



Piano Regionale dei Trasporti

Piano Attuativo

2021 – 2030

Dichiarazione di sintesi

Dicembre 2023

Gruppo di Lavoro

Assessore ai Trasporti e Mobilità Sostenibile

Dott.ssa Anna Maurodinoia

Direttore del Dipartimento Mobilità

Avv. Vito Antonio Antonacci

Sezione Infrastrutture per la Mobilità

Dirigente: Ing. Irene di Tria

Funzionario: Arch. Filomena Delle Foglie

ATI TPS Pro s.r.l. (mandataria) e T.P.S. S.r.l. (mandante)

Project Manager e Coordinatore tecnico scientifico

Ing. Stefano Ciurnelli

Ing. Nicola Murino

Ing. Guido Francesco Marino

Ing. Leonardo Di Pumpo

Ing. Erica Pallaracci

Ing. Carlo Di Muzio

Ing. Irene Bugamelli (Consulente Responsabile della VAS)

Arch. Camilla Alessi

Ing. Gildo Tomassetti

Dott.ssa Francesca Rametta

Ing. Giacomo Nonino

Geol. Valeriano Franchi

Dott. Fabio Montigiani

Dott. Lorenzo Diani

Ing. Francesco Pognanini

Geol. Marco Sacchi

Indice

1	INTRODUZIONE	4
2	SINTESI DEL PROCESSO E DELLE FASI DI PROGRAMMAZIONE E DI VALUTAZIONE	4
2.1	Il processo di VAS	5
3	INTEGRAZIONE DELLE CONSIDERAZIONI AMBIENTALI NEL PIANO ATTUATIVO 2021-2030	40
4	MOTIVAZIONE DELLE SCELTE DEL PIANO ATTUATIVO IN RELAZIONE ALLE ALTERNATIVE POSSIBILI	41
5	INDICAZIONI IN MERITO AL MONITORAGGIO	42

1 INTRODUZIONE

Il presente documento costituisce la dichiarazione di sintesi del processo di valutazione ambientale strategica del Piano attuativo 2021-2030 del PRT della Regione Puglia

Il D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. all' art. 17 b) descrive la Dichiarazione di Sintesi come un documento "in cui si illustra in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano o programma 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 o il programma adottato, alla luce delle alternative possibili che erano state individuate".

Ai fini di garantire l'integrazione delle considerazioni ambientali nel Piano, è stato avviato un processo integrato di Programmazione e Valutazione Ambientale Strategica che, fin dalle fasi iniziali, ha permesso di elaborare in modo sinergico il Piano ed il Rapporto ambientale: tale processo di programmazione congiunta, accompagnato dalla fase di consultazione del piano, ha permesso a tutti gli stakeholders di esprimere il proprio parere anche alla luce delle valutazioni ambientali proposte.

La presente dichiarazione illustra in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel Piano e come si è tenuto conto delle informazioni e delle valutazioni contenute nel Rapporto ambientale, dei pareri espressi e dei risultati delle consultazioni effettuate, per garantire il principio dello sviluppo sostenibile.

2 Sintesi del processo e delle fasi di programmazione e di valutazione

La Valutazione Ambientale Strategica del Piano attuativo è stata avviata contestualmente con la fase di programmazione, iniziando a interagire con le scelte di Piano fin dai documenti preliminari e propedeutici alla definizione dei contenuti del Piano Attuativo.

Il processo di formazione/approvazione del Piano si è articolato nelle seguenti fasi coordinate con la procedura di VAS:

- Con Deliberazione della Giunta regionale n. 551 del 06 aprile 2021 sono state approvate le Linee di Indirizzo del Piano Attuativo 2021-2030.
- Con Deliberazione n. 1731 del 28 ottobre 2021 sono state approvate sei Strategie Generali di Intervento del PA 2021 – 2030, individuate e definite in coerenza con gli atti della programmazione nazionale ed europea in materia di infrastrutture e in particolare con i contenuti del nuovo ciclo di programmazione europea 2021 – 2027. Ciascuna Strategia, è costituita da un Indirizzo strategico, così come approvato con DGR n. 551 del 06.04 2021, e dai relativi Indirizzi operativi.
- Con DD n. 149 del 28.10.2021 sono stati approvati i seguenti elaborati:
 - Rapporto Preliminare di Orientamento comprensivo del "Questionario per la consultazione preliminare" e dell'Elenco dei Soggetti competenti in materia ambientale e degli enti territoriali da consultare
 - Documento Preliminare di Piano e Allegato "BANCA DATI DA FONTE"
- Con Deliberazione della Giunta regionale n. 754 del 23.05.2022 è stata adottata la proposta di Piano Attuativo 2021-2030 del PRT costituita dai seguenti elaborati
 - Allegato A - Relazione generale;

- Allegato B - - Tavola 1 - I tre livelli del Piano; - Tavola 2 - Trasporto Collettivo e Intermodalità Merci;- Tavola 3 - Trasporto su strada;- Tavola 4 - Sistema di Trasporto marittimo e aereo;- Tavola 5 - Mobilità ciclistica;
 - Allegato C - Database interventi;
 - Allegato D - Banca Dati da Fonte;
 - Allegato E - Rapporto Ambientale, comprensivo di Valutazione di incidenza ambientale e Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale
- Con avviso sul BURP n. 64 del 09.06.2023 è stata avviata la procedura di consultazione ai sensi dell'art. 11 della L.R. n. 44/2012. Il termine utile per la presentazione delle osservazioni da parte di chiunque ne avesse interesse era fissato, a norma dell'art. 14 comma 3 del D.Lgs. 152/2022, modificato dal DL n.152 del 6/11/2021, convertito in Legge n.233 del 29/12/2021, in **45 giorni** dalla data di pubblicazione sul BURP.

2.1 Il processo di VAS

La normativa prevede che la valutazione ambientale sia effettuata in ragione dello stato delle informazioni disponibili, tenuto conto del livello delle conoscenze e dei metodi di valutazione attuali, dei contenuti e del livello di dettaglio del piano o del programma. Per rendere più efficace il processo nella direzione sopra citata, è necessaria la consultazione preliminare con le autorità con competenze ambientali e, in genere, con tutti i portatori di interessi, al momento della decisione circa la portata delle informazioni da includere nel Rapporto ambientale e sul loro livello di dettaglio. In concomitanza con l'iter di redazione del Piano si è svolto anche il processo di VAS per assicurare, sin dall'inizio la più ampia informazione e partecipazione dei Soggetti portatori di competenze ambientali e del pubblico: il processo di VAS ha dunque seguito in modo parallelo e contestuale l'iter di formazione del piano agendo, pertanto, come un vero e proprio strumento di supporto e controllo sulla sostenibilità delle scelte operate. In particolare, durante la fase preliminare è stato valutato quali fossero le fonti di informazioni e i dati per la realizzazione del Rapporto ambientale. Si è inoltre proceduto alla definizione dei Soggetti con competenze ambientali da coinvolgere per le loro specifiche competenze e del pubblico che può subire gli effetti delle procedure decisionali o che ha un interesse in tali procedure.

Fase della consultazione preliminare di cui all'art. 13 comma 1 del d.lgs.152/2006 e ss.mm.ii.

L'avvio della procedura di VAS è avvenuto con la predisposizione da parte dell'Autorità proponente e procedente (Regione Puglia) del Rapporto Preliminare, che descrive i possibili impatti ambientali significativi connessi all'attuazione del Piano e con la sua condivisione con l'Autorità competente (Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana Sezione Autorizzazioni Ambientali Servizio VIA / VINCA e la Regione Puglia), e gli altri soggetti competenti in materia ambientale.

Con DD n. 149 del 28.10.2021 *"L.R. 44/2012 e ss.mm.ii. Avvio del Procedimento di Valutazione Ambientale Strategica e adozione del Documento preliminare del Piano Attuativo 2021 – 2027 del Piano Regionale dei Trasporti e del Rapporto preliminare di Orientamento"*, la Sezione Infrastrutture per la Mobilità ha dato avvio alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica, comprensiva di Valutazione di Incidenza, del Piano Attuativo 2021-2030 del Piano Regionale dei Trasporti. Con la stessa determina vengono approvati:

- Rapporto Preliminare di Orientamento comprensivo del “Questionario per la consultazione preliminare” e dell’Elenco dei Soggetti competenti in materia ambientale e degli enti territoriali da consultare;
- Documento Preliminare di Piano e Allegato “BANCA DATI DA FONTE”

Contestualmente, con pec del 29.10.2021 (nota prot. n. 2790 del 29.10.2021) è stata avviata la consultazione preliminare dei SCMA (ai sensi dell’art. 9 co. 3 della L.R. n. 44/2012 e ss.mm.ii.).

Il termine per l’invio di eventuali contributi era fissato in **30 giorni** dalla trasmissione della suddetta nota.

Al termine della fase di consultazione preliminare, i contributi pervenuti e le modalità di recepimento sono stati integrati nel Rapporto Ambientale.

Consultazione VAS sul Piano Adottato

Con Delibera n. 754 del 23.05.2022 *“Aggiornamento del Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti (L.R. n. 18/2002 art. 7 - L.R. n. 16/2008 art. 2) - Proposta di Piano, comprensiva di Rapporto ambientale, Sintesi non tecnica e Valutazione d’Incidenza e assolvimento della condizione abilitante 3.1 “Pianificazione completa dei trasporti a livello appropriato” di cui al Regolamento 1060/2021 CE”* la Giunta Regionale, ha adottato la proposta di Piano Attuativo 2021-2030 del PRT composta dai seguenti allegati:

- Allegato A - Relazione generale;
- Allegato B - n. 5 elaborati grafici;
- Allegato C - Database interventi;
- Allegato D - Banca Dati da Fonte;
- Allegato E - Rapporto Ambientale, comprensivo di Valutazione di incidenza ambientale e Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale.

Con nota prot. AOO_148/PROT/09/06/2022/0001732, l’Autorità Procedente (Sezione Infrastrutture per la Mobilità) ha presentato istanza di avvio della consultazione pubblica, ai sensi dell’art. 11 della L.R. 44/2012 nell’ambito della procedura di VAS, pubblicando l’avviso sul Bollettino ufficiale della Regione Puglia n. 64 del 09.06.2022 e rendendo disponibile la documentazione per la consultazione in formato digitale all’indirizzo web della Regione Puglia fornito.

La Sezione Autorizzazioni Ambientali, in qualità di Autorità competente, con nota prot. n. 9052 del 22.07.2022, notificata mezzo PEC all’autorità procedente, agli SCMA e agli Enti territoriali interessati, ha dato avvio alla procedura di VAS, pubblicando la documentazione sul Portale ambientale regionale e comunicando i tempi e le modalità di trasmissione dei contributi.

Durante il periodo di consultazione pubblica, cittadini, Enti, associazioni e stakeholders hanno potuto prendere visione degli elaborati del Piano, del Rapporto Ambientale e della Sintesi non tecnica e contribuire attivamente, tramite la formulazione di osservazioni in forma scritta, al miglioramento del Piano stesso.

Con nota AOO_148/PROT/05/06/2023/0001768 la Sezione Infrastrutture per la Mobilità, in qualità di Autorità procedente, ha trasmesso all’Autorità competente un resoconto (riportato integralmente di seguito) delle osservazioni pervenute in fase di consultazione pubblica con le

relative controdeduzioni, precisando che le modifiche verranno apportate agli elaborati di Piano e al Rapporto Ambientale a valle del parere motivato, allegando, altresì, i contributi pervenuti.

Di seguito si riporta l'elenco dei contributi pervenuti:

- OSSERVAZIONE 01: CONFSAL Confederazione Generale Sindacati Autonomi Lavoratori
- OSSERVAZIONE 02: AdB Distrettuale dell'Appennino Meridionale
- OSSERVAZIONE 03: Provincia BAT - Settore II Servizio Gestione provvisoria Parco naturale Regionale "Fiume Ofanto"
- OSSERVAZIONE 04: ASSET OSSERVAZIONE 05: Comune di Bari
- OSSERVAZIONE 06: Comune di Gravina e Comune di Altamura
- OSSERVAZIONE 07: Onorevole Angela Masi
- OSSERVAZIONE 08: Consigliere Regionale Ventola Francesco - Fratelli d'Italia
- OSSERVAZIONE 09: Comune di Poggiorsini - Comune capofila Area Interna Alta Murgia
- OSSERVAZIONE 10: Comune di Canosa
- OSSERVAZIONE 11: ARPA
- OSSERVAZIONE 12: SEZIONE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA'
- OSSERVAZIONE 13: Consigliere Regionale Vito De Palma

Si riporta di seguito il resoconto delle osservazioni pervenute in fase di consultazione pubblica con le relative controdeduzioni.

LEGENDA CONTRODEDUZIONI

accoglibile: osservazione che può essere inserita nel PA PRT 2021-2030

parzialmente accoglibile: osservazione che può essere parzialmente inserita nel PA PRT 2021-2030

non accoglibile: osservazione che non può essere inserita nel PA PRT 2021-2030

non pertinente: osservazione che tratta temi non di competenza del P.A.

ininfluente: osservazione che tratta temi già previsti nel P.A. 2021-2030 adottato con DGR n. 754/2022

e coerenti con la stessa

OSSERVAZIONE 01

Referente: CONFSAL Confederazione Generale Sindacati Autonomi Lavoratori

Estremi nota: prot. n.07/05/SG del 14.06.2022 (AOO_148/PROT/17/06/2022/0001845), nota integrazioni del 25.07.2022 (AOO_148/PROT/28/07/2022/0002336)

Oggetto: Territorio della Provincia di Foggia

SEZIONE A: pp. da 7 a 12 (file pdf "Osservazioni e proposte Confsal Fast" trasmesso con pec del 25.07.2022 acquisito al prot AOO_148/PROT/28/07/2022/0002336)

1. *"Non risulta indicata a pag. 43 la Piattaforma Logistica di Foggia-Incoronata"*

Controdeduzione

Osservazione **accoglibile**, inserendo il riferimento alla piattaforma Logistica di Foggia-Incoronata nella Relazione Generale alla pag. 43, colonna 2.

2. *"Nell'ambito del trasporto aereo l'aeroporto di Foggia mancano i riferimenti quale centro strategico e logistico regionale di Protezione civile e soccorso, traffico di linea e charter.*

Vi è inoltre la necessità di farlo reinserire nel Piano nazionale aeroporti (DPR 201/2015)"

Controdeduzione

I riferimenti all'Aeroporto di Foggia quale *centro strategico e logistico regionale di Protezione civile e soccorso, traffico di linea e charter*, sono presenti nei seguenti paragrafi della Relazione Generale della proposta di Piano adottata con DGR n.754/2022:

- 3.3.2 TRASPORTO AEREO - 3.3.2.1 Offerta di mobilità attuale
- 6.6.3 LA RETE AEROPORTUALE PUGLIESE E I RAPPORTI CON IL SISTEMA TERRITORIALE REGIONALE
- 6.6.5.1 Il nodo di Foggia

Osservazione **ininfluente**.

In merito alla possibilità di inserimento nel Piano nazionale aeroporti (DPR 201/2015), si ricorda che tale strumento di pianificazione non rientra nelle competenze di Regione Puglia. Osservazione **non pertinente**.

3. *"Per il Porto alti fondali di Manfredonia a pag. 61 non vi è nessun riferimento al ruolo in ambito della ZES interregionale "Puglia-Basilicata""*

Controdeduzione

Osservazione **non pertinente** in quanto, tenuto conto delle finalità e dei contenuti del capitolo di cui a *pag. 61* della Relazione Generale della proposta di Piano adottata con DGR n.754/2022, *il riferimento al ruolo in ambito della ZES interregionale "Puglia-Basilicata"* non è attinente.

4. *"A tal riguardo 3.3.4.7 RFI risulta mancante a pag. 79 nell'assetto della rete ferroviaria sulla linea Foggia-Potenza lo scalo di Ascoli Satriano"*

Controdeduzione

Osservazione **accoglibile**, inserendo il riferimento allo scalo di Ascoli Satriano nella mappa che definisce l'assetto di rete della Provincia di Foggia a p. 79 della Relazione Generale di Piano.

5. *"a pag. 129 e 132 il 14.12.2021 vi è stata la definizione l'estensione il completamento della dorsale adriatica con l'inserimento della tratta da Ancona a Foggia nella rete di rango extended Core sia ferroviaria che stradale. [...] Ed è proprio per questo che mappa della rete TEN-T va rivista in base alle priorità di assoluta rilevanza per l'Italia, su cui la Commissione si è espressa favorevolmente a fine 2021 con la necessità di aggiornare la relativa mappa anche sul Piano Attuativo. Di seguito la mappa aggiornata: [...]"*

Controdeduzione

A p. 131 della Relazione Generale della proposta di Piano adottata con DGR n.754/2022 è già inserita la mappa aggiornata. Osservazione **ininfluente**.

6. "Regione Puglia Piano Regionale Trasporti - Piano Attuativo 2021-2030 presentato il 30.05.2022.

A seguito della presentazione del Piano attuativo 2021-2030 del P.R.T. della regione Puglia ai riferimenti di programmazione, della UE e del livello istituzionale nazionale, richiamati in precedenza nel presente documento si sommano, con medesime fonti di riferimento e indirizzi strategici, anche quelle riportate dalle slide di presentazione nel contesto di riferimento e che di seguito si riportano: [...]"

Controdeduzione

La presentazione e le slide cui si fa riferimento non costituiscono allegato della proposta di Piano adottata con DGR n.754/2022, quindi non sono oggetto della fase di consultazione pubblica del procedimento di VAS del PA PRT 2021-2030. Osservazione **non pertinente**.

SEZIONE B: pp. 13 - 14 (file pdf "Osservazioni e proposte Confsal Fast" trasmesso con pec del 25.07.2022 acquisito al prot AOO_148/PROT/28/07/2022/0002336)

1. "MANCATA PREVISIONE dell'ESTENSIONE del SERVIZIO FERROVIARIO TRA STAZIONE FOGGIA CENTRALE E FOGGIA AC/AV e del COLLEGAMENTO FERROVIARIO TRA FOGGIA AV/AC e AEROPORTO GINO LISA (3,5 KM di BINARIO)"

Controdeduzione

In merito alla "mancata previsione dell'estensione del servizio ferroviario tra Stazione Foggia Centrale e Nuova Fermata AV Foggia – Cervaro" si evidenzia che la Relazione Generale della proposta di Piano adottata con DGR n.754/2022 al paragrafo 6.6.5.1 riporta "La realizzazione della nuova stazione AV/AC, inoltre, potrebbe essere sostenuta da un programma di esercizio dei servizi di trasporto pubblico ferroviario in grado di soddisfare la domanda di mobilità generata sia nell'ambito del contesto provinciale che extraregionale. In particolare il PA propone di valutare l'integrazione dei servizi espletati sulla linea Potenza – Melfi – Foggia con quelli presenti sulla linea Foggia - Cagnano Varano (tratta interoperabile) in modo da garantire un collegamento diretto con la rete euro-nazionale e connettere due comprensori turistici, il Gargano ed il Vulture, con forti potenzialità inespresse."

Inoltre, nel lungo periodo, in caso di ulteriore crescita del traffico sulla linea AV/AC, tale da richiedere la possibilità di sorpasso dei treni regionali da parte dei servizi dell'alta velocità, la nuova Fermata di Foggia AV potrà essere trasformata in stazione con binari di precedenza, come previsto dal Progetto Definitivo elaborato da RFI. A tal proposito si riporta quanto illustrato nella Relazione Generale del Progetto Definitivo (par. 1 PREMESSA): "La realizzazione della fermata Foggia AV, dal punto di vista ferroviario costituirà un'estensione del piazzale della stazione di Foggia C.le.

Il progetto in questione risulta già predisposto in modo tale da poter accogliere in futuro la realizzazione di due nuovi binari di precedenza trasformando la fermata AV in una stazione AV a quattro binari. Questo consentirà una maggiore integrazione con i servizi ferroviari regionali

verso le principali destinazioni della provincia di Foggia (San Severo e Lucera) e della Basilicata (Melfi e Potenza).”

In ogni caso si fa presente che la programmazione dei servizi di Trasporto Pubblico Locale non compete al Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti. L’osservazione **non è pertinente**.

In merito alla *”mancata previsione dell’estensione del collegamento ferroviario tra Foggia AV/AC e Aeroporto Gino Lisa”*, vista l’attuale domanda generata dall’Aeroporto, l’estensione del collegamento ferroviario potrà essere valutata qualora la crescita dei volumi di traffico aereo saranno tali da richiedere un collegamento ferroviario dedicato tra aerostazione e Fermata Foggia AV/AC e annessi servizi dedicati. Osservazione **non accoglibile**.

2. *”MANCATA PREVISIONE SOTTOPASSO STRADALE SS673 ORTOGONALE PISTA AEROPORTO GINO LISA DI FOGGIA”*

Controdeduzione

La previsione di cui trattasi, per essere inserita nei futuri aggiornamenti del PA, dovrà comunque essere preventivamente giustificata da esigenze operative tali da legittimare un ulteriore allungamento della pista. Eventualità questa che potrà essere verificata solo in base al funzionamento dello scalo nei prossimi anni, in modo da costituire la base per una progettazione tecnica economica che ne dimostri la sostenibilità. Osservazione **non accoglibile**.

3. *”MANCATA PREVISIONE ELETTRIFICAZIONE LINEA FERROVIARIA FOGGIA-MANFREDONIA INCLUSA DIRAMAZIONE DA FRATTAROLO A PORTO “ALTI FONDALI””*

Controdeduzione

Al par. 6.6.5.1 della Relazione Generale della proposta di Piano adottata con DGR n.754/2022 si riporta: *”In corrispondenza della direttrice Foggia-Manfredonia, (vista la domanda di trasporto rilevata) il PA ha previsto la predisposizione di uno Studio di Fattibilità a cura di RFI (f321), finalizzato all’individuazione di una soluzione che consenta di utilizzare la linea ferroviaria per il trasporto di merci da/per il porto Alti fondali, di realizzare un efficiente servizio di trasporto collettivo tra Foggia e Manfredonia ed infine di cogliere gli obiettivi di decarbonizzazione del TPL fissati a livello europeo e nazionale”*. Alla luce di quanto illustrato, l’elettrificazione della linea nell’asset ferroviario di RFI è subordinata agli esiti del suddetto studio di fattibilità. Osservazione **parzialmente accoglibile**.

SEZIONE C: pp. da 15 a 18 (file pdf “Osservazioni e proposte Confsal Fast” trasmesso con pec del 25.07.2022 acquisito al prot AOO_148/PROT/28/07/2022/0002336)

1. *”Pag. 404/488 - MIGLIORAMENTO DELL'ACCESSIBILITA' SULL'ULTIMO MIGLIO AI NODI PASSEGGERI CORE/COMPREHENSIVE”*

Nell’ambito di questo punto è da mettere in evidenza proprio rispetto ai benefici degli utenti finali che il risparmio di tempo medio previsto su Foggia è il DOPPIO di quanto previsto nel tempo medio nella suddetta tabella che va pertanto modificata ponendo in risalto che ciò deriva dalle Delibere 13/2017 e 11/2018 rispettivamente del Consiglio comunale e di quello provinciale di Foggia.

Controdeduzione

Si rimanda alle controdeduzioni n.1 (osservazione in parte **non pertinente** e in parte **non accoglibile**) e n.3 (osservazione **parzialmente accoglibile**) della SEZIONE B.

2. *“Richiesta di inclusione degli interventi di sistema della Delibera 13/2017 C.C. di Foggia e in particolare:*
- A. *Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Foggia e della BAT, oltre che quelli della Basilicata e del Molise, all'AEROPORTO DI FOGGIA per modalità di trasporto.*
 - B. *Il finanziamento del collegamento ferroviario dall'aeroporto alla nuova Stazione AV e della elettrificazione della linea Foggia-Manfredonia incluso il raccordo da stazione di Frattarolo al Porto A.F. unitamente alla realizzazione di un sovrappasso ferroviario per la eliminazione del PL tra via Leone XIII e di Via del mare ubicato in ambito urbano a Foggia.*
 - C. *L'estensione degli attuali servizi di trasporto ferroviario (linee Lucera-Foggia e Foggia-Peschici dalla stazione di Piazzale Vittorio Veneto a quella AV e fino all'aeroporto Gino Lisa.”*

Controdeduzione

A. Si rimanda alla controdeduzione n.1 (osservazione in parte **non pertinente** e in parte **non accoglibile**) della SEZIONE B per la modalità ferroviaria. Per la modalità su gomma si evidenzia che i servizi automobilistici urbani di collegamento tra la Stazione di Foggia e l'aeroporto Gino Lisa sono di competenza del Comune di Foggia e che i servizi automobilistici extraurbani di collegamento con l'aerostazione rientrano nelle competenze pianificatorie dei rispettivi ATO e devono rispettare la vigente normativa di settore.

B. e C. Si rimanda alle controdeduzioni n.1 (osservazione in parte **non pertinente** e in parte **non accoglibile**) e n.3 (osservazione **parzialmente accoglibile**) della SEZIONE B.

3. *“Pag. 406/488 - POTENZIAMENTO DEL TPL SULLA RETE FERROVIARIA REGIONALE*

Su questo punto con particolare riferimento ai costi di investimento nella rete regionale, con riferimento anche a quanto evidenziato nel punto precedente, vi è una rilevante ed evidente sperequazione di programmazione e impegni finanziari a livello territoriale.

Per la Capitanata sul montante complessivo di 1.635 mln di € vengono destinati poco più di 61 mln pari al 3,7% che è in antitesi con tutte le analisi e gli indicatori socio-economici.

NECESSITA PERTANTO UN RIEQUILIBRIO IN TALE AMBITO!”

Controdeduzione

Il dato proposto è stato estrapolato da una valutazione economica relativa ad una sola componente del trasporto ferroviario insistente sulla rete regionale. Si osserva infatti che in provincia di Foggia ricadono importanti interventi di rango nazionale quali il lotto Bovino - Orsara della linea AC Bari-Napoli, il raddoppio di Lesina – Termoli (tratto fino al confine regionale), la nuova fermata Foggia – Cervaro AV/AC. A questo si aggiunga l'intervento sulla direttrice Foggia-Manfredonia, il cui costo al momento non è definito.

Si citano inoltre in ambito di trasporto stradale, le seguenti opere commissariate con DPCM del 16/04/2021: 1. SS 16 Adriatica. Parte A: adeguamento tratto tra Foggia e San Severo. Parte B: tangenziale Ovest di Foggia; 2. SS 89 Garganica.

Infine con Delibera CIPESS n. 1/2022 sono state assegnate le risorse finanziarie per la realizzazione dei seguenti interventi bandiera: 1. Strada a scorrimento veloce del Gargano; 2. SR1 Poggio Imperiale Candela.

L'osservazione **non è pertinente**.

4. "A pag. 406/488 - POTENZIAMENTO DELLA RETE REGIONALE DEI NODI INTERMODALI STRADA/ROTAIA

[...] La richiesta su questo punto è l'inserimento di tale previsione quindi di un "Parcheggio sicuro" per mezzi pesanti nei pressi di località come la Zona industriale ASI di Foggia-Incoronata dove esiste, oltre ad una serie di infrastrutture stradali, ferroviarie e di interscambio come la piattaforma logistica già presenti, anche un Casello autostradale automatizzato e molto vicino e, addirittura, anche uno spazio solo da adeguare come infrastruttura puntuale a questa necessaria integrazione per spostare merci dalla strada al ferrovia e viceversa."

Controdeduzione

Il PA 2021-2030 non è lo strumento cui compete la pianificazione di elementi così puntuali quali aree di parcheggio. In merito al trasporto merci la relazione generale di piano al paragrafo 6.6.6 **L'INTERMODALITÀ DELLE MERCI SULLA RETE DI PRIMO LIVELLO** illustra quanto di seguito riportato:

"Sul versante del trasporto merci il PA 2021 – 2030, [...], intende assicurare il raccordo tra la rete di interesse nazionale e i principali nodi intermodali, ossia allo scalo di Foggia Incoronata (f207), Bari Lamasinata (f27, f333), Taranto (f84 e f85), Brindisi Intermodale (f92 a-b) e Lecce Surbo (f332), realizzando i prerequisiti infrastrutturali per un ulteriore impulso allo sviluppo del traffico merci su ferrovia e dell'intermodalità strada-ferrovia.

Per il dettaglio di tali interventi previsti sui principali nodi logistici regionali, inquadrati come prioritari" all'interno della Proposta di Piano, si rimanda al PRML che ne fornisce le informazioni più aggiornate disponibili (Allegato A DGR n. 269 del 28/02/2022).

Il PA 2021-2030 assume e valorizza gli interventi compresi nel PRML e previsti da Rete Ferroviaria Italiana, dalle Autorità di Sistema Portuale e dalle imprese logistiche in corrispondenza di tali nodi, e fornisce una stima degli effetti che la realizzazione di tali interventi potrebbero apportare al sistema della mobilità delle merci regionale.

Per la consultazione degli elenchi degli interventi citati e previsti dal PA 2021-2030 si rimanda all'Allegato "Database degli interventi".

Si evidenzia in ogni caso che nella Relazione Tecnica Illustrativa del "PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA DI UNA PIATTAFORMA LOGISTICA INTEGRATA NELL'AREA DI SVILUPPO INDUSTRIALE INCORONATA DI FOGGIA" (trasmesso dal Consorzio ASI Foggia alla Sezione TPL e intermodalità con nota prot. n. 3752/2022 del 28-07-2022), si riporta:

"Il potenziamento e l'ammmodernamento della Piattaforma Logistica sita nell'Agglomerato Incoronata nella zona ASI di Foggia rappresenta un'importante opportunità di sviluppo e competitività del territorio locale e regionale, in linea con la programmazione nazionale e comunitaria.

Inserita tra le opere infrastrutturali previste nel Patto per la Puglia del 2016, la Piattaforma è stata finanziata dal fondo Coesione e Sviluppo FSC 2014-2020, per un importo complessivo pari a 40 milioni di euro. [...]

Il presente Studio di Fattibilità, a valle dell'iter tecnico-amministrativo descritto, è stato redatto al fine di poter appaltare la progettazione e la successiva realizzazione delle opere utili alla implementazione della nuova piattaforma logistica, [...]"

Il suddetto PFTE prevede un'area destinata a "Parcheggi" pari a 23.063 mq: *"Le zone riservate ai parcheggi possono essere suddivise in aree destinate alla sosta dei veicoli commerciali e dei veicoli privati, solitamente autovetture.*

In un terminal ferro-gomma la superficie del parcheggio per mezzi commerciali è correlata al numero di unità di carico che vengono trasbordate dai carri e, per questo, dipende dalla composizione dei treni. Il calcolo che segue è stato effettuato nelle tre ipotesi di composizione dei treni di 25, 30 e 35 carri. Il parcheggio riservato ai veicoli commerciali per il terminal di Foggia Incoronata è stato quindi dimensionato per accogliere il numero di mezzi pesanti necessari a movimentare il 30% del massimo numero di unità di carico movimentabile dal terminal ferroviario. [...]"

L'osservazione **non è pertinente**.

5. "A pag. 408/488 7.2.5 APPROFONDIMENTO SULL'ASSOLVIMENTO DEL CRITERIO DI ADEMPIMENTO N. 8 (SICUREZZA STRADALE)

[...] *Le richieste al riguardo sono due prevedendo nel Piano attuativo:*

- a) *una rivisitazione della qualità e della tipologia, proprio per i motivi ben analizzati, per la SS. 673 tangenziale ovest di Foggia e il tratto della SS. 16 Foggia-San Severo con l'innalzamento degli standard di sicurezza da richiedere ad ANAS portando entrambe le infrastrutture suddette alla tipologia B con altri eventuali necessari interventi;"*

Controdeduzione

Gli interventi relativi alla SS 673 riportati nel PA 2021-2030, rivengono dal precedente PA 2015-2019 e sono i seguenti:

- **id S15:** Interventi ricorrenti di manutenzione ai fini del recupero funzionale della Tangenziale Ovest di Foggia - S.S n. 673 (ex S.S. n.16) - Lotto 1 dal km 16+540 al km 23+650
- **id S14:** Interventi ricorrenti di manutenzione ai fini del recupero funzionale della Tangenziale Ovest di Foggia - S.S n.673 (ex S.S. n. 16) - Lotto 2 - S.S n.673 dal casello autostradale al km 23+650
- **id S16:** SS16 Tangenziale Ovest di Foggia - Progetto per il Recupero funzionale - 3° Lotto dal km. 683+700 all'innesto con la SS16 in direzione Bari

L'intervento sulla SS 16 tra Foggia e San Severo (id S4), contenuto nel Contratto di Programma di Anas, prevede il mantenimento della sezione C al fine di non entrare in competizione con il parallelo ramo autostradale e include l'eliminazione di tutte le intersezioni a raso per aumentare il livello di sicurezza.

I suddetti interventi sono tutti commissariati, i relativi progetti definitivi risultano approvati e sono state rilasciate per ciascuno le intese Regione - Anas che disciplinano l'esecuzione delle opere. Osservazione **non accoglibile**.

- b) *"richiedere ad ANAS la realizzazione di un sottopasso stradale, nel tratto del lotto relativo della tangenziale ovest di Foggia all'altezza della ortogonale della pista dell'aeroporto di Foggia (come per esempio realizzato a Forlì) raggiungendo il duplice obiettivo di migliorare sia la sicurezza di esercizio di entrambe le modalità (terrestre e aerea) e di utilizzare INTERAMENTE l'attuale pista dell'aeroporto foggiano."*

Controdeduzione

Si rimanda alla controdeduzione n. 2 della SEZIONE B. Osservazione **non accoglibile**.

SEZIONE D: pp. da 18 a 23 (file pdf "Osservazioni e proposte Confisal Fast" trasmesso con pec del 25.07.2022 acquisito al prot AOO_148/PROT/28/07/2022/0002336)

"A pag. 409/488 - 7.3 Approfondimento sull'assolvimento del criterio di adempimento n. 4 (Connettività alla rete centrale TEN-T e ai suoi nodi)

A tal riguardo ribadendo che il nodo urbano di Foggia è l'unico crocevia di 2 Corridoi TEN-T rileviamo e segnaliamo che anche su questo rileviamo necessarie osservazioni (in nero) e (in rosso) le indispensabili richieste di variazioni ed implementazioni delle previsioni del piano Attuativo, con aggiornamento delle Tavole allegate."

1. *"Manca il riferimento all'Aeroporto Gino Lisa di Foggia e al collegamento ferroviario dall'aeroporto alla Stazione AV."*

*Si rimanda alla controdeduzione n. 1 della SEZIONE B. Osservazione **non accoglibile**.*

2. *"Manca la previsione della estensione degli attuali servizi di trasporto ferroviario (linee Lucera-Foggia e Foggia-Peschici dalla stazione di Piazzale Vittorio Veneto a quella AV e fino all'aeroporto Gino Lisa)"*

*Si rimanda alla controdeduzione n. 1 della SEZIONE B. Osservazione **non accoglibile**.*

3. *"Manca il riferimento all'elettrificazione della linea Foggia-Manfredonia incluso il raccordo da stazione di Frattarolo al Porto A.F e la realizzazione di un sovrappasso ferroviario per la eliminazione del PL tra via Leone XIII e di Via del mare ubicato in ambito urbano a Foggia."*

*Si rimanda alla controdeduzione n.3 della SEZIONE B. Osservazione **parzialmente accoglibile**.*

4. *Manca il riferimento all'attuazione del collegamento via mare da Manfredonia a Tremiti.*

Controdeduzione

In attuazione della L.R. 16/2008 recante "Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di piano regionale dei trasporti", art. 25 "Azioni del piano in materia di trasporto marittimo per la mobilità delle persone", comma 1, lett. c), durante la stagione estiva 2022 è stato attivato il servizio di trasporto pubblico sperimentale (D.G.R. n. 551 del 20/04/2022) "Metrò del Mare", collegamento marittimo tra porto di Manfredonia e Isole Tremiti, gestito dalla Provincia di Foggia e finanziato dalla Regione Puglia. Lo stesso servizio, sempre a *carattere sperimentale*, è stato confermato per la stagione estiva 2023 (DGR n. 226 del 28/02/2023). Trattandosi di servizio di trasporto pubblico, la sua pianificazione e programmazione futura non è competenza del PA 2021-2030, tuttavia il monitoraggio dello stesso, permetterà di valutare la realizzazione un'adeguata infrastrutturazione a terra finalizzata all'accoglienza dei passeggeri nell'area portuale. Pertanto l'osservazione è **parzialmente accoglibile** inserendo nel paragrafo 6.6.5.1 // *nodo di Foggia* della Relazione Generale di Piano il riferimento al servizio del Metrò Mare e ai possibili esiti del suo monitoraggio.

5. ***Necessita l'introduzione di una scheda di interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Foggia e della BAT, oltre che quelli della Basilicata e del Molise, all'AEROPORTO DI FOGGIA per modalità di trasporto.***

Controdeduzione

*Si rimanda alla controdeduzione n. 1 della SEZIONE B. Osservazione **non accoglibile**.*

6. *Manca il riferimento ad interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Foggia ai PORTI DI MANFREDONIA per modalità di trasporto*

Controdeduzione

Il Porto di Manfredonia non risulta attualmente avere una spiccata vocazione per il traffico passeggeri, come si evince anche dalla Relazione del DPSS dell'AdSP Mar Adriatico Meridionale adottato con CdG n. 1 del 28.01.2020: *“Senza porsi più in competizione i porti del sistema dovranno perseguire una loro specializzazione ma al contempo una loro integrazione funzionale a monte e a valle delle varie fasi dei diversi servizi dove maggiormente vi è concentrazione di valore aggiunto, consapevoli che il mercato selezionerà in maniera sempre più attenta e puntuale gli scali, partendo da queste evidenze.*

Le azioni del piano dovranno essere logicamente articolate intorno alle seguenti grandi aree tematiche:

- *adeguamento infrastrutturale a tenere il passo al rapido evolversi delle esigenze dei vettori (dragaggio dei fondali, potenziamento delle banchine, riorganizzazione degli spazi retro - banchina, miglioramento accoglienza passeggeri, innalzamento livello di intermodalità;*
- *integrazione, sviluppo ed accessibilità dei servizi di supporto attraverso l'impiego delle nuove tecnologie;*
- *marketing strategico ed operativo per i settori della crocieristica e delle autostrade del mare;*
- *raccordo con la pianificazione energetica ed ambientale*

a determinare le specializzazioni di cui sopra con l'intento di potenziare le attività innervate dalle scelte strategiche e di portare, evidentemente, a rinsaldare le storiche vocazioni dei cinque porti:

- *Bari: funzione passeggeri, passeggeri e merci, commerciale;*
- *Brindisi: funzione industriale, commerciale, passeggeri e merci;*
- *Manfredonia: funzione commerciale, industriale, peschereccia;*
- *Barletta: commerciale, peschereccia, turistica e da diporto;*
- *Monopoli: commerciale, turistica e da diporto, peschereccia”.*

Alla luce di quanto detto e vista l'attivazione del servizio Metrò Mare di cui alla controdeduzione D4, si potrà valutare la realizzazione un'adeguata infrastrutturazione a terra finalizzata all'accoglienza dei passeggeri nell'area portuale, in base agli esiti del monitoraggio del servizio stesso. L'osservazione è **parzialmente accoglibile** inserendo nel paragrafo 6.6.5.1 *Il nodo di Foggia* della Relazione Generale di Piano il riferimento al servizio del Metrò Mare e ai possibili esiti del suo monitoraggio.

7. ***Necessita l'introduzione di una scheda di interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Barletta-Andria-Trani, oltre che quelli della Basilicata e del Molise ai PORTI DI MANFREDONIA per modalità di trasporto.***

Si rimanda alla controdeduzione n. 6 della SEZIONE D. Osservazione **parzialmente accoglibile**.

8. ***Manca il riferimento al Porto Alti Fondali di Manfredonia e della Piattaforma Logistica di Foggia-Incoronata come retroporto.***

Controdeduzione

L'osservazione è **accoglibile** per quanto attiene il Porto Alti Fondali inserendo il simbolo grafico del porto all'interno dell'“*etichetta dell'intermodalità*” riferita alla città di Foggia, sia nella Tavola 1, (ultima colonna a destra “*integrazione della Rete TEN-T*”, riquadro in basso), sia nella Tavola 2 (riquadri nell'ultima colonna a destra). In questo modo si completa la visione del nodo

intermodale di Foggia. Si evidenzia inoltre che nella Tavola 4 è riportata la planimetria del Porto di Manfredonia con l'indicazione degli interventi acquisiti dalla programmazione dell'Autorità di Sistema Portuale Mar Adriatico Meridionale.

Relativamente alla "Piattaforma Logistica di Foggia-Incoronata come retroporto", si rileva che il simbolo grafico della Piattaforma Logistica di Foggia Incoronata è già presente sia nella Tavola 1, (ultima colonna a destra "integrazione della Rete TEN-T", riquadro in basso), sia nella Tavola 2 (riquadri nell'ultima colonna a destra).

Si ricorda infine che la Piattaforma Logistica è un'infrastruttura per sua natura fortemente connessa alle aree portuali e retroportuali. Osservazione **ininfluente**.

9. *Manca il riferimento alla realizzazione di un PARCHEGGIO SICURO per mezzi pesanti in ambito Consorzio Area Industriale di Foggia-Incoronata.*

Si rimanda alla controdeduzione n. 4 della SEZIONE C. Osservazione **non pertinente**.

10. ***Necessita l'introduzione di una scheda di interventi che garantiscono l'accessibilità delle MERCI della Provincia di Foggia, oltre che quelli della Basilicata e del Molise alla PIATTAFORMA LOGISTICA DI FOGGIA-INCORONATA per modalità di trasporto.***

Controdeduzione

Si rimanda alle controdeduzioni n. 4 e n. 5 della SEZIONE C. Osservazione **non accoglibile**.

Si rileva che gli interventi S14-S15-S16 indicati nel PA 2021-2030 relativi alla SS673 sono finalizzati anche al miglioramento dell'accessibilità stradale alla piattaforma logistica, nonché dello svincolo tra la SS673 la SS544.

Inoltre come già detto, in merito al trasporto ferroviario, l'intervento f207 "Realizzazione di fascio, presa e consegna nella stazione di Incoronata ed interconnessione con binari ASI", finanziato a valere su PNRR e FSC 2007/2013 per un importo pari a 11,8 M€ e avente il Consorzio ASI Foggia come soggetto attuatore, assicura il raccordo tra la rete di interesse nazionale e lo scalo di Foggia Incoronata.

Infine si segnala che nel Documento "Collegamenti ferroviari con i porti e ultimo miglio in Puglia - Quadro degli interventi - edizione Gennaio 2023" trasmesso da RFI, agli atti della Sezione Infrastrutture per la Mobilità, è indicato l'intervento "Stazione di Incoronata" che include:

- Nuovo fascio di n.3 binari di p/c a modulo 750m e asta di manovra lato Foggia, allacciati al binario III di Incoronata lato Foggia a cura ASI FG/Lotras.
- Elettificazione del nuovo fascio di p/c, in asset ASI Foggia e gestito da Lostras S.r.l., allacciato al binario III di Incoronata lato Foggia a cura RFI.
- Adeguamento a modulo 750m del III binario della stazione di Incoronata a cura RFI.

SEZIONE E: pp. da 23 a 26 (file pdf "Osservazioni e proposte Confsal Fast" trasmesso con pec del 25.07.2022 acquisito al prot AOO_148/PROT/28/07/2022/0002336)

1. **ALLEGATO B1 Tavola 1**

- ✓ **Inserire il riferimento cartografico del Nodo Urbano di Foggia nella cartina della rete TEN-T quale crocevia di 2 Corridoio TEN-T e la linea Foggia Potenza in quanto prevista dal CIS Napoli-Bari AV-AC.**

Controdeduzione

La mappa della RETE TEN T riportata nella Tavola 1 “I tre livelli del Piano” è la “Map Finder Chart for European Transport Corridors” contenuta nell’ANNEX 3 Alignment of the European Transport Corridors della COM(2021) 812 final 2021/0420(COD) del 14.12.2021, ovvero della “Proposta di **REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO sugli orientamenti dell’Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013**”. Rappresentando dunque una citazione essa non è modificabile. Osservazione **non accoglibile**. Si provvederà tuttavia a specificare meglio la fonte della figura nella didascalia presente nella Tavola 1 del Piano.

- ✓ **Inserire il riferimento cartografico dei Porti di Manfredonia (come ad esempio fatto per Barletta) che sono parti funzionali dell’HUB INTERMODALE di Foggia e il collegamento con le Isole Tremiti.**

Controdeduzione

Per quanto riguarda *il riferimento cartografico dei Porti di Manfredonia*, l’osservazione è **accoglibile** inserendo nella mappa in basso dell’ultima colonna a destra della Tavola 1 “I tre livelli del Piano”, l’indicazione cartografica del porto di Manfredonia e il simbolo del porto all’interno dell’etichetta dell’intermodalità” della città di Foggia”.

Per quanto riguarda *il collegamento con le Isole Tremiti*, l’osservazione è **ininfluente** in quanto la freccia che indica tale collegamento, è già presente nella mappa più grande e principale a sinistra della Tavola 1.

- ✓ **Inserire il riferimento alla Piattaforma Logistica di Foggia-Incoronata come retroporto del Porto alti fondali di Manfredonia e sede di un “Parcheggio sicuro” per i mezzi pesanti su gomma utile anche all’interscambio modale.**

Controdeduzione

Il simbolo grafico della Piattaforma Logistica di Foggia Incoronata è già presente all’interno dell’etichetta dell’intermodalità” della città di Foggia nella mappa in basso dell’ultima colonna a destra della Tavola 1 “I tre livelli del Piano”. Come già detto la Piattaforma Logistica è un’infrastruttura per sua natura fortemente connessa alle aree portuali e retro portuali. Osservazione **ininfluente**.

In merito al “Parcheggio Sicuro” si rimanda alla Controdeduzione n. 4 della SEZIONE C. Osservazione **non pertinente**.

- ✓ **Inserire il riferimento al collegamento ferroviario tra stazione Foggia AV e Aeroporto Gino Lisa di Foggia;**

Si rimanda alla controdeduzione n. 1 della SEZIONE B. Osservazione **non accoglibile**.

- ✓ **Inserire il riferimento al sottopasso stradale SS 673 all’altezza dell’ortogonale della Pista aeroportuale per maggiore sicurezza;**

Si rimanda alla controdeduzione n. 2 della SEZIONE B. Osservazione **non accoglibile**.

2. ALLEGATO B2 Tavola 2

- ✓ **Inserire il riferimento alla stazione AV di Foggia e non fermata come erroneamente definito in alcune voci della tavola.**

Controdeduzione

In sede di CONFERENZA DI SERVIZI EX ART. 14-BIS DELLA L. 241/1990 e s.m.i. di cui all'art. 53-bis del DL 77/2021, convertito, con modificazioni, nella L. 108/2021 e s.m.i., convocata con nota UA 22/6/2022 RFI-DIN-DIS\13\P2022\0000314, il progetto definitivo su cui gli enti interessati sono stati chiamati a esprimere parere di competenza è denominato "Nuova Fermata AV Foggia - Cervaro". Tale titolo ha definitivamente indicato la denominazione e le caratteristiche dell'infrastruttura. Pertanto il PA 2021-2030 recepisce la stessa denominazione. Osservazione **non accoglibile**.

3. ALLEGATO B3 Tavola 3

✓ **Inserire il riferimento alle segnalate implementazioni progettuali con sezione di tipo B per le strade SS. 16 tratto Foggia-San Severo e SS. 673 Tangenziale ovest di Foggia e con la previsione del sottopasso stradale all'altezza della ortogonale con la pista dell'aeroporto Gino Lisa.**

Si rimanda alle controdeduzioni n. 5 della SEZIONE C e n. 2 della SEZIONE B. Osservazione **non accoglibile**.

4. ALLEGATO B4 Tavola 4

✓ **Si richiede una profonda rivisitazione di programmazione e di interventi in merito per il Porto alti fondali INSPIEGABILMENTE NON INSERITO, pur essendo tra i 58 porti di interesse nazionale e uno dei pochi già connessi alla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, con la necessaria correzione sia per quanto concerne quanto sopra segnalato che con il finanziamento e l'elettificazione della linea Foggia-Manfredonia incluso il raccordo da Frattarolo al Porto alti fondali.**

Controdeduzione

In merito alla linea Foggia – Manfredonia si rimanda alla controdeduzione n.3 SEZIONE B. Osservazione **parzialmente accoglibile**.

Il Porto di Manfredonia con l'indicazione degli interventi ivi localizzati sono inseriti nella Tavola 4 "Sistemi di trasporto Marittimo e Aereo", mentre i costi e le relative fonti di finanziamento sono indicati dell'allegato C "Database interventi". Osservazione **ininfluente**.

✓ **Si richiede una profonda rivisitazione di programmazione e di interventi in merito per l'aeroporto Gino Lisa di Foggia INSPIEGABILMENTE ANCORA NON REINSERITO nel Piano nazionale degli aeroporti e destinatario di una una piccola e striminzita dose di finanziamenti come si evince anche dalla riepilogazione grafica.**

Controdeduzione

Si ricorda che ai sensi dell'art. 28 della LR 16/2008 (PRT) "il PRT, [...], stabilisce che il piano attuativo si ponga come obiettivo la definizione del sistema integrato aeroportuale regionale, assumendo a riferimento il piano di sviluppo del sistema aeroportuale denominato "Diffusione e specializzazione" definito dal master plan degli aeroporti pugliesi, e individua questa come azione propedeutica alla definizione di dettaglio e all'attuazione di tutte le altre linee di intervento previste. [...]

3. Il PRT, considerato il piano di sviluppo del sistema aeroportuale definito dal master plan degli aeroporti pugliesi denominato "Diffusione e specializzazione", individua diverse funzioni o vocazioni per ciascuno scalo:

- a) *Bari: scalo principale del sistema destinato a mantenere una pluralità di funzioni;*
- b) *Brindisi: traffico di linea e charter incoming, attività complementari (World food programme,*

manutenzione e vestizione degli aeromobili);

c) *Foggia: centro strategico della protezione civile regionale e polo logistico per tutte le funzioni di interesse pubblico legate alle attività di protezione civile e soccorso; traffico di linea e charter;*

d) *Taranto: traffico cargo in relazione al Taranto container terminal (TCT), manutenzioni e industria aeronautica, traffico di linea limitato ai collegamenti con i due hub nazionali.”*

Alla luce di quanto detto è evidente dunque che la programmazione degli interventi aeroportuali recepita dal PA 2021-2030 tiene conto dei piani di sviluppo aeroportuale nonché dei contratti di programma ENAC - Aeroporti di Puglia.

Infine è importante ricordare che il PA 2021-2030 non stanziamenti pubblici e che la maggior parte degli interventi aeroportuali sono a carico di Aeroporti di Puglia, ENAC o provvedimenti di carattere statale (consultare a tal riguardo l'allegato C "Database Interventi).

In merito all'inserimento dell'Aeroporto Gino Lisa di Foggia nel Piano nazionale aeroporti (DPR 201/2015), si ribadisce che tale strumento di pianificazione non rientra nelle competenze di Regione Puglia. Osservazione **non accoglibile**.

5. **ALLEGATO B5 Tavola 5**

✓ *Necessita riportare almeno con orizzonte temporale entro 2030 la realizzazione dei percorsi ciclabili c76 e c77.*

Controdeduzione

I suddetti interventi relativi alla mobilità ciclistica non risultano ad oggi ancora finanziati e pertanto si ritiene opportuno confermare come orizzonte temporale gli anni successivi al 2030.

Si ricorda infine che su indicazione del PRMC (approvato con DGR n. 406 del 27.03.2023), *“negli anni successivi alla redazione del presente PRMC, si prevede che le priorità di intervento ricadano sulle ciclovie turistiche di scala nazionale, individuate e finanziate a livello nazionale”* (par. *Priorità di intervento* della Relazione Generale). Attualmente infatti risultano finanziate a valere sul PNRR la Ciclovía Adriatica e la Ciclovía dell'Acquedotto Pugliese. Osservazione **non accoglibile**.

OSSERVAZIONE 02

Referente: AdB Distrettuale dell'Appennino Meridionale

Estremi nota: n. 7104 del 21.06.2022 (AOO_148/PROT/29/11/2021/0003163)

Oggetto: Coerenza con la Pianificazione di Bacino e di Distretto

“Nel complesso, per come sono stati accolti i suggerimenti in fase di scoping e per come è stato strutturato il Rapporto ambientale oggetto di valutazione si ritiene coerente con la Pianificazione di Bacino e di Distretto l'impostazione del Piano attuativo sia in riferimento agli indirizzi strategici sia in riferimento a quelli operativi, agli obiettivi di sostenibilità da perseguire attraverso le azioni di piano, agli indicatori utili per il monitoraggio e la successiva gestione del Piano.

Per quanto in questa fase non è dato individuare interferenze con le pianificazioni direttamente gestite dalla scrivente Autorità di Bacino Distrettuale, si evidenzia che nelle successive fasi di elaborazione dei progetti, qualora dovessero essere rilevate interferenze con la pianificazione di bacino e di distretto, si dovrà procedere alla richiesta di parere secondo le norme e le procedure vigenti.”

La presente osservazione non richiede una controdeduzione.

OSSERVAZIONE 03

Referente: Provincia BAT - Settore II Servizio Gestione provvisoria Parco naturale Regionale "Fiume Ofanto"

Estremi nota: n. 14237 del 29.06.2022 (AOO_148/PROT/01/07/2022/0002046)

Oggetto: Mobilità ciclistica - Ciclovía RP 11 Valle dell'Ofanto

Il contributo fa riferimento *“alla sezione “Mobilità ciclistica” - Tav. 5”* e si basa sul contributo fornito con nota prot. n. 6936 del 06.04.2020 trasmessa dalla Provincia BAT - Settore II Servizio Gestione provvisoria Parco naturale Regionale "Fiume Ofanto" *“nell'ambito del processo VAS del Piano regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC), evidenziando l'opportunità di estendere il tracciato della "Ciclovía RP 11 Valle dell'Ofanto" includendo la diramazione del tratto tra foce Torrente Locone e la Stazione Ferroviaria FS di Rocchetta S. Antonio Scalo. Tale specifica richiesta, come meglio argomentata nella nota prot. n. 6936 del 06.04.2020 allegata, è stata oggetto di specifiche attività di valorizzazione dell'intero itinerario parallelo al fiume Ofanto, in coerenza con le previsioni dello Schema Territoriale del Parco Naturale Regionale del Fiume Ofanto, adottato con Delibera del Consiglio Provinciale n. 23 del 17.06.2021. [...]*

Per quanto suesposto si invitano gli Enti in indirizzo a poter valutare i contenuti illustrati nella nota prot. n. 6936 del 06.04.2020 allegata alla presente, tra le previsioni del Piano Regionale dei Trasporti – Piano Attuativo 2021-2030.”

Controdeduzione

Si riporta di seguito quanto già controdedotto in sede di procedimento di VAS del PRMC approvato con DGR n. 406 del 27.03.2023:

“Osservazione parzialmente accolta.

1) è stata prevista l'estensione del tracciato RP11 come proposto;

2-3) le velostazioni indicate e le diramazioni e i tracciati “lungo fiume” sono demandate alla programmazione del Parco del fiume Ofanto;

4) sarà mantenuto il tracciato di piano ma nella Relazione sarà inserita una postilla indicando la variante proposta come possibile alternativa locale da valutare, in sede di progettazione, a condizione che siano garantiti gli standard prestazionali previsti dal piano.”

Osservazione **parzialmente accoglibile** modificando l'elaborato Tavola 5 “Mobilità Ciclistica” che riceverà integralmente quanto indicato nel PRMC approvato.

OSSERVAZIONE 04

Referente: ASSET

Estremi nota: AOO_1/PROT/0002978 del 14.07.2022 (AOO_148/PROT/20/07/2022/0002231)

Oggetto: Studio di fattibilità del superamento del nodo di Massafra sulla SS7.

“Come da oggetto al seguente link è disponibile lo Studio di fattibilità prodotto da ASSET sul superamento del nodo di Massafra.

Si fa presente come l’adeguamento di quel tratto stradale in prosecuzione al tratto autostradale può essere considerato come intervento “Last Mile” all’interno del Corridoio TEN-T Scandinavo Mediterraneo.”

Controdeduzione

A seguito della nomina di Taranto quale città ospitante i Giochi del Mediterraneo del 2026, la L n. 91 del 15.07.2022 art. 27 c. 3 ha disposto quanto di seguito *"Al fine di migliorare l’infrastrutturazione stradale per lo svolgimento dei XX Giochi del Mediterraneo nella città di Taranto nel 2026, sono stanziati 1 milione di euro per l’anno 2022 e 3,5 milioni di euro per l’anno 2023 in favore della regione Puglia per il completamento della fase di progettazione degli interventi per la realizzazione della strada statale n. 7 nel tratto compreso tra il comune di Massafra e il comune di Taranto, a valere sulle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione, programmazione 2021-2027, di cui all’articolo 1, comma 177, della legge 30 dicembre 2020, n. 178. Con deliberazione del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile sono stabilite le modalità attuative per il trasferimento e l’utilizzo delle risorse di cui al presente comma, sono individuate le forme di copertura finanziaria ai fini della realizzazione dell’intervento, anche nell’ambito del Piano di sviluppo e coesione del Fondo per lo sviluppo e la coesione, programmazione 2021- 2027, di cui è titolare la regione Puglia, ed è indicato il relativo cronoprogramma procedurale e finanziario, fermo restando che la progettazione dell’intervento deve assicurare che il suo completamento sia coerente con lo svolgimento dell’evento di cui al primo periodo."*

Osservazione **accoglibile**, inserendo nel PA 2021-2030 la previsione “Interventi di potenziamento della SS.7”, con orizzonte temporale “oltre 2030” in quanto pur essendo connessa allo svolgimento dei Giochi del Mediterraneo nella Città di Taranto, attualmente risulta finanziata con la citata L n. 91/2022 la sola progettazione (in assenza tuttavia della delibera CIPRESS di assegnazione delle risorse) ed è stato redatto solo uno studio di fattibilità. Verranno aggiornati i seguenti elaborati di piano: Relazione Generale, Allegato Database interventi, TAVOLA 3 Trasporto su Strada.

OSSERVAZIONE 05

Referente: Comune di Bari

Estremi nota: prot. n. 229616 del 19.07.2022 (AOO_148/PROT/25/07/2022/0002265)

Oggetto: Progettualità in essere relative al Comune di Bari.

“Con la presente, [...], si prende atto che le progettualità in essere relative al Comune di Bari sono state utilmente recepite e inserite nel PA 21-30 del PRT e pertanto non vi sono rilievi da segnalare per quanto attiene alle competenze tecnico-urbanistiche dell'Ufficio scrivente, fermo restando che in fase attuativa per i singoli interventi questo Ufficio si riserva di fornire ogni utile indicazione per la compatibilità relativa agli aspetti di competenza e per l'inserimento nel territorio comunale.”

La presente osservazione non necessita di controdeduzione.

OSSERVAZIONE 06

Referente: Comune di Gravina e Comune di Altamura

Estremi nota: prot. n. 0026691 del 22/07/2022 (AOO_148/PROT/28/07/2022/0002360)

Oggetto: Collegamento della SS 96 da Altamura a Potenza passando per Gravina

Il Piano Regionale dei trasporti 2021-2030 per quanto riguarda la mobilità stradale ha lasciato irrisolto il collegamento della Città di Gravina in Puglia alla direttrice a quattro corsie Altamura-Matera.

Infatti con l'allargamento a 4 corsie della SS 96 da Bari ad Altamura e della SS 99 da Altamura a Matera, non è stato risolto in maniera adeguata il collegamento della SS 96 da Altamura a Potenza passando per Gravina. [...]

Si impone pertanto la necessità che la Regione Puglia tenga in debito conto nel Piano Regionale dei Trasporti 2021-2030 la risoluzione del collegamento della SS 96-99 “Bari-Matera” con con la SS 96 verso Potenza ed anche con la Strada Regionale n.6, arteria che non ha più visto il suo collegamento tra Spinazzola e Gravina verso Gioia C, restando un'opera incompiuta. [...]

Il collegamento Bari-Potenza con passaggio da Gravina risulta attualmente di 110km, mentre con passaggio da Matera e l'utilizzo della SS 99e della SS 407 Basentana risulta di circa 140 km. Pertanto è fondamentale ridurre i perditempo nell'attraversamento dell'abitato di Altamura.

Alla luce di quanto osservato, si chiede alla Regione Puglia di contemplare nel Piano Regionale dei Trasporti tale nuova arteria stradale al fine di individuare l'itinerario migliore tra le diverse soluzioni, interpellando gli attori in causa (ANAS e Città metropolitana di Bari, oltre che i due Comuni interessati.”

Controdeduzione

Osservazione **accoglibile** inserendo nel PA 2021-2030 l'intervento “Variante stradale collegamento Altamura Gravina”, con orizzonte temporale “oltre 2030”. Verranno modificati i seguenti elaborati: Relazione Generale, Allegato Database interventi, TAVOLA 3 Trasporto su Strada.

OSSERVAZIONE 07

Referente: Onorevole Angela Masi

Estremi nota: nota del 23.07.2022 (AOO_148/PROT/28/07/2022/0002340)

Oggetto: SS 96 tratto da Altamura a Gravina

“Si osserva quanto segue:

I recenti lavori sulla SS96 in territorio Altamura hanno saldato la SS96 con la SS99 a detrimento della direttrice della SS96 direzione Gravina.

Il tratto della SS96 da Altamura a Gravina non riesce più a supportare il traffico veicolare, oltre ad essere penalizzato dall'urbanizzazione oltre l'asse della SS96 in territorio altamura, con conseguenti frequenti attraversamenti anche pedonali e semafori. I lavori previsti su tale tratto si limiteranno alla sostituzione dei semafori con delle rotatorie, il che non risolve i problemi esistenti.

In data 9/4/2021 si è svolto un incontro con l'assessore Maurodinoia per discutere del problema di questo tratto della SS96 e si è condivisa la necessità di iniziare a studiare una possibile variante della SS96 nel tratto da Gravina ad Altamura, da inserire nel piano regionale.

Nel maggio 2021 la città metropolitana di Bari ha approvato un odg della delegata alla viabilità in cui si chiede alla Regione di affrontare il problema del collegamento Gravina Altamura prendendo in considerazione l'idea di trasformare la SP27 cd tarantina in strada statale.

In passato si era ipotizzato una variante nord, poi stralciato dal progetto.

Appoggio pertanto le osservazioni congiunte dei Comuni di Gravina di Puglia e Altamura (prot.0026691 del 22 luglio c.a.) e auspico che nel Piano regionale possa trovare posto tale tratto stradale, per avviare uno studio approfondito della questione e poi pianificare gli interventi ritenuti fattibili.”

Controdeduzione

Osservazione **accoglibile** inserendo nel PA 2021-2030 l'intervento “Variante stradale collegamento Altamura Gravina”, con orizzonte temporale “oltre 2030”. Verranno modificati i seguenti elaborati: Relazione Generale, Allegato Database interventi, TAVOLA 3 Trasporto su Strada.

OSSERVAZIONE 08

Referente: Consigliere Regionale Ventola Francesco - Fratelli d'Italia

Estremi nota: nota del 23.07.2022 (AOO_148/PROT/28/07/2022/0002338)

Oggetto: Osservazioni trasporto collettivo nel territorio della Provincia BAT

Osservazione 8a - Trasporto collettivo ferroviario. Tratta Barletta-Spinazzola

Si richiede il potenziamento della tratta ferroviaria Barletta-Canosa di Puglia-Minervino Murge-Spinazzola sia in termini di interventi infrastrutturali (elettrificazione dell'intera tratta e/o utilizzo di treni trimodali “Blues” che sono a tripla alimentazione e quindi elettrici, a gasolio ed a batterie) sia in termini di numero di corse. Ciò consentirebbe ai residenti delle città sopra indicate di raggiungere agevolmente ed in sicurezza sia l'ospedale di Barletta che la stazione Hub di Barletta senza ricorrere a mezzi su gomma (molto spesso auto private) costretti a percorrere strade pericolose ed innevate nei mesi invernali.

Controdeduzione

Nel paragrafo 6.10 “Azioni per la decarbonizzazione” della Relazione Generale del PA 2021-2030 può essere introdotto l'indirizzo al rinnovo del parco rotabile circolante con mezzi più sicuri, veloci

e a basso impatto ambientale, per contribuire agli impegni assunti dall'Italia nella transizione climatica. Tale indirizzo, in considerazione della sensibilità ambientale del contesto attraversato dalla linea ferroviaria in questione, supererebbe gli eventuali impatti ambientali ed economici derivanti dall'elettificazione della stessa linea.

Osservazione **parzialmente accoglibile**, aggiornando il paragrafo 6.10 della Relazione Generale di Piano.

In merito all'incremento del numero di corse si evidenzia che trattandosi di un servizio di trasporto pubblico l'osservazione **non è pertinente** nell'ambito del PA PRT 2021-2030.

Osservazione 8b - Neo ospedale della AslBat in territorio di Andria. Trasporto collettivo (ferroviario e automobilistico). Trasporto su strada

Nel territorio di Andria è stato localizzato il nuovo ospedale di II livello con polo universitario. Il piano non ne tiene conto e quindi non sono individuati:

- *i percorsi e relativi interventi a realizzarsi in ambito di trasporto collettivo sia ferroviario che automobilistico;*
- *le strade necessarie a realizzarsi (oltre all'intervento in corso n. s98: S.P. n.2 -ex S.P.231-. Completamento della tangenziale ovest di Andria dal Km 43+663 al Km 49+568).*

Si richiede un ulteriore approfondimento di studio che preveda il raggiungimento agevole ed in sicurezza di tutti i fruitori del neo ospedale, provenienti da Andria, Corato, Canosa di Puglia, Minervino Murge e Spinazzola.

Controdeduzione

Si ritiene che gli interventi richiesti attengano ad una scala locale non di competenza del PA 2021-2030.

Ad ogni buon conto si rappresenta che la Regione con l'art. 24 della LR 35/2020 ha disposto che "al fine della migliore gestione del paziente critico nell'Ospedale di riferimento e per conseguire il rispetto dei tempi massimi raccomandati per la stabilizzazione, l'Agenzia regionale strategica per lo sviluppo ecosostenibile del territorio (ASSET), in collaborazione con gli assessorati ai trasporti, alle opere pubbliche e promozione della salute, predispone uno studio di fattibilità, comprensivo di costi stimati, sugli interventi necessari all'ammodernamento e messa in sicurezza della rete stradale dell'intero bacino epidemiologico afferente ogni ospedale pugliese di I e II livello". Il suddetto "Studio di fattibilità sull'accessibilità e sugli interventi necessari all'ammodernamento e messa in sicurezza della rete stradale dell'intero bacino epidemiologico afferente ogni ospedale pugliese di I e II livello – LR 35/2020 ex art. 24", è stato trasmesso da ASSET al Consiglio Regionale.

Osservazione **non pertinente**.

Osservazione 8c - Trasporto collettivo ferroviario. Tratta Foggia-Barletta-Bari

Il piano non tiene conto del realizzando nuovo ospedale Nord-Barese nel territorio di Bisceglie. In adiacenza al luogo definito del nuovo ospedale, insiste la tratta ferroviaria adriatica che collega il nord (Foggia, Barletta... a Bisceglie, Molfetta, Bari...) al sud della Puglia. Pertanto, si ritiene

indispensabile al fine di agevolare il raggiungimento dello stesso da parte dei cittadini-fruitori provenienti da altre città, istituire e realizzare una fermata ferroviaria dedicata.

Controdeduzione

Pur condividendo l'importanza del tema relativo all'accessibilità della rete ospedaliera, si rileva che, per la scala cui andrebbe studiato e approfondito, esso non può essere di competenza del PA 2021-2030 che rappresenta il livello territoriale regionale. Si fa presente che l'accessibilità *realizzando nuovo ospedale Nord-Barese nel territorio di Bisceglie* deve essere studiata e risolta all'interno del progetto stesso dell'ospedale, che deve essere condiviso con Regione, RFI ed Enti Locali. Osservazione **non pertinente**.

Osservazione 8d - Trasporto su strada.

Messa in sicurezza ed allargamento del tratto di Strada Provinciale n. 95 bis (Foggia) (ex SS n. 98) Cerignola- Canosa di Puglia di 9 Km ca. Lavori urgenti ed indispensabili per raggiungere l'ospedale G. Tatarella di Cerignola che con la chiusura degli ospedali di Canosa di Puglia, Minervino Murge e Spinazzola, è diventato un punto di riferimento. A sud sono in corso i lavori per l'ammmodernamento della SP n.2 (ex SS n. 98) in territorio di Canosa di Puglia e di Andria a cura della Provincia di Barletta Andria Trani; a nord da Cerignola verso Foggia sono stati eseguiti lavori di ammodernamento e messa in sicurezza della SS n. 16. Quindi i 9 Km di lavori richiesti sono necessari per evitare incidenti e chiudere il collegamento SP n. 2 (BT) con la SS n.16 direzione Foggia.

Controdeduzione

Pur condividendo l'importanza del tema relativo all'accessibilità della rete ospedaliera, si rileva che, per la scala cui andrebbe studiato e approfondito, esso non può essere di competenza del PA 2021-2030 che rappresenta il livello territoriale regionale. Si rileva inoltre che gli interventi sulla viabilità provinciale sono di competenza delle Province. Osservazione **non pertinente**.

OSSERVAZIONE 09

Referente: Comune di Poggiorsini - Comune capofila Area Interna Alta Murgia

Estremi nota: prot. n. 3055 del 25/07/2022 (AOO_148/PROT/28/07/2022/0002342)

Oggetto: Trasporto collettivo e stradale nel territorio dell'Area Interna Alta Murgia

"[...] In conclusione le osservazioni prodotte dai comuni dell'Area Interna Alta Murgia, con le motivazioni fin qui esposte, tendono a proporre le modifiche al P.A. come di seguito sintetizzate:

a. potenziamento della rete viaria al fine di ridurre la percentuale di incidentalità e di mortalità conseguente ad incidenti stradali che nell'area interna risulta essere superiore alla media;

Controdeduzione

Gli interventi sulla viabilità provinciale sono di competenza delle Province e, nel caso specifico, della Città Metropolitana di Bari. Si rammenta inoltre che le aree interne sono destinatarie di risorse comunitarie/statali destinate all'accessibilità e messa in sicurezza della viabilità. Osservazione **non pertinente**.

- b. *elettificazione della tratta Canosa- Spinazzola o in alternativa acquisto di treni a tripla alimentazione per assicurare la continuità del servizio lungo l'intera tratta spinazzola-Barletta;*

Controdeduzione

Nel paragrafo 6.10 “Azioni per la decarbonizzazione” della Relazione Generale del PA 2021-2030 può essere introdotto l’indirizzo al rinnovo del parco rotabile circolante con mezzi più sicuri, veloci e a basso impatto ambientale, per contribuire agli impegni assunti dall'Italia nella transizione climatica. Osservazione **accoglibile**, aggiornando il paragrafo 6.10 della Relazione Generale di Piano.

- c. *realizzazione di un punto di incrocio in corrispondenza della fermata di Canne della Battaglia e della nuova fermata dell'Ospedale di Barletta;*

Controdeduzione

Il cadenzamento orario previsto dal modello di esercizio del trasporto ferroviario regionale del P.A. 2021 – 2030 sulla tratta Barletta - Canosa (24 Km) non richiede necessariamente un punto di incrocio intermedio, soprattutto nella posizione proposta. RFI è impegnata a garantire il cadenzamento suddetto che rientra nell’Accordo Quadro mettendo in campo i necessari interventi. Osservazione **non accoglibile**.

- d. *Accordo con RFI sul nuovo modello gestionale o, in alternativa, trasferimento della linea Regione Puglia, con il massimo coinvolgimento dei Comuni interessati nella scelta del modello gestione/trasferimento della linea;*

Controdeduzione

Si fa presente che le modifiche all’asset della rete gestita da RFI non sono oggetto del presente Piano. Osservazione **non pertinente**.

- e. *interventi/azioni per l'interconnessione con Ferrovie Nord-Barese per estendere i servizi del trasporto regionale prov. di Bari-aeroporto attualmente attestati a Barletta;*

Controdeduzione

Per esplicita richiesta dei Comuni di Spinazzola e Poggiorsini, formulata nell’ambito della consultazione del Piano Triennale dei Servizi 2015-2018 e ribadita in sede di approvazione del Piano di Bacino del TPL della provincia BAT, non è stata prevista l’intermodalità Bus + Treno mediante attestamento sistematico dei servizi automobilistici di TPL a Ruvo. Tale previsione avrebbe portato a raddoppiare il numero di collegamenti disponibili da Spinazzola – Minervino all’Aeroporto di Bari. La competenza della programmazione dei servizi automobilistici di TPL è rimasta in capo alla Città Metropolitana di Bari nelle more della celebrazione delle nuove gare che vedranno la gestione del contratto di servizio da parte della provincia BAT. L’unica competenza in capo alla Regione Puglia è quella del coordinamento dei servizi ferroviari atti a garantire il Rendez vous presso la Stazione di Barletta tra Servizi Trenitalia e Servizi FNB che è stata puntualmente soddisfatta anche attraverso un miglioramento del sottopasso ferroviario di collegamento tra i binari di stazione (f128 Linea Bari-Ruvo-Corato-Andria-Barletta. Terminal intermodale passeggeri ferro-gomma).

La programmazione dei servizi di di trasporto pubblico regionale non rientra nelle competenze del PA 2021-2030. Osservazione **non accoglibile**.

- f. *previsione di infrastrutture di collegamento per accessi ordinari ed emergenziali presso il costruendo nuovo Ospedale di Andria;*

Controdeduzione

Pur condividendo l'importanza del tema relativo all'accessibilità della rete ospedaliera, si rileva che, per la scala cui andrebbe studiato e approfondito, esso non può essere di competenza del PA 2021-2030 che rappresenta il livello territoriale regionale. Si fa presente che l'accessibilità del *costruendo nuovo Ospedale di Andria* deve essere studiata e risolta all'interno del progetto stesso dell'ospedale. Osservazione **non pertinente**.

- g. *prolungamento dei binari a scartamento ridotto sulla tratta Gravina in Puglia-Spinazzola per implementare i servizi FAL;*

Controdeduzione

Il Piano Attuativo concentra la propria attenzione sul miglioramento del collegamento ferroviario tra Spinazzola e Barletta attraverso l'adozione di treni a basso impatto ambientale. L'intervento richiesto con la presente osservazione, risultando parzialmente sovrapponibile a quello proposto dal PA 2021-2030 sulla linea Barletta-Spinazzola nella tratta Barletta-Canosa (f129 Linea Barletta – Spinazzola. Elettificazione e rinnovo tecnologie di gestione della circolazione della tratta Barletta – Canosa di P., trasformazione in stazione della fermata di Canne della Battaglia e attivazione nuova fermata di Barletta Ospedale), appare non sostenibile. Peraltro esso risulta in conflitto con la previsione del PNRR di conversione in ferrovia turistica di tutta la linea Rocchetta Sant'Antonio – Spinazzola – Gravina. Osservazione **non accoglibile**.

- h. *previsione di forme incentivanti per il trasporto su ferro utile a garantire le continuità del servizio di TPL alle aree interne anche in presenza delle consuete precipitazioni nevose;*

Controdeduzione

Il tema esula dalle competenze del Piano Attuativo in quanto gli aspetti riguardanti i servizi di trasporto e la connessa tariffazione del TPL e le relative agevolazioni tariffarie, pur essendo di competenza regionale sono oggetto di iter procedurali specifici. Osservazione **non pertinente**.

- i. *eliminazione della previsione progettuale relativa al trasporto rifiuti sulla tratta ovvero una più chiara specifica di tale attività con riferimento alla tipologia e alla destinazione finale dei rifiuti che si intende far transitare. Indicazioni dettagliate per quanto concerne l'ipotesi di utilizzo futuro della tratta ferroviaria Barletta-Spinazzola per il trasporto rifiuti, mutuato dalla vecchia programmazione regionale in materia di trasporti, che prevedeva la creazione di un polo innovativo nel settore di riciclo dei rifiuti con localizzazione nell'area produttiva di Spinazzola. Il nuovo piano conferma l'ipotesi del trasporto rifiuti senza indicare l'eventuale localizzazione del polo produttivo."*

Controdeduzione

Osservazione **accoglibile** in quanto la previsione del citato polo per il riciclo dei rifiuti non si è concretizzata nel relativo Piano regionale di settore. Pertanto sarà eliminato il riferimento al "trasporto rifiuti per ferrovia" dagli interventi f44 e f130, modificando i seguenti elaborati: Allegato database interventi, Tavola 2 Trasporto collettivo e intermodalità delle merci.

OSSERVAZIONE 10

Referente: Comune di Canosa

Estremi nota: pec del 27/07/2022 (AOO_148/PROT/28/07/2022/0002372)

Oggetto: Coerenza con pianificazioni locali, provinciali e regionali

“[...] si propongono i seguenti suggerimenti sulla procedura in esame:

a. mancanza di un questionario appositamente predisposto (come ad ottobre 2021 in occasione della consultazione del Piano, dacchè il presente ne costituisce aggiornamento), atto a consentire e facilitare l'apporto degli Enti consultati;

Controdeduzione

La predisposizione del questionario, previsto per la fase di scoping, avente ad oggetto il rapporto preliminare di orientamento (art. 9 della LR 44/2012), non è stata prevista per l'attuale fase relativa alla consultazione del Rapporto Ambientale e della Proposta di Piano. Osservazione **non accoglibile**.

b. opportunità di addivenire ad una scala di dettaglio più elevata possibile, per definire un maggior grado di approfondimento delle questioni coinvolte;

c. necessità, nella progettazione in parola, di interpolare i tracciati con le caratteristiche ed il sistema vincolistico della multistratificata pianificazione vigente, si pensi alla interpolazione con il PUG vigente di questo Comune, con il PCT (interamente trasfuso nel PUG) ed, a livello sovraurbano, assicurarsi un coordinamento con il PTCP, il PAI, il PPTR e tutta la pianificazione di dettaglio regionale (PRAE, PGRSU, Piano Tutela delle acque, ecc.);

d. coordinamento della Pianificazione in esame con le caratteristiche di vari finanziamenti ottenuti (con interventi effettuati) o semplicemente candidati, che riguardino opere di infrastrutturazione scolastica e di mobilità lenta;

e. interesse nella pianificazione dei tracciati proposti, per una particolare attenzione alle aree tipizzate dal PUG vigente come Parchi Urbani, che si ritiene debbano essere, senz'altro, coinvolti nella progettualità in essere.”

Controdeduzione alle lettere b, c, d, e

Il PA 2021-2030 è uno strumento di pianificazione a scala regionale che quindi per sua natura non può confrontarsi con la scala comunale. Al contrario gli strumenti di pianificazione di scala comunale devono in occasione della loro redazione o aggiornamento o variazione verificare la coerenza con i piani ad essi sovraordinati. Osservazione **non accoglibile**.

OSSERVAZIONE 11

Referente: ARPA

Estremi nota: prot. n. 0060685 - 32 - 07/09/2022 - SAN / DS
(AOO_148/PROT/28/07/2022/0002756)

Oggetto: Rapporto Ambientale

Osservazione 11A

“In riferimento alla caratterizzazione dello stato dell'ambiente, dei beni culturali e paesaggistici (rif. lettere c, d - All. VI D.Lgs. 152/2006) si rappresenta quanto segue. L'analisi di contesto è stata svolta in maniera approfondita sulle componenti Aria, Emissioni e rumore; meno approfondita

risulta l'analisi sulla componente suolo in particolare in riferimento al consumo di suolo), paesaggio e biodiversità. La scala di analisi è quella a livello regionale. Sarebbe stato più utile, essendo noto il programma di interventi, produrre dei quadri conoscitivi più dettagliati su criticità e peculiarità proprie dei contesti di intervento.

Controdeduzione

Si integrerà l'analisi del Contesto con l'indicatore ISPRA relativo al consumo di suolo. In merito all'approfondimento relativo alle aree progettuali si rimanda alla risposta all'osservazione 11.B. Osservazione **accoglibile**, integrando il Rapporto Ambientale.

Osservazione 11B

“In riferimento ai possibili impatti significativi sull'ambiente, compresi aspetti quali la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio e l'interrelazione tra i suddetti fattori (rif. Lettera f All. VI D.Lgs. 152/2006) si sottolinea che la valutazione è stata svolta in maniera qualitativa attraverso un approccio di tipo matriciale finalizzato alla valutazione degli impatti degli interventi, rispetto alle singole componenti ambientali considerate e ai relativi obiettivi di sostenibilità. Dalla lettura della matrice si evince che la componente che risulta maggiormente impattata dalle azioni di Piano è il suolo. Nonostante nel capitolo 7.4 del RA siano stati associati alle tipologie di azioni di Piano i criteri ambientali quali misure di mitigazione degli effetti individuati e quali elementi di guida e di indirizzo per accrescere la sostenibilità ambientale degli interventi, le stesse misure appaiono insufficienti e pertanto si suggerisce di individuare misure di compensazione relative all'impatto dovuto all'impermeabilizzazione del suolo.”

Controdeduzione

Le componenti ambientali maggiormente impattate dal piano, ancorché con effetti positivi, sono ovviamente quelle legate al sistema della mobilità, ovvero alle emissioni dei mezzi (qualità dell'aria, emissioni climalteranti e rumore).

L'autorità competente ha richiesto, anche in considerazione che il piano conferma molte delle infrastrutture già approvate con il piano vigente e inserisce poche nuove infrastrutture, di utilizzare la stessa metodologia di valutazione utilizzata nel piano vigente.

Questa metodologia di valutazione degli effetti, come evidenziato anche nell'osservazione, prevede una analisi qualitativa per tipologia di opera e non sul singolo intervento.

Sono comunque state evidenziate le misure di sostenibilità per la progettazione ed attuazione degli interventi. Tali elementi sono comunque considerati nel piano di monitoraggio.

Osservazione **non accoglibile**.

Osservazione 11C

“In riferimento alla descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio (rif. lett. i - Al. VI D.Lgs. 152/2006) si segnala quanto segue.

a) in merito agli indicatori di contesto, il RA prevede di monitorare unicamente le seguenti tematiche: qualità dell'aria, emissioni gas serra, inquinamento acustico. Come già suggerito nel parere ARPA Puglia prot. n. 0081505 del 29/11/2021, questa Agenzia ritiene utile monitorare anche le componenti paesaggio, suolo e biodiversità.

b) In merito agli indicatori di processo si condivide l'impostazione descritta nel RA in Tabella 8.1.1 - indicatori monitoraggio obiettivi sostenibilità, tuttavia si suggerisce di individuare, per ciascun indicatore, il target atto a verificare il raggiungimento degli obiettivi di Piano. Inoltre, a fronte di una vigenza del Piano pari a cinque anni dall'approvazione, potrebbe essere opportuno fissare intervalli temporali intermedi per verificare, attraverso gli indicatori individuati, lo stato di attuazione ed apportare le eventuali misure correttive.”

Controdeduzione

Si integreranno gli indicatori di contesto anche con le componenti relative al consumo di suolo. Osservazione **accoglibile**, integrando il Rapporto Ambientale.

OSSERVAZIONE 12

Referente: SEZIONE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA'

Osservazione 12A: Bari Nord

A pag 105 della Relazione Generale del Piano Attuativo sono riportate le strade con il maggior numero di incidenti (Fonte ACI 2019). In particolare, la SS 16 registra il numero massimo di incidenti (421), di morti (14) e feriti (821). Si registra una notevole concentrazione in corrispondenza della tangenziale di Bari, da nord a sud. La Tavola della mobilità stradale individua più interventi strategici volti a risolvere le criticità (anche relativamente agli aspetti trasportistici) a sud di Bari, quali la variante da Bari a Mola di Bari e la realizzazione dell'antenna autostradale, mentre non sono previsti interventi volti a superare le problematiche relative alle pericolose curve nei pressi del quartiere Palese. Si ritiene, in sinergia con quanto individuato per il trasporto ferroviario per cui è prevista la Variante Santo Spirito – Palese, che ci siano le condizioni per condurre uno studio volto ad individuare un nuovo tracciato stradale che possa affiancare la nuova linea ferroviaria RFI in variante, così da rettificare l'attuale geometria dell'asse stradale della tangenziale a nord di Bari. Sarebbero molteplici i benefici, in primis un sostanziale incremento delle condizioni di sicurezza stradale, la ricucitura urbanistica tra i quartieri di Palese e San Girolamo - Fesca, la ricucitura delle zone residenziali intercluse tra la SS16 e la linea ferroviaria regionale Bari - Bitonto (via Palese), il declassamento a viabilità urbana della tratta dismessa, il miglioramento delle condizioni ambientali e della qualità della vita. L'orizzonte temporale di tale scenario si intende riferito oltre il 2030.

Controdeduzione

Osservazione **accoglibile**, inserendo nel PA 2021-2030 l'intervento “Variante SS16 Bari Nord S.Spirito-Palese”, con orizzonte temporale “oltre 2030”. Gli elaborati da modificare sono i seguenti: Relazione Generale, Allegato C “Database interventi”, Tavola 3 “Trasporto su strada”.

Osservazione 12B: Rete regionale delle elisuperfici

Prendendo spunto sia da alcune delle precedenti osservazioni relative all'accessibilità ospedaliera, sia dallo "Studio di fattibilità sull'accessibilità e sugli interventi necessari all'ammodernamento e messa in sicurezza della rete stradale dell'intero bacino epidemiologico afferente ogni ospedale pugliese di I e II livello – LR 35/2020 ex art. 24" elaborato da ASSET allo scopo di rispondere a quanto richiesto dalla L.R. n.35 del 30/12/2020, si ritiene utile integrare il PA PRT 2021-2030 in merito al tema della "Rete regionale delle elisuperfici". E' necessario infatti che la Rete esistente venga ridefinita visti i profondi cambiamenti di contesto rispetto al periodo in cui è stata realizzata (fine dei lavori nel 2010) sia dal punto di vista delle attuali esigenze emergenziali, di protezione civile e di trasporto passeggeri, sia dal punto di vista delle innovazioni tecnologiche che hanno mutato irrimediabilmente il modo di spostarsi e comunicare.

Si ricorda infine che ai sensi dell' *art. 30 (Azioni del piano in materia di trasporto aereo per la mobilità delle persone)* della LR 16/2008 (PRT):

1. L'azione del PRT per attuare le strategie di cui all'articolo 7 in materia di trasporto aereo si esplica nelle seguenti azioni:

...

f) completare la rete eliportuale regionale in tutte le sue componenti impiantistiche e gestionali, a partire dalla pluriennale esperienza maturata a livello regionale attraverso la sperimentazione nell'ambito della provincia di Foggia. La rete eliportuale e l'offerta a essa connessa sono finalizzate a garantire prioritariamente l'effettuazione delle seguenti tipologie di servizi:

1) elisoccorso;

2) protezione civile;

3) trasporto passeggeri, limitatamente ai casi in cui è necessario garantire la continuità territoriale;

2. La rete eliportuale regionale si pone, infine, come elemento di supporto strumentale allo sviluppo del trasporto elicotteristico per servizi di linea, elitaxi ed elinoleggio.

Controdeduzione

Osservazione **accoglibile** in quanto nel merito del suddetto tema, si ritiene di dover integrare la Relazione Generale del PA PRT 2021-2030 aggiungendo al paragrafo "6.7 Secondo Livello – La rete multimodale di interesse regionale ed i poli di commutazione di secondo livello 283" il nuovo sottoparagrafo **6.7.7 La rete regionale delle elisuperfici**.

Osservazione 12C: Tecnologie derivate dalla levitazione magnetica

Con D.G.R. n. 1352 del 3 ottobre 2022 Regione Puglia ha ratificato *il Protocollo di Intesa tra MIMS, Regione Puglia, FSI, RFI e Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio - Porto di Taranto, finalizzato alla individuazione e sperimentazione sul campo di un sistema di trasporto merci e passeggeri alternativo, sostenibile e ultraveloce a guida vincolata ed a basso consumo di energia sottoscritto in data 1 settembre 2022*. I soggetti sottoscrittori del citato protocollo intendono valutare la realizzazione di sistemi di infrastrutturazione alternativi individuando le diverse caratteristiche, i vantaggi e gli svantaggi delle tecnologie derivate dalla levitazione magnetica

(anche in ambiente ad aerodinamica controllata), a seguito della sperimentazione sul campo (che comprende la realizzazione di uno studio di fattibilità, la progettazione, la realizzazione e la sperimentazione dei necessari prototipi) anche in una logica di complementarità e/o interoperabilità su segmenti di traffico differenti e/o scale differenti.

Controdeduzione

Il Protocollo fa riferimento ad una sperimentazione di cui al momento non sono ancora disponibili gli esiti e dunque non può essere oggetto di uno specifico intervento da inserire nel P.A. 2021 – 2030. Ciò considerato, al paragrafo 6.10 della Relazione di Piano verrà riportato il riferimento alla suddetta DGR e al relativo Protocollo di Intesa. Osservazione **accoglibile**.

Osservazione 12D: SP 275

Con nota prot. COMM_275_REGISTRO UFFICIALE.U.49 DEL 25.05.2022, acquisita al prot. della Sezione Infrastrutture per la mobilità al n. 1628 del 26.05.2022, è stata indetta dal Commissario Straordinario di Anas S.p.A. la Conferenza dei Servizi ai sensi degli artt. 166, 167, 165 comma 4, D.lgs 163/2006 per il progetto definitivo dell'intervento "*CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO ITINERARIO MAGLIE - SANTA MARIA DI LEUCA S.S. N° 275 "DI S. MARIA DI LEUCA" LAVORI DI AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA SEZ. B DEL D.M. 5.11.2001 S.S. 16 dal km 981+700 al km 985+386 - S.S. 275 dal km 0+000 al km 37+000 1° Lotto: dal km 0+000 di prog. al km 23+300 di prog.*". La Sezione Infrastrutture per la Mobilità, chiamata ad esprimere parere nel merito, ha riscontrato un disallineamento tra il tracciato della SS 275 indicato nel suddetto progetto e quello riportato invece nella "Tavola 3 Trasporto su strada" del PA PRT 2021-2030 (intervento S 95: Corridoio plurimodale Adriatico itinerario Maglie- Santa Maria di Leuca SS 275 di SM di Leuca - Lavori di ammodernamento ed adeguamento alla sez.B del D.M. 05/11/2001 -1° Lotto da svincolo di Maglie nord (km 0+000) allo svincolo nei pressi della zona artigianale di Tricase (km 23+300)".

Controdeduzione

Prendendo atto del tracciato corretto indicato nel progetto definitivo oggetto della Conferenza di Servizi, si ritiene di dover rettificare quello indicato nella Tavola 3 "Trasporto su strada" del PA PRT 2021-2030. Osservazione **accoglibile**.

Osservazione 12E: SP 89

Con nota prot. COMM SS89. Reg. Uff.U.0000009.07-02-2023, acquisita al prot. 512 del 14.02.2023, il Commissario Straordinario per l'intervento denominato "SS 89 Garganica – Parte B: SSV del Gargano, da Vico del Gargano a Mattinata (Stralcio 4°)" [DPCM 16.04.2021] ha indetto apposita Conferenza di Servizi preliminare ai sensi dell'art. 14, comma 3, della L. 241 del 1990, da svolgersi come previsto dall'art. 48, comma 5 del D.L. n. 77/2021, in forma semplificata ed in modalità asincrona ai sensi dell'art. 14-bis della Legge 241/1990, come novellata dal D.Lgs 127/2016 al fine di ottenere, sul progetto di fattibilità economica relativo all'intervento in oggetto, indicazioni circa le condizioni per ottenere, sul progetto definitivo, le intese, i pareri, le concessioni, le autorizzazioni, le licenze, i nullaosta e gli assensi, comunque denominati, richiesti dalla normativa vigente.

Tenuto conto della presenza del divieto di realizzazione di nuove opere di mobilità all'interno della Zona 1 del Parco Nazionale del Gargano (previsto dal suo decreto istitutivo) è stato sospeso lo studio della tratta Vieste-Mattinata limitando l'intervento alla tratta Vico del Gargano-Vieste.

La Sezione Infrastrutture per la Mobilità, chiamata ad esprimere parere nel merito, ha riscontrato un disallineamento tra il tracciato della SS 89 da Vico del Gargano a Vieste indicato nel suddetto progetto e quello riportato invece nella “Tavola 3 Trasporto su strada” del PA PRT 2021-2030 (interventi s1: Strada a scorrimento veloce del Gargano – Realizzazione e adeguamento in variante da Vico del Gargano a Peschici con sezione tipo C, s152: Strada a scorrimento veloce del Gargano – Realizzazione e adeguamento in variante da Peschici a Vieste con sezione tipo C).

Controdeduzione

Prendendo atto del tracciato rideterminato (a seguito di revisione progettuale e dibattito pubblico) indicato nel progetto di fattibilità tecnica ed economica, oggetto di Conferenza di Servizi, si ritiene di dover rettificare quello indicato nella Tavola 3 “Trasporto su strada” del PA PRT 2021-2030, lasciando inalterata la tratta Vieste-Mattinata. Osservazione **accoglibile**.

Osservazione 12F: Mobilità Sostenibile

A seguito di un confronto con la Sezione Mobilità Sostenibile, è stata rilevata la necessità di integrare l'allegato C (Database degli interventi), al capitolo n. 6 – Mobilità Ciclistica e l'Allegato B5 – Tavola 5, con l'indicazione dei Soggetti Attuatori: Provincia di Foggia per l'intervento della Ciclovia Adriatica - Variante del Tavoliere - BICITALIA 6 (id.c64) e Acquedotto Pugliese S.p.A. per l'intervento della Ciclovia degli Appennini - Ciclovia AQP1/ Spinazzola - Locorotondo - BICITALIA 11 (id.c65).

Inoltre è stata condivisa l'opportunità di recepire in fase di approvazione del PA PRT 2021-2030 la rete ciclabile regionale così come indicata negli elaborati del PRMC approvato con DGR n. 406 del 27.03.2023.

Controdeduzione

Osservazione **accoglibile**, modificando come indicato l'allegato C “Database degli interventi”, al capitolo n. 6 – Mobilità Ciclistica e l'Allegato B5 – Tavola 5.

Osservazione 12G:

Con nota prot. n. 611 del 18/05/2023 il Commissario straordinario del Governo della ZES Adriatica, la cui struttura di supporto si è insediata a settembre 2022, ha richiesto l'inserimento all'interno del PA 2021-2030 di una nuova strada di collegamento tra il casello autostradale di Canosa di Puglia (A14) e la SS 99, denominata “Pedemurgiana”. Tale esigenza è emersa a seguito di *“una ricognizione delle aree ZES e delle infrastrutture necessarie allo sviluppo delle stesse”*.

Inoltre nella nota è riportato che *“dall'analisi della documentazione del Piano Attuativo 2021-2030 è emerso che, con riferimento al trasporto stradale, nel territorio murgiano, ricadente nelle province di Bari e BAT, non sono previsti interventi infrastrutturali di rango regionale e sovra regionale che consentano di attuare pienamente una strategia di sviluppo del territorio e di potenziamento del tessuto imprenditoriale che la ZES Adriatica Interregionale Puglia-Molise intende promuovere attraverso la creazione di condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi”*.

Il collegamento stradale proposto è articolato in quattro lotti, come si vede nella figura seguente:



Nella citata nota il Commissario della ZES Adriatica prosegue spiegando che l'infrastruttura proposta ricopre una valenza strategica di scala sia sovregionale che locale:

“Con riferimento al contesto territoriale tale infrastruttura consentirà di direzionare il traffico merci proveniente da Gioia Tauro – hub del Mediterraneo per le merci dirette verso il Nord Europa – sia lungo il tratto tirrenico, in direzione Potenza – Salerno – Napoli, che sul versante adriatico, da Matera verso Bari. In particolare, la realizzazione del nuovo collegamento consentirà di alleggerire il traffico lungo la S.S. 96 verso il polo di Bari e lungo il tratto a nord del capoluogo (direttrice Molfetta-Bisceglie-Trani-Barletta), direzionando lo stesso verso il casello autostradale della A14 di Canosa di Puglia. Tale orientamento, tra l'altro, è in linea con quanto osservato nel Piano Attuativo 2021-2030 in merito alla necessità di valorizzare l'infrastruttura autostradale (A14) e di direzionare, soprattutto il traffico merci, dalla rete stradale statale e locale verso l'autostrada A14: [...]

Questo sistema infrastrutturale agevolerebbe notevolmente il traffico di merci tra le aree industriali ZES della zona murgiana (in particolare l'area ZES di Altamura e Gravina), del polo barese, del polo tarantino e del polo materano (Z.I. Jesce).

[...]

Con riferimento al contesto locale l'intervento in oggetto consentirebbe di:

- *garantire il collegamento alla arteria stradale S.S. 96-99 (Bari-Matera) da Gravina in Puglia attraverso il potenziamento della S.P. 27, in alternativa all'attuale tracciato della S.S. 96 in territorio altamurano che presenta quattro intersezioni semaforiche ed attraversa un contesto densamente urbanizzato (Lotto 1);*
- *assorbire l'incremento dei volumi di traffico generati dalla presenza del nuovo ospedale della Murgia per il quale, tra l'altro, si auspica un collegamento più rapido verso il polo ospedaliero di Bari (Lotto 1);*
- *favorire i flussi di traffico dell'abitato di Altamura e Gravina e garantire il collegamento tra le zone produttive gravinesi (la zona PIP in area ZES e la zona industriale di Grottamarello, nei pressi di via Spinazzola) e altamurane (Lotto 2);*
- *valorizzare una infrastruttura stradale già esistente, la strada provinciale n. 3 (ex Strada regionale n. 6) che attualmente termina in territorio di Spinazzola e si connette ad una*

infrastruttura stradale di rango nazionale, l'autostrada A14, attestandosi sul casello autostradale di Canosa di Puglia (Lotto 3).

Si evidenzia infine che il traffico attuale sulla strada "Tarantina" è di circa 10.000 veicoli leggeri /giorno e 1000 veicoli pesanti/giorno e che il celere sviluppo degli insediamenti all'interno delle citate aree ZES, per le considerazioni esposte in precedenza, potrebbe determinare l'incremento di almeno quattro volte dei suddetti flussi di traffico".

Controdeduzione

Rilevando che il lotto 4, come peraltro precisato anche nella suddetta nota risulta già realizzato, si aggiunge che il lotto 1 coincide con la richiesta ritenuta **accoglibile** di cui alle osservazioni 6 e 7. Pertanto, alla luce di quanto emerso dal contributo del Commissario straordinario del Governo della ZES Adriatica, l'osservazione, con riferimento ai lotti 2 e 3 è **accoglibile**, inserendo l'intervento denominato "Completamento della strada che collega il casello autostradale di Canosa di Puglia (A14) alla SS 99", con orizzonte temporale oltre il 2030. Verranno modificati i seguenti elaborati: Relazione Generale, Allegato Database interventi, TAVOLA 3 Trasporto su Strada.

Osservazione 12H: Revisioni

E' stata rilevata la necessità di aggiornare il database degli interventi sia a seguito dell'intervenuta approvazione, dopo l'adozione del Piano Attuativo 2021-2030, di riprogrammazioni di interventi a valere sui fondi strutturali, di finanziamenti connessi al PNRR e al PNC, del PR FESR 2021-2027, sia a seguito di alcune revisioni e approfondimenti condotti dai funzionari della Sezione infrastrutture per la Mobilità.

L'aggiornamento è necessario al fine di correggere refusi e aggiornare dati relativi agli importi dei finanziamenti, alla maturità degli interventi, all'eliminazione di alcuni interventi ormai conclusi o riprogrammati.

Controdeduzione

Osservazione **accoglibile**, aggiornando la Relazione Generale di Piano, gli elaborati grafici e l'Allegato Database interventi.

OSSERVAZIONE 13

Referente: Consigliere Regionale Vito De Palma in occasione della presentazione del PA PRT 2021-2030 del 14.07.2022 ai Consiglieri Regionali

Richiesta di inserimento della domanda passeggeri del Porto di Taranto considerato che sono presenti quelle degli altri porti.

Controdeduzione

Le serie storiche dei dati relativi al traffico marittimo riportate nel Quadro conoscitivo del PA 2021-2030 arrivano fino all'anno 2019. A tale data, in base ai dati ufficiali di Assoport, il porto di Taranto non presentava una domanda di passeggeri, infatti il traffico relativo alle crociere ha avuto inizio nella stagione primavera/estate 2021). I dati relativi agli arrivi e alle partenze dei passeggeri sono disponibili sul sito dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio al link <https://port.taranto.it/index.php/it/statistiche-mensili>

L'osservazione è **parzialmente accoglibile**, inserendo nel paragrafo "6.6.5.4 Il nodo di Taranto" della relazione di Piano l'informazione relativa all'attivazione dello scalo crociere presso il Porto di Taranto a partire dalla stagione-primavera estate 2021.

Parere motivato VAS e suo recepimento

Il Servizio VINCA, con nota trasmessa all'Autorità competente a mezzo PEC il 4.8.2023, ha espresso il parere positivo in merito alla Valutazione di Incidenza, quale contributo endo procedimentale della procedura Vas, ai sensi dell'art. 17 LR 44/2012

Con Determinazione Dirigenziale n. 326 del 10/08/2023 l'Autorità competente ha espresso ai sensi del art. 12 della L.R. 44/2012 e ss.mm.ii. il parere motivato di Valutazione Ambientale Strategica relativo all'Aggiornamento del Piano Attuativo 2021-2030 del Piano Regionale dei Trasporti e al Rapporto Ambientale, a condizione che si ottemperi alle prescrizioni/richieste di integrazioni.

Tali richieste sono state recepite nel seguente modo.

Parere Motivato		Recepimento
A	Integrare il paragrafo 4.1 con la sintesi degli esiti della fase di consultazione pubblica, le relative controdeduzioni e la descrizione delle modalità di recepimento delle osservazioni accolte; aggiornare, altresì, la documentazione di Piano e il RA con quanto richiesto nelle osservazioni dei SCMA, ritenute accoglibili o parzialmente accoglibili, e in particolare da ARPA Puglia, ritenendo accoglibili tutte le osservazioni in virtù di quanto illustrato nella scheda istruttoria;	Le modalità di recepimento delle osservazioni pervenute sono contenute all'interno del presente documento. Per quanto concerne il RA la documentazione è stata aggiornata con le osservazioni ritenute accoglibili o parzialmente accoglibili.
B	Integrare il capitolo 4 del RA con un paragrafo dedicato alla definizione delle azioni e degli interventi in esso previsti, dando evidenza delle modifiche che costituiscono la proposta di aggiornamento, in termini di nuove azioni/interventi;	Gli interventi che costituiscono la proposta di aggiornamento previsti dal PA 2021-2030 sono stati inseriti all'interno della tabella nel paragrafo 4.3.9. All'interno del paragrafo 7.3 è stato specificato che "ulteriori valutazioni sui potenziali impatti ambientali degli interventi previsti da PA 2021-2030 verranno analizzate nelle fasi di redazione dei singoli progetti attuativi."
C	Integrare/aggiornare la verifica di coerenza interna, sia in forma matriciale che descrittiva, valutando la coerenza tra le azioni/interventi di piano previsti e gli indirizzi strategici operativi, ed esplicitando come siano state risolte le situazioni di potenziale incoerenza evidenziate nel paragrafo 6.1 del RA;	All'interno del paragrafo 6.1 è stata integrata una tabella di corrispondenza fra gli interventi previsti dal Piano ed i relativi indirizzi operativi. Non si sottolineano incoerenze all'interno delle analisi svolte nel paragrafo 6.1, ma delle coerenze non valutabili dovute all'attuale livello di definizione degli interventi e degli indirizzi proposti dal Piano in questa fase.
D	Aggiornare l'elenco dei Piani/Programmi a livello nazionale di cui al paragrafo 6.2.2 del RA, integrando e analizzando la Strategia Nazionale per le Aree Interne (SNAI), così come l'elenco dei Piani/Programmi a livello regionale citati al paragrafo 6.2.3 de RA, integrando e analizzando il Piano di Gestione dei SIC e delle Aree Protette;	Si provvede all'integrazione dei Piani richiesti all'interno dei paragrafi 6.2.2 e 6.2.3 del RA
E	Aggiornare/Integrare la verifica di coerenza esterna, in funzione delle nuove azioni/interventi previsti	La verifica di coerenza esterna viene effettuata fra gli strumenti sovraordinati a livello europeo e nazionale e

	Parere Motivato	Recepimento
	<p>nell'Aggiornamento del Piano Attuativo, verificando se e in che modo le stesse possano presentare situazioni di incoerenza con gli strumenti sovraordinati a livello europeo e nazionale ed esplicitando le raccomandazioni già presenti ai paragrafi 6.2.1 e 6.2.2 del RA ovvero, lì dove non fosse possibile per via della scala di analisi, assumerle come linee d'indirizzo nella documentazione di Piano. In merito alla verifica di coerenza esterna con i Piani/Programmi su scala regionale, è opportuno mettere a sistema le azioni/interventi previsti nell'Aggiornamento di Piano, con tali strumenti (anche attraverso l'ausilio di schede grafico/tabellari di contestualizzazione territoriale), al fine di verificare la presenza di sistemi di tutela/vincoli/emergenze, di tipo ambientali/paesaggistico e antropico/culturali, e potenziali interferenze da cui ne consegue la necessità di ulteriori valutazioni ambientali, ovvero di pareri da parte degli enti preposti, nelle successive fasi di progettazione degli interventi stessi;</p>	<p>gli indirizzi operativi del Piano. Pertanto, i nuovi interventi di dettaglio inseriti non effettuano una coerenza specifica con gli strumenti sovraordinati, in quanto presentano scale di analisi diverse e non comportano modifiche alla coerenza.</p> <p>Per quanto concerne la verifica di potenziali interferenze fra sistemi di tutela/vincoli/emergenze, di tipo ambientali/paesaggistico e antropico/culturali riportate negli strumenti sovraordinati a livello regionale e le nuove azioni/interventi previsti nell'Aggiornamento del Piano Attuativo è stata integrata un'analisi nel paragrafo 7.2</p>
F	<p>Approfondire l'analisi del contesto ambientale delle aree interessate dai nuovi interventi previsti dall'Aggiornamento di Piano, con particolare riferimento alle componenti ambientali suolo, paesaggio e biodiversità; integrare, altresì, con le stesse modalità, l'analisi delle altre componenti/tematiche ambientali, a cui si fa riferimento nelle successive fasi di analisi del RA, come ad esempio la tematica rifiuti. Si invita a fare uso di indicatori di contesto che consentano di misurare lo stato dell'ambiente, verificandone la coerenza con gli indicatori già definiti (o da definire) nelle successive fasi di analisi degli impatti, delle misure di mitigazione e del sistema monitoraggio, al fine di definire uno scenario di riferimento quanto più coerente possibile e rendere le predette analisi più efficaci;</p>	<p>Dalle verifiche effettuate non emergono interferenze tra gli interventi di piano ed aree di particolare vulnerabilità o pregio.</p> <p>In merito agli indicatori si rimanda al piano di monitoraggio</p>
G	<p>Esplicitare la verifica di coerenza esterna tra gli obiettivi di sostenibilità ambientali (paragrafo 6.2.4) e le nuove azioni/interventi definiti nell'Aggiornamento del Piano Attuativo, dando evidenza di come il Piano possa contribuire al perseguimento degli stessi e argomentando le modalità di gestione delle interferenze già evidenziate, almeno sotto forma di raccomandazioni o linee guida d'indirizzo, da seguire ed approfondire nelle successive fasi di progettazione;</p>	<p>Un'ulteriore valutazione della relazione fra le azioni/interventi proposti dall'aggiornamento di PA 2021-2030 ed il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità individuati viene proposta all'interno del paragrafo 6.2.4 attraverso una matrice di coerenza.</p>
H	<p>Rivedere l'elenco degli interventi presenti nella matrice di valutazione dei potenziali impatti, al paragrafo 7.2 del RA, facendo riferimento solo a quelli che per la prima volta compaiono nell'Aggiornamento del Piano Attuativo, definiti nella documentazione di Piano, e approfondire l'analisi in relazione a tutte le componenti ambientali (sia in fase di cantiere che di esercizio) definite e descritte secondo quanto prescritto alla precedente lettera F, e associare ad essi opportuni indicatori di contributo, garantendo che questi ultimi siano coerenti a quelli relativi al contesto ambientale di riferimento. Si evidenzia che il RA deve contenere l'identificazione, la descrizione e la stima qualitativa e ove possibile quantitativa degli effetti ambientali significativi</p>	<p>Al paragrafo 7.2 è stata elaborata la matrice degli effetti ambientali per tutte le componenti ambientali, che ha considerato le eventuali interferenze delle infrastrutture.</p> <p>La valutazione quantitativa degli effetti ambientali significativi dell'Aggiornamento di Piano è contenuta nel paragrafo 7.1 Gli indicatori sono stati riportati anche all'interno del Piano di Monitoraggio.</p> <p>Gli interventi previsti dall'aggiornamento del Piano sono segnalati da un "*" nella colonna codice.</p> <p>Gli interventi valutati e quindi riportati nella matrice si dividono in due tipologie. Gli interventi che riportano</p>

Parere Motivato		Recepimento
	dell'Aggiornamento di Piano, utilizzando metodiche chiare e riproducibili, indicando per ciascuno di essi le relative caratteristiche, ossia se sono diretti o indiretti, secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei;	nella colonna codice un “*” sono quelli che compaiono per la prima volta all’interno dello scenario di piano del PA, mentre quelli privi di “*” sono tutti gli interventi che non erano stati sottoposti a Valutazione Ambientale Strategica nel precedente piano attuativo, in quanto collocati temporalmente oltre lo scenario di Piano, ma che vengono confermati e valutati dal PA 2021-2030.
I	Approfondire le misure di mitigazione degli effetti individuati per la componente “suolo” e integrare i “criteri ambientali” suggeriti nel RA, sotto forma di raccomandazioni e linee guida, da integrare nella documentazione di Piano, utili per le successive fasi progettuali e gestionali degli interventi;	All’interno del Rapporto Ambientale è stato integrato il capitolo 7.6 relativo alle mitigazioni
J	Integrare la motivazione della scelta dello scenario di Piano per chiarire se, oltre ad esso, siano individuabili ulteriori ipotesi di scenari alternativi, ad esempio con diverse configurazioni di tipo temporale, localizzativo e tipologico, al fine di dare evidenza di come la scelta fatta sia la più coerente con gli Obiettivi di Protezione Ambientale e agli obiettivi di piano stesso e con un minor impatto ambientale, rispetto agli altri scenari possibili. In tal caso, per ciascuno scenario alternativo individuato, deve essere indicata l’allocazione delle risorse finanziarie, la tipologia di azione/intervento e la loro localizzazione, nonché le modalità di attuazione e gestione. Sarebbe opportuno inserire un’analisi (matriciale o SWOT) degli effetti delle azioni attuate dagli scenari alternativi, sulle componenti ambientali;	<p>Il Piano Attuativo 2021 – 2030 non ha preso in considerazione alternative a carattere sistemico tra le quali individuare lo scenario di progetto. Le motivazioni di questa scelta discendono da due considerazioni di seguito riportate.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La programmazione pregressa confermata non attuata o in corso di realizzazione (2014-2020) costituisce un quadro altamente strutturato che il Piano ha assunto come invariante. 2. Le nuove previsioni a carattere strategico in tema di mobilità oggetto della nuova programmazione (PNRR, FC, PON, P.O. FESR) sono state individuate attraverso un dialogo strutturato con la Struttura tecnica del MIT nel corso della implementazione dello scenario di progetto. <p>Lo scenario risultante dalla integrazione degli interventi di cui ai precedenti punti 1 e 2 è stato infine oggetto di un perfezionamento riguardante unicamente il miglioramento delle condizioni di intermodalità presso i nodi della rete regionale. Per la componente passeggeri tali previsioni hanno una scala e un livello di definizione tali da non costituire una variabile rilevante nel riconoscimento di scenari alternativi. Per quanto riguarda le merci, i nodi intermodali sono stati recepiti nella configurazione prevista dal “Piano regionale delle merci e della logistica” che non prevede alternative sistemiche (n.d.r. il P.A. 2021 – 2030 si è limitato ad effettuare una valutazione della diversione modale da strada a rotaia indotta dalle previsioni del PRML).</p> <p>Per tutto quanto sopra riportato il Piano attuativo non ha proposto in maniera autonoma alternative sistemiche di assetto del sistema della mobilità regionale.</p>
K	Rivedere il piano di monitoraggio, in linea con quanto prescritto ai precedenti punti F ed H, prestando particolare attenzione alle componenti ambientali paesaggio, suolo e biodiversità. Nel merito, al fine di verificare l’efficace raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità elencati nella Tab. 5.1 del RA, integrare nella tabella 8.1.1 del RA l’indicatore “consumo del suolo” per la componente suolo, approfondire con le competenti sezioni regionali l’opportunità di prevedere l’indicatore “superficie agricola sottratta dagli interventi” per le componenti biodiversità e	La responsabilità della realizzazione del piano di monitoraggio, così come quella della sua pubblicazione, è della Sezione Infrastrutture per la Mobilità. Il monitoraggio è lo strumento di governance e di comunicazione del Piano. Vista la complessità del piano è necessaria una continua attività di misurazione dell’efficacia delle azioni e delle politiche intraprese. Risulta dunque imprescindibile dotarsi di risorse aggiuntive necessarie ad attuare il piano di monitoraggio che raccolgano i dati utili a quantificare gli indicatori scelti per misurare l’efficacia dell’impianto

Parere Motivato		Recepimento
	<p>paesaggio e l'indicatore "frammentazione del paesaggio" per la componente paesaggio, dando evidenza dell'avvenuta condivisione con gli enti di competenza. Per tutti gli indicatori di monitoraggio prescelto (di contributo e di processo), inoltre, indicare il target di riferimento e verificare per il piano di monitoraggio siano coerenti con gli indicatori di contesto, al fine di consentire il monitoraggio degli impatti e delle misure di mitigazione e, dunque, di verificare l'efficacia delle azioni dell'Aggiornamento del Piano Attuativo in coerenza con i criteri di sostenibilità. Indicare nel RA le risorse e le responsabilità per l'attuazione del Piano di Monitoraggio, la modalità e la cadenza temporale dei report di monitoraggio, le responsabilità e le tempistiche di aggiornamento dei dati, nonché le eventuali e necessarie azioni da intraprendere (cd. misure correttive/meccanismi di riorientamento) nel caso si verificano scostamenti rispetto ai target prefissati;</p>	<p>proposto.</p> <p>Il monitoraggio si struttura su due step coincidenti con i due principali orizzonti temporali del Piano (2026 e 2030). Pertanto i report di monitoraggio saranno pubblicati durante le annualità 2026 e 2030. All'interno della finestra temporale che precederà la pubblicazione dei report per le suddette annualità, è possibile contraddistinguere le seguenti fasi principali:</p> <ul style="list-style-type: none"> • PRIMA FASE: acquisizione dati; • SECONDA FASE: verifica del raggiungimento obiettivi; • TERZA FASE: predisposizione di eventuali implementazioni e azioni correttive. <p>Le specifiche richieste sono integrate nel Piano di Monitoraggio.</p> <p>Tali indicatori sono stati individuati, nell'incontro del 5/10/23 tra Sezione Tutela e valorizzazione del paesaggio e Sezione infrastrutture per la mobilità, nel quale, come risulta dal verbale, le valutazioni, anche con riferimento agli indicatori già presenti nel piano di monitoraggio ambientale del PPTR, hanno portato a convergere su indicatori di processo che siano popolabili, sulla base di dati significativi e disponibili in possesso delle Sezioni, nonché rappresentativi delle trasformazioni territoriali legate al sistema dei trasporti.</p> <p>Pertanto nella tabella 8.1.1 oltre al consumo di suolo è stato introdotto come indicatore il numero di autorizzazioni paesaggistiche rilasciate in deroga (vedasi verbale incontro).</p>
L	<p>Aggiornare la Sintesi Non Tecnica sulla base del nuovo documento RA, e integrandola, altresì, con un capitolo dedicato al sistema di monitoraggio dell'Aggiornamento di Piano;</p>	<p>Si è provveduto all'aggiornamento della Sintesi Non Tecnica e all'inserimento del paragrafo relativo al monitoraggio del Piano</p>
M	<p>Recepire negli elaborati dell'Aggiornamento di Piano, le prescrizioni della Valutazione d'Incidenza, come riportate nella sezione J della parte 4 della scheda istruttoria;</p>	<p>Si prende atto del parere favorevole espresso e delle prescrizioni ad esso correlate.</p> <p>L'attuazione dei progetti garantirà quanto richiesto.</p>

3 Integrazione delle considerazioni ambientali nel Piano Attuativo 2021-2030

Il Piano Attuativo, oltre a basarsi sulla Legge 16/2008, ha tenuto conto delle rilevanti novità occorse negli ultimi 3 anni a livello Europeo e Nazionale, nonché dei riflessi che ha avuto l'esperienza della pandemia COVID-19 sui modelli di mobilità e di trasporto delle merci.

A questo scopo la Giunta Regionale, con la delibera 6 aprile 2021, n. 551 ha inteso fornire un indirizzo politico alla redazione del Piano Attuativo che contempla 6 obiettivi strategici ritenuti di vitale importanza per lo sviluppo del sistema regionale della mobilità delle persone e delle merci nel rispetto dei principi dello sviluppo sostenibile e degli obiettivi fissati dal Green Deal Europeo, dalle politiche di Coesione per il periodo 2021-2030 e dal PNRR.

A partire dal quadro di riferimento europeo, nazionale e regionale, dalle risultanze del Piano di Monitoraggio del PA del precedente quinquennio, nonché dal confronto con i soggetti attuatori degli interventi regionali, la Delibera della Giunta Regionale del 6 Aprile 2021 n. 551 ha definito le Linee di indirizzo per la costruzione dello scenario progettuale del Piano Attuativo per i prossimi anni.

1. Connettere la Puglia alla rete europea e nazionale per accrescere lo sviluppo economico della regione;
2. Promuovere una mobilità orientata alla sostenibilità e alla tutela dell'ambiente e del territorio;
3. Migliorare la coesione sociale promuovendo la competitività del sistema economico produttivo e turistico, a partire dalle aree più svantaggiate;
4. Accrescere la sicurezza delle infrastrutture e dei servizi di trasporto;
5. Sostenere la connettività regionale alle TIC (Tecnologie dell'Informazione e della Comunicazione);
6. Migliorare la *governance* degli investimenti infrastrutturali.

Il piano per definizione è "uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità, proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali.

Il Piano considera gli elementi essenziali e portanti del territorio, la sua struttura insediativa e ambientale, mediante un processo pianificatorio integrato e flessibile basato su una strategia di sviluppo sostenibile e definendo le procedure di coerenza e compatibilità paesaggistica ed ambientale.

Esso, infatti, si pone l'obiettivo di migliorare l'accessibilità e fornire alternative di mobilità sostenibili, cercando di migliorare ed integrare il sistema dei trasporti in modo sostenibile mettendo a sistema le politiche per la mobilità e gli interventi sulle infrastrutture con le strategie di carattere economico, sociale, urbanistico e di tutela ambientale.

Il piano ha il compito di analizzare e soddisfare i diversi segmenti della domanda di mobilità delle persone e delle merci regionale, individuandone l'entità, le interazioni spaziali e temporali, i motivi dello spostamento e le modalità di soddisfacimento, al fine di migliorare la qualità della vita nel territorio secondo i principi di integrazione, partecipazione, monitoraggio e valutazione.

Il Piano è articolato attorno a una visione della mobilità e dei trasporti di lungo periodo ed interessa il territorio regionale nella sua interezza, perseguendo l'obiettivo prioritario di migliorare l'accessibilità alle aree urbane attraverso l'attuazione di un sistema di trasporti sostenibile, che garantisca a tutti un'adeguata accessibilità dei posti di lavoro e dei servizi, migliori la sicurezza, riduca l'inquinamento, le emissioni di gas serra e il consumo di energia; aumenti l'efficienza e l'economicità del trasporto di persone e merci; aumenti l'attrattività e la qualità dell'ambiente urbano.

Per come è stato condotto, il processo di VAS ha dato un contributo ad indirizzare l'elaborazione del piano verso l'integrazione delle tematiche ambientali fin dalle prime fasi.

Sulla base del campo d'azione del Piano ed in riferimento al contesto ambientale ed in particolare tenendo conto delle criticità e i punti di forza emersi dall'analisi SWOT, sono stati declinati gli obiettivi di sostenibilità, per tematiche, facendo riferimento sia a quelli che discendono da piani locali che a strategie e piani di livello superiore.

In maniera specifica sono stati individuati gli obiettivi di riduzione delle emissioni climalteranti e della qualità dell'aria, che sono direttamente connessi agli obiettivi del piano, effettuando un'analisi di contesto ed analizzando il quadro di riferimento nazionale ed europeo ed i target per il raggiungimento di adeguati livelli di sostenibilità per le componenti in questione.

Gli obiettivi del Piano e le relative strategie ed azioni, appaiono nel complesso pienamente coerenti con gli obiettivi di sostenibilità e sono indirizzati alla sostenibilità della mobilità urbana garantendo i necessari livelli di accessibilità per le persone e per le merci.

I temi della qualità dell'aria, rumore e cambiamenti climatici sono stati integrati nel piano con obiettivi espliciti. Inoltre, non solo gli obiettivi del PA appaiono nel complesso pienamente coerenti con gli obiettivi di sostenibilità relativi alla qualità dell'aria, ma si sottolinea come l'attuazione del Piano sia il principale strumento per perseguire tali obiettivi relativamente al contributo da traffico.

Anche il tema del miglioramento della sicurezza, ovviamente, ha alcuni obiettivi specifici nel PA, per la riduzione dell'incidentalità e la diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti e dei relativi costi sociali, in particolare per gli utenti deboli.

4 Motivazione delle scelte del Piano Attuativo in relazione alle alternative possibili

Il Piano Attuativo 2021 – 2030 non ha preso in considerazione alternative a carattere sistemico tra le quali individuare lo scenario di progetto. Le motivazioni di questa scelta discendono da due considerazioni di seguito riportate.

1. La programmazione pregressa confermata non attuata o in corso di realizzazione (2014-2020) costituisce un quadro altamente strutturato che il Piano ha assunto come invariante.
2. Le nuove previsioni a carattere strategico in tema di mobilità oggetto della nuova programmazione (PNRR, FC, PON, P.O. FESR) sono state individuate attraverso un dialogo strutturato con la Struttura tecnica del MIT nel corso della implementazione dello scenario di progetto.

Lo scenario risultante dalla integrazione degli interventi di cui ai precedenti punti 1 e 2 è stato infine oggetto di un perfezionamento riguardante unicamente il miglioramento delle condizioni di intermodalità presso i nodi della rete regionale. Per la componente passeggeri tali previsioni hanno una scala e un livello di definizione tali da non costituire una variabile rilevante nel riconoscimento di scenari alternativi. Per quanto riguarda le merci, i nodi intermodali sono stati recepiti nella configurazione prevista dal “Piano regionale delle merci e della logistica” che non prevede alternative sistemiche (n.d.r. il P.A. 2021 – 2030 si è limitato ad effettuare una valutazione della diversione modale da strada a rotaia indotta dalle previsioni del PRML).

Per tutto quanto sopra riportato il Piano attuativo non ha proposto in maniera autonoma alternative sistemiche di assetto del sistema della mobilità regionale.

Il piano e il rapporto ambientale, al fine di verificare e mettere a confronto le possibili evoluzioni dello stato dell’ambiente in relazione alle scelte messe in atto dal PUMS hanno considerato nelle valutazioni i seguenti scenari:

- Stato attuale, riconducibile alla situazione del contesto di partenza;
- Scenario di riferimento, scenario all’orizzonte temporale del PA, nel quale sono inseriti gli interventi per i quali ne è prevista l’attuazione al 2030.
- Scenario di piano

5 Indicazioni in merito al monitoraggio

Il D-Lgs 152/06 in merito al monitoraggio prevede:

- la tempistica, le modalità operative, la comunicazione dei risultati e le risorse necessarie per una periodica verifica dell’attuazione del Piano, dell’efficacia degli interventi realizzati rispetto agli obiettivi perseguiti e degli effetti ambientali ottenuti;
- le modalità per correggere, qualora i risultati ottenuti non risultassero in linea con le attese, le previsioni e le modalità di attuazione del Piano;
- le modalità con cui procedere al proprio aggiornamento al verificarsi di tali variazioni dovute sia a modifiche da prevedere negli interventi da realizzare, sia a modifiche del territorio e dell’ambiente.

Il Rapporto Ambientale definisce gli indicatori necessari al fine di predisporre un sistema di monitoraggio degli effetti del piano, con riferimento agli obiettivi ivi definiti ed ai risultati prestazionali attesi.

All’interno del processo di VAS, al sistema degli indicatori è lasciato il compito, a partire dalla situazione attuale, di verificare il miglioramento o il peggioramento del dato, in modo tale da aiutare ad interpretare e ad individuare non solo gli effetti delle singole azioni di piano, ma anche le possibili mitigazioni e compensazioni.

Nell'approccio metodologico utilizzato, la VAS è considerata come processo dinamico e, quindi, migliorativo con possibili ottimizzazioni degli strumenti anche in funzione del monitoraggio e delle valutazioni future.

Gli indicatori utilizzati nella VAS hanno lo scopo di descrivere un insieme di variabili che caratterizzano, da un lato il contesto e lo scenario di riferimento, dall'altro lo specifico Piano, in termini di azioni e di effetti diretti e indiretti, cumulati e sinergici.

Presupposto necessario per l'impostazione del set di indicatori del monitoraggio ambientale è che siano stati definiti con chiarezza il contesto di riferimento del Piano, il sistema degli obiettivi (possibilmente quantificati ed articolati nel tempo, nello spazio e per componenti), e l'insieme delle azioni da implementare. Inoltre sia gli obiettivi che gli effetti delle azioni del Piano devono essere misurabili, stimabili e verificabili tramite indicatori.

In considerazione che il piano in oggetto costituisce aggiornamento del precedente, sul quale peraltro è già stato fatto un primo monitoraggio, nella scelta degli indicatori si è partiti dagli indicatori del monitoraggio già effettuato, pertanto si sono confermati gli indicatori misurati e modificati quelli che sono stati di difficile reperimento.

Il set di indicatori del sistema di monitoraggio sarà strutturato in due macroambiti:

- **Indicatori di contesto** rappresentativi delle dinamiche complessive di variazione del contesto di riferimento del Piano. Gli indicatori di contesto sono strettamente collegati agli obiettivi di sostenibilità fissati dalle strategie di sviluppo sostenibile. Il popolamento degli indicatori di contesto è affidato a soggetti normalmente esterni al gruppo di pianificazione (Sistema agenziale, ISTAT, Enea, ecc.) che ne curano la verifica e l'aggiornamento continuo. Essi vengono assunti all'interno del piano come elementi di riferimento da cui partire per operare le proprie scelte e a cui tornare, mostrando in fase di monitoraggio dell'attuazione del piano come si è contribuito al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati e che variazioni ad esso attribuibili si siano prodotte sul contesto.
- **Indicatori di processo** che riguardano strettamente i contenuti e le scelte del Piano. Questi indicatori devono relazionarsi direttamente con gli elementi del contesto, evidenziandone i collegamenti. Misurando questi indicatori si verifica in che modo l'attuazione del Piano stia contribuendo alla modifica degli elementi di contesto, sia in senso positivo che in senso negativo.

La responsabilità della realizzazione del piano di monitoraggio, così come quella della sua pubblicazione, è della sezione Infrastrutture per la Mobilità. Il monitoraggio è lo strumento di governance e di comunicazione del Piano. Vista la complessità del piano è necessaria una continua attività di misurazione dell'efficacia delle azioni e delle politiche intraprese. Risulta dunque imprescindibile dotarsi di risorse aggiuntive necessarie ad attuare il piano di monitoraggio che raccolgano i dati utili a quantificare gli indicatori scelti per misurare l'efficacia dell'impianto proposto.

Per questo motivo si prevede di affidare il servizio con procedura di gara ai sensi del D.lgs 36/2023 ad un operatore economico (o gruppo di operatori economici) che avrà il ruolo di attuare in maniera costante e continua il Piano di monitoraggio del PA PRT 2021-2030.

Di seguito una previsione massima dei costi:

- Servizio di attuazione del Piano di Monitoraggio € 210.000,00 + IVA
- Acquisizione/elaborazione/simulazione dati, esecuzione indagini (eventuale) € 30.000,00 + IVA
- Diffusione e comunicazione del Piano di Monitoraggio (eventuale) € 20.000,00 + IVA

Complessivamente si stima che il monitoraggio del piano, generi un costo totale di 260.000 € + IVA nell'arco della sua attuazione dal 2024 al 2030.

La copertura dei costi di monitoraggio sarà assicurata dalla Sezione Infrastrutture per la Mobilità.

Il monitoraggio si struttura su due step coincidenti con i due principali orizzonti temporali del Piano (2026 e 2030). Pertanto i report di monitoraggio saranno pubblicati durante le annualità 2026 e 2030. All'interno della finestra temporale che precederà la pubblicazione dei report per le suddette annualità, è possibile contraddistinguere le seguenti fasi principali:

- PRIMA FASE: acquisizione dati;
- SECONDA FASE: verifica del raggiungimento obiettivi;
- TERZA FASE: predisposizione di eventuali implementazioni e azioni correttive.

Il PA è predisposto su un orizzonte temporale di 10 anni. All'interno dei due periodi del monitoraggio fissati (2026 e 2030), la vita del piano è caratterizzata essenzialmente da tre aspetti fondamentali:

- Attuazione
- Comunicazione
- Monitoraggio

I tre elementi costituiscono la fase in itinere del PA PRT 2021-2030; l'attuazione e la comunicazione seguiranno delle tempistiche più fluide e continue legate rispettivamente al Programma di attuazione e al Piano di Comunicazione.

La partecipazione deve strutturare strumenti di coinvolgimento anche dei cittadini, sia in termini generali, attraverso le varie forme di comunicazione previste con le quali il processo di partecipazione dovrà integrarsi ed interagire, sia in termini specifici in relazione alla promozione ed implementazione di determinate azioni e misure. Andrà inoltre mantenuto ed alimentato un dialogo e un confronto aperto con le Istituzioni locali.

La **comunicazione** ricoprirà un ruolo fondamentale per il processo partecipativo e per tale ragione dovrà essere sostenuta e alimentata da una fonte dati attendibile e consolidata, ovvero quella che costituisce la base dati del monitoraggio.

La **partecipazione** in itinere accompagnerà la fase di implementazione del Piano e di valutazione delle misure, concentrando l'attenzione sulla capacità del processo di promuovere l'accettazione delle misure, mitigare gli eventuali effetti negativi che possono accompagnare l'attuazione delle

stesse, individuare eventuali azioni correttive in caso di non raggiungimento degli obiettivi prefissati.

Il Piano di monitoraggio coinvolge direttamente e indirettamente tutti gli attori che concorrono alla produzione e raccolta di dati della mobilità. È quindi necessario stabilire ruoli e responsabilità che accompagneranno, negli anni di monitoraggio del PPA, la pluralità relazionale.

In maniera preliminare si possono identificare i seguenti soggetti:

- Comuni;
- Provincia;
- Regione;
- Ministeri;
- Istituzioni e Enti (ACI, ARPA, ISTAT);
- Operatori del trasporto e della mobilità (TPL e sharing);
- Mobility manager (aziendali e d'area).

Il ciclo di vita dell'attività di monitoraggio, vede le attività di raccolta dati continue nell'arco temporale, mentre al 2026 e 2030 devono essere concluse le attività di verifica, partecipazione, individuazione di eventuali azioni correttive, pubblicazione Report Monitoraggio ed eventualmente aggiornamento del Piano.

Il Report di monitoraggio è il documento in cui vengono condensate le attività di ciascun monitoraggio. Il documento sarà organizzato indicativamente in base al seguente indice:

- Introduzione
- Descrizione degli indicatori e metodologie di calcolo
- I risultati del Monitoraggio
- Analisi critica dei risultati
- I risultati della partecipazione
- Prossimi passi
- Glossario