

DETERMINAZIONE DEL DIRIGENTE SEZIONE ECOLOGIA 22 febbraio 2016, n. 46

**L.R. 44/2012 e ss.mm.ii. - Valutazione Ambientale Strategica comprensiva di Valutazione d'Incidenza dell'Aggiornamento del Piano Regionale dei Trasporti e redazione Piano triennale dei Servizi - Autorità procedente: Regione Puglia - Sezione Pianificazione e programmazione delle infrastrutture per la Mobilità – PARERE MOTIVATO.**

L'anno 2016, addì ...22..... del mese di ...Febbraio.., presso la sede della Sezione Ecologia, via delle Magnolie in Modugno (BA),

### **il Dirigente ad interim della Sezione Ecologia**

**VISTA** la L.R. 4 febbraio 1997 n.7 *“Norme in materia di organizzazione della Amministrazione Regionale”* ed in particolare gli artt. 4 e 5.

**VISTA** la D.G.R. 28 luglio 1998 n. 3261, avente ad oggetto *“Separazione delle attività di direzione politica da quelle di gestione amministrativa. Direttiva alle strutture regionali”*.

**VISTI** gli artt. 14 e 16 del D.Lgs.30 marzo 2001, n. 165 *“Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche”*.

**VISTO** l'art.18 del D.Lgs. 30 giugno 2003, n. 196 *“Codice in materia di protezione dei dati personali”*.

**VISTO** l'art.32 della L. 18 giugno 2009 n.69 *“Disposizioni per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività nonché in materia di processo civile”*.

**VISTA** la Determinazione n. 22 dell'1.08.2011 il Direttore dell'area Organizzazione e Riforma dell'Amministrazione della Regione Puglia, in applicazione di quanto stabilito con DPGR n. 675 del 17.06.2011, ha disposto l'assegnazione dell'Ufficio Parchi e Tutela della Biodiversità al Servizio Assetto del Territorio attribuendo le competenze relative alla valutazione di incidenza in capo al Servizio Ecologia;

**VISTO** il D.Lgs. n. 33 del 14/03/2013 *“Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni”*.

**VISTO** il Decreto del Presidente della Giunta Regionale 31 luglio 2015, n. 443 di *“Adozione del modello organizzativo denominato “Modello Ambidestro per l'Innovazione della macchina Amministrativa regionale- MAIA”*

**VISTA** la D.G.R. n. 2028 del 10/11/2015, con cui l'Ing. Giuseppe Tedeschi, è stato nominato Dirigente Responsabile *ad interim* della Sezione Ecologia.

**VISTA** la DGR n. 3261 del 28.07.98 con la quale sono state emanate direttive per la separazione delle attività di direzione politica da quelle di gestione amministrativa;

#### **VISTI:**

- la L. 7 agosto 1990 n.241 *“Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi”* e s.m.i.;
- l'art. 5 del D.P.R. n. 357/1997 e ss.mm.ii.;
- la L.R. Puglia 12 aprile 2001 n.11 *“Norme sulla valutazione dell'impatto ambientale”* e s.m.i.;
- la D.G.R. 304/2006;
- il D.Lgs. 3 aprile 2006 n.152 *“Norme in materia ambientale”* e s.m.i.;
- il Decreto Ministero dell'Ambiente del 17/10/2007;
- il R.R. 15/2008 e ss.mm.ii.;
- il R. R. 4 giugno 2015, n. 13 *“Regolamento per la disciplina del procedimento amministrativo”*;
- la L.R. 14 dicembre 2012, n. 44 e s.m.i.;
- il R.R. del 9 ottobre 2013, n.18 e s.m.i.;

**sulla base dell'istruttoria espletata dagli istruttori, che di seguito si riporta:**

#### **Premesso che:**

– con nota prot. n. AOO\_148/2113 del 28/10/2014, acquisita al prot. n. AOO\_089/10056 del 30/10/2014, il Servizio (ora Sezione) Pianificazione e programmazione delle infrastrutture per la Mobilità trasmetteva per l'Aggiornamento del Piano Regionale dei Trasporti e per il Piano triennale dei Servizi la DGR n.

- 2063 del 9/10/2014 di approvazione degli indirizzi strategici e avvio della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS);
- con nota prot. n. AOO\_148/2349 del 26/11/2014, acquisita al prot. n. AOO\_089/12134 del 9/12/2014, il Servizio (ora Sezione) Pianificazione e programmazione delle infrastrutture per la Mobilità trasmetteva la DGR n. 2063 del 9/10/2014, l'elenco dei soggetti competenti in materia ambientale gli enti territoriali interessati e il questionario per lo scoping;
  - con nota prot. n. AOO\_148/775 del 3/12/2014, acquisita al prot. n. AOO\_089/12913 del 18/12/2014, il Servizio (ora Sezione) Pianificazione e programmazione delle infrastrutture per la Mobilità comunicava l'avvio della fase di consultazione preliminare con i soggetti competenti in materia ambientale e gli enti territoriali interessati;
  - con nota prot. n. 70049 del 15/12/2014, acquisita al prot. n. AOO\_089/13118 del 22/12/2014, l'ARPA puglia comunicava che avrebbe trasmesso il proprio contributo successivamente al termine previsto per la consultazione preliminare;
  - con nota pec del 16/12/2014, acquisita al prot. n. AOO\_089/13115 del 22/12/2014, l'Autorità di Bacino della Puglia trasmetteva il questionario di scoping compilato;
  - con nota prot. n. AOO\_009/270 del 14/5/2015, acquisita al prot. n. AOO\_089/6772 del 15/5/2015, i dirigenti dell'Area politiche per la Mobilità e qualità urbana trasmettevano la DGR n. 676 del 2/4/2015 di adozione dei Piani in oggetto e la relativa documentazione tecnica comprensiva degli elaborati per la VAS per l'avvio della fase di consultazione pubblica;
  - con nota prot. n. 10965 del 30/7/2015, acquisita al prot. n. AOO\_089/10898 del 3/8/2015, l'Autorità di Bacino della Puglia forniva il proprio contributo in merito alla VAS;
  - con nota prot. n. AOO\_148/3032 del 30/11/2015, acquisita al prot. n. AOO\_089/16705 del 10/12/2015, i dirigenti delle Sezioni "Pianificazione e programmazione delle infrastrutture per la Mobilità" e "Programmazione e gestione del Trasporto Pubblico Locale" trasmettevano gli esiti della consultazione pubblica e gli elaborati di piano aggiornati.

#### **Considerato che**

- l'Autorità procedente è il Servizio (ora Sezione) "Pianificazione e programmazione delle infrastrutture per la Mobilità" ai sensi dell'art. 2 co, 1 lett. f) della L.R. 44 e ss.mm.ii. (d'ora in poi legge regionale);
- l'Autorità competente per la VAS è il Servizio Valutazione Ambientale Strategica (VAS), presso la Sezione Ecologia della Regione Puglia (art. 4 co.2 della legge regionale) ai sensi del co. 3 dell'art. 4 della legge regionale,
- l'Autorità competente per la Valutazione di Incidenza dei "piani territoriali, urbanistici, di settore e loro varianti" è la Sezione Ecologia della Regione Puglia (art. 6 comma 1bis della l.r. 11/2001 e ss.mm.ii. e Determinazione n. 22 dell'1.08.2011).

#### **Preso atto**

- della Deliberazione della Giunta Regionale n. 2063 del 9/10/2014, avente ad oggetto "Aggiornamento del Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti e redazione del Piano Triennale dei Servizi – Approvazione degli indirizzi strategici e avvio della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS)";
- della Deliberazione della Giunta Regionale n. 676 del 2/4/2015, avente ad oggetto "Adozione delle proposte di Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti 2015-2019 e di Piano Triennale dei servizi 2015-2017".

#### **Tenuto conto che:**

- con Determinazione dirigenziale n. 37 del 15 febbraio 2010 il Dirigente l'Ufficio Programmazione VIA e politiche energetiche/VAS esprimeva ai sensi dell'art. 15 comma 2 del D.Lgs. 152/2006 e s. m. i. per il Piano Regionale dei Trasporti – Piano Attuativo 2009 – 2013 il parere motivato di VAS con indicazioni e prescrizioni e il parere positivo di Valutazione d'incidenza con prescrizioni;
- con Deliberazione n. 814 del 23/03/2010 la Giunta Regionale approvava il Piano Attuativo 2009-2013 unitamente alla Dichiarazione di Sintesi redatta ai sensi dell'art. 17 del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

## **VALUTAZIONE DELL'AGGIORNAMENTO DEL PIANO ATTUATIVO DEL PRT E PIANO TRIENNALE DEI SERVIZI E DEL RAPPORTO AMBIENTALE**

Il Rapporto Ambientale è stato valutato tenendo conto dei principali aspetti indicati nell'Allegato VI del Decreto, facendo riferimento ai contenuti dei Piani.

L'attività tecnico-istruttoria ha riguardato:

1. gli elaborati trasmessi con nota prot. n. AOO\_148/3032 del 30/11/2015, acquisita al prot. n. AOO\_089/16705 del 10/12/2015:
  - Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti - relazione
  - Tavola n. 1 - Trasporto Ferroviario
  - Tavola n. 2 – Trasporto stradale
  - Tavola n. 3 – Trasporto ciclistica
  - Tavola n. 4 – Trasporto Aereo
  - Tavola n. 5 – Portualità, Trasporto marittimo e intermodalità
  - Piano Triennale dei Servizi- relazione
  - Tavola n. 1 - Processo di riorganizzazione del TPRL alla luce del quadro di riferimento normativo;
  - Rapporto ambientale e Sintesi Non Tecnica;
2. gli esiti della consultazione così come di seguito elencati:
  - sono stati consultati, come dall'elenco in calce al Rapporto Ambientale (allegato 1):
    - i Soggetti Competenti in materia Ambientale (MIT, MATTM, Assessorato Regionale alla Qualità del Territorio –Servizi Urbanistica, Assetto del Territorio, Assessorato alla Qualità dell'ambiente – Servizi Ecologia, Rifiuti e Bonifica, Rischio Industrial, Assessorato Regionale allo Sviluppo Economico –Servizio Attività Economiche Consumatori, Assessorato Regionale alle Opere Pubbliche –Servizi Risorse Naturali, LLPP e Tutela delle Acque, Assessorato Regionale allo Sviluppo economico - Servizio Energia, Reti e Infrastrutture materiali per lo Sviluppo, Assessorato Regionale alla Sanità - Servizio Progr. Assist. Territoriale e Prevenzione, Assessorato alle Risorse agroalimentari – Servizi Agricoltura, Alimentazione, Riforma Fondiaria, Caccia e pesca, Foreste, Assessorato alle Politiche giovanili, Trasparenza e Legalità – Servizi Protezione Civile, Attività economiche consumatori, Politiche giovanili, Internazionalizzazione, cittadinanza sociale, Sport per tutti, Assessorato Finanza e Contralli, Servizio Demanio e Patrimonio, ARPA Puglia, ARES Puglia, ARIF Puglia, ASL Foggia, ASL BAT, ASL Bari, ASL Taranto, ASL Brindisi, ASL Lecce, Autorità di Ambito Territoriale Ottimale della Puglia per la gestione del Servizio Idrico Integrato, Autorità di Bacino Interregionale della Puglia, Autorità di Bacino Nazionale Liri-Garigliano e Volturno, Autorità di Bacino Interregionale della Basilicata, Autorità di Bacino Interregionale dei fiumi Trigno, Biferno e minori, Saccione, Fortore, Ambiti Territoriali Ottimali Rifiuti, Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Puglia, Soprintendenze per i Beni Architettonici e per il Paesaggio, Soprintendenza per i Beni Archeologici per la Puglia, Acquedotto Pugliese S.p.A., Ente Parco Nazionale del Gargano, Ente Parco Nazionale dell'Alta Murgia, Ente Parco naturale regionale Bosco e Paludi di Raucio, Ente Parco naturale regionale Bosco Incoronata, Ente Parco naturale regionale Costa Otranto-S.Maria di Leuca e Bosco di Tricase, Ente Parco naturale regionale Dune costiere da Torre Canne a Torre S.Leonardo, Ente Parco naturale regionale Fiume Ofanto, Ente Parco naturale regionale Isola di S.Andrea - Litorale di Punta Pizzo, Ente Parco naturale regionale Lama Balice, Ente Parco naturale regionale Litorale di Ugento, Ente Parco naturale regionale Medio Fortore, Ente Parco naturale regionale Porto Selvaggio e Palude del Capitano, Ente Parco naturale regionale Salina di Punta della Contessa, Ente Parco naturale regionale Terra delle Gravine, Consorzio di Bonifica Stornara e Tara, Consorzio per la Bonifica Montana del Gargano, Consorzio per la Bonifica della Capitanata, Consorzio di Bonifica Ugento e Li Foggi, Consorzio di Bonifica Terre d'Apulia, Consorzio speciale per la bonifica di Arneo, Autorità Portuale del Levante, Autorità Portuale di Brindisi, Autorità Portuale di Taranto),
    - gli Enti Territoriali interessati (province e comuni della Puglia, regioni confinanti)
    - il Pubblico interessato (associazioni, ordini, università ecc. )
  - durante la fase di consultazione preliminare (cd. scoping):
    - il Rapporto di Orientamento e un questionario per la raccolta delle informazioni sono stati pubblicati sul sito web dell'Autorità procedente;
    - sono pervenuti i contributi dai seguenti Soggetti: Autorità di Bacino della Puglia, ARPA Puglia, ASL

Lecce, Provincia BAT, Provincia di Brindisi, Provincia di Lecce, Università del Salento, Autorità Idrica Pugliese, FIAB.

- tali suggerimenti e indicazioni hanno contribuito ad integrare l'elenco dei soggetti competenti in materia ambientale e degli enti interessati, degli strumenti di pianificazione/programmazione nonché dei fattori ambientali da considerare in fase di redazione del Rapporto Ambientale. Tali osservazioni unitamente alle relative controdeduzioni sono riportate sinteticamente nella Tab 1.1 del paragrafo 1.2 del RA.
- durante la fase di consultazione pubblica:
  - *“con avviso pubblicato sul BURP n.74 del 28.05.2015, la Giunta Regionale (...) ha comunicato: l'avvenuta pubblicazione, in formato digitale, delle proposte di Piano comprensive dei relativi elaborati grafici, del Rapporto Ambientale e della Sintesi non Tecnica; il deposito delle stesse in formato cartaceo e digitale presso la sede del Servizio Pianificazione e Programmazione delle Infrastrutture per la Mobilità, la sede del Servizio Ecologia e di tutte le Province; nonché il termine entro il quale prendere visione delle proposte e presentare osservazioni.*
  - *Nel termine previsto dei successivi 60 giorni alla citata pubblicazione (28.07.2015) sono pervenute complessivamente n. 20 osservazioni da: Provincia di Taranto, Aps Pugliaccessibile, Provincia di Taranto, Camera di Commercio di Foggia, Cosimo Micelli-Salva Ciclisti-Terre del Sud, Comune di Castrignano del Capo, Comune di Patù, Comune di Ortelle, Autorità Idrica Pugliese, FIAB, Città di Manfredonia, Coordinamento dal Basso ciclovia Aqp, Comune di Corsano, Comitato vola Gino Lisa/Adiconsum Foggia/Fast Confasal, Comune di Sogliano Cavour, Comune di Minervino Murge, Autorità di Bacino della Puglia, Ambienti Naturali ARPA Puglia, Fast Ferrovie.*
  - *Il Servizio Pianificazione e Programmazione delle Infrastrutture per la Mobilità ha ritenuto di dover integrare i contenuti degli elaborati di piano con proprie ulteriori osservazioni mirate ad integrare gli aspetti dei piani con opportune simulazioni numeriche di scenario, meglio descrivere i nodi urbani sui quali sono previsti interventi necessari all'interscambio modale, correggere refusi.”*(Rapporto Ambientale, d'ora in poi RA, pag. 9). Nella Tab 1.2 del paragrafo 1.2 del RA sono riportate sinteticamente le osservazioni di ARPA puglia unitamente alle relative controdeduzioni; mentre le altre sono contenute nella nota prot. n. AOO\_148/3032 del 30/11/2015, acquisita al prot. n. AOO\_089/16705 del 10/12/2015.

**SI OSSERVA a tal proposito che nel RA non è data evidenza di tali ultime osservazioni, delle relative controdeduzioni e modifiche ai Piani.**

#### **Attività tecnico-istruttoria**

##### **Illustrazione dei contenuti e degli obiettivi principali dei Piani**

*“Il processo di pianificazione regionale dei trasporti prevede un Piano Direttore, il PRT, da attuarsi attraverso Piani Attuativi (per ciascuna modalità di trasporto e, attraverso ulteriori piani di settore, per merci e logistica da un lato e servizi di trasporto pubblico dall'altro);”* (Relazione del Piano attuativo del Piano Regionale dei Trasporti, d'ora in poi RPA, pag. 13).

La valutazione in oggetto si riferisce esclusivamente a:

- *“Il Piano attuativo del Piano Regionale dei Trasporti che per legge ha durata quinquennale, con estensione quindi, nel caso specifico 2015-2019 (da ora in poi PA ...), individua infrastrutture e politiche correlate finalizzate ad attuare gli obiettivi e le strategie definite nel PRT approvato dal Consiglio Regionale il 23/06/2008 con L.R. n.16 e ritenute prioritarie per il periodo di riferimento”* (RPA pag. 6). *“il Piano Attuativo 2015-2019 contiene per ciascuna modalità di trasporto le scelte infrastrutturali che costituiscono i prerequisiti e le condizioni per strutturare in maniera efficiente ed efficace le politiche strutturali e i servizi la cui programmazione ed attuazione è demandata rispettivamente al Piano Triennale dei Servizi (PTS) e al Piano regionale delle Merci e della Logistica, inquadrati dalla LR 16/2008”.* (RPA pag. 14).
- *“il Piano Triennale dei Servizi (da ora in poi PTS), inteso come Piano attuativo del PRT, che attua gli obiettivi e le strategie di intervento relative ai servizi di trasporto pubblico regionale locale individuate dal PRT e ritenute prioritarie.”* (RPA pag. 6). La sua cadenza triennale permette *“gli eventuali, fisiologici aggiustamenti in itinere all'offerta di servizi di trasporto”* (Relazione del Piano Triennale dei Servizi, d'ora in poi RPTS, pag. 5). Il PTS in oggetto è quello relativo al triennio 2015-2017.

Il “Piano attuativo “Piano regionale delle merci e logistica” ... potrà essere elaborato dall’AREM (come previsto dall’art.2 della L.R. 16/2008) una volta disponibile il Piano Strategico nazionale della portualità e della logistica previsto dall’Art.29 c.1 della L:164/2014, di conversione del D.L. 133/2014 (“Sblocca Italia”)” (RPA pag. 13).

Il PA 2009-2013 è stato sottoposto alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica comprensiva di Valutazione d’Incidenza, il cui parere è stato reso con Determinazione del Dirigente dell’Ufficio Programmazione Politiche Energetiche, VIA e VAS n. 37 del 15/02/2010. Il suddetto parere conteneva alcune osservazioni, che sono state in parte accolte dall’Autorità procedente e quindi oggetto di integrazione al Rapporto Ambientale, come riportato nella relativa Dichiarazione di Sintesi.

#### Obiettivi e azioni dei Piani

Il PA si pone i seguenti tre macroobiettivi generali, strutturati nei relativi obiettivi specifici (RPA, pag. 11-12 e pag. 81-88):

- 1) *Valorizzare il ruolo della regione nello spazio Euromediterraneo con particolare riferimento all’area Adriatico-Ionica ed al potenziamento dei collegamenti multimodali con la rete TEN-T secondo un approccio improntato alla co-modalità ;*
  - a. *Migliorare l’accessibilità e i servizi complementari*
  - b. *Promuovere l’uso di modalità di trasporto ecocompatibili*
  - c. *Potenziare i collegamenti con la rete TEN.T*
- 2) *Promuovere e rendere efficiente il sistema di infrastrutture e servizi a sostegno delle relazioni di traffico multimodale di persone e merci in coordinamento con le regioni meridionali peninsulari per sostenere lo sviluppo socioeconomico del sud Italia;*
  - a. *Potenziare e rendere più efficienti i collegamenti interregionali*
- 3) *Rispondere alle esigenze di mobilità di persone e merci espresse dal territorio regionale attraverso un’opzione preferenziale a favore del trasporto collettivo e della mobilità sostenibile in generale, per garantire uno sviluppo armonico, sinergico e integrato con le risorse ambientali e paesaggistiche, anche al fine di contrastare la marginalizzazione delle aree interne.*
  - a. *Migliorare l’accessibilità dalle e verso le aree “interne” oltre che verso le risorse territoriali: parchi, siti di interesse naturalistico, grandi attrezzature sociali, ecc...*
  - b. *Potenziare i collegamenti tra i nodi della rete regionale e con i principali poli urbani*
  - c. *Potenziare l’offerta di trasporto pubblico e migliorare il servizio in termini di sicurezza, tempi di percorrenza e qualità*
  - d. *Aumentare la competitività del sistema portuale regionale*

Ogni obiettivo prevede una linea d’intervento:

- *interventi materiali, riguardanti infrastrutture, materiale rotabile e tecnologie;*
- *servizi, nella cui sfera rientrano le reti dei servizi di trasporto collettivo, i servizi informativi per la pianificazione e il monitoraggio del traffico di persone e merci;*
- *politiche mirate a supporto dell’attuazione dello scenario di piano.*  
declinati per le diverse modalità di trasporto (aereo, ferroviario, marittimo, ciclistico).

Gli interventi proposti tengono conto anche di quelli della precedente pianificazione che non sono arrivati al termine: “l’approccio proposto prende atto della diminuita dotazione finanziaria di settore e fa tesoro delle criticità registrate nel passato ciclo di programmazione dei fondi europei e nazionali prevedendo, in via prioritaria per il prossimo quinquennio, il completamento degli interventi infrastrutturali in corso di realizzazione” (RPA pag. 8). Questi sono quindi classificati in “tre categorie principali, a loro volta suddivise in sottoinsiemi in base alla maturità economica e all’orizzonte di attuazione (entro o successivamente al 2020)” (RPA pag. 21).

Il PTS mette in atto gli obiettivi del PA ossia “definisce i servizi, la loro organizzazione e le risorse per la loro gestione”, focalizzandosi in particolare sugli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione dei servizi stabiliti dal comma 3 dell’art. 16 bis del Decreto-Legge 6 luglio 2012, n. 95 (convertito con modificazioni dalla Legge 7 agosto 2012, n. 135, così come sostituito dall’art. 1, comma 301 della legge 24 dicembre 2012, n. 228). In particolare:

- a) *“un’offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico;*
- b) *il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;*
- c) *la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata;*
- d) *la definizione di livelli occupazionali appropriati;*
- e) *la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica.”* (RPTS, pag. 126)

Di seguito si riportano gli interventi nuovi, ossia quelli non previsti dalla precedente pianificazione, raggruppati per tipologia:

a. *Stradali*

1. *Adeguamenti della sezione stradale*
2. *Interventi di adeguamento/completamento infrastrutture stradali*

b. *Ferrovio*

1. *Interventi di Armamento ferroviario*
2. *Interventi di Upgrade tecnologico*
3. *Interventi di rinnovo della trazione elettrica*
4. *Interventi di elettrificazione*
5. *Interventi di raddoppio, punti di incrocio dinamico e bretelle*
6. *Interventi di soppressione PL*
7. *Interventi di soppressione PL con realizzazione sovrappassi, sottopassi e opere di raccordo*
8. *Interventi di realizzazione di nuove stazioni ferroviarie, terminal e opere annesse*
9. *Interventi per l’adeguamento dei sistemi di sicurezza di terra e di bordo*
10. *Interventi ferroviari immateriali*

c. *Marittimi*

1. *Interventi di manutenzione e riqualificazione delle infrastrutture portuali*
2. *Interventi di realizzazione e ampliamento di fabbricati in area portuale e opere annesse*
3. *Interventi di riqualificazione delle infrastrutture portuali che interessano anche i fondali*
4. *Interventi impiantistici – videosorveglianza*
5. *Interventi impiantistici - elettrificazione e logistica*

d. *Ciclabili*

1. *Interventi di riqualificazione, messa in sicurezza e segnaletica di ciclovie esistenti*
2. *Interventi di realizzazione di nuove infrastrutture ciclabili*
3. *Interventi di realizzazione di ponti ciclopedonali*

e. *Aerei*

1. *Interventi impiantistici e servizi*
2. *Interventi di potenziamento delle infrastrutture aeroportuali. (Rapporto Ambientale d’ora in poi RA, pag. 278 e ss.)*

*“il processo viene infine completato dallo strumento degli Studi di Fattibilità, primo stadio della progettazione, elaborati su specifici temi e interventi previsti dal PRT e/o dai Piani Attuativi”* (RPA pag. 13).

Tali Piani rappresentano un quadro di riferimento per l’approvazione, l’autorizzazione, localizzazione o comunque la realizzazione di progetti, che potrebbero ricadere nel campo di applicazione del Decreto Legislativo 152/06 e smi e della L.R. n. 11/2001 e ss.mm.ii.

**SI RAMMENTA CHE la presente procedura di VAS non esonera da eventuali procedure di VIA o assoggettabilità a VIA per i singoli interventi previsti dagli stessi piani, qualora necessarie.**

#### **Coerenza con piani e programmi**

Nel capitolo 4 del RA è stata riportata l’analisi delle norme e piani/programmi di riferimento, in particolare sono stati considerati:

- 1) Strategia europea “Europa 2020”(SSS);
- 2) Programmazione Regionale PO FESR - FSE 2014-2020;

- 3) Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL);
- 4) Sistema Integrato dei Trasporti (SNIT);
- 5) Programma delle Infrastrutture Strategiche (PIS);
- 6) Piano nazionale logistica 2011-2020;
- 7) Piano Nazionale della Sicurezza Stradale;
- 8) DRAG (Documento Regionale di Assetto Generale) della Regione Puglia;
- 9) Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della Provincia di Lecce, della Provincia di Foggia e della Provincia di Barletta-Andria-Trani.

Dopo sintetici richiami ai contenuti di suddetti piani, il paragrafo conclude osservando che il *“Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti 2015-2019 si configura in linea con il sistema degli obiettivi di sostenibilità posti dal sistema di pianificazione sovraordinato al Piano”* (RA, pag. 259). In particolare *“Il maggior grado di corrispondenza si riscontra rispetto agli obiettivi di sostenibilità desunti dal Piano Generale dei Trasporti; le politiche assunte dal Piano attuativo per le differenti modalità di trasporto rispondono significativamente agli obiettivi posti dal PGT. ... Più articolata risulta la coerenza del Piano con il sistema degli obiettivi posti nella Nuova Strategia Europea in materia di sviluppo sostenibile, definita nel Consiglio dell’Unione Europea del 26 giugno 2006 (SSS), nonché nel Programma operativo FESR della Regione Puglia 2014-2020. In questi casi le differenti politiche/azioni del Piano risultano coerenti con alcuni specifici obiettivi, pur non coprendone l’intera gamma proposta da questi strumenti. La coerenza tra politica/azione e obiettivi si ritrova in modo specifico per alcuni aspetti e non in modo ampio come accade per il sistema di coerenze con gli obiettivi del PGT. Questa circostanza dipende anche dalla caratteristica dell’obiettivo di sostenibilità che risulta estremamente più selettivo, ovvero in grado di confrontarsi con politiche/azioni specifiche e non con famiglie intere”*. (RA, pag. 259-260)

I piani inerenti i temi ambientali (Piano Stralcio per l’assetto idrogeologico, Piano di tutela delle acque, ecc.) e pertinenti le pianificazioni in oggetto, tra l’altro già considerati nella VAS della precedente pianificazione, sono stati tenuti in conto nell’analisi di contesto d’ausilio alla descrizione dello stato dell’ambiente.

**SI OSSERVA quindi che l’analisi di coerenza non ha evidenziato se la messa in atto delle azioni dei Piani in oggetto possano avere qualche interferenza con i suddetti piani.**

#### **Analisi del contesto ambientale e della sua evoluzione in assenza del piano**

Al capitolo 2 è stato ampiamente analizzato *“il contesto ambientale della Regione Puglia, descrivendo le principali componenti e tematiche ambientali anche attraverso la definizione degli indicatori di contesto che saranno oggetto di monitoraggio in fase attuativa del Piano. ... L’analisi del contesto prende a riferimento dati, elaborazioni ed informazioni contenute nella Relazione sullo Stato dell’Ambiente (RSA) prodotta da ARPA Puglia nel 2011 e dalle informazioni contenute sul portale ARPA all’indirizzo <http://rsaonweb.weebly.com/> pertanto si rimanda a tali documenti per ulteriori approfondimenti”* (RA pag. 16).

*“Lo stato di ogni tema/componente è sintetizzato in un quadro dei punti di forza e debolezza, opportunità e minacce.”* (RA pag. 16). Di seguito si riporta un estratto esclusivamente dei punti di debolezza e dei rischi di cui al capitolo 2 (in corsivo) che possono essere pertinenti il piano in oggetto.

#### Acqua

- *Elevata vulnerabilità dei sistemi naturali ed antropizzati ad eventi correlati alle acque (precipitazioni intense o siccità).*
- *Estesa impermeabilizzazione di suoli che sottrae una preziosa aliquota di infiltrazione di acque meteoriche.*
- *Maggiore ricorrenza di eventi meteorici intensi che causano, in un territorio vulnerabile, fenomeni franosi ed alluvionali.*
- *Aggravamento del degrado ambientale.*
- *Scarsa attrattività dei paesaggi d’acqua (corsi d’acqua, laghi artificiali, aree umide, tratti di costa, ecc.) in aree in cui sono presenti fenomeni di degrado ambientale.*

#### Aria

- *Mancanza di serie storiche, per alcuni inquinanti, di dati di qualità dell’aria per la valutazione dell’efficacia di piani e programmi già applicati.*
- *Mancata riduzione della emissioni inquinanti derivanti dalla produzione di energia da fonti fossili, a fronte*

*di un incremento della produzione di energia da fonti rinnovabili.*

- *Incremento delle emissioni di inquinanti legato allo sviluppo dell'attività industriale regionale ed altresì associabile agli aiuti alle imprese a valere sul PO-FESR che nella programmazione 2007-2013 hanno previsto, generalmente, a fronte del finanziamento concesso, l'incremento della capacità produttiva degli stabilimenti, con un conseguente aumento del carico emissivo.*
- *Generale surriscaldamento del territorio regionale.*
- *Elevata presenza di Ozono Troposferico a causa delle alte temperature estive raggiunte in maniera diffusa sul territorio*
- *Assenza di misure fiscali nazionali e regionali per la disincentivazione delle emissioni in atmosfera*

**Suolo**

- *Presenza di fattori (naturali ed antropici) che predispongono al fenomeno della desertificazione.*
- *I cambiamenti climatici in atto tendono ad esasperare le condizioni climatiche che contribuiscono all'innescò dei processi di degrado del suolo.*
- *Incremento del degrado ambientale connesso alla presenza di fenomeni di inquinamento puntale e diffuso*
- *Politiche di sviluppo territoriale non in linea con la necessità di ridurre il consumo di suolo*
- *Abusivismo edilizio*
- *Difficoltà nel riutilizzo e nella riconversione delle aree industriali ed estrattive dismesse*
- *Presenza di Siti Interesse Nazionale (Brindisi, Taranto)*
- *Urbanizzazione (regolamentata e/o abusiva) di aree a rischio idrogeomorfologico*
- *Aree soggette a rischio idrogeologico, spesso adiacenti e/o interferenti con le aree antropizzate e con le reti infrastrutturali*
- *Fenomeni di alterazione del sistema idrogeologico a causa dell'urbanizzazione (regolamentata e/o abusiva) e della infrastrutturazione del territorio*

**Natura e biodiversità**

- *Isolamento e frammentazione dei complessi boschivi regionali, divenuti per lo più "residuali"*
- *Pressione antropica (urbanizzazione, turismo non sostenibile, incendi) esercitata sugli ecosistemi agroforestali "non tutelati" con conseguente innescò di successioni secondarie*
- *Perdita e frammentazione degli habitat per cause antropiche: consumo di suolo per l'urbanizzazione, fonti di inquinamento "diffuse" e "puntuali" di acque, suolo e aria, deforestazione, erosione dei suoli, dissesto idrogeologico*
- *Regressioni vegetazionali causate da fattori abiotici, oltre che dal cambiamento climatico e dalla desertificazione*
- *Incalzante messa a coltura di estese superfici agricole per produzioni agrarie no food (destinate al mercato dei biocarburanti)*

**Ambiente marino costiero**

- *Assenza di un approccio integrato, multisetoriale e multiscalare alla difesa della costa e del mare.*
- *Mancanza di un piano di azione per prevenire fenomeni erosivi.*
- *In taluni casi, non corretta realizzazione delle opere a mare (porti, condotte sottomarine, barriere artificiali, ecc.).*
- *Assenza di piani di gestione dei SIC istituiti in ambito marino costiero.*
- *Aggravio del degrado ambientale in termini di perdita della biodiversità e peggioramento della qualità delle acque costiere (es. scarichi abusivi).*

**Paesaggio**

- *Presenza di situazioni di criticità nel sistema ambientale regionale: necessità di interventi per la sua tutela e risanamento, e di attuazione di sistemi di gestione delle risorse ambientali;*
- *Presenza di situazioni di degrado delle aree urbane periferiche e delle aree costiere, soggette a notevole pressione ambientale e antropica (abusivismo edilizio) : necessità di interventi per la loro riqualificazione e per il miglioramento delle condizioni ambientali;*

- *Situazioni di criticità nei contesti rurali: urbanizzazione diffusa e spesso decontestualizzata (zone industriali, seconde case, etc.),*
- *Forte stagionalità degli arrivi e delle presenze nel settore turistico, concentrate nel periodo luglio-agosto (oltre la meta delle presenze (55%) e il 36% degli arrivi);*
- *Lo sviluppo turistico delle aree costiere (con riferimento soprattutto al turismo di massa) se non regolamentato può compromettere fortemente il patrimonio ambientale e paesaggistico regionale: frammentazione e distruzione dei cordoni dunali, processi edificatori concentrati sulla fascia costiera (secondo case, condomini, alberghi, villaggi turistici, ecc.) con penetrazione occlusiva nei fondovalle dell'entroterra costiero, con tipologie edilizie e urbanistiche decontestualizzate.*

#### Rifiuti

- *Rilevante movimentazione di rifiuti speciali verso destinazioni extraregionali, in assenza dell'obbligo di smaltimento nell'ambito territoriale di produzione, come invece avviene per i rifiuti urbani.*

#### Rumore

- *lo stato di avanzamento della classificazione acustica sui territori comunali risulta alquanto limitata (17% circa dei 258 comuni);*
- *caratterizzazione acustica intorno aeroportuale (Aerop. Brindisi; Bari; Foggia e Grottaglie) in valutazione ma non approvata;*
- *trend sul n.° di controlli sulle sorgenti sonore in decrescita dal 2007 al 2013;*
- *pianificazione basata su informazioni carenti sulla distribuzione dell'inquinamento acustico sui territorio regionale;*
- *esposizione di parte della popolazione al rumore generato dal traffico sia stradale che ferroviario ed aereo, in particolar modo in prossimità di arterie e nodi infrastrutturali di rilevante importanza*

#### Popolazione e salute

- *Presenza di aree a rischio ambientale in cui i risultati di studi epidemiologici evidenziano delle forti criticità sullo stato delle salute, in particolare nel Tarantino*
- *Incremento delle emissioni inquinanti in atmosfera da nuovi impianti di incenerimento*
- *Incremento delle emissioni di gas serra da discariche in caso di ampliamento o apertura di nuovi impianti*

#### Trasporti

- *Il trend emissivo evidenzia un leggero incremento nel periodo 2007-2010. Una analisi di dettaglio mostra un sensibile decremento delle emissioni a carico degli autoveicoli (che costituiscono circa il 30% del settore trasporto stradale) probabilmente associato ad un rinnovo tecnologico del parco veicoli circolanti. Emerge altresì un aumento delle emissioni associato al transito di veicoli pesanti. Tale circostanza porta ad auspicare un maggior ricorso al trasporto su rete ferroviaria di merci e persone.*
- *Il contributo di tale attività [Emissioni di NOx e PM10 attribuibili alle linee ferroviarie non ancora elettrificate (utilizzo treni a gasolio)] risulta tuttavia trascurabile. Si constata, in generale, un netto decremento tra il 2007 e il 2010, circostanza che suggerisce il prosieguo dell'innovazione tecnologia e l'elettrificazione delle linee ferroviarie.*
- *si evidenzia una crescita negli anni a partire dal 2000 rispetto all'ultimo a disposizione (il 2014) rispettivamente pari al +17% per le autovetture, pari a +38% per gli autobus, pari a +25% per gli autocarri, -100% per le motrici, +99% per i motocicli ed infine -28% per i motocarri. Il totale dei veicoli circolanti, in ogni caso, ha registrato dal 2000 al 2014 un +24%, questo a conferma, nonostante il rallentamento degli ultimi anni, della crescita del parco veicolare regionale e provinciale confermativa rispetto al dato totale nazionale (+23%, 2014 vs 2000).*
- *Si osserva che la provincia di Bari e quella con il maggior numero di veicoli per tutte le tipologie di mezzi considerati, seguita, in generale, da Lecce, Taranto, Foggia, Brindisi e la BAT. In generale vi sono lievi variazioni al livello interprovinciale negli anni per tipologia di veicoli.*
- *In termini di valori assoluti la classe con più autovetture circolanti è la Euro 4 (sin dal 2010) mentre, ovviamente perché introdotta per ultima, la meno presente è la Euro 6 con un incidenza specifica di numero autovetture*

sul totale al 2013 dello 0,5%. Tra le provincie, al 2013, la quota più elevata di auto appartenenti alla classe Euro 0, in confronto ad una media nazionale di circa l'11% nel 2013, vi sono Bari e Lecce rispettivamente con una quota sul totale provinciale rispettivamente del 12% e 15% di questa classe di veicoli inquinanti. Le provincie di Bari e Lecce sono anche quelle con numero maggiore di autovetture, seguite da Foggia, Taranto, Brindisi e BT.

**SI OSSERVA** che l'analisi di contesto sopra riportata non ha evidenziato efficacemente le criticità relative alla tematica legata ai trasporti. A tal proposito **SI OSSERVA** che non è data evidenza degli esiti del monitoraggio VAS "già avviato" (RA a pag. 314) di cui alla precedente pianificazione, atteso che sia il D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. all'art 18 co. 4 che la L.R. 44/2012 e ss.mm.ii. all'art. 15 co. 6 prevedono che "Le informazioni raccolte attraverso il monitoraggio sono ... comunque sempre incluse nel quadro conoscitivo dei successivi atti di pianificazione o programmazione".

Evoluzione probabile dello stato dell'ambiente senza l'attuazione dei Piani

L'analisi di contesto descrive lo stato dell'ambiente, senza evidenziarne la tendenza nel caso di non attuazione dei piani. **SI OSSERVA** che ciò non soddisfa quanto richiesto al punto b) dell'Allegato IV del D. Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.

#### **Descrizione degli obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o nazionale pertinenti al Piano**

Al capitolo 5 si riferisce che sono stati selezionati degli "Obiettivi Regionali di Sostenibilità Ambientale (ORSA) ... in relazione alle opere previste dal Piano, e che derivano dal confronto tra le esigenze di protezione e tutela dell'ambiente territorializzate e specifiche per le diverse aree pugliesi con le strategie generali di protezione dell'ambiente, definite da norme e documenti sovraordinati.

Tali obiettivi discendono infatti direttamente dall'analisi del contesto ambientale attraverso una lettura congiunta:

- delle principali criticità ambientali individuate a cui far fronte e delle situazioni positive da tutelare e valorizzare,
- dell'analisi SWOT, che elenca le principali misure normative e di pianificazione e gli ulteriori fattori che costituiscono i punti di forza e di debolezza della realtà regionale nonché le opportunità e le minacce esogene al sistema.
- dagli obiettivi di sostenibilità ambientale rivenienti da strategie e norme comunitarie e nazionali (OSA) e dell'eventuale evoluzione di tali Orientamenti Strategici<sup>122</sup> oltre che da quelli regionali, che sono stati descritti con maggior dettaglio all'interno dell'analisi della coerenza esterna." (RA, pag. 273)

Di seguito si elencano gli obiettivi generali individuati (RA, tabella a pag. 274 e ss.):

1. Ridurre le emissioni dei principali inquinanti e dei gas serra (CO<sub>2</sub>, N<sub>2</sub>O, CH<sub>4</sub>)
2. Raggiungere livelli di qualità dell'aria che non comportano impatti negativi significativi per la salute umana e gli ecosistemi
3. Tutelare/ripristinare lo stato qualitativo/quantitativo della risorsa idrica
4. Contrastare i fenomeni di degrado del suolo, responsabili dei processi di desertificazione
5. Ridurre il rischio idrogeologico e sismico
6. Ridurre la pressione antropica sulle aree naturali causa di perdita di biodiversità
7. Tutela: mantenimento e valorizzazione della qualità paesaggistica
8. Creazione di nuovi valori paesaggistici
9. Tutelare/ripristinare lo stato qualitativo delle acque marine e di transizione
10. Tutelare le risorse ittiche, la biodiversità e gli habitat della fascia costiera
11. Proteggere le coste dai fenomeni erosivi,
12. Evitare la generazione dei rifiuti e aumentare l'efficienza nello sfruttamento delle risorse naturali
  - a. ragionando in termini di ciclo di vita
  - b. promuovendo il riutilizzo e il riciclaggio
13. Evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi dell'esposizione al rumore ambientale
14. Ridurre le emissioni di gas climalteranti strategie di adattamento
15. Rendere più resilienti le infrastrutture del trasporto merci e di persone

16. *Tutelare la salute pubblica e assicurare la qualità della vita*

17. *Ridurre i consumi specifici di energia e l'utilizzo delle fonti energetiche fossili*

Per alcuni di questi sono previsti obiettivi specifici e quindi alcune indicazioni generali.

A pag. 273 del RA si riferisce che tale elenco di obiettivi è predisposto *“al fine di analizzare e classificare gli effetti ambientali delle tipologie di intervento previste in relazione alla loro capacità di perseguimento degli obiettivi (effetti positivi) o di essere in contrasto (effetti negativi)”*.

Inoltre *“Sulla base degli Obiettivi di Sostenibilità Ambientale, sono stati individuati una selezione di criteri di sostenibilità, suddivisi per tematiche ambientali e in larga parte riferibili ad azioni di mitigazione degli impatti o potenziamento degli effetti positivi degli interventi previsti dal Piano, come evidenziati all'interno della Matrice degli effetti”* (RA, pag. 293).

#### **Analisi degli effetti ambientali e misure di mitigazione**

Il paragrafo 5.2 del Rapporto Ambientale individua i possibili impatti significativi relativi alla proposta di piano. La valutazione è stata *“effettuata attraverso un approccio matriciale”* qualificando gli effetti delle singole tipologie di intervento sulle componenti ambientali in forma sintetica con una simbologia a *“faccine colorate”*.

*“Il giudizio è circoscritto al livello dei soli nuovi interventi previsti nell'aggiornamento del Piano in quanto gli interventi già contenuti nel Piano attuativo 2009-2013 hanno scontato una precedente fase di valutazione ambientale e sono in fase avanzata di realizzazione.”* (RA, pag. 277)

In molti casi *“gli effetti ambientali possono essere valutati positivamente o negativamente in quanto legati alla modalità con cui si attuano gli interventi e/o alla loro localizzazione.”* In tali casi si ritiene quindi *“Necessaria una efficace integrazione di criteri di sostenibilità ambientale per assicurare riduzione di possibili effetti negativi non precisamente quantificabili alla scala di Piano ma rilevanti alla scala dell'intervento”*

L'analisi così strutturata tuttavia non evidenzia il carattere di detti impatti, ovvero se *“cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei”*.

Al fine quindi di ridurre i possibili effetti negativi *“sono stati individuati una selezione di criteri di sostenibilità, suddivisi per tematiche ambientali e in larga parte riferibili ad azioni di mitigazione degli impatti o potenziamento degli effetti positivi degli interventi previsti dal Piano ... da contestualizzare in base al tipo di intervento”* (RA, pag. 293)

Per quasi tutte le tipologie d'intervento, in esito all'analisi dei relativi impatti, si conclude che al fine di mitigarli *“si auspica l'adozione di [detti] criteri di sostenibilità ambientale”* (RA, pag. 278 e ss).

**SI OSSERVA tuttavia che i citati criteri non sono stati recepiti nelle pianificazioni in oggetto, non è specificato se e in che modo essi debbano essere ritenuti cogenti, al fine di mitigare i possibili impatti, e se, a seconda degli impatti rilevati e delle tipologie d'intervento, quali di questi e in quale momento debbano essere messi in atto.**

#### **Sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate**

Al paragrafo 3.2 del RA è esposto il percorso che ha portato alla definizione delle scelte di Piani. In particolare queste sono state determinate principalmente:

- dalla normativa nazionale di riferimento (Legge quadro 16/2008), che impone *“gli interventi strettamente necessari a garantire l'attuazione del modello di esercizio di riferimento previsto per la rete multimodale extraurbana”*,
- dalla necessità di dover dare *“concreta attuazione dell'interoperabilità sulla rete ferroviaria, ..adempimento previsto dalla normativa comunitaria di settore da ottemperare entro il 2019”*,
- dagli interventi effettuati e quelli programmati, che permetteranno di aumentare *“la velocità commerciale media sulla rete ferroviaria di competenza regionale... dagli attuali 58 Km/h a circa 67 Km/h”*.

Dal suddetto paragrafo si evince che le ragioni delle scelte proposte nel PA sono orientate essenzialmente ad un generale miglioramento dell'accessibilità ai principali nodi e alle zone più svantaggiate che si concretizza in un maggiore efficienza della dotazione infrastrutturale, sotto il profilo della sicurezza e della velocità, nonché nell'efficientamento dell'intermodalità, attraverso il potenziamento di alcune infrastrutture e con la messa in atto di politiche gestionali più idonee.

Infatti *“Per stimare l'impatto del potenziamento dell'offerta ferroviaria sulla ripartizione modale della*

*domanda, sono stati simulati sia interventi infrastrutturali ..., sia politiche-azioni finalizzate ad incentivare la diversione modale attraverso iniziative che costituiscono pratiche universalmente diffuse in campo nazionale ed internazionale ....*

*Le valutazioni succitate sono state effettuate implementando quattro scenari, dai quali sono tratte le indicazioni quantitative a sostegno delle previsioni di Piano. I quattro scenari sono” :*

- *“scenario “do minimum” disponibilità di P&R nei nodi di scambio di progetto”;*
- *“scenario “charge”: “do minimum” + “regolazione e tariffazione della sosta su strada nelle aree contigue alle stazioni”;*
- *“scenario “syncro”: “do minimum” + “integrazione e sincronizzazione del trasporto urbano con quello ferroviario”;*
- *“scenario “do optimum”: “syncro” + “charge”.*

*I quattro scenari suddetti sono stati quindi valutati tenendo conto della messa in atto o meno delle proposte del piano (scenario di riferimento e scenario di Piano), utilizzando alcuni “indicatori che “misurano” la propensione alla diversione modale in termini di:*

- *numero di spostamenti in diversione modale (trasporto privato -> trasporto pubblico ferroviario);*
- *percordanze degli spostamenti in diversione modale sottratte alla rete stradale in favore della rete ferroviaria;*
- *attrattività dei singoli nodi di scambio utilizzati come P&R (in origine)”.*

*Per quanto riguarda il “trasporto stradale il PA ... ha orientato la propria azione sulle aree interne maggiormente svantaggiate e sulla sistematica riduzione delle interferenze tra rete stradale e ferroviaria. Relativamente al primo aspetto, l’intervento più significativo riguarda la messa in sicurezza delle viabilità locali che garantiscono la connessione dei comuni del Subappennino Dauno ai centri di riferimento di Lucera e San Severo. ... [al fine di] garantire con continuità l’accessibilità, oggi insidiata dalle condizioni meteorologiche e dal dissesto idrogeologico, ai servizi essenziali e ai nodi intermodali di riferimento della rete portante di TPL opportunamente concentrati a San Severo e a Lucera. Sul versante della riduzione delle interferenze tra rete stradale e ferroviaria il P.A. ha recepito un programma di eliminazione dei Passaggi a Livello”.*

*Per quanto riguarda le azioni legate al trasporto portuale e aeroportuale, queste sono concentrate in particolare sull’accessibilità ai porti e aeroporti tramite il suddetto “potenziamento di infrastrutture e servizi della rete ferro-stradale”. Per la medesima finalità si aggiunge anche lo “sviluppo della rete delle elisuperfici a supporto del miglioramento dell’operatività dei servizi di elisoccorso e Protezione Civile”. Anche per tale caso sono stati confrontati i tempi di accesso agli ospedali nei due scenari (riferimento e di Piano).*

*Il PA ha introdotto anche la modalità di trasporto ciclistico per le seguenti finalità:*

- 1. la riduzione degli spostamenti veicolari di corto raggio nella mobilità casa scuola, casa – lavoro ma anche di carattere non sistematico;*
- 2. l’amplificazione delle potenzialità del trasporto su ferrovia laddove il sistema delle stazioni localizzate all’interno delle aree città sia dotato di velostazioni (strutture attrezzate per il parcheggio in sicurezza delle biciclette e di cicloofficina);*
- 3. l’impulso alle circuitazioni turistiche in bicicletta negli ambiti territoriali a maggiore vocazione turistica.*

**SI OSSERVA che il RA, pur motivando le scelte strategiche dei piani, tuttavia non ha evidenziato le ragioni della scelta dei singoli interventi fra le possibili alternative e/o quanto questi derivino invece da indicazioni strategiche nazionali.**

**Inoltre SI OSSERVA che non è evidente se le considerazioni ambientali, in funzione degli obiettivi di sostenibilità, nonché gli esiti del monitoraggio VAS della precedente pianificazione, abbiano contribuito alla scelta di tali interventi, del loro orizzonte temporale e quindi della loro priorità di attuazione.**

*Il monitoraggio VAS infatti contribuisce a determinare “se e quali azioni di ri-orientamento sia necessario intraprendere (possono riguardare obiettivi, azioni, condizioni per l’attuazione, tempi di attuazione, ecc) per renderlo coerente con gli obiettivi di sostenibilità fissati” (cd. “terapia” da “Verso le linee guida sul monitoraggio Vas” del Ministero dell’Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare)*

### **Misure relative al monitoraggio e controllo degli impatti**

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. 152/2006 e ss.mm.ii. come una delle informazioni da fornire nel Rapporto Ambientale. *Ciò al fine di*

La VAS del precedente PA aveva previsto un set di indicatori per il monitoraggio del piano e le relative modalità di attuazione. Nel RA al capitolo 7 si precisa: *“in questa fase si propone lo stesso set di indicatori per il monitoraggio definito nel Rapporto Ambientale della VAS del Piano dei Trasporti 2009-2013, al fine di poter dare continuità al monitoraggio già avviato e poter ottenere un set di dati uniformi nel periodo di attuazione che possano irrobustire e consolidare nel tempo il processo di valutazione.”* In particolare si è definito *“un sistema integrato di monitoraggio VAS/Piano che consente di tenere sotto controllo contestualmente il grado di attuazione del Piano Regionale dei Trasporti e i suoi effetti ambientali, prendendo in considerazione in primo luogo gli indicatori comuni previsti in sede comunitaria”*.

Sono elencati quindi due set di indicatori, quelli per monitorare il raggiungimento di alcuni obiettivi di sostenibilità definiti dalla pianificazione vigente e altri per monitorare alcune *“azioni previste dal Piano, sia il PRT 2009-2013 che quello 2015-2019”*.

**SI OSSERVA che, come già evidenziato, non sono evidenziati gli esiti del monitoraggio VAS della precedente pianificazione che sono basilari per definire l'analisi di contesto, le scelte di piano e anche, come in questo caso, comprendere l'efficacia degli indicatori riproposti.**

*“La competenza del popolamento degli indicatori e delle azioni di comunicazione, attraverso attività di reporting periodici con cadenza annuale, e in capo al regionale Servizio Pianificazione e Programmazione delle Infrastrutture per la Mobilità, anche attraverso il supporto delle Agenzie Regionali costituite”*.

**SI OSSERVA che non è evidente la correlazione fra gli obiettivi elencati tabella a pag. 274 e ss. e presi a riferimento per i piani in oggetto e quelli elencati in detta sezione.**

**Infine si OSSERVA che il piano di monitoraggio non riporta il target di riferimento degli indicatori e quindi le eventuali e necessarie azioni da intraprendere (cd. *misure correttive*) nonchè le risorse necessarie per l'espletamento dello stesso.**

#### **Sintesi non Tecnica**

Il Rapporto Ambientale è corredato della Sintesi non Tecnica secondo quanto prescritto dall'Allegato VI del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

#### **Valutazione di incidenza**

##### **Descrizione dello stato dei luoghi**

La procedura di valutazione d'incidenza, di cui all'articolo 5 del Decreto Legislativo n. 357 del 1997, prevede un'analisi dei possibili effetti determinati dall'attuazione del Piano sui siti regionali facenti parte di Rete Natura 2000, di cui 78 Siti di Importanza Comunitaria (SIC), 21 dei quali designati Zone Speciali di Conservazione (ZSC) della regione biogeografica mediterranea dal DM del 10.7.2015 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e 11 Zone di Protezione Speciale (ZPS).

Coerentemente con quanto disciplinato dalla normativa di settore, lo studio di incidenza ricompreso nel R.A. (cfr: pag. 298, paragrafo 6) si prefigge l'obiettivo *“di descrivere le probabili interferenze degli interventi stradali, ferroviari, portuali, aeroportuali e ciclistici, proposti nello scenario di piano e rimandare ad una successiva fase di Valutazione di Impatto Ambientale, o comunque alle successive fasi di attuazione dei progetti, la valutazione di incidenza specifica nel caso si rilevi una significativa incidenza di quanto previsto dal piano”*.

A tal proposito, è opportuno evidenziare che detti interventi, seppur localizzati, devono essere inquadrati in un contesto ecologico dinamico, ovvero considerati in relazione alle connessioni esistenti tra i vari Siti Natura 2000 ed alla funzionalità stessa della Rete Natura 2000, sia a livello regionale che, appunto, locale. Pertanto, la valutazione d'incidenza del Piano, configurandosi più come strumento di orientamento per le scelte progettuali di scala inferiore e di salvaguardia della funzionalità dell'intera rete, **non esonera i singoli progetti ed interventi, proporzionalmente alla loro rilevanza, dalla necessità di essere sottoposti**

**al procedimento di valutazione d'incidenza, comunque ineludibile, allo scopo di approfondire la stima dei potenziali effetti diretti ed indiretti sui siti della rete natura 2000 coinvolti, anche con riferimento ad eventuali impatti combinati tra infrastrutture già esistenti e quelle proposte e di individuare idonee misure di mitigazione, ove queste possano rivelarsi adeguate a scongiurare i rischi a carico del sito protetto.**

La correlazione condotta tra gli interventi programmati nel Piano per il periodo 2015-2019 ed i siti della Rete Natura 2000 interessati dai progetti, contenuto nello studio di incidenza (cfr: pp. 209-309), rileva che *“19 SIC e 5 ZPS sono interessati direttamente dall’attuazione del Piano in quanto alcuni interventi ricadono all’interno di questi siti. Mentre 16 SIC e 6 ZPS sono interessati indirettamente dall’attuazione perché ricadono in prossimità del sito Rete Natura 2000 (all’interno di un buffer di riferimento di 1km)”*.

La medesima analisi rileva inoltre che le azioni di Piano interferenti direttamente con i siti Natura 2000 sono prevalentemente infrastrutture ferroviarie (13 interventi), stradali (3 interventi) e porzioni di ciclovie (11 interventi) per quanto riguarda i SIC e prevalentemente ferroviari (4 progetti) ed in parte da infrastrutture ciclistiche (5 progetti) per quanto riguarda le ZPS.

La Rete Natura 2000 viene altresì coinvolta indirettamente dall’attuazione di 3 interventi stradali, 9 ferroviari, 4 ciclistici e 15 progetti del comparto portuale insistenti nelle vicinanze di un SIC mare (IT9120009), e dalla previsione di n. 2 progetti stradali, 3 ferroviari e 3 ciclovieri che interferirebbero con delle ZPS.

Quindi, lo studio di Incidenza (pag. 312) ricompreso nel R.A. elenca gli interventi previsti in base alla tipologia progettuale (stradali, ferroviari, marittimi e ciclovieri).

Tra i potenziali effetti negativi e/o interferenze che alcune delle suddette tipologie progettuali potrebbero avere sui i siti di Rete Natura 2000 coinvolti, lo studio di incidenza cita (ididem):

- *consumo di suolo di particolare valore ecologico*
- *incremento della densità infrastrutturale*
- *frammentazione habitat /interruzione della connettività*
- *disturbo e degrado degli ecosistemi*
- *rumore e polveri in fase di cantiere e di esercizio*
- *incremento emissioni in atmosfera*

Oltre ai succitati potenziali impatti, sinteticamente riportati, risulta opportuno considerare che alcune delle suddette tipologie progettuali, con particolare riferimento alle infrastrutture di tipo lineare, potrebbero<sup>11</sup>:

- quando ubicate in particolari contesti geomorfologici, incrementare il dissesto idrogeologico, nel caso in cui, ad esempio, si “spezzi” un versante o, più di frequente, un reticolo idraulico (anche per la viabilità minore);
- contribuire, per il tramite della vegetazione laterale delle strade, il più delle volte costituita da specie infestanti non autoctone, al trasferimento di specie vegetali o animali alloctone, perlopiù lungo le fasce e le aree collaterali, ove è più agevole lo sviluppo di specie marginali e generaliste;
- laddove praticato il diserbo chimico lungo i bordi e le scarpate (p.e. quelle ferroviarie), recare non solo un certo inquinamento idrico, ma anche concorrere alla selezione di specie vegetali e animali resistenti, spesso esotiche ed indesiderate;
- limitare, a causa della loro rigidità non solo spaziale ma anche temporale, la dinamica ambientale del territorio in cui sono inserite, vincolandone l’adattamento e la spontanea tensione all’ottimizzazione della rete ecologica.

Tuttavia, sebbene non possa essere esclusa a priori la possibilità che le previsioni di Piano abbiano impatti più o meno rilevanti sui siti facenti parte di Rete natura 2000, è pur vero che *“le percentuali in gioco, per quanto riguarda l’incremento di consumo di suolo ed incremento della densità infrastrutturale sui siti SIC e ZPS sono*

<sup>11</sup> Fabietti V., Gori M., Guccione M., Musacchio M.C., Nazzini L., Rago G., (a cura di), 2011. Frammentazione del territorio da infrastrutture lineari. Indirizzi e buone pratiche per la prevenzione e la mitigazione degli impatti, ISPRA, Manuali e Linee Guida 76.1 /2011

*molto limitate in relazione allo scenario di piano*”, che *“la maggior parte degli interventi sull’infrastrutturazione ferroviaria sono tipologicamente interventi tecnologici o di elettrificazione”* e che *“i progetti del comparto ciclistico prevedono prevalentemente il miglioramento delle condizioni di percorribilità ciclistica di itinerari esistenti, la messa in sicurezza di percorsi già definiti, il collegamento ciclabile tra ciclovie e la creazione di 28 velostazioni presso altrettante stazioni ferroviarie”* (cfr: pag. 313 del R.A., nov. 2015), **risultando pertanto condivisibile il giudizio di sostenibilità espresso in sede di studio di incidenza dall’Autorità Procedente.**

Considerato inoltre che:

- la Regione Puglia, al fine di *“assicurare il mantenimento o il ripristino, in uno stato di conservazione soddisfacente, degli habitat naturali e seminaturali e delle specie di fauna e flora selvatiche di interesse comunitario”* (Dir 92/43/CEE), ha prodotto ad oggi una serie di norme giuridiche e amministrative che prevedono forme di tutela e gestione dei siti in questione, attraverso apposite misure di conservazione, piani di gestione e regolamenti sito specifici;
- a supporto della normativa rivolta alla salvaguardia specifica dei siti Rete Natura 2000, interviene altresì tutta una serie di iniziative legislative, progetti mirati alla conoscenza ed alla fruizione compatibile dei siti della Rete ecologica regionale, e strumenti straordinari di pianificazione, con i quali la Regione Puglia ha inteso definire e regolare l’assetto e lo sviluppo del territorio regionale;
- attraverso i succitati strumenti straordinari di pianificazione del PO FESR 2007-2013 (Linea 4.4 “Interventi per la rete ecologica”, Azione 4.4.1 “Interventi di supporto alla fruizione sostenibile a fini turistici del territorio naturale anche attraverso il recupero funzionale di siti di interesse naturale compromessi e degradati”), sono stati infatti realizzati i seguenti progetti, utili sia in fase di pianificazione che in quella di attuazione:
  - Catasto delle grotte e delle cavità naturali<sup>1</sup>
  - Catasto della rete escursionistica pugliese<sup>2</sup>
  - Ricognizione dei geositi e delle emergenze geologiche<sup>3</sup>
  - BIOMAP: Biocostruzioni marine in Puglia<sup>4</sup>
  - Ricognizione dei manufatti edilizi pubblici nelle Aree Naturali<sup>5</sup>

**Alla luce di quanto sopra esposto, esaminata la documentazione trasmessa dall’Autorità Procedente, considerato che i Piani di cui trattasi includono tra gli specifici obiettivi di sostenibilità da perseguire, così come articolati nel R.A., anche il 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, visto il DPR 357/97 e ss.mm.ii., vista la Legge Regionale n. 11/2001 e ss.mm.ii., considerati gli atti della Sezione, si esprime parere favorevole, ai fini della sola valutazione d’incidenza dei Piani, subordinando lo stesso parere alla rispondenza ai criteri, indirizzi e prescrizioni, di seguito indicati:**

1. ove gli interventi dei Piani interessino direttamente o indirettamente aree protette e/o siti di rete Natura 2000, è auspicabile il coinvolgimento dei relativi enti di gestione, attraverso una verifica preliminare (tipo *scoping*), finalizzata alla condivisione del livello di dettaglio e della portata delle informazioni da produrre e da elaborare, con particolare riferimento all’analisi ambientale ed alla valutazione degli impatti. 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;
2. parimenti, al fine di perseguire le migliori e più opportune soluzioni tecniche di mitigazione del disturbo arrecato dall’infrastruttura sia in fase di cantiere che in quella di esercizio, si ritiene quanto mai opportuno che, preliminarmente all’attuazione, si proceda alla redazione di adeguati *protocolli tecnici d’intesa* tra gli

<sup>1</sup> <http://www.catasto.fspuglia.it/>

<sup>2</sup> <http://www.pugliasentieri.sit.puglia.it/>

<sup>3</sup> <http://www.geositipuglia.eu/>

<sup>4</sup> <http://biomapping.it/progetto/>

<sup>5</sup> [http://www.sit.puglia.it/auth/portal/portale\\_rete\\_ecologica/ricognizione%20manufatti](http://www.sit.puglia.it/auth/portal/portale_rete_ecologica/ricognizione%20manufatti)

Enti gestori delle aree protette e/o siti Rete Natura 2000 coinvolti ed il Proponente;

3. analogamente a quanto già fatto dall’Autorità Procedente, in sede di R.A., in relazione al *valore ecologico* del territorio pugliese desunto dal Progetto Carta della Natura<sup>76</sup>, di cui all’art.3, comma 3, della Legge Quadro per le Aree Naturali Protette (Legge 394/91) e promosso e coordinato dal Dipartimento Difesa Natura di ISPRA (già APAT), occorre, al fine di eventualmente orientare al meglio le scelte dei Piani, rivedere le proposte d’intervento alla luce del suddetto Progetto “Carta della Natura” anche e soprattutto in relazione all’indice di **“Pressione Antropica”**, intesa come l’impatto a cui è sottoposto il territorio da parte delle attività umane (nuclei urbani e rete viaria *in primis*);
4. il richiamato indice di **“Pressione Antropica”** dovrà essere in ogni caso considerato anche nel monitoraggio;
5. nelle fasi di realizzazione dei singoli interventi, dovranno inoltre essere prese in considerazione le seguenti indicazioni progettuali, così come proposte in sede di studio di incidenza nel R.A. (cfr: pag. 313):
  - *salvaguardare e potenziare le connessioni naturali, con particolare attenzione ai valori fisicoambientali;*
  - *potenziare le connessioni ecologiche, attraverso corridoi e varchi biopermeabili;*
  - *introduzione di barriere permanenti per anfibi o altri animali di piccola taglia lungo i margini delle sedi stradali di adeguamento. Queste barriere oltre a ridurre drasticamente la mortalità potenziale della fauna, permettono di convogliare i capi in movimento verso gli adeguati attraversamenti;*
  - *migliorare la visibilità e la riconoscibilità dei beni ambientali e naturalistici;*
  - *realizzare zone di sosta attrezzate con spazi verdi per l’accesso alle emergenze ambientali;*
  - *potenziare il collegamento con la rete dei percorsi ciclopedonali;*
  - *mettere a dimora formazione erbacee ed arbustive per la connessione ai sistemi ambientali;*
  - *impiego di tecniche di ingegneria naturalistica;*
  - *impiego di essenze vegetali autoctone;*
  - *progettare interventi sempre coerenti con i Piani di gestione dei siti Natura 2000;*
  - *applicare i criteri di sostenibilità ambientale per la progettazione delle opere;*
  - *adottare sistemi di dragaggio dei fondali marini che prevenzano e/o minimizzino la sospensione del sedimento nella colonna d’acqua.*

## Conclusioni

### Ritenuto di dover dare seguito a quanto sopra riportato, si rileva quindi che:

- la procedura di VAS relativa al precedente PA aveva messo in luce alcuni aspetti, non tutti richiamati nella presente procedura,
- l’analisi del contesto ambientale non ha evidenziato efficacemente le criticità relative alla tematica dei trasporti, nonché gli esiti del precedente monitoraggio VAS di cui alla precedente pianificazione;
- l’analisi di coerenza esterna fra i piani in oggetto e la pianificazione vigente non ha tenuto conto dell’eventuale rapporto con alcuni piani inerenti i temi ambientali e già considerati nella precedente procedura di VAS;
- l’attuazione dei piani, che comprende anche la realizzazione di interventi, alcuni dei quali possono anche ricadere nel campo di applicazione della VIA, potrebbe determinare impatti su alcune componenti ambientali;
- non sono state esposte le ragioni che hanno portato alla scelta degli interventi proposti fra le alternative possibili tenendo conto anche dell’ipotesi “0” ovvero l’evoluzione dell’ambiente senza l’attuazione dei piani nonché degli esiti del monitoraggio VAS della precedente pianificazione;
- sono proposte alcune misure di mitigazione, i cd. “criteri di sostenibilità”, che tuttavia non sono recepiti all’interno dei piani in oggetto;
- il piano di monitoraggio proposto non è completo e non tiene conto degli esiti di quello della pianificazione precedente.

### Considerato tuttavia che

- risulta che sia stato avviato il monitoraggio VAS di cui alla precedente pianificazione, i cui esiti sono utili per

<sup>6</sup> <http://www.isprambiente.gov.it/it/servizi-per-lambiente/sistema-carta-della-natura>

- la definizione dell'analisi di contesto e delle nuove scelte di piano;
- il processo di pianificazione ha tenuto conto dei contributi pervenuti, in alcuni casi modificando gli elaborati di Piano, e ha motivato le scelte strategiche, finalizzandole al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità e per garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente;
  - il procedimento di VAS ha proposto utili indicazioni ambientali per la mitigazione degli impatti derivanti dalla messa in atto degli interventi previsti.

**Pertanto, SI REPUTA che le proposte di Piano in oggetto potranno effettivamente contribuire a garantire il più elevato livello possibile di protezione dell'ambiente e di promozione dello sviluppo sostenibile, a condizione che l'Autorità procedente consideri puntualmente le osservazioni sopra evidenziate, dandone evidenza nella Dichiarazione di Sintesi, ex art. 13 della L.R. 44/2012 e ss.mm.ii. e garantendo in ogni caso il rispetto delle disposizioni contenute nella Valutazione d'incidenza prima riportata. In particolare l'Autorità procedente dovrà:**

- A. evidenziare le ragioni della scelta degli interventi proposti alla luce delle alternative individuate, tenendo conto degli esiti del monitoraggio del precedente PA e delle criticità ambientali emerse nell'ambito della presente procedura, comprendendo le considerazioni di cui alla suddetta Dichiarazione di Sintesi;**
- B. definire le priorità di intervento tenendo conto anche degli obiettivi di sostenibilità individuati, degli esiti del monitoraggio del precedente PA e delle criticità ambientali emerse nell'ambito della presente procedura di VAS, comprendendo le considerazioni di cui alla suddetta Dichiarazione di Sintesi;**
- C. definire le modalità con cui i "criteri di sostenibilità" elencati a pagg. 293 e ss. del Rapporto Ambientale debbano essere applicati, in particolare, a seconda degli impatti rilevati e delle tipologie d'intervento, quali di questi e in quale momento debbano essere messi in atto;**
- D. integrare il piano di monitoraggio proposto, indicando quanto richiesto dalla norma e gli esiti del monitoraggio del precedente PA.**

Tutto quanto innanzi detto costituisce il **parere motivato** relativo alla sola Valutazione ambientale strategica e comprende la **Valutazione d'incidenza della Proposta di Aggiornamento del PRT e del Piano triennale dei Servizi Richiamate integralmente le osservazioni e prescrizioni sopra riportate, SI RAMMENTA quanto segue:**

- Ai sensi del comma 14 dell'art. 3 della L.R. 44/2012 e s.m.i., *"la VAS costituisce per i piani e programmi"* a cui si applicano le disposizioni della suddetta legge *"parte integrante del procedimento di adozione ed approvazione"*, e che, ai sensi del comma 1 dell'art. 10 della legge regionale, *"il Rapporto Ambientale (...) costituisce parte integrante del piano o del programma e ne accompagna l'intero processo di elaborazione ed approvazione"*, pertanto rimane nella responsabilità dell'Autorità procedente la coerenza del Rapporto Ambientale con gli altri elaborati dell'Accordo di programma.
- Secondo quanto previsto dal comma 4 dell'art. 12 della legge regionale, *"L'autorità procedente e il proponente, in collaborazione con l'autorità competente, provvedono, prima della presentazione del piano o programma per l'approvazione e tenendo conto delle risultanze del parere motivato, alle opportune revisioni del piano o programma"* pertanto rimane nella responsabilità dell'Autorità procedente l'aggiornamento del Rapporto Ambientale e degli elaborati dell'Accordo di programma, alla luce del parere motivato.
- Secondo quanto previsto comma 2 dell'art. 13 della legge regionale, *"L'autorità procedente approva il piano o programma completo del rapporto ambientale, della dichiarazione di sintesi e delle misure previste in merito al monitoraggio o, qualora non sia preposta all'approvazione del piano o programma, li trasmette, unitamente alla documentazione acquisita durante la consultazione e al parere motivato, all'organo competente all'approvazione"*. L'organo competente all'approvazione dovrà, nei modi previsti dall'art. 14 della legge regionale, rendere pubblici:
  - il parere motivato oggetto del presente provvedimento;
  - la dichiarazione di sintesi in cui sia illustrato in che modo le considerazioni ambientali, ivi comprese quelle oggetto del presente parere motivato, sono state integrate nel piano e come si è tenuto conto del rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni, nonché le ragioni per le quali è stato scelto il piano adottato, alla luce delle alternative possibili che erano state individuate;
  - le misure adottate in merito al monitoraggio di cui all'articolo 15 della legge regionale.

- il parere di Valutazione d'incidenza è vincolante secondo quanto indicato dal DPR 357/97 e ss.mm.ii..

**Tale parere non esclude né esonera l'Autorità procedente e/o i proponenti dall'acquisizione di ogni altro parere e/o autorizzazione per norma previsti, incluse le procedure di Valutazione di Impatto Ambientale e di Valutazione d'Incidenza dei progetti, laddove previste ai sensi della L.R. 11/01 e s.m.i., del D.P.R. 120/2003 e D. Lgs 152/06 e s.m.i.; è altresì condizionato alla legittimità delle procedure amministrative messe in atto dalla Autorità procedente.**

#### **Verifica ai sensi del D.Lgs. n. 196/2003**

##### **Garanzia della riservatezza**

*La pubblicazione dell'atto all'albo, salve le garanzie previste dalla L. 241/90 e s.m.i. in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela della riservatezza dei cittadini, tenuto conto di quanto disposto dal D.Lgs. 196/2003 in materia di protezione dei dati personali, nonché dal vigente Regolamento Regionale n. 5/2006 per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari.*

*Ai fini della pubblicazione legale, l'atto destinato alla pubblicazione è redatto in modo da evitare la diffusione di dati personali identificativi non necessari, ovvero il riferimento a dati sensibili. Qualora tali dati fossero indispensabili per l'adozione dell'atto, essi sono trasferiti in documenti separati esplicitamente richiamati.*

**Non ricorrono gli obblighi di cui agli artt. 26 e 27 del D.Lgs 14 marzo 2013 n. 33**

#### **"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*

#### **DETERMINA**

- **di dichiarare quanto espresso in narrativa parte integrante del presente provvedimento;**
- **esprimere, ai sensi del art. 12 della L.R. 44/2012 e s.m.i., il parere motivato di Valutazione Ambientale Strategica comprensivo di Valutazione d'Incidenza dell' "Aggiornamento del Piano Regionale dei Trasporti e redazione del Piano triennale dei Servizi" - Autorità procedente: Sezione Pianificazione e programmazione delle infrastrutture per la Mobilità, con tutte le osservazioni e prescrizioni ivi richiamate;**
- **di dover precisare che il presente provvedimento:**
  - o **si riferisce esclusivamente alla VAS e alla Valutazione d'Incidenza dei Piani in oggetto, così come trasmessi con nota prot. n. AOO\_148/3032 del 30/11/2015, acquisita al prot. n. AOO\_089/16705 del 10/12/2015;**
  - o **non esonera l'autorità procedente e/o il proponente dall'acquisizione di autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi, comunque denominati, in materia ambientale, con particolare riferimento alla Valutazione d'incidenza, alle procedure di VIA e verifica di assoggettabilità a VIA dei progetti ai sensi della normativa nazionale e regionale vigente, qualora ne ricorrano le condizioni per l'applicazione;**
- **di notificare il presente provvedimento all'Autorità procedente - Sezione Pianificazione e programmazione delle infrastrutture per la Mobilità, a cura del Servizio VAS;**
- **di trasmettere il presente provvedimento:**
  - alla Segreteria della Giunta Regionale, in copia conforme all'originale;
  - all'Ufficio del Bollettino Ufficiale della Regione Puglia, per la sua pubblicazione integrale sul BURP;
  - al Servizio Regionale competente alla pubblicazione all'Albo Telematico Unico Regionale delle Determinazioni Dirigenziali, nell'apposita sezione del portale istituzionale [www.regione.puglia.it](http://www.regione.puglia.it);
- **di pubblicare, il presente provvedimento, redatto in unico originale e costituito da n. \_\_facciate:**
  - sul Portale Ambientale dell'Assessorato alla Qualità dell'Ambiente, <http://ecologia.regione.puglia.it>;
  - sulla piattaforma informatizzata, accessibile tramite portale ambientale regionale (all'indirizzo <http://ambiente.regione.puglia.it>, sezione "VAS-Servizi online"), in attuazione degli obblighi di pubblicità stabilità

dall'art. 7.4 del Regolamento regionale n.18/2014.

Avverso la presente determinazione l'interessato, ai sensi dell'art. 3 comma 4 della l. 241/1990 e ss.mm.ii., può proporre nei termini di legge dalla notifica dell'atto ricorso giurisdizionale amministrativo o, in alternativa, ricorso straordinario (ex D.P.R. 1199/1971).

il Dirigente a.i. della Sezione Ecologia  
Ing. G. Tedeschi