



Regione Puglia
Assessorato alle Infrastrutture e Mobilità



asset

AGENZIA REGIONALE STRATEGICA PER LO
SVILUPPO ECOSOSTENIBILI DEL TERRITORIO

Piano Regionale delle Merci e della Logistica

Valutazione Ambientale Strategica

Dichiarazione di Sintesi



Febbraio 2023

INDICE

1.	INTRODUZIONE.....	2
1.1.	FINALITÀ DEL DOCUMENTO	2
2.	IL PROCESSO DECISIONALE SEGUITO.....	3
2.1.	ESITO DELLE CONSULTAZIONI	5
3.	MODALITÀ CON CUI LE CONSIDERAZIONI AMBIENTALI SONO STATE INTEGRATE NEL RAPPORTO AMBIENTALE DEL PRML DELLA REGIONE PUGLIA.....	37
4.	CONCLUSIONI	45

1. INTRODUZIONE

1.1. FINALITÀ DEL DOCUMENTO

Il procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (di seguito V.A.S.) è disciplinato in Regione Puglia con Legge regionale del 14 dicembre 2012, n. 44 e s.m.i.. Tale norma recepisce la disciplina in materia contenuta nel D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. L'attività di valutazione è preordinata a garantire che gli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione del piano o programma, siano presi in opportuna considerazione durante la loro elaborazione e prima della loro approvazione definitiva.

La Dichiarazione di sintesi viene definita all'art. 13 della L.R. 44/12 (in recepimento della analoga definizione del D.Lgs. 152/2006 17 comma b) quale documento "finalizzato alla illustrazione delle modalità con cui le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano programma, con particolare riferimento alle informazioni contenute nel rapporto ambientale, ai pareri espresse dai risultati delle consultazioni, evidenziando altresì le ragioni sottese alle scelte ed ai contenuti del piano o programma, alla luce delle possibili alternative individuate e valutate".

La Dichiarazione di sintesi è dunque il documento centrale dell'ultima fase della valutazione ambientale strategica, che accompagna il percorso della VAS verso l'atto di approvazione dello strumento di pianificazione o di governo del territorio, riepilogando tutte le fasi del procedimento, i risultati ottenuti e le motivazioni delle scelte.

Con la Dichiarazione di sintesi si informano le parti interessate e consultate circa le decisioni finali mettendo a loro disposizione, congiuntamente all'atto di governo del territorio approvato, un documento nel quale sono descritte le valutazioni contenute nel Rapporto Ambientale, i pareri dei soggetti consultati e la modalità con la quale sono stati considerate e inseriti nell'atto di governo stesso.

La Dichiarazione di sintesi prende quindi atto degli esiti della fase procedimentale, di quelli emersi dalle diverse consultazioni effettuate sia in fase di elaborazione dello strumento, sia in fase di adozione che in fase di controdeduzioni alle osservazioni, sempre in base ai contenuti del rapporto ambientale.

Il presente documento costituisce la Dichiarazione di sintesi, redatta ai sensi dell'art. 13 della L.R. 44/2012, relativa al procedimento di Valutazione Ambientale Strategica del Piano Regionale delle Merci e della Logistica della Regione Puglia.

L'art. 13 afferma che " In particolare, la dichiarazione di sintesi illustra, alla luce delle condizioni e osservazioni contenute nel parere motivato:

- a) in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano o programma;
- b) come si è tenuto conto del rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni;
- c) le ragioni per le quali è stato scelto il piano o programma adottato, in considerazione delle alternative possibili che erano state individuate.

2. IL PROCESSO DECISIONALE SEGUITO

Il procedimento di VAS del Piano Regionale delle Merci e della Logistica della Regione Puglia ha svolto il suo percorso in conformità e secondo quanto disciplinato delle disposizioni di cui alla L.R. 44/2012, secondo gli atti e le attività di seguito indicati:

- con D.G.R. n.1611 del 10 ottobre 2017 sono stati approvati gli indirizzi strategici del Piano Regionale delle Merci e della Logistica (PRML) e sono stati affidati al Direttore dell'AREM (oggi ASSET) l'organizzazione ed il coordinamento delle attività per l'elaborazione della proposta di PRML;
- con nota prot. AOO_078/4780 del 10/12/2019 pervenuta a mezzo PEC in data 12/12/2019 ed acquisita in pari data al n.15370 di protocollo di questa Sezione regionale, la Sezione regionale Trasporto Pubblico Locale e Grandi Progetti, in qualità di autorità precedente chiedeva a questa autorità competente la riduzione a 30 giorni del termine di 90 giorni previsto per lo svolgimento della consultazione preliminare di cui all'art.9 della L.R.n44/2012 ss.mm.ii. in virtù della VAS già espletata per il Piano Attuativo del PRT 2015-2019 e del Piano Triennale dei Servizi 2015-2017, atteso che, ai sensi dell'art.2, comma 3, della L.R.: "il PRML approfondisce e sviluppa organicamente, in un'ottica intermodale, le linee di intervento in tema di merci e logistica individuate dal PRT e affrontate nei Piani Attuativi del PRT in relazione a ciascuna delle quattro modalità di trasporto";
- con nota prot. AOO_089/15921 del 24/12/2019 la Sezione Autorizzazioni Ambientali riscontrava la nota AOO_078/4780 del 10/12/2019 accordando la richiesta di riduzione dei suddetti termini e comunicando di restare in attesa di ricevere l'istanza di cui al comma 2 del succitato articolo 9 contestualmente all'avvio della consultazione preliminare, corredata della documentazione ivi prevista;
- con nota prot.AOO_078-0001346 del 21/04/2020, pervenuta a mezzo PEC ed acquisita in data 22/04/2020 al n.5037 di protocollo di questa Sezione, l'autorità precedente trasmetteva copia della Determinazione Dirigenziale n.30 del 21/04/2020, avente ad oggetto: "Piano Regionale delle Merci e della Logistica – Formalizzazione della proposta di Piano e avvio della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) secondo le modalità di cui all'art. 7 della L.R. n. 44/2012 e ss.mm.ii.", quale atto amministrativo di formalizzazione della Proposta di Piano, comprensiva di Rapporto Preliminare di Orientamento per l'avvio dell'endoprocedimento VAS; la medesima proposta di piano dà atto degli esiti di forme di partecipazione pubblica già effettuate (attraverso n.3 Forum di discussione, svoltisi in data 30/10/2017, 20/02/2018 e 18/07/2019) e di come sono stati recepiti i contributi partecipativi pervenuti;
- con nota prot.AOO_078-0001602 del 14/05/2020, pervenuta a mezzo PEC ed acquisita in data 18/05/2020 al n.6129 di protocollo di questa Sezione regionale, la Sezione regionale Trasporto Pubblico Locale e Grandi Progetti comunicava ai soggetti competenti in materia ambientale ed enti territoriali interessati (di seguito SCMA) l'avvio della fase di consultazione preliminare VAS ai sensi dell'art.9 della L.R.n.44/2012 ss.mm.ii., per la durata di 30 giorni, e l'avvenuta pubblicazione della documentazione in f.to elettronico, di seguito elencata, al link del sito web regionale (<http://mobilita.regione.puglia.it/index.php/trasparenza/itemlist/category/155>) per la consultazione, con l'indicazione delle modalità per l'invio di contributi ed osservazioni:

1. Determinazione Dirigenziale n.30 del 21/04/2020;
 2. Proposta di Piano (marzo 2020);
 3. Rapporto Preliminare di Orientamento (marzo 2020);
 4. Tavola 1 (10/07/2019_rev2);
 5. Tavola 2 (10/07/2020_rev)
 6. Tavola 3 (10/07/2019);
- terminata la fase di consultazione preliminare veniva adottata la proposta di Piano, comprensiva di Rapporto Ambientale, Studio d'Incidenza e Sintesi non Tecnica con D.G.R.n.1310 del 04/08/2021;
 - con nota prot.AOO_078-0003769 del 17/09/2021, pervenuta a mezzo PEC ed acquisita in pari data al n.13402 di protocollo di questa Sezione, l'autorità procedente comunicava a questa autorità competente ed ai SCMA, l'avvio della fase di consultazione pubblica VAS ai sensi degli articoli 10 e 11 della L.R.n.44/2012 ss.mm.ii., l'avvenuta pubblicazione dell'Avviso sul BURP n. n. 117 del 09/09/2021, e la pubblicazione della documentazione, in f.to elettronico, al link del sito web regionale (<http://mobilita.regione.puglia.it/index.php/trasparenza/itemlist/category/155>), con l'indicazione delle modalità per l'invio di contributi ed osservazioni:
 1. Proposta di Piano (marzo 2020)
 2. Rapporto Ambientale (febbraio 2021)
 3. Sintesi non Tecnica (Febbraio 2021)
 - con nota prot.AOO_089 n.14044 del 29-09-2021 questa autorità competente, verificata la conformità degli elaborati VAS a quanto prescritto all'Allegato VI Parte II del D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii., comunicava all'autorità procedente l'avvio del procedimento di propria competenza con l'avvenuta pubblicazione della suddetta documentazione di piano sul Portale Ambientale regionale, (http://www.sit.puglia.it/auth/portal/sit_vas/Elenchi/Procedure++VAS9) affinché chiunque potesse esprimere le proprie osservazioni entro il termine di 60 giorni dalla data di pubblicazione del citato Avviso sul BURP;
 - terminata la sopraindicata consultazione pubblica, con nota prot.r_puglia/AOO_078/PROT/23/05/2022/0002439, ricevuta a mezzo PEC in pari data e acquisita in data 24.05.2022 al prot. n. 6803, la Sezione Trasporto Pubblico Locale e Grandi Progetti trasmetteva gli elaborati aggiornati ai fini della espressione del parere motivato ai sensi dell'art. 12 della L.R. n. 44/2012;
 - con nota prot.r_puglia/AOO_089/ 05/07/2022/0008527, la sezione Autorizzazioni Ambientali comunicava alla Sezione regionale Trasporto Pubblico Locale e Grandi Progetti che non risultavano pervenute gli elaborati richiamati nella predetta nota prot. 2439 del 23/05/2022
 - con Determinazione del Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Grandi Progetti n.30 del 21/04/2020 è stata formalizzata la proposta di piano, comprensiva di RPO e Documento preliminare di piano e tavole;

- con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 1310 del 04.08.2021 è stata adottata la Proposta di “Piano Regionale delle Merci e della Logistica (PRML)”, comprensiva di Rapporto Ambientale, Sintesi non Tecnica e Studio d’Incidenza.

Il professionista ing. Angelo MICOLUCCI, ha provveduto ad aggiornare gli elaborati relativi alla VAS del PRML della Regione Puglia sulla base di quanto indicato nel PARERE MOTIVATO relativo alla Determinazione del Dir. Sez. Autorizzazioni Ambientali n. 428/12.12.2022 del Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana della Regione Puglia.

2.1. ESITO DELLE CONSULTAZIONI

Come illustrato in precedenza la consultazione dei SCMA e del pubblico è avvenuta attraverso le seguenti modalità:

- consultazione preliminare ai sensi dell'art. 9 della L.R. 44/2012;
- adozione proposta di Piano, comprensiva di Rapporto Ambientale, Studio d’Incidenza e Sintesi non Tecnica con D.G.R.n.1310 del 04/08/2021;
- avvio della fase di consultazione pubblica VAS ai sensi degli articoli 10 e 11 della L.R.n.44/2012 ss.mm.ii., avviso pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia (BURP) n.117 del 09/09/2021;
- nota prot.AOO_078-0003769 del 17/09/2021, acquisita in pari data al n.13402 di protocollo della Sezione Autorizzazioni Ambientali, di comunicazione ai SCMA
- pubblicazione della documentazione VAS sul Portale Ambientale regionale — Sezione VAS;

In data 14/05/2020 la Regione Puglia ha avviato la fase di consultazione preliminare del Piano Regionale delle Merci e della Logistica (PRML) rendendo disponibili agli Enti interessati la bozza del Piano e un questionario di scoping da compilare. La consultazione preliminare ha avuto durata di trenta giorni periodo entro il quale gli enti interessati potevano presentare osservazioni e/o pareri

Con riferimento alle osservazioni pervenute dai SCMA nel corso della suddetta fase di consultazione preliminare, l'Autorità procedente ha rappresentato nel RA e precisamente al paragrafo “2.9 ESITO DELLE CONSULTAZIONI PRELIMINARI DEGLI SCA”

Nella fase di scoping sono stati coinvolti i Soggetti Competenti in materia Ambientale (SCA) tenendo conto di quanto previsto all’art.5 della L.R. 44/2012 “Criteri per l’individuazione degli enti territoriali interessati e all’art. 6 i “Criteri per l’individuazione dei soggetti competenti in materia ambientale e all’elenco dei Soggetti Competenti in materia Ambientale e agli Enti Competenti individuati nel processo di VAS del Piano Attuativo 2015-2019 del Piano Regionale dei Trasporti.

In data 14/05/2020 la Regione Puglia ha avviato la fase di consultazione preliminare del Piano Regionale delle Merci e della Logistica (PRML) rendendo disponibili agli Enti interessati la bozza del Piano e un questionario di scoping da compilare. La consultazione preliminare ha avuto durata di trenta giorni periodo entro il quale gli enti interessati potevano presentare osservazioni e/o pareri.

Nel seguito si riporta l'elenco dei soggetti interessati che hanno presentato osservazioni e/o pareri:

Enti territorialmente interessati (L.R. 44/2012, art. 5)
Enti competenti in materia ambientale (L.R. 44/2012, art. 6)
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

Si riporta di seguito una sintesi dei pareri pervenuti

Comune di Canosa:

o 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

o 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"

o "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."

o “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:

o “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:

o “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:

o “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”

o “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 seguente 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".

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

Al paragrafo 2.9.3 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.

Nella fase di scoping sono stati coinvolti i Soggetti Competenti in materia Ambientale (SCA) tenendo conto di quanto previsto all'art.5 della L.R. 44/2012 "Criteri per l'individuazione degli enti territoriali interessati e all'art. 6 i "Criteri per l'individuazione dei soggetti competenti in materia ambientale e all'elenco dei Soggetti Competenti in materia Ambientale e agli Enti Competenti individuati nel processo di VAS del Piano Attuativo 2015-2019 del Piano Regionale dei Trasporti.

Di seguito è riportato l'elenco degli SCA coinvolti:

Enti competenti in materia ambientale (L.R. 44/2012, art. 6)
MIT
MATTM
Regione Puglia — Servizio previsione e prevenzione dei rischi e gestione post emergenza
Regione Puglia — Sezione demanio e patrimonio
Regione Puglia — Sezione politiche abitative
Regione Puglia — Sezione mobilità sostenibile e vigilanza del trasporto pubblico locale
Regione Puglia — Sezione trasporto pubblico locale e grandi progetti
Regione Puglia — Sezione vigilanza ambientale
Regione Puglia — Sezione autorizzazioni ambientali
Regione Puglia — Sezione tutela e valorizzazione del paesaggio
Regione Puglia — Sezione infrastrutture per la mobilità
Regione Puglia — Sezione difesa del suolo e rischio sismico
Regione Puglia — Sezione urbanistica
Regione Puglia — Sezione ciclo rifiuti e bonifiche
Regione Puglia — Sezione lavori pubblici
Regione Puglia — Sezione infrastrutture energetiche e digitali
Regione Puglia — Sezione competitività e ricerca dei sistemi produttivi
Regione Puglia — Sezione valorizzazione territoriale
Regione Puglia — Sezione turismo
Regione Puglia — Sezione economia della cultura
Regione Puglia — Sezione competitività delle filiere agroalimentari
Regione Puglia — Sezione gestione sostenibile e tutela delle risorse forestali e naturali
Regione Puglia — Sezione attuazione dei programmi comunitari per l'agricoltura e la pesca
Regione Puglia — Sezione risorse idriche
Regione Puglia — Sezione osservatorio fitosanitario
Regione Puglia — Sezione coordinamento dei servizi territoriali
Regione Puglia — Sezione amministrazione, finanza e controllo

Enti competenti in materia ambientale (L.R. 44/2012, art. 6)
Regione Puglia — Sezione promozione della salute e del benessere
Regione Puglia — Sezione inclusione sociale attiva e innovazione delle reti sociali
Regione Puglia — Sezione risorse strumentali e tecnologiche
Regione Puglia — Sezione strategie e governo dell'offerta
ARPA Puglia
ARTI Puglia
ARIF Puglia
Puglia promozione
ARES Puglia
ASL Foggia, ASL BAT, ASL Bari, ASL Taranto, ASL Brindisi, ASL Lecce
Autorità Idrica Pugliese
Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale
Agenzia territoriale della Regione Puglia per il servizio di gestione dei rifiuti
Segretariato regionale del Ministero per i beni e le attività culturali per la Puglia
Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Bari
Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Province BAT e Foggia
Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Province Brindisi, Lecce e Taranto
Ente Parco Nazionale del Gargano
Ente Parco Nazionale dell'Alta Murgia
Ente Parco naturale regionale Bosco e Paludi di Rauccio
Ente Parco naturale regionale Bosco Incoronata
Ente Parco naturale regionale Costa Otranto-S.Maria di Leuca e Bosco di Tricase
Ente Parco naturale regionale Dune costiere da Torre Canne a Torre S.Leonardo
Ente Parco naturale regionale Fiume Ofanto
Ente Parco naturale regionale Isola di S.Andrea - Litorale di Punta Pizzo
Ente Parco naturale regionale Lama Balice
Ente Parco naturale regionale Litorale di Ugento
Ente Parco naturale regionale Medio Fortore
Ente Parco naturale regionale Porto Selvaggio e Palude del Capitano
Ente Parco naturale regionale Salina di Punta della Contessa
Ente Parco naturale regionale Terra delle Gravine
Consorzio di Bonifica Stornara e Tara
Consorzio per la Bonifica Montana del Gargano
Consorzio per la Bonifica della Capitanata
Consorzio di Bonifica Ugento e Li Foggi
Consorzio di Bonifica Terre d'Apulia

Enti competenti in materia ambientale (L.R. 44/2012, art. 6)
Consorzio speciale per la bonifica di Arneo
Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale — Bari, Barletta, Brindisi, Manfredonia, Monopoli
Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio

Enti territorialmente interessati (L.R. 44/2012, art. 5)
Città Metropolitana di Bari
Provincia BAT
Provincia di Brindisi
Provincia di Foggia
Provincia di Lecce
Provincia di Taranto
Comuni della Puglia
Regione Basilicata
Regione Campania
Regione Molise
Regione Calabria

In data 14/05/2020 la Regione Puglia ha avviato la fase di consultazione preliminare del Piano Regionale delle Merci e della Logistica (PRML) rendendo disponibili agli Enti interessati la bozza del Piano e un questionario di scoping da compilare. La consultazione preliminare ha avuto durata di trenta giorni periodo entro il quale gli enti interessati potevano presentare osservazioni e/o pareri.

Nel seguito si riporta l'elenco dei soggetti interessati che hanno presentato osservazioni e/o pareri :

Enti territorialmente interessati (L.R. 44/2012, art. 5) Enti competenti in materia ambientale (L.R. 44/2012, art. 6)	Data presentazione Pareri/osservazioni
Comune di Canosa	27/05/2020
Regione Puglia — Sezione risorse idriche	12/06/2020
Comune di Bari	12/06/2020
Regione Puglia — Sezione trasporto pubblico locale e grandi progetti	12/06/2020
Comune di Acquaviva	12/06/2020
Regione Puglia — Sezione tutela e valorizzazione del paesaggio	15/06/2020
Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Bari	15/06/2020
Regione Puglia — Sezione urbanistica- Servizio osservatorio abusivismo e usi civici	16/06/2020

Comune di Gioia del Colle	19/06/2020
Regione Puglia — Sezione Lavori Pubblici	19/06/2020
Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale	25/06/2020

Si specifica che alcuni contributi sono arrivati oltre il periodo previsto per la consultazione, ad ogni modo tutti i contributi sono stati valutati.

Di seguito si riporta una sintesi delle osservazioni e le relative controdeduzioni:

ENTE: Comune di Canosa	
SERVIZIO/DIPARTIMENTO: Servizio Ambiente	
QUADRO DI RIFERIMENTO DEL PIANO	
MOTIVAZIONI: Programmi da considerare: Vigente pianificazione comunale	
<i>“Il confronto con il PUG Comunale consente quella interpolazione necessaria con la realtà delle previsioni programmatiche della viabilità locale”</i>	
CONTRODEDUZIONI: la definizione degli obiettivi e delle azioni del piano tengono già conto della degli obiettivi della pianificazione comunale, ad ogni modo si rimanda alla fase di redazione dei singoli progetti la compatibilità con la specifica pianificazione comunale.	
CRITICITÀ AMBIENTALI SU CUI RITENETE CHE SI DEBBA PORRE PARTICOLARE ATTENZIONE IN SEDE DI VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DEL PIANO	
MOTIVAZIONI: <i>“Aree destinate al trattamento o allo smaltimento di rifiuti, pericolosi e non pericolosi, anche reflui, presenti in agro comunale”</i>	
CONTRODEDUZIONI: L’analisi ambientale tiene conto degli della pianificazione locale ad ogni modo si rimanda alla fase di redazione dei singoli progetti la valutazione puntuale delle eventuali criticità ambientali valutabili all’interno delle specifiche procedure ambientali, ove richieste	

ENTE : Regione Puglia SERVIZIO/DIPARTIMENTO : Sezione risorse idriche	
ULTERIORI OSSERVAZIONI	
MOTIVAZIONI: <i>“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”</i>	
CONTRODEDUZIONI: Si prende atto di quanto indicato dal Servizio risorse idriche della Regione Puglia, rimandando alla fase di redazione dei singoli progetti ricadenti nelle aree interessate da contaminazione salina che vengano applicate le limitazioni di cui alle Misure 2.10 dell’allegato 14 del PTA e inserendo tali indicazioni tra le misure di mitigazione degli effetti attesi	
ULTERIORI OSSERVAZIONI	
MOTIVAZIONI: <i>“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.”</i>	
CONTRODEDUZIONI: Si prende atto di quanto indicato dal Servizio risorse idriche della Regione Puglia, rimandando alla fase di redazione dei singoli progetti che prevedano la realizzazione di reti di raccolta delle acque che venga applicato il 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 e inserendo tali indicazioni tra le misure di mitigazione degli effetti attesi.	
ULTERIORI OSSERVAZIONI	
MOTIVAZIONI: <i>“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.”</i>	
CONTRODEDUZIONI: L’osservazione è recepita nella redazione della VAS in quanto ammissibile, inserendo tali rilievi tra le misure di mitigazione degli effetti attesi.	

ENTE : Comune di Bari	
SERVIZIO/DIPARTIMENTO : Settore Pianificazione del Territorio e P.R.G.	
QUADRO DI RIFERIMENTO DEL PIANO	
MOTIVAZIONI: Programmi da considerare : Comune di Bari - DPP del PUG (D.C.C. di adozione n. 75 del	

13.10.2011)	<p><i>“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.”</i></p> <p>CONTRODEDUZIONI: la definizione degli obiettivi e delle azioni del piano tengono già conto della degli obiettivi della pianificazione comunale con particolare riguardo alle linee indicate dal DPP, ad ogni modo durante la fase di redazione dei singoli progetti sarà approfondita la compatibilità specifica con la pianificazione comunale.</p>
--------------------	---

ENTE : Comune di Acquaviva delle Fonti	
SERVIZIO/DIPARTIMENTO: Sindaco - Delibera di Giunta comunale	
QUADRO DI RIFERIMENTO DEL PIANO	
MOTIVAZIONI: Nessuna osservazione	
CONTRODEDUZIONI: Nessuna	

ENTE : Regione Puglia	
SERVIZIO/DIPARTIMENTO: Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio	
CRITICITÀ AMBIENTALI SU CUI RITENETE CHE SI DEBBA PORRE PARTICOLARE ATTENZIONE IN SEDE DI VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DEL PIANO	
MOTIVAZIONI: <i>“Potenziale contrasto con gli obiettivi di tutela e valorizzazione paesaggistica definiti dal PPTR”</i>	
CONTRODEDUZIONI: Il potenziale contrasto con gli obiettivi di tutela e valorizzazione paesaggistica definiti dal PPTR è già valutato all’interno dell’analisi di coerenza esterna tra gli obiettivi e strategie del PRLM e gli obiettivi e strategia del PPTR all’interno del Rapporto Ambientale.	
DATI E INDICATORI AMBIENTALI DA INSERIRE NEL PIANO DI MONITORAGGIO	
MOTIVAZIONI: <i>“Indicatori VAS del PPTR .”</i>	
CONTRODEDUZIONI: Si prende atto di quanto indicato dalla Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio, inserendo gli appropriati indicatori VAS del PPTR tra gli indicatori del Piano di Monitoraggio	
ULTERIORI OSSERVAZIONI	
MOTIVAZIONI: <i>“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</i>	

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. .”

CONTRODEDUZIONI: La coerenza del PRML con gli obiettivi del PPTR è già valutata all'interno dell'analisi di coerenza esterna tra gli obiettivi e strategie del PRLM e gli obiettivi e strategia del PPTR all'interno del Rapporto Ambientale.

Per ciò che concerne la valutazione della coerenza con gli obiettivi di qualità e con le normative d'uso (indirizzi e direttive) del PPTR indicati nella sezione C2, oltre che agli aspetti riguardanti l'analisi e l'interpretazione del contesto territoriale, all'attuazione dei progetti territoriali di rilevanza strategica per il paesaggio regionale e la compatibilità con le pertinenti disposizioni di tutela di cui al Titolo VI delle NTA del PPTR, si rimanda tali approfondimenti alla fase di redazione dei singoli interventi.

ENTE : Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Bari

SERVIZIO/DIPARTIMENTO: -

QUADRO DI RIFERIMENTO DEL PIANO (osservazioni pervenute lettera c))

MOTIVAZIONI: *“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

CONTRODEDUZIONI: L'osservazione è recepita in quanto ammissibile: I documenti citati sono stati considerati nella definizione del contesto ambientale di riferimento , in oltre ne è stata valutata la coerenza con gli

	obiettivi del PRML.
QUADRO DI RIFERIMENTO DEL PIANO (osservazioni pervenute lettera d))	
	<p>MOTIVAZIONI: <i>“Si segnala la necessità di confrontare la coerenza del PRML con il Piano paesaggistico territoriale regionale e con gli scenari strategici.”</i></p> <p>CONTRODEDUZIONI: Si prende atto di quanto indicato dalla Soprintendenza, sottolineando che la coerenza del PRML con gli obiettivi del PPTR è già valutata all’interno dell’analisi di coerenza esterna tra gli obiettivi e strategie del PRLM e gli obiettivi e strategia del PPTR all’interno del Rapporto Ambientale.</p>
PRELIMINARE INDIVIDUAZIONE DELLE TEMATICHE/COMPONENTI AMBIENTALI E POTENZIALI IMPATTI DEL PRML (osservazioni pervenute lettera e))	
	<p>MOTIVAZIONI: <i>“Si condividono le tematiche/componenti ambientali e potenziali impatti del PRML individuate, ma si chiede di integrare le valutazioni sui potenziali impatti analizzando anche le componenti culturali (contesti e aree di interesse archeologico, centri storici, beni culturali) che concorrono a definire i livelli di impatto sia diretto che indiretto su area vasta, nonché a individuare il paesaggio costruito, vissuto e percepito, inteso quale patrimonio materiale e immateriale delle comunità che determina le varie identità territoriali e sovraterritoriali”.</i></p> <p><i>Si evidenzia infatti che molte delle azioni promosse dal Piano riguardano l’adeguamento di infrastrutture esistenti. Nell’ambito delle stesse si evidenzia la presenza di manufatti puntuali sottoposti a tutela ope legis dal DLgs 42/04 (viadotti, ponti, edifici a servizio delle reti Anas FSI, FAL, FSE, demanio forestale, demanio marittimo) e, pertanto, la previsione delle conseguenti azioni di tutela a partire da un puntuale censimento a cui potrà seguire l’avvio di procedimenti di verifica dell’interesse culturale ai sensi dell’art 12 del DLgs 42/04, dove i beni non siano stati già oggetto di specifica dichiarazione dell’interesse culturale</i></p> <p>CONTRODEDUZIONI: Si prende atto di quanto indicato dalla Soprintendenza e si specifica che nelle valutazioni dei potenziali impatti si è tenuto conto delle componenti culturali come individuati dal PPTR. In merito alle azioni promosse dal PRML rispetto l’adeguamento delle infrastrutture esistenti e della possibile presenza tra di esse di manufatti sottoposti a tutela ope legis dal D.Lgs.42/04 , si rimanda alla fase di redazione dei singoli progetti la valutazione della presenza dei presupposti necessari all’avvio della procedura di dichiarazione di interesse culturale dei manufatti interessati, previa intese con gli uffici della Soprintendenza.</p>
PRELIMINARE INDIVIDUAZIONE DELLE TEMATICHE/COMPONENTI AMBIENTALI E POTENZIALI IMPATTI DEL PRML (osservazioni pervenute lettera e))	
	<p>MOTIVAZIONI: <i>“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 seguente 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.”</i></p> <p>CONTRODEDUZIONI: Si prende atto di quanto indicato dalla Soprintendenza inserendo tali rilievi tra le misure</p>

	<p>di mitigazione degli effetti attesi.</p>
	<p>PRELIMINARE INDIVIDUAZIONE DELLE TEMATICHE/COMPONENTI AMBIENTALI E POTENZIALI IMPATTI DEL PRML (osservazioni pervenute lettera e))</p>
	<p>MOTIVAZIONI: <i>“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 seguente 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.”</i></p> <p>CONTRODEDUZIONI: Si prende atto di quanto indicato dalla Soprintendenza inserendo tali rilievi tra le misure di mitigazione degli effetti attesi.</p>
	<p>CRITICITÀ AMBIENTALI SU CUI RITENETE CHE SI DEBBA PORRE PARTICOLARE ATTENZIONE IN SEDE DI VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DEL PIANO (osservazioni pervenute lettera f))</p>
	<p>MOTIVAZIONI: <i>“Il Piano dovrà indicare le interferenze con le tutele paesaggistiche e culturali in generale, individuare le alternative localizzative, i conflitti con le previsioni urbanistiche a livello comunale, individuare le connessioni con i progetti strategici del PPTR, individuare le potenziali interferenze con il sistema identitario che caratterizza i singoli territori a scala comunale e sovracomunale, verificare la coerenza con i progetti strategici nazionali che valorizzano i percorsi interregionali storici (via Appia, Via Traiana, ecc), valutare la coerenza con gli obiettivi strategici dei Piani operativi nazionali che promuovono le risorse culturali del territorio, introducendo le stesse all’interno della pianificazione dei flussi, in entrata e uscita, di persone e di merci.”</i></p> <p>CONTRODEDUZIONI: La coerenza del PRML con gli obiettivi del PPTR è già valutata all’interno dell’analisi di coerenza esterna tra gli obiettivi e strategie del PRLM e gli obiettivi e strategia del PPTR all’interno del Rapporto Ambientale.</p> <p>Per ciò che le concerne le alternative localizzative, i conflitti con le previsioni urbanistiche a livello comunale, individuare le connessioni con i progetti strategici del PPTR, individuare le potenziali interferenze con il sistema identitario che caratterizza i singoli territori a scala comunale e sovracomunale, si rimanda tali approfondimenti alla fase di redazione dei singoli interventi previsti.</p>
	<p>CRITICITÀ AMBIENTALI SU CUI RITENETE CHE SI DEBBA PORRE PARTICOLARE ATTENZIONE IN SEDE DI VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DEL PIANO (osservazioni pervenute lettera f))</p>
	<p>MOTIVAZIONI: <i>“Il piano dovrà indirizzare il coinvolgimento già in fase di pianificazione delle singole azioni di tutti gli Enti potenzialmente interessati per definire correttamente le strategie d’intervento nel rispetto dei sistemi territoriali di lunga durata che interessano territori su vasta scala, oltre i confini comunali. Si ritiene opportuno il coinvolgimento degli Istituti periferici del Mibact nelle fasi di co-pianificazione.”</i></p> <p>CONTRODEDUZIONI: Il Piano prevede il coinvolgimento di tutti gli Enti potenzialmente interessati in fase di pianificazione delle singole azioni.</p>

CRITICITÀ AMBIENTALI SU CUI RITENETE CHE SI DEBBA PORRE PARTICOLARE ATTENZIONE IN SEDE DI VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DEL PIANO (osservazioni pervenute lettera f))

MOTIVAZIONI: *“Il Piano dovrà fornire indicazioni sulle modalità in cui si intende migliorare la capacità intermodale, proponendo alcuni scenari o modelli attuativi che tengano conto dei vari interessi coinvolti. Il Piano dovrà individuare i principali nodi in cui si intende intervenire sulla base delle analisi preliminarmente condotte sui territori e secondo le logiche indicate da questo Istituto anche nei precedenti punti e le interferenze con altre pianificazioni o tutele.*

Il Piano dovrà individuare e monitorare, sia nelle condizioni attuali, che in chiave prognostica, i flussi generati sulle infrastrutture e dalla logistica proposta, nonché fornire riferimenti sull'individuazione delle potenziali nuove esigenze in termini di servizi e infrastrutture che hanno determinato le scelte.

Il Piano dovrà fornire indicazioni sulle modalità di coinvolgimento delle infrastrutture esistenti, di edifici pubblici in dismissione, siano essi di proprietà comunale o di altri enti territoriali, potenzialmente convertibili negli usi in funzione delle esigenze della logistica, anche in una politica di riuso del patrimonio immobiliare pubblico a garanzia della limitazione del consumo di suolo.”

CONTRODEDUZIONI: Per ciò che le interferenze con altre pianificazioni o tutele si specifica che .

CRITICITÀ AMBIENTALI SU CUI RITENETE CHE SI DEBBA PORRE PARTICOLARE ATTENZIONE IN SEDE DI VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DEL PIANO (osservazioni pervenute lettera f))

MOTIVAZIONI: *“Il Piano dovrà fornire indicazioni sulle modalità con cui si intendono potenziare i nodi ferroviari. Si segnala la necessità di effettuare censimenti mirati sul patrimonio immobiliare e la verifica di possibili interferenze con tutele ministeriali. Gran parte del patrimonio ferroviario dello Stato e delle reti regionali sono sottoposte a tutela ope legis o con specifico Provvedimento ministeriale, per cui risulterà necessario individuare funzioni compatibili con la tutela degli edifici, avviare procedure di verifica dell'interesse culturale su tutto il sistema infrastrutturale in presenza di 'opere d'arte' con più di Settanta anni sottoposte a tutela del Codice dei Beni culturali.*

CONTRODEDUZIONI: Si prende atto di quanto indicato dalla Soprintendenza e si specifica che rispetto l'adeguamento delle infrastrutture esistenti e della possibile presenza tra di esse di manufatti sottoposti a tutela ope legis dal D.Lgs.42/04 , si rimanda alla fase di redazione dei singoli progetti sia la valutazione della presenza dei presupposti necessari all'avvio della procedura di dichiarazione di interesse culturale dei manufatti interessati, previe intese con gli uffici della Soprintendenza oltre che la reale sussistenza dei vincoli già in essere e l'eventuale individuazione di funzioni compatibili con la tutela di tali manufatti.

CRITICITÀ AMBIENTALI SU CUI RITENETE CHE SI DEBBA PORRE PARTICOLARE ATTENZIONE IN SEDE DI VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DEL PIANO (osservazioni pervenute lettera f))

MOTIVAZIONI: *“Il Piano dovrà fornire specifiche indicazioni e modelli attuativi per il potenziamento dei terminal portuali. Dovranno essere valutati i possibili conflitti con tutele sovraordinate, con le relazioni storicamente instaurate tra edificato storico e sistema portuale. In relazione ai poli logistici e ai sistemi produttivi regionali il Piano dovrà fornire indicazioni sulle modalità di individuazione dei nodi strategici e individuare le interferenze con le permanenze a scala territoriale, del sistema storico dei collegamenti, dell'infrastrutturazione territoriale, delle emergenze architettoniche e rurali, del sistema tratturale, delle aree a*

rischio archeologico indicando le possibili alternative o le modalità per mitigare e compensare eventuali impatti."

CONTRODEDUZIONI: Si prende atto di quanto indicato dalla Soprintendenza e si specifica che rispetto ai possibili conflitti con tutele sovraordinate, con le relazioni storicamente instaurate tra edificato storico e sistema portuale, si rimanda alla fase di redazione dei singoli progetti al fine di valutare in maniera puntuale le interferenze con le permanenze a scala territoriale, del sistema storico dei collegamenti, dell'infrastrutturazione territoriale, delle emergenze architettoniche e rurali, del sistema dei tratturi, delle aree a rischio archeologico individuando in oltre le possibili alternative o le modalità per mitigare e compensare eventuali impatti.

CRITICITÀ AMBIENTALI SU CUI RITENETE CHE SI DEBBA PORRE PARTICOLARE ATTENZIONE IN SEDE DI VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DEL PIANO (osservazioni pervenute lettera f))

MOTIVAZIONI: *" Il Piano individua tra le strategie d'intervento alla lettera j) "promuovere in accordo con le previsioni dei piani urbani della mobilità e di specifici studi di fattibilità tecnico-economica la realizzazione di centri di distribuzione urbana (CDU) (piattaforme logistiche prossime alle aree urbane in grado di accentrare il flusso in ingresso delle merci e di assicurarne la distribuzione attraverso un efficiente sistema di mezzi a basso o nullo impatto ambientale) delle merci a servizio dei sistemi urbani rilevanti". Tali centri non risultano ad oggi inseriti nei piani di mobilità urbana in corso di adozione e approvazione da parte degli Enti comunali. Il Piano dovrà fornire indicazioni e modelli attuativi coerenti con lo studio contestuale alle singole realtà urbane, evitando preliminari individuazioni puntuali a scala regionale senza un confronto con le reali esigenze, vocazioni e pianificazioni a scala comunale."*

CONTRODEDUZIONI: Si prende atto di quanto indicato dalla Soprintendenza e si specifica che rispetto ai possibili conflitti con tutele sovraordinate, con le relazioni storicamente instaurate tra edificato storico e sistema portuale, si rimanda alla fase di redazione dei singoli progetti al fine di valutare in maniera puntuale le interferenze con le permanenze a scala territoriale, del sistema storico dei collegamenti, dell'infrastrutturazione territoriale, delle emergenze architettoniche e rurali, del sistema dei tratturi, delle aree a rischio archeologico individuando in oltre le possibili alternative o le modalità per mitigare e compensare eventuali impatti.

CRITICITÀ AMBIENTALI SU CUI RITENETE CHE SI DEBBA PORRE PARTICOLARE ATTENZIONE IN SEDE DI VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DEL PIANO (osservazioni pervenute lettera f))

MOTIVAZIONI: *" Per quanto riguarda le reti infrastrutturali per garantire 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 e a servizio delle "Aree Logistiche Integrate (ALI)", si segnalano alcune criticità evidenziate da questo Istituto nell'ambito degli interventi di "Potenziamento e velocizzazione della linea ferroviaria Bari /Matera e tratta metropolitana Toritto Bari-Lotto IV Raddoppio Bari Policlinico-Bari S.Andrea" di cui alla nota prot. 2715 del 25.03.2020 trasmessa alla Regione Puglia, Servizio Pianificazione paesaggistica, per la presenza di interferenze con tutele paesaggistiche ai sensi della Parte III del DLgs 42/04, nonché con alcuni beni culturali sottoposti alla disciplina della Parte II del DLgs 42/04 e le prescrizioni imposte nell'ambito del procedimento paesaggistico regionale, a cui si rimanda."*

CONTRODEDUZIONI: Si prende atto di quanto indicato dalla Soprintendenza e si rimanda alla fase di redazione

dei singoli progetti tenuto conto che l'analisi di compatibilità con i beni culturali è definita nel paragrafo relativo alla Valutazione degli effetti del Piano.

CRITICITÀ AMBIENTALI SU CUI RITENETE CHE SI DEBBA PORRE PARTICOLARE ATTENZIONE IN SEDE DI VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DEL PIANO (osservazioni pervenute lettera f))

MOTIVAZIONI: " Per quanto riguarda il potenziamento dei collegamenti su gomma a servizio delle "Aree Logistiche Integrate (ALI)", si rinvia al parere trasmesso da questo istituto nell'ambito della VAS del Piano Regionale dei Trasporti della Regione Basilicata di cui alla nota prot. 4953 del 15/12/2016 e le criticità nello stesso evidenziate rispetto al potenziamento del collegamento Gioia del Colle - Matera, per migliorare l'accessibilità alla rete primaria A14 ed al porto di Taranto, già oggetto di VIA Nazionale denominata Murgia Pollino su proposta dell'Anas Spa, con evidenza di criticità rilevanti rispetto alla fattibilità dello stesso intervento, soprattutto nel tratto Gioia del Colle Santeramo in Colle, per cui veniva indicata l'alternativa SS100 Taranto- Bari e l'ammodernamento in corso fino allo svincolo di San Basilio da collegare alla SS7 Appia di recente ammodernamento, mentre sul versante Barese il recente intervento di ampliamento della SS 96 Bari Matera, ormai in completamento, che ha comportato estese sottrazioni di territorio e i cui collegamenti secondari e di penetrazione nelle aree più interne sono stati già oggetto di specifiche prescrizioni."

CONTRODEDUZIONI: Si prende atto di quanto indicato dalla Soprintendenza e si rimanda alla fase di elaborazione dei singoli progetti.

CRITICITÀ AMBIENTALI SU CUI RITENETE CHE SI DEBBA PORRE PARTICOLARE ATTENZIONE IN SEDE DI VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DEL PIANO (osservazioni pervenute lettera f))

MOTIVAZIONI: " Per quanto riguarda il potenziamento dell'aeroporto di Bari Palese "Karol Wojtyła" si rinvia al parere di questo Istituto Sul Master Plan aeroportuale nell'ambito della VIA 277 del 19.11.2014 di cui alla nota prot. 11590 del 19.09.2019, e prot. n. 13582 del 13.10.2019 nonché alle ottemperanze previste nel provvedimento conclusivo, in corso di monitoraggio."

CONTRODEDUZIONI: Si prende atto di quanto indicato dalla Soprintendenza e si rimanda alla fase di redazione dei singoli progetti.

CRITICITÀ AMBIENTALI SU CUI RITENETE CHE SI DEBBA PORRE PARTICOLARE ATTENZIONE IN SEDE DI VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DEL PIANO (osservazioni pervenute lettera f))

MOTIVAZIONI: " Per quanto riguarda le azioni del Piano previste nelle aree portuali di Bari e Monopoli si segnalano le tutele paesaggistiche operanti ope legis sulle stesse e le eventuali esclusioni ai termini dell'art 142 co 2, del DLgs 42/02, se ricorrenti (Cfr. Porto di Bari), nonché lo stato attuale della pianificazione portuale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Mediterraneo che, nel caso del porto di Monopoli, è prevista per il Molo di Tramontana, ma non risulta ancora completata. Si segnala che nell'ambito delle pianificazioni di settore saranno valutate interferenze, impatti ambientali e sul patrimonio culturale in generale, trattandosi di aree particolarmente sensibili sia per le relazioni di prossimità dell'area portuale con il molo Margherita verso cui si protende il nucleo antico con il castello di Carlo V, che per la potenzialità archeologica dei fondali. Le valutazioni di questo Istituto pertanto potranno essere effettuate solo sulla base di adeguati approfondimenti,

non ultimo la valutazione dell'adeguatezza o del sovradimensionamento del Porto di Monopoli rispetto alle attuali esigenze commerciali e future e l'opportunità di valutare diversi attracchi del naviglio di grandi dimensioni (fenomeno del gigantismo navale) in ragione della attuali capacità di bacino che caratterizzano altri porti regionali, evitando in tal modo quelle criticità che deriverebbero da una modifica sostanziale dell'indotto, dei flussi e della logistica rispetto a quanto oggi esistente che il Piano in analisi non affronta, in termini di impatto con il patrimonio culturale materiale e immateriale."

CONTRODEDUZIONI: Si prende atto di quanto indicato dalla Soprintendenza e si rimanda alla fase di redazione dei singoli progetti.

CRITICITÀ AMBIENTALI SU CUI RITENETE CHE SI DEBBA PORRE PARTICOLARE ATTENZIONE IN SEDE DI VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DEL PIANO (osservazioni pervenute lettera f))

MOTIVAZIONI: *"Sempre in relazione alle logistica delle aree portuali ricadenti nel territorio di competenza di questa Soprintendenza il Piano dovrà analizzare le modalità di gestione degli impatti generati dai traffici di rinfuse liquide e rinfuse solide nonché dalla containerizzazione"*

CONTRODEDUZIONI: Si prende atto di quanto indicato dalla Soprintendenza e si rimanda alla fase di redazione dei singoli progetti.

CRITICITÀ AMBIENTALI SU CUI RITENETE CHE SI DEBBA PORRE PARTICOLARE ATTENZIONE IN SEDE DI VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DEL PIANO (osservazioni pervenute lettera f))

MOTIVAZIONI: *"Si segnala nell'ambito Processo di consultazione per il Documento di Pianificazione Strategica del Sistema portuale e documentazione di Pianificazione Energetica ambientale di sistema portuale avviato dall'autorità di Sistema per il Porto di Bari, individuato come Gateway del corridoio dell'autostrada del Mare verso l'Est Europa per il trasporto ro - ro e ro- pax, nonché per il traffico container e rinfuse, che questa Soprintendenza con nota prot. n. 8936 del 09.07.2019 evidenziava al fine della mitigazione degli impatti la necessità di introdurre limitazioni sulle previsioni giornaliere del trasporto, in grado di mitigare le interferenze percettive che la movimentazione e deposito nelle aree portuali genera con le aree retro portuali e prossime all'edificato storico della città consolidata. Similmente questa Soprintendenza evidenziava la necessità di introdurre differenziazioni di logistica e modalità organizzative adeguate, finalizzate a mitigare gli impatti con lo storico Molo Foraneo sottoposto a tutela ai sensi della Parte II del D.Lgs 42/04. Tali indicazioni dovranno far parte delle modalità attuative e degli indirizzi per l'adeguamento della logistica portuale da approfondire con il presente Piano regionale"*

CONTRODEDUZIONI: Si prende atto di quanto indicato dalla Soprintendenza inserendo tali indicazioni tra le misure di mitigazione degli effetti attesi

CRITICITÀ AMBIENTALI SU CUI RITENETE CHE SI DEBBA PORRE PARTICOLARE ATTENZIONE IN SEDE DI VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DEL PIANO (osservazioni pervenute lettera f))

MOTIVAZIONI: *"Alla luce delle criticità individuate nel Documento programmatico citato inoltre appare opportuno che il Piano regionale per la logistica definisca modelli attuativi anche per la risoluzione di conflitti rispetto al tema ambientale, individuando adeguate funzioni di compensazione nelle aree retro portuali, direttamente relazionate con la città storica e le parti urbanizzate, privilegiando la riconversione delle aree demaniali quali filtri compensativi dei potenziali impatti a servizio della città, così come le aree da destinare a*

isole ecologiche e stazioni di rifornimento di "carburante pulito", nonché per la gestione degli impianti e servizi ambientali (gestione e trattamento rifiuti ed acque di prima pioggia, adeguamenti impiantistici, ecc)."

CONTRODEDUZIONI: Si prende atto di quanto indicato dalla Soprintendenza inserendo tali indicazioni tra le misure di mitigazione degli effetti attesi

CRITICITÀ AMBIENTALI SU CUI RITENETE CHE SI DEBBA PORRE PARTICOLARE ATTENZIONE IN SEDE DI VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DEL PIANO (osservazioni pervenute lettera f))

MOTIVAZIONI: "In relazione alla logistica per l'e-commerce, quella che influenza più strettamente l'ambito urbano, il Piano dovrà fornire direttive per approfondimenti da effettuarsi nei piani di mobilità urbana tenendo conto delle varie sensibilità delle aree urbane in termini di traffico, sostenibilità ambientale, tutela monumentale, individuando le corrette misure di regolamentazione dei flussi in funzione delle possibili interferenze, richiedendo specifiche analisi contestuali delle stesse (flussi, presenza di attrattori culturali, zone pedonali, zone di divieto di transito, ecc)."

CONTRODEDUZIONI: Si prende atto di quanto indicato dalla Soprintendenza inserendo tali indicazioni tra le misure di mitigazione degli effetti attesi

ENTE : Regione Puglia

SERVIZIO/DIPARTIMENTO: Sezione urbanistica - Servizio osservatorio abusivismo e usi civici

ULTERIORI OSSERVAZIONI

MOTIVAZIONI: "si rappresenta che dal link indicato nella sopra richiamata nota prot. n. 1602/2020 non è stato possibile accedere alla relativa documentazione per reperire quanto necessario ai fini dell'istruttoria del Servizio scrivente. In assenza delle informazioni necessarie relative al procedimento "de quo", non è possibile rilasciare la succitata attestazione di vincolo demaniale di uso civico di cui all'art. 5 c.2 della L.R. n. 7/98".

CONTRODEDUZIONI: Nessuna

ENTE : Comune di Gioia del Colle

SERVIZIO/DIPARTIMENTO: Sindaco – Delibera di Giunta comunale

DATI E INDICATORI AMBIENTALI - DATI E FONTI DI INFORMAZIONE

MOTIVAZIONI: dati e di informazioni ambientali utili per la descrizione delle componenti ambientali menzionate e per la definizione del Piano di Monitoraggio:

- Prima Campagna monitoraggio ARPA Puglia svolta tra il 20/12/2018 e il 20/06/2019
- Seconda Campagna monitoraggio ARPA Puglia svolta tra il 01/07/2019 e il 31/10/2019
- Terza Campagna monitoraggio ARPA Puglia svolta tra il 22/11/2019 e il 17/02/2020

CONTRODEDUZIONI: Si prende atto di quanto indicato dal Comune di Gioia del Colle considerando tali indicazioni nel paragrafo relativo al Contesto Territoriale di Riferimento.

ULTERIORI OSSERVAZIONI

MOTIVAZIONI: "L'Amministrazione comunale ha inteso inserire l'area dell'ex Ansaldo nella proposta avanzata - nell'ambito del sistema territoriale integrato dei Comuni di Gioia, Sammichele, Acquaviva delle Fonti e Castellaneta - di inserimento di aree di tale sistema nella ZES Ionica, considerando la posizione baricentrica di Gioia del Colle fra la Città Metropolitana di Bari, la provincia di Taranto e l'area murgiana che da Minervino giunge sino a Noci. Collocata lunga la ferrovia Bari-Taranto e l'autostrada A14, Gioia del Colle con la sua area ex Ansaldo - riqualificata in prospettiva a polo logistico – può fungere da area di raccolta e di smistamento di flussi di merci da e per i sistemi produttivi dell'area metropolitana, della provincia ionica e di quella di Matera. Ciò, anche alla luce delle prospettive di attivazione di voli cargo dall'aeroporto di Grottaglie – aggiuntivi a quelli già da tempo compiuti dalla Boeing per il trasporto delle fusoliere del 787 Dreamliner – prospettive allo studio proprio in queste settimane presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

CONTRODEDUZIONI: Si prende atto di quanto indicato dal Comune di Gioia del Colle considerando tali rilievi

ENTE : Regione Puglia

SERVIZIO/DIPARTIMENTO: Sezione Lavori Pubblici

NESSUNA OSSERVAZIONE

ENTE : Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale

SERVIZIO/DIPARTIMENTO: -----

CRITICITÀ AMBIENTALI SU CUI RITENETE CHE SI DEBBA PORRE PARTICOLARE ATTENZIONE IN SEDE DI VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DEL PIANO

MOTIVAZIONI: "Inquinamento atmosferico, e congestionamento delle arterie stradali, corretta gestione delle acque, consumo di suolo e modifiche geomorfologiche".

CONTRODEDUZIONI: Si prende atto di quanto indicato dall'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale inserendo la valutazione di tali criticità nel paragrafo relativo alla Valutazione degli effetti del Piano.

AVETE INDICAZIONI IN MERITO A POSSIBILI INDICATORI AMBIENTALI PERTINENTI DA INSERIRE NEL PIANO DI MONITORAGGIO, SOPRATTUTTO IN RIFERIMENTO A QUELLI PER I QUALI LA RACCOLTA DEI DATI È IN CAPO AL VOSTRO ENTE?

MOTIVAZIONI:

FENOMENO DA MONITORARE	INDICATORE PROPOSTO	MODALITÀ DI ACQUISIZIONE DATI
Aree inondabili	Km ²	Studi proposti
Aree instabili	Km ²	Studi proposti
Acque recuperate	m ³	Studi proposti

CONTRODEDUZIONI: Si prende atto di quanto indicato dall'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale inserendo tali indicatori nel Piano di Monitoraggio.

Pareri pervenuti in fase di consultazione ai sensi dell'art.11 l.r.n.44/2012

Nel seguito si riporta l'elenco dei soggetti interessati che hanno presentato osservazioni e/o pareri:

Enti territorialmente interessati (L.R. 44/2012, art. 5) Enti competenti in materia ambientale (L.R. 44/2012, art. 6)	Data presentazione Pareri/osservazioni
Comune di Canosa	04/11/2021
Comune di Bari	19/10/2021
Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale	25/10/2021
Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Bari	15/11/2021
Comune di Manfredonia	11/11/2021
ARPA Puglia	18/11/2021
Regione Puglia — Sezione Infrastrutture per la mobilità	09/11/2021
FILT – CGIL-Puglia	17/12/2021

A seguito della valutazione dei singoli contributi pervenuti, di seguito si riporta una sintesi delle osservazioni e le controdeduzioni:

ENTE: Comune di Canosa SERVIZIO/DIPARTIMENTO: Servizio Ambiente
QUADRO DI RIFERIMENTO DEL PIANO
MOTIVAZIONI: Programmi da considerare: Vigente pianificazione comunale <i>“Il confronto con il PUG Comunale consente quella interpolazione necessaria con la realtà delle previsioni programmatiche della viabilità locale”</i> CONTRODEDUZIONI: Trattandosi del medesimo contributo pervenuto nella fase della consultazione preliminare si rimanda a quanto precedentemente asserito.
CRITICITÀ AMBIENTALI SU CUI RITENETE CHE SI DEBBA PORRE PARTICOLARE ATTENZIONE IN SEDE DI VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DEL PIANO
MOTIVAZIONI: <i>“Aree destinate al trattamento o allo smaltimento di rifiuti, pericolosi e non pericolosi, anche reflui, presenti in agro comunale”</i> CONTRODEDUZIONI: Trattandosi del medesimo contributo pervenuto nella fase della consultazione preliminare si rimanda a quanto precedentemente asserito.

In particolare rispetto a quanto già evidenziato si specifica che la valutazione degli effetti del piano è funzione delle azioni e degli interventi che confluiscono nello stesso, pertanto si evidenzia a tal riguardo che si raccomanda di considerare nella fase di valutazione di impatto ambientale dei singoli progetti l'effetto cumulativo dei potenziali

impatti e porre in essere le dovute azioni di compensazione ambientale.

Si ritiene necessario che in fase di valutazione venga garantito il rispetto dei valori limite prescritti dalla normativa vigente e l'assenza di molestie olfattive generate dalle emissioni residue derivanti dal complesso delle attività svolte adottando idonei/ulteriori sistemi di contenimento e i criteri di utilizzo delle "Migliori tecnologie disponibili" per la riduzione dell'inquinamento atmosferico prodotto dagli impianti produttivi e di pubblica utilità", dandone comunicazione nelle forme previste all'Autorità competente.

Viene prescritto inoltre che in fase di valutazione dei progetti vengano individuati i requisiti e le modalità per il controllo attraverso la definizione di quanto elencato:

- Inquinanti, parametri, le metodiche di campionamento e di analisi, i punti di campionamento e le periodicità delle verifiche dovranno essere coincidenti con quanto riportato nel Piano di Monitoraggio redatto in fase di progettazione dei singoli interventi

Controlli degli inquinanti dovranno essere eseguiti nelle condizioni di esercizio dell'impianto per le quali lo stesso è stato dimensionato ed in relazione alle sostanze effettivamente impiegate nel ciclo tecnologico

ENTE: Comune di Bari	
SERVIZIO/DIPARTIMENTO: Sezione Urbanistica	
INDIRIZZI STRATEGICI PRML	
	MOTIVAZIONI: <i>"...l'Ufficio scrivente ha trasmesso n.1 relazione tecnico illustrativa e n.1 tabella relativi all'analisi del regime vincolistico dell'area ZES Ionica Interregionale (Puglia e Basilicata) e della ZES Adriatica Interregionale (Puglia e Molise) insistenti sul territorio comunale di Bari."</i>
	CONTRODEDUZIONI: Si riscontra che in fase di redazione del RA si è tenuto conto di quanto soprariportato.

ENTE: Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale	
QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO: VERIFICA DI COERENZA ESTERNA	
	MOTIVAZIONI: <i>"...le verifiche di coerenza con il PAI, è da rilevare che il quadro conoscitivo di riferimento dello stato della pianificazione inserito nel Rapporto Ambientale non appare aggiornato rispetto allo stato attuale, riferendosi nello specifico ai dati presenti nel Rapporto ISPRA "Dissesto idrogeologico in Italia: pericolosità e indicatori di rischio — Edizione 2018"</i>
	CONTRODEDUZIONI: Si prende atto di quanto pervenuto, pertanto è stato effettuato l'aggiornamento del quadro conoscitivo di riferimento dello stato della pianificazione prendendo in considerazione il Rapporto ISPRA "Dissesto Idrogeologico in Italia: pericolosità e indicatori di rischio: Edizione 2018" all'interno del capitolo 4 "Quadro di riferimento Programmatico"
STATO DELL'AMBIENTE	
	MOTIVAZIONI: <i>"...appare necessario che il quadro conoscitivo di riferimento relativo alle analisi delle tematiche ambientali "Acqua" e "suolo" e delle relative componenti, contempli anche quello contenuto nei Piani di Gestione Distrettuali già richiamati nelle premesse, nei loro ultimi aggiornamenti (PGRA II Ciclo, PGA III</i>

	<p>Ciclo)”</p> <p>CONTRODEDUZIONI: Si prende atto di quanto pervenuto, pertanto all’interno del capitolo 6 “STATO DELL’AMBIENTE” all’interno dei Paragrafi 6.2 “Risorse Idriche” e 6.3 “Suolo e rischi naturali” è stato aggiornato il quadro conoscitivo in riferimento alle tematiche “acqua” e “suolo” relativamente a quanto riportato all’interno dei seguenti piani: PIANO DI GESTIONE DELLE ACQUE III Ciclo e PIANO DI GESTIONE DEL RISCHIO ALLUVIONI</p>
<p>QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO: VERIFICA DI COERENZA ESTERNA</p>	
	<p>MOTIVAZIONI: <i>“...Inoltre, con specifico riferimento alla analisi di coerenza esterna tra il PRML e il PAI relativo al territorio della ex Autorità di Bacino della Puglia, sviluppata nel rapporto ambientale, non appare opportunamente sostanziata la conclusione secondo cui "i due piani perseguono obiettivi aventi finalità diverse, pertanto non influenti gli uni sugli altri". Infatti, se tra gli obiettivi specifici del PRML ce ne sono alcuni che prevedono una trasformazione del territorio finalizzata al potenziamento delle reti di trasporto e delle aree portuali e alla loro connessione con le reti ferroviarie, considerate le specifiche condizioni idrogeomorfologiche del territorio pugliese, non si escludono interferenze con le aree disciplinate dalle NTA del PAI. In dette aree, in relazione alle specifiche condizioni di pericolosità e/o rischio presenti, in relazione alle opere previste, resta fermo che la progettazione delle opere previste nel PRML dovrà essere comunque verificata nella relativa coerenza con quanto previsto dalle Norme di Attuazione delle Pianificazioni di Assetto idrogeologico”</i></p> <p>CONTRODEDUZIONI: Si prende atto di quanto pervenuto, pertanto all’interno del capitolo 4 “Quadro di riferimento Programmatico”, paragrafo 4.2 “Verifica di coerenza esterna” è stato opportunamente integrato il confronto tra gli obiettivi previsti dal PRML e quanto previsto dal PAI relativamente al territorio della ex Autorità di Bacino della Puglia, inoltre si evidenzia che durante la fase di la progettazione delle singole opere sarà comunque verificata la coerenza con quanto previsto dalle Norme di Attuazione delle Pianificazioni di Assetto Idrogeologico.</p>

<p>ENTE: Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Bari</p>	
<p>CRITICITA’ AMBIENTALI IN SEDE DI VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DEL PIANO</p>	
	<p>MOTIVAZIONI: <i>“...Non risulta riscontrato il punto f) della nota di questo Istituto..... “Il Piano dovrà fornire indicazioni sulle modalità in cui si intende migliorare la capacità intermodale, proponendo alcuni scenari o modelli attuativi che tengano conto dei vari interessi coinvolti. Il Piano dovrà individuare i principali nodi in cui si intende intervenire sulla base delle analisi preliminarmente condotte sui territori e secondo le logiche indicate da questo Istituto anche nei precedenti punti e le interferenze con altre pianificazioni o tutele. Il Piano dovrà individuare e monitorare, sia nelle condizioni attuali, che in chiave prognostica, i flussi generati sulle infrastrutture e dalla logistica proposta, nonché fornire riferimenti sull’individuazione delle potenziali nuove esigenze in termini di servizi e infrastrutture che hanno determinato le scelte. Il Piano dovrà fornire indicazioni sulle modalità di coinvolgimento delle infrastrutture esistenti, di edifici pubblici in dismissione, siano essi di proprietà comunale o di altri enti territoriali, potenzialmente convertibili negli usi in funzione delle esigenze</i></p>

della logistica, anche in una politica di riuso del patrimonio immobiliare pubblico a garanzia della limitazione del consumo di suolo”

CONTRODEDUZIONI: Si prende atto di quanto pervenuto, e si rimandano tali approfondimenti alla fase di redazione dei singoli interventi previsti in quanto l’analisi richiesta necessita di un maggior dettaglio non riscontrabile in questa fase di definizione del piano.

MISURE, CRITERI ED INDIRIZZI PER LA MITIGAZIONE DEGLI EFFETTI ATTESI

MOTIVAZIONI: *“...si ritiene utile evidenziare la necessità che i progetti previsti tengano conto delle seguenti direttive finalizzate a garantire la tutela paesaggistica e dei beni culturali interferenti o interessati in ambito di area vasta dagli effetti delle nuove realizzazioni:- i Centri di distribuzione urbana (CDU) dovranno essere inseriti nei piani di mobilità urbana in corso di adozione e approvazione e localizzati in posizione coerente con le reali esigenze , vocazioni e pianificazioni a scala comunale”*

CONTRODEDUZIONI: Si riscontra di aver inserito all’interno del capitolo 9 “MISURE, CRITERI INDIRIZZI PER LA MITIGAZIONE DEGLI EFFETTI ATTESI” all’interno del paragrafo 9.1 “Integrazione ambientale della VAS del PRML e definizione di un elenco di criteri di sostenibilità ambientale” il seguente criterio

- Paesaggio: P012- Fornire direttive finalizzate a garantire la tutela del paesaggio garantendo l’inserimento dei Centri di distribuzione urbana (CDU) all’interno dei piani di mobilità urbana in corso di adozione e approvazione localizzati in posizione coerente con le reali esigenze, vocazioni e pianificazioni a scala comunale

AZIONI DI PIANO

MOTIVAZIONI: *“azioni del piano nelle aree portuali di Bari e Monopoli : gli interventi dovranno valutare interferenze, impatti ambientali e sul patrimonio culturale in generale, trattandosi di aree particolarmente sensibili sia per le relazioni di prossimità con le infrastrutture e l’insediamento storico che per la potenzialità archeologica dei fondali; gli interventi previsti dovranno valutare l’adeguatezza e il dimensionamento dei Porti rispetto alle attuali esigenze commerciali e rispetto alle future e l’opportunità di introdurre diversi attracchi del naviglio di grandi dimensioni (fenomeno del gigantismo navale) in ragione della attuali capacità di bacino che caratterizzano altri porti regionali, evitando in tal modo quelle criticità che deriverebbero da una modifica sostanziale dell’indotto, dei flussi e della logistica rispetto a quanto oggi esistente , riducendo in tal modo i potenziali impatti con il patrimonio culturale materiale e immateriale.*

Sempre in relazione alle logistica delle aree portuali gli interventi previsti per il Porto di Bari dovranno affrontare gli impatti generati dai traffici di rinfuse liquide e rinfuse solide nonché dalla containerizzazione, introducendo criteri di gestione specifici che tengano conto di limitazioni sulle previsioni giornaliere del trasporto, in grado di mitigare le interferenze percettive che la movimentazione e deposito nelle aree portuali genera con le aree retro portuali e prossime all’edificato storico della città consolidata, così come introdurre differenziazioni di logistica e modalità organizzative adeguate, finalizzate a mitigare gli impatti con lo storico

Molo Foraneo sottoposto a tutela ai sensi della Parte II del D.Lgs 42/04. Gli interventi previsti per i porti di Bari e Monopoli dovranno contemplare misure di compensazione nelle aree retro portuali, direttamente relazionate con la città storica e le parti urbanizzate, privilegiando la riconversione delle aree demaniali quali filtri compensativi dei potenziali impatti a servizio della città, così come le aree da destinare a isole ecologiche e stazioni di rifornimento di "carburante pulito", nonché per la gestione degli impianti e servizi ambientali (gestione e trattamento rifiuti ed acque di prima pioggia, adeguamenti impiantistici, ecc)..."

CONTRODEDUZIONI: In merito alle azioni del piano nelle aree portuali di Bari e Monopoli, le indicazioni individuate dalla Soprintendenza saranno applicate durante la fase di redazione dei singoli interventi previsti; pertanto tali azioni saranno valutate durante le eventuali procedure di valutazione ambientale prevista per singoli interventi.

ENTE: Comune di Manfredonia

SERVIZIO/DIPARTIMENTO: Servizio 5.2 – Servizi di Tutela del Territorio, dell’Ambiente e autorizzazioni delegate

MITIGAZIONI

MOTIVAZIONI: *"...Preso atto degli elaborati progettuali e tenuto conto di quanto innanzi rappresentato, questo ufficio limitatamente per le competenze ambientali non ravvisa criticità importanti in ordine alle matrici ambientali interessate dal progetto.*

Per completezza delle osservazioni, si rappresenta che:

seppure gli impatti negativi causati dalla realizzazione del progetto siano limitati nel tempo e localmente circoscritti, si evidenzia l’opportunità di prevedere accorgimenti volti a mitigare l’impatto della fase di cantiere sull’ambiente naturale quali, per esempio, minimizzare lo spostamento dei materiali e mezzi ed evitare il disturbo di "specie" che popolano la zona oggetto di intervento.

Una ulteriore tutela delle "specie", in fase di cantiere, si rassicura di porre in atto misure per limitare le emissioni sonore prodotte dai mezzi meccanici durante la fase di cantiere e la realizzazione delle opere.

Infine, in merito alla componente ambientale "rifiuti" che subisce i maggiori effetti negativi questi dovranno essere smaltiti tenendo in conto i criteri di sostenibilità ambientale riportati nel "rapporto ambientale".

Resta inteso che sono fatti salvi i diritti dei terzi e l’acquisizione da parte del "proponente" le intese, i pareri, le concessioni, le autorizzazioni, le licenze, i nullaosta e gli assensi, comunque denominati, ove richiesti dalla normativa vigente e rilasciati dagli enti preposti alla salvaguardia del vincolo ricadente nelle aree oggetto di intervento.."

CONTRODEDUZIONI: In accoglimento delle richieste si è inserito nel cap.9. MISURE, CRITERI ED INDIRIZZI PER LA MITIGAZIONE DEGLI EFFETTI ATTESI all’interno del paragrafo 9.1 "Integrazione ambientale della VAS del PRML e definizione di un elenco di criteri di sostenibilità ambientale" i seguenti criteri:

<ul style="list-style-type: none"> • Biodiversità: B03 - Prevedere l'inserimento di aree verdi, anche attrezzate, anche per la mitigazione dell'impatto visivo delle strutture edilizie e delle infrastrutture • Rifiuti: Rif 04- Nelle fasi di cantiere eseguire lo smaltimento dei rifiuti tenendo conto di criteri di sostenibilità ambientale • Rumore-R2- Limitare in fase di cantiere le emissioni sonore con misure idonee
--

ENTE: ARPA PUGLIA	
OBIETTIVI ED AZIONI DEL PIANO	
<p>MOTIVAZIONI: <i>"...al fine di un miglioramento del quadro complessivo del Piano, suggerisce alcune precisazioni/integrazioni relativamente ai seguenti obiettivi specifici:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>"Garantire che le concentrazioni di No2, CO, benzene, So2, PM10 e O3...(omississ)" di cui al codice R2: sono presenti riferimenti normativi superati, pertanto si chiede di indicare i riferimenti normativi aggiornati (D.lgs. n. 155/10).</i> • <i>"Aumentare l'uso di combustibili sostenibili a basse emissioni...(omissis)". Si chiede di integrare un obiettivo specifico, in termini di combustibili a basse emissioni, anche per il trasporto navale (oltre che aereo), con particolare riferimento alle emissioni in fase di stazionamento in porto. Si segnala, infatti, che questa tipologia di emissioni detiene una quota significativa di emissioni di CO2 e, più in generale, di emissioni gas ad effetto serra (GHG), nel settore trasporti.</i> <p>CONTRODEDUZIONI: Si prende atto di quanto pervenuto, modificando l'obiettivo specifico denominato AR2 all'interno del capitolo 5 <u>"INTEGRAZIONE DELLA COMPONENTE AMBIENTALE NEL PIANO"</u> paragrafo 5.9 <u>"Identificazione degli obiettivi di sostenibilità"</u></p> <p>Relativamente all'integrazione di un obiettivo specifico che faccia particolare riferimento <i>"anche per trasporto navale...alle emissioni in fase di stazionamento in porto"</i> soprariportato si ritiene che l'obiettivo sia già sotteso nell'obiettivo denominato AR10 <i>"Accelerare la diffusione di energie alternative a basse emissioni per i trasporti..."</i> e pertanto si ritiene che gli interventi del PRML siano stati adeguatamente valutati.</p>	
QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO: VERIFICA DI COERENZA ESTERNA	
<p>MOTIVAZIONI: <i>"...Ai fini dell'analisi di coerenza esterna si ritiene necessario valutare la coerenza anche con i seguenti recenti piani alla scala europea e nazionale di recente redazione:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Una strategia europea di adattamento al cambiamento climatico</i> • <i>PRNN in riferimento alla Missione 3 "Infrastrutture per una mobilità sostenibile" e agli obiettivi "Investimenti sulla rete ferroviaria e intermodalità e logistica integrata"</i> • <i>Piano Sud 2030 sviluppo e coesione per l'Italia, in riferimento alla Missione "un Sud connesso e inclusivo"</i> 	

- *...coerenza con il PRT, si ritiene utile che il RA faccia riferimento anche a quanto previsto dall'aggiornamento al Piano Attuativo 2021-2027 del Piano Regionale dei Trasporti..."*

CONTRODEDUZIONI: In accoglimento della richiesta pervenuta si è ritenuto di aggiornare il capitolo 4 "Quadro di riferimento programmatico", paragrafo 4.2 "Verifica di coerenza esterna" con i seguenti ulteriori piani

- Una strategia europea di adattamento al cambiamento climatico
- PRNN in riferimento alla Missione 3 "Infrastrutture per una mobilità sostenibile" e agli obiettivi "Investimenti sulla rete ferroviaria e intermodalità e logistica integrata"
- Piano Sud 2030 sviluppo e coesione per l'Italia, in riferimento alla Missione "un Sud connesso e inclusivo"
- aggiornamento al Piano Attuativo 2021-2027 del PRT

Si evidenzia inoltre che con la DGR Regione Puglia del 28 Febbraio 20220, n.269, pubblicata su Bollettino Ufficiale della Regione Puglia n.45 del 19/04/2022, la giunta preso atto dell'orizzonte temporale dei contenuti e degli obiettivi del Piano Regionale delle Merci e della Logistica e sancisce la coerenza tra il "Piano Regionale delle Merci e della Logistica" e gli obiettivi e gli indirizzi strategici del "Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti" relativo al periodo 2021 – 2030

STATO DELL'AMBIENTE

MOTIVAZIONI: *"La caratterizzazione dello stato dell'ambiente, dei beni culturali e paesaggistici è stata articolata descrivendo le componenti...si segnala che per alcuni indicatori utilizzati nel RA per la descrizione delle matrici ambientali che sono monitorati da questa Agenzia, sono disponibili dati più aggiornati sul sito degli indicatori ambientali di ARPA Puglia...(omissis)..."*

Per la matrice aria..

- *aggiornare gli indicatori al 2020 traendo spunto da quanto riportato dall'Agenzia*
- *Relativamente all'inventario delle Emissioni in atmosfera (Inemar Puglia, anno 2013) si suggerisce di effettuare una elaborazione dei dati disponibili..."*

Per la matrice risorse idriche si segnala che

- *i dati relativi al monitoraggio delle risorse idriche al sestennio 2016-2021 sono pubblicati sul sito ARPA Puglia*
- *Sono disponibili i dati aggiornati per i seguenti dati come indicatori ambientali:*
 - *Acque superficiali destinate alla produzione di acqua potabile.*
 - *Acque dolci idonee alla vita dei pesci.*
 - *Acque destinate alla vita dei molluschi.*
 - *Classificazione delle acque di balneazione.*
 - *Stato Chimico delle Acque Sotterranee (SCAS)*

Relativamente alla matrice suolo, questa Agenzia ritiene utile integrare nel RA la caratterizzazione del consumo di suolo facendo riferimento al portale sul consumo di suolo in Italia realizzato dall'ISPRA e dal

Sistema Nazionale di Protezione Ambientale (SNPA)..."

CONTRODEDUZIONI: In merito a quanto pervenuto, prendendo atto di quanto segnalato si riscontra che

- Relativamente alla matrice "Aria" la cui analisi è riportata al capitolo 6 "STATO DELL'AMBIENTE" all'interno del paragrafo 6.1 "Qualità dell'aria" sono stati aggiornati gli indicatori utilizzando i dati pubblicati nel report annuale relativo all'anno 2020 e riportato il trend su base annuale
- In merito al calcolo dell'incidenza del settore trasporti rispetto al totale delle emissioni in atmosfera su dati Inemar Puglia 2013 si ritiene che tale calcolo sia di difficile percorribilità tecnica e di scarsa attendibilità vista la natura dei dati e l'incidenza sulla componente atmosfera, già comunque sufficientemente e ampiamente valutata nell'analisi dello stato dell'ambiente

- Relativamente alla matrice "Risorse idriche" è riportata al capitolo 6 "STATO DELL'AMBIENTE" all'interno del paragrafo 6.2 "Risorse idriche" l'aggiornamento dello stato qualitativo dei corpi idrici superficiali pubblicati sul sito ARPA Puglia in base a quanto riportato nel documento "Relazione Triennale 2016-2018 Proposta di classificazione dei Corpi Idrici Superficiali della Regione Puglia", sono stati inoltre aggiornati gli indicatori ambientali relativamente a
 - Acque superficiali destinate alla produzione di acqua potabile
 - Acque dolci idonee alla vita di pesci e acque destinate alla vita dei molluschi
 - Classificazione delle acque di balneazione
 - Stato chimico delle Acque sotterranee (SCAS)

- relativamente alla matrice Suolo la cui analisi è riportata al capitolo 6 "STATO DELL'AMBIENTE" all'interno del paragrafo 6.3 "Suolo e rischi naturali" si è provveduto ad integrare la descrizione della componente ambientale utilizzando le informazioni e la descrizione dello stato della risorsa suolo sulla base di quanto riportato dai rapporti ISPRA e dal Sistema Nazionale di Protezione Ambientale (SNPA)

CRITICITA' AMBIENTALI

MOTIVAZIONI: *"omissis...Sarebbe stato utile identificare per ciascuna componente ambientale le criticità determinate dagli interventi infrastrutturali in tema di merci e logistica e descriverle attraverso opportuni indicatori ambientali. Per ciascuna criticità ambientale identificare le azioni e gli interventi del PRML che possono interferire in modo positivo o negativo"*

CONTRODEDUZIONI:

In merito alla valutazione delle interferenze delle azioni e interventi del PRML in merito alle criticità ambientali si ritiene che la valutazione sia adeguatamente approfondita nel capitolo 7 "VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DEL PIANO"

CRITERI AMBIENTALI DI SOSTENIBILITA'	
	<p>MOTIVAZIONI: <i>"...Questa agenzia 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></p> <p>CONTRODEDUZIONI:</p> <p>In merito alle misure di compensazione si rimanda alla fase progettuale dei singoli interventi l'individuazione delle misure di compensazione più idonee a riequilibrare gli eventuali effetti negativi degli interventi in progetto così come indicato dall'ente; allo stesso modo, per quanto attiene alle aree urbane, il carattere cumulativo degli effetti ambientali sarà valutato nelle fasi specifiche di progetto degli interventi proposti in quanto l'analisi richiesta necessita di un maggior dettaglio non riscontrabile in questa fase di definizione del piano.</p>
PIANO DI MONITORAGGIO	
	<p>MOTIVAZIONI: <i>"...Questa agenzia ritiene utile integrare gli indicatori di contesto con quelli connessi alle criticità ambientali determinati dagli interventi infrastrutturali in tema di merci e logistica. Gli indicatori che descrivono il contesto sul quale il PRML ha effetti e gli indicatori che misurano gli effetti stimati delle azioni del PRML dovranno quanto prima essere popolati così da costituire i valori di riferimento ("situazione al tempo TO") del monitoraggio..."</i></p> <p>CONTRODEDUZIONI:</p> <p>In merito agli indicatori di contesto relativamente alla fase di monitoraggio si ritiene che gli indicatori scelti, per come sono strutturati, siano alla base della valutazione di una tendenza evolutiva tale da ben rappresentare il trend di crescita (decrecita) degli indicatori e quindi degli effetti degli interventi e azioni del piano sull'ambiente.</p>

Relativamente a quanto rilevato da ARPA Puglia in merito ai criteri di Sostenibilità ambientale previsti dal Piano e a quanto definito con Determina Dirigenziale n.428 del 12.12.2022 del Dipartimento Ambiente , Paesaggio e Qualità Urbana- Sezione autorizzazioni ambientali della Regione Puglia, si evidenzia, così come recepito, che i suddetti "Criteri di sostenibilità ambientali" definiti al capitolo 9 del presente studio, che rappresentano le raccomandazioni e prescrizioni legate alle successive fasi di progettazione degli interventi previsti dal Piano, sono stati opportunamente aggiornati per recepire quanto richiesto, prevedendo che vengano adottate opportune misure di compensazione ambientale per ogni matrice ambientale coinvolta e contemplare il possibile carattere cumulativo degli effetti derivanti dalla realizzazione dei singoli progetti.

ENTE: REGIONE PUGLIA-	
SERVIZIO/DIPARTIMENTO: SEZIONE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA'	
QUADRO DI RIFERIMENTO DEL PIANO: COERENZA ESTERNA	
<p>MOTIVAZIONI: <i>"...In merito al suddetto contributo e in particolare alle risposte alle domande 3.1 e 3.2, si rileva che esse non risultano integrate nella Proposta di PRML e nel Rapporto Ambientale in oggetto, adottati con DGR n. 1310 del 04.08.2021. Infatti nel paragrafo 2.9.2 ESITO DELLE CONSULTAZIONI PRELIMINARI DEGLI SCA del citato Rapporto Ambientale, la Sezione Infrastrutture per la Mobilità, seppure elencata nell'elenco degli SCMA (p. 42) e nella tabella dei soggetti interessati che hanno presentato osservazioni (p. 47), non è poi inserita tra le singole schede in cui vengono controdedotte le osservazioni di ciascun soggetto."</i></p> <p>CONTRODEDUZIONI: In accoglimento di quanto pervenuto, all'interno del capitolo 4 "QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO", paragrafo 4.2 "Verifica di coerenza esterna", è stato inserito tra i piani le "Linee Guida regionali per la redazione dei PUMS (approvate con DGR n. 193 del 20.02.2018, modificate con DGR n. 1645 del 20.09.2018"</p> <p>All'interno del capitolo 5 "INTEGRAZIONE DELLA COMPONENTE AMBIENTALE NEL PIANO" sono stati inseriti i seguenti paragrafi 5.7 "Linee guida europee per la redazione dei PUMS – Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility plan, Second Edition 2019" e 5.8 "Linee guida nazionali per la redazione dei PUMS- D. M. n.397 del 04 Agosto 2017 e D.M. n 396 del 28 Agosto 2019"</p>	
STRUTTURA DELLE TABELLE IN ALLEGATO AL RA	
<p>MOTIVAZIONI: <i>"... Si suggerisce, ai fini di una maggior chiarezza per i lettori del Rapporto Ambientale, di denominare la seconda colonna delle Tabelle riportate negli Allegati1, 1a, 4 e 5 "codice intervento nel PA PRT 2015-2019" e non soltanto "cod" ..."</i></p> <p>CONTRODEDUZIONI: In accordo con quanto segnalato dall'Ente si è proceduto alla modifica della colonna delle Tabelle riportate negli Allegati1, 1a, 4 e 5 indicando "codice intervento nel PA PRT 2015-2019" e non soltanto "cod"</p>	
QUADRO DI RIFERIMENTO DEL PIANO: COERENZA ESTERNA	
<p>MOTIVAZIONI: <i>"...Infine, visto quanto disposto dall'art. 2 della LR 16/2008: "Le linee di intervento in tema di merci e logistica, individuate dal PRT e affrontate nei piani attuativi in relazione a ciascuna delle quattro modalità di tra-sporto, vengono approfondite e sviluppate organicamente in un'ottica intermodale nel piano regionale del-le merci e della logistica, [...] che si pone come piano attuativo settoriale.", nonchè il nuovo PA PRT 2021-2027 in corso di redazione, si suggerisce l'attivazione di un confronto finalizzato alla condivisione e all'allineamento delle informazioni e dei contenuti dei due Piani, rendendoli integrati e organici tra di loro."</i></p> <p>CONTRODEDUZIONI: In accoglimento di quanto pervenuto, all'interno del capitolo 4 "QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO", paragrafo 4.2 "Verifica di coerenza esterna", è stato inserito tra i piani il</p>	

“Piano attuativo del PRT 2021-2027”. Relativamente al confronto finalizzato alla condivisione e all’allineamento delle informazioni e dei contenuti del PA PRT 2021-2027 si riscontra che con la DGR Regione Puglia del 28 Febbraio 20220, n.269, pubblicata su Bollettino Ufficiale della Regione Puglia n.45 del 19/04/2022, la Giunta prende atto dell’orizzonte temporale dei contenuti e degli obiettivi del Piano Regionale delle Merci e della Logistica e conferma la coerenza tra il “Piano Regionale delle Merci e della Logistica” e gli obiettivi e gli indirizzi strategici del “Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti” relativo al periodo 2021 – 2030, elaborato dalla Sezione Infrastrutture per la Mobilità. L’ “Allegato A” alla DGR Regione Puglia del 28 Febbraio 20220, n.269 mostra infatti l’Analisi di coerenza del Piano Regionale delle Merci e della Logistica (PRML) con gli altri strumenti di regolamentazione settoriale sovraordinati di cui se ne riporta di seguito uno stralcio:

Il Piano Regionale delle Merci e della Logistica, nei suoi obiettivi specifici, si pone in piena coerenza con gli indirizzi operativi Piano Attuativo del PRT della Regione Puglia 2021 – 2030 e più in generale con la pianificazione del settore trasportistico previsto dalla Regione Puglia. Gli obiettivi previsti dal PRML si inseriscono coerentemente con gli indirizzi previsti nello scenario temporale operativo e strategico del 2021-2027 e più in generale con le scadenze del NEW DEAL europeo del 2030. Il PRLM prevede nel complesso una serie di azioni che contribuiscono a concorrere agli obiettivi fissati dall’aggiornamento al Piano Attuativo del PRT ed in particolare rispetto allo sviluppo di sistemi intermodali e connessioni tra porto-ferro e porto-strade, oltre ad azioni volte a garantire il completamento della rete TEN-T e della sua connessione con la rete secondaria. Tali azioni prevedono interventi che hanno l’obiettivo di migliorare il grado di interoperabilità tra le reti assicurando gli opportuni collegamenti tra le differenti modalità di trasporto e rimuovendo i colli di bottiglia. In tal senso si prevedono interventi che, agevolando la costruzione di connessioni materiali e immateriali, soprattutto nelle aree ZES e nei e verso i centri merci presenti nella regione, tendono ad uno sviluppo continuo e coerente utile a promuovere una mobilità orientata alla sostenibilità e alla tutela dell’ambiente e del territorio. In coerenza con l’Aggiornamento del Piano Attuativo del PRT, il PRML contribuisce altresì a connettere la Puglia alla rete europea e nazionale per accrescere lo sviluppo economico della regione. Si riscontra pertanto che gli obiettivi individuati dal PRML forniscono un quadro di coerenza ampio e soddisfacente.

In merito a progetti e interventi previsti e contenuti in altri piani concorrenti in materia di trasporti, merci e logistica, considerando che con DGR n.269 del 28 febbraio 2022 è stata attestata la coerenza del PRML “con la pianificazione del settore trasportistico previsto dalla Regione Puglia”, eventuali valutazioni ambientali specifiche sono rimandate alle singole valutazioni dei rispettivi piani.

ENTE: FILT-CGIL PUGLIA

SERVIZIO/DIPARTIMENTO: Segreteria Regionale Integrata

OSSERVAZIONI VARIE

MOTIVAZIONI:

Verifica di coerenza tra il PRNN e il PRLM in merito ai seguenti interventi :

- completamento della tratta Napoli-Bari che determinerà una riduzione del tempo di percorrenza di circa un'ora e mezza , un aumento della capacità da 4 a 10 treni per ora sulle sezioni a doppio binario e un adeguamento delle prestazioni per consentire il transito dei treni merci di lunghezza fino a 750 m senza limitazioni di peso assiale ;
- il potenziamento dei nodi ferroviari metropolitani che mira allo sviluppo, alla riqualificazione , all'accessibilità e all'efficientamento energetico (tra cui Bari, Taranto e Lecce);
- riqualificazione funzionale, miglioramento dell'accessibilità e intermodalità di stazioni di dimensioni medio-grandi e con alti volumi di traffico (tra cui Barletta);
- realizzazione ultimo miglio ferroviario per la connessione di porti (tra cui Taranto) ed aeroporti (tra cui Brindisi) per aumentare competitività e connettività del sistema logistico intermodale.
- Realizzazione di sistemi di fornitura nei porti di elettricità alle navi in fasi di ormeggio in un'ottica di sostenibilità ambientale

Integrazione del PRLM con la realizzazione di un sistema digitale interoperabile tra attori pubblici e privati per il trasporto merci e la logistica.

Aggiornamento dei dati inseriti nel Piano Regionale della Logistica che le previsioni di sviluppo del settore nella nostra regione dell'e-commerce.

CONTRODEDUZIONI: Si ritiene che gli interventi e azioni individuati nel PRLM siano coerenti con quanto individuato in termini di interventi materiali e immateriali, anche in merito alla presenza dell'e-commerce che è integrato all'interno dell'indirizzo strategico "POTENZIARE INFRASTRUTTURE E ATTREZZATURE PORTUALI E INTERPORTUALI DI INTERESSEREGIONALE, IVI INCLUSI IL LORO ADEGUAMENTO AI MIGLIORI STANDARDAMBIENTALI, ENERGETICI E OPERATIVI E POTENZIARE L'INTEGRAZIONE DEI PORTI CON LE AREE RETRO PORTUALI (INFRASTRUTTURE E TECNOLOGIE DELLA RETE GLOBALE/LOCALE)" e anche nell'obiettivo specifico "Misure per favorire la distribuzione urbana delle merci". In oltre la coerenza del PRLM con il PRNN, in particolare con il "PNRR MISSIONE 3 - INFRASTRUTTURE PER UNA MOBILITÀ SOSTENIBILE" è stata valutata e riportata nel par. 4.2 "Verifica di coerenza esterna" del presente rapporto Ambientale.

MOTIVAZIONI:

Proposta di redazione di un Protocollo d'intesa sulla Legalità nella Logistica Pugliese sottoscritto dalle aziende interessate all'accesso ai benefici previsti e dalle parte datoriali che le rappresentano ,dalla Regione Puglia (assessorato ai Trasporti e allo Sviluppo Economico) e dalle Organizzazioni Sindacali Confederali al fine di garantire che gli interventi ed i finanziamenti previsti dal PRLM ,oltre che agli obiettivi che il Piano si propone, anche un miglioramento delle condizioni economico/normative dei lavoratori impiegati nel settore

CONTRODEDUZIONI: Nelle successive fasi di attuazione del Piano sarà valutata la possibilità di redazione di un Protocollo d'intesa sulla Legalità nella Logistica Pugliese

3. MODALITÀ CON CUI LE CONSIDERAZIONI AMBIENTALI SONO STATE INTEGRATE NEL RAPPORTO AMBIENTALE DEL PRML DELLA REGIONE PUGLIA

Le considerazioni ambientali emerse durante la fase di consultazione e le varie prescrizioni e indicazioni espresse nel parere motivato contenuto nella Determinazione del Dir. Sez. Autorizzazioni Ambientali n. 428/12.12.2022 sono state integrate all'interno del PRML della Regione Puglia e del relativo Rapporto Ambientale.

I suddetti contributi sono stati esaminati puntualmente e hanno portato ad un aggiornamento ed adeguamento del PRML della Regione Puglia e del relativo Rapporto Ambientale.

Qui di seguito si riportano le analisi puntuali relative ai contributi pervenuti e le relative modifiche ed integrazioni di Piano e del Rapporto Ambientale che ne sono conseguite.

	PRESCRIZIONI/RICHIESTE	MODIFICHE ED INTEGRAZIONI DI PIANO E DEL RAPPORTO AMBIENTALE
A	Recepire le prescrizioni della Valutazione d'Incidenza, come riportate nello specifico paragrafo dedicato (J);	Le integrazioni al piano scaturite dalle considerazioni ambientali emerse in fase di consultazione, oltre a quelle contenute nel parere motivato espresso con D.D. n. 223/20.12.2018 e dalle indicazioni contenute nel verbale dell'incontro del 26.07.2019 tenutosi presso la Regione Puglia, hanno determinato una rimodulazione degli interventi previsti nel PIRT e in accoglimento a quanto prescritto nel par.2.5 "Interventi definiti nel P.I.R.T" del R.A. sono state approfondite le azioni del piano, con particolare riferimento agli interventi di nuova realizzazione ed infrastrutturazione dell'area interessata dal Piano.
B	Rivedere/completare le informazioni riportate secondo le indicazioni indicate ai punti (O1) (O2);	In merito a quanto evidenziato nelle indicazioni (O1) e (O2) si da evidenza che le stesse sono state integrate all'interno del Rapporto Ambientale le indicazioni evidenziate. Precisamente relativamente al punto (O1) In corrispondenza del Paragrafo 2.9, e precisamente al paragrafo 2.9.3, pag.67, in corrispondenza delle controdeduzioni relazionate in merito al parere predisposto dal Comune di Canosa si è eseguita un'analisi di maggiore dettaglio riportando quanto di seguito: <i>"...La valutazione degli effetti del piano è funzione delle azioni e degli interventi che confluiscono nello stesso,</i>

PRESCRIZIONI/RICHIESTE	MODIFICHE ED INTEGRAZIONI DI PIANO E DEL RAPPORTO AMBIENTALE
	<p><i>pertanto si evidenzia a tal riguardo che si raccomanda di considerare nella fase di valutazione di impatto ambientale dei singoli progetti l'effetto cumulativo dei potenziali impatti e porre in essere le dovute azioni di compensazione ambientale.</i></p> <p><i>Si ritiene necessario che in fase di valutazione venga garantito il rispetto dei valori limite prescritti dalla normativa vigente e l'assenza di molestie olfattive generate dalle emissioni residue derivanti dal complesso delle attività svolte adottando idonei/ulteriori sistemi di contenimento e i criteri di utilizzo delle "Migliori tecnologie disponibili" per la riduzione dell'inquinamento atmosferico prodotto dagli impianti produttivi e di pubblica utilità", dandone comunicazione nelle forme previste all'Autorità competente.</i></p> <p><i>Viene prescritto inoltre che in fase di valutazione dei progetti vengano individuati i requisiti e le modalità per il controllo attraverso la definizione di quanto elencato:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>• Inquinanti, parametri, le metodiche di campionamento e di analisi, i punti di campionamento e le periodicità delle verifiche dovranno essere coincidenti con quanto riportato nel Piano di Monitoraggio redatto in fase di progettazione dei singoli interventi</i> <p><i>I controlli degli inquinanti dovranno essere eseguiti nelle condizioni di esercizio dell'impianto per le quali lo stesso è stato dimensionato ed in relazione alle sostanze effettivamente impiegate nel ciclo tecnologico"</i></p> <p><i>Relativamente a quanto espresso da ARPA Puglia si è esplicitato quanto di seguito a pag.76</i></p> <p><i>"...Relativamente a quanto rilevato da ARPA Puglia in</i></p>

	PRESCRIZIONI/RICHIESTE	MODIFICHE ED INTEGRAZIONI DI PIANO E DEL RAPPORTO AMBIENTALE
		<p><i>merito ai criteri di Sostenibilità ambientale previsti dal Piano e a quanto definito con Determina Dirigenziale n.428 del 12.12.2022 del Dipartimento Ambiente , Paesaggio e Qualità Urbana- Sezione autorizzazioni ambientali della Regione Puglia, si evidenzia, così come recepito, che i suddetti “Criteri di sostenibilità ambientali” definiti al capitolo 9 del presente studio, che rappresentano le raccomandazioni e prescrizioni legate alle successive fasi di progettazione degli interventi previsti dal Piano, sono stati opportunamente aggiornati per recepire quanto richiesto, prevedendo che vengano adottate opportune misure di compensazione ambientale per ogni matrice ambientale coinvolta e contemplare il possibile carattere cumulativo degli effetti derivanti dalla realizzazione dei singoli progetti.”</i></p> <p>Inoltre al capitolo 9, paragrafo 9.1 sono stati integrati nuovi sono stati individuati criteri di sostenibilità, suddivisi per tematiche ambientali di seguito specificati a partire da pag.465:</p> <p>AR4, AC05, AMC04, B04, S03, CL2, R3</p> <p><u>(O2)</u></p> <p>Si da evidenza che gli esiti della consultazione sono stati riportati all’interno del paragrafo 2.9 e precisamente ai paragrafi 2.9.2 e 2.9.3.</p> <p>Il capitolo 12 risultava essere un refuso, pertanto è stato eliminato.</p>
C	<p>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</p>	<p>In merito ai punti <u>(O3)</u> e <u>(O5)</u> si evidenzia di aver integrato il Rapporto Ambientale con quanto richiesto inserendo una matrice di analisi di coerenza interna del PRML correlando gli obiettivi specifici del Piano con gli interventi previsti dal Piano, mettendoli in relazione altresì con gli interventi e gli obiettivi</p>

	PRESCRIZIONI/RICHIESTE	MODIFICHE ED INTEGRAZIONI DI PIANO E DEL RAPPORTO AMBIENTALE
	delle coerenze.	<p>Generali del Piano.</p> <p>L'analisi è riportata da pag.112 a pag.118 del Rapporto Ambientale al paragrafo 3.5.</p>
D	<p>Approfondire l'esame e il rapporto del Piano in oggetto con altri piani/programmi, secondo le indicazioni riportate ai punti (O6) (O7);</p>	<p>Relativamente a quanto richiesto al punto (O6) si rappresenta di aver integrato il Rapporto Ambientale con l'Allegato 6 che rappresenta lo <i>"schema di sintesi dell'analisi di coerenza, riassuntivo della coerenza degli Obiettivi del Piano con tutti i piani e programmi considerati"</i>, Inoltre al paragrafo 7.1 è stata svolta 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 nella Tabella di Coerenza Esterna di Sintesi rappresentata dal sopracitato Allegato 6- Tabella di Sintesi della Valutazione coerenza esterna.</p> <p>A tal proposito a valle dell'analisi di coerenza con i Piani sovraordinati, un'ulteriore integrazione è stata inserita a pag. 292 e di seguito esplicitata:</p> <p><i>"...La valutazione di sintesi della coerenza esterna è riportata in allegato (Vedi "Allegato 6").</i></p> <p><i>L'analisi di coerenza esterna del Piano ha individuato eventuali previsioni contrastanti tra gli obiettivi del PRML e gli obiettivi di sostenibilità e qualità ambientale espressi dai Piani e Programmi pertinenti di altro livello. L'analisi ha consentito di evidenziare elementi di indirizzo per la redazione del Piano, in tal modo così come è possibile evincere dalla tabella allegata i contenuti emergenti dalla Pianificazione sovraordinata, sono stati integrati attraverso un processo di approfondimento e lettura strutturata dei sistemi territoriali indagati."</i></p> <p>Relativamente a quanto richiesto al punto (O7) si relazione di aver integrato opportunamente la tabella di analisi della coerenza con PIANO DI BACINO STRALCIO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO EX ADB PUGLIA — PAI PUGLIA a pag.227</p>

	PRESCRIZIONI/RICHIESTE	MODIFICHE ED INTEGRAZIONI DI PIANO E DEL RAPPORTO AMBIENTALE
E	Aggiornare l'analisi del contesto alla luce di quanto riportato al punto (O8);	<p>Si riscontra di aver aggiornato l'analisi del contesto e il documento così come richiesto</p> <ul style="list-style-type: none"> • le tematiche "Siti potenzialmente contaminati" e "Siti contaminati di interesse nazionale" sono state riportate all'interno del paragrafo 6.3 "Suolo e rischi naturali" di pertinenza. • i paragrafi "Natura e Biodiversità" e relativi sotto paragrafi sono stati riportati al paragrafo 6.5
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;	Già in fase di formazione del Piano, per alcuni dei programmi individuati, sono stati identificati in maniera esplicita i contributi forniti al raggiungimento degli ORSA. Per i programmi per i quali non è stato possibile farlo, sono stati definiti i trend attesi degli indicatori individuati nel piano di monitoraggio, al fine di valutare il contributo del Piano al raggiungimento degli ORSA.
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;	<p>Le modifiche e integrazioni al piano scaturite dalle considerazioni ambientali emerse in fase di consultazione, oltre a quelle contenute nel parere motivato espresso con D.D. n. 428/22.12.2022, hanno determinato l'integrazione del documento con quanto di seguito esplicitato:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Relativamente a quanto espresso dal punto (O10) si <u>relaziona di aver apportato le opportune integrazioni al paragrafo 7.1</u> • Relativamente a quanto richiesto al punto (O11) il Rapporto Ambientale è stato integrato con gli "Allegato 7 Tabella Valutazione ambientale Interventi previsti dal PRML- Effetti prodotti" e "Allegato 8 Tabella Valutazione ambientale Interventi Immateriali previsti dal PRML-Effetti prodotti" e pertanto per ciascun intervento sono stati analizzate le caratteristiche degli effetti prodotti, definendo la tipologia: diretti o indiretti, secondari, cumulativi, a breve, medio e lungo termine, permanenti e

	PRESCRIZIONI/RICHIESTE	MODIFICHE ED INTEGRAZIONI DI PIANO E DEL RAPPORTO AMBIENTALE
		<p>temporanei.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Relativamente a quanto richiesto al punto (O12) Si riscontra che non risulta possibile in questa fase quantificare allo stato attuale gli impatti derivanti dall'esercizio di opere oggetto di programmazione. Si rimanda alla fase progettuale di ogni singolo intervento la quantificazione degli impatti; • Relativamente a quanto richiesto al punto (O13) si riscontra che in questa fase non risulta possibile determinare e quantificare allo stato attuale la reale ripercussione in termini di consumo di suolo

H	<p>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 coerenza, le modalità e le responsabilità della loro attuazione;</p>	<p>Relativamente a quanto concerne il punto (O14) si riscontra che allo stato attuale non è possibile dettagliare ulteriormente in ragione dello stato di approfondimento dei progetti in essere Si evidenzia che le opere di mitigazione proposte si prestano a garantire il rispetto delle matrici ambientali coinvolte seppur inquadabili come indicazioni di carattere generale,</p> <p>Relativamente al punto (O15) si rappresenta di aver integrato l' "Allegato 4 Tabella delle azioni mitigative" con quanto di seguito esplicitato:</p> <ul style="list-style-type: none"> • intervento 4 "Ristrutturazione ed ampliamento Terminal Traghetti e Crociere ADSP A.M. - PORTO DI BARI" precedentemente era stata applicata un'unica azione di mitigazione da osservare ovvero il criterio "E01" legato alla componente "energia", a valle delle integrazioni richieste sono stati inserite le azioni mitigative seguenti :aria (AR1), acqua (AC02-AC03), rifiuti (RIF04), attuabili per probabili effetti producibili nelle fasi di cantierizzazione; • intervento 52 "Costruzione palazzina per controlli, uffici e servizi ADSP A.M.- PORTO DI MONOPOLI" come suggerito è stato integrato il criterio "AR1" associato alla componente aria; il criterio "R2" connesso
---	---	---

		<p>all'inquinamento acustico e il criterio "E01" collegato alla componente "energia", da adottare in fase di progettazione e realizzazione dell'intervento;</p> <ul style="list-style-type: none"> • intervento 112 "Caserta - Foggia: raddoppio Orsara - Cervaro ed ulteriori potenziamenti (progetto di completamento) RFI", sono stati applicati quali possibili criteri di mitigazione quelli relativi alla componente aria "AR1", inquinamento acustico "R1-R2", Biodiversità "B01-B02" Energia "E01"; • intervento n.10 "Lavori di adeguamento della Stazione Marittima Passeggeri ADSP A.M. - PORTO DI BARI.": sono stati indicate le seguenti azioni mitigative: componente aria "AR1", componente acqua "AC02" e "AC03", componente rifiuti "Rif01", inquinamento acustico "R1" e d Energia "E01"; <p>Relativamente a quanto richiesto al punto (O16) si rappresenta che le responsabilità e la modalità di attuazione dei criteri di mitigazione hanno carattere di cogenza in quanto tutti i documenti di VAS che costituiscono il Piano sono cogenti.</p> <p>La responsabilità di applicazione delle misure individuate per ciascun definito nell' "Allegato 4 -Tabella delle azioni mitigative" è in capo all'attuatore del progetto e la modalità di applicazione saranno definite durante le fasi di progettazione di ogni intervento previsto.</p>
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;	Relativamente a quanto richiesto al punto (O16) si replica quanto già esposto al punto precedente "H", relativamente a quanto richiesto al punto (O17) si relaziona che per natura tipologia e genesi del piano non sono stati definiti scenari alternativi, in quanto il piano discende dal Piano Regionale dei Trasporti della Regione Puglia che ne definisce lo scenario base, si evidenzia altresì che il Piano ha già scontato varie fasi di concertazione.
J	Aggiornare il piano di monitoraggio VAS, alla luce dell'analisi degli impatti di cui alla	E' stato recepito quanto richiesto al punto (O18) integrando la Tabella che individua gli Indicatori monitoraggio per obiettivi

<p>lettera E, integrandolo con gli elementi mancanti di cui alle osservazioni (O18), (O19).</p>	<p>di sostenibilità a pag.477 e 478 al paragrafo 10.2 definendo i Trend di crescita, decrescita e invarianza dello stato dell'indicatore di riferimento.</p> <p>Si relaziona inoltre che relativamente a quanto richiesto al punto <u>(O19)</u> le eventuali e necessarie azioni da intraprendere (misure correttive/meccanismi di riorientamento), nel caso si verificano scostamenti rispetto ai target prefissati non sono stati definiti in quanto non è possibile in questa fase eseguire una stima dei target futuri in quanto strettamente in funzione degli interventi che saranno realizzati e delle eventuali misure di protezione dagli impatti previsti che saranno eventualmente generati.</p> <p>Si riscontra inoltre che saranno individuati nelle fasi successive di progetto dei singoli interventi gli enti preposti ad analizzare i dati e mettere in atto meccanismi di intervento, non si ritiene necessario in questa fase prevedere di riorientare il Piano qualora si dovessero verificare incongruenze rispetto agli obiettivi stabiliti o effetti negativi sull'ambiente.</p>
---	---

Si evidenzia altresì che in ottemperanza a quanto previsto dalla D.G.R. n. 2442 del 21/12/2018 "Rete Natura 2000. Individuazione di Habitat e Specie vegetali e animali di interesse comunitario nella Regione Puglia"; e in recepimento a quanto evidenziato nel parere motivato espresso con D.D. n. 428 del 12.12.2022 del DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO e QUALITA' URBANA-SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI, si precisa che il Piano prevede a carattere di prescrizione che

- tutti gli interventi e le azioni materiali di dettaglio previste dal Piano, ricadenti in aree sia interne che esterne a Rete Natura 2000, per la loro natura infrastrutturale e per le caratteristiche intrinseche delle opere da 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.

4. CONCLUSIONI

L'aggiornamento del Rapporto Ambientale del Piano Regionale delle Merci e della Logistica alla luce delle considerazioni ambientali emerse in fase di consultazione, oltre a quelle contenute nel parere motivato espresso con D.D. n. 428/12.12.2022, ha accolto quanto rilevato sotto forma di carattere di prescrizione e indicazione relativamente a quanto concerne il carattere ambientale e paesaggistico emersi nella fase di consultazione e riducendo gli interventi previsti e si evidenzia che previsto dal Piano è sufficiente a garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e a promuovere lo sviluppo sostenibile, alla luce degli obiettivi di sostenibilità prescelti.