettivo Specifico1.1: <i>Realizzare le condizioni strutturali per lo sviluppo della logistica e dell'intermodalità nel trasporto merci da parte delle imprese del sistema produttivo pugliese, anche assicurando continuità fisicofunzionale tra la rete delle infrastrutture stradali di livello sovraregionale e quella regionale, con particolare riferimento all'accesso ai principali nodi e centri merci presenti sul territorio pugliese;</i></p> |

Regione Puglia

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITA' URBANA

SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

Azioni:-Favorire l'accessibilità ai principali terminali intermodali regionali e il sistema dell'accessibilità delle aree interne alle reti sovrastrutturate regionali, per la loro integrazione con gli spazi sociali, commerciali e dei saperi (scuole, università, spazi culturali, etc.);

- Interventi di risoluzione dei fenomeni di competizione tra la viabilità extraurbana principale e la viabilità autostradale, al fine di risolvere fenomeni di congestione e potenziare i collegamenti verso i porti TEN-T core e l'interporto TEN-T core di Bari a nord e il collegamento con il Salento verso sud;

Strategia 2:

Obiettivo Generale2: *Incentivare il trasporto su ferro/Favorire il riequilibrio modale;*

Obiettivo Specifico2.1: *Riequilibrare il sistema di trasporto delle merci sviluppando il trasporto ferroviario, sia intermodale che tradizionale, in linea con gli orientamenti internazionali ed europei e nell'ottica della sostenibilità ambientale;*

Azioni:-Efficaci interventi di incentivo all'intermodalità orientati a sostegno del trasporto ferroviario delle merci, aggiuntivi a quelli previsti a livello nazionale, tali da colmare il gap logistico e infrastrutturale regionale fino al raggiungimento degli standard prestazionali europei sulla rete, destinati in particolare alle imprese che si impegnino per un congruo periodo ad effettuare treni completi di trasporto combinato o di merci pericolose (Ferrobonus regionale, ecobonus ecc.);

Strategia 3:

Obiettivo Generale3: *Innovazione Tecnologica e adeguamento infrastrutturale;*

Obiettivo Specifico 3.1: *Misure per incentivare lo sviluppo e la innovazione tecnologica nella portualità italiana;*

Azioni:-Proseguire il processo di integrazione e implementazione di tecnologie ITS a supporto della piattaforma logistico-portuale regionale, al fine di digitalizzare e ottimizzare l'intera filiera procedurale in un'ottica di single window/one stop shop; consentire la tracciabilità e la gestione dei flussi merci, nonché supportare la circolazione e l'accesso ai centri merci, porti e aeroporti;

Obiettivo Specifico 3.2: *Potenziare connessioni porto-ferro;*

Azioni:-Potenziare la capacità intermodale e logistica delle aree portuali e relative aree retroportuali, attraverso la realizzazione di strutture logistiche, servizi e connessioni ferroviarie (es. Brindisi - Costa Morena; Taranto - Molo polisettoriale, Stazione Cagioni; polo logistico ferroviario di Bari);

Obiettivo Specifico 3.3: *Potenziare connessioni porto -strade;*

Azioni:-Potenziare e completare gli interventi infrastrutturali necessari a garantire una adeguata viabilità da e verso le principali aree portuali;

Obiettivo Specifico 3.4: *Realizzare la più efficace integrazione infrastrutturale, gestionale e informativa nei tratti iniziali e terminali del trasporto merci;*

Azioni:-Favorire l'aggregazione della domanda di trasporto merci, anche attraverso l'elaborazione ed il finanziamento di progetti di logistica integrata di area e di reti a carattere locale, anche al fine di incrementare i traffici Ro-Ro e delle Autostrade del Mare;

- Realizzare gli interventi finalizzati a ridurre i costi di "ultimo miglio" in accesso ai principali nodi logistici e di trasporto strategici per lo sviluppo del trasporto combinato, con priorità per quelli finalizzati a risolvere specifiche criticità in ambito regionale, riscontrate allo stato attuale o di previsione, relative a sicurezza e congestione del traffico

Obiettivo Specifico 3.5: *Potenziamento delle capacità operative delle infrastrutture portuali;*

Azioni:-Interventi finalizzati a migliorare ed incrementare le capacità di ormeggio e di carico e scarico merci;

- Interventi di adeguamento delle strutture e delle infrastrutture logistiche a servizio delle attività portuali
- Interventi di riqualificazione ambientale

Strategia 4:

Obiettivo Generale4: *Semplificazione e snellimento Burocratico;*

Obiettivo Specifico 4.1: *Incentivare l'integrazione delle catene logistiche e le scelte localizzative delle attività manifatturiere e logistiche pugliesi nelle aree portuali e nelle Aree Logistiche Integrate del Sistema Pugliese Lucano;*

Azioni:-Promozione di "Accordi di Partenariato di Filiera" fra sistemi portuali, gestori di piattaforme logistiche

- Adozione di misure incentivanti che concorrono ad accrescere la competitività delle imprese che operano nel settore della logistica

Obiettivo Specifico 4.2: *Misure per incentivare la ricerca nella portualità pugliese;*

Azioni:- Promozione di collaborazioni strutturate di ricerca fra le AdSP ed Università e Centri di Ricerca. I Programmi di collaborazione strutturata potranno riguardare: ricerca di base, ricerca industriale, ricerca pre-

Regione Puglia

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITA' URBANA

SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

competitiva, sviluppo start up e spin off

Obiettivo Specifico 4.3: *Misure di marketing territoriale;*

Azioni:-*Promuovere il marketing strategico del sistema portuale e logistico pugliese (ES. Apulian Ports), in particolare le costituende ZES possono rappresentare un valido strumento di marketing territoriale*

Obiettivo Specifico 4.4: *Misure per efficientamento dei servizi portuali;*

Azioni:-*Potenziamento dei controlli fitosanitari sui prodotti vegetali nei punti di ingresso alle frontiere dei porti*

- *Promozione del settore turistico attraverso l'efficientamento e il potenziamento del segmento crocieristico, con interventi che garantiscano spazi per l'accoglienza dei passeggeri e possano non solo attrarre nuove compagnie nonché consolidare la presenza di quelle che già scalano i porti pugliesi*

Strategia 5:

Obiettivo Generale5: *Miglioramento delle prestazioni infrastrutturali dei sistemi di trasporto;*

Obiettivo Specifico 5.1: *Potenziamento dell'offerta ferroviaria e miglioramento dei servizi di trasporto pubblico regionale e interregionale;*

Azioni:-*Completare le infrastrutture strategiche relative agli archi e ai nodi della rete transeuropea dei trasporti ed in particolare la realizzazione della linea AV/AC Bari-Napoli e "Grandi Progetti" ferroviari*

- *Interventi di adeguamento dei sistemi di controllo della marcia dei treni, di interconnessione ed interoperabilità della rete ferroviaria regionale con la rete del gestore nazionale RFI e di messa in sicurezza delle infrastrutture dal rischio idrogeologico*
- *Completamento degli interventi di potenziamento del materiale rotabile (Accordo Quadro RFI-Reg. Puglia) e atti a garantirne l'interoperabilità con i sistemi di controllo della marcia del treno (SCMT)*
- *Rilancio della linea Adriatica come struttura portante della rete regionale e come rete di connessione con la linea AV/AC Bari-Napoli*
- *Riorganizzazione della piattaforma logistica regionale attraverso un coordinamento complessivo tra i principali poli logistici portuali con l'obiettivo, tra gli altri, di garantire l'adeguata sistematicità di treni completi, di modulo continentale da inoltrare sulla linea Adriatica per sfruttarne al meglio la capacità e di prevedere tempi di viaggio competitivi con il trasporto su gomma*

Strategia 6:

Obiettivo Generale6: *Sostenibilità dei sistemi di trasporto;*

Obiettivo Specifico 6.1: *Adozione di modalità di alimentazione energetica dei sistemi di trasporto a basso impatto ambientale;*

Azioni:- *Promuovere interventi di elettrificazione delle linee ferroviarie e interventi di riduzione dell'inquinamento navale nei porti;*

Obiettivo Specifico 6.2: *Misure per favorire la distribuzione urbana delle merci;*

Azioni:- *Promuovere progetti di ciclologistica (o cycle logistic) che possano favorire la distribuzione urbana delle merci in bicicletta (es. cargo-bike e trikes, a trazione muscolare e pedalata assistita);*

- *Promuovere misure di regolamentazione / economiche / organizzativo-gestionali e infrastrutturali che possano incidere sull'efficienza e efficacia della distribuzione urbana delle merci, con particolare riguardo all'e-commerce e ai nuovi modelli di delivery*

Strategia 7:

Obiettivo Generale7: *Valorizzare le potenzialità degli scali aerei pugliesi;*

Obiettivo Specifico 7.1: *Migliorare l'accessibilità e l'attrattività degli aeroporti pugliesi;*

Azioni:- *Realizzare gli interventi di adeguamento/potenziamento sugli assi stradali di connessione all'aeroporto di Grottaglie al fine della sua integrazione nella rete di collegamento regionale/nazionale, prioritariamente per la connessione con l'area portuale di Taranto;*

- *Promuovere misure di attrazione e incentivazione alla localizzazione in Puglia di grandi operatori logistici e spedizionieri intercontinentali al fine di consentire alla piattaforma logistica di assumere una valenza intercontinentale e, quindi, di raccogliere, consolidare e smistare flussi di traffico cargo provenienti e/o in partenza non solo dalla Puglia ma anche dall'Estremo Oriente (in connessione con il porto di Taranto) e verso l'Europa continentale e i Balcani*

Strategia 8:

Obiettivo Generale8: *Sviluppo territoriale incentrato sulle aree portuali;*

Obiettivo Specifico 8.1: *Favorire la creazione di condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi, che consentano lo sviluppo delle imprese già operanti, nonché l'insediamento di nuove imprese nelle istituende ZES;*

Regione Puglia

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITA' URBANA

SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

Azioni:- *Previsione di incentivi (agevolazioni amministrative, fiscali, nonché sul costo del lavoro) in relazione alla natura incrementale degli investimenti effettuati dalle imprese nelle ZES Adriatica e Ionica, coerentemente a quanto disposto dal DL 91/2017;*

Con riferimento alle azioni sopra riportate, il RA definisce, in maniera più dettagliata, i principali "interventi previsti" dal piano Regionale; i medesimi riguardano: "il trasporto Ferroviario, Marittimo, Stradale, Aereo". Inoltre, al paragrafo 3.3, sono descritte le aree destinate alla Logistica e agli Interporti in particolare: "l'area di Foggia; il nodo di Bari; il consorzio ASI di Brindisi e l'area logistica intermodale; l'aeroporto di Grottaglie".

L'elenco puntuale degli interventi, materiali e immateriali, previsti da PRML è presente in forma schematica da pag. 97 a pag. 102 del RA, gli stessi sono stati distinti in "interventi pianificati, interventi programmati e interventi in corso". In sostanza il Piano "... individua azioni sia in campo infrastrutturale, ponendosi obiettivi di miglioramento dei collegamenti esistenti, di miglioramento e di adeguamento delle infrastrutture di trasporto tramite anche l'introduzione di innovazioni tecnologiche, di potenziamento e incentivazione del trasporto ferroviario e aeroportuale, e sia azioni immateriali che garantiscano lo sviluppo territoriale delle aree portuali e la sostenibilità ambientale dell'intero settore trasportistico."

Infine, al paragrafo 3.5, pag. 104 del RA, è stata svolta la "verifica di coerenza interna" del Piano "effettuata utilizzando la metodologia del logical framework". La medesima è stata sviluppata attraverso la costruzione di matrici di coerenze che mettono in relazione gli obiettivi specifici (righe) agli interventi (colonne) previsti dal Piano, in totale 124 interventi/azioni, elencati nelle succitate tabelle (pagg. 97-102, RA). La valutazione della matrice, di tipo qualitativo, è resa attraverso l'utilizzo tonalità cromatiche tese ad evidenziare: "la coerenza diretta, indiretta la mancata relazione e le conflittualità mitigabili e non eliminabili" tra obiettivi e azioni. Al termine delle matrici di coerenza è espresso, in modo molto sintetico, un giudizio piuttosto generale relativamente all'analisi svolta e ai risultati ottenuti. A tal riguardo, dal RA, si evince solo che "Dall'analisi riportata nella tabella appare evidente che le azioni e gli interventi previsti nel piano risultino pienamente coerenti con gli obiettivi perseguiti dal Piano. Inoltre si evince come non vi sono obiettivi che non abbiano azioni in loro attuazione." (RA, pag. 110).

OSSERVAZIONI:

(O3) l'analisi di coerenza interna del PRML è stata svolta attraverso la rappresentazione matriciale correlando gli obiettivi specifici del Piano con gli interventi previsti nella "Bozza di piano"; sarebbe utile integrare la verifica condotta attraverso la proposizione di una ulteriore matrice di coerenza che correlasse gli obiettivi di Piano alle azioni illustrate da pag. 83 a pag. 86 del RA, al fine di rendere maggiormente evidente come tutte le azioni previste si pongono in linea con gli obiettivi di Piano, e non lasciarle anonime, integrandole inoltre agli obiettivi generali del medesimo;

(O4) la matrice di coerenza interna proposta riporta come titolo della prima colonna "interventi previsti nella Bozza di piano", probabilmente per mero refuso, per cui non è chiaro se gli interventi riportati si riferiscono alla bozza di piano, o al piano portato in adozione;

(O5) a fronte di una dettagliata illustrazione delle strategie, degli obiettivi generali e specifici del Piano, viene resa una descrizione piuttosto stringata degli esiti dell'analisi di coerenza svolta.

B. RAPPORTO CON ALTRI PERTINENTI PIANI O PROGRAMMI (LETT. A DELL'ALLEGATO VI).

ISTRUTTORIA RELATIVA AL PARAGRAFO B

Il paragrafo 4 del RA è dedicato all'analisi dell'Ambito Territoriale di Influenza del PRML e del Quadro di Riferimento Programmatico.

"L'ambito territoriale di influenza del Piano è l'intero territorio regionale. Nella individuazione dei piani e dei programmi rispetto ai quali valutare la coerenza del PRML si è fatto riferimento a piani/programmi di diverso livello, sia generali che settoriali. Nel caso degli strumenti di pianificazione/programmazione regionali, si è deciso di escludere una serie di piani/programmi (tra cui il Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Urbani-PRGRU, le parti del DRAG relative a Indirizzi e criteri per i PUG, Indirizzi e criteri per i PTCP, Criteri per i PUE, ...) i cui ambiti d'azione riguardano tematiche che non hanno alcuna interferenza con il Piano oggetto di valutazione e rispetto ai quali il PRML non produrrà alcun presumibile effetto." (pag. 110, RA)

Il quadro programmatico rispetto al quale è stata valutata la coerenza del PRML è, quindi, costituito dai seguenti piani e programmi:

PIANI E PROGRAMMI INTERNAZIONALI E COMUNITARI

- *Convenzione per la protezione del Patrimonio Mondiale culturale e naturale - UNESCO - Parigi 1972*
- *Convenzione per la Salvaguardia del Patrimonio Culturale Immateriale - UNESCO - Parigi 2003*

Regione Puglia

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITA' URBANA

SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

- *Convenzione sulla protezione del patrimonio culturale subacqueo – UNESCO – Parigi 2001*
- *Convenzione europea del paesaggio, Firenze 20 Ottobre 2000. Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo - Potsdam, maggio 1999.*
- *GreenDeal – Strategia europea di adattamento al cambiamento climatico;*

PIANI E PROGRAMMI NAZIONALI/INTERREGIONALI

- *Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica – PSNPL*
- *Piano Nazionale degli Aeroporti – PNA*
- *Allegato al DEF 2017 "Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti infrastrutturali" – All. DEF Infrastrutture*
- *Documento di Sviluppo e di Proposte dell'Area Logistica Integrata del Sistema Pugliese-Lucano (ALI-Puglia-Basilicata);*
- *PON Infrastrutture e Reti 2014-2020*
- *Carta nazionale del paesaggio - Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo - Segretariato Generale; a cura dell'Osservatorio nazionale per la qualità del paesaggio – Roma 2018*
- *PNRR Missione 3 "Infrastrutture per una mobilità sostenibile" e "Investimenti sulla rete ferroviaria e intermodalità e logistica integrata"*
- *Piano Sud 2030*

PIANI E PROGRAMMI REGIONALI

- *Piano Paesaggistico Territoriale Regionale – PPTR*
- *Piano Attuativo 2015-2019 del Piano Regionale dei Trasporti – PA-PRT 2015-2019*
- *Aggiornamento del Piano Attuativo del PRT della REGIONE PUGLIA 2021 – 2027*
- *Piano Triennale dei Servizi 2015-2017 del Piano Regionale dei Trasporti – PTS-PRT 2015-2017*
- *Piano Regionale delle Coste – PRC*
- *Piano di tutela delle acque – PTA*
- *Piano Regionale per la Qualità dell'Aria – PRQA*
- *Piano Energetico Ambientale Regionale – PEAR*
- *Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Speciali – PRGRS*
- *Documento Regionale di Assetto Generale / Schema dei servizi infrastrutturali di interesse regionale – DRAG-Infrastrutture*
- *Programma Operativo FESR-FSE 2014-2020*
- *Programma di Sviluppo Rurale PSR 2014-2020*
- *Linee guida regionali per la redazione dei PUMS*

PIANI PROVINCIALI

- *Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Lecce (PTCP – Lecce)*
- *Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Brindisi (PTCP – Brindisi)*
- *Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia Barletta-Andria-Trani (PTCP – BAT)*
- *Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Foggia (PTCP – Foggia)*

ALTRI PIANI/PROGRAMMI

- *Piano di Bacino stralcio per l'assetto idrogeologico ex AdB Puglia – PAI Puglia*
- *Piano di Bacino stralcio per l'assetto idrogeologico PAI ex AdB Basilicata (se il corrispondente territorio sarà interessato da interventi del PRML)*
- *Piano di Bacino stralcio per l'assetto idrogeologico PAI ex AdB fiumi Trigno, Biferno e Minori, Saccione e Fortore (se il corrispondente territorio sarà interessato da interventi del PRML)*
- *Piano di Bacino stralcio per l'assetto idrogeologico PAI ex AdB Liri-Garigliano e Volturno (se il corrispondente territorio sarà interessato da interventi del PRML)*
- *Piani dei Parchi il cui territorio è interessato da interventi del PRML*
- *Piani di Gestione Siti Natura 2000 il cui territorio è interessato da interventi del PRML*

per i Siti di importanza comunitaria (SIC)." introdotto quale controdeduzione alle osservazioni di ARPA.

Dall'esame di detto paragrafo si rileva che i suelencati piani/programmi sono illustrati in maniera dettagliata da pag. 114 a pag. 283 del RA, in particolare, ad ognuno di essi è dedicato un paragrafo nel quale vengono

tratteggiate le finalità e declinati gli “obiettivi specifici” del medesimo. Successivamente, gli “obiettivi specifici” di ogni piano/programma analizzato sono stati adoperati per lo svolgimento dell’analisi di “coerenza esterna del PRML” con la pianificazione considerata. Al termine di ogni paragrafo relativo al piano considerato è presente la “Matrice di Coerenza Esterna” nella quale sono correlati gli obiettivi specifici del PRML (righe) con gli obiettivi specifici del piano considerato (colonne) al fine di valutarne la congruenza, a seguire, al termine di ogni paragrafo, viene espresso l’esito dall’analisi tabellare svolta. Inoltre, sempre con riferimento alla coerenza esterna, il RA contiene in appendice l’Allegato 3 “*Tabella Valutazione coerenza obiettivi scenario strategico PPTR*” predisposta anche a seguito dell’osservazione pervenuta in fase di consultazione preliminare dalla Regione Puglia — Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio. Infine l’analisi di coerenza con alcuni piani sovraordinati è presente nell’“Allegato A” di cui alla DGR n.269 del 28/02/2022 “*Analisi di coerenza del Piano Regionale delle Merci e della Logistica (PRML) con gli altri strumenti di regolamentazione settoriale sovraordinati*” nel quale risulta illustrata e svolta la verifica di coerenza tra “*Obiettivi Specifici del PRML e Criteri di Adempimento del REGOLAMENTO (UE) 2021/1060*” e tra “*Obiettivi Specifici del PRML e Indirizzi Operativi del PA del PRT 2021 – 2027*”.

OSSERVAZIONI:

- (O6) nel RA non è presente lo “schema di sintesi dell’analisi di coerenza, riassuntivo della coerenza degli Obiettivi del Piano con tutti i piani e programmi considerati” (pag. 112, RA), né una sintesi dell’analisi svolta tesa ad evidenziare in che modo il PRML contribuisce alla messa in atto di alcuni obiettivi/azioni dei piani/programmi sovraordinati analizzati, attese le coerenze con i medesimi, evidenziate nell’analisi compiuta;
- (O7) l’analisi di coerenza esterna appare, a volte, non del tutto puntuale, ad esempio in riferimento alla coerenza del PRML al PAI (pag. 2019, RA), nella matrice proposta si evidenzia una totale neutralità tra i rispettivi obiettivi, tuttavia nella descrizione degli esiti riportata al termine della tabella stessa si legge che: “dall’analisi di coerenza esterna effettuata attraverso il confronto degli obiettivi del PRML e del PAI Puglia emerge che gli obiettivi del redigendo Piano volti alla realizzazione delle condizioni strutturali ed infrastrutturali tali da consentire lo sviluppo della logistica e del trasporto delle merci, prevedono una trasformazione del suolo per consentire e promuovere il trasporto intermodale che potrebbe comportare delle possibili interferenze con il quadro di rischio idraulico ed idrogeologico individuato dal Piano di Bacino Stralcio”

C. ASPETTI PERTINENTI DELLO STATO ATTUALE DELL’AMBIENTE E SUA EVOLUZIONE PROBABILE SENZA L’ATTUAZIONE DEL PIANO O DEL PROGRAMMA; CARATTERISTICHE AMBIENTALI, CULTURALI E PAESAGGISTICHE DELLE AREE CHE POTREBBERO ESSERE SIGNIFICATIVAMENTE INTERESSATE; QUALSIASI PROBLEMA AMBIENTALE ESISTENTE, PERTINENTE AL PIANO, 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’ART. 21 DEL DECRETO LEGISLATIVO 18 MAGGIO 2001, N. 228. (LETT. B, C, D ALLEGATO VI).

C1. TERRITORIO INTERESSATO E LOCALIZZAZIONE DELLE AREE INTERESSATE DAL P/P

- C2. DESCRIZIONE SINTETICA DELLE CARATTERISTICHE AMBIENTALI** delle aree interessate dal P/P, anche organizzata per fattori/temi/componenti ambientali:
- caratteristiche peculiari o presenza di aree di particolare rilevanza:
 - ambientale,
 - culturale e paesaggistica,
 - naturalistica (ZPS o SIC, zone Umide, ecc.),
 - territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità
 - criticità/problemi/minacce nell’ambito di riferimento o riguardanti la popolazione interessata
 - stato dell’ambiente (misurabile con indicatori)

C3. DESCRIZIONE DELL’EVOLUZIONE PROBABILE DELLO STATO DELL’AMBIENTE SENZA L’ATTUAZIONE DEL PIANO O DEL PROGRAMMA

ISTRUTTORIA RELATIVA AL PARAGRAFO C

C1.TERRITORIO INTERESSATO E LOCALIZZAZIONE

Il territorio interessato dal PRML è l’intero territorio regionale pugliese.

C2.DESCRIZIONE SINTETICA DELLE CARATTERISTICHE AMBIENTALI

Il contesto territoriale e ambientale di riferimento è analizzato, al capitolo 6 del RA, mediante le seguenti

Regione Puglia

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITA' URBANA

SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

tematiche/componenti ambientali: Qualità dell'Aria, Risorse idriche, Suolo e rischi naturali, Rischio sismico, Natura e biodiversità, Ambiente marino costiero, Paesaggio e beni culturali, Rifiuti, Inquinamento acustico, Energia, Popolazione e salute.

Ad ognuna delle tematiche ambientali analizzate è dedicato un paragrafo specifico nel quale viene descritta la tematica/componente ed il suo stato in Puglia, inoltre la medesima è svolta anche attraverso i indicatori ritenuti significativi che hanno la finalità di evidenziare, in alcuni casi, le criticità/problemi/minacce nell'ambito di della tematica trattata. Di seguito si riporta una sintesi di quanto descritto nel RA:

Qualità dell'aria

In linea generale nel 2019, come già nel 2018, la rete regionale di monitoraggio della qualità dell'aria non ha registrato superamenti dei limiti di legge per nessun inquinante, ad eccezione dell'ozono che tuttavia ha caratteristiche peculiari rispetto alle altre sostanze normate dalla legislazione comunitaria e nazionale, come riportato nella Relazione annuale sulla Qualità dell'Aria in Puglia dell'ARPA Puglia per il 2019." (pg. 300 del RA).

Risorse idriche

"Il territorio regionale ... descritto in relazione ... dei dati e delle informazioni contenute nel...PTA. Nel triennio in corso si assiste a un miglioramento complessivo dello stato ecologico delle acque di transizione pugliesi... La valutazione dello Stato Chimico delle Acque Sotterranee (SCAS) puntuale per il triennio 2016-2018 ha mostrato che 117 stazioni ..sono in stato buono e 146 stazioni ... sono in stato scarso. I parametri critici ...sono stati, ... i cloruri, i nitrati, la conducibilità elettrica ed i solfati. Tali parametri...sono riconducibili a possibili fenomeni di intrusione salina e, per i nitrati, all'impiego di fertilizzanti in agricoltura, spesso compresi nei perimetri delle zone vulnerabili da nitrati... Tra i corpi idrici in stato scarso, si evidenziano prevalentemente situazioni riconducibili a contaminazioni diffuse di tipo agricolo o zootecnico per l'eccesso di nitrati nelle acque sotterranee,... (pg. 325 del RA). Il settore agricolo si contraddistingue come il più grande utilizzatore di acqua. La causa principale del consumo di acqua nel settore agricolo è l'irrigazione... soprattutto nei territori in cui precipitazioni e umidità del suolo non sono sufficienti a garantire il fabbisogno idrico delle colture. (pg. 337 del RA).

Suolo e rischi naturali

... il consumo di suolo negli ultimi anni è aumentato in modo esponenziale; nel territorio pugliese infatti vi sono numerose cave attive ..., non sempre riqualficate in modo soddisfacente al termine dell'attività di escavazione... i suoli pugliesi presentano una vulnerabilità alla desertificazione per una percentuale variabile dal 50 all'84% ... del loro complesso, ... (pg. 338 del RA). La Puglia è una delle regioni italiane che possiede il maggior numero di ettari di Superficie Agricola Utilizzata (SAU), L'attività estrattiva, anche quando regolamentata, genera inoltre altri fenomeni di degrado ambientale legati alla gestione dei rifiuti, alla rumorosità, alla produzione di polveri e al potenziale peggioramento della qualità dell'aria e delle acque.... Le cave pugliesi rappresentano circa il 7,5% delle cave nazionali. La Puglia è la 5° Regione in Italia per numero di cave autorizzate (415 al 2012) In termini di Rischio Idrogeologico, le principali criticità sono legate ai fenomeni di trasporto solido a valle, ... e ai fenomeni di erosione spondale nelle zone di foce... Sulla fascia costiera ... nel tratto terminale del corso d'acqua le criticità maggiori riguardano da un lato l'urbanizzazione legata al turismo balneare e, dall'altro lato, la messa a coltura delle aree di pertinenza fluviale, con conseguenti fenomeni di erosione e alterazione del trasporto solido alla foce.... (pg. 357-362 del RA)

Rischio sismico

Le aree pugliesi esposte al massimo rischio sismico ricadono interamente nel territorio della provincia di Foggia, dove tutti i comuni sono classificati a rischio, seppure con livelli differenti (10 comuni in zona 1 e 54 in zona 2). (pg. 362 del RA)

Siti potenzialmente contaminati

I siti inseriti nell'anagrafe regionale per l'anno 2019 sono 541. ... I siti non contaminati con procedimento concluso sono solo il 34%... I restanti hanno un procedimento di bonifica in corso. ... Le stazioni di servizio per la distribuzione del carburante sono le tipologie censite in maggior numero, seguite dalle ex discariche. ... la distribuzione dei siti per provincia emerge che quasi il 50% di essi si ripartisce maggiormente tra le province di Bari e Foggia, la restante metà si distribuisce nelle altre province con una netta predominanza della provincia di Lecce, a seguire Taranto, Brindisi e BAT. (pg. 363-366 del RA)

Siti contaminati di interesse nazionale

In Puglia sono stati individuati quattro Siti di Interesse Nazionale da bonificare (SIN): Manfredonia, Brindisi, Taranto e Bari-Fibronit. Si tratta di siti che hanno grande rilevanza ambientale sia per le superfici interessate sia per le tipologie di contaminazione presenti...

Natura e Biodiversità

Regione Puglia

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITA' URBANA

SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

La Puglia è tra le regioni più ricche di biodiversità: ... un patrimonio genetico da proteggere contro l'erosione che in questi ultimi decenni sta minacciando gravemente la sopravvivenza delle colture locali. (pg. 369 del RA). Nel 2019, il numero di ZPS in Puglia ammonta a 12. (pg. 380 del RA). Il 13,8% del territorio regionale pugliese è interessato da aree naturali protette ed in particolare è caratterizzato dalla presenza di: • 2 parchi nazionali • 3 aree marine protette • 16 riserve statali • 18 aree protette regionali... Le provincie che presentano la più alta percentuale di territorio soggetta a protezione sono quella di Foggia (51,5%) e di Bari (27,7%). (pg. 381-382 del RA)

Le aree Ramsar in Puglia sono tre: Torre Guaceto (BR)..., Saline di Margherita di Savoia (FG)..., Le Cesine (LE)... La Puglia risulta Le foreste pugliesi sono prevalentemente ... destinati alla produzione di legna da ardere, mentre i boschi pubblici hanno per lo più funzioni conservative, paesaggistiche e ricreative. (pg. 383-384 del RA). La provincia più colpita da incendi boschivi nel 2014 sia in termini di numero di episodi che di superficie è Taranto. (pg. 384 del RA)

Ambiente Marino Costiero

La forte eterogeneità "naturale" del litorale pugliese è ulteriormente complicata dagli aspetti antropici, quali ad esempio la densità della popolazione costiera e le pressioni che ne derivano sia in termini di presenza di abitanti sia di insediamenti industriali (pg. 385 del RA). In Puglia su 67 comuni costieri, 50 vedono, all'interno del proprio territorio di competenza, la presenza di porti o infrastrutture antropiche per un totale di 327,9 Km (~ 27% dell'intera costa)... L'area costiera dove sono concentrate la maggior parte delle opere (56%) è quella tra Manfredonia e Barletta. (pg. 395-396 del RA).

Paesaggio e Beni Culturali

La Puglia presenta una superficie urbanizzata...in termini assoluti ancora relativamente contenuta rispetto ad altre regioni italiane. Conseguentemente, i dati relativi al consumo di suolo evidenziano una progressione crescente e rilevante..., a fronte di un modesto (se non nullo o negativo) incremento demografico. I dati relativi alla presenza di edifici sparsi, insediamenti discontinui e aree produttive di piccole dimensioni si concentrano nel territorio del Salento, dell'Arco Jonico tarantino, e della Puglia centrale ... i modelli insediativi contemporanei, caratterizzati da una proliferazione a bassa densità, riguardano anche il paesaggio extraurbano di ambiti tradizionalmente caratterizzati da insediamenti compatti, quale la Puglia Centrale. Le criticità emerse dall'analisi effettuata riguardano la Puglia centrale, il Tavoliere Salentino e il Salento per l'artificializzazione del paesaggio agrario connessa con le serre; per quanto riguarda gli impianti eolici, sebbene i dati siano parziali, si rileva che il fenomeno non è trascurabile, atteso l'impatto ambientale causato, il carattere permanente dell'installazione e la superficie impegnata (circa l'1,15% della superficie rurale di tutta la regione). (pg. 404 del RA).

Rifiuti

Complessivamente il 2017 ha visto una diminuzione complessiva di circa il 50% della quantità di RU trattati mediante coincenerimento (pg. 410 del RA). A partire dal 2014 la percentuale di rifiuti urbani smaltiti in discarica ha subito una diminuzione consistente che non si è arrestata fino al 2017 (pg. 411 del RA). Il quantitativo di rifiuti speciali gestiti in Puglia nel 2017 è in aumento rispetto al biennio precedente, ma con un calo nella gestione dei rifiuti pericolosi. la Raccolta Differenziata in Puglia è rappresentata da un valore percentuale pari a 47,36%, con un incremento del 5,94 punti, rispetto al 41,42% del 2017 (pg. 415 del RA). (pg. 416 del RA)

Inquinamento Acustico

Con riferimento ai valori percentuali di popolazione esposta alle diverse classi di rumore, non è possibile definire un trend dell'indicatore poiché per ogni area urbana si dispone del dato di un solo anno (relativo alla consegna delle mappe acustiche strategiche prevista per Giugno 2017 dal D.Lgs 194/05). Gli aggiornamenti delle mappe strategiche previsti per il 2022 potranno fornire i dati per il confronto (pg. 418 del RA)

Energia

Nel 2018, la Puglia si conferma prima in Italia per la produzione di energia elettrica da fonte fotovoltaica. La Puglia è la regione con la maggior potenza eolica e fotovoltaica installata; anche gli impianti a biomassa/rifiuti sono cresciuti sia in numero che in potenza... Sostanzialmente si produce più energia per la sovrapposizione di impianti a fonti rinnovabili sul sistema produttivo regionale impostato sul ricorso alle fonti fossili. (pg. 427 del RA). L'industria, tra i diversi settori merceologici, è al primo posto tra i consumi energetici regionali... Il maggior contributo proviene dalla Provincia di Taranto...Seguono nell'ordine i settori terziario, domestico e agricolo... I consumi di energia elettrica nella regione sono pressoché diminuiti nell'ultimo decennio (pg. 427-428 del RA).

Popolazione e salute

Le diverse criticità ambientali presenti nel territorio pugliese hanno portato ad una particolare attenzione ed analisi dello stato di salute della popolazione residente... In ambito regionale sono presenti le seguenti aree a rischio nazionale: • Polo chimico ed energetico di Brindisi (comuni di Brindisi, Torchiarolo San Pietro Vernotico e Carovigno)

Regione Puglia

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITA' URBANA

SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

• *Polo siderurgico di Taranto. La presenza delle aree ad elevato rischio ambientale riconosciute in ottemperanza alla legge n.305 del 1989 presenti nella regione Puglia ha portato all'esigenza di registrare e monitorare la situazione oncologica Pugliese e alla redazione di un Registro Tumori per la Regione Puglia concentrando l'attenzione sugli aspetti ambientali e sanitari.* (pg. 438 del RA).

C3.DESCRIZIONE DELL'EVOLUZIONE PROBABILE DELLO STATO DELL'AMBIENTE SENZA L'ATTUAZIONE DEL PIANO O DEL PROGRAMMA

Al capitolo 8 del RA, sono descritte le possibili dinamiche che potrebbero prodursi senza l'attuazione dei PRML, successivamente trattato nel presente Parere Motivato nella sezione dedicata alla valutazione delle alternative, difatti tale descrizione corrisponde allo scenario (0) nel quale si riassume che *"Lo scenario pertanto è caratterizzato da molteplici criticità sia dal punto di vista ambientale che sociale ed economico. La strategia prevista dal PRML, pur nella presenza dei limiti di definizione, può contribuire al perseguimento dei suddetti obiettivi ed al miglioramento del sistema dei trasporti regionale.* (pg. 447-448 del RA).

(O8) SI OSSERVA che

- **pur essendo molto sviluppato l'esame delle diverse componenti ambientali trattate, non per tutte gli indicatori descrivono in modo preciso le principali criticità/problemi/minacce di riferimento;**
- **le tematiche "Siti potenzialmente contaminati" e "Siti contaminati di interesse nazionale" presenti nel capitolo 6.4 "Rischio Sismico" risultano pertinenti al capitolo 6.3 "Suolo e rischi naturali". Inoltre sarebbe stato appropriato inserire i paragrafi "Natura e Biodiversità" e relativi sotto paragrafi, in un capitolo a sé stante e non nel capitolo 6.4 "Rischio Sismico", essendo "Natura e Biodiversità" una tematica/componente ambientale separata.**

D. OBIETTIVI DI PROTEZIONE AMBIENTALE STABILITI A LIVELLO INTERNAZIONALE, COMUNITARIO O DEGLI STATI MEMBRI, PERTINENTI AL PIANO, E IL MODO IN CUI, DURANTE LA SUA PREPARAZIONE, SI È TENUTO CONTO DI DETTI OBIETTIVI E DI OGNI CONSIDERAZIONE AMBIENTALE. (LETT. E ALLEGATO VI)

D1.ELENCO DEI OBIETTIVI DI PROTEZIONE AMBIENTALE RITENUTI PERTINENTI AL PIANI

D2.RAPPORTO DEL PIANO CON TALI OBIETTIVI DI PROTEZIONE AMBIENTALE

ISTRUTTORIA RELATIVA AL PARAGRAFO D

D1.ELENCO DEI OBIETTIVI DI PROTEZIONE AMBIENTALE RITENUTI PERTINENTI AL PIANO

Il RA al capitolo 5 "Integrazione della componente ambientale nel piano" contiene l'individuazione degli "Obiettivi di sostenibilità ambientali" derivanti dai programmi e strategie internazionali pertinenti al PRML. Al paragrafo 5.1 "Definizione degli obiettivi di sostenibilità ambientale rinvenienti da strategie sovraordinate e dall'analisi del contesto" sono elencati *"...i principali documenti di indirizzo internazionale, comunitario e nazionale che definiscono le strategie di sviluppo sostenibile a vari livelli, con specifico riferimento, laddove possibile, al settore della mobilità. le strategie."* come di seguito riportati:

- *La Strategia dell'Unione Europea per lo Sviluppo Sostenibile;*
- *Il Quadro per il Clima e l'Energia per l'Unione Europea;*
- *Il Libro Bianco sui Trasporti "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei Trasporti – per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" (COM (2011) 144);*
- *La Strategia europea per una mobilità a basse emissioni (COM(2016) 501);*
- *La Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile – Linee guida europee per la redazione dei PUMS;*
- *Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility plan, Second Edition 2019 – Linee guida nazionali per la redazione dei PUMS- D. Lgs. n.397 del 04 Agosto 2017 e D.Lgs. n 396 del 28 Agosto 2019;*

D2.RAPPORTO DEL PIANO CON TALI OBIETTIVI DI PROTEZIONE AMBIENTALE

Nei successivi paragrafi (pag. 284-292, RA) sono state brevemente illustrate le finalità delle strategie internazionali considerate sopra riportate, ed è proposta, a conclusione di ogni descrizione relativa al documento esaminato, una tabella in cui sono declinati i principali obiettivi di protezione ambientale della strategia considerate che si pongono in linea con il PRML, evidenziando i possibili contributi apportati dal medesimo, utili al loro perseguimento. Difatti si evince che: *"Gli interventi previsti dal PRML contribuiscono all'obiettivo previsto di riduzione del 40% delle emissioni di gas a effetto serra, attuando strategie, in particolare tramite interventi volti al potenziamento dell'offerta ferroviaria e miglioramento dei servizi di trasporto pubblico regionale e interregionale, e*

al potenziamento delle connessioni porto-ferro e porto strade, l'adozione di modalità di alimentazione energetica dei sistemi di trasporto a basso impatto ambientale. (pag. 287, RA) Il PRML in particolare, dal punto di vista ambientale, contribuisce con i suoi interventi al riequilibrio del sistema di trasporto delle merci sviluppando il trasporto ferroviario, il potenziamento dell'offerta ferroviaria, l'adozione di modalità di alimentazione energetica dei sistemi di trasporto a basso impatto ambientale. (pag. 288, RA) Il PRML in particolare, dal punto di vista ambientale, contribuisce con i suoi interventi, agli obiettivi principalmente tramite l'adozione di modalità di alimentazione energetica dei sistemi di trasporto a basso impatto ambientale, l'introduzione di misure per incentivare lo sviluppo e la innovazione tecnologica nella portualità italiana, il potenziamento delle connessioni porto-ferro e porto-strade. (pag. 289, RA)."

Come riportato al paragrafo 5.9 "Identificazione degli obiettivi di sostenibilità", nelle predette schede è rappresentato "...il quadro sintetico degli ORSA per ciascuna componente ambientale. Sono individuate tematiche di riferimento a cui sono stati associati gli obiettivi generali, declinati poi in obiettivi specifici." (pag. 293, RA), inoltre gli stessi sono stati "...selezionati in relazione alle opere previste dal Piano, e che derivano dal confronto tra le esigenze di protezione e tutela dell'ambiente territorializzate e specifiche per le diverse aree pugliesi con le strategie generali di protezione dell'ambiente, definite da norme e documenti sovraordinati tra cui Piani Regionali e Nazionali, Convenzioni Europee e Mondiali. Tali obiettivi discendono infatti direttamente dall'analisi congiunta: • delle principali criticità ambientali individuate a cui far fronte e delle situazioni positive da tutelare e valorizzare; • dell'analisi dello Stato dell'ambiente realizzata attraverso ovvero la raccolta e la sintesi di dati e studi riguardanti il territorio Pugliese che costituisce uno strumento d'indagine e di monitoraggio della qualità dell'ambiente e dell'attuazione dello sviluppo sostenibile; • dagli obiettivi di sostenibilità ambientale rivenienti da strategie e norme comunitarie e nazionali (OSA) e dell'eventuale evoluzione di tali Orientamenti Strategici oltre che da quelli regionali, che sono stati descritti con maggior dettaglio all'interno dell'analisi della coerenza esterna" (pag. 293, RA).

OSSERVAZIONI:

(O9) non è evidenziato come, durante la preparazione del piano, si sia tenuto comunque conto degli "obiettivi di protezione ambientale" pertinenti al PRML; inoltre non per tutti i programmi considerati viene esplicitato il contributo apportato dal PRML al raggiungimento degli ORSA.

(DS2) Si rammenta che la Dichiarazione di sintesi di cui all'art. 15 della L.R. 44/2012 e smi, dovrà descrivere, alla luce delle condizioni e delle osservazioni contenute nel presente parere motivato, in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel Piano in oggetto.

E. POSSIBILI IMPATTI 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 IMPATTI SIGNIFICATIVI, COMPRESI QUELLI SECONDARI, CUMULATIVI, SINERGICI, A BREVE, MEDIO E LUNGO TERMINE, PERMANENTI E TEMPORANEI, POSITIVI E NEGATIVI (LETT. F ALLEGATO VI)

E1. DESCRIZIONE DEGLI IMPATTI SIGNIFICATIVI

Breve sintesi degli impatti rilevati

ISTRUTTORIA RELATIVA AL PARAGRAFO E

E1. DESCRIZIONE DEGLI IMPATTI SIGNIFICATIVI

La valutazione degli effetti ambientali del Piano di che trattasi è stata svolta al capitolo 7 del RA. Preliminarmente viene illustrata la metodologia adoperata per l'esame dei possibili impatti producibili dal piano sulle componenti ambientali; come si legge nel RA a pag. 442: "Per effettuare la valutazione degli effetti del Piano si è ritenuto opportuno adottare una metodologia analoga a quella utilizzata nella VAS del pa-prt 2015-2019 poiché la maggior parte degli interventi infrastrutturali previsti dal PRML costituiscono approfondimenti di interventi in tema di merci e logistica previsti nel Piano Attuativo del PRT 2015-2019..." "Tale valutazione mirerà, pertanto, a analizzare la capacità delle azioni di Piano di perseguire (effetti positivi) o di essere in contrasto (effetti negativi) con gli ORSA precedentemente definiti nel capitolo 5."

Come detto quindi, l'analisi, così come condotta, mira a valutare i possibili impatti producibili dall'attuazione delle azioni del piano sulle componenti ambientali considerate (salute umana, fauna, flora, suolo, acqua, clima, paesaggio, beni materiali e sul patrimonio culturale, rifiuti), inoltre, come si evince dal RA, l'a stessa ha tenuto conto anche della natura degli impatti ovvero:

• **IMPATTI DIRETTI** — dipendono in maniera diretta dall'attuazione dell'intervento, possono essere a breve o a

medio-lungo termine, transitori o permanenti.

• **IMPATTI INDIRETTI** — non dipendono direttamente dall'intervento, possono verificarsi lontano nello spazio o nel tempo, ed essere di natura differente dall'impatto diretto che li ha scatenati (es. aumento dell'erosione del suolo a causa della diminuzione della copertura vegetale dovuta alla deforestazione).

• **IMPATTI CUMULATIVI** — si tratta di impatti dello stesso tipo ma derivanti da azioni diverse; si possono ulteriormente classificare in incrementali se l'entità è pari alla somma degli impatti diretti che lo hanno generato, sinergici se è superiore, antagonistici se è inferiore.

• **IMPATTI INTERATTIVI** — si tratta di impatti che possono verificarsi a seguito di interazioni tra due o più impatti, dando luogo a nuovi impatti diversi dai loro precursori.

tenendo anche conto: "...della natura temporanea o permanente dell'impatto e nel capitolo successivo si descriveranno opportuni accorgimenti e/o misure di prevenzione, mitigazione, e compensazione da introdurre in fase di realizzazione delle opere, in grado di ridurre/mitigare/compensare gli effetti negativi previsti."

L'esame degli impatti del PRML, come sopra tratteggiata, viene condotta anche attraverso una matrice qualitativa riepilogativa presente nel RA, che, attraverso la metodologia descritta al paragrafo 7.2 del RA, evidenzia:

- Gli interventi che potrebbero avere effetti ambientalmente positivi;

- Gli interventi proposti che potrebbero avere effetti ambientalmente negativi che potrebbero essere riorientati attraverso l'integrazione di criteri di sostenibilità ambientali;

- Gli effetti ambientali possono essere valutati positivamente o negativamente in quanto legati alla modalità con cui si attuano gli interventi e/o alla loro localizzazione. Necessaria una efficace integrazione di criteri di sostenibilità ambientale per assicurare la riduzione dei possibili effetti negativi non precisamente quantificabili alla scala di Piano ma rilevanti alla scala dell'intervento;

- Effetti non valutati per le ricadute ambientali ritenute limitate.

"...i cui risultati sono stati riportati ... all'Allegato 1 e 1a, "Tabella Valutazione ambientale Interventi previsti dal PRML"-e "Tabella Valutazione ambientale Interventi previsti dal PRML- riassuntiva", e per gli Interventi di tipo immateriale,..."Tabella Valutazione ambientale Interventi Immateriali previsti dal PRML"; e "Tabella Valutazione ambientale Interventi Immateriali previsti dal PRML- riassuntiva", è stata arricchita dal campo denominato "Note di valutazione" che contiene informazioni aggiuntive sulle caratteristiche degli interventi previsti, l'esplicitazione della logica sottesa ai giudizi forniti in formato grafico e, laddove ritenuto necessario, un maggiore dettaglio sulla tipologia di effetto ambientale."

Quindi, come sopra riportato, ai fini dell'esame degli effetti di Piano, sono state prodotte due tabelle per ciascuna tipologia di interventi (materiali ed immateriali), una relativa agli impatti sui singoli ORSA di ciascuna componente ambientale (Allegati 1 - 2 del RA), ed una riassuntiva relativa agli impatti sulle sole componenti ambientali (Allegati 1a - 2a del RA).

Al termine del paragrafo 7.1 sono illustrati gli esiti della valutazione matriciale, evidenziandone gli effetti negativi/positivi più significativi prodotti dagli interventi (materiali e immateriali) previsto PRML su alcune componenti ambientali come ad esempio:

Rifiuti: "la componente ambientale che subisce i maggiori effetti negativi è quella dei "Rifiuti"; infatti, quasi la totalità degli interventi che coinvolgono le infrastrutture delle diverse modalità di trasporto, ferroviario, stradale, aereo e marittimo, potenzialmente prevedono la produzione di rifiuti in fase di cantiere; ad esempio le operazioni di scavo e demolizione di un manto stradale o gli interventi di armamento ferroviario, prevedono la produzione di materiale da smaltire o, qualora l'intervento lo preveda, la dismissione di apparati tecnologici producendo in tal modo un impatto rilevante ma reversibile e determinare entità ed estensione nello spazio degli effetti."

Inquinamento acustico: "...risente di effetti ambientali che possono essere valutati positivamente o negativamente perché legati alla modalità di esecuzione degli interventi soprattutto quelli relativi alle fasi di cantiere più rumorose per cui è bene calcolare e controllare i livelli acustici prodotti."

Ambiente Marino Costiero: "Gli interventi legati al trasporto marittimo prevedono lavori di manutenzione e riqualificazione delle infrastrutture portuali che potrebbero avere effetti ambientalmente negativi sulla componente "Ambiente Marino Costiero" indotti da un accrescimento del traffico marittimo che potrebbe causare un aumento degli inquinanti in mare e rischi significativi per gli ecosistemi derivanti anche dalle operazioni legate alla riqualificazione e al potenziamento delle infrastrutture portuali o alle operazioni di dragaggio o approfondimento dei fondali."

Mobilità e Salute Pubblica : "Gli interventi proposti dal Piano Regionale della Logistica e delle merci potrebbero avere effetti ambientalmente positivi sulla componente "Mobilità" in quanto rispondono in maniera ecosostenibile alle esigenze di mobilità di persone e merci espresse dal territorio regionale, garantendo uno sviluppo sinergico e

integrato con le risorse ambientali e assicurando una migliore qualità della vita e conseguentemente con la tutela della "Salute Pubblica". "L'efficientamento del sistema di trasporto realizzato attraverso l'attuazione degli interventi immateriali e materiali persegue gli obiettivi prioritari per la riduzione delle emissioni di gas serra il miglioramento dell'efficienza energetica dei veicoli mediante l'uso di carburanti e sistemi di alimentazione sostenibili e l'ottimizzazione delle prestazioni delle catene logistiche multimodali, incrementando l'uso di modi di trasporto più efficienti sotto il profilo energetico."

Aria: *"La componente aria subirà impatti prevalentemente positivi in quanto l'efficientamento del trasporto garantirà lo sviluppo dei flussi individuando corridoi preferenziali e promuovendo l'utilizzo di tecniche sostenibili che non incoraggino l'uso di mezzi di trasporto che causano emissioni inquinanti, trasferendo su ferro o mare il trasporto legato alle lunghe percorrenze su infrastruttura stradale."*

OSSERVAZIONI:

(O10) l'analisi degli impatti, seppur dettagliata anche attraverso le matrici ambientali, non si presenta del tutto puntuale. Difatti nelle matrici ambientali (Allegato A-A1) si evidenziano impatti negativi significativi su alcune componenti ambientali quali "suolo (consumo di suolo), biodiversità, patrimonio culturale" derivanti dall'attuazione dagli interventi previsti dal PRML legati prioritariamente alla realizzazione di infrastrutture, i quali, non sono stati tenuti in debito conto negli esiti conclusivi della valutazione riportati al paragrafo 7.1. A titolo di esempio si segnala l'intervento n. 75 "Collegamento SS7 - Aeroporto Grottaglie. Realizzazione, ammodernamento e manutenzione rete viaria con sezione tipo C2 P.P.P. - REGIONE PUGLIA" oppure l'intervento n. 104 "Raddoppio Bari - S. Andrea Bitetto RFI" ed anche l'intervento n. 119 "Tronco Bari-Mola di Bari. Variante nel tratto compreso tra Bari e Mola con adozione della sezione stradale B (D.M. 5/11/2001) ANAS" e l'intervento n. 122 "Nuovo raccordo ferroviario tra la zona retroportuale di Brindisi e il nuovo parco merci di Tutturano – Brindisi Fase I COMUNE DI BRINDISI";

(O11) non sono state esaminate/evidenziate le caratteristiche degli effetti prodotti, ovvero se i medesimi sono di tipo diretti o indiretti, secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei;

(O12) l'analisi svolta non ha declinato in modo esaustivo gli impatti derivanti dalla fase di esercizio/gestione dagli interventi previsti dal Piano;

(O13) le risultanze dell'analisi presenti a pag. 445-446 del RA, come già evidenziato, non restituiscono un quadro completo degli effetti prodotti, in particolare non sono evidenziati con efficacia tutti i possibili impatti positivi/negativi su tutte le componenti ambientali considerate. Non risulta, ad esempio, avere il giusto rilievo la descrizione dei possibili effetti legati al consumo di suolo derivante dai sopraindicati interventi, atteso che tale tema è divenuta ormai prioritario e centrale nelle strategie ambientali nazionali ed internazionali, che riconoscono al "suolo" funzioni fondamentali per la tutela dell'ambiente in generale e la riduzione dei gas climalteranti.

F. MISURE PREVISTE PER IMPEDIRE, RIDURRE E COMPENSARE NEL MODO PIÙ COMPLETO POSSIBILE GLI EVENTUALI IMPATTI NEGATIVI SIGNIFICATIVI SULL'AMBIENTE DELL'ATTUAZIONE DEL PIANO (LETT. F ALLEGATO VI)

F1. DESCRIZIONE DELLE MISURE PREVISTE

Breve sintesi

ISTRUTTORIA RELATIVA AL PARAGRAFO F

F1.DESCRIZIONE DELLE MISURE PREVISTE

Il RA al cap. 9 "Misure, criteri ed indirizzi per la mitigazione degli effetti attesi" definisce una serie di "...criteri di sostenibilità, suddivisi per tematiche ambientali e in larga parte riferibili ad azioni di mitigazione degli impatti o potenziamento degli effetti positivi degli interventi previsti dal Piano, come evidenziati all'interno della Matrice degli effetti." Detti criteri sono stati schematizzati ed elencati nelle tabelle riepilogative riportate da pag. 452 a pag. 460 del RA. Per ogni tematica ambientale considerata (Aria, Acque, Ambiente marino costiero, Biodiversità, Energia, Gestione Ambientale, Paesaggio e Beni culturali, Rifiuti, Suolo, Clima, Rumore, Edilizia sostenibile), come detto, sono indicati una serie di "criteri ambientali" generali, ad ognuno dei quali viene assegnato un codice alfanumerico. "I criteri individuati possono essere applicati in maniera generale a tutti gli interventi proposti dal Piano, anche su gli interventi che potrebbero avere effetti ambientalmente positivi, in quanto l'integrazione di criteri di sostenibilità ambientale assicurerebbe un maggior vantaggio ambientale sulle diverse componenti." "L'analisi di mitigazione degli impatti prevede l'attribuzione a ciascun intervento previsto dal Piano che potrebbe produrre effetti ambientalmente negativi, dei criteri di sostenibilità ambientale individuati attraverso i quali tali

interventi potrebbero essere riorientati.

I criteri individuati, delineati mediante i principi suesposti, sono stati adoperati per la costruzione di matrici delle "azioni mitigative" proposte dal Piano e presenti nell' Allegato 4 del RA "Tabella delle azioni mitigative".

Come rappresentato nel RA, la matrice proposta, che associa ad ognuno dei 124 interventi materiali previsti dal PRML l'azione di mitigazione, è tesa a far recepire in maniera più efficace le azioni mitigative individuate, in sede di attuazione del Piano.

OSSERVAZIONI:

(O14) le misure di mitigazione proposte si presentano come indicazioni di carattere generale, e, spesso riguardano le fasi successive di realizzazione degli interventi previsti dal Piano, pertanto, allo stato, non è possibile stabilire se le stesse siano sufficientemente adeguate per mitigare gli effetti negativi previsti;

(O15) le misure proposte, riportate nella tabella delle azioni di mitigazione (Allegato 4), non si appaiono del tutto puntuali; infatti per alcuni interventi non sono stati applicati tutti i possibili "criteri" di mitigazione attinenti derivabili dalla natura dell'intervento, ad esempio:

- all'intervento 4 "Ristrutturazione ed ampliamento Terminal Traghetti e Crociere ADSP A.M. - PORTO DI BARI" risulta applicata un'unica azione di mitigazione da osservare ovvero il criterio "E01" legato alla componente "energia" senza tener conto di altri possibili criteri di mitigazione associabili ad altre componenti ambientali quali ad esempio "aria (AR1), acqua (AC02-AC03), rifiuti (RIF04)", attuabili per probabili effetti producibili nelle fasi di cantierizzazioni;
- all'intervento 52 "Costruzione palazzina per controlli, uffici e servizi ADSP A.M. - PORTO DI MONOPOLI" sarebbe stato opportuno applicare anche il criterio "AR1" associato alla componente aria; il criterio "R2" connesso all'inquinamento acustico e il criterio "E01" collegato alla componente "energia", da adottare in fase di progettazione e realizzazione dell'intervento, e comunque il criterio ES01 "Edilizia sostenibile" applicabile per la tipologia d'intervento;
- all'intervento 112 "Caserta - Foggia: raddoppio Orsara - Cervaro ed ulteriori potenziamenti (progetto di completamento) RFI", non sono stati applicati quali possibili criteri di mitigazione quelli relativi alla componente aria "AR1", inquinamento acustico "R1-R2", Biodiversità "B01-B02" Energia "E01";
- all'intervento n.10 "Lavori di adeguamento della Stazione Marittima Passeggeri ADSP A.M. - PORTO DI BARI." non risulta applicata nessun azione di mitigazione nonostante nelle note della matrice ambientale degli impatti viene rilevato che "L'intervento di riqualificazione ha effetti positivi l'efficienza del sistema portuale, necessita una gestione attenta in fase di cantiere in merito alla produzione di rifiuti e consumi energetici ed emissioni acustiche, ma anche possibili effetti negativi in fase di esercizio per la componente emissione acustiche visto l'incremento dei passeggeri. per cui è altamente auspicabile l'adozione di criteri di edilizia sostenibile e di criteri di sostenibilità per le componenti ambientali interessate. Una ristrutturazione degli spazi determina una maggiore efficienza e qualità dei servizi portuali per i passeggeri".

(O16) non è chiara la cogenza, le responsabilità e la modalità di attuazione dei criteri di mitigazione indicati nell'Allegato 4 al RA.

G. SINTESI DELLE RAGIONI DELLA SCELTA DELLE ALTERNATIVE INDIVIDUATE E UNA DESCRIZIONE DI COME È STATA EFFETTUATA LA VALUTAZIONE, NONCHÉ LE EVENTUALI DIFFICOLTÀ INCONTRATE (AD ESEMPIO CARENZE TECNICHE O DIFFICOLTÀ DERIVANTI DALLA NOVITÀ DEI PROBLEMI E DELLE TECNICHE PER RISOLVERLI) NELLA RACCOLTA DELLE INFORMAZIONI RICHIESTE (LETT. H ALLEGATO VI)

G1.ELENCO DELLE ALTERNATIVE INDIVIDUATE

G2. DESCRIZIONE DI COME È STATA EFFETTUATA LA VALUTAZIONE, NONCHÉ LE EVENTUALI DIFFICOLTÀ INCONTRATE (AD ESEMPIO CARENZE TECNICHE O DIFFICOLTÀ DERIVANTI DALLA NOVITÀ DEI PROBLEMI E DELLE TECNICHE PER RISOLVERLI) NELLA RACCOLTA DELLE INFORMAZIONI RICHIESTE

G3.SINTESI DELLE RAGIONI/MOTIVAZIONI PER CUI SI È SCELTA LA CONFIGURAZIONE FINALE DI P/P

ISTRUTTORIA RELATIVA AL PARAGRAFO G

G1.ELENCO DELLE ALTERNATIVE INDIVIDUATE

Al paragrafo 8.2 "Analisi delle alternative" sono tratteggiati 3 scenari:

- *"Una prima alternativa" corrisponde allo scenario nel quale non viene attuato il PRML questo risulta essere lo scenario peggiore nel quale non sono portati a conclusione gli interventi in corso o si concluderanno in un tempo maggiore di quello previsto. In questo scenario, l'assenza degli effetti degli interventi, comporterà un*

ragionevole peggioramento delle componenti ambientali.”

- *“Una seconda alternativa” riguarda lo scenario per il quale sono attuati gli interventi definiti come prioritari la conclusione degli interventi in corso. Tali interventi sono definiti prioritari per favorire il sistema della logistica pugliese, in una visione di sistema e suddiviso tra azioni immediate ed azioni a medio/lungo termine, e prevedono...”*
 - INTERVENTI DI INFRASTRUTTURAZIONE LOGISTICA/PORTUALE
 - INTERVENTI FERROVIARI: ULTIMO MIGLIO/ADEGUAMENTI TRATTE STRADALI
 - INTERVENTI DI DRAGAGGIO FONDALI PORTUALI (AdSP)
 - INTERVENTI DI INFRASTRUTTURAZIONE PORTUALE
 - INTERVENTI DI “SISTEMI INTELLIGENTI”
 - INTERVENTI/AZIONI PRIORITARI “A MEDIO/LUNGO TERMINE”
- *“Lo scenario di Piano” costituisce un ideale ulteriore avanzamento della freccia della sostenibilità, nel quale le azioni e gli interventi del Piano sono completamente attuati, con un duplice effetto di miglioramento, sia sull’assetto dei trasporti e della mobilità che sullo stato dell’ambiente. Lo scenario considerato, che è quello migliore, prevede nel complesso il miglioramento generale delle componenti ambientali.”*

G2. DESCRIZIONE DI COME È STATA EFFETTUATA LA VALUTAZIONE, NONCHÉ LE EVENTUALI DIFFICOLTÀ INCONTRATE (AD ESEMPIO CARENZE TECNICHE O DIFFICOLTÀ DERIVANTI DALLA NOVITÀ DEI PROBLEMI E DELLE TECNICHE PER RISOLVERLI) NELLA RACCOLTA DELLE INFORMAZIONI RICHIESTE

L’analisi delle alternative è svolta al paragrafo 8 del RA (pag. 447 e succ.). Preliminarmente viene rappresentata la metodologia utilizzata per la valutazione: *“La scelta dell’insieme delle azioni e degli interventi del PRML non deriva da un processo esplicito e formalizzato di valutazione e comparazione tra possibili combinazioni alternative di singole azioni e interventi, pertanto la definizione delle alternative ha visto l’analisi di diversi scenari di riferimento, che hanno tenuto conto le diverse tempistiche di attuazione degli interventi in relazione alla priorità di esecuzione. Per ogni scenario sono state valutate le risposte delle diverse componenti ambientali, tenendo conto dell’attuazione dei diversi piani e programmi in vigore e della tendenza dell’evoluzione della qualità delle componenti ambientali considerate..”*

G3. SINTESI DELLE RAGIONI/MOTIVAZIONI PER CUI SI È SCELTA LA CONFIGURAZIONE FINALE DI P/P

L’esame delle possibili alternative, come sopra descritta, è svolta attraverso l’evoluzione del Piano a partire dalla prima alternativa la quale tratteggia uno scenario su larga scala attraverso la definizione dei possibili effetti negativi discendenti dalla mancata attuazione del Piano stesso, che in sostanza corrisponderebbe alla cosiddetta “alternativa 0”. La seconda ipotesi proposta si presenta come una condizione intermedia tra l’alternativa “0” soprarichiamata e l’attuazione di interventi considerati primari del Piano; infatti questa alternativa descrive, in maniera abbastanza generale, possibili effetti negativi/positivi scaturenti dall’attuazione degli *“interventi considerati primari in corso da portare a conclusione”*. L’ultima alternativa tratteggiata sinteticamente gli effetti positivi derivanti dall’attuazione delle azioni del Piano *“L’implementazione delle azioni e degli interventi previsti dal piano volti al potenziamento delle infrastrutture, dell’intermodalità ed al rilancio del trasporto ferroviario, e che costituiscono le linee strategiche della politica infrastrutturale, permettono un sostanziale sviluppo della competitività del sistema “Puglia” sia dal punto di vista economico ma anche sociale, promuovendo la crescita e l’insediamento di imprese logistiche che, oltre a razionalizzare il trasporto, promuovano attività di flusso al servizio della competitività.”* (pag. 451, RA) evidenziandone alcuni aspetti positivi su talune componenti ambientali.

OSSERVAZIONI:

(O17) l’esame delle alternative, pur avendo esposto sinteticamente le ragioni che hanno guidato la scelta degli scenari , è stata effettuata in modo qualitativo e generale. A tal riguardo si evidenzia che sarebbe stato opportuno sviluppare altresì uno scenario fondato su scelte progettuali alternative a quelle previste dal Piano stesso, ad esempio di tipo localizzativo/riassetto degli interventi o delle aree di interscambio. Inoltre sarebbe stato utile svolgere approfondimenti fondati anche su un’analisi matriciale degli impatti delle diverse alternative considerate, al fine di verificare effettivamente quella/e con minori impatti ambientali, più coerenti ai criteri di sostenibilità e agli obiettivi del Piano stesso;

(DS3) Si rammenta infine che la Dichiarazione di sintesi di cui all’art. 15 della L.R. 44/2012 e smi, dovrà illustrare, alla luce delle condizioni e osservazioni contenute nel presente parere motivato, le ragioni per le quali sono state effettuate le scelte di Piano, in considerazione delle alternative possibili che erano state individuate.

H. DESCRIZIONE DELLE MISURE PREVISTE IN MERITO AL MONITORAGGIO E CONTROLLO DEGLI IMPATTI AMBIENTALI SIGNIFICATIVI

| |
|---|
| DERIVANTI DALL'ATTUAZIONE DEL VARIANTE PROPOSTA DEFINENDO, IN PARTICOLARE, LE MODALITÀ DI RACCOLTA DEI DATI E DI ELABORAZIONE DEGLI INDICATORI NECESSARI ALLA VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI, LA PERIODICITÀ DELLA PRODUZIONE DI UN RAPPORTO ILLUSTRANTE I RISULTATI DELLA VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI E LE MISURE CORRETTIVE DA ADOTTARE; (LETT. I ALLEGATO VI) |
| <p>H1. DESCRIZIONE DEL PIANO DI MONITORAGGIO: Breve sintesi</p> |
| <p>ISTRUTTORIA RELATIVA AL PARAGRAFO H H1. DESCRIZIONE DEL PIANO DI MONITORAGGIO</p> <p>Il RA (pag. 118) comprende il capitolo 10 "Piano di Monitoraggio". Al paragrafo 10.1 sono illustrate, in via generale, le "finalità" del monitoraggio del Piano così come previsto dal D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. "...Il monitoraggio per la VAS di un Piano quindi deve assicurare 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.", inoltre viene descritto la struttura del Piano di monitoraggio stesso.</p> <p>Come si evince nel RA il paragrafo 10.2 pag.463, è dedicato all'illustrazione della selezione degli indicatori prescelti "La scelta degli indicatori ha tenuto conto che il PRML è un piano attuativo del PRT e che gli interventi rispondono prevalentemente agli obiettivi di sostenibilità in parte già individuati con la VAS del PRT. Si prevede di utilizzare lo stesso set di indicatori definito nel Rapporto Ambientale della VAS dell'Aggiornamento PRT 2015-2019 e Piano Triennale dei Servizi, correlati agli obiettivi specifici derivanti dalle diverse strategie di pianificazione considerate, e agli obiettivi generali di sostenibilità per componente ambientale ma opportunamente calibrato. La scelta si basa sulla volontà di dare continuità al monitoraggio già intrapreso, e poter ottenere un set di dati utili, uniformi e rappresentativi nel periodo di attuazione che possano rafforzare e consolidare nel tempo il processo di valutazione."</p> <p>Inoltre, nel medesimo paragrafo, sono presenti le informazioni relative alle autorità preposte ai rilievi/misurazioni e la periodicità degli stessi "In continuità con il piano di monitoraggio previsto nel Rapporto Ambientale della VAS dell'Aggiornamento PRT 2015-2019 e Piano Triennale dei Servizi, la competenza del popolamento degli indicatori avviene tramite attività di reporting periodici con cadenza annuale, e risulta in capo al regionale Servizio Pianificazione e Programmazione delle Infrastrutture per la Mobilità, anche attraverso il supporto delle Agenzie Regionali costituite.". A seguire, a pag. 465 e 466 si ritrova la tabella "Indicatori monitoraggio per obiettivi di sostenibilità". Per ogni componente ambientale vengono riportati gli "Obiettivi generali" gli "Obiettivi specifici" le "unità di misura" ed infine colonna conclusiva della tabella è riportato il "codice del criterio ambientale di riferimento" definito nel capitolo dedicato alle misure di mitigazione. Oltre al monitoraggio, volto alla verifica del raggiungimento degli obiettivi di Piano, da pag. 467 a pag. 469 del RA, è presente, sempre in forma tabellare, "...un set di indicatori relativi all'attuazione del PRML considerando anche in questo caso lo stesso set di indicatori definito nel Rapporto Ambientale della VAS dell'Aggiornamento PRT 2015-2019 e Piano Triennale dei Servizi ma opportunamente calibrato in relazione agli obiettivi e alle azioni del PRML. ". In particolare la tabella "Piano di monitoraggio: indicatori attuazione del piano" è suddivisa in quattro colonne nella prima sono riportati gli "indirizzi strategici" del PRML, nella seconda sono indicate le azioni ad esse correlate, mentre nella terza colonna sono riportati gli indicatori utili al monitoraggio monitoraggio, mentre l'ultima colonna è dedicata alle unità di misura degli indicatori.</p> <p>OSSERVAZIONI:</p> <p>(O18) non sono espressi i target di riferimento per la verifica dello stato del contesto ambientale di riferimento, anche al fine di comprendere l'efficace perseguimento degli obiettivi di sostenibilità e di attuazione del Piano;</p> <p>(O19) non sono espresse le eventuali e necessarie azioni da intraprendere (cd. misure correttive/meccanismi di riorientamento), nel caso si verificano scostamenti rispetto ai target prefissati, esplicitando anche quali sono "gli enti preposti" ad "analizzare i dati e mettere in atto meccanismi di retroazione per riorientare il Piano qualora si dovessero verificare incongruenze rispetto agli obiettivi stabiliti o effetti negativi sull'ambiente".</p> |
| <p>I. SINTESI NON TECNICA DELLE INFORMAZIONI DI CUI ALLE LETTERE PRECEDENTI (LETT. J ALLEGATO VI)</p> |
| <p>ISTRUTTORIA RELATIVA AL PARAGRAFO I</p> <p>Il Rapporto Ambientale è corredato della Sintesi non Tecnica.</p> <p>I contenuti della sintesi non tecnica riprendono quelli del RA, pertanto, sono presenti le stesse criticità rilevate per il RA nelle osservazioni precedenti.</p> |

J. VALUTAZIONE D'INCIDENZA

OGGETTO: VAS-1752-VAL L.R. 44/2012 e ss.mm.ii.-Valutazione Ambientale Strategica, comprensiva di Valutazione d'Incidenza. Piano Regionale delle Merci e della Logistica (art. 2, comma 3, della L.R. n. 16 del 23 giugno 2008) Valutazione di Incidenza Ambientale - Parere.

riferimento al procedimento di cui all'oggetto, la presente nota è da intendersi come contributo endo-procedimentale al parere di VAS e, a tal fine si rappresenta quanto segue.

Il Piano Regionale delle Merci e della Logistica, tenuta in considerazione la situazione attuale della portualità e della logistica marittima, nonché le analisi prospettiche di evoluzione, si pone il raggiungimento di obiettivi strategici e propone altrettante azioni, la cui attuazione deve avvenire attraverso atti normativi e/o amministrativi coerenti con le linee guida fornite dal Piano Nazionale Strategico della Portualità e della Logistica (PSNPL).

Gli indirizzi strategici del PRML sono individuati:

- Rafforzare le connessioni dei nodi secondari e terziari delle "aree interne" e di quelle dove sono localizzati significativi distretti di produzione agricola e agroindustriale con i principali assi viari e ferroviari;
- Promuovere lo sviluppo del trasporto combinato strada-mare, incluse le autostrade del mare e ferro-mare;
- Potenziare infrastrutture e attrezzature portuali e interportuali di interesse regionale;
- Aumentare la competitività del sistema portuale e interportuale;
- Accrescere l'utilizzo della rete ferroviaria per la mobilità delle merci attraverso il completamento dell'interoperabilità delle cinque ferrovie regionali, adeguando il materiale rotabile e l'infrastruttura ai migliori standard tecnici;
- Sviluppare e migliorare i sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente;
- Valorizzare le potenzialità degli scali aerei cargo di Bari, Brindisi e di quello intercontinentale di Grottaglie per il trasporto di merci ad elevato valore unitario e/o alta deperibilità;
- Istituire le Zone Economiche Speciali (ZES).

Il PRT regionale si propone i seguenti obiettivi specifici:

- realizzare le condizioni strutturali materiali e immateriali per affermare il ruolo di piattaforma logistica multimodale della Puglia nel Mezzogiorno e, più in generale, nello spazio euromediterraneo;
- realizzare le condizioni strutturali materiali e immateriali per lo sviluppo della logistica e dell'intermodalità nel trasporto merci da parte delle imprese del sistema produttivo pugliese;
- promuovere forme ambientalmente e socialmente sostenibili del trasporto delle merci nell'ambito dei sistemi urbani;
- migliorare i livelli di sicurezza del trasporto delle merci in ambito regionale;
- accrescere la competitività, la specializzazione e la complementarietà del sistema portuale regionale;
- garantire un'efficiente interconnessione tra le reti di rango sovregionale e quella regionale;
- migliorare l'accessibilità interna alla regione a supporto della coesione territoriale e dell'inclusione sociale, dello sviluppo locale e della valorizzazione di ambiti a valenza strategica;
- potenziare e integrare l'offerta di collegamenti sovregionali di trasporto passeggeri a supporto della competitività del sistema economico pugliese;
- riconoscere al trasporto aereo un ruolo strategico per i collegamenti di lungo raggio;
- riconoscere alla modalità ferroviaria il ruolo di sistema portante della rete regionale di trasporto pubblico locale;
- contribuire a mantenere e potenziare il ruolo della ferrovia nei collegamenti di lunga percorrenza, in previsione dei futuri sviluppi del sistema alta capacità/alta velocità;
- indirizzare la riorganizzazione del TPRL su gomma in forma complementare e integrata rispetto ai servizi ferroviari;
- promuovere forme di mobilità sostenibile nei centri urbani e nei sistemi territoriali rilevanti e per la

Regione Puglia

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITA' URBANA

SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

valorizzazione di ambiti a valenza ambientale strategica a livello regionale;

- promuovere la piena accessibilità alle reti e ai servizi di trasporto da parte di tutte le categorie di utenti attraverso la progressiva eliminazione delle barriere architettoniche e sensoriali rispetto a infrastrutture fisiche e informazioni;
- massimizzare l'efficienza gestionale dei servizi di trasporto su ferro creando le condizioni per la progressiva riconversione dei servizi automobilistici sostitutivi di servizi ferroviari;
- contribuire a realizzare le condizioni strutturali materiali e immateriali per il libero accesso e la circolazione sulla rete ferroviaria regionale finalizzati alla piena valorizzazione del patrimonio infrastrutturale, alla massimizzazione della capacità ferroviaria e dei benefici derivanti da tutti gli investimenti settoriali.

Il PRML intende perseguire la strategia delineata con la DGR 1611/2017 attraverso un insieme coordinato di interventi infrastrutturali e immateriali. Gli interventi sono suddivisi in "pianificati", "programmati e "in corso" intendendo per: "pianificati" quelli previsti nei documenti di programmazione ma non finanziati; "programmati" quelli finanziati, anche parzialmente, ma non ancora avviati; "in corso" quelli con finanziamento completamente disponibile e lavori in fase di realizzazione.

Nelle tabelle riportate nel R.A. da pag. 10 a pag. 15 sono elencati gli interventi infrastrutturali previsti dal piano, con la suddivisione sopra riportata.

Al cap. 9 del R.A. sono stati individuati dei criteri di sostenibilità ambientale da applicare alle varie componenti ambientali interessate dagli interventi previsti nel PRML.

In particolare per quanto riguarda Rete Natura 2000, sono da prendere in considerazione i seguenti criteri così descritti da contestualizzare in base al tipo di intervento:

| | Codice | Criterio ambientale generale |
|---------------|--------|--|
| BIODIVERSITA' | B01 | Prevedere l'inserimento di aree verdi, anche attrezzate, anche per la mitigazione dell'impatto visivo delle strutture edilizie e delle infrastrutture. |
| | B02 | Prevedere infrastrutture che presentino, oltre a misure di mitigazione e compensazione degli impatti derivanti dalla realizzazione delle opere, ulteriori misure atte a riqualificare paesaggisticamente le aree interessate (a titolo esemplificativo, formazione di spazi a vegetazione arborea ed arbustiva, per spessori variabili, in forma discontinua ed irregolare lungo i tracciati, al fine di dissolvere l'effetto di linearità prodotto dall'infrastruttura sul paesaggio e di costituire funzione di corridoio ecologico per gli habitat presenti). |
| | B03 | Prevedere l'inserimento di aree verdi, anche attrezzate, anche per la mitigazione dell'impatto visivo delle strutture edilizie e delle infrastrutture. |

Nell'ambito della definizione delle singole azioni il Piano con il R.A. ha individuato a carattere generale le azioni che potenzialmente potrebbero avere impatti su Rete Natura 2000 e sul mantenimento del buono stato di conservazione di habitat e specie.

Pertanto si prende atto che la Valutazione di Incidenza Ambientale è stata svolta rispetto alle categorie di intervento ammissibili nell'ambito delle singole azioni come riassunto nella tabella riportata da pag. 259 del

Regione Puglia

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITA' URBANA

SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

R.A..

Gli interventi del Piano che potenzialmente interferiscono direttamente con aree appartenenti alla Rete Natura 2000 sono pari a 14 e sono rappresentate prevalentemente da infrastrutture ferroviarie (10 interventi) e stradali (4).

Inoltre sono presenti interventi delle Autorità portuali che direttamente o indirettamente possono impattare con i siti della Rete Natura 2000 a mare.

Nella tabella riportata di seguito sono elencati gli interventi previsti dal piano con le potenziali incidenze sui siti della Rete Natura 2000 interessati.

- **A** - Cambiamenti che potrebbero verificarsi nelle aree SIC/ZPS in seguito all'attuazione del piano
 - **CC** cambiamenti climatici
 - **RH** riduzione dell'area dell'habitat
 - **FH** frammentazione del habitat
 - **PS** perturbazione di specie fondamentali
 - **RS** riduzione nella densità della specie
 - **VI** variazioni negli indicatori del valore di conservazione
 - **0** nessun cambiamento
 - **+** possibili cambiamenti positivi
 - **++** cambiamenti positivi
- **B** - Probabile impatto sui siti Natura 2000 complessivamente in termini di:
 - **S** interferenze con le relazioni principali che determinano la struttura del sito
 - **F** interferenze con le relazioni principali che determinano la funzione del sito
 - **0** nessun impatto
 - **+** possibili impatti positivi
 - **++** impatti positivi
- **C** - Eventuale significatività dell'incidenza sul sito, identificati in base agli effetti individuati in termini di:
 - **C** cambiamenti negli elementi principali del sito
 - **P** perdita
 - **F** frammentazione
 - **D** distruzione
 - **A** perturbazione
 - **0** nessuna incidenza
 - **+** possibile incidenza positiva
 - **++** incidenza positiva

realizzarsi (strade, ferrovie, bacini portuali, sono da ritenersi potenzialmente impattanti con gli obiettivi di conservazione e la coerenza della Rete Natura 2000, e pertanto, nelle definizioni progettuali di dettaglio siano sottoposti a Valutazione di Incidenza Ambientale;

- nella redazione degli interventi progettuali di dettaglio siano rispettate le misure di conservazione e le norme tecniche di attuazione relative alle ZSC dotate di Piano di Gestione sito-specifico, nonché delle misure di conservazione contenute nei R.R. 28/2008, 6/2016 e 12/2017.

K. CONCLUSIONI DEL PARERE

PRESCRIZIONI

Affinché la procedura di VAS possa essere effettivamente efficace e quindi contribuire a garantire il più elevato livello possibile di protezione dell'ambiente e di promozione dello sviluppo sostenibile, è necessario considerare puntualmente le osservazioni sopra riportate dandone evidenza nella Dichiarazione di Sintesi, ex art. 13 della L.R. 44/2012 e ss.mm.ii.

Pertanto, alla luce degli approfondimenti e delle considerazioni di cui al presente provvedimento, si dovrà, prima dell'approvazione del Piano in oggetto, effettuare le seguenti modifiche/integrazioni alla Valutazione:

- A. recepire le prescrizioni della Valutazione d'Incidenza, come riportate nello specifico paragrafo dedicato (J);
- B. rivedere/completare le informazioni riportate secondo le indicazioni indicate ai punti (O1) (O2);
- C. aggiornare l'analisi di coerenza interna tenuto conto dei punti (O3) completando le informazioni relative ai contenuti del PRML secondo quanto osservato al punto (O5), esplicitare in modo efficace gli esiti delle coerenze.
- D. approfondire l'esame e il rapporto del Piano in oggetto con altri piani/programmi, secondo le indicazioni riportate ai punti (O6) (O7);
- E. aggiornare l'analisi del contesto alla luce di quanto riportato al punto (O8);
- F. evidenziare con maggior chiarezza gli aspetti legati agli obiettivi di protezione ambientale secondo quanto osservato al punto (O9), considerando nel caso eventuali riallineamenti del Piano per permettere il loro perseguimento;
- G. con riferimento a quanto osservato ai punti (O10), (O11), (O12) e (O13), aggiornare l'analisi degli impatti derivanti dalle azioni/interventi del Piano di cui alla suddetta lettera B, tenendo conto dell'analisi del contesto di cui alla lettera C e degli obiettivi di cui alla suddetta lettera D;
- H. integrare le misure di mitigazione alla luce dei punti (O13), (O14) e (O15), aggiornare le tabelle proposte (All.4) e approfondire maggiormente le misure di mitigazione che si intendono adottare al fine di mitigare/ridurre gli impatti negativi di cui alla lettera E, al fine di favorire un maggior perseguimento degli obiettivi di cui alla lettera D, indicandone la cogenza, le modalità e le responsabilità della loro attuazione;
- I. rivedere l'analisi delle alternative integrandola alla luce di quanto esposto al punto, (O16) e (O17), tenendo conto del perseguimento degli obiettivi di cui alla lettera D e dell'analisi del contesto di cui alla lettera C;
- J. aggiornare il piano di monitoraggio VAS, alla luce dell'analisi degli impatti di cui alla lettera E, integrandolo con gli elementi mancanti di cui alle osservazioni (O18), (O19).

Il funzionario istruttore VAS

P.O. "Istruttorie procedimenti di Valutazione Ambientale Strategica"

(Arch. Domenico Dello Stretto).

Il funzionario istruttore VINCA

"Responsabile P.O."

Dott. For. Giovanni Zaccaria

Regione Puglia

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITA' URBANA
SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI**

Responsabile del procedimento VAS

P.O. "Coordinamento VAS"

(Dott.ssa R. Marrone)

| ELENCO OSSERVAZIONI - VAS |
|---|
| FASE PRELIMINARE DI CONSULTAZIONE (CD. SCOPING): |
| ----- |
| FASE DI CONSULTAZIONE PUBBLICA |
| <p>(O1) alcuni contributi dei SCMA, ad esempio Arpa Puglia <i>"...ritiene che la fase di realizzazione degli interventi determinerà potenziali impatti negativi sulle componenti ambientali che dovranno essere gestite non solo attraverso misure di mitigazione ma anche attraverso misure di compensazione da prevedere in fase di VIA. Inoltre, visto che alcune aree urbane risultano interessate all'attuazione di diverse tipologie di progetti, sarebbe opportuno in ciascuna di queste aree valutare il carattere cumulativo degli effetti ambientali..."</i>, sono stati accolti dall'autorità precedente rimandando la valutazione delle possibili criticità ambientali evidenziate alla fase di redazione dei singoli progetti poiché le analisi richieste necessitano di un maggior dettaglio non definito in questa fase. In merito a ciò si rappresenta che sarebbe stato opportuno dare evidenza a quanto rilevato almeno in termini di raccomandazioni/prescrizioni.</p> |
| ULTERIORI MODALITÀ DI CONSULTAZIONE (EXTRA-VAS) E/O PARERI OBBLIGATORI GIÀ RESI: |
| <p>(O2)</p> <ul style="list-style-type: none"> • in relazione alla fase di consultazione tratteggiata al sopraindicato punto "3", nel Rapporto Ambientale viene riportato che <i>"Per un riscontro dettagliato dei contributi forniti si veda il cap. 18 della Relazione di Piano/Bozza."</i>; si rileva che sarebbe stato opportuno inserire comunque gli esiti della suddetta fase partecipativa nel Rapporto Ambientale; • nell'indice del Rapporto Ambientale è presente il capitolo 12 <i>"Controdeduzioni alle proposte degli enti"</i>, tuttavia quest'ultimo non risulta esplicitato nel Rapporto Ambientale stesso. <p>(DS1) Si rammenta che la Dichiarazione di sintesi di cui all'art. 15 della L.R. 44/2012 e smi dovrà descrivere come si è tenuto conto di tutti esiti delle suddette consultazioni (preliminare e pubblica) nell'iter di formazione del piano.</p> |
| A. ILLUSTRAZIONE DEI CONTENUTI E DEGLI OBIETTIVI PRINCIPALI DEL P/P (LETT. A DELL'ALLEGATO VI) |
| <p>(O3) l'analisi di coerenza interna del PRML è stata svolta attraverso la rappresentazione matriciale correlando gli obiettivi specifici del Piano con gli interventi previsti nella <i>"Bozza di piano"</i>; sarebbe utile integrare la verifica condotta attraverso la proposizione di una ulteriore matrice di coerenza che correlasse gli obiettivi di Piano alle azioni illustrate da pag. 83 a pag. 86 del RA, al fine di rendere maggiormente evidente come tutte le azioni previste si pongono in linea con gli obiettivi di Piano, e non lasciarle anonime, integrandole inoltre agli obiettivi generali del medesimo;</p> <p>(O4) la matrice di coerenza interna proposta riporta come titolo della prima colonna <i>"interventi previsti nella Bozza di piano"</i>, probabilmente per mero refuso, per cui non è chiaro se gli interventi riportati si riferiscono alla bozza di piano, o al piano portato in adozione;</p> <p>(O5) a fronte di una dettagliata illustrazione delle strategie, degli obiettivi generali e specifici del Piano, viene resa una descrizione piuttosto stringata degli esiti dell'analisi di coerenza svolta.</p> |
| B. RAPPORTO CON ALTRI PERTINENTI PIANI O PROGRAMMI (LETT. A DELL'ALLEGATO VI). |
| <p>(O6) nel RA non è presente lo <i>"schema di sintesi dell'analisi di coerenza, riassuntivo della coerenza degli Obiettivi del Piano con tutti i piani e programmi considerati"</i> (pag. 112, RA), né una sintesi dell'analisi svolta tesa ad evidenziare in che modo il PRML contribuisce alla messa in atto di alcuni obiettivi/azioni dei piani/programmi sovraordinati analizzati, attese le coerenze con i medesimi, evidenziate nell'analisi compiuta;</p> <p>(O7) l'analisi di coerenza esterna appare, a volte, non del tutto puntuale, ad esempio in riferimento alla coerenza del PRML al PAI (pag. 2019, RA), nella matrice proposta si evidenzia una totale neutralità tra i rispettivi obiettivi, tuttavia nella descrizione degli esiti riportata al termine della tabella stessa si legge che: <i>"dall'analisi di coerenza esterna effettuata attraverso il confronto degli obiettivi del PRML e del PAI Puglia emerge che gli obiettivi del redigendo Piano volti alla realizzazione delle condizioni strutturali ed infrastrutturali tali da consentire lo sviluppo della logistica e del trasporto delle merci, prevedono una trasformazione del suolo per consentire e promuovere il trasporto intermodale che"</i></p> |

potrebbe comportare delle possibili interferenze con il quadro di rischio idraulico ed idrogeologico individuato dal Piano di Bacino Stralcio"

C. ASPETTI PERTINENTI DELLO STATO ATTUALE DELL'AMBIENTE E SUA EVOLUZIONE PROBABILE SENZA L'ATTUAZIONE DEL PIANO O DEL PROGRAMMA;
CARATTERISTICHE AMBIENTALI, CULTURALI E PAESAGGISTICHE DELLE AREE CHE POTREBBERO ESSERE SIGNIFICATIVAMENTE INTERESSATE;
QUALSIASI PROBLEMA AMBIENTALE ESISTENTE, PERTINENTE AL PIANO, 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'ART. 21 DEL DECRETO LEGISLATIVO 18 MAGGIO 2001, N. 228. (LETT. B, C, D ALLEGATO VI).

(O8)

- pur essendo molto sviluppato l'esame delle diverse componenti ambientali trattate, non per tutte gli indicatori descrivono in modo preciso le principali criticità/problemi/minacce di riferimento;
- le tematiche "Siti potenzialmente contaminati" e "Siti contaminati di interesse nazionale" presenti nel capitolo 6.4 "Rischio Sismico" risultano pertinenti al capitolo 6.3 "Suolo e rischi naturali". Inoltre sarebbe stato appropriato inserire i paragrafi "Natura e Biodiversità" e relativi sotto paragrafi, in un capitolo a sé stante e non nel capitolo 6.4 "Rischio Sismico", essendo "Natura e Biodiversità" una tematica/componente ambientale separata.

D. OBIETTIVI DI PROTEZIONE AMBIENTALE STABILITI A LIVELLO INTERNAZIONALE, COMUNITARIO O DEGLI STATI MEMBRI, PERTINENTI AL PIANO, E IL MODO IN CUI, DURANTE LA SUA PREPARAZIONE, SI È TENUTO CONTO DI DETTI OBIETTIVI E DI OGNI CONSIDERAZIONE AMBIENTALE. (LETT. E ALLEGATO VI)

(O9) non è evidenziato come, durante la preparazione del piano, si sia tenuto comunque conto degli "obiettivi di protezione ambientale" pertinenti al PRML; inoltre non per tutti i programmi considerati viene esplicitato il contributo apportato dal PRML al raggiungimento degli ORSA.

(DS2) Si rammenta che la Dichiarazione di sintesi di cui all'art. 15 della L.R. 44/2012 e smi, dovrà descrivere, alla luce delle condizioni e delle osservazioni contenute nel presente parere motivato, in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel Piano in oggetto.

E. POSSIBILI IMPATTI 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 IMPATTI SIGNIFICATIVI, COMPRESI QUELLI SECONDARI, CUMULATIVI, SINERGICI, A BREVE, MEDIO E LUNGO TERMINE, PERMANENTI E TEMPORANEI, POSITIVI E NEGATIVI (LETT. F ALLEGATO VI)

(O10) l'analisi degli impatti, seppur dettagliata anche attraverso le matrici ambientali, non si presenta del tutto puntuale. Difatti nelle matrici ambientali (Allegato A-A1) si evidenziano impatti negativi significativi su alcune componenti ambientali quali "suolo (consumo di suolo), biodiversità, patrimonio culturale" derivanti dall'attuazione dagli interventi previsti dal PRML legati prioritariamente alla realizzazione di infrastrutture, i quali, non sono stati tenuti in debito conto negli esiti conclusivi della valutazione riportati al paragrafo 7.1. A titolo di esempio si segnala l'intervento n. 75 "Collegamento SS7 - Aeroporto Grottaglie. Realizzazione, ammodernamento e manutenzione rete viaria con sezione tipo C2 P.P.P. - REGIONE PUGLIA" oppure l'intervento n. 104 "Raddoppio Bari - S. Andrea Bitetto RFI" ed anche l'intervento n. 119 "Tronco Bari-Mola di Bari. Variante nel tratto compreso tra Bari e Mola con adozione della sezione stradale B (D.M. 5/11/2001) ANAS" e l'intervento n. 122 "Nuovo raccordo ferroviario tra la zona retroportuale di Brindisi e il nuovo parco merci di Tuturano - Brindisi Fase I COMUNE DI BRINDISI";

(O11) non sono state esaminate/evidenziate le caratteristiche degli effetti prodotti, ovvero se i medesimi sono di tipo diretti o indiretti, secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei;

(O12) l'analisi svolta non ha declinato in modo esaustivo gli impatti derivanti dalla fase di esercizio/gestione dagli interventi previsti dal Piano;

(O13) le risultanze dell'analisi presenti a pag. 445-446 del RA, come già evidenziato, non restituiscono un

quadro completo degli effetti prodotti, in particolare non sono evidenziati con efficacia tutti i possibili impatti positivi/negativi su tutte le componenti ambientali considerate. Non risulta, ad esempio, avere il giusto rilievo la descrizione dei possibili effetti legati al consumo di suolo derivante dai sopraindicati interventi, atteso che tale tema è divenuta ormai prioritario e centrale nelle strategie ambientali nazionali ed internazionali, che riconoscono al "suolo" funzioni fondamentali per la tutela dell'ambiente in generale e la riduzione dei gas climalteranti.

F. MISURE PREVISTE PER IMPEDIRE, RIDURRE E COMPENSARE NEL MODO PIÙ COMPLETO POSSIBILE GLI EVENTUALI IMPATTI NEGATIVI SIGNIFICATIVI SULL'AMBIENTE DELL'ATTUAZIONE DEL PIANO (LETT. F ALLEGATO VI)

(O14) le misure di mitigazione proposte si presentano come indicazioni di carattere generale, e, spesso riguardano le fasi successive di realizzazione degli interventi previsti dal Piano, pertanto, allo stato, non è possibile stabilire se le stesse siano sufficientemente adeguate per mitigare gli effetti negativi previsti;

(O15) le misure proposte, riportate nella tabella delle azioni di mitigazione (Allegato 4), non si appaiono del tutto puntuali; infatti per alcuni interventi non sono stati applicati tutti i possibili "criteri" di mitigazione attinenti derivabili dalla natura dell'intervento, ad esempio:

- all'intervento 4 "*Ristrutturazione ed ampliamento Terminal Traghetti e Crociere ADSP A.M. - PORTO DI BARI*" risulta applicata un'unica azione di mitigazione da osservare ovvero il criterio "E01" legato alla componente "energia" senza tener conto di altri possibili criteri di mitigazione associabili ad altre componenti ambientali quali ad esempio "aria (AR1), acqua (AC02-AC03), rifiuti (RIF04)", attuabili per probabili effetti producibili nelle fasi di cantierizzazioni;
- all'intervento 52 "*Costruzione palazzina per controlli, uffici e servizi ADSP A.M. - PORTO DI MONOPOLI*" sarebbe stato opportuno applicare anche il criterio "AR1" associato alla componente aria; il criterio "R2" connesso all'inquinamento acustico e il criterio "E01" collegato alla componente "energia", da adottare in fase di progettazione e realizzazione dell'intervento, e comunque il criterio ES01 "Edilizia sostenibile" applicabile per la tipologia d'intervento;
- all'intervento 112 "*Caserta - Foggia: raddoppio Orsara - Cervaro ed ulteriori potenziamenti (progetto di completamento) RFI*", non sono stati applicati quali possibili criteri di mitigazione quelli relativi alla componente aria "AR1", inquinamento acustico "R1-R2", Biodiversità "B01-B02" Energia "E01";
- all'intervento n.10 "*Lavori di adeguamento della Stazione Marittima Passeggeri ADSP A.M. - PORTO DI BARI.*" non risulta applicata nessun azione di mitigazione nonostante nelle note della matrice ambientale degli impatti viene rilevato che "*L'intervento di riqualificazione ha effetti positivi l'efficienza del sistema portuale, necessita una gestione attenta in fase di cantiere in merito alla produzione di rifiuti e consumi energetici ed emissioni acustiche, ma anche possibili effetti negativi in fase di esercizio per la componente emissione acustiche visto l'incremento dei passeggeri. per cui è altamente auspicabile l'adozione di criteri di edilizia sostenibile e di criteri di sostenibilità per le componenti ambientali interessate. Una ristrutturazione degli spazi determina una maggiore efficienza e qualità dei servizi portuali per i passeggeri*".

(O16) non è chiara la coerenza, le responsabilità e la modalità di attuazione dei criteri di mitigazione indicati nell'Allegato 4 al RA.

G. SINTESI DELLE RAGIONI DELLA SCELTA DELLE ALTERNATIVE INDIVIDUATE E UNA DESCRIZIONE DI COME È STATA EFFETTUATA LA VALUTAZIONE, NONCHÉ LE EVENTUALI DIFFICOLTÀ INCONTRATE (AD ESEMPIO CARENZE TECNICHE O DIFFICOLTÀ DERIVANTI DALLA NOVITÀ DEI PROBLEMI E DELLE TECNICHE PER RISOLVERLI) NELLA RACCOLTA DELLE INFORMAZIONI RICHIESTE (LETT. H ALLEGATO VI)

(O17) l'esame delle alternative, pur avendo esposto sinteticamente le ragioni che hanno guidato la scelta degli scenari, è stata effettuata in modo qualitativo e generale. A tal riguardo si evidenzia che sarebbe stato opportuno sviluppare altresì uno scenario fondato su scelte progettuali alternative a quelle previste dal Piano stesso, ad esempio di tipo localizzativo/riassetto degli interventi o delle aree di interscambio. Inoltre sarebbe stato utile svolgere approfondimenti fondati anche su un'analisi matriciale degli impatti delle diverse alternative considerate, al fine di verificare effettivamente quella/e con minori impatti ambientali, più coerenti ai criteri di sostenibilità e agli obiettivi del Piano stesso;

(DS3) Si rammenta infine che la Dichiarazione di sintesi di cui all'art. 15 della L.R. 44/2012 e smi, dovrà

illustrare, alla luce delle condizioni e osservazioni contenute nel presente parere motivato, le ragioni per le quali sono state effettuate le scelte di Piano, in considerazione delle alternative possibili che erano state individuate.

H. DESCRIZIONE DELLE MISURE PREVISTE IN MERITO AL MONITORAGGIO E CONTROLLO DEGLI IMPATTI AMBIENTALI SIGNIFICATIVI DERIVANTI DALL'ATTUAZIONE DEL VARIANTE PROPOSTA DEFINENDO, IN PARTICOLARE, LE MODALITÀ DI RACCOLTA DEI DATI E DI ELABORAZIONE DEGLI INDICATORI NECESSARI ALLA VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI, LA PERIODICITÀ DELLA PRODUZIONE DI UN RAPPORTO ILLUSTRANTE I RISULTATI DELLA VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI E LE MISURE CORRETTIVE DA ADOTTARE; (LETT. I ALLEGATO VI

(O18) non sono espressi i target di riferimento per la verifica dello stato del contesto ambientale di riferimento, anche al fine di comprendere l'efficace perseguimento degli obiettivi di sostenibilità e di attuazione del Piano;

(O19) non sono espresse le eventuali e necessarie azioni da intraprendere (cd. misure correttive/meccanismi di riorientamento), nel caso si verificano scostamenti rispetto ai target prefissati, esplicitando anche quali sono "gli enti preposti" ad "analizzare i dati e mettere in atto meccanismi di retroazione per riorientare il Piano qualora si dovessero verificare incongruenze rispetto agli obiettivi stabiliti o effetti negativi sull'ambiente".

I. SINTESI NON TECNICA DELLE INFORMAZIONI DI CUI ALLE LETTERE PRECEDENTI (LETT. J ALLEGATO VI

Il Rapporto Ambientale è corredato della Sintesi non Tecnica.

I contenuti della sintesi non tecnica riprendono quelli del RA, pertanto, sono presenti le stesse criticità rilevate per il RA nelle osservazioni precedenti.