



Bollettino ufficiale della Regione Puglia n. 24 del 05/02/2010

DETERMINAZIONE DEL DIRIGENTE DELL'UFFICIO PROGRAMMAZIONE, V.I.A. E POLITICHE ENERGETICHE 30 dicembre 2009, n. 612

D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. - Procedura Valutazione Ambientale Strategica del Piano Strategico di Area Vasta "Metropoli Terra di Bari" - Proponente Ufficio Unico Piano Strategico "Metropoli Terra di Bari" - **PARERE MOTIVATO.**

L'anno 2009 addì 30 del mese di Dicembre in Modugno, nella sede del Servizio Ecologia, il Dirigente dell'Ufficio Programmazione VIA e Politiche Energetiche/VAS, Ing. Gennaro Russo ha adottato il seguente provvedimento

Premesso che:

- con nota prot. n. 110620 del 21.04.08, acquisita al prot. Uff. n. 7880 del 29.05.08, l'Autorità di Gestione del Piano Strategico "Metropoli Terra di Bari" comunicava l'avvio del processo di Valutazione Ambientale Strategica del Piano Strategico e trasmetteva a tutte le Autorità con competenze ambientali il documento di Scoping per la consultazione preliminare;
- con nota prot. n. 6783 del 30.10.08, acquisita al prot. Uff. n. 16084 del 14.11.08, l'Ufficio Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Puglia trasmetteva il documento "Valutazione Ambientale Strategica - Stato di avanzamento (settembre 2008)" e il Metaplan del Piano Strategico "Metropoli Terra di Bari";
- con nota prot. n. 17854 del 19.12.08 la Regione Puglia - Assessorato all'Ecologia - Ufficio VAS inviava a tutte le Aree Vaste, compresa "Metropoli Terra di Bari", una nota generale su procedure e contenuti della Valutazione Ambientale Strategica applicata ai Piani Strategici;
- con nota prot. n. 1336 del 20.01.09, acquisita al prot. Uff. n. 894 del 26.01.09, l'Ufficio Unico Piano Strategico "Metropoli Terra di Bari" richiedeva all'Ufficio VAS un incontro tecnico per l'approfondimento di alcuni aspetti del Rapporto Ambientale, cui l'Ufficio ha dato seguito;
- con nota prot. n. 47449 del 23.02.09, acquisita al prot. Uff. n. 2618 del 26.02.09, l'Ufficio Unico Piano Strategico "Metropoli Terra di Bari" depositava presso l'Ufficio VAS la proposta di Piano (solo in formato elettronico), il Rapporto Ambientale e la Sintesi non Tecnica, e comunicava la predisposizione della pubblicazione sul BURP del 26.02.09 dell'avviso di avvenuto deposito per 60 giorni della suddetta documentazione;
- con nota prot. n. 4297 del 02.04.2009 la Regione Puglia - Assessorato all'Ecologia - Ufficio Parchi e Riserve Naturali comunicava a tutte le Aree Vaste, compresa "Metropoli Terra di Bari", e per conoscenza all'Ufficio VAS, la necessità per i Piani Strategici di espletare, all'interno della procedura di VAS, la Valutazione di Incidenza, tenendo conto della eventuale presenza di siti rete Natura 2000;
- con nota prot. n. 2444 del 04.05.09, acquisita al prot. Uff. n. 5455 del 12.05.09, l'Ufficio Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Puglia inviava una copia elettronica del

Rapporto Ambientale e della Sintesi non Tecnica aggiornati al 26.02.09;

- con nota prot. n. 138707 del 27.05.09, acquisita al prot. Uff. n. 6699 dell'11.06.09, l'Ufficio Unico Piano Strategico "Metropoli Terra di Bari" inviava la documentazione relativa allo svolgimento delle consultazioni e richiedeva l'espressione del parere motivato relativo alla Valutazione Ambientale Strategica;

- con nota prot. n. 10311 del 28.08.2009 la Regione Puglia - Assessorato all'Ecologia - Ufficio VAS e Ufficio Parchi e Riserve Naturali richiedevano all'Ufficio Unico Piano Strategico "Metropoli Terra di Bari" l'apposito Studio di Incidenza con i contenuti di cui alla D.G.R. n. 304 del 14.03.09;

- con nota prot. n. 10663 del 11.09.2009 la Regione Puglia - Assessorato all'Ecologia - Ufficio VAS richiedeva all'Ufficio Unico Piano Strategico "Metropoli Terra di Bari" un quadro sinottico del parco progetti ai fini di una maggiore efficienza del processo valutativo;

- con nota prot. n. 4862 del 16.09.09, acquisita al prot. Uff. n. 11013 del 24.09.09, l'Ufficio Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Puglia comunicava di aver ultimato l'attività istruttoria di propria competenza e di rimanere in attesa degli esiti della VAS;

- con nota prot. n. 232732 del 28.09.09, acquisita al prot. Uff. n. 11220 dell'01.10.09, l'Ufficio Unico Piano Strategico "Metropoli Terra di Bari" inviava alla Regione Puglia - Assessorato all'Ecologia - Ufficio VAS e Ufficio Parchi e Riserve Naturali lo Studio di Incidenza richiesto;

- con nota prot. n. 232771 del 28.09.09, acquisita al prot. Uff. n. 11553 del 13.10.09, l'Ufficio Unico Piano Strategico "Metropoli Terra di Bari" inviava alla Regione Puglia - Assessorato all'Ecologia - Ufficio VAS il quadro sinottico del parco progetti richiesto; con la stessa nota precisava che tale quadro, "nella versione definitiva consegnata ai competenti Uffici regionali con la nota Ufficio Unico PSMTB prot. 159225 del 19.06.09" ... "è ora costituito da circa 600 progetti degli iniziali 800" e che per tale motivo "nel documento predisposto e allegato alla presente non si trovano più i riferimenti ad alcuni dei progetti menzionati e valutati nel Rapporto Ambientale";

- con nota prot. n. 11868 del 20.10.2009 la Regione Puglia - Assessorato all'Ecologia - Ufficio VAS riscontrava la suddetta nota dell'Ufficio Unico Piano Strategico "Metropoli Terra di Bari" precisando che l'aggiornamento del parco progetti effettuato a giugno 2009 non era stato trasmesso all'Ufficio VAS, che nella richiesta di parere motivato effettuata con nota prot. n. 138707 del 27.05.09, acquisita al prot. Uff. n. 6699 del 11.06.09, non si era fatto cenno ad alcuna modifica apportata o da apportare al Piano o al Rapporto Ambientale, e che nessun'altra comunicazione in proposito era stata fatta successivamente; con la stessa nota inoltre si prendeva atto che il Rapporto Ambientale e il Piano in valutazione presso l'Ufficio VAS non erano quelli definitivi e che l'istruttoria svolta fino a quel momento si riferiva a documenti non aggiornati; si comunicava infine che si stava procedendo ad una rivisitazione del lavoro istruttorio svolto alla luce delle modifiche apportate al Piano e che, qualora l'Ufficio VAS avesse ritenuto sostanziali le modifiche, sarebbe stata necessaria la trasmissione di un Rapporto Ambientale opportunamente revisionato;

- con nota prot. n. 12003 del 28.10.2009 l'Ufficio Parchi e Tutela della Biodiversità dell'Assessorato all'Ecologia della Regione Puglia trasmetteva il parere di Valutazione di Incidenza sul Piano Strategico "Metropoli Terra di Bari" relativamente agli interventi del parco progetti con potenziali interferenze con i siti della Rete Natura 2000;

- con nota prot. n. 12281 del 09.11.2009 la Regione Puglia - Assessorato all'Ecologia - Ufficio VAS comunicava all'Ufficio Unico Piano Strategico "Metropoli Terra di Bari" che, a seguito dell'incontro tenutosi con il responsabile della redazione del Rapporto Ambientale e finalizzato al superamento delle questioni poste con la suddetta nota prot. n. 11868 del 20.10.2009, era in attesa della documentazione integrativa convenuta;

- con nota prot. n. 284992 del 18.11.2009, acquisita al prot. n. 12702 del 19.11.2009, l'Ufficio Unico Piano Strategico "Metropoli Terra di Bari" trasmetteva la documentazione integrativa convenuta, consistente nel quadro sinottico del parco progetti, riportante le modifiche apportate al Piano Strategico dopo la presentazione della VAS, e una nota esplicativa delle variazioni nella valutazione degli impatti.

Espletate le procedure di rito e valutati gli atti tecnico-amministrativi, si ritiene di esprimere il seguente parere motivato:

INTRODUZIONE

Il Piano Strategico di Area Vasta "Metropoli Terra di Bari", come precisato nelle "Linee guida per la redazione dei piani strategici" del 20 luglio 2007, rientra nella categoria di pianificazione territoriale individuata dall'art. 6, comma 2, lettera a) del D.Lgs. 152/2006 così come modificato dal D.Lgs. 4/2008, e come tale è soggetto a Valutazione Ambientale Strategica.

Nell'ambito di tale procedura sono individuate le seguenti autorità:

- l'Autorità Procedente, coincidente con il proponente, è l'Ufficio Unico Piano Strategico "Metropoli Terra di Bari";
- l'Autorità Competente è l'Ufficio Valutazione Ambientale Strategica (VAS), presso il Servizio Ecologia dell'Assessorato all'Ecologia della Regione Puglia (Circolare n. 1/2008 ex DGR n. 981 del 13.06.2008).

Data la presenza di siti della Rete Natura2000, il Piano Strategico di Area Vasta "Metropoli Terra di Bari" è soggetto alla Valutazione di Incidenza ai sensi dell'art.6 del D.P.R. 357/97. Ai sensi dell'articolo 10 comma 3 del D.lgs 152/2006 e ss.mm.ii., come ulteriormente chiarito dalla Circolare n. 1/2008 del Settore Ecologia della Regione Puglia "Norme esplicative sulla procedura di Valutazione Ambientale Strategica" (adottata con DGR n. 981 del 13.06.2008 e pubblicata sul BURP n. 117 del 22.7.2008), la Valutazione Ambientale Strategica contiene al suo interno la procedura di Valutazione di Incidenza.

Autorità competente per la Valutazione di Incidenza è l'Ufficio Parchi e Tutela della Biodiversità del Servizio Ecologia, ai sensi dell'art. 6 comma 1bis della L.R. n. 11 del 12.04.2001 e ss.mm.ii., relativamente "ai piani territoriali, urbanistici, di settore e loro varianti"; il parere di Valutazione di Incidenza è vincolante secondo quanto indicato dal DPR 357/97 e ss.mm.ii..

CONSULTAZIONE

La fase di consultazione preliminare (scoping), volta a condividere con le Autorità con competenze ambientali la portata delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale e il loro livello di dettaglio, è stata avviata dall'Autorità Procedente con Delibera di Giunta del Comune di Bari n. 910 del 30 Ottobre 2007. Il documento di scoping, approvato dal Consiglio Metropolitan dei Sindaci e dal Comitato Scientifico del Piano Strategico, è stato trasmesso in data 21 Aprile 2008 con nota prot. n. 110620 alle Autorità con competenze ambientali precedentemente individuate dalla suddetta delibera, unitamente ad un questionario per la raccolta delle osservazioni.

A conclusione di tale periodo di consultazione sono pervenute osservazioni dai seguenti enti: AQP spa, ARPA Puglia, ASL Bari, Autorità di Bacino della Puglia, Autorità Portuale di Bari, CNR-IRSA, Comune di Acquaviva delle Fonti, Comune di Bari, Comune di Bitetto, Comune di Capurso, Comune di Casamassima, Comune di Cellamare, Comune di Corato, Comune di Gioia del Colle, Comune di Giovinazzo, Comune di Mola di Bari, Ente Parco Nazionale dell'Alta Murgia, Protezione civile della Regione Puglia, Provincia di Bari, Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia.

Tali osservazioni sono riportate nel capitolo 3 del Rapporto Ambientale con i relativi riscontri e hanno riguardato la metodologia di valutazione, la portata delle informazioni, la proposta di indice del Rapporto Ambientale, i dati e gli indicatori ambientali.

In seguito alla fase di scoping, l'Autorità procedente ha redatto il Rapporto Ambientale ed ha avviato la fase di consultazione ai sensi dell'art.14 del D.Lgs.152/2006, così come modificato dal D.Lgs. 4/2008, per il recepimento di eventuali suggerimenti e osservazioni da parte del pubblico interessato e/o dei soggetti con competenza ambientale. La proposta di Piano, il Rapporto Ambientale e la Sintesi non Tecnica sono stati depositati, tutti in formato elettronico e solo il Rapporto Ambientale e la Sintesi non Tecnica in formato cartaceo, per 60 giorni presso gli uffici dell'Autorità Procedente, dell'Autorità

Competente, della Provincia di Bari, dei 31 Comuni dell'Area Vasta "Metropoli Terra di Bari", e resi disponibili sul sito web dell'Autorità Procedente. Di tale deposito è stato dato avviso nel Bollettino Ufficiale della Regione Puglia (BURP n. 32 del 26.02.2009). Nel resoconto della fase di consultazione, inviato come allegato alla nota prot. n. 138707 del 27.05.09, si dichiara inoltre di aver dato comunicazione via e-mail dell'avvio delle consultazioni ai soggetti competenti in materia ambientale come individuati nella Delibera di Giunta del Comune di Bari n. 910 del 30 Ottobre 2007, e al Partenariato del Piano Strategico "Metropoli Terra di Bari", e di aver organizzato due riunioni, una con il CNEL e una con il Partenariato, ed un forum aperto a tutta la cittadinanza per illustrare i contenuti del Rapporto Ambientale. Durante il periodo di deposito è pervenuta una osservazione da parte del sig. Renato Stramaglia, referente del CRUSS aps., riscontrata nel resoconto della fase di consultazione.

ATTIVITA' TECNICO-ISTRUTTORIA

A seguito della fase di consultazione l'Autorità Procedente ha inviato, con nota prot. n. 138707 del 27.05.09, acquisita al prot. Uff. n. 6699 dell'11.06.09, il resoconto di detta fase richiedendo l'espressione del parere motivato ai sensi dell'art.14 del D.Lgs.152/2006, così come modificato dal D.Lgs. 4/2008. In assenza di modifiche da parte dell'Autorità procedente al Piano e/o al Rapporto Ambientale, l'attività tecnico-istruttoria è stata avviata sulla documentazione così come depositata con nota prot.n. 47449 del 23.02.09.

Come riportato in narrativa si sono rese necessarie alcune integrazioni, la prima finalizzata all'espletamento della procedura di Valutazione di Incidenza ai sensi del DPR 357/97 e ss.mm.ii., la seconda finalizzata all'acquisizione del parco progetti presentato, la terza a ridurre il disallineamento fra il Piano Strategico e il Rapporto Ambientale, dovuto alla revisione effettuata a giugno 2009 del parco progetti e al mancato aggiornamento delle valutazioni ambientali ad esso relative.

Tali integrazioni, costituite dallo Studio di Incidenza trasmesso con nota prot. n. 232732 del 28.09.09, acquisita al prot. Uff. n. 11220 dell'01.10.09, dal quadro sinottico del parco progetti trasmesso con nota prot. n. 232771 del 28.09.09, acquisita al prot. Uff. n. 11553 del 13.10.09, e dal documento "Rapporto Ambientale: note di aggiornamento" trasmesso con nota prot. n. 284992 del 18.11.2009, acquisita al prot. Uff. n. 12702 del 19.11.2009, sono state oggetto di valutazione come parti integranti del Piano e del Rapporto Ambientale già depositati. Si evidenzia che il documento "Rapporto Ambientale: note di aggiornamento" contiene esclusivamente l'aggiornamento del capitolo relativo alla valutazione degli impatti con le modifiche alle linee di azione che hanno subito variazioni in seguito all'aggiornamento del parco progetti. Tale documento ha permesso lo svolgimento dell'attività istruttoria ma non ha risolto il disallineamento fra il Piano e il Rapporto Ambientale, che, ai sensi dell'art.13 del D.Lgs. 4/2008, ne costituisce parte integrante e accompagna il Piano nell'intero processo di elaborazione ed approvazione.

PERTANTO, SI PRESCRIVE di superare tutte le incoerenze presenti nel Rapporto Ambientale rispetto al Piano, e quindi al parco progetti aggiornato a giugno 2009.

Valutazione del Rapporto Ambientale

Il Rapporto Ambientale del Piano Strategico "Metropoli Terra di Bari" è stato valutato con riferimento ai principali contenuti indicati nell'Allegato VI del D.Lgs.152/2006, così come modificato dal D.Lgs. 4/2008. Di seguito si riportano i principali temi affrontati e le eventuali indicazioni emerse a seguito dell'istruttoria espletata.

a. Illustrazione dei contenuti e degli obiettivi principali del piano

Il Capitolo 4 del Rapporto Ambientale illustra la visione, gli obiettivi e le linee di intervento del Piano strategico di MTB, così come di seguito riportato.

La visione strategica BA2015 comprende diversi aspetti tra loro integrati, che prevedano come sfondo la valorizzazione congiunta di tradizione e innovazione. Metropoli Terra di Bari è, infatti, una terra antica, che deve conservare un'antichità non polverosa e navigare al contempo verso l'innovazione, tenendo insieme le due cose.

La costruzione della visione prevede due orizzonti temporali: la definizione di uno scenario strategico al 2015 e la definizione di una visione strategica al 2035 di più lungo termine.

Essa si fonda sui tre pilastri, a loro volta strutturati in 20 obiettivi strategici corrispondenti ad altrettanti programmi:

- MTB metropoli policentrica e sostenibile, proiettata verso il Mediterraneo che integra città, paesaggio rurale e costiero;
- MTB rete di città coesa, creativa, attrattiva proiettata verso il Mediterraneo;
- MTB Unione di Comuni efficiente, partecipata e trasparente.

I 20 programmi sono i seguenti:

1. Mobilità Sostenibile

2. Periferie

3. Lame

4. Costa

5. Città Storica

6. Paesaggio rurale e agroindustria

7. Risorse Idriche

8. Energia

9. Rifiuti

10. Accessibilità

11. Competitività/Politiche industriali

12. Commercio e Artigianato

13. Ricerca e Innovazione

14. Migranti

15. Inclusione Sociale

16. Formazione e Lavoro

17. Creatività e Spazi Culturali

18. Turismo e Marketing

19. Politiche Giovanili e Conoscenza

A tal riguardo si rileva che il Rapporto Ambientale presenta una rappresentazione sintetica dei programmi, dei rispettivi obiettivi specifici, e delle linee di azione che li compongono con i relativi obiettivi operativi, ma non esplicita il percorso logico che dalla visione, attraverso gli obiettivi specifici e operativi, ha portato alla definizione dei singoli interventi. Tale percorso è stato parzialmente illustrato, solo nelle modalità di svolgimento ma non nei contenuti, nel capitolo 10 del Rapporto Ambientale relativo alla valutazione delle alternative.

PERTANTO, SI PRESCRIVE di integrare il capitolo 4 “Il Piano Strategico Metropoli Terra di Bari” con una opportuna sintesi del percorso logico di definizione dei programmi, degli obiettivi, delle linee di azione e degli interventi.

Relativamente ai contenuti, dall’analisi di contesto emerge che il Piano Strategico di MTB coinvolge 31 Comuni della Provincia di Bari, Acquaviva delle Fonti, Adelfia, Bari, Binetto, Bitetto, Bitonto, Bitritto, Capurso, Casamassima, Cassano delle Murge, Cellamare, Conversano, Corato, Gioia del Colle, Giovinazzo, Grumo appula, Modugno, Mola di Bari, Molfetta, Noicattaro, Palo del Colle, Polignano a mare, Ruvo di Puglia, Sammichele di Bari, Sannicandro di Bari, Terlizzi, Toritto, Triggiano, Turi e Valenzano. Si rileva che queste ed altre informazioni di base relative all’Area Vasta, per esempio superficie territoriale e popolazione, non sono state opportunamente sintetizzate nel capitolo del Rapporto Ambientale relativo ai contenuti del Piano, che dovrebbe fornire una visione generale sull’entità del territorio e della popolazione coinvolta.

Inoltre il Rapporto Ambientale non contiene alcun riferimento al parco progetti del Piano Strategico, soprattutto non presenta alcuna sintesi del numero di progetti, totali e per programma, delle localizzazioni, dei proponenti, delle tempistiche e degli importi. Tali informazioni, desumibili dal parco progetti, sono utili a fornire un quadro generale sull’entità del Piano in oggetto, sulle tipologie di interventi previsti, sui tempi di attuazione e sulle risorse messe in campo, in modo da capire se le scelte effettuate sono orientate verso i programmi più sostenibili ambientalmente.

Dalle integrazioni trasmesse dall’Autorità precedente dell’intero Quadro Sinottico del parco progetti consegnato a giugno 2009 e del documento “Rapporto Ambientale: note di aggiornamento” risulta che il numero di progetti è pari a 671 per un valore totale di circa 5 Miliardi di Euro di investimenti e che i programmi con maggiori risorse sono:

- 11.Competitività (circa 944 Milioni di Euro)
- 1.Mobilità (circa 786 Milioni di Euro)
- 13.Ricerca e Innovazione (circa 504 Milioni di Euro)

Tutti gli altri Programmi si attestano su importi inferiori a 300 Milioni di Euro, con un minimo per il 20.Governance (circa 3,7 Milioni di Euro) ed un massimo per il 10.Accessibilità e il 7.Risorse Idriche che si attestano a poco meno di 300 Milioni di Euro.

Un ulteriore contenuto necessario alla comprensione delle caratteristiche generali del Piano, desumibile dai diversi documenti di Piano ma non opportunamente sintetizzato nel Rapporto Ambientale, è la gerarchizzazione dei progetti e quindi l’individuazione dei Progetti Strategici di Qualità. Tali interventi sono quelli che, come indicato nelle Linee Guida per la Pianificazione Strategica di Area Vasta, vengono individuati come “progetti di qualità aventi rilevanza strategica per l’Area Vasta sulla base di una visione guida proiettata sul territorio”. Tale individuazione si basa sull’applicazione di un’analisi multicriteri che viene descritta nei documenti di Piano e che ha portato alla definizione, per ogni programma, di una

graduatoria di interventi. Tra gli otto criteri di valutazione si sottolinea che c'è anche quello di sostenibilità ambientale che "Valuta positivamente gli interventi che hanno un impatto positivo sull'ambiente, con riferimento anche a valutazioni di opportunità e funzionalità rispetto allo sviluppo economico delle infrastrutture per la mobilità e comunicazione, funzionali e coerenti con le reti regionali e nazionali". Ad ogni criterio, sulla base delle preferenze espresse dai Sindaci dei comuni di MTB, è stato assegnato un peso per esprimere l'importanza che ogni criterio doveva avere nell'analisi, e il criterio di sostenibilità ambientale è risultato quinto su otto nella scala di pesi assegnati. Si evidenzia a tal proposito che anche una scelta diversa rispetto a questa assegnazione potrebbe rappresentare un'alternativa che può essere valutata in sede di VAS.

PERTANTO, SI PRESCRIVE di integrare il capitolo 4 "Il Piano Strategico Metropoli Terra di Bari" con un paragrafo dedicato ad una sintetica descrizione dei contenuti del Piano, in particolare relativamente agli elementi sopra descritti, rimandando i dettagli al Quadro Sinottico dei progetti.

b. Coerenza con normative, piani e programmi vigenti

L'analisi di coerenza interna ha mirato a valutare la coerenza fra le strategie del Piano e gli interventi previsti ed è stata condotta in forma matriciale incrociando gli obiettivi operativi dei 20 programmi con gli obiettivi specifici.

Da tale analisi emerge che non ci sono conflittualità, tutti gli obiettivi del Piano sono fra loro a coerenza diretta, indiretta o indifferenti; nessuna conflittualità, non eliminabile o mitigabile, è stata evidenziata.

A tal proposito si rileva che, nel Programma 1. Mobilità, l'obiettivo di incrementare la qualità e la sicurezza degli spostamenti con l'auto appare non del tutto coerente con gli obiettivi di incremento dell'uso di trasporto pubblico e di mobilità dolce, e della riduzione delle emissioni inquinanti. Tale incoerenza a livello strategico era stata rilevata anche dal Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici nelle Osservazioni sulla proposta di Piano Strategico del dicembre 2008.

PERTANTO, SI PRESCRIVE di evidenziare tale aspetto nell'analisi.

L'analisi di coerenza esterna ha mirato a valutare la coerenza del Piano con i principali strumenti di pianificazione e programmazione regionali ed è stata condotta analizzando gli obiettivi di tali strumenti e, in forma matriciale, incrociandoli con gli obiettivi specifici dei 20 programmi.

I piani e programmi considerati per l'analisi di coerenza sono stati:

Documento Strategico Regionale 2007-2013 (DSR), PO FESR 2007-2013, PSR 2007-2013, Piano di Assetto Idrogeologico (PAI), Piano di Tutela delle Acque (PTA), Piano Regionale delle Attività Estrattive (PRAE), Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR), Piano Regionale di Gestione Rifiuti (PRGR), Piano Urbanistico Territoriale Tematico del Paesaggio (PUTT/p), Documento Regionale di Assetto Generale - Indirizzi, criteri e orientamenti per la formazione dei piani urbanistici generali (DRAG), Piano d'Ambito Risorse Idriche (PdA), Programma d'azione per le zone vulnerabili da nitrati (Piano Nitrati), Piano Regionale sulla Qualità dell'Aria (PRQA), Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di Piano regionale dei Trasporti (PRT).

Da tale analisi emerge che non ci sono conflitti evidenti, tutti gli obiettivi del Piano sono a coerenza diretta, indiretta o senza relazioni significative con gli obiettivi dei piani e programmi di riferimento; nessuno è stato classificato in contrasto netto o potenziale o con probabilità di conflitti in fase di attuazione.

Si rileva che non sono stati considerati come piani di riferimento il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della Provincia di Bari, il Piano Regionale delle Coste (PRC) e il Piano Paesaggistico Territoriale Tematico (PPTR), che, sebbene ancora in corso di approvazione, hanno comunque già definito obiettivi ed indirizzi, come del resto il Piano Regionale dei Trasporti che invece è stato inserito nell'analisi. Tali piani rivestono particolare importanza per le tematiche ambientali quindi si ritiene fondamentale analizzare la coerenza del Piano Strategico rispetto ad essi almeno in termini di obiettivi specifici, tanto più in considerazione dell'orizzonte temporale che sarà interessato dallo stesso Piano.

Per quanto riguarda il PTCP, la Provincia di Bari aveva segnalato la necessità di inserirlo nell'analisi di coerenza ma tale osservazione non è stata recepita, pur avendo utilizzato molte delle informazioni rese disponibili dal suddetto piano per lo studio del contesto territoriale.

Si sottolinea inoltre la mancanza di un'analisi di coerenza esterna con la normativa nazionale e regionale in vigore su Aree Protette (L. 394/91, LR 19/97), pSIC e ZPS (direttiva 92/43/CEE, direttiva 79/409/CEE) e relativi Piani di gestione.

PERTANTO, SI PRESCRIVE di considerare nell'analisi di coerenza esterna i piani e le normative così come sopra indicati.

c. Analisi del contesto ambientale e della sua evoluzione in assenza del piano

Gli aspetti pertinenti allo stato attuale dell'ambiente e le criticità ambientali esistenti sono illustrati nel capitolo 7 del Rapporto Ambientale.

Le componenti ambientali e le tematiche prese in considerazione sono:

- Suolo e rischi naturali (uso del suolo, degradazione del suolo e rischi naturali, contaminazioni da fonti diffuse e puntuali);
- Biodiversità e reti ecologiche (aree protette, biodiversità, boschi);
- Paesaggio e patrimonio culturale, architettonico e archeologico (paesaggio agrario diffuso, costa, lame, Murgia, paesaggio urbano);
- Aria e fattori climatici (qualità dell'aria, emissioni in atmosfera)
- Acqua e ambiente marino costiero (qualità dei corpi idrici, prelievi e sistema di distribuzione, fonti di inquinamento delle risorse idriche)
- Energia (consumi di energia elettrica, produzione di energia elettrica)
- Rifiuti (rifiuti urbani, rifiuti speciali)
- Popolazione e salute umana (quadro demografico, principali cause di mortalità)
- Rischio antropogenico (rischio industriale e tecnologico)

L'analisi svolta è approfondita e attinente al territorio interessato dal Piano, tuttavia non sono state incluse nel Rapporto Ambientale le due tematiche "Turismo" e "Mobilità e Trasporti", alle quali peraltro il Piano ha dedicato due programmi specifici e che possono determinare delle rilevanti criticità ambientali. Relativamente alla mobilità si sottolinea che fa parte del Piano Strategico il PUM (Piano Urbano della Mobilità), strumento finalizzato alla definizione di azioni e progetti nei settori della mobilità, pubblica e privata, e nel sistema delle infrastrutture, che contiene un'analisi del sistema di trasporti esistente in MTB, al quale tuttavia non si fa riferimento nell'analisi di contesto.

Con riferimento alla tematica Popolazione e salute umana si rileva che non sono stati analizzati i problemi legati all'inquinamento acustico ed elettromagnetico.

PERTANTO, SI PRESCRIVE di integrare il capitolo 7 del Rapporto Ambientale con l'analisi delle due tematiche "Turismo" e "Mobilità e Trasporti" e il paragrafo 7.8 con l'analisi degli aspetti di inquinamento acustico ed elettromagnetico.

Sulla base delle analisi ambientali sono state individuate le principali criticità ambientali di MTB, rispetto alle quali valutare gli effetti ambientali delle azioni di Piano.

- Stato quali-quantitativo delle falde
- Qualità dell'aria
- Rischio di desertificazione
- Cura del paesaggio costiero
- Rischio e pericolosità idrogeologica
- Presenza di naturalità diffusa e verde urbano
- Cura del paesaggio rurale

- Consumo di suolo
- Sprawl urbano e insediamento diffuso
- Produzione non sostenibile di rifiuti
- Elevati consumi energetici
- Qualità architettonica e urbana
- Rischio di incidente tecnologico
- Presenza di siti potenzialmente inquinati
- Popolazione e salute umana

Laddove possibile, è stata fatta una apprezzabile valutazione dello stato attuale di ognuna di queste variabili nei 31 comuni di MTB, ottenendo una tabella riassuntiva delle criticità, per classi (alta, media, bassa, non definibile) e consentendo di contestualizzare le valutazioni ambientali in rapporto alle caratteristiche delle diverse aree di MTB. Tali considerazioni rivestono particolare importanza per la fase attuativa del Piano in quanto permettono di ricalibrare la valutazione ambientale a seconda della parte di territorio che sarà interessata dalla realizzazione degli interventi.

PERTANTO, SI PRESCRIVE di prevedere degli aggiornamenti delle valutazioni ambientali nelle fasi attuative del Piano.

d. Descrizione degli obiettivi di sostenibilità ambientale

Nel capitolo 5 del Rapporto Ambientale sono stati identificati gli obiettivi di sostenibilità ambientale ritenuti rilevanti per il Piano Strategico e contenuti nei principali documenti di indirizzo regionale, nazionale e comunitario in materia di protezione ambientale. I documenti analizzati sono:

- La Strategia dell'Unione Europea per lo Sviluppo Sostenibile
- La Strategia d'azione ambientale per lo Sviluppo Sostenibile in Italia
- La strategia Mediterranea per lo Sviluppo Sostenibile
- Il Programma Regionale per la Tutela dell'Ambiente
- I Piani di Agenda 21 Locale dei comuni di MTB

E' stata fatta una valutazione di coerenza fra tali obiettivi e quelli operativi del Piano Strategico esplicitando per ogni programma gli obiettivi di protezione ambientale rispetto ai quali esiste piena coerenza, e quelli rispetto ai quali esistono potenziali conflitti.

Da tale valutazione è emerso che il Piano Strategico MTB ha una coerenza chiara e supporti in modo deciso un ampio numero di obiettivi di protezione ambientale, principalmente riferiti a:

- riduzione delle emissioni di gas climalteranti, attraverso il potenziamento dei sistemi di trasporto urbano collettivo e il sostegno alle energie rinnovabili;
- riduzione della produzione dei rifiuti e recupero di materia e energia dai rifiuti;
- miglioramento della qualità degli spazi urbani come luogo di coesione;
- promozione del valore unico dei paesaggi locali e creazione di valore aggiunto per i patrimoni culturali, storici e paesaggistici;
- promozione dell'uso sostenibile e della valorizzazione delle risorse ambientali;
- protezione del territorio dai fenomeni erosivi delle coste e dai rischi idrogeologici;
- promozione di un turismo sostenibile come volano di sviluppo ambientalmente compatibile anche in connessione con il sostegno della qualità e diversità mediterranea (prodotti tipici, agricoltura biologica, dieta, paesaggi...);
- riduzione delle fonti di inquinamento dei suoli, delle acque di falda e dell'ambiente marino e supporto per una gestione sostenibile del sistema produzione/consumo della risorsa idrica;
- incentivazione della ricerca nei campi della protezione ambientale, specialmente in connessione con l'edilizia sostenibile;
- miglioramento delle performance ambientali delle Imprese;

- miglioramento delle performance ambientali dei comuni;
- miglioramento del sistema di governance, anche in connessione con il sostegno alla partecipazione democratica e una maggiore consapevolezza ambientale;
- creazione di una società socialmente inclusiva;
- miglioramento della qualità della vita dei cittadini quale presupposto per un benessere duraturo delle persone.

Il Piano risulta, inoltre, in coerenza con i seguenti obiettivi di protezione ambientale, anche se il contributo che fornisce per la loro realizzazione è meno centrale rispetto alle strategie programmate e meno incisivo:

- conservazione della biodiversità
- bonifica e tutela delle aree inquinate
- riduzione della desertificazione, la perdita di terre arabili a causa delle erosioni, della salinizzazione e della artificializzazione.

Il Piano risulta, invece, in potenziale conflitto con l'obiettivo di riduzione della pressione antropica sui sistemi naturali, sul suolo a destinazione agricola e forestale, sul mare e sulle coste. Questo vale principalmente per quei programmi più specificatamente rivolti al potenziamento delle infrastrutture, specie produttive e dei trasporti.

Condividendo l'ultima osservazione sull'evidente conflitto delle principali linee di azione di alcuni programmi, Mobilità, Competitività, Accessibilità e Costa, con l'obiettivo di riduzione della pressione antropica sui sistemi naturali, sul suolo, sul mare e sulle coste, a questo si deve aggiungere anche l'altrettanto evidente conflitto degli stessi programmi con l'obiettivo di riduzione delle fonti di inquinamento dei suoli, delle acque di falda e dell'ambiente marino e con quello di riduzione delle emissioni di gas climalteranti. Si evidenzia che i programmi cui ci si riferisce assorbiranno un'ingente parte delle risorse finanziarie.

PERTANTO, SI PRESCRIVE di analizzare nel capitolo 5 del Rapporto Ambientale le conflittualità sopra rilevate.

e. Analisi degli effetti ambientali, misure di mitigazione e sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate

Nel Rapporto Ambientale, capitolo 9, la valutazione degli effetti ambientali del Piano Strategico è stata condotta attraverso:

- una matrice di valutazione dei potenziali effetti positivi e/o negativi che le azioni previste dal Piano Strategico possono avere sulle criticità ambientali individuate;
- descrizioni sintetiche, in relazione ad ogni specifica linea di azione, delle motivazioni di tali valutazioni unitamente ai suggerimenti per mitigarne eventuali effetti negativi e/o migliorarne gli impatti positivi.

Per quanto riguarda la matrice di valutazione si rileva che non è presente la valutazione del programma 11. Competitività/Politiche Industriali, che rappresenta sia uno dei programmi potenzialmente più impattanti dal punto di vista ambientale sia il programma con i maggiori finanziamenti.

PERTANTO, SI PRESCRIVE di completare la matrice, resa coerente con gli aggiornamenti apportati al parco progetti, con la valutazione di tale programma.

Non essendo tale matrice aggiornata con le modifiche al parco progetti non si ritiene utile analizzarne il contenuto, evidenziando soltanto che, a livello di impostazione, non appare del tutto condivisibile una valutazione degli impatti solo sulle criticità ambientali. Infatti, dato l'ampio orizzonte temporale a cui il

Piano si riferisce, un aspetto non critico attualmente potrebbe diventarlo proprio per effetto dell'attuazione del Piano oppure per il cambiamento delle condizioni generali del contesto, così come auspicabilmente non presentare più criticità. In tal senso riveste particolare importanza il ruolo del monitoraggio e la previsione di un aggiornamento delle valutazioni alla luce di eventuali modifiche del contesto.

PERTANTO, SI PRESCRIVE di includere nelle valutazioni ambientali successive tutte le componenti ambientali, riconducendo, al fine di una maggiore chiarezza, le criticità rintracciate alle componenti stesse.

Per quanto riguarda gli impatti e le misure di mitigazione, di seguito si riportano alcune considerazioni di carattere generale.

Il Piano Strategico è costituito da interventi di vario tipo, sommariamente raggruppabili in macrocategorie:

- interventi immateriali;
- interventi materiali di tipo sistematico su tutto o parte del territorio di MTB, a piccola o grande scala;
- interventi materiali a grande scala, di tipo singolo, che prevedono la realizzazione di significative opere di edilizia ed infrastrutturazione.

Gli interventi di tipo immateriale, per esempio azioni di comunicazione, sensibilizzazione, governance, attivazione di servizi alle persone, formazione, hanno impatti negativi trascurabili o positivi e riguardano soprattutto i programmi 14.Migranti, 16.Formazione e lavoro, 20.Comunicazione e in misura minore programmi quali 5.Città storica, 8.Energia, 9.Rifiuti, 15.Inclusione sociale, 17.Creatività e spazi culturali, 19.Politiche giovanili.

Altri interventi di tipo immateriale, presenti nei Programmi 6.Paesaggio rurale, 12.Commercio e artigianato, 13.Ricerca e innovazione, 18.Turismo e marketing, potrebbero avere impatti negativi indiretti in quanto volti a favorire nuove attività produttive, commerciali o turistiche. In questi casi, in sede attuativa e in particolare per il programma 13.Ricerca e Innovazione, è auspicabile indirizzare lo sviluppo verso attività sostenibili ambientalmente.

Gli interventi di tipo materiale sono direttamente impattanti sulle componenti ambientali, soprattutto quelli che prevedono nuove opere edilizie ed infrastrutturali, e necessitano quindi di particolare attenzione nella valutazione. Quelli meno impattanti, compresi in programmi quali 1.Mobilità, 2.Periferie, 3.Lame, 5.Città storica, 6.Paesaggio rurale e agroindustria, 12.Commercio e Artigianato, 15.Inclusione sociale, 17.Creatività e Spazi culturali, 18.Turismo e Marketing, 19.Politiche giovanili e Conoscenza, sono relativi a recuperi, ristrutturazioni, riqualificazioni di edilizia e spazi di vario tipo (scuole, contenitori culturali, servizi sociali e sanitari, mercati, edifici storici, siti storico-archeologici, complessi sportivi, stazioni, edilizia pubblica, piazze, lame, viabilità rurale), all'adeguamento dei sistemi idrici e fognari e al miglioramento dell'efficienza energetica. Tali interventi, sempre da privilegiare dove le condizioni lo permettano rispetto alle nuove realizzazioni, risultano compatibili ambientalmente, in particolare se accompagnati da opportune misure volte a migliorare la qualità del progetto e a evitare o ridurre gli impatti.

Quelli con gli impatti più significativi, compresi nei Programmi 1.Mobilità, 2.Periferie, 4.Costa, 6.Paesaggio rurale e agroindustria, 10.Accessibilità, 11.Competitività, 12.Commercio e Artigianato, 13.Ricerca e innovazione, 15.Inclusione sociale, 17.Creatività e Spazi culturali, 18.Turismo e Marketing, 19.Politiche giovanili e Conoscenza, sono relativi alla realizzazione di nuove opere del tipo sopra elencato ed infrastrutture, soprattutto stradali, per le quali è indispensabile applicare opportune misure volte ad evitare o mitigare gli impatti diretti e indiretti sulle principali componenti ambientali quali aria, acqua e ambiente marino, suolo e sottosuolo, natura e biodiversità, paesaggio, popolazione e salute, quali ad esempio:

- utilizzo di superfici permeabili per la mitigazione del consumo di suolo;
- sistemazione di aree a verde privilegiando specie autoctone o spontanee, preferibilmente con ridotto fabbisogno irriguo;
- utilizzo di sistemi di recupero e riutilizzo delle acque piovane e delle acque reflue depurate;
- utilizzo di edilizia sostenibile e tecniche di risparmio energetico;
- inserimento paesaggistico e architettonico dell'opera (es. ingegneria naturalistica, materiali e tecniche compatibili con il contesto);
- misure per prevenire la frammentazione di habitat (salvaguardia dei corridoi ecologici);
- misure per prevenire il rischio di inquinamento del suolo e del sistema idrico;
- utilizzo di energia prodotta da fonti energetiche rinnovabili;
- attrezzamento di aree per mettere in atto la raccolta differenziata;
- misure per la riduzione dell'inquinamento acustico (pavimentazioni antirumore, barriere fonoassorbenti)
- utilizzo di sistemi di razionalizzazione della logistica aziendale finalizzata alla riduzione del movimento merci;
- integrazione con il sistema della mobilità esistente e creazione delle condizioni per l'accesso con mobilità sostenibile, soprattutto per quelle da realizzare al di fuori dei centri urbani, in modo che non si creino flussi di traffico insostenibili.

Si evidenzia che alcune di queste misure sono state indicate nelle descrizioni sintetiche dei singoli programmi presenti nel Rapporto Ambientale ma, non essendo opportunamente evidenziate, rischiano di disperdersi nell'ambito della valutazione e di non essere prese in considerazione nella fase di attuazione del Piano.

Per quanto riguarda gli interventi materiali a grande scala, di tipo singolo, non si ritiene utile dare indicazioni nel merito degli impatti in quanto saranno oggetto di opportuni approfondimenti in sede di Valutazione di Impatto Ambientale o di Verifica di Assoggettabilità alla VIA, ma si sottolinea la necessità nell'ambito della VAS di evidenziare le effettive esigenze del territorio che hanno portato ad inserire nel Piano Strategico tali opere.

Di seguito si riportano alcune considerazioni per ogni programma, soffermandosi sulle diverse tipologie di intervento previste.

1. Mobilità

Tale programma prevede alcuni interventi immateriali quali la creazione di un consorzio tra i gestori dei servizi di trasporto pubblico locale finalizzato alla realizzazione di un Sistema Tariffario e di un Servizio Integrato del Trasporto Pubblico Locale sull'intero territorio di MTB (Consorzio Mobilità di MTB). Tale azione potrà portare ad un incremento dell'utilizzo dei mezzi pubblici e quindi avere effetti positivi sulla qualità dell'aria, sulla diminuzione dell'incidentalità, sulla riduzione dei consumi, anche se saranno effetti indiretti e a lungo termine. Un'altra azione immateriale che avrà effetti positivi, anche se a lungo termine, è quella di promozione e incentivazione del rinnovo del parco veicoli di trasporto pubblico e privato.

Gli interventi materiali, che costituiscono la parte più cospicua del programma, prevedono la realizzazione in corrispondenza delle stazioni dei comuni di MTB, di parcheggi di interscambio park-and-ride, centri per il deposito/parcheggio/noleggio e assistenza biciclette, riqualificazione delle vie di accesso pedonale e ciclabile, due progetti di infrastrutturazione per la città di Bari (Terminal bus extramurale Capruzzi e Tram treno), la realizzazione di una rete metropolitana di percorsi ciclabili, l'implementazione di un servizio di Car-Sharing complementare al trasporto pubblico, l'organizzazione sul territorio metropolitano di una rete di produzione e distribuzione di carburanti a basso impatto ambientale, quali il gas metano (metano) e il gas di petrolio liquefatto (GPL), la realizzazione di interventi infrastrutturali di varia tipologia sulla rete viaria principale di MTB, l'implementazione di un sistema di

infomobilità che fornisca informazioni sulla mobilità pubblica e privata.

La realizzazione di stazioni multimodali è volta ad incrementare l'accessibilità, interconnettività e la multi modalit , tuttavia tali interventi dovrebbero essere accompagnati da un effettivo potenziamento del trasporto ferroviario che ad oggi continua ad offrire una qualit  di servizio agli utenti caratterizzata da lunghi tempi di percorrenza e scarsa frequenza. La creazione del consorzio Mobilit  MTB mira a favorire l'integrazione dei sistemi di mobilit  esistenti ma dovrebbe essere legata ad un ammodernamento della rete infrastrutturale in modo da avere un sistema di trasporto pubblico veramente competitivo rispetto all'automobile.

La realizzazione di nuove piste ciclabili, in particolare come sistema di percorsi fra loro interconnessi,   naturalmente auspicabile anche se si deve sottolineare che i progetti inseriti nel Piano sono prevalentemente percorsi extraurbani, mentre sarebbe pi  efficace potenziare le reti urbane in modo da limitare l'uso dei veicoli a motore per i brevi spostamenti.

Per quanto riguarda le reti viarie,   prevista una massiccia opera di adeguamento e nuova infrastrutturazione che, se da un lato pu  contribuire al decongestionamento del traffico, dall'altro, se non accompagnata da un'offerta competitiva di trasporto pubblico, in particolare ferroviario, potrebbe portare ad un uso sempre pi  diffuso di veicoli a motore. Si rileva inoltre che, anche nei documenti di Piano, non   stato rappresentato un quadro generale degli interventi previsti in termini di localizzazione, tipologia ed effettiva rispondenza alle necessit  del territorio, anche in relazione a quanto illustrato e definito nel PUM (Piano Urbano della Mobilit ) e a quanto previsto nel Programma 10. Accessibilit , che prevede anch'esso interventi di tipo infrastrutturale. Per quanto detto l'impatto ambientale di tale linea d'azione non   ben definibile.

In generale per tutti gli interventi edilizi ed infrastrutturali valgono le considerazioni generali sopra esposte sulle mitigazioni degli impatti, con particolare attenzione per le reti viarie all'utilizzo di superfici permeabili, alla sistemazione di aree a verde, alla prevenzione della frammentazione di habitat e dell'inquinamento di suolo e sistema idrico, alla riduzione dell'inquinamento acustico, all'inserimento paesaggistico. Ulteriori indicazioni possono essere tratte dal Piano Regionale dei Trasporti in corso di approvazione.

2. Periferie

Tale programma prevede interventi prevalentemente materiali volti alla rigenerazione di alcune aree urbane (area liberata dallo spostamento delle ferrovie Sud-Est nel centro di Noicattaro, aree miste comprensive di zone industriali dismesse, aree a verde e residenziali, zone 167), al completamento della dotazione di centri polivalenti, palazzetti dello sport e centri sportivi nei comuni di MTB, alla realizzazione o riqualificazione di aree a verde attrezzate, alla riconversione dei due siti, Fibronit e area dell'ex gasometro di Bari, in aree a verde a servizio per la cittadinanza, alla riqualificazione di piazze e parcheggi, realizzazione di punti sport di libero accesso, come parte delle dotazioni di servizi di quartiere, alla realizzazione, in alcune aree residenziali, di strade giardino e isole pedonali. Per tali interventi valgono le considerazioni generali sopra esposte sulle mitigazioni degli impatti con particolare attenzione all'utilizzo di superfici permeabili, alla sistemazione di aree a verde, all'utilizzo di edilizia sostenibile e tecniche di risparmio energetico e all'integrazione con il sistema di mobilit  esistente e creazione delle condizioni per l'accesso con mobilit  sostenibile.

Si sottolinea che sulle aree verdi attrezzate sarebbe auspicabile una maggiore capillarit  degli interventi, anche in considerazione del fatto che le attuali periferie sono caratterizzate da aree relitte lasciate in completo abbandono e che invece potrebbero diventare l'occasione per incrementare la naturalit  e favorire la fruizione da parte degli abitanti di spazi pubblici attrezzati.

3. Lame

Tale programma prevede interventi materiali volti alla realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili in adiacenza alle principali lame di MTB, all'individuazione puntuale delle discariche non autorizzate di

rifiuti di vario genere, alla loro bonifica e al ripristino della naturalità degli alvei, alla regimentazione idraulica nei tratti a rischio idrogeologico, al recupero e al restauro di elementi di valore storico, archeologico e architettonico presenti in adiacenza alle lame. Per tali interventi si prevedono impatti positivi legati alla cura del paesaggio rurale, alla tutela e incremento della naturalità, alla diminuzione del rischio di inquinamento del suolo e del sistema idrico, alla riduzione del rischio e della pericolosità idraulica. Per le nuove opere infrastrutturali valgono le considerazioni generali sopra esposte sulle mitigazioni degli impatti, con particolare attenzione all'inserimento paesaggistico e alla prevenzione della frammentazione di habitat.

4. Costa

Tale programma prevede come intervento immateriale la programmazione e l'espletamento di sei procedure concorsuali per la progettazione e la realizzazione di altrettanti interventi architettonici di riqualificazione della costa di MTB. Tali interventi sono:

- Polo turistico-culturale e piano direttore per la riqualificazione del fronte mare (Giovinazzo)
- Palazzo degli eventi nella Fiera del Levante (Bari)
- Centro per le arti contemporanee e parco urbano a Punta Perotti (Bari)
- Nuovo mercato ittico, parcheggio interrato e riqualificazione del fronte urbano del porto (Mola di Bari)
- Nuova sede del Palazzo "Pino Pascali" e museo di arte contemporanea all'aperto (Polignano a Mare)

Data la sensibilità dell'area in cui si inseriranno tali progetti, quest'azione avrà dei notevoli impatti indiretti su tutto il sistema costiero, in quanto, seppur avendo come obiettivo la riqualificazione del fronte mare di MTB, la realizzazione degli interventi porterà un notevole aumento della pressione antropica con conseguente rischio di degrado della qualità ambientale e paesaggistica dell'intera area. Per questo motivo ci dovrà essere una particolare attenzione a tutti gli elementi sopra esposti relativi alle nuove edificazioni e infrastrutturazioni, in particolare all'inserimento paesaggistico e all'integrazione con il sistema di mobilità esistente e creazione delle condizioni per l'accesso con mobilità sostenibile. A tal proposito si sottolinea la preoccupazione che la presenza di tali nuovi poli di attrazione per l'intero ambito territoriale, a cui si vanno ad aggiungere gli approdi turistici previsti a Bari (Porto Vecchio, S. Spirito, Torre a Mare), Mola di Bari e Molfetta, e compresi nel programma Turismo, possa non essere accompagnata dalla previsione di un adeguato sistema di mobilità sostenibile che ne garantisca l'accessibilità senza l'aumento della pressione dovuta ai flussi di traffico veicolare. Tali elementi dovranno essere inseriti in appositi indirizzi da rispettare da parte dei partecipanti ai concorsi.

Ulteriori interventi sono volti al consolidamento e protezione della costa in contrasto ai fenomeni erosivi e all'inquinamento, e alla riqualificazione delle aree urbane marginali lungo la fascia costiera. Gli interventi di realizzazione e adeguamento dei recapiti finali di convogliamento delle acque sono inseriti nel programma Risorse Idriche. Per tali interventi, data la sensibilità dell'area interessata e la complessità delle opere, valgono le considerazioni generali sopra esposte sulle mitigazioni degli impatti, con particolare attenzione all'inserimento paesaggistico e architettonico dell'opera e alla prevenzione del rischio di inquinamento del suolo e del sistema idrico. Data inoltre la presenza del SIC mare "Posidonieto San Vito Barletta", valgono tutte le considerazioni effettuate in sede di Valutazione d'Incidenza e riportate in seguito. Ulteriori indicazioni possono essere tratte dal Piano Regionale delle Coste in corso di approvazione.

5. Città storica

Tale programma prevede interventi immateriali volti, in tutti i comuni di MTB, all'attivazione di una rete di Laboratori per la valorizzazione della Città storica, all'istituzione di una Scuola artigiana per la conservazione della Città storica, alla creazione di un fondo per la manutenzione ordinaria e straordinaria del patrimonio storico. Inoltre per alcuni comuni è prevista la costituzione di archivi conoscitivi per l'intervento nella Città storica, la costruzione di un museo territoriale del patrimonio

diffuso. Per tali interventi si prevedono solo impatti positivi.

Gli interventi materiali prevedono, in molti comuni di MTB, la riqualificazione delle pavimentazioni e delle reti dei sottoservizi stradali, la riqualificazione di piazze, spazi aperti e arredo urbano, il recupero statico, funzionale e il restauro di vari edifici storici e complessi monumentali. In alcuni comuni si prevede la realizzazione di nuovi sistemi di accessibilità e mobilità in alcuni centri storici (parcheggi scambiatori, sistemi di dissuasione, nuova viabilità). Per tali interventi valgono le considerazioni generali sopra esposte sulle mitigazioni degli impatti, con particolare attenzione all'inserimento architettonico dell'opera, all'utilizzo di edilizia sostenibile e tecniche di risparmio energetico, e all'integrazione con il sistema di mobilità esistente e creazione delle condizioni per l'accesso con mobilità sostenibile.

6. Paesaggio rurale e agroindustria

Tale programma prevede interventi immateriali volti a valorizzare le produzioni agricole locali e sviluppare il mercato agroalimentare (creazione di una filiera corta per i prodotti tipici di MTB, sostegni alla ricerca sui prodotti agricoli di qualità, alla sperimentazione di metodi di agricoltura sostenibile e alla sensibilizzazione della popolazione su queste tematiche). Per tali interventi si prevedono in prevalenza impatti positivi.

Gli interventi materiali prevedono, in alcuni comuni, l'ammodernamento e/o la riqualificazione delle strade rurali, e la realizzazione di alcuni edifici per lo sviluppo delle attività sopra descritte.

Per tali interventi valgono le considerazioni generali sopra esposte sulle mitigazioni degli impatti, con particolare attenzione all'inserimento paesaggistico degli interventi, alla sistemazione di aree a verde e alla prevenzione della frammentazione di habitat.

7. Risorse idriche

Tale programma prevede interventi immateriali volti a studiare nuovi modelli di approvvigionamento e di distribuzione della risorsa idrica per usi diversi dal potabile, e a diffondere la cultura dell'acqua attraverso campagne di sensibilizzazione. Per tali interventi si prevedono solo impatti positivi.

Gli interventi materiali prevedono, in alcuni comuni, la realizzazione di sistemi di riutilizzo e recupero delle acque (affinamento e riuso in agricoltura delle acque reflue depurate, utilizzazione delle acque di fogna bianca per usi agricoli), il risanamento e il completamento delle reti di fognatura nera, l'adeguamento degli impianti di trattamento, la realizzazione e/o l'adeguamento delle reti di drenaggio urbano, la realizzazione di reti idriche e fognarie, compresi collettori intercomunali, in aree costiere e rurali.

Sono evidenti gli effetti positivi di tali interventi come la riduzione delle fonti puntuali di contaminazione delle falde, la riduzione dei tratti di costa non balneabili, la riduzione della pressione sull'utilizzazione di acqua di falda, la diminuzione del rischio di allagamento. Per quanto riguarda gli impatti negativi questi sono relativi al consumo di suolo per la realizzazione delle nuove infrastrutture, per le quali valgono le considerazioni generali sopra esposte. Si sottolinea inoltre che, data la presenza del SIC mare "Posidonieto San Vito Barletta", valgono tutte le considerazioni effettuate in sede di Valutazione d'Incidenza e riportate in seguito. Ulteriori indicazioni possono essere tratte dal Piano di Tutela delle Acque e dal Piano d'Ambito.

8. Energia

Tale programma prevede interventi immateriali volti ad instaurare le condizioni economiche, normative e tecnologiche che rendano possibile il raggiungimento di un grado di penetrazione del rinnovabile del 50% nel 2035 (Progetto pilota per l'armonizzazione e la rivisitazione dei regolamenti edilizi comunali, Progetto pilota per l'individuazione della producibilità da eolico dell'area metropolitana, progetto sperimentale per lo sviluppo di una rete di distribuzione dell'energia elettrica collegata a microgeneratori diffusi, campagna di sensibilizzazione per l'uso efficiente dell'energia, realizzazione di una Agenzia per l'Energia). Per tali interventi si prevedono solo impatti positivi.

Gli interventi di tipo materiale prevedono l'installazione di impianti fotovoltaici a servizio degli edifici pubblici, manutenzione straordinaria e rifacimento degli impianti di pubblica illuminazione per migliorarne l'efficienza energetica, il miglioramento dell'efficienza energetica degli edifici pubblici comunali (solare termico, interventi sulle caldaie, infissi termoisolanti, coibentazione termica). Per tali interventi si prevedono impatti negativi minimi sulla qualità architettonica degli edifici interessati. Gli interventi di tipo singolo a grande scala prevedono la realizzazione di grandi progetti sperimentali per la fornitura e la produzione di servizi energetici innovativi, costituiti da un centro di raccolta, stoccaggio e recupero energetico da biomasse a Noicattaro, e da un progetto pilota per un impianto sperimentale per la produzione e la fornitura di servizi energetici integrati come la co- e la tri-generazione, il teleriscaldamento, il teleraffrescamento, la produzione di idrogeno e di energia da fonti rinnovabili (fotovoltaico, minieolico) a Bari. Per tali progetti valgono le considerazioni generali sopra esposte sulle mitigazioni degli impatti, con particolare attenzione all'utilizzo di superfici permeabili, alla sistemazione di aree a verde, all'utilizzo di edilizia sostenibile e tecniche di risparmio energetico.

9. Rifiuti

Tale programma prevede prevalentemente interventi immateriali volti alla promozione di azioni comuni per la prevenzione della produzione dei rifiuti e per la gestione integrata del ciclo dei rifiuti (acquisti verdi, borsa rifiuti), alla promozione della cultura della prevenzione della produzione dei rifiuti nell'area MTB e all'incentivazione della raccolta differenziata, alla promozione dell'attività di ricerca e sperimentazione volti all'introduzione di innovazioni tecnologiche nella gestione del ciclo dei rifiuti. Per tali interventi si prevedono impatti positivi.

Gli interventi di tipo materiale, non particolarmente numerosi, prevedono il potenziamento della dotazione impiantistica per il trattamento e il riciclaggio dei rifiuti (costruzione di piattaforme di stoccaggio, messa in sicurezza e/o bonifica di alcune discariche, costruzione di impianti per la produzione di compost e biogas). Tra questi il progetto a grande scala di tipo singolo è relativo all'adeguamento dell'impianto di selezione dell'AMIU presso la Z.I. di Bari e alla realizzazione di un impianto per la produzione di compost e biogas. Per tali interventi valgono le considerazioni generali sopra esposte sulle mitigazioni degli impatti, con particolare attenzione all'utilizzo di superfici permeabili, alla sistemazione di aree a verde, all'utilizzo di edilizia sostenibile e tecniche di risparmio energetico.

10. Accessibilità

Tale programma prevede prevalentemente interventi materiali volti a realizzare il collegamento dell'ultimo miglio per i porti di Bari e Molfetta (camionale tra porto di Bari e SS. 16, "parcheggio polmone" lungo il percorso della camionale, ultimo miglio del porto di Molfetta in connessione con la nuova bretella di comunicazione tra Molfetta e Corato e in raccordo con la SS 16 già programmata da ANAS, completamento della viabilità provinciale di servizio della zona ASI), alla realizzazione di un percorso alternativo alla tangenziale di Bari per gli spostamenti in direzione sub-parallela alla costa a servizio delle aree produttive e dei poli logistici di MTB, alla funzionalizzazione del Porto di Molfetta (approfondimento dei fondali del porto, dotazione di sistemi intelligenti per il controllo del traffico merci e per la gestione delle merci).

Per tali interventi valgono le considerazioni generali sopra esposte sulle mitigazioni degli impatti, con particolare attenzione a all'utilizzo di superfici permeabili, alla sistemazione di aree a verde, alla prevenzione della frammentazione di habitat e dell'inquinamento di suolo e sistema idrico, alla riduzione dell'inquinamento acustico, all'inserimento paesaggistico. Si sottolinea inoltre che, data la presenza del SIC mare "Posidonieto San Vito Barletta", valgono tutte le considerazioni effettuate in sede di Valutazione d'Incidenza e riportate in seguito. Ulteriori indicazioni possono essere tratte dalla valutazione ambientale del Piano Regionale dei Trasporti.

11. Competitività/Politiche industriali

Tale programma prevede interventi immateriali volti all'incremento della competitività delle imprese (contratti di programma, incentivi a progetti di ricerca, agevolazioni per le aggregazioni di imprese, fondi di garanzia, ecc.). L'impatto diretto è da considerare trascurabile, tuttavia lo sviluppo industriale che ne può derivare deve essere indirizzato verso attività ambientalmente sostenibili.

Gli interventi di tipo materiale sono volti al completamento e/o alla nuova infrastrutturazione delle aree industriali (PIP e ASI) poste in vari comuni di MTB, alla creazione di nuovi poli logistici a Bari-Mungivacca, Gioia del Colle e Rutigliano, alla creazione di spazi a disposizione delle imprese e dei lavoratori all'interno delle aree destinate ad attività produttive (centri direzionali e centro servizi in alcune aree industriali comunali o in zona ASI, mercato ortofrutticolo e cantieri navali a Molfetta, due parchi urbani in zona ASI Bari-Modugno).

Tra gli interventi a grande scala di tipo singolo si segnalano i nuovi poli logistici e l'eco-industrial Park GIOBIM nei comuni di Bitonto-Giovinazzo che prevede la nuova infrastrutturazione dell'area di Bitonto-Giovinazzo per una superficie totale di circa 1.000 ettari, già prevista come terzo agglomerato industriale nel PUT consortile della zona ASI di Bari dopo quello di Bari-Modugno (esteso su oltre 1.500 ettari) e di Molfetta (esteso su circa 400 ettari). Seppur si preveda di sviluppare l'intero agglomerato con modalità costruttive e tecnologie ecosostenibili, l'area dove si propone la realizzazione del nuovo insediamento è attualmente coperta da oliveti, pertanto, è prevedibile che la realizzazione di questa azione possa comportare non solo un elevato consumo di suolo, ma anche la perdita di una porzione consistente del paesaggio agrario locale e della naturalità diffusa.

Considerando l'aumento massiccio della pressione antropica su tutte le componenti ambientali dovuto all'entità e alla tipologia di interventi previsti e l'esiguità delle azioni volte alla sostenibilità ambientale delle aree produttive, si sottolinea che il programma Competitività, pur mettendo in atto tutte le misure di mitigazione sopra esposte, rimane uno dei più critici dal punto di vista della compatibilità ambientale.

12. Commercio e Artigianato

Tale programma prevede interventi immateriali volti a alla costruzione di un sistema integrato per la produzione e la commercializzazione di prodotti di qualità, alla progettazione e alla realizzazione di distretti urbani del commercio, al miglioramento della competitività, efficienza e qualità delle PMI Artigiane, a favorire la costruzione di un mercato locale robusto nel campo dell'edilizia sostenibile. L'impatto diretto è da considerare trascurabile, tuttavia lo sviluppo commerciale che ne può derivare deve essere indirizzato verso attività ambientalmente sostenibili.

Quelli di tipo materiale prevedono la qualificazione di spazi per il commercio in aree urbane, ammodernamenti e/o rifunzionalizzazione di mercati già esistenti attraverso sistemazioni di spazi coperti e/o riqualificazione di spazi all'aperto, nuove costruzioni in aree non precedentemente urbanizzate. Per tali progetti valgono le considerazioni generali sopra esposte sulle mitigazioni degli impatti, con particolare attenzione all'utilizzo di superfici permeabili, alla sistemazione di aree a verde, utilizzo di edilizia sostenibile e tecniche di risparmio energetico, all'integrazione con il sistema di mobilità esistente e creazione delle condizioni per l'accesso con mobilità sostenibile, attrezzamento di aree per mettere in atto la raccolta differenziata.

13. Ricerca e Innovazione

Tale programma prevede interventi immateriali volti a supportare l'innovazione delle PA il cui impatto ambientale diretto è da considerarsi trascurabile, ed interventi materiali di realizzazione di luoghi di incontro tra mondo della ricerca e dell'impresa, tra cui si segnalano due progetti, che assorbono la maggior parte delle risorse, relativi alle realizzazione di un nuovo campus a Valenzano, in adiacenza alle strutture di Tecnopolis, da destinare a centro di eccellenza per la ricerca avanzata nelle biotecnologie, e la realizzazione di un centro di ricerca avanzata per la gestione dei rischi naturali ed antropici da localizzare all'interno delle nuove previsioni di sviluppo dell'agglomerato industriale ASI di Giovinazzo-Bitonto. Si rileva che la linea di azione a cui si riferiscono tali progetti è l'unica che persegue

l'obiettivo di promozione dei servizi per la nascita di imprese in settori ad alta intensità di conoscenza, mentre sarebbe auspicabile orientare maggiormente le risorse verso le iniziative di Ricerca e Sviluppo in settori a diretta finalità ambientale. Per tali progetti valgono le considerazioni generali sopra esposte sulle mitigazioni degli impatti, con particolare attenzione all'utilizzo di superfici permeabili, alla sistemazione di aree a verde, utilizzo di edilizia sostenibile e tecniche di risparmio energetico, all'integrazione con il sistema di mobilità esistente e creazione delle condizioni per l'accesso con mobilità sostenibile.

14. Migranti

Tale programma prevede interventi immateriali volti alla creazione ed al rafforzamento di luoghi di scambio interculturale, all'inserimento sociale e lavorativo degli immigrati, all'integrazione delle "seconde generazioni". L'impatto ambientale diretto è da ritenersi trascurabile, a fronte di un rilevante e positivo impatto sul benessere sociale della popolazione.

15. Inclusione sociale

Tale programma prevede interventi immateriali volti al miglioramento del sistema dell'offerta di servizi di welfare, ad aumentare l'inclusione sociale e la salute della popolazione, all'incremento della prevenzione e della sicurezza, il cui impatto ambientale diretto è da considerarsi trascurabile, a fronte di un rilevante e positivo impatto sul benessere sociale della popolazione, ed interventi materiali di ristrutturazione e nuova edificazione di infrastrutture sociali e socio-sanitarie (asili nido, centri sociali, poliambulatori) ed edilizia residenziale pubblica. Per tali progetti valgono le considerazioni generali sopra esposte sulle mitigazioni degli impatti, con particolare attenzione all'utilizzo di superfici permeabili, alla sistemazione di aree a verde, utilizzo di edilizia sostenibile e tecniche di risparmio energetico, all'integrazione con il sistema di mobilità esistente e creazione delle condizioni per l'accesso con mobilità sostenibile.

16. Formazione e Lavoro

Tale programma prevede interventi immateriali volti a potenziare la rete dei servizi per il mercato del lavoro, rafforzare il sistema della formazione, incrementare la partecipazione al mercato del lavoro, promuovere la valorizzazione delle risorse umane. L'impatto ambientale è da ritenersi trascurabile, a fronte di un rilevante e positivo impatto sul benessere sociale della popolazione.

17. Creatività e Spazi culturali

Tale programma prevede interventi immateriali volti allo sviluppo dell'impresa creativa, alla programmazione di eventi culturali, al rafforzamento dell'identità culturale di MTB. L'impatto ambientale è da ritenersi trascurabile, a fronte di un rilevante e positivo impatto sul benessere sociale della popolazione.

Altri tipi di interventi sono materiali ma di impatto ambientale trascurabile in quanto consistenti in ristrutturazioni, rifunzionalizzazioni o ampliamenti di musei esistenti, restauro e/o adeguamento funzionale di castelli, teatri, biblioteche, pinacoteche e archivi storici comunali. Gli effetti sull'ambiente saranno per lo più positivi e connessi con il miglioramento della qualità architettonica e urbana.

Gli interventi più rilevanti sono legati alla realizzazione di nuovi spazi museali e nuovi contenitori culturali. Si segnalano fra questi il museo di arte contemporanea a Punta Perotti, la riqualificazione della ex caserma Rossani, la realizzazione di un nuovo compendio immobiliare su area già urbanizzata in prossimità dello stadio della Vittoria a Bari. Per questi interventi valgono le considerazioni generali sopra esposte sulle mitigazioni degli impatti, con particolare attenzione all'utilizzo di superfici permeabili, alla sistemazione di aree a verde, utilizzo di edilizia sostenibile e tecniche di risparmio energetico, all'integrazione con il sistema di mobilità esistente e creazione delle condizioni per l'accesso con mobilità sostenibile.

18. Turismo e Marketing

Tale programma prevede interventi immateriali volti alla promozione di eventi metropolitani e ad incentivare e ad ampliare la gamma dei servizi offerti al turista. Anche se l'impatto ambientale diretto è da considerarsi trascurabile, l'aumento dei flussi turistici determina una maggiore pressione su tutte le componenti ambientali, pertanto è fondamentale favorire quelle azioni che vanno nell'ottica della destagionalizzazione e decongestione delle aree più sensibili, per esempio la costa.

Altri tipi di interventi sono materiali ma di impatto ambientale trascurabile in quanto funzionali allo sviluppo del turismo ambientale, culturale e archeologico e costituiti prevalentemente da manutenzioni di edifici, sistemazione di viabilità e sottoservizi, riqualificazione e/o realizzazione di aree a verde, realizzazione di viabilità ciclabile in connessione con elementi di pregio del territorio diffuso. Gli effetti sull'ambiente saranno per lo più positivi e connessi con il miglioramento della qualità architettonica e urbana, la cura del paesaggio rurale, l'incremento di aree a verde.

Gli interventi più impattanti sono legati alla realizzazione di luoghi per valorizzare il mercato congressuale, come un centro congressi presso la Fiera del Levante, e allo sviluppo delle attività nautiche e della portualità turistica. I progetti inseriti nel Piano sono relativi a Molfetta e Mola di Bari mentre per quelli nella città di Bari (Porto Vecchio, San Cataldo, Santo Spirito, Torre a Mare) i finanziamenti saranno interamente privati.

Per tali azioni valgono le considerazioni sopra esposte sulle mitigazioni degli impatti, con particolare attenzione all'utilizzo di superfici permeabili, alla sistemazione di aree a verde, utilizzo di edilizia sostenibile e tecniche di risparmio energetico, all'integrazione con il sistema di mobilità esistente e creazione delle condizioni per l'accesso con mobilità sostenibile, all'inserimento paesaggistico e architettonico. Si sottolinea inoltre che, data la presenza del SIC mare "Posidonieto San Vito Barletta", valgono tutte le considerazioni effettuate in sede di Valutazione d'Incidenza e riportate in seguito. Ulteriori indicazioni possono essere tratte dal Piano Regionale delle Coste in corso di approvazione.

19. Politiche giovanili e Conoscenza

Tale programma prevede interventi immateriali volti alla valorizzazione del sistema scolastico, del sistema universitario e della componente giovanile, il cui impatto ambientale diretto è da considerarsi trascurabile, a fronte di un rilevante e positivo impatto sul benessere sociale della popolazione, ed interventi materiali di ristrutturazione e nuova realizzazione di strutture scolastiche ed universitarie. Si segnalano due progetti singoli che prevedono la realizzazione di nuove residenze universitarie comprensive di attrezzature sportive e commerciali nei pressi dello stadio della Vittoria a Bari, e l'espansione del campus della LUM in prossimità del Baricentro di Casamassima da destinarsi ad aule per la didattica, sedi amministrative, residenze studenti e docenti, attrezzature culturali e collettive. Per tali interventi valgono le considerazioni generali sopra esposte sulle mitigazioni degli impatti, con particolare attenzione all'utilizzo di superfici permeabili, alla sistemazione di aree a verde, utilizzo di edilizia sostenibile e tecniche di risparmio energetico, all'integrazione con il sistema di mobilità esistente e creazione delle condizioni per l'accesso con mobilità sostenibile.

20. Governance

Tale programma prevede un unico intervento di tipo immateriale volto al consolidamento delle risorse umane e finanziarie utili al funzionamento dell'Ufficio Unico di MTB, il cui impatto ambientale diretto è da considerarsi trascurabile. Al proposito è utile evidenziare l'importanza del consolidamento di competenze ambientali anche al fine del monitoraggio.

Dalle valutazioni sopra esposte emergono una serie di criticità legate agli impatti delle azioni di Piano, e quindi l'importanza che le considerazioni ambientali effettuate nell'ambito della VAS ne siano parte integrante. Le attività di valutazione ed integrazione ambientale devono essere condotte lungo tutto il periodo di attuazione del Piano per garantire la conformità della fase attuativa con quanto stabilito nel

Piano stesso, nel Rapporto Ambientale e nella Dichiarazione di Sintesi.

PERTANTO, SI PRESCRIVE di rendere coerenti i singoli interventi nella fase attuativa con le considerazioni emerse in sede di VAS e in particolare con le misure di mitigazione degli impatti.

Nel capitolo 10 del Rapporto Ambientale è stato sinteticamente riepilogato il processo di costruzione del Piano Strategico come premessa per l'individuazione e la valutazione delle ragionevoli alternative. Tale processo ha previsto 4 fasi che, attraverso studi, condivisioni, incontri, hanno portato dal Protocollo d'intesa, che ha dato inizio alla fase di avvio, all'analisi del contesto e delle esigenze del territorio, alla costruzione della vision e individuazione degli obiettivi, alla costruzione del Metaplan e alla definizione del parco progetti. Tuttavia, nell'individuare le alternative, si dichiara che "è irrealistico pensare alla possibilità di individuare scelte differenti di quelle strutturanti il Piano" affermando la piena coerenza fra analisi-vision-obiettivi-progetti. Di conseguenza le ragionevoli alternative sono state ristrette alle seguenti opzioni, che riguardano solo le modalità attuative del Piano e non le scelte strategiche:

- Alternativa 0: corrispondente alla non attuazione del Piano Strategico;
- Alternativa 1: corrispondente alla attuazione del Piano Strategico senza le raccomandazioni per il miglioramento delle ricadute ambientali del piano;
- Alternativa 2: corrispondente all'attuazione del Piano Strategico con le raccomandazioni per il miglioramento delle ricadute ambientali del piano.

Nel merito la valutazione si limita a considerazioni molto generali sulla non attuazione del Piano (Alternativa 0), che porterebbe ad una progressione delle tendenze negative in atto e non consentirebbe di sviluppare appieno le potenzialità strategiche del territorio, e sul miglioramento delle ricadute ambientali e la massimizzazione degli effetti positivi del Piano se verrà attuata l'Alternativa 2 piuttosto che l'Alternativa 1.

Prendendo atto che, durante l'intero percorso logico che ha portato alla definizione del Piano e nonostante tutte le attività di partecipazione messe in campo, nessuna alternativa nelle scelte strategiche di Piano è emersa, si sottolinea che sussistono comunque alcuni scenari alternativi relativi per esempio alla priorità per l'allocatione delle risorse finanziarie o alle tempistiche di attuazione, e la loro valutazione costituisce un elemento importante del processo di VAS.

PERTANTO, SI PRESCRIVE di tener conto di tali scenari nell'orientare le fasi attuative del Piano e di dare atto delle motivazioni delle scelte operate a riguardo nella Dichiarazione di Sintesi prevista dall'art. 17 del D.Lgs. 4/2008.

f. Monitoraggio e indicatori

L'art. 10 della Direttiva 2001/42/CE prevede che gli Stati membri controllino gli effetti ambientali significativi dell'attuazione dei piani e dei programmi al fine, tra l'altro, di individuare tempestivamente gli effetti negativi imprevisti e essere in grado di adottare le misure correttive che ritengono opportune. La descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio e controllo degli impatti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del piano o programma proposto è espressamente indicata al punto i) dell'Allegato I del D.Lgs. 4/2008 come una delle informazioni da fornire nel Rapporto Ambientale. A tal fine nel capitolo 11 del Rapporto Ambientale sono state date alcune indicazioni in merito al monitoraggio ed elencati gli indicatori prescelti.

Si fa riferimento ad un monitoraggio suddiviso in due parti, una volta al monitoraggio dello stato delle componenti ambientali e delle loro criticità (indicatori di contesto) e una volta alla misurazione dello stato di realizzazione del piano e del raggiungimento dei target di risultato programmati (indicatori di programma). Dall'incrocio delle informazioni derivanti dalle due tipologie di indicatori potranno essere fatte valutazioni sull'efficacia e sulla efficienza del Piano in campo ambientale.

Gli indicatori di contesto sono quelli indicati nel capitolo 7 del Rapporto Ambientale mentre quelli di

programma (distinti in indicatori di realizzazione e di risultato) vengono definiti per ognuno dei 20 programmi del piano, unitamente ai valori target di riferimento per l'attuazione.

Per quanto concerne i primi, si ritengono le scelte opportune, sottolineando l'importanza di contestualizzare il più possibile gli indicatori alla scala comunale e del territorio di MTB, in particolare tra gli altri quelli relativi alle principali criticità rilevate. Inoltre, dato che nell'analisi di contesto non sono state analizzate le tematiche Turismo e Mobilità, e, nell'ambito della tematica Popolazione e Salute, gli aspetti legati all'inquinamento acustico ed elettromagnetico, si rileva la mancanza degli indicatori relativi.

PERTANTO, SI PRESCRIVE di integrare il Rapporto Ambientale con gli indicatori di contesto relativi a tali tematiche e aspetti.

Per quanto riguarda quelli di programma, si rileva che il sistema proposto prevede uno o più indicatori di realizzazione per ogni linea di azione e quindi un gruppo di indicatori per ogni obiettivo operativo, e alcuni indicatori di risultato per ogni obiettivo specifico e quindi per ogni programma. Si evidenzia che tali indicatori non sono riferiti alle componenti ambientali o agli obiettivi di sostenibilità ambientale prefissati dal Piano pertanto in alcuni casi, in particolare quelli relativi ad azioni che non hanno finalità ambientali, risultano adatti solo al monitoraggio di efficacia delle azioni del Piano e non al monitoraggio degli effetti ambientali.

PERTANTO, SI PRESCRIVE di evidenziare fra gli indicatori proposti quelli finalizzati al controllo degli impatti significativi sull'ambiente così come individuati nella valutazione nonché alla verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale.

Relativamente agli indicatori, in linea generale si dichiara che questi verranno ricalibrati e definiti nella fase attuativa in base alle azioni che verranno effettivamente incluse nell'Accordo di Programma, mentre sul piano delle responsabilità si individua nell'Ufficio Unico del Piano Strategico MTB il soggetto che provvederà alle valutazioni e alla elaborazione dei rapporti intermedi, con il supporto dell'ARPA Puglia. Verrà inoltre data adeguata informazione al pubblico, anche attraverso il sito web del Piano Strategico MTB, delle modalità di svolgimento del monitoraggio, dei risultati e delle eventuali misure correttive adottate. Non vengono tuttavia date informazioni circa le modalità di popolamento di tali indicatori e le risorse messe a disposizione.

PERTANTO, SI PRESCRIVE di prevedere poste economiche per il monitoraggio ambientale all'interno del programma 20 Governance, oppure, qualora queste fossero già previste, di esplicitarle, e di individuare dei meccanismi e/o strumenti per la fase attuativa finalizzati alla messa a disposizione dei dati utili al popolamento degli indicatori. Tali considerazioni dovranno essere tenute in debito conto nelle misure adottate in merito al monitoraggio che, ai sensi dell'art.17 del D.Lgs. 4/2008, devono essere rese pubbliche insieme alla Dichiarazione di Sintesi e al parere motivato.

g. Sintesi non Tecnica

Il Rapporto Ambientale è corredato dalla Sintesi non Tecnica secondo quanto prescritto dall'Allegato VI del D.Lgs. 4/2008. Tale sintesi si riferisce al Rapporto Ambientale così come depositato nel febbraio 2009.

PERTANTO, SI PRESCRIVE di rendere coerente la Sintesi non Tecnica al Rapporto Ambientale aggiornato.

Valutazione di incidenza

Come riportato nell'introduzione, il Piano Strategico di Area Vasta "Metropoli Terra di Bari" è soggetto a Valutazione di Incidenza ed il relativo parere viene rilasciato dall'Autorità competente, Ufficio Parchi e

Tutela della Biodiversità del Servizio Ecologia, nell'ambito della procedura di VAS.

Di seguito si riporta un estratto del parere di Valutazione di Incidenza relativo al Piano Strategico di Area Vasta "Metropoli Terra di Bari", trasmesso con nota prot. n. 12003 del 28.10.2009. Si precisa che le modifiche apportate al parco progetti e sopra citate non hanno riguardato gli interventi con incidenza sulla Rete Natura2000.

...omissis...

Secondo quanto dichiarato nel sintetico studio di incidenza presentato, alcuni di tali programmi interferiscono con le seguenti aree della rete Natura 2000:

Codice Denominazione

SIC IT9130005 Murgia di Sud Est

SIC IT9120003 Bosco di Mesola

SIC IT9120006 Laghi di Conversano

SIC-ZPS IT9120007 Murgia Alta

SIC IT9120009 Posidonieto San Vito - Barletta

SIC IT9120010 Pozzo Cucù

È inoltre presente il parco naturale regionale "Lama Balice", istituito con LR n. 15 del 5.06.2007, e la riserva naturale regionale orientata "Laghi di Conversano e Gravina di Monsignore", istituita con LR n. 16 del 13.06.2006.

Nella valutazione di incidenza sono riportate solo alcune considerazioni di massima su taluni programmi; tale impostazione preliminare è confermata dallo stesso proponente quando alla pagina 26 afferma che "si riportano di seguito alcune considerazioni sulla valutazione di incidenza di quelle linee di azioni e/o specifici progetti del Piano strategico ritenuti rilevanti ai fini della valutazione stessa in quanto "non direttamente connessi e necessari al mantenimento in uno stato di conservazione soddisfacente delle specie e degli habitat presenti nel sito, ma che possono avere incidenze significative sul sito stesso". Esse consentiranno di definire prime indicazioni programmatiche e raccomandazioni per la successiva fase di progettazione di dettaglio alla quale si rimanda per valutazioni più specifiche". I programmi citati, articolati per linee di azione, sono:

- Programma 3 "Lame". Secondo quanto dichiarato nella valutazione di incidenza tale programma non ha interferenze dirette con aree della rete Natura 2000.
- linea d'azione 3.1.1. Connessione delle emergenze storiche archeologiche e naturalistiche delle lame;
- linea d'azione 3.2.1. Risanamento e bonifica delle situazioni di maggior degrado in lama;
- linea d'azione 3.3.1. Regimazione idraulica nei tratti a rischio idraulico;
- linea d'azione 3.4.1. Recupero e riqualificazione dei siti storico-archeologici di particolare interesse;
- Programma 4 "Costa", articolato nei due obiettivi operativi la collana di perle (rigenerare la qualità del fronte costiero come attrattore internazionale) e 70 km di costa risanata (salvaguardare il paesaggio costiero dal degrado naturale e antropico);
- linea d'azione 4.2.1. Consolidamento e protezione della costa in contrasto ai fenomeni erosivi e all'inquinamento. Questa azione prevede la realizzazione di progetti nel Comune di Molfetta con interventi di difesa dall'erosione del centro antico e di rinaturalizzazione, ripascimento e recupero

- costiero del tratto a sud dell'abitato e nel Comune di Polignano a mare con interventi di consolidamento degli speroni rocciosi;
- linea d'azione 4.2.3. Riqualificazione delle aree marginali lungo la fascia costiera: urbanizzazioni primarie e demolizione opere abusive nel tratto di costa a sud di Bari, riqualificazione del fronte mare del litorale San Girolamo Fesca, sistemazione complessiva del fronte mare Nord di Mola, riqualificazione di alcuni tratti del lungomare di Polignano.
 - Programma 7 "Risorse idriche". Articolato in tre obiettivi, di cui il terzo, secondo quanto dichiarato nella valutazione di incidenza presenta linee d'azione e interventi che hanno rilevanza ai fini della presente valutazione.
 - linea d'azione 7.3.1. Attenuare gli impatti degli scarichi degli impianti di depurazione. Questa linea prevede la realizzazione di interventi volti alla nuova costruzione di collettori intercomunali e/o al ripristino della funzionalità dei vecchi (condotta sottomarina di Bari Ovest e Molfetta). Lo studio di incidenza evidenzia che nel caso delle condotte sottomarine sarà svolta una verifica di incidenza di maggior dettaglio in fase progettuale, dal momento che i tracciati potrebbero intersecare alcune aree incluse nel SIC a mare Posidonieto San Vito - Barletta;
 - linea d'azione 7.3.2. Realizzare reti idriche e fognarie nelle aree costiere e nelle aree rurali. L'azione prevede completamento e ammodernamento della rete idrica e fognante.
 - Programma 10 "Accessibilità", che si pone fra gli obiettivi il miglioramento delle infrastrutture e dei servizi per il trasporto merci e del sistema generale della portualità in MTB, con interventi che insistono sul SIC mare posidonieto San Vito Barletta"
 - linea d'azione 10.3.2. Nuova funzionalizzazione del porto di Molfetta (Molfetta il porto del futuro). Approfondimento dei fondali del porto in corrispondenza dell'attuale secca delle tonacelle.
 - Programma 18 "Turismo e marketing" che si pone come obiettivo l'innalzamento della qualità dell'offerta culturale e turistica in MTB.
 - linea d'azione 18.3.5 volta allo sviluppo delle attività nautiche e della portualità turistica. Essa prevede la realizzazione/ristrutturazione di due porti turistici (Molfetta e Mola di Bari), mediante interventi pubblico/privati. Il porto di Molfetta è inserito nel Piano del Porto già citato nel programma Accessibilità e prevede l'approfondimento dei fondali a riva in prossimità della Secca dei Pali, la costruzione dei servizi a terra principalmente consistenti in un edificio e nella viabilità d'accesso. Per il porto di Mola si prevede la ristrutturazione con la suddivisione del bacino in avamposto, canale di accesso alle darsene turistiche e bacino di rifugio, due darsene turistiche e una darsena destinata alla pesca maggiore e minore ed alle imbarcazioni da diporto minori.

Vista la legge regionale n. 11/2001 e ss.mm.ii. e considerati gli atti dell'Ufficio e la documentazione prodotta a corredo dell'istanza, l'impatto su habitat e specie d'interesse comunitario, si esprime il seguente parere per il Piano di cui all'oggetto, ai fini della sola valutazione d'incidenza:

- in merito all'incidenza degli interventi che interessano la rete Natura 2000 si osserva che lo studio di incidenza presentato non consente in questa fase di entrare nello specifico dei singoli interventi. I contenuti della valutazione di incidenza sono disciplinati dalla DGR 304/2006, pubblicata sul BURP n. 41 del 30.3.2006, "direttive ai sensi dell'art. 7 della LR n. 11/2001 per l'espletamento della procedura di valutazione di incidenza ai sensi dell'art. 6 della direttiva 92/43/CEE e dell'art. 6 del DPR 120/2003" la quale prevede che la valutazione di incidenza sia articolata in due livelli, una fase preliminare di "screening", attraverso cui verificare la possibilità che il progetto-piano abbia un effetto significativo sul sito Natura 2000 interessato, non direttamente finalizzato alla conservazione della Natura, ed una eventuale fase successiva di valutazione appropriata. Quest'ultima deve considerare l'incidenza del progetto o piano sull'integrità del sito Natura 2000, singolarmente o congiuntamente ad altri piani o progetti, tenendo conto della struttura e funzione del sito, nonché dei suoi obiettivi di conservazione. Per questa fase deve essere redatto uno Studio di Incidenza Ambientale, che contenga accanto ad

un'analisi della caratterizzazione del sito, l'individuazione delle possibilità di mitigazione degli eventuali impatti e la valutazione delle soluzioni alternative. Si raccomanda pertanto che in fase di progettazione delle singole opere siano sempre considerate tutte le possibili alternative al progetto o Piano aventi diverso impatto sull'integrità del sito, compresa l'opzione zero. Le soluzioni alternative dovranno prevedere:

- una diversa localizzazione del tracciato;
- la realizzazione di una sola parte dell'intervento o di un intervento di dimensioni inferiori;
- modalità diverse di realizzazione o gestione.

Si rammenta comunque che i singoli interventi dovranno essere sottoposti a valutazione di incidenza e qualora vi sia esito negativo, soltanto l'interesse pubblico promosso da organismi pubblici o privati può giustificare l'attuazione di interventi che possano causare effetti negativi sui siti in questione. L'interesse pubblico deve essere rilevante, di lungo termine e riferito a situazioni dove Piani e progetti risultano indispensabili, in particolare:

- nel quadro di azioni volte a tutelare valori fondamentali per la vita dei cittadini, salute, sicurezza e ambiente;

- pianificazione paesaggistica;

- nel quadro di politiche fondamentali per lo Stato e la società;

- nel quadro di attività di natura economica rispondenti ad obblighi di servizio pubblico;

- in merito alla linea d'azione 4.2.1. "Consolidamento e protezione della costa in contrasto ai fenomeni erosivi e all'inquinamento", occorre dimostrare la non diretta interazione con il SIC a mare "Posidonieto San Vito Barletta", citata alla pag. 26 della valutazione di incidenza. Esclusa tale eventualità, dovrà essere comunque valutata l'incidenza di tipo indiretto degli interventi sul Posidonieto e/o su eventuali habitat tutelati presenti nell'area di intervento o comunque connessa (ad esempio coralligeno). Sempre all'interno di tale linea, per quel che riguarda l'allegato 1 "Lavori di difesa del centro antico e del litorale di levante dell'abitato di Molfetta dall'erosione del moto ondoso", la cui precisa localizzazione non è chiaramente individuabile, oltre a valutare l'incidenza sul SIC "Posidonieto a mare San Vito - Barletta" di tipo diretto ed indiretto, lo studio dovrà porre particolare cura alle operazioni di ripascimento, per la cui realizzazione dovranno essere utilizzati materiali di provata qualità e dimostrata compatibilità con quelli esistenti in loco. In merito all'allegato 2 "Consolidamento statico degli speroni rocciosi in fregio al mare nel Comune di Polignano a mare", poiché permane anche in questo caso la necessità di individuare esattamente l'area di intervento e il rapporto di questa con le aree tutelate, si ribadisce la necessità di valutare l'incidenza di tipo indiretto degli interventi sul Posidonieto e/o su eventuali habitat tutelati presenti nell'area di intervento o comunque connessa (ad esempio coralligeno). Le medesime considerazioni valgono per quanto previsto nell'Allegato 3 "Realizzazione di frangiflutti finalizzati alla difesa della costa nel Comune di Polignano a mare", che interessano indirettamente il SIC a mare. Si ritiene utile segnalare, inoltre, che nell'area sono presenti emergenze geomorfologiche quali le grotte, censite nel catasto grotte dell'Ufficio Parchi e consultabile sul sito dell'Ufficio Parchi e Tutela della biodiversità www.ecologia.puglia.it.

- linea d'azione 4.2.3. e relativi allegati 4 "Sistemazione del fronte mare lato nord del Comune di Bari (primo lotto)" e 5 "Sistemazione del fronte mare lato nord del Comune di Mola di Bari (secondo lotto)". Per quanto attiene il progetto contenuto nell'allegato 4, questo dovrebbe essere stato già sottoposto alla valutazione di incidenza all'interno della procedura di VIA conclusasi con parere del Servizio Ecologia della Regione positivo con prescrizioni (D.D. n. 397 del 03.08.2007). La descrizione generica dell'intervento non consente di valutarne la effettiva corrispondenza. Per quanto riguarda le "spiagge urbane" (allegato 5 - secondo lotto) dovranno verificarsi le incidenze dirette ed indirette sul posidonieto, dovranno essere utilizzati materiali di provata qualità e dimostrata compatibilità con quelli esistenti in loco e si dovrà inoltre procedere alla verifica degli effetti negativi dovuti alla diminuita circolazione idrica nell'area di intervento;

- per quel che attiene la linea d'azione 7.3.1. "Attenuare gli impatti degli scarichi degli impianti di depurazione" e l'Allegato 6 "Ripristino condotta sottomarina di Bari ovest", si prevede, fra l'altro, lo spostamento della condotta sottomarina dall'alveo della Lama Balice verso una nuova area ancora da definire. Fermo restando l'orientamento positivo di massima in ordine a tale iniziativa, vi è comunque da considerare che la realizzazione dell'intervento potrebbe causare un impatto diretto sul posidonieto nell'attraversamento del SIC a mare oltre ad una serie di impatti indiretti quali, ad esempio, l'intorbidamento delle acque durante i lavori o durante la fase di esercizio della condotta o dovuti a malfunzionamenti di questa. Converrà comunque considerare l'effettiva distribuzione del posidonieto emersa dagli studi "Inventario e cartografia della prateria di Posidonia" che questo Ufficio pone fin d'ora a disposizione del proponente, nonché l'eventuale presenza di ulteriori habitat comunque tutelati. Ove tecnicamente possibile, dovrà essere privilegiata la semplice posa della condotta e dovrà essere verificato che lo scarico di questa non interferisca con il SIC marino. Qualora su di esso dovessero prevedersi impatti di tipo diretto, dovranno essere proposte misure di mitigazione e/o compensazione. Al fine di ridurre l'impatto sul posidonieto, converrà verificare la presenza di una discontinuità nella superficie del SIC a mare, privilegiando la scelta di far passare la tubazione in tale "corridoio". Le medesime considerazioni valgono per la condotta ex novo prevista nell'Allegato 7 "ripristino della condotta sottomarina di scarico dei reflui depurati dei Comuni di Bisceglie, Corato, Molfetta, Ruvo e Terlizzi in località Torre Calderino".
- in merito alla Linea d'azione 10.3.2. "Nuova funzionalizzazione del porto di Molfetta" e a quanto indicato nel relativo allegato 8 "Approfondimento funzionale dei fondali del porto di Molfetta" si evidenzia la presenza del SIC a mare "Posidonieto San Vito - Barletta". Nell'ambito dei lavori previsti dovrà essere posta particolare cura alla caratterizzazione dei sedimenti e alla loro idonea gestione prediligendo il riutilizzo dei materiali scavati. Dovranno essere poste in essere tutte le precauzioni, le misure e gli accorgimenti al fine di evitare l'intorbidamento delle acque e l'interferenza negativa con il SIC marino.
- per quel che attiene la linea 18.3.5. "sviluppo delle attività nautiche e della portualità turistica" - allegati 9 e 10, si evidenzia che nella Valutazione di incidenza alla pag. 31 si dichiara che "i dati in nostro possesso non consentono di effettuare valutazioni di dettaglio"; considerato inoltre che si dovrà comunque tener conto della presenza di siti della rete Natura 2000, degli obiettivi di tutela degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche ai sensi della direttiva 92/43/CEE, si ritiene che entrambi i progetti dovranno essere assoggettati, tra l'altro, alla procedura di valutazione di incidenza. In fase di progettazione preliminare potrà essere utile far riferimento alla guida metodologica "Porti turistici e ambiente - Impatti ambientali e indicazioni per la sostenibilità" disponibile sul sito dell'Autorità ambientale della Regione Puglia alla sezione Report tematici (<http://151.2.170.110/ecologia/Default.asp?Id=10>);
- occorre tener presente quanto contenuto nel Piano delle regionali delle coste adottato con Delibera della Giunta Regionale n. 1392 del 28.7.2009 e pubblicato sul BURP n. 122 del 6.8.2009;
- sono fatte salve le misure di conservazione previste dal R.R. n. 28 del 22.12.2008 (BURP n. 200 del 23.12.2008) "Modifiche e integrazioni al Regolamento Regionale 18 luglio 2008, n. 15, in recepimento dei 'Criteri minimi uniformi per la definizione di misure di conservazione relative a Zone Speciali di Conservazione (ZSC) e Zone di Protezione Speciale (ZPS)" introdotti con D.M. 17 ottobre 2007" e dal R.R. n. 24 del 28.09.2005 "Misure di conservazione relative a specie prioritarie di importanza comunitaria di uccelli selvatici nidificanti nei centri edificati ricadenti in proposti Siti di importanza Comunitaria (pSIC) ed in Zone di Protezione Speciale (Z.P.S.)";
- è fatto salvo quanto previsto dalla L.R. n. 31 del 21.12.2008 "Norme in materia di produzione di energia da fonti rinnovabili e per la riduzione di immissioni inquinanti e in materia ambientale";
- si consiglia di far riferimento alla guida metodologica "Porti turistici e ambiente - Impatti ambientali e indicazioni per la sostenibilità" disponibile sul sito dell'Autorità ambientale della Regione Puglia alla sezione Report tematici (<http://151.2.170.110/ecologia/Default.asp?Id=10>);
- qualora il progetto preveda l'espanto di alberi di ulivo, occorre far riferimento alla disciplina prevista

dalla legge 14 febbraio 1951, n. 144 e dalla deliberazione della Giunta regionale 14 dicembre 1989, n. 7310 (Direttive per l'esercizio della delega ai capi dell'ispettorati provinciali dell'agricoltura concernente l'autorizzazione all'abbattimento di alberi d'ulivo) che richiede il preventivo parere da parte degli Uffici Provinciali per l'Agricoltura. Nel caso di presenza di ulivi monumentali (L.R. 14/2007) la documentazione definita dal DPGR n. 707 del 6.05.2008 va inviata contestualmente alla Commissione tecnica per la tutela degli alberi monumentali, presso questo Servizio, che si esprimerà in merito.”

In conclusione, tutto quanto innanzi detto costituisce il parere motivato relativo alla sola Valutazione Ambientale Strategica del Piano Strategico di Area Vasta “Metropoli Terra di Bari” proposto. Tale parere non esclude né esonera il soggetto proponente all'acquisizione di ogni altro parere e/o autorizzazione per norma previsti, ivi compresi i pareri di cui alla LR 11/01 e s.m.i. e al D.Lgs. 152 e s.m.i. in materia di Valutazione di Impatto Ambientale qualora ne ricorrano le condizioni per l'applicazione. Il presente parere è altresì subordinato alla verifica della legittimità delle procedure amministrative messe in atto.

- Vista la Legge Regionale 4 febbraio 1997 n. 7;
- Vista la deliberazione della Giunta regionale n. 3261 del 28/7/98 con la quale sono state emanate direttive per la separazione delle attività di direzione politica da quelle di gestione amministrativa;
- Viste le direttive impartite dal Presidente della Giunta Regionale con nota n. 01/007689/1-5 del 31/07/98;
- Visto il D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.;
- Vista la circolare 1/2008 del Settore Ecologia di cui alla DGR n. 981 del 13.06.2008;
- Richiamati gli obblighi a carico dell'Autorità Procedente di cui all' art. 17 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i..

“COPERTURA FINANZIARIA AI SENSI DELLA L.R. 28/01 e S.M. e I.”

Il presente provvedimento non comporta implicazioni di natura finanziaria sia di entrata che di spesa e dallo stesso non deriva alcun a carico del bilancio regionale.

Tutto ciò premesso il dirigente dell'Ufficio Programmazione VIA e Politiche Energetiche/VAS,

DETERMINA

- di esprimere, ai sensi del art. 15 comma 2 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., parere motivato del del Piano Strategico di Area Vasta “Metropoli Terra di Bari” - Proponente Ufficio Unico Piano Strategico “Metropoli Terra di Bari”, così come esposto in narrativa e che qui si intende integralmente richiamato, con tutte le indicazioni e prescrizioni ivi richiamate;
- di notificare il presente provvedimento agli interessati a cura del Servizio Ecologia;
- di far pubblicare il presente provvedimento sul BURP;
- di dichiarare il presente provvedimento esecutivo;
- di trasmettere copia conforme del presente provvedimento al Servizio Segreteria della Giunta

Regionale;

I sottoscritti attestano che il procedimento istruttorio loro affidato è stato espletato nel rispetto della vigente normativa regionale, nazionale e comunitaria e che il presente schema di provvedimento, dagli stessi predisposto ai fini dell'adozione da parte del Dirigente dell'Ufficio Programmazione VIA e Politiche Energetiche/VAS, è conforme alle risultanze istruttorie.

Il funzionario istruttore Il dirigente di Ufficio
Ing. G. Angelini Ing. G. Russo