



## **Bollettino ufficiale della Regione Puglia n. 52 del 18/03/2010**

**DETERMINAZIONE DEL DIRIGENTE DELL'UFFICIO PROGRAMMAZIONE V.I.A. E POLITICHE ENERGETICHE/V.A.S. 15 febbraio 2010, n. 37**

D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. - Procedura Valutazione Ambientale Strategica del Piano Regionale dei Trasporti - Piano Attuativo 2009-2013 - Proponente Assessorato regionale ai Trasporti e Vie di Comunicazione Servizio Programmazione Vie di Comunicazione - **PARERE MOTIVATO.**

L'anno 2010 addì 15 del mese di Febbraio 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 del 06/08/2009 prot. n. AOO/148\_1202 (acquisita al prot. Uff. n. 10506 del 07/09/2009) l'Assessorato regionale ai Trasporti e Vie di Comunicazione Servizio Programmazione Vie di Comunicazione convocava un incontro per l'approfondimento del "Documento di scoping" e la raccolta dei pareri sul medesimo per il giorno 08/09/2009; alla stessa nota si allegava il documento di scoping;
- con nota del 29/09/2009 prot. n. 11142 l'Ufficio regionale PP. e Tutela della Biodiversità trasmetteva all'Assessorato regionale ai Trasporti e Vie di Comunicazione Servizio Programmazione Vie di Comunicazione e per conoscenza all'Ufficio VAS della Regione Puglia - Assessorato Ecologia alcuni approfondimenti circa il documento di scoping;
- con nota del 01/10/2009 prot. n. 11225 l'Ufficio VAS della Regione Puglia - Assessorato Ecologia, inviava apposite note per chiarire procedure e contenuti della VAS;
- con nota del 02/10/2009 prot. n. AOO/148\_1593 (acquisita al prot. Uff. n. 11549 del 13/10/2009) l'Assessorato regionale ai Trasporti e Vie di Comunicazione Servizio Programmazione Vie di Comunicazione trasmetteva il Rapporto Ambientale, la Sintesi non Tecnica e la proposta di Piano Regionale dei Trasporti - Piano Attuativo 2009-2013 -per il deposito presso l'Autorità Competente;
- con nota del 09/12/2009 prot. n. AOO/148\_2007 (acquisita al prot. Uff. n. 13802 del 16/12/2009) l'Assessorato regionale ai Trasporti e Vie di Comunicazione Servizio Programmazione Vie di Comunicazione attestava l'avvenuta pubblicazione dell'avviso sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia e comunicava le osservazioni pervenute durante il periodo di deposito; alla stessa nota si allegavano il Rapporto Ambientale, la Sintesi non Tecnica e gli elaborati di Piano, la copia delle osservazioni e le relative controdeduzioni;
- con nota del 10/12/2009 prot. N. AOO/148\_2008(acquisita al prot. Uff. n. 0064 del 08/01/2010) l'Assessorato regionale ai Trasporti e Vie di Comunicazione Servizio Programmazione Vie di Comunicazione richiedeva all'Autorità competente e agli uffici provinciali incaricati di attestare l'avvenuto deposito e d'indicare le eventuali richieste d'accesso da parte dell'utenza;
- con nota del 17/12/2009 prot. n. 13900 l'Ufficio V.A.S. della Regione Puglia - Assessorato all'Ecologia,

trasmetteva al competente Ufficio Parchi e Tutela della Biodiversità regionale la documentazione inerente il Piano in oggetto per la Valutazione d'Incidenza in seno alla V.A.S.;

- con nota del 11/02/2010 prot. n. 1853 l'Ufficio VAS della Regione Puglia - Assessorato Ecologia, chiedeva all'Assessorato regionale ai Trasporti e Vie di Comunicazione Servizio Programmazione Vie di Comunicazione di riscontrare gli adempimenti di cui alla nota del 10.12.2009 prot. n. AOO/148\_2008 in merito all'avvenuto deposito e alle eventuali osservazioni pervenute;

- con nota del 11/02/2010 prot. N. AOO/148\_345 (acquisita al prot. Uff. n. 1916 del 15/02/2010) l'Assessorato regionale ai Trasporti e Vie di Comunicazione Servizio Programmazione Vie di Comunicazione attestava l'assenza di ulteriori osservazioni;

- con nota del 15/02/2010 prot. n. 1946 l'Ufficio Parchi e Tutela della Biodiversità regionale trasmetteva il parere di Valutazione d'Incidenza, di cui si riporta di seguito un estratto:

...omissis...

Accanto, quindi, ad interventi immediatamente realizzabili (interventi che, per grado di maturità tecnico-progettuale, caratteristiche delle opere e/o priorità, sono da portare a termine nel breve periodo - cfr. idem) il Piano prevede interventi realizzabili verosimilmente entro il 2013 (interventi che, per grado di maturità tecnico-progettuale, caratteristiche delle opere e/o grado di priorità, sono previsti entro il 2013 - cfr. idem) ed interventi previsti tra il 2013 e il 2020. La Valutazione di incidenza viene condotta su un orizzonte previsionale coincidente con quello del piano attuativo in quanto, peraltro, non esistono allo stato elementi sufficienti per la valutazione degli effetti prodotti sui siti rete Natura 2000 degli interventi previsti al 2020. Questi ultimi si intendono quindi esclusi dal presente parere.

Nello Studio di Valutazione di Incidenza, costituente parte integrante e riconoscibile del Rapporto Ambientale del Piano, si afferma che "Nella prima fase di analisi generale di tutti gli interventi si è rilevato che solo le opere stradali hanno interferenze dirette o indirette (all'interno del buffer di 1 km) con i SIC e ZPS e quindi di seguito le analisi si riferiscono solo alle opere stradali previste nello scenario 2013 e che si trovano ancora nella fase di sola previsione di piano e non in una fase avanzata di valutazione o autorizzazione.". In base a tale criterio sono stati individuati 11 interventi (Tab. I) che potrebbero avere una incidenza sui siti rete Natura 2000. Selezionate le 11 infrastrutture stradali, "Per poter effettuare la valutazione di incidenza a questo livello di pianificazione si è quindi proceduto a verificare, tramite l'analisi dell'uso del Suolo e dell'Ecomosaico quanto incide l'infrastruttura prevista in relazione al SIC o ZPS considerata valutando la lunghezza e la superficie dell'infrastruttura in relazione alla superficie del SIC o ZPS." (cfr Rapporto Ambientale - Studio di Valutazione di Incidenza).

L'esclusione dalla valutazione di interventi ferroviari interessanti aree della Rete Natura 2000 o aree protette (cfr ad es. tabb. 8.51 e 8.64 del Rapporto Ambientale), è riconducibile al sopra riportato criterio di selezione. Nel merito degli interventi infrastrutturali s.l. esclusi dalle valutazioni riportate nella documentazione trasmessa dal Proponente, il presente testo esprime in più punti specifiche indicazioni e precisazioni.

La derivazione dell'Ecomosaico, con l'individuazione dei biotopi, a partire dall'analisi dell'uso del suolo è stata effettuata su base CORINE LAND COVER, mentre la valutazione degli effetti indiretti su siti della rete natura 2000 si è basata sul criterio dell'inclusione in un buffer di 1 km dai siti stessi. Entrambi i criteri possono considerarsi speditivi ma sufficientemente cautelativi data la scala regionale del Piano e gli obiettivi della Valutazione di incidenza condotta sullo stesso.

Come affermato, infatti, in sede di Studio di Incidenza, "Scopo del presente lavoro (Studio di VI; ndr) è quindi quello di verificare le probabili interferenze degli interventi stradali, ferroviari, portuali ed aeroportuali, proposti nello scenario futuro di piano e rimandare alla fase di VIA, o comunque alle successive fasi di attuazione dei progetti, la Valutazione d'incidenza nel caso si rilevi una significativa incidenza di quanto previsto dal piano."

Coerentemente con quanto esposto è opportuno rimarcare che la Valutazione di incidenza sul Piano mira, tra l'altro, a fornire criteri ed indirizzi di validità generale sul territorio regionale, anche allo scopo di

uniformare le future Valutazioni effettuate dai diversi Uffici competenti ai sensi della LR 17/2007. Tale Valutazione, tuttavia, non esonera i singoli interventi dalla necessità di approfondire, in relazione alla maturità progettuale, la stima dei potenziali effetti diretti ed indiretti sui siti della rete natura 2000, anche in riferimento ai possibili impatti combinati tra infrastrutture esistenti e di Piano o tra gli stessi interventi previsti.

Studi di maggiore dettaglio, alla scala di progetto e non di Piano, che si concentrino sugli impatti delle fasi di realizzazione e di esercizio delle opere, potrebbero indurre a ritenere necessario l'assoggettamento alla procedura di VI anche per interventi allo stato esclusi in base ai criteri indicati dal Proponente.

Esaminata la documentazione trasmessa dal Proponente, considerato l'inserimento tra gli specifici obiettivi di sostenibilità del Piano del mantenimento e ripristino in uno stato di conservazione soddisfacente degli habitat naturali e seminaturali e delle specie di fauna e flora selvatica di interesse comunitario presenti nel territorio regionale, esaminata l'articolazione di tale obiettivo nell'ambito del rapporto ambientale, Vista la legge regionale n. 11/2001, considerati gli atti dell'Ufficio, si esprime parere favorevole, ai fini della sola valutazione d'incidenza del Piano, subordinando lo stesso parere alla rispondenza ai criteri, indirizzi e prescrizioni nel seguito definiti.

Si richiama inoltre l'obbligo, qualora ne ricorrano le condizioni, del rispetto delle normative in materia di valutazione di incidenza ambientale per i singoli interventi in progetto, nonché per quelli esclusi dalle schede di approfondimento allegate al Rapporto Ambientale in base al criterio di selezione assunto.

In linea con quanto già evidenziato in fase di scoping (cfr nostra nota prot. AOO\_089/0011142 del 29/09/2009), vengono di seguito, specificati criteri ed indirizzi in merito alla Valutazione di Incidenza degli interventi di Piano di cui alla presente nota, oltre che di ulteriori interventi infrastrutturali per i quali tale procedura dovesse rendersi opportuna.

Funzionalmente agli scopi della VAS e della Valutazione di Incidenza in merito al controllo degli effettivi impatti sull'ambiente ed alla verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati dalla normativa, ovvero perseguiti dal piano o programma stesso, si ritiene, come già evidenziato in fase di scoping, che sia necessario proporre in sede di VI opportuni indicatori sito-specifici relativi all'impatto dell'intervento sugli obiettivi di conservazione della biodiversità e della geodiversità, strettamente correlati tra di loro.

Nel merito, alla normativa di riferimento in merito alla tutela della biodiversità già richiamata in sede di Rapporto Ambientale, si affiancano, per quanto attiene la geodiversità, la recente L.R. 4 dicembre 2009, n. 33 "Tutela e valorizzazione del patrimonio geologico e speleologico" (BURP n. 196 del 7-12-2009), la Raccomandazione Rec (2004) 3 adottata dal Comitato dei Ministri del Consiglio d'Europa il 5 maggio 2004 sulla conservazione del patrimonio geologico e delle aree di speciale interesse geologico ed il D. L.vo 22 gennaio 2004, n. 42 e ss.mm.ii. (Codice dei beni culturali e del paesaggio). A riguardo si rammenta che questo Ufficio dispone di un webgis che riporta la presenza di circa 700 grotte, prevalentemente ricadenti in aree della Rete Natura 2000, con ubicazione, planimetria e schede descrittive ([www.ecologia.puglia.it](http://www.ecologia.puglia.it) link "Cartografia"). L'importanza di tali elementi geomorfologici è ovviamente legata anche all'interesse conservazionistico per le particolari specie faunistiche ospitate nonché al ruolo idrogeologico da essi assunto.

Al momento della redazione dello studio di Incidenza relativo al singolo intervento, andrà verificata la vigenza del Piano di Gestione (PdG) del Sito Rete Natura 2000 impattato e valutata la coerenza intervento-PdG.

Costituiscono obiettivi valutativi di riferimento per la VI i seguenti: "Salvaguardare la geodiversità del territorio regionale, elemento fondamentale di prevenzione e mitigazione del rischio idrogeologico" e "Progettare e realizzare infrastrutture che rappresentino occasione per la realizzazione di elementi di connessione della rete ecologica, attuando interventi di rinaturazione, deframmentazione e incremento

della biodiversità”, coerentemente con gli obiettivi del “Countdown 2010” (PAB) e con lo Schema Direttore della Rete Ecologica Regionale per la Biodiversità, uno dei cinque Progetti strategici del PPTR. Lo Schema Direttore della Rete Ecologica Regionale per la Biodiversità dovrà rappresentare, in sede di VI delle infrastrutture, un primo riferimento utile anche per la valutazione degli effetti indiretti degli interventi sui siti Rete Natura 2000 in luogo del criterio speditivo utilizzato in sede di Piano (buffer di 1 km). Per agevolare l’implementazione di tale riferimento si riportano di seguito alcuni stralci del PPTR della Regione Puglia che descrivono, nelle grandi linee, il Progetto di Rete Ecologica Regionale, ferma restando la disponibilità dell’Ufficio scrivente a fornire ogni informazione utile in merito.

“Il progetto di Rete Ecologica Regionale per la Biodiversità persegue l’obiettivo di migliorare la connettività complessiva del sistema regionale di invarianti ambientali cui commisurare la sostenibilità degli insediamenti attraverso la valorizzazione dei gangli principali e secondari, le stepping stones, la riqualificazione multifunzionale dei corridoi, l’attribuzione agli spazi rurali di valenze di rete ecologica minore a vari gradi di “funzionalità ecologica”, nonché riducendo i processi di frammentazione del territorio e aumentando i livelli di biodiversità del mosaico paesaggistico regionale”.

Obiettivi della rete ecologica: “costruzione di una strategia di tutela della biodiversità e del paesaggio basata sul collegamento di aree di rilevante interesse ambientale-paesistico in una rete continua”;

“integrazione rispetto al modello di tutela focalizzato esclusivamente su aree protette, che porta a confinare la conservazione della natura “in isole” immerse in una matrice territoriale antropizzata.”

Elementi costitutivi delle reti ecologiche: “Core areas, costituite, di massima, dalle Aree Protette e dai Siti Rete Natura 2000, luoghi in cui si presenta la massima concentrazione di biodiversità; può essere vista come una rete gestionale avente per obiettivo la tutela della biodiversità e la conservazione di habitat e specie definiti dalle Direttive Comunitarie; Connessioni: regionali e sovraregionali - comprendono le principali connessioni della regione e quelle verso l’esterno della regione sub-regionali - comprendenti le aste connesse alle precedenti, di interesse funzionale per territori più ristretti” “Connessioni locali - costituite dal reticolo minuto della rete idrografica, delle formazioni lineari arbustive e dei muri a secco ricadenti all’esterno e all’interno dei nodi principali e secondari della rete”. Corridoio Costiero “La conformazione geografica della Puglia, una penisola circondata per tre lati dal mare, impone la necessità di prevedere questa tipologia di elemento della rete, per costruire da una parte un rapporto funzionale interno-costa, dall’altro dare continuità e connessione agli ambienti residui naturali presenti lungo la costa. Tale funzione della rete risulterebbe altrimenti di difficile realizzazione in molte aree regionali”.

“I Contenuti del Progetto di rete ecologica regionale sono trattati estesamente nell’allegato 9 del PPTR: La rete ecologica regionale: Rapporto tecnico, che è il risultato dell’integrazione tra i lavori dell’Assessorato Ambiente ai fini delle politiche per la biodiversità e quelli del PPTR (Piano Territoriale Paesistico della Regione Puglia) ai fini del coordinamento delle differenti politiche ambientali sul territorio.

A tal fine motiva e supporta il Progetto territoriale per il paesaggio 4.3.1, La rete ecologica regionale e i due elaborati cartografici che lo costituiscono:

- A) la carta della Rete per la biodiversità (REB), strumento alla base delle politiche di settore in materia a cui fornisce un quadro di area vasta interpretativo delle principali connessioni ecologiche;
- B) lo Schema Direttore della Rete Ecologica Polivalente (REP-SD).

La carta della Rete per la biodiversità (REB) costituisce uno degli strumenti fondamentali per l’attuazione delle politiche e delle norme in materia di biodiversità e più in generale di conservazione della natura.

Essa considera:

- le unità ambientali naturali presenti sul territorio regionale;
- i principali sistemi di naturalità;

- le principali linee di connessione ecologiche basate su elementi attuali o potenziali di naturalità.  
Data la natura della carta, rappresentativa di uno stato attuale di valenze e funzionalità, essa presuppone periodici aggiornamenti e, ove necessario, approfondimenti a livello locale.  
Una prima versione della Carta è stata prodotta nel dicembre 2009 dall'Assessorato regionale all'Ambiente, con le seguenti finalità:
- costituire la prima versione della distribuzione spaziale delle sensibilità rilevanti ai fini della biodiversità e della conservazione della natura in generale, da utilizzare come riferimento per il governo delle aree protette e la coerenza complessiva di Rete Natura 2000;
- concorrere allo Schema Direttore della Rete Ecologica Regionale Polivalente, uno dei progetti strategici del PPTR, nell'ambito dell'integrazione delle politiche territoriali ed ambientali regionali;
- fornire un quadro di riferimento di area vasta alle valutazioni ambientali del processo decisionale (VAS, VIA, Valutazione di incidenza).

Sebbene lo Studio di Incidenza non segnali le infrastrutture portuali tra quelle assoggettabili a VI [Nella prima fase di analisi generale di tutti gli interventi si è rilevato che solo le opere stradali hanno interferenze dirette o indirette (all'interno del buffer di 1 km) con i SIC e ZPS - cfr Rapporto Ambientale - Studio di Valutazione di Incidenza], in coerenza con l'obiettivo relativo al Tema "Ambiente Marino e Costiero" segnalato in fase di scoping "Salvaguardare Habitat e specie marini tutelati dalla normativa nazionale ed internazionale (Direttiva Habitat, Protocollo ASPIM, Convenzione di Barcellona, ecc.)" si ritiene necessario, in sede di valutazione ambientale degli interventi, verificare l'impatto della variazione dei volumi di traffico portuale sugli ambienti e biocenosi prima citati. Potrebbe essere utile, quale buona pratica da implementare nella realizzazione dei singoli interventi, la previsione di protocolli tecnici per la gestione sostenibile delle aree portuali, in particolar modo in tratti di mare/costa particolarmente "sensibili". Come già richiamato, studi di maggiore dettaglio potrebbero indurre a ritenere necessario l'assoggettamento alla procedura di VI anche per interventi allo stato esclusi in base ai criteri indicati dal Proponente. Tanto anche in riferimento alle altre due categorie infrastrutturali escluse dall'analisi generale: ferrovie ed aeroporti.

Per quanto attiene agli 11 interventi stradali riportati nello Studio come interferenti direttamente o indirettamente siti della Rete Natura 2000 si prescrive quanto segue.

Richiamandosi a quanto già esposto in merito alla opportunità di utilizzare carta della Rete per la biodiversità (REB) regionale quale studio conoscitivo di riferimento per le valutazioni ambientali, con particolare riguardo agli effetti indiretti sui siti tutelati ed ai fini della coerenza complessiva della Rete Natura 2000 regionale, si reputa opportuno un approfondimento delle valutazioni degli effetti, sebbene indiretti, a scala di progetto, anche nei due casi (8 e 9) per i quali il Proponente considera non significativi gli impatti sui siti rete Natura 2000. Conseguentemente, tutti gli 11 interventi dovranno scontare la procedura di VI (per gli interventi 8 e 9 limitandosi ad uno screening approfondito che tenga conto delle indicazioni fornite nel presente testo, in particolare per quanto attiene il riferimento alla REB) secondo le modalità che seguono.

Tutte le Valutazioni di Incidenza dovranno prendere in considerazione almeno una alternativa progettuale o giustificare l'assenza ed effettuare le relative quantificazioni degli impatti.

Le Valutazioni di Incidenza relative agli interventi identificati con il progressivo 4, 5, 6, 7, 10 e 11, in relazione agli impatti potenzialmente più rilevanti, dovranno prevedere la valutazione dell'"opzione zero". Nello studio di incidenza dovranno essere valutati gli effetti prodotti sui siti rete Natura 2000 e sulle aree naturali protette anche da attività connesse con la realizzazione dell'infrastruttura, ma localizzate all'esterno dei siti stessi (i.e. aree di cantiere e/o stoccaggio, cave di prestito, ecc.). Dovranno inoltre essere evidenziati ed analizzati, con elaborati scritto-grafici, i tragitti previsti per la movimentazione dei materiali in fase di cantiere, e l'incidenza sui siti Rete Natura 2000, dei relativi flussi veicolari anche in relazione ai periodi dell'anno durante i quali le attività sono previste.

La tipologia ed entità dei flussi in fase di esercizio dovranno essere anch'esse oggetto di adeguata valutazione prevedendo, ove necessario, opportune mitigazioni.

Nello Studio di Valutazione di Incidenza per tutti gli interventi dovranno essere riportate le aree occupate dall'infrastruttura e le aree di cantiere attraverso adeguata documentazione tecnica su base topografica in scala 1:5000 e su ortofoto. Entrambe le basi cartografiche sono reperibili sul sito [www.sit.puglia.it](http://www.sit.puglia.it).

In sede di VI si ritiene insufficiente la previsione a scala di Piano di un indice basato esclusivamente sulla densità di infrastrutture di comunicazione, reputando di dover assegnare un peso adeguato in base alla tipologia dell'infrastruttura, al numero e tipologia dei mezzi in transito ed alla maggiore o minore sensibilità dell'area tutelata nei confronti della presenza dell'infrastruttura.

Tutti gli interventi dovranno prevedere misure sito-specifiche di miglioramento della permeabilità ecologica dell'infrastruttura stradale, sia nel caso di adeguamenti che di nuove realizzazioni, oltre che soluzioni tecniche di mitigazione del disturbo arrecato dall'infrastruttura in fase di esercizio. Si richiama a tal proposito la opportunità di procedere alla redazione di adeguati protocolli tecnici, che coinvolgano gli enti gestori delle Aree Protette e dei Siti Rete Natura 2000 interessati, al fine di conseguire i condivisi scopi di sostenibilità ambientale degli interventi.

Si richiama, in conclusione, la necessità di coinvolgere gli Enti gestori delle Aree Protette Nazionali e regionali (AA.PP.), ove interessate direttamente o indirettamente dagli interventi di piano, nelle fasi di individuazione delle alternative progettuali e di valutazione e/o autorizzazione degli interventi stessi. Tanto anche al fine di acquisire da parte dei predetti Enti gli atti di assenso, comunque denominati e qualora dovuti, in ottemperanza alle norme istitutive delle AA.PP. ed alla normativa vigente in materia.

...omissis...

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

## INTRODUZIONE

Il piano, in quanto piano settoriale, in particolare nel settore "trasporti", rientra nell'ambito di applicazione della normativa V.A.S. di cui alla lettera a), comma 2 dell'art. 6 del D.Lgs. 152/2006 così come modificato dal D.Lgs. 4/2008.

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

- l'Autorità Procedente è l'Assessorato regionale ai Trasporti e Vie di Comunicazione Servizio Programmazione Vie di Comunicazione;
- l'Autorità Competente è l'Ufficio Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.), 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 Regionale dei Trasporti - Piano Attuativo 2009-2013 -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.

L'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 l'individuazione delle suddette autorità nella Determina del Dirigente del Servizio Programmazione Vie di Comunicazione n. 116 del 6 agosto 2009. Il primo incontro di consultazione, finalizzato all'approfondimento dei contenuti del Documento di Scoping e alla discussione di prime osservazioni o contributi, si è svolto l'8 settembre 2009. Il secondo, conclusivo della fase di consultazione, si è tenuto il 29 settembre 2009 con lo scopo di condividere e discutere le osservazioni e i contributi ricevuti e i riscontri formulati dall'Autorità precedente.

La formulazione dei contributi da parte delle autorità è stata facilitata dalla somministrazione di un apposito questionario a risposta guidata, e la loro valutazione, con le motivazioni in base alle quali tali contributi sono stati recepiti o considerati non condivisibili, è stata inserita in un apposito ipertesto utilizzato nell'incontro del 29 settembre, a cui tuttavia non è fatto riferimento nel Rapporto Ambientale.

La consultazione è stata agevolata dall'apertura di una pagina web appositamente dedicata, da cui era possibile scaricare il Documento di Scoping, il modulo del questionario e tutte le risposte pervenute o le note inviate da parte dei soggetti partecipanti alla consultazione.

Come reso noto dalla nota del 06/08/2009 prot. n. AOO/148\_1202 dell'Assessorato regionale ai Trasporti e Vie di Comunicazione Servizio Programmazione Vie di Comunicazione, detta fase è durata 45 giorni.

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 per 60 giorni presso gli uffici dell'Autorità Procedente, dell'Autorità Competente, delle Province, e resi disponibili sul sito web dell'Autorità competente. Di tale deposito è stato dato avviso nel Bollettino Ufficiale della Regione Puglia (BURP n. 157 del 8 ottobre 2009).

Durante il periodo di deposito sono pervenute tre osservazioni che, unitamente alle modifiche apportate al Piano, sono state sintetizzate nella nota del 09/12/2009 prot. n. AOO/148\_2007 (acquisita al prot. Uff. n. 13802 del 16/12/2009). Dette osservazioni, in base alle valutazioni effettuate dalla Autorità Procedente, non hanno comportato la modifica del Rapporto Ambientale, mentre hanno integrato la relazione di Piano con alcune indicazioni.

**PERTANTO SI PRESCRIVE** di integrare il Rapporto Ambientale di una sintesi che consideri gli esiti della fase di consultazione dello scoping, in particolar modo delle osservazioni e dei contributi ricevuti e delle osservazioni di riscontro formulate dall'Autorità Procedente.

#### ATTIVITA' TECNICO-ISTRUTTORIA

L'attività tecnico-istruttoria, al fine del rilascio del parere motivato ai sensi dell'art. 15 del D.Lgs.152/2006, è stata effettuata sulla documentazione così come trasmessa con nota del 09/12/2009 prot. n. AOO/148\_2007 (acquisita al prot. Uff. n. 13802 del 16/12/2009), sulle osservazioni pervenute durante il periodo di deposito e lo scoping e le controdeduzioni effettuate.

#### Valutazione del Rapporto Ambientale

Il Rapporto Ambientale del Piano Regionale dei Trasporti - Piano Attuativo 2009-2013 - dell'Assessorato regionale ai Trasporti e Vie di Comunicazione - Servizio Programmazione Vie di Comunicazione è stato valutato con riferimento ai principali contenuti indicati dell'Allegato VI del 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

Nella Sintesi non Tecnica e nel Rapporto Ambientale al capitolo 5, si riferisce che il Piano Attuativo

2009-2013 è redatto sulla base dei contenuti e ha ripreso integralmente gli obiettivi e le azioni specificati della L.R. 16 del 23 giugno 2008 riguardante i “Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di Piano Regionale dei Trasporti”. In generale quindi esso si occupa di definire tutti gli interventi infrastrutturali per le modalità stradale, ferroviaria, marittima ed aerea e le relative caratteristiche, interrelazioni e priorità di attuazione, con l’obiettivo globale di realizzare in armonia con gli obiettivi del piano generale dei trasporti e degli altri documenti programmatici internazionali, nazionali e interregionali, un sistema equilibrato del trasporto delle persone e delle merci, ecologicamente sostenibile, connesso ai piani di assetto territoriale e di sviluppo socio-economico. Gli obiettivi generali del Piano insieme a quelli specifici sono elencati nella tab. 5.1 del Rapporto Ambientale.

Nel Rapporto Ambientale viene fatto un generico cenno all’individuazione degli interventi previsti dal Piano, pertanto per meglio chiarire i contenuti dello stesso si è dovuto fare riferimento a quanto presente nella Relazione di Progetto e nei suoi allegati.

Per la modalità di trasporto stradale sono stati elencati gli interventi infrastrutturali previsti dagli strumenti di pianificazione e/o programmazione nazionale, regionale e di Enti gestori di infrastrutture o servizi di trasporto dal 2002 ad oggi, che hanno costituito il Quadro Programmatico-Progettuale.

Da questo quadro sono stati individuati gli interventi, la cui realizzazione è stata avviata o è garantita entro l’orizzonte temporale del Piano sotto il profilo tecnico-progettuale, politico-procedurale e economico-finanziario e per i quali la fase di analisi non ha riscontrato la necessità di rimodulazione. Questi hanno composto l’assetto infrastrutturale dello scenario di riferimento del PRT per la modalità stradale. Sono stati esclusi gli interventi previsti esclusivamente da strumenti di programmazione di livello provinciale e comunale, con l’eccezione di quelli che sono oggetto di accordo programmatico con la Regione stessa.

Il Piano ha primariamente riconosciuto, gerarchizzato e classificato funzionalmente la rete di interesse regionale. Relativamente a tale primo aspetto nel Rapporto Ambientale non viene data evidenza alcuna dei criteri ambientali considerati.

Per lo scenario di progetto, sono stati selezionati dal quadro programmatico-progettuale alcuni degli interventi stradali, laddove giudicati in linea con obiettivi e strategie che il PRT ha definito, anche se in alcuni casi si è ritenuto di rimodulare i progetti rispetto a come originariamente ideati, con modifiche sulle tipologie funzionali o sui tracciati. Altri interventi, non ancora previsti da alcuno strumento programmatico tra quelli esaminati, sono invece stati formulati dal Piano stesso per integrare la progettazione complessiva del sistema stradale regionale. Tutti questi interventi sono stati aggregati in 29 microscenari ognuno dei quali fa riferimento a uno o più opere, costituenti un progetto unitario dal punto di vista degli obiettivi e degli effetti trasportistici. Per ogni microscenario sono stati calcolati, attraverso set di indicatori, gli impatti trasportistici in presenza e in assenza dello stesso.

In linea generale gli interventi riguardano:

- opere a ridosso di ambiti urbani (ad es. realizzazione di tangenziali, ricucitura e completamento di viabilità periurbana esistente, realizzazione di casello autostradale a Foggia e variante alla tangenziale di Bari);
- opere delle aree interne (ad es. nuova realizzazione di viabilità, adeguamento, ricucitura e/o completamento di viabilità esistente per l’accesso al Gargano, al Sub appennino dauno e alla costa salentina);
- opere sugli itinerari principali (ad es. adeguamenti viabilità esistente con il potenziamento della rete in zone non raggiunte dall’autostrada).

Si sottolinea in particolare come la scelta, la rimodulazione e l’aggiunta, nonché la valutazione degli interventi costituenti lo scenario di progetto avrebbero dovuto contemplare anche criteri ambientali (es. esclusione assoluta o concordata di alcune aree, aree da considerare solo in assenza di alternative, aree con problematicità particolari, aree preferenziali, costi ambientali ecc.) al fine di permettere



l'integrazione delle considerazioni ambientali in questa fase della pianificazione. Per cui anche relativamente a tale aspetto nel Rapporto Ambientale non viene data evidenza alcuna dei criteri ambientali considerati.

Nel Rapporto Ambientale si accenna brevemente alla metodologia utilizzata per la determinazione delle priorità di attuazione dei microscenari. I criteri utilizzati, ripresi interamente dall'art. 15 della L.R. 16/2008, sono stati associati ad indicatori che tengono conto esclusivamente dei benefici sulla mobilità e dei costi dell'intervento.

Si rileva anche in questa fase la mancanza di indicatori o considerazioni ambientali associabili ai criteri utilizzati, che permettano di evidenziare eventuali benefici, criticità o costi ambientali.

Anche per il trasporto ferroviario il PRT, partendo dal relativo quadro programmatico-progettuale, ha definito gli interventi infrastrutturali e tecnologici necessari sulle reti e alle stazioni per eliminare le principali criticità della rete e rendere operativo il modello di esercizio ipotizzato, e, senza però individuare uno scenario di riferimento, ha previsto un'ipotesi di fasatura degli interventi sulla base della loro maturità ovvero della loro complessità realizzativa. Questo ha permesso di definire a priori uno scenario di lungo periodo per il trasporto ferroviario (scenario di base) rispetto al quale effettuare tutte le valutazioni delle proposte progettuali in tema di trasporto stradale onde evidenziare il livello di integrazione ovvero conflittualità rispetto alla ferrovia.

Per la modalità di trasporto marittimo il PRT ha integrato il relativo quadro programmatico-progettuale, costituito dalle opere dei Programmi Operativi Triennali sviluppati dalle Autorità portuali tra il 2007 e il 2008, con due sole opere aggiuntive, mentre per il trasporto aereo, ha considerato gli interventi previsti esclusivamente dalle programmazioni del Sistema Aeroportuale Pugliese e dai Piani di Sviluppo Aeroportuale dei singoli aeroporti.

Il Piano ha quindi definito in conclusione la fasatura di realizzazione di tutti gli interventi previsti per ogni modalità di trasporto sulla base della maturità tecnico-progettuale, della complessità dell'opera e del grado di priorità, distinguendo gli interventi in tre categorie in base all'orizzonte temporale di presumibile entrata in esercizio:

- riferimento - interventi con copertura finanziaria al 100%, già avviati o di prossima realizzazione (stradale e marittimo) - o di immediata realizzazione - interventi che, per grado di maturità tecnico-progettuale, caratteristiche delle opere e/o priorità, sono da portare a termine nel breve periodo (ferroviario e aereo);
- 2013 - interventi che, per grado di maturità tecnico-progettuale, caratteristiche delle opere e/o grado di priorità, sono previsti entro il 2013;
- 2020 - interventi che, per grado di maturità tecnico-progettuale, caratteristiche delle opere e/o grado di priorità, sono previsti tra il 2013 e il 2020.

Nella Relazione di progetto sono quindi indicati, nell'ambito dello scenario di progetto al 2013 e al 2020, gli interventi materiali e immateriali per le diverse modalità di trasporto.

Anche per le altre modalità di trasporto si rileva la mancanza nel Rapporto Ambientale dell'individuazione dei criteri ambientali per la scelta, aggiunta e modifica degli interventi previsti dai diversi quadri programmatico-progettuali, e che concorrono a definire lo scenario di progetto; nonché di considerazioni ambientali per la classificazione delle opere sulla base della loro presumibile realizzazione e quindi della loro priorità di attuazione.

PERTANTO il Rapporto Ambientale deve essere integrato con le carenze sopra evidenziate, anche al fine di rendere coerente lo stesso con quanto esposto negli altri documenti di piano, e nella Dichiarazione di Sintesi prevista dall'art. 17 del D.Lgs. 4/2008 si dovrà dar conto della mancanza delle

carenze sopra evidenziate in merito alla gerarchizzazione delle infrastrutture stradali, agli interventi previsti dallo scenario di progetto e la loro priorità di attuazione.

#### b. Coerenza con normative, piani e programmi vigenti

L'analisi di coerenza, effettuata nel capitolo 5 del Rapporto Ambientale, ha mirato a valutare la coerenza del Piano con gli obiettivi degli atti strategici di riferimento e i principali strumenti di pianificazione e programmazione nazionali e regionali pertinenti, elencati nel paragrafo 4.1 del Rapporto Ambientale e suddivisi per contesto (internazionale, nazionale e regionale).

Dall'analisi emerge che gli obiettivi specifici del Piano mostrano un livello piuttosto elevato di coerenza con gli obiettivi di sostenibilità ricavati dagli atti strategici di riferimento (par. 4.2 e allegato 1), sebbene in alcuni casi le differenti politiche/azioni del Piano risultano non coerenti con alcuni obiettivi di sostenibilità. Dall'analisi si riscontrano quindi due categorie di azioni, quelle i cui impatti sono principalmente dipendenti dai mezzi di trasporto e quelli i cui impatti dipendono dalla realizzazione dell'opera in termini di occupazione di suolo.

Per i primi si riconoscono generalmente azioni pienamente coerenti e in linea con gli obiettivi di sostenibilità, come tutte le azioni che comportano una incentivazione di forme di mobilità sostenibile (trasporto pubblico su gomma o ferro, piste ciclabili, ecc.). Si deve rilevare tuttavia che per quanto riguarda il trasporto ferroviario, tutte le azioni risultano coerenti con gli obiettivi di sostenibilità, ad eccezione che per il rumore, in quanto la realizzazione e il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie potrebbe portare ad un incremento dei livelli acustici e quindi del disturbo sulla popolazione. Analogo discorso va fatto alle azioni che riguardano l'adeguamento delle caratteristiche della rete stradale o al potenziamento di forme di trasporto non sostenibili (veicoli privati e merci) in funzione dei livelli di traffico, che può portare, se non bilanciata da altre politiche, ad un incremento dell'inquinamento atmosferico, del rumore, ad un aumento dei consumi energetici dei trasporti e ad un accrescimento della insicurezza dei trasporti sia di persone che di merci in contrasto con gli obiettivi di sostenibilità individuati.

In riferimento all'altro gruppo di azioni, si evidenzia dall'analisi della matrici che la realizzazione delle infrastrutture, sebbene potrebbe avere un rilevante effetto negativo, manifesta comunque una potenziale coerenza, in quanto questa è un modo per raggiungere gli obiettivi di sostenibilità.

Seppur segnalati nella nota di questo Ufficio in merito al documento di scoping (prot. n. 11225 del 1/10/2009), nell'analisi di coerenza con gli obiettivi di Piano non sono stati presi in considerazione per l'analisi, i piani di seguito elencati:

- Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale (PTCP)
- Piani provinciali di gestione dei rifiuti urbani e speciali
- Piani d'Ambito per la gestione integrata dei rifiuti
- Piani Strategici di Area Vasta
- Piano di Sviluppo della Rete Elettrica di Trasmissione Nazionale 2008 (TERNA)

nonché la L.R. n. 13 del 10 giugno 2008 "Norme dell'abitare sostenibile".

Nel capitolo 7 del Rapporto Ambientale è stata effettuata un'analisi di coerenza interna per verificare l'esistenza di eventuali contraddizioni all'interno del piano e esaminare la corrispondenza tra base conoscitiva, obiettivi generali e specifici e azioni di piano. Dall'esame effettuato con l'ausilio di matrici, una per modalità di trasporto, emerge che le azioni del piano sono pienamente coerenti con gli obiettivi di sostenibilità. Si evidenzia comunque che alcune azioni, in particolare quelle connesse alla realizzazione o adeguamento di infrastrutture viarie, hanno una valutazione incerta rispetto agli obiettivi in riferimento alla sostenibilità dei trasporti, in quanto dipendente dalla modalità di attuazione della stessa.

PERTANTO, SI PRESCRIVE di integrare il Rapporto Ambientale con le informazioni carenti sopra evidenziate e considerando nella valutazione, oltre a quelli prima citati, anche gli obiettivi che si evincono dai piani sopra riportati, con particolare riferimento ai Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale (PTCP) e ai Piani Strategici di Area Vasta.

Sebbene ancora in itinere, sarebbe auspicabile anche una verifica di coerenza del PRT con il Piano delle Coste e con il Piano Paesistico Tematico Regionale (PPTR).

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 3 del Rapporto Ambientale.

Le componenti ambientali e le tematiche prese in considerazione sono state:

- mobilità
- aria
- rumore
- energia e cambiamenti climatici
- acqua
- suolo, sottosuolo e rischi naturali
- aree naturali ed ecosistemi
- paesaggio e patrimonio culturale, architettonico e archeologico
- sicurezza stradale

Risulta carente nel Rapporto Ambientale l'analisi relativa alle tematiche turismo e rifiuti, mentre è poco approfondita quella in merito all'ambiente marino-costiero, in particolare per quel che concerne l'influenza degli interventi marittimi sulle biocenosi legati ad ambienti ad elevato interesse conservazionistico (SIC) presenti e sull'erosione costiera, e in merito alla popolazione e salute per quel che concerne il rischio derivante dal trasporto di merci pericolose.

Nel Rapporto Ambientale, per quanto riguarda le componenti ambientali, si sono messi in evidenza i seguenti punti critici:

- i livelli di PM10 ed NO2 superano i limiti di legge in più siti di monitoraggio, collocati sia in aree urbane che suburbane;
- l'ozono raggiunge alti livelli di concentrazione in particolare nelle grandi città, soggette ai livelli più alti di pressione antropica e il trasporto risulta una delle principali fonti degli NOx, precursori di questo inquinante;
- è minimo il numero dei Comuni che hanno attuato la classificazione acustica (6,9%);
- nessun aeroporto ha approvato la caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale;
- il 67% delle infrastrutture stradali controllate per l'inquinamento acustico ha fatto registrare almeno un superamento dei limiti (dal Rapporto sullo stato dell'Ambiente dell'ARPA);
- la quasi totalità dei consumi da trasporto è da attribuire all'impiego di benzina e gasolio, mentre solo una piccola parte spetta al GPL e trascurabili risultano i contributi di gas metano ed energia elettrica.
- incremento del 30% di emissioni di CO2 rispetto al 1990 considerando il solo settore trasporti, di cui il 92% circa dovuto al trasporto stradale, lo 0,2% circa al ferroviario, l'8% circa al marittimo e lo 0,5% circa all'aereo;
- incremento delle emissioni degli ossidi di azoto e del particolato dovuti sia ai veicoli leggeri che pesanti, rispettivamente pari al 18% e al 22% rispetto al 1990;
- la qualità batteriologica delle acque di balneazione in quattro province su cinque è indicata come "incontaminata". Tra le quattro province in classe 1, bisogna però notare che quella di Foggia è al limite per un eventuale declassamento, mentre Lecce prende il massimo punteggio possibile;
- le aree soggette a pericolosità idraulica sono sostanzialmente diffuse sull'intero territorio (circa 825 km2 di aree classificate come aree ad alta probabilità di inondazione e/o aree allagate). Parte di esse,

per una superficie di 119 km<sup>2</sup>, coinvolgono centri abitati ed infrastrutture;

- le aree esposte al massimo rischio sismico ricadono interamente nel territorio della provincia di Foggia, dove tutti i comuni sono classificati a rischio, seppure con livelli differenti (10 comuni in zona 1 e 54 in zona 2);
- il 61% del litorale pugliese è in erosione;
- nonostante l'ampia presenza di zone sottoposte a tutela, vi sono specie vegetali e animali a rischio estinzione per i processi di alterazione degli habitat causati dalle pressioni antropiche;
- la Puglia è la regione italiana a più scarsa copertura forestale, registrando il valore più basso tanto di superficie occupata dalle formazioni boschive esistenti quanto di indice di boscosità;
- al centro sud della regione a livello ecologico si evidenzia che la matrice dell'ecomosaico sia maggiormente articolata e quindi l'ecosistema risulta maggiormente frammentato;
- ad ovest del promontorio garganico nella piana del Tavoliere delle Puglie l'attività agricola dell'uomo, in particolare la cerealicoltura, ha plasmato l'ecosistema sviluppando un agromosaico fortemente antropizzati a seguito dell'attività agricola e quindi con bassa naturalità;
- l'estensione complessiva delle aree soggette a vincoli rilevanti dal punto di vista paesaggistico (ambiti di interesse paesaggistico, fisico-naturalistico, storico monumentale e testimoniale), sul territorio regionale, è di 794.150 ettari, pari al 41% dell'intera regione.

PERTANTO, SI PRESCRIVE di integrare il Rapporto Ambientale con le informazioni carenti sopra evidenziate.

#### d. Descrizione degli obiettivi di sostenibilità ambientale

Per quanto riguarda gli obiettivi di sostenibilità ambientale, nel Rapporto Ambientale nel capitolo dedicato all'analisi di coerenza vengono elencati in un apposito schema generale ed approfondito (tab. 4.1) gli obiettivi di sostenibilità considerati ricavandoli dagli atti strategici di riferimento e dai principali strumenti di pianificazione e programmazione nazionali e regionali. Si sottolinea tuttavia che per molti dei piani/programmi regionali, ancora in itinere, non è stata effettuata la selezione degli obiettivi di sostenibilità.

Seppur segnalati nella nota di questo Ufficio prot. N. 11225 del 1/10/2009 in merito al documento di scoping, non sono stati presi in considerazione gli obiettivi di sostenibilità desunti dai piani prima citati, nonché quelli desunti dall'art. 4 co. 2 della L.R. n. 13 del 10 giugno 2008 "Norme dell'abitare sostenibile" e quelli relativi alle seguenti componenti:

##### • ACQUA:

- tutela praterie marine
- difesa della costa dall'erosione

##### • RUMORE:

- promuovere programmi d'intervento finalizzati alla riduzione dell'impatto acustico

##### • AMBIENTE URBANO:

- riduzione necessità di spostamenti urbani
- sviluppare modelli di traffico e di inquinamento atmosferico

##### • POPOLAZIONE E SALUTE

- garantire accessibilità alle utenze deboli

##### • RIFIUTI

- promozione della raccolta differenziata
- ridurre la produzione e la pericolosità dei rifiuti in particolare attraverso l'adozione e lo sviluppo di

tecnologie pulite

- minimizzare lo smaltimento in discarica durante le fasi di cantiere.

Risulta peraltro la mancanza di obiettivi di sostenibilità relativi alla componente TURISMO.

PERTANTO, SI PRESCRIVE di integrare il Rapporto Ambientale con le informazioni carenti prima evidenziate, considerando, oltre a quelli considerati, anche gli obiettivi di sostenibilità sopra citati.

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

Nel Rapporto Ambientale la valutazione degli effetti ambientali complessivi delle azioni del Piano è stata condotta nel capitolo 8 costruendo bilanci confrontabili tra gli scenari definiti per ciascuna modalità di trasporto.

Per la valutazione sono stati considerati per tutte le componenti ambientali quattro scenari: attuale, futuro tendenziale (ovvero alternativa zero), di base (che contiene le opere stradali dello scenario di riferimento e gli interventi previsti dal piano sul sistema ferroviario al 2013) e di futuro di piano o anche di progetto al 2013.

Il piano ha anche definito uno scenario denominato "2020", che riguarda la realizzazione di infrastrutture le cui caratteristiche e il cui impegno finanziario sono tali da rendere ragionevole la previsione entro il 2020. Tale scenario non è stato oggetto di valutazione nel Piano.

L'analisi dei risultati ottenuti dalle simulazioni degli scenari ha permesso di valutare gli impatti che potrebbero prodursi sulle diverse componenti ambientali e tematiche prese in considerazione. L'analisi è stata condotta attraverso un set di indicatori di verifica, pertinenti agli obiettivi di sostenibilità vagliati, i quali aggiornati potrebbero essere impiegati in un secondo momento come strumenti per il monitoraggio ambientale.

In base alle stime effettuate, la domanda complessiva di auto e mezzi pesanti è destinata a subire un incremento del 18%, mentre l'incremento della domanda su ferrovia raggiungerà il 130%. L'introduzione di tutte le politiche/azioni previste nello scenario di progetto consentirà di migliorare complessivamente le performance della rete che, sebbene gravata da un incremento di domanda, consente di servire con maggiore fluidità i flussi presenti. I tempi di viaggio ridotti, le velocità medie più adeguate ai livelli propri di una rete stradale di rango regionale e l'elettrificazione di una quota della rete ferroviaria, indicano più elevati livelli di servizio, producendo effetti positivi sul sistema regionale dei trasporti, sui consumi energetici e sulle conseguenti emissioni. Inoltre i risultati ottenuti mostrano un incremento complessivo dell'accessibilità ai diversi sistemi e poli del trasporto (in particolare all'aeroporto di Foggia e porto di Taranto), agli ambiti paesaggistici (in particolare al subappennino dauno) e ai distretti industriali (in particolare al nord barese ofantino) e una tendenza ad incrementare le percorrenze sul sistema ferroviario (di cui una buona parte deriverebbe da un trasferimento modale dall'automobile), indicando un miglioramento complessivo della funzionalità della rete dei trasporti con conseguenti benefici effetti sul clima e sull'ambiente.

Per quanto riguarda la qualità dell'aria, in generale si misurano riduzioni delle emissioni sia sulla rete regionale, sia nelle zone di risanamento, sia nelle aree urbane. Tale riduzione non è però sufficiente a scala regionale a compensare l'aumento emissivo rispetto allo stato attuale, dovuto all'aumento di domanda (scenario tendenziale-scenario attuale). Dalle valutazioni effettuate emerge inoltre anche l'effetto positivo delle previsioni del piano al 2013 sulla modalità ferroviaria, sia in termini di emissioni stradali, sia in termini di percorrenze dei passeggeri sulla rete ferroviaria, di cui una quota deriverebbe dalla diversione modale dall'auto.

Per quanto riguarda l'inquinamento acustico il piano prevede nuove infrastrutture, generalmente concentrate in zone meno abitate, dunque l'aumento della popolazione potenzialmente esposta è molto basso. D'altro canto però l'applicazione del piano permette un aumento generalizzato delle velocità sulla

rete. Pertanto nel Rapporto Ambientale si propone, in ogni fase di attuazione, di porre la massima attenzione e indirizzare verso un'ottimizzazione delle scelte e della progettazione al fine di conservare la qualità acustica presente e minimizzare la dimensione delle eventuali opere di mitigazione necessarie

Per quanto riguarda l'inquinamento delle acque sono state valutate le interferenze con il reticolo superficiale, il rischio idraulico e quello di inquinamento delle acque superficiali e/o sotterranee, nonché gli impatti potenziali sull'ambiente marino e costiero. In generale le interferenze negative sono dovute alle intersezioni fra le strade e tratti ferroviari di nuova realizzazione o in adeguamento con il reticolo idrografico (circa 240, che potrebbero determinare fenomeni di erosione e/o impermeabilizzazioni e conseguente rischio idraulico) e all'inquinamento delle acque sia superficiali che sotterranee durante le fasi di cantiere, manutenzione ed esercizio, sia in riferimento alle strade che alle tratte. E' da sottolineare che, nonostante la rete viaria sia distante dalla costa, l'analisi prevede che il consumo di suolo in prossimità della costa a seguito delle azioni di piano in atto tenderà ad aumentare e, parallelamente, la presenza di nuove infrastrutture produrrà un aumento della pressione antropica. Risultano carenti gli approfondimenti circa gli impatti sulla qualità delle acque marine provocati dagli interventi che riguardano il trasporto marittimo e i porti.

Per quanto riguarda il suolo, il sottosuolo e rischi naturali la costruzione di nuovi assi viari o di nuove linee ferroviarie comporta necessariamente un consumo di suolo, un aumento della superficie artificializzata, e produrrà interferenze con le aree a rischio di frana, con le aree a rischio di inondazione e con le aree a rischio sismico, impatti sull'ambiente costiero, erosione e desertificazione, interferenze con emergenze geologiche e geomorfologiche, comprese quelle ipogee. Le azioni previste saranno di consolidamento, manutenzione e monitoraggio dei fenomeni di instabilità e interventi sulla viabilità (nelle zone a rischio di frana), idraulici di tipo strutturale, concernenti la manutenzione delle opere idrauliche, adeguamenti delle infrastrutture viarie correlate alla zona di intervento, sistemazioni idraulico forestali, miglioramenti dell'uso agricolo del suolo e manutenzione sul reticolo idraulico secondario (nelle zone a pericolosità idraulica). Per quanto riguarda l'erosione costiera si asserisce che tale problematica non viene affrontata in quanto quasi trascurabile, anche perché gli interventi previsti prossimi alla costa interessano aree già urbanizzate.

Per quanto riguarda gli ecosistemi e le aree naturali gli impatti più importanti sono pressoché riconducibili al consumo di suolo e all'incremento della densità infrastrutturale in aree interessate dalle aree naturali protette, dai siti Natura 2000 e sulle aree ad alta e medio-alta sensibilità dell'ecomosaico. Tali impatti sono diretti o possono riguardare il contorno delle stesse aree (buffer di 1km). Nel merito si rimanda in particolare a quanto rappresentato nel parere di Valutazione di incidenza.

Per quanto riguarda il paesaggio e il patrimonio culturale, architettonico e archeologico le interferenze stradali verso gli elementi del paesaggio (aspetti fisico-naturalistici e storico-monumentali e testimoniali) riguardano le aree soggette a vincolo ex lege 1497/39 e quelle interessate da habitat, aree protette, oasi, zona trulli, segnalazioni archeologiche, acque pubbliche e tratturi (intersezioni e sovrapposizioni). Per quanto riguarda le tratte ferroviarie l'interferenza più elevata è riconducibile al raddoppio della linea (circa 9 km) nell'area SIC Valle del Cervaro e Bosco dell'Incoronata, seguono le intersezioni con le acque pubbliche. Per gli interventi marittimi le interferenze sono legate a vincoli paesaggistici (porto di Manfredonia) e a Parchi Naturali Regionali (aeroporto di Bari e Taranto). Inoltre da un confronto fra lo scenario attuale e quello al 2013 risulta un incremento di consumo di suolo rilevante per le zone d'interesse sia fisico-naturalistiche che storico-monumentali e testimoniali. Si evince che lo scenario di piano al 2013, come quello tendenziale, risulta modestamente peggiorativo della situazione attuale. In generale per le interferenze rilevate nel Rapporto Ambientale si demanda ad analisi di maggior dettaglio nelle ulteriori fasi di progettazione.

Nel capitolo 9 del Rapporto Ambientale sono state redatte delle schede per una sintetica valutazione di compatibilità ambientale delle principali azioni/interventi del Piano, ognuna delle quali fa riferimento a uno specifico microscenario. Sono state considerate solo alcune delle azioni per cui si prevede un completamento al 2013. Infatti nel Rapporto Ambientale si afferma che sono stati esclusi quegli

interventi/azioni immateriali o che non hanno evidenti significative ricadute ambientali (quali ristrutturazione di edifici, di condotti tecnologici...) ed i progetti che hanno terminato l'iter autorizzativo. Non sono stati considerati pertanto gli interventi con progetto definitivo o progetto esecutivo approvato, né gli interventi per i quali è già stata attivata una procedura di valutazione di impatto ambientale o di gara di progettazione e/o esecuzione dell'opera. Nel merito si richiama inoltre quanto indicato nel parere di Valutazione di incidenza.

In particolare si segnala, sia per le tipologie di interventi citati nel paragrafo precedente che per gli interventi presenti nello scenario di Piano, alcuni dei quali anche approfonditi nelle schede di valutazione, la mancanza di un'analisi dedicata ai potenziali effetti legati alle attività di cantiere (scavi e movimenti di terra con conseguente sviluppo di polveri, alterazione dello stato dei luoghi per opere e tracciati viari di servizio, deviazione e disagi al traffico locale, uso di mezzi pesanti, potenziale inquinamento in caso di sversamento o dilavamento di olii, combustibili e vernici, produzione di rifiuti, materiale inerte e di risulta da conferire in discarica, occupazione di aree, rumori estranei all'ambiente e disturbo acustico alla fauna, eventuale estirpazione di piante, temporanea sottrazione e frammentazione di habitat, temporanea interferenza con cenosi animali, ecc.).

Per quanto riguarda le alternative, il PRT ha considerato oltre all'alternativa zero (scenario tendenziale) anche l'alternativa scenario di base derivante dal solo potenziamento dell'offerta ferroviaria assumendo quale invariante lo scenario di riferimento. D'altro canto non si prevedono alternative riguardanti nello specifico gli interventi di progetto o una diversa fasatura degli stessi rispetto a quella prevista dal Piano.

PERTANTO, ritenendo che le indicazioni scaturite dalla valutazione degli effetti ambientali, seppur in via generale, costituiscono parte essenziale del percorso di Valutazione Ambientale Strategica e dei contenuti del Rapporto Ambientale (punto f, g e h dell'Allegato VI del D.Lgs 4/2008) SI PRESCRIVE di integrare il Rapporto Ambientale con quanto innanzi evidenziato riguardo gli impatti descritti, considerando anche quelli potenziali in fase di cantiere sul paesaggio, sugli ecosistemi, sulla flora, sulla fauna, sul suolo, sulla componente acustica, sulla gestione dei rifiuti e dei trasporti, le ragioni della scelta delle alternative e fornendo suggerimenti in merito per ridurre i possibili effetti negativi scaturenti (misure di mitigazione).

In particolare si PRESCRIVE di prevedere indicazioni riguardo:

- la promozione di interventi di risparmio energetico e la promozione di energia prodotta da fonti rinnovabili (ad es. pannelli solari per l'alimentazione dell'illuminazione stradale, uso di lampade a basso consumo, ecc.);
- la promozione di raccolta differenziata (ad es. isole ecologiche nelle zone di sosta veicolare, nelle stazioni ferroviarie, nei porti e negli aeroporti da definire in accordo con le amministrazioni comunali o gli enti di gestione, ecc.);
- la minimizzazione dello smaltimento dei rifiuti inerti in discarica durante le fasi di cantiere;
- promuovere la predisposizione dei piani di contenimento e abbattimento del rumore ove non ancora approntati.

#### 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 VI del D.Lgs. 4/2008 come una delle informazioni da fornire nel Rapporto Ambientale. A tal fine nel capitolo 10 del Rapporto Ambientale è stato descritto brevemente il monitoraggio previsto e gli indicatori relativi.

Relativamente al sistema di monitoraggio, se da un lato vengono indicate le finalità dello stesso, dall'altro però non sono definite le responsabilità e le risorse necessarie per la realizzazione e gestione dello stesso, le modalità di raccolta dei dati, la periodicità della produzione di un rapporto illustrante i risultati della valutazione degli impatti e le eventuali misure correttive da adottare, come previsto dall'art. 18 e dal punto i) dell'Allegato VI del D.Lgs 4/2008.

Relativamente agli indicatori nel Rapporto Ambientale, si propongono quelli elencati nelle tabb. 10.1 e 10.2, suddivisi per obiettivi di sostenibilità (a loro volta divisi per componenti ambientali e d'interesse ambientale) e di piano (divisi per modalità di trasporto).

Non risulta evidente come gli indicatori utilizzati per l'analisi di cui al capitolo 8 potrebbero essere aggiornabili in modo da poter essere impiegati come strumenti per il monitoraggio ambientale controllo successivo degli effetti del piano.

PERTANTO, SI PRESCRIVE di integrare il Rapporto Ambientale con le informazioni carenti sopra evidenziate e di arricchire, compatibilmente con la disponibilità di aggiornamento degli stessi, il set di indicatori con quelli di seguito riportati:

- RUMORE

- popolazione esposta al rumore da trasporto in Italia, per livello sonoro e modalità di trasporto
- famiglie che dichiarano la presenza di problemi relativi al rumore nella zona in cui abitano per regione, ripartizione geografica e tipo di comune

- AMBIENTE MARINO

- sversamenti accidentali e illegali di petrolio in mare
- costa artificializzata con opere marittime e di difesa opere di difesa costiera
- rischio costiero

- TURISMO

- intensità turistica

- POPOLAZIONE

- grado di soddisfazione della popolazione residente e di passaggio

- EDUCAZIONE AMBIENTALE

- numero di iniziative promosse di sensibilizzazione del pubblico alle problematiche ambientali
- attività di comunicazione ambientale

- attuazione delle misure di mitigazione previste

- indicatori relativi a mobilità e trasporti, qualità dell'aria, energia e sicurezza presenti nell'analisi di stato di cui al capitolo 3 del Rapporto Ambientale (così come anche accennato nel capitolo 8)

nonché con gli indicatori già segnalati nella nota di questo Ufficio prot. N. 11225 del 1/10/2009:

- uso del suolo, con particolare riferimento a:
  - cambiamento da area agricola e/o naturale ad area degradata;
  - perdita e frammentazione di habitat
  - impermeabilizzazione del suolo

- dinamica litoranea



- superficie di praterie marine
- rifiuti prodotti, raccolti e smaltiti anche in fase di cantiere
- miglioramento della qualità ambientale, architettonica e della salubrità degli insediamenti, con particolare riferimento:
  - piantumazione essenze arboree lungo le sorgenti inquinanti
  - uso di manto carrabile drenante
  - interventi/progetti di risparmio energetico sui sistemi di illuminazione e sugli impianti
  - sistemazioni esterne degli edifici previsti
- turismo:
  - flussi turistici per modalità di trasporto
  - decongestione delle mete turistiche

#### 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 dovrà essere aggiornata a quanto in precedenza specificato per il Rapporto Ambientale.

Sulla base di tutto quanto innanzi detto, Il presente parere è relativo alla Valutazione Ambientale Strategica del Piano Regionale dei Trasporti - Piano Attuativo 2009-2013 - e non esclude né esonera il soggetto proponente alla acquisizione di ogni altro parere e/o autorizzazione per norma previsti, ivi compresi i pareri di cui alla L.R. 11/01 e al D.Lgs. 152/06 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.;
- Preso atto del parere positivo con prescrizioni di Valutazione d'Incidenza.

“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 promesso 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 Piano

Regionale dei Trasporti - Piano Attuativo 2009-2013 - dell'Assessorato regionale ai Trasporti e Vie di Comunicazione Servizio Programmazione Vie di Comunicazione - Proponente Assessorato regionale ai Trasporti e Vie di Comunicazione Servizio Programmazione Vie di Comunicazione, così come esposto in narrativa e che qui si intende integralmente richiamato, con tutte le indicazioni e prescrizioni ivi richiamate;

- di recepire le prescrizioni presenti nel parere di Valutazione d'Incidenza;
- 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  
Ing. G. Angelini

Il funzionario istruttore  
Dott. Agr. A. Sasso

Il dirigente di Ufficio  
Ing. G. Russo

---