



**PIANO STRATEGICO  
METROPOLI TERRA DI BARI**

**VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA**

**SINTESI NON TECNICA DEL  
RAPPORTO AMBIENTALE**

26 FEBBRAIO 2009



Responsabile dell'Ufficio Unico del Piano Strategico Metropoli Terra di Bari: **Dott. Francesco Ficarella**

Redazione del Rapporto Ambientale: **Ing. Laura Grassini**

Supporto nella redazione del Rapporto Ambientale: **Staff di Ricerca e Sviluppo e Comunicazione del Piano Strategico Metropoli Terra di Bari:**

- Dott. Pierpaolo Bonerba
- Ing. Sergio Bruno
- Dott. Fabio Colavito
- Dott.ssa Pia Livia Di Tardo
- Dott. Saverio Fortunato
- Dott. Vitandrea Marzano
- Ing. Antonio Nicoletti
- Dott.ssa Marta Omero
- Dott.ssa Elena Palma
- Ing. Enrica Papa
- Dott.ssa Paola Papa
- Dott.ssa Anna Pellegrino
- Arch. Lorenzo Pietropaolo
- Ing. Roberta Maria Rana
- Ing. Luigi Ranieri
- Dott.ssa Alessandra Ricciardelli

Supporto nelle attività di Valutazione Ambientale Strategica: **Task Force Ambientale di Metropoli Terra di Bari** (di cui alla Delibera di Giunta del Comune di Bari n. 910 del 30.10.2007 e successive modifiche):

- Direttore pro-tempore della Tutela dell'Ambiente, Igiene e Sanità del Comune di Bari;
- Direttore pro-tempore della Ripartizione Edilizia Pubblica e Lavori Pubblici del Comune di Bari;
- Direttore pro-tempore della Ripartizione Urbanistica e Edilizia Privata del Comune di Bari;
- Direttore pro-tempore della Ripartizione Programmazione Economica, Politiche Strutturali e Sviluppo Economico del Comune di Bari;
- Referente della Provincia di Bari;
- Referente del Comune di Bitonto;
- Referente del Comune di Gioia del Colle;
- Presidente del Comitato Scientifico del Piano Strategico Metropoli Terra di Bari;
- Coordinatore dello Staff R&S del Piano Strategico Metropoli Terra di Bari.



## INDICE

1. Introduzione .....	4
2. La metodologia valutativa .....	4
3. Il piano strategico metropoli terra di bari .....	6
4. Analisi di coerenza “interna” .....	18
5. Valutazione dell’integrazione della componente ambientale nel piano strategico .....	18
6. Valutazione della coerenza “esterna” del piano con altri piani e programmi.....	19
7. Criticità ambientali per la valutazione degli impatti del piano.....	19
8. Valutazione dei possibili impatti ambientali del piano e raccomandazioni per il miglioramento delle ricadute ambientali .....	23
9. Individuazione e valutazione di ragionevoli alternative al piano.....	35
10. Il piano di monitoraggio .....	35



## 1. INTRODUZIONE

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – di cui alla direttiva 2001/42/CE (Direttiva VAS), recepita in Italia con il D. Lgs. 152 del 3 aprile 2006, parte Seconda, come modificato dal D. Lgs. 4/2008 – costituisce un importante strumento per l'integrazione delle considerazioni di carattere ambientale nell'elaborazione dei piani e programmi. Essa, infatti, garantisce che gli effetti della loro attuazione siano presi in considerazione durante la fase di elaborazione e prima della loro adozione. In particolare, essa si applica a quei piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente; tra questi rientrano i Piani Strategici e quindi il Piano Strategico Metropoli Terra di Bari (PSMTB) oggetto della presente valutazione.

La procedura di applicazione della VAS si articola in varie fasi, che accompagnano l'intero processo di elaborazione e attuazione del piano. La prima, detta di *scoping*, ha inizio contemporaneamente alla redazione della prima bozza del piano ed è volta alla determinazione dei contenuti e della portata delle valutazioni da farsi nel Rapporto Ambientale. Ad essa segue la fase di redazione del Rapporto Ambientale vero e proprio, in cui vengono individuati e valutati gli effetti significativi che il piano potrebbe avere sull'ambiente, così come le sue ragionevoli alternative. Tale rapporto, insieme ad una sua sintesi non tecnica, deve essere, quindi, divulgato tra i soggetti competenti in materia di ambiente e il pubblico affinché questi abbiano la possibilità di esprimersi. Tale fase è detta di consultazione. Segue la fase di valutazione del rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni da parte dell'autorità competente (nel caso del PSMTB l'Ufficio VAS della Regione Puglia, con il supporto di ARPA Puglia), in collaborazione con l'Ufficio del Piano Strategico che ha elaborato il Piano. Il piano, eventualmente modificato sulla base del parere motivato formulato dall'autorità competente al termine dell'istruttoria, viene, quindi, trasmesso agli organi competenti per l'approvazione. Segue la fase di informazione sulla decisione, in cui deve essere resa pubblica, tra le altre cose, una dichiarazione che 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. Contestualmente all'avvio del piano ha inizio l'ultima fase della VAS, quella di monitoraggio, specificatamente rivolta alla verifica degli impatti del piano sull'ambiente e alla verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati, in modo da individuare tempestivamente gli impatti negativi imprevisti e adottare le opportune misure correttive.

## 2. LA METODOLOGIA VALUTATIVA

Il processo di valutazione del PSMTB si è articolato nelle seguenti fasi:

### 1. Analisi di coerenza "interna"

Essa mira a valutare la coerenza tra le strategie del Piano e gli interventi previsti, al fine di verificare la consequenzialità nella fase di programmazione e la corrispondenza tra le azioni da realizzare e gli obiettivi programmati. Tale analisi è stata fatta sulla base di alcune matrici di coerenza.

### 2. Valutazione dell'integrazione della componente ambientale nel Piano

È stata fatta una verifica di coerenza del Piano Strategico in oggetto rispetto agli obiettivi dei principali documenti di indirizzo regionale, nazionale e comunitario in materia di protezione ambientale:

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



### 3. Analisi di coerenza “esterna”

La coerenza “esterna” del Piano è stata effettuata valutando il rapporto del Piano Strategico con “altri pertinenti piani o programmi” così come richiesto dalla normativa (cfr. Allegato VI del D. Lgs. 4/2008). In particolare, tale valutazione è stata fatta in riferimento ai principali strumenti di pianificazione e programmazione regionali ritenuti in grado di avere interazioni dirette o indirette con il Piano Strategico:

- DSR 2007-2013
- PO FESR 2007-2013
- Programma di Sviluppo Rurale (PSR)
- Piano di Assetto Idrogeologico (PAI)
- Piano di Tutela delle Acque (PTA)
- Piano Regionale delle Attività Estrattive (PRAE)
- Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR)
- Piano Regionale per la Gestione dei Rifiuti (PRGR)
- Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio (PUTT)
- Documento Regionale di Assetto Generale (DRAG)
- Piano d’ambito territoriale ottimale risorse idriche (PdA)
- Programma d’azione per le “zone vulnerabili da nitrati”, in riferimento alla Direttiva 91/676 CEE per la protezione delle acque dall’inquinamento (Piano Nitrati)
- Piano di risanamento della qualità dell’aria (PRQA)
- Piani di gestione delle aree protette e dei Siti Natura 2000
- Piano regionale dei trasporti (PRT)

### 4. Analisi dello stato dell’ambiente

Sulla base delle specifiche caratteristiche del territorio dell’area metropolitana Terra di Bari, la descrizione dello stato dell’ambiente è stata fatta secondo le seguenti componenti e tematiche ambientali:

- Aria e fattori climatici
- Acqua e ambiente marino-costiero
- Suolo e rischi naturali
- Energia
- Rifiuti
- Biodiversità e reti ecologiche
- Paesaggio e patrimonio culturale, architettonico e archeologico
- Popolazione e salute umana
- Rischio antropogenico

### 5. Valutazione dei possibili impatti del Piano sull’ambiente

In riferimento a questo punto, si è proceduto in primo luogo con l’individuazione delle principali criticità ambientali sulla base delle analisi di cui al punto precedente, definendo altresì, laddove possibile, una valutazione dello stato di tali indicatori nei vari comuni di MTB. Sulla base di questi elementi si è, quindi, proceduto ad una valutazione dei potenziali effetti positivi e negativi che le singole linee di intervento del Piano Strategico potrebbero avere su tali criticità nei vari contesti di MTB, evidenziando, altresì, potenziali impatti comunalativi e sinergici delle stesse.

### 6. Identificazione di possibili misure di mitigazione

Il D. Lgs. 4/2008 richiede che nel Rapporto Ambientale vengano individuate misure “per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali effetti negativi significativi sull’ambiente dell’attuazione del piano o del programma” (cfr. Allegato VI del D. Lgs. 4/2008). In riferimento alle analisi di cui al punto precedente, sono state identificate, qualora possibile, opportune misure atte a mitigare i possibili effetti negativi del piano e/o a valorizzarne quelli positivi.



### 7. Analisi delle alternative – valutazione degli scenari attuativi del piano

Come richiesto dal D.Lgs. 4/2008, sono state fatte alcune considerazioni su ragionevoli alternative di piano.

### 8. Identificazione di un piano di monitoraggio per l'attuazione del Piano strategico

In coerenza con quanto richiesto dal D. Lgs. 4/2008 è stato definito un primo schema complessivo del piano di monitoraggio, suddiviso in indicatori di contesto e di programma, unitamente alle responsabilità per la sua attuazione.

## **3. IL PIANO STRATEGICO METROPOLI TERRA DI BARI**

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

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

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

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

Propedeutica alla effettiva realizzazione di progetti “strategici”, che per definizione coinvolgono più territori e più funzioni pubbliche, è l'adozione di un modello istituzionale di governo che consenta il raccordo tra tutti soggetti pubblici coinvolti in quanto titolari delle diverse e spesso autonome funzioni.

In tal senso il Piano Strategico ha ritenuto determinante l'utilizzo di forme consensuali di amministrazione che consentano di pervenire a decisioni concordate e condivise da parte di tutte le Amministrazioni coinvolte e che al contempo perseguono gli obiettivi di una maggiore semplificazione, trasparenza, efficacia, economicità ed effettività dell'azione amministrativa.

Si tratta di aspetti che investono trasversalmente l'intera pianificazione strategica, in tutte le sue fasi (dalla programmazione ed elaborazione, all'attuazione, al monitoraggio ed alla rendicontazione), e che la connotano come effettivo modello di “governance interistituzionale”. Laddove per governance si intende la partecipazione allargata, diffusa ed effettiva della collettività alle scelte decisionali di governo e per interistituzionale la effettiva cooperazione e collaborazione leale tra le diverse Amministrazioni coinvolte tra cui fondamentali appaiono i Comuni, la Provincia e la Regione.

Avendo di mira tali obiettivi, il modello di Governance del Piano Strategico Metropoli Terra di Bari è volto alla costituzione di un unico centro decisionale che consenta di pervenire a soluzioni unitarie e condivise sia dai soggetti pubblici istituzionali, sia dalla collettività interessata.

Nel breve periodo lo strumento utilizzato è quello della costituzione di una Associazione tra i Comuni e la Provincia, in cui confluiscono strumenti di partecipazione allargata dell'intera collettività; nel lungo periodo l'evoluzione dell'Associazione è data dalla costituzione di un nuovo soggetto pubblico dotato di propria autonomia giuridica e che possa aspirare a porsi in generale come modello istituzionale di governance della Pianificazione strategica.

Le articolazioni interne per Uffici prevedono la costituzione di specifici uffici sia preposti alla gestione del Piano strategico e del Piano di mobilità urbana, sia preposti alle attività di monitoraggio e controllo sia per quanto riguarda lo sviluppo sostenibile e la tutela dell'ambiente,



sia per quanto concerne la garanzia del principio di leale concorrenza. Si tratta, soprattutto in quest'ultimo caso, di Uffici che potrebbero evolvere in autonome Autorità garanti.

Parallelamente dalla partecipazione allargata e diffusa alle scelte decisionali (assemblee) origineranno forme di partenariato pubblico-privato atte a consentire l'attuazione delle scelte strategiche con il coinvolgimento di risorse private. In tal senso si prevede la costituzione di soggetti misti pubblico-privati che si configurino come "braccio operativo tecnico" dell'istituzione pubblica.

I progetti strategici che il Piano intende proporre sono strutturati in 20 programmi, di cui si riporta di seguito l'organizzazione in obiettivi specifici, obiettivi operativi e linee di azione:

## 1. Programma Mobilità Sostenibile

Obiettivo specifico	Obiettivi operativi	Linee di azione
1. Migliorare l'accessibilità interna a supporto della coesione territoriale, dell'inclusione sociale, dello sviluppo locale e della valorizzazione degli ambiti a valenza strategica	1.1 Incrementare l'uso del trasporto pubblico	1.1.1 Consorzio Mobilità MTB
		1.1.2 Rete di stazioni multimodali
		1.1.3 Terminal bus extramurale Capruzzi
		1.1.4 Tram treno
		1.1.5 Tram del mare
	1.2 Garantire la mobilità dolce	1.2.1 Reti ciclabili MTB
	1.3 Ridurre le emissioni inquinanti	1.3.1 Car Sharing metropolitano
		1.3.2 Transizione verde al trasporto su strada
	1.4 Incrementare la qualità e la sicurezza degli spostamenti con l'auto	1.4.1 Reti viarie peri-urbane
		1.4.2 Infomobilità MTB

## 2. Programma Periferie

Obiettivo specifico	Obiettivi operativi	Linee di azione
2. Riqualificare e riconnettere le aree urbane marginali	2.1. Realizzazione di servizi alla residenza e spazi per attività culturali e sportive	2.1.1. Realizzazione di Progetti Integrati multisettoriali
		2.1.2. Completamento della dotazione di centri polivalenti, palazzetti dello sport e centri sportivi in tutti i comuni di MTB
		2.1.3. Laboratori territ. di interazione creativa
	2.2. Riqualificazione degli spazi pubblici	2.2.1. Realizzazione e/o riqualificazione di aree a verde attrezzato
		2.2.2. Bonifica e riqualificazione di siti inquinati in aree urbane
		2.2.3. Riqualificazione di piazze e parcheggi
		2.2.4. Realizzazione di punti sport
	2.3. Rafforzamento dell'accessibilità e della qualità degli spostamenti interni	2.3.1. Realizzazione di strade giardino e isole pedonali residenziali



### 3. Programma Lama

Obiettivo specifico	Obiettivi operativi	Linee di azione
3. Creazione e potenziamento delle connessioni tra le infrastrutture verdi e storiche	3.1. Connessione delle emergenze storiche, archeologiche e naturalistiche delle lame	3.1.1. Connessione delle emergenze storiche, archeologiche e naturalistiche delle lame
	3.2. Risanamento e bonifica delle situazioni di maggior degrado in lama	3.2.1. Risanamento e bonifica delle situazioni di maggior degrado in lama
	3.3. Regimentazione idraulica nei tratti a rischio idrogeologico	3.3.1. Regimentazione idraulica nei tratti a rischio idrogeologico
	3.4. Recupero e riqualificazione dei siti storico-archeologici di particolare interesse	3.4.1. Recupero e riqualificazione dei siti storico-archeologici di particolare interesse

### 4. Programma Costa

Obiettivo specifico	Obiettivi operativi	Linee di azione
4. Promuovere processi di riqualificazione della costa come fronte sull'Adriatico.	4.1. <i>La collana di perle</i> . Rigenerare la qualità del fronte costiero come attrattore internazionale	4.1.1 <i>Le perle</i> . Promuovere la grande architettura di un nuovo fronte a mare
		4.1.2 <i>Il filo della collana</i> . Realizzare una mobilità costiera interurbana sostenibile
		4.1.3 <i>Una Metropoli di mare</i> . Realizzare un sistema integrato di approdi turistici
	4.2. <i>70 km di costa risanata</i> . Salvaguardare il paesaggio costiero dal degrado naturale e antropico	4.2.1 Consolidamento e protezione della costa in contrasto ai fenomeni erosivi e all'inquinamento
		4.2.2 Realizzazione e adeguamento dei recapiti finali di convogliamento delle acque
		4.2.3 Riqualificazione delle aree urbane marginali lungo la fascia costiera

Nota: Gli interventi evidenziati in grigio sono computati nei programmi "cultura e spazi creativi" - "turismo e marketing" - "mobilità sostenibile" - "risorse idriche".

### 5. Programma Città Storica

Obiettivo specifico	Obiettivi operativi	Linee di azione
5. Valorizzare la città storica	5.1. <i>La costruzione quotidiana della storia collettiva</i> : recuperare la capacità degli abitanti di mantenere la città	5.1.1 Attivazione di una rete di Laboratori per la valorizzazione della Città storica
		5.1.2 Istituzione di una Scuola artigiana per la conservazione della Città storica
		5.1.3 Creazione di un fondo per la manutenzione ordinaria e straordinaria del patrimonio storico finalizzata al miglioramento della qualità abitativa e alla trasformazione d'uso compatibile
	5.2. <i>La valorizzazione del patrimonio urbano</i> :	5.2.1 Riqualificazione delle pavimentazioni e delle reti dei sottoservizi stradali





	Riqualificare gli spazi e i luoghi pubblici dei nuclei storici urbani	5.2.2 Riqualificazione di piazze, spazi aperti e arredo urbano 5.2.3. restauro degli edifici pubblici e dei complessi monumentali
	5.3. <i>L'elaborazione della conoscenza operativa:</i> Sperimentare strumenti integrati per l'intervento nella Città storica	5.3.1 Costituzione di archivi conoscitivi per l'intervento nella Città storica 5.3.2 Innovazione e integrazione degli interventi di recupero e di riqualificazione
	5.4. <i>Il recupero della bellezza del territorio storico:</i> Riattivare le connessioni tra il patrimonio storico diffuso e i nuclei urbani della Città storica	5.4.1 Realizzazione di un Museo territoriale del patrimonio diffuso
	5.5. <i>Muoversi a misura d'uomo:</i> Sperimentare nuovi sistemi di accessibilità e mobilità nei nuclei storici urbani	5.5.1 Realizzazione di parcheggi scambiatori in prossimità dei nuclei storici urbani 5.5.2 Realizzazione di sistemi di dissuasione e di monitoraggio dell'accesso automobilistico 5.5.3 Realizzazione di nuove viabilità per la deviazione degli attraversamenti automobilistici

## 6. Programma Paesaggio rurale e agroindustria

Obiettivo specifico	Obiettivi operativi	Linee di azione
6. Valorizzazione delle specificità del territorio rurale di MTB, preservando la tradizione e favorendo l'innovazione	6.1. Migliorare l'accessibilità, la fruibilità e l'attrattività delle aree rurali	6.1.1. Ammodernamento delle strade rurali e creazione di percorsi ecologici
	6.2. Valorizzare le produzioni agricole locali e sviluppare il mercato agroalimentare	6.2.1. Promozione dei prodotti di MTB 6.2.2. Certificazione delle produzioni alimentari a garanzia della salute e della sostenibilità ambientale.

## 7. Programma Risorse Idriche

Obiettivo specifico	Obiettivi operativi	Linee di azione
7. MTB: modello nazionale di "gestione virtuosa della risorsa idrica"	7.1 Razionalizzare i consumi e ridurre gli sprechi	7.1.1. Studiare nuovi modelli di approvvigionamento e di distribuzione della risorsa idrica per usi diversi dal potabile
		7.1.2. Ridurre le perdite nelle reti di distribuzione esistenti
		7.1.3. Diffondere la cultura dell'acqua
		7.1.4. Realizzare sistemi di riutilizzo e recupero delle acque
	7.2 Tutelare corpi idrici e suolo dall'inquinamento	7.2.1. Risanare e completare le reti di fognatura nera
7.2.2. Migliorare l'efficienza depurativa degli impianti di trattamento		
		7.2.3. Realizzare e/o adeguare le reti di drenaggio



		urbano
		7.2.4. Disconnettere le fognature miste
	7.3 Incrementare la fruibilità delle aree costiere e di quelle con potenziale naturalistico e paesaggistico	7.3.1. Attenuare gli impatti degli scarichi degli impianti di depurazione
		7.3.2. Realizzare reti idriche e fognarie nelle aree costiere e nelle aree rurali

## 8. Programma Energia

Obiettivo specifico	Obiettivi operativi	Linee di azione
8. Incrementare la domanda e l'offerta di servizi energetici integrati, innovativi ed efficienti	8.1 Azzeramento della dipendenza da fonti energetiche convenzionali nella Pubblica Amministrazione	8.1.1 Installazione di impianti fotovoltaici a servizio degli edifici pubblici
		8.1.2 Interventi per il miglioramento dell'efficienza energetica dei sistemi di pubblica illuminazione
		8.1.3 Censimento energetico degli edifici comunali
		8.1.4 Interventi per il miglioramento dell'efficienza energetica degli edifici pubblici comunali
	8.2 Instaurare le condizioni economiche, normative e tecnologiche che rendano possibile il raggiungimento di un grado di penetrazione del rinnovabile del 50% nel 2035	8.2.1 Progetto pilota per l'armonizzazione e la rivisitazione dei regolamenti edilizi comunali della MTB in chiave di sostenibilità energetica e ambientale
		8.2.2 Progetto pilota per l'individuazione della producibilità da eolico dell'area metropolitana mediante ridefinizione delle mappe del vento e individuazione delle aree da proteggere
		8.2.3 Progetto pilota/studio di fattibilità sulla Generazione Distribuita per determinare gli impatti e le soluzioni tecniche per il raggiungimento di un grado di penetrazione del rinnovabile del 50%;
		8.2.4 Campagna di sensibilizzazione per l'uso efficiente dell'energia
		8.2.5 Realizzazione di una Agenzia per l'Energia
	8.3 Realizzazione di grandi progetti sperimentali per la fornitura e la produzione di servizi energetici innovativi	8.3.1 Realizzazione di una filiera corta e di un centro di raccolta, stoccaggio e recupero energetico da biomasse a Noicattaro
		8.3.2 Progetto pilota per la realizzazione di un distretto energetico per la produzione di servizi energetici e ambientali integrati

## 9. Programma Rifiuti

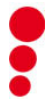
Obiettivo specifico	Obiettivi operativi	Linee di azione
9. MTB RICICLONA che utilizza i rifiuti come risorsa, evitando di produrli, raggiunge nel breve periodo	9.1 favorire la piena integrazione all'interno dell'area MTB, promuovendo azioni comuni per la prevenzione della produzione dei rifiuti e per la gestione integrata del ciclo dei rifiuti	9.1.1. Green procurement: piano di coordinamento per gli acquisti verdi e borsa rifiuti.
		9.1.2. Interoperabilità: piano di attuazione per facilitare il dialogo e la collaborazione tra tutti i soggetti coinvolti nella gestione dei rifiuti e la cittadinanza e per garantire il coordinamento tra gli ATO



<p>gli obiettivi fissati dal Piano Regionale ed attiva sperimentazioni che favoriscano l'introduzione di innovazioni organizzative e tecnologiche in grado di migliorare in modo radicale la gestione dei rifiuti in MTB</p>	<p>9.2 promuovere la cultura della prevenzione della produzione dei rifiuti nell'area MTB ed incentivare la raccolta differenziata</p>	<p>9.2.1 Mi rifiuto di sprecare: Azioni per la riduzione della produzione dei rifiuti</p>
		<p>9.2.2 Incentivare la raccolta differenziata presso le singole municipalità.</p>
	<p>9.3 incrementare la dotazione impiantistica nella gestione dei rifiuti riducendo l'uso della discarica e favorendo tecnologie innovative con particolare riferimento al compostaggio e ai rifiuti speciali da attività produttive</p>	<p>9.3.1 Potenziamento dell'attuale dotazione impiantistica per la chiusura del ciclo dei rifiuti</p>
		<p>9.3.2 Ricerca ed innovazione: introduzione di nuove tecnologie impiantistiche nella gestione dei rifiuti</p>

## 10. Programma Accessibilità

Obiettivo specifico	Obiettivi operativi	Linee di azione
<p>10.1. Incrementare il traffico passeggeri marittimo, di linea e croceristico</p>	<p>10.1. Migliorare le infrastrutture ed i servizi per i passeggeri dei porti</p>	<p>10.1.1. Potenziare le infrastrutture lato terra per i passeggeri dei porti di Bari e Molfetta</p>
		<p>10.1.2. Promuovere la multimodalità passeggeri del porto di Bari (Dai non luoghi ai luoghi: la città hub)</p>
<p>10.2. Accrescere l'importanza funzionale e territoriale dell'aeroporto</p>	<p>10.2. Migliorare le infrastrutture ed i servizi dell'aeroporto</p>	<p>10.2.1. Aumentare l'accessibilità su strada dell'aeroporto</p>
		<p>10.2.2 Potenziare i servizi land-side dell'aeroporto (adeguare l'aerostazione)</p>
<p>10.3. Promuovere la co-modalità nel trasporto merci</p>	<p>10.3. Migliorare le infrastrutture ed i servizi per il trasporto merci del sistema di porti di MTB</p>	<p>10.3.1. Realizzare il Collegamento dell'ultimo miglio per i porti di Bari e Molfetta (Unire le porte di MTB)</p>
		<p>10.3.2. Funzionalizzare il nuovo porto di Molfetta per le merci (Molfetta il porto del futuro)</p>
		<p>10.3.3. Rendere metropolitani i porti Bari e Molfetta attraverso opportuni collegamenti stradali</p>
		<p>10.3.4. Istituire l'Osservatorio per la linea ferroviaria ad alta capacità Bari-Napoli</p>
		<p>10.3.5. Realizzare nuovi spazi per i servizi commerciali del porto di Bari, anche delocalizzando il traffico</p>
		<p>10.3.6. Creare le infrastrutture (portuali ed interporto) per il traffico container</p>



<p>10.4. Favorire la partecipazione e la comunicazione relativa al programma accessibilità</p>	<p>10.4. Aumentare il numero di soggetti coinvolti</p>	<p>10.4.1 Comunicare le iniziative ed i progetti in corso; coinvolgere gli enti locali e stakeholders nella fase attuativa</p>
--	--	--

## 11. Programma Competitività/Politiche industriali

Obiettivo specifico	Obiettivi operativi	Linee di azione
<p>11. Creazione di una Metropoli euro-mediterranea in grado di attrarre investimenti puntando sulla valorizzazione del capitale umano, con particolare riferimento ai settori della meccanica, delle costruzioni, dell'agro-industria e multimediale</p>	<p>11.1. Garantire il passaggio da un policentrismo di tipo areale ad uno di tipo reticolare creando una forte interdipendenza tra le aree destinate ad attività produttive mediante interventi per la loro razionalizzare favorendone la rifunzionalizzazione</p>	<p>11.1.1 Infrastrutturazione delle aree industriali finalizzate ad un loro potenziamento e/o rifunzionalizzazione 11.1.2 Creazione di un sistema reticolare "aperto" all'esterno di aree industriali: favorire processi di aggregazione e realizzazione di poli logistici 11.1.3 GIOBIM: realizzazione dell'"eco-industrial park" di MTB</p>
	<p>11.2. Incrementare la qualità delle aree produttive valorizzando gli aspetti ambientali, culturali creando servizi alle imprese insediate ed ai lavoratori</p>	<p>11.2.1 Creazione di spazi a disposizione delle imprese e dei lavoratori all'interno delle aree destinate ad attività produttive 11.2.2 Interventi per la sostenibilità ambientale delle aree produttive</p>
	<p>11.3. Ricucire il rapporto tra Pubblica Amministrazione e sistema produttivo supportando i processi innovativi all'interno della PA nella erogazione di servizi alle imprese e favorendo la creazione di luoghi stabili per il confronto</p>	<p>11.3.1 Supportare i processi innovativi della PA nella erogazione di servizi alle imprese e favorire luoghi stabili per il confronto con gli operatori economici</p>
	<p>11.4. Incrementare la competitività delle imprese valorizzando il capitale e la nuova imprenditorialità: favorire investimenti in ricerca ed innovazione e garantire il sostegno ad aggregazioni d'impresa, investimenti in ricerca ed innovazione, incentivi</p>	<p>11.4.1 incremento della spesa in ricerca, sviluppo pre-competitivo e industrializzazione da parte delle imprese: start up di imprese innovative, contratti di programma e progetti di filiera 11.4.2 Favorire l'aggregazione d'impresa investimenti di filiera finalizzati alla valorizzazione del capitale umano, all'internazionalizzazione ed all'informatizzazione dei processi produttivi 11.4.3 Investimenti materiali ed immateriali a finalità ambientale e sociale diretti a incrementare la qualità globale dei sistemi locali 11.4.4 Accesso al credito da parte di PMI e servizi finanziari innovativi</p>



## 12. Programma Commercio e Artigianato

Obiettivo specifico	Obiettivi operativi	Linee di azione
12. Consolidare e innovare la tradizione commerciale e artigianale di MTB	12.1 Creare un sistema integrato per la promozione e commercializzazione dei prodotti di qualità MTB, orientato al mercato interno con la realizzazione di filiere corte, e aperto ai mercati internazionali, soprattutto emergenti	12.1.1. Sistema integrato per la promozione e commercializzazione dei prodotti di qualità MTB
	12.2 Migliorare i sistemi commerciali urbani in termini di qualità ed efficienza, mediante il supporto e l'istituzione di distretti urbani del commercio, aggregazioni di imprese capaci di realizzare attività coordinate di promozione, innovazione, acquisto	12.2.1. Sistemi commerciali urbani - distretti urbani del commercio
	12.3 Realizzazione di una rete di aree del commercio attrattive e multifunzionali, per la promozione di prodotti agroalimentari tipici e di qualità nel mercato interno di MTB	12.3.1. Rete di aree del commercio attrattive e multifunzionali
	12.4. Favorire iniziative volte a migliorare la competitività, l'efficienza e la qualità delle PMI artigiane, con misure a favore dell'innovazione e della ricerca, promuovendo e qualificando in particolare il sistema delle PMI artigiane nel settore delle lavorazioni artistiche e tradizionali	12.4.1. Iniziative per la competitività, l'efficienza e la qualità delle PMI artigiane nel settore delle lavorazioni artistiche e tradizionali
	12.5. Favorire la formazione di un mercato dell'edilizia sostenibile e del restauro, intervenendo a favore della creazione un borsino specializzato nel settore e promuovendo attività di formazione tecnica specializzata e adeguamento tecnologico delle imprese	12.5.1. Iniziative per la costituzione di un mercato dell'edilizia sostenibile e del restauro



### 13. Programma Ricerca e Innovazione

Obiettivo specifico	Obiettivi operativi	Linee di azione
13. MTB tradizionalmente innovativa, in grado di innovare i servizi offerti dalla p.a e favorire il dialogo tra mondo della ricerca e mondo dell'impresa, contrastando la fuga di cervelli.	13.1. Promuovere l'innovazione della p.a. attraverso le tecnologie informatiche e telematiche	13.1.1. Mettere a sistema le proposte metropolitane per l'innovazione nella P.A.
	13.2. Promuovere servizi per la nascita di imprese in settori ad alta intensità di conoscenza, favorendo la collaborazione fra mondo della ricerca e dell'impresa	13.2.1. Realizzare luoghi di incontro tra mondo della ricerca e dell'impresa

### 14. Programma Migranti

Obiettivo specifico	Obiettivi operativi	Linee di azione
14. Rendere MTB un luogo di integrazione culturale e sociale nel rispetto della diversità, favorendo la cooperazione internazionale ed arricchendo il sistema formativo locale per le "seconde generazioni"	14.1 Promuovere e favorire il dialogo interculturale attraverso al creazione ed il rafforzamento di luoghi di scambio interculturale	14.1.1 Promuovere la realizzazione e lo sviluppo di iniziative e di reti su base interregionale e transnazionale, con particolare riferimento alle buone pratiche
	14.2 Favorire l'inserimento sociale e lavorativo degli immigrati	14.2.1 sostenere l'inserimento lavorativo dei migranti
	14.3 Integrare le "seconde generazioni"	14.3.1 Aumentare la partecipazione all'apprendimento permanente, anche attraverso provvedimenti intesi a ridurre l'abbandono scolastico

### 15. Programma Inclusione Sociale

Obiettivo specifico	Obiettivi operativi	Linee di azione
15. Innalzare complessivamente la qualità della vita in MTB assicurando maggiore accessibilità e inclusione per le categorie più vulnerabili	15.1. Miglioramento del sistema dell'offerta di servizi di welfare locale a garanzia di maggiore accessibilità per le categorie vulnerabili	15.1.1. Realizzazione di infrastrutture sociali e socio-sanitarie
	15.2. promuovere politiche di inclusione sociale e di promozione della salute (anche attraverso prassi	15.2.1 Interventi pilota a sostegno della conciliazione e del benessere collettivo



	innovative) per le categorie vulnerabili di MTB	
	15.3. riqualificazione del patrimonio pubblico immobiliare e promozione di iniziative per favorire l'accesso alla casa	15.3.1 Progetti di Edilizia Residenziale Pubblica e politiche abitative di nuova generazione
	15.4. Rafforzamento delle misure di prevenzione e controllo della sicurezza in MTB	15.4.1 Interventi tesi a favorire una maggiore cooperazione territoriale e il ripristino della legalità

## 16. Programma Formazione e Lavoro

Obiettivo specifico	Obiettivi operativi	Linee di azione
16. Connettere domanda e offerta di lavoro orientando le strategie formative alle dinamiche di sviluppo di MTB	16.1 Potenziare la rete dei servizi per il mercato del lavoro	16.1.1 Rete dei telecentri
		16.1.2 Corsi per operatori del mercato del lavoro
		16.1.3 Osservatorio del mercato del lavoro
		16.1.4 Digitalizziamoci
		16.1.5 Sportello operatori agricoli
	16.2 Rafforzare il sistema della formazione continua per consentire un celere adeguamento delle competenze della forza lavoro alle richieste del mercato ed una maggiore occupabilità	16.2.1 Attività di formazione continua per operatori delle piccole e medie imprese (PMI)
		16.2.2 Attività di formazione a distanza di livello universitario basate sulle tecnologie di apprendimento e-learning
	16.3 Migliorare il sistema di orientamento e incrementare la partecipazione al mercato del lavoro specialmente delle fasce deboli	16.3.1 Tirocini formativi
		16.3.2 Incubatore d'impresa
		16.3.3 Inserimento lavorativo per soggetti svantaggiati
		16.3.4 Vivaio nuove imprese
		16.3.5 Vivaio ex detenuti
		16.3.6 Telelavoro femminile
		16.3.7 Il mio primo lavoro
		16.3.8 Alternanza scuola-lavoro
	16.4 Promuovere la valorizzazione delle risorse umane nei servizi per la competitività di settori di punta del sistema economico della MTB	16.4.1 Formazione multidisciplinare metropolitana
		16.4.2 Analisi dei fabbisogni formativi dei settori trainanti per lo sviluppo socio-economico della MTB
		16.4.3 Viaggiando si impara
		16.4.4 Il futuro è nei giovani ricercatori



## 17. Programma Creatività e Spazi Culturali

Obiettivo specifico	Obiettivi operativi	Linee di azione
17. MTB Capitale Culturale: Creazione e strutturazione di un polo industriale della cultura e della creatività	17.1. Valorizzazione dell'heritage	17.1.1 Rete museale
		17.1.2 Interventi di ristrutturazione su castelli
		17.1.3 Interventi di recupero su teatri
		17.1.4 Interventi su biblioteche, pinacoteche e archivi storici comunali
	17.2. Sviluppo dei servizi culturali e creativi	17.2.1 Nuove tecnologie per lo sviluppo del patrimonio culturale
		17.2.2 Realizzazione di nuovi contenitori culturali e polifunzionali
		17.2.3 Interventi di riqualificazione di aree pubbliche con finalità culturali
	17.3. Incentivare l'impresa culturale e creativa	17.3.1 Realizzazione di laboratori di creatività urbana giovanile
		17.3.2 Azioni di supporto allo sviluppo dell'impresa creativa
	17.4. MTB Capitale Culturale	17.4.1 Candidatura di Bari a Capitale Europea della Cultura 2019 - Programmazione coordinata degli eventi e delle manifestazioni culturali
		17.4.2 Rafforzamento dell'identità culturale di MTB

## 18. Programma Turismo e Marketing

Obiettivo specifico	Obiettivi operativi	Linee di azione
18. MTB nel 2015 è nota sul mercato internazionale come destinazione turistica perché sede di grandi eventi e per la qualità dell'offerta culturale e turistica	18.1. Promuovere il posizionamento competitivo in ambito nazionale ed internazionale del sistema turistico locale Terra di Bari	18.1.1. Candidare MTB per un Grande evento di rilevanza internazionale
		18.2. Consolidare l'offerta per il turismo 'business'
	18.3. Sperimentare modelli turistici sostenibili e innovativi	18.2.1. Realizzare luoghi e azioni per valorizzare il mercato congressuale
		18.3.1. Realizzazione di interventi funzionali allo sviluppo del turismo ambientale e culturale
		18.3.2. Realizzazione di interventi rivolti al turismo archeologico
		18.3.3. Realizzazione di marchi di qualità
		18.3.4. Realizzazione di servizi innovativi rivolti al turista
	18.3.5. Sviluppo delle attività nautiche e della portualità turistica	





## 19. Programma Politiche Giovanili e Conoscenza

Obiettivo specifico	Obiettivi operativi	Linee di azione
19. Rendere MTB un polo della conoscenza adriatico-mediterraneo attrattivo in grado di valorizzare la componente giovanile come risorsa sociale, economica e creativa al servizio dello sviluppo del Territorio	19.1. Rigenerare l'edilizia scolastica e mettere in rete le esperienze studentesche di MTB	19.1.1. Interventi fisici di ristrutturazione, nuova realizzazione e valorizzazione delle esperienze nel sistema scolastico di MTB
	19.2. Rafforzare l'attrattività del sistema universitario di MTB	19.2.1 Interventi finalizzati al miglioramento dei servizi, dell'abitabilità, della mobilità e dell'accesso al credito degli studenti universitari
	19.3 Promuovere azioni innovative per la valorizzazione della componente giovanile di MTB	19.3.1 Interventi a favore dei target giovanili di MTB

## 20. Programma Comunicazione

Obiettivo specifico	Obiettivi operativi	Linee di azione
20. Gli abitanti dei Comuni dell'Unione hanno sviluppato un forte senso di coesione ed appartenenza che ha consentito di superare le antiche divisioni. Questo è strettamente connesso ad un altrettanto spiccato senso di responsabilità e partecipazione attiva alla governance della Metropoli. La Metropoli Terra di Bari sarà nota e riconosciuta sia a livello nazionale sia a livello internazionale.	20.1. Diffondere conoscenza e informazione sul PS	20.1.1 BA2015 ON THE ROAD
		20.1.2 BA2015 MEDIA NETWORK
		20.1.3 URP METROPOLITANO
		20.1.4 COMUNI...CARE
		20.1.5 BOLLETTINO INFORMATIVO SEMESTRALE "CIVIS"
	20.2. Rendere noti e promuovere i progetti del PS e le relative fasi di implementazione	20.2.1 CANTIERI APERTI
		20.2.2 IL FUTURO E' QUI
		20.2.3 COMUNICARE L'EVOLUZIONE DEI PROGETTI
	20.3. Diffondere la cultura della partecipazione rendendo noti e facilmente fruibili gli strumenti di partecipazione attiva	20.3.1 LA CULTURA DELLA PARTECIPAZIONE
	20.4. Posizionare BA2015 quale innovativo e autorevole caso di pianificazione territoriale a livello nazionale e internazionali	20.4.1 MTB UN'ESPERIENZA DA PROMUOVERE



#### **4. ANALISI DI COERENZA “INTERNA”**

L'analisi di coerenza è fatta incrociando gli obiettivi operativi di ciascuno dei 20 programmi con gli obiettivi specifici di tutti i programmi, attraverso una matrice di coerenza che fornisce informazioni sulla capacità del piano di realizzare i propri obiettivi generali, nonché informazioni su potenziali conflittualità tra obiettivi.

Le analisi hanno mostrato che non ci sono palesi conflittualità tra gli obiettivi del piano. D'altro canto, si notano una serie di sinergie instaurate tra le strategie di alcuni programmi. In particolare, si nota come le azioni di alcuni programmi concarrano, con la loro realizzazione, all'attuazione degli obiettivi generali di più programmi; di contro, altri programmi appaiono, invece, focalizzati su obiettivi molto specifici fornendo e ricevendo poco supporto dagli altri.

Appaiono abbastanza 'trasversali', in relazione alle azioni di supporto che forniscono, i programmi Mobilità, Ricerca e Innovazione e Formazione e Lavoro, oltre, ovviamente, al programma Comunicazione.

#### **5. VALUTAZIONE DELL'INTEGRAZIONE DELLA COMPONENTE AMBIENTALE NEL PIANO STRATEGICO**

Sulla base dell'analisi dei cinque documenti di indirizzo in materia di protezione ambientale precedentemente elencati (la Strategia dell'Unione Europea per lo Sviluppo Sostenibile; la Strategia d'azione ambientale per lo Sviluppo Sostenibile in Italia; la strategia Mediterranea per lo Sviluppo Sostenibile; il Programma Regionale per la Tutela dell'Ambiente della Regione Puglia; i Piani di Agenda 21 Locale dei comuni di MTB) sono stati individuati gli obiettivi di protezione ambientale di riferimento. Essi sono stati, quindi, confrontati con gli obiettivi operativi del Piano Strategico, in modo da verificarne la coerenza e/o eventuali conflitti potenziali.

Tale analisi ha mostrato come il Piano Strategico MTB abbia una coerenza chiara e supporti in modo deciso un ampio numero di obiettivi di protezione ambientale, principalmente riferiti a:

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

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

- conservazione della biodiversità



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

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

## **6. VALUTAZIONE DELLA COERENZA "ESTERNA" DEL PIANO CON ALTRI PIANI E PROGRAMMI**

La verifica della coerenza esterna del Piano Strategico è stata condotta confrontando gli obiettivi generali dei suoi 20 programmi con gli obiettivi dei piani e programmi con cui il Piano potrebbe interferire nella sua fase di attuazione (per un loro elenco si veda il par. 2 del presente documento). Ciò al fine di verificare l'esistenza di sinergie e/o potenziali conflitti.

Le analisi hanno mostrato che non sussistono conflitti evidenti; al contrario, in un numero abbastanza elevato di casi, c'è una coerenza diretta tra gli obiettivi del Piano Strategico e quelli di altri specifici strumenti di pianificazione e programmazione. In tali casi (ad esempio in riferimento al DSR, al PO FESR, al PSR, al PUTT e al DRAG), le strategie individuate dal Piano Strategico si prestano a divenire strumenti diretti di attuazione anche delle prescrizioni normative o programmatiche di tali piani/programmi.

## **7. CRITICITA' AMBIENTALI PER LA VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI DEL PIANO**

Sulla base delle analisi dello stato dell'ambiente fatta attraverso la descrizione delle componenti ambientali precedentemente elencate (cfr. punto 2 del presente documento), sono state individuate le principali criticità ambientali di MTB. Di ogni criticità, laddove possibile, è stata fatta una valutazione dello stato attuale nei 31 comuni di MTB.

### **- Stato quali-quantitativo delle falde**

L'analisi della componente acqua ha fatto emergere in modo chiaro lo stato di compromissione quali-quantitativa delle risorse idriche in MTB. Un indicatore sintetico di tale criticità può essere costruito a partire dalla perimetrazione delle aree soggette a specifiche prescrizioni di tutela quali-quantitativa imposte dal Piano di Tutela delle Acque, valutando la tipologia e l'estensione delle aree vincolate all'interno di ciascun territorio comunale.

### **- Qualità dell'aria**

Un'utile classificazione dell'area metropolitana in base alla qualità dell'aria è stata fatta dal Piano Regionale della Qualità dell'Aria, che suddivide i comuni in base alla fonte principale di inquinamento. Ai fini del nostro studio, si è deciso di attribuire una criticità alta ai comuni il cui inquinamento deriva dalla combinazione di traffico veicolare e attività produttive, una criticità media ai comuni caratterizzati dalla prevalenza di una sola delle precedenti fonti di inquinamento e una criticità bassa a quelli dove non si rilevano valori di qualità dell'aria critici, né la presenza di insediamenti industriali di rilievo.

### **- Rischio di desertificazione**

Il rischio di desertificazione è stato calcolato pesando il contributo delle diverse classi di rischio sulla base dei dati ad oggi disponibili di cui all'analisi fatta in riferimento alla componente suolo e rischi naturali.



– Cura del paesaggio costiero

Lo stato di degrado del paesaggio costiero rappresenta senza dubbio una criticità importante dell'area MTB, come ampiamente descritto nelle analisi riferite alla componente acqua e ambiente marino-costiero, laddove sono stati discussi sia indicatori che misurano l'entità del degrado in essere (ad esempio attraverso la lunghezza della costa non balneabile) che specifici fattori di pressione (ad esempio l'aumento dell'edificazione lungo la costa), oltre che gli indicatori di criticità e sensibilità elaborati dal Piano Regionale delle Coste.

Data la natura delle valutazioni di cui sopra e il loro carattere puntuale non è stato possibile ottenere un unico indicatore sintetico rappresentativo dello stato di conservazione del paesaggio costiero. Nelle valutazioni degli impatti del piano, pertanto, le considerazioni verranno riferite al modo in cui le azioni previste sono potenzialmente in grado di incidere su uno o più degli aspetti sopra citati.

– Rischio e pericolosità idrogeologica

In MTB ricadono aree significative caratterizzate da classi elevate di rischio idrogeologico e pericolosità idraulica e da frana così come definite dal PAI. Ai fini delle nostre analisi la classe di criticità è stata attribuita sulla base del livello di pericolosità/rischio e dell'estensione delle aree perimetrate dal PAI all'interno di ciascun comune di MTB.

– Presenza di naturalità diffusa e verde urbano

Non potendo disporre, al momento, di indicatori affidabili sulla presenza di verde urbano, al fine di individuare una classe di criticità allo stato attuale per i diversi comuni si è utilizzato, come proxy, la sola presenza di naturalità diffusa. Essa è stata calcolata sulla base della percentuale di territori boscati e ambienti semi-naturali, come ricavati dai dati Corine Land Cover del 1999.

– Cura del paesaggio rurale

Al momento non sono disponibili indicatori sintetici su questa criticità. Si rimanda, tuttavia, alle dettagliate analisi e ai vari indicatori descritti nel capitolo del Rapporto Ambientale dedicato all'analisi del paesaggio.

– Consumo di suolo

Tale criticità è stata calcolata sulla base delle valutazioni fatte dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) sull'area totale urbanizzata nei vari comuni. Tale dato è stato calcolato dal PTCP sulla base di un'interpretazione cartografica di dati relativi al 1949, 1973, 1999 e 2005. In particolare, l'attribuzione delle classi di criticità per la VAS è stata valutata sulla base dell'incremento percentuale di superficie urbanizzata nel periodo 1973-2005. Tale criticità è stata corretta al rialzo nei casi di picchi di urbanizzazione nel periodo 1990-2005, significativi di più recenti tendenze al consumo di suolo non evidenziabili nel medio periodo (1973-2005) di riferimento.

– Sprawl urbano e insediamento diffuso

Tale criticità è stata calcolata valutando l'incidenza delle nuove abitazioni sparse rispetto al totale delle nuove abitazioni nel periodo 1991-2001, in relazione all'incremento delle abitazioni nei centri abitati e nei nuclei abitati. Tale indicatore è stato considerato significativo di una tendenza critica alla costruzione di un modello di insediamento disperso e per seconde case e contemporanea tendenza alla non manutenzione dei nuclei già insediati.

– Produzione non sostenibile di rifiuti

Tale indicatore è stato costruito sulla base della valutazione delle percentuali di raccolta differenziata fatta nei diversi comuni di MTB.



- Elevati consumi energetici

Tale indicatore è stato costruito sulla base della valutazione dei consumi energetici pro-capite in MTB.

- Qualità architettonica e urbana

Al momento non sono disponibili indicatori sintetici su questa criticità. Si rimanda, tuttavia, alle dettagliate analisi e ai vari indicatori descritti nel capitolo del Rapporto Ambientale dedicato all'analisi del paesaggio.

- Rischio di incidente tecnologico

Tale indicatore è stato costruito sulla base del numero e della pericolosità degli stabilimenti a rischio di incidente rilevanti presenti nei 31 comuni di MTB.

- Presenza di siti potenzialmente inquinati

Al momento non è stato possibile ottenere una ubicazione di dettaglio dei disponibili sulla presenza di siti potenzialmente inquinati (disponibili aggregati su scala provinciale). Si rimanda, tuttavia, alle dettagliate analisi e ai vari indicatori descritti nel capitolo del Rapporto Ambientale dedicato all'analisi della componente suolo.

- Popolazione e salute umana

Data la complessità delle valutazioni in oggetto e i molteplici aspetti coinvolti in tale criticità non è stato possibile costruire un indicatore sintetico sufficientemente rappresentativo. Nelle valutazioni degli impatti del piano, pertanto, le considerazioni sono state riferite al modo in cui le azioni previste sono potenzialmente in grado di incidere su uno o più degli aspetti che concorrono al miglioramento/peggioramento della salute umana, dettagliatamente descritti nel capitolo del Rapporto Ambientale dedicato all'analisi della popolazione.



**Tabella 1. Caratterizzazione di MTB rispetto alla criticità individuate**

COMUNE	Stato qualitativo falde	Qualità dell'aria	Rischio di desertificazione	Paesaggio costiero	Rischio e pericolosità idrogeologica	Presenza di naturalità diffusa e verde urbano	Cura del paesaggio rurale	Consumo di suolo	Sprawl urbano e insediamento diffuso	Produzione non sostenibile di rifiuti	Elevati consumi energetici	Qualità architettonica e urbana	Rischio di incidente tecnologico	Presenza di siti potenzialmente inquinati	Popolazione e salute umana
ACQUAVIVA DELLE FONTI				n.d.			n.d.					n.d.		n.d.	n.d.
ADELFA				n.d.			n.d.					n.d.		n.d.	n.d.
BARI				n.d.			n.d.					n.d.		n.d.	n.d.
BINETTO				n.d.			n.d.					n.d.		n.d.	n.d.
BITETTO				n.d.			n.d.					n.d.		n.d.	n.d.
BITONTO				n.d.			n.d.					n.d.		n.d.	n.d.
BITRITTO				n.d.			n.d.					n.d.		n.d.	n.d.
CAPURSO				n.d.			n.d.					n.d.		n.d.	n.d.
CASAMASSIMA				n.d.			n.d.					n.d.		n.d.	n.d.
CASSANO DELLE MURGE				n.d.			n.d.					n.d.		n.d.	n.d.
CELLAMARE				n.d.			n.d.					n.d.		n.d.	n.d.
CONVERSANO				n.d.			n.d.					n.d.		n.d.	n.d.
CORATO				n.d.			n.d.					n.d.		n.d.	n.d.
GIOIA DEL COLLE				n.d.			n.d.					n.d.		n.d.	n.d.
GIOVINAZZO				n.d.			n.d.					n.d.		n.d.	n.d.
GRUMO APPULA				n.d.			n.d.					n.d.		n.d.	n.d.
MODUGNO				n.d.			n.d.					n.d.		n.d.	n.d.
MOLA DI BARI				n.d.			n.d.					n.d.		n.d.	n.d.
MOLFETTA				n.d.			n.d.					n.d.		n.d.	n.d.
NOICATTARO				n.d.			n.d.					n.d.		n.d.	n.d.
PALO DEL COLLE				n.d.			n.d.					n.d.		n.d.	n.d.
POLIGNANO A MARE				n.d.			n.d.					n.d.		n.d.	n.d.
RUTIGLIANO				n.d.			n.d.					n.d.		n.d.	n.d.
RUVO DI PUGLIA				n.d.			n.d.					n.d.		n.d.	n.d.
SAMMICHELE DI BARI				n.d.			n.d.					n.d.		n.d.	n.d.
SANNICANDRO DI BARI				n.d.			n.d.					n.d.		n.d.	n.d.
TERLIZZI				n.d.			n.d.					n.d.		n.d.	n.d.
TORITTO				n.d.			n.d.					n.d.		n.d.	n.d.
TRIGGIANO				n.d.			n.d.					n.d.		n.d.	n.d.
TURI				n.d.			n.d.					n.d.		n.d.	n.d.
VALENZANO				n.d.			n.d.					n.d.		n.d.	n.d.

**Legenda:**












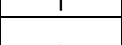
	Criticità alta
	Criticità media
	Criticità bassa
n.d.	Criticità non definibile



## 8. VALUTAZIONE DEI POSSIBILI IMPATTI AMBIENTALI DEL PIANO E RACCOMANDAZIONI PER IL MIGLIORAMENTO DELLE RICADUTE AMBIENTALI

In questo capitolo è stata fatta una valutazione dei potenziali effetti positivi e/o negativi che le azioni previste dal Piano Strategico possono avere sulle criticità ambientali individuate al punto precedente. Si rimanda alla lettura del capitolo 9 del Rapporto Ambientale per una descrizione dettagliata, riferita ad ogni specifica linea di azione, delle motivazioni delle valutazioni unitamente ai suggerimenti per mitigarne eventuali effetti negativi e/o migliorarne gli impatti positivi. Si riporta di seguito la tabella con le valutazioni dei potenziali impatti di ogni azione del Piano sulle criticità precedentemente definite.

### Legenda:

	impatto generalmente positivo degli interventi previsti
	impatto moderatamente negativo degli interventi previsti
	impatto decisamente negativo degli interventi previsti
	impatto pressochè nullo
	impatto positivo di alcuni degli interventi previsti e pressochè nullo di altri
	impatto moderatamente negativo di alcuni degli interventi previsti e pressochè nullo di altri
	impatto decisamente negativo di alcuni degli interventi previsti e pressochè nullo di altri
	impatto moderatamente negativo di alcuni degli interventi previsti e positivo di altri
	impatto decisamente negativo di alcuni degli interventi previsti e moderatamente negativo di altri
	impatto decisamente negativo di alcuni degli interventi previsti e potenziale impatto positivo di altri
	possibili incrementi degli impatti positivi attraverso la costruzione di sinergie con altre azioni o specifiche attenzioni da adottare in fase di progettazione di dettaglio
	possibili mitigazioni degli impatti negativi attraverso specifiche attenzioni da adottare in fase di progettazione di dettaglio
n.d.	Valutazione non disponibile per mancanza di dati ambientali o per insufficiente caratterizzazione progettuale degli interventi



Linee di Azione del Piano Strategico MTB			Criticità															
Obiettivo specifico	Obiettivi operativi	Linee di azione	Bilancio idrico, stato qualitativo o falde	Qualità dell'aria	Rischio di desertificazione	Paesaggi o costiero	Rischio e pericolosità idrogeologica	Presenza di naturalità diffusa e verde urbano	Cura del paesaggio rurale	Consumo di suolo	Sprawl urbano e insediamento diffuso	Produzione e non sostenibili e di rifiuti	Elevati consumi energetici	Qualità architettonica e urbana	Rischio di incidente tecnologico	Presenza di siti potenzialmente inquinati	Popolazione e salute umana	
1. Migliorare l'accessibilità interna a supporto della coesione territoriale, dell'inclusione sociale, dello sviluppo locale e della valorizzazione e degli ambiti strategici	1.1 Incrementare l'uso del trasporto pubblico	1.1.1 Consorzio Mobilità MTB		↑													↑	
		1.1.2 Rete di stazioni multimodali		↑						↓								↑
		1.1.3 Terminal bus extramurale Capruzzi		↑														↑
		1.1.4 Tram treno		↑														↑
		1.1.5 Tram del mare		↑			↓											↑
	1.2 Garantire la mobilità dolce	1.2.1 Reti ciclabili MTB			↑					↑								↑
		1.3 Ridurre le emissioni inquinanti	1.3.1 Car Sharing metropolitano		↑													
	1.4 Incrementare la qualità e la sicurezza degli spostamenti con l'auto	1.4.1 Reti viarie peri-urbane	1.4.1.1		↓	↓				↓	↓	↓		↓				↑
			1.4.1.2		↑													↑
		1.4.2 Infomobilità MTB																
2. Riquilibrare e riconnettere le aree urbane marginali	2.1. Realizzazione di servizi alla residenza e spazi per attività culturali e sportive	2.1.1. Realizzazione di Progetti Integrati multisettoriali						▨		▨			▨	↑				
		2.1.2. Completamento della dotazione di centri polivalenti, palazzetti dello sport e centri sportivi in tutti i comuni di MTB						▨		▨			▨	↑				
		2.1.3. Laboratori tem. di interazione creativa												▨	↑			
	2.2. Riquilibrare e riconnettere gli spazi pubblici	2.2.1. Realizzazione e/o riqualificazione di aree a verde attrezzato			↑				▨					▨				
		2.2.2. Bonifica e riqualificazione di siti inquinati in aree urbane			↑				▨					▨				
		2.2.3. Riquilibrare e riconnettere le piazze e parcheggi									▨			▨	↑			
		2.2.4. Realizzazione di punti sport									▨							↑
	2.3. Rafforzamento dell'accessibilità e della qualità degli spostamenti interni	2.3.1. Realizzazione di strade giardino e isole pedonali residenziali		↑				▨						▨			↑	
3. Creazione e potenziamento delle connessioni tra le infrastrutture verdi e storiche	3.1. Connessione delle emergenze storiche, archeologiche e naturalistiche delle lame	3.1.1. Connessione delle emergenze storiche, archeologiche e naturalistiche delle lame							↑									
		3.2. Risanamento e bonifica delle situazioni di maggior degrado in lama	3.2.1. Risanamento e bonifica delle situazioni di maggior degrado in lama	▨				▨	▨	▨							▨	
	3.3. Regimentazione idraulica nei tratti a rischio idrogeologico	3.3.1. Regimentazione idraulica nei tratti a rischio idrogeologico				▨	▨	n.d.										
		3.4. Recupero e riqualificazione dei siti storico-archeologici di particolare interesse	3.4.1. Recupero e riqualificazione dei siti storico-archeologici di particolare interesse							↑								





Linee di Azione del Piano Strategico MTB			Criticità															
Obiettivo specifico	Obiettivi operativi	Linee di azione	Bilancio idrico, stato qualitativo o falde	Qualità dell'aria	Rischio di desertificazione	Paesaggi o costiero	Rischio e pericolosità idrogeologica	Presenza di naturalità diffusa e verde urbano	Cura del paesaggio rurale	Consumo di suolo	Sprawl urbano e insediamento diffuso	Produzione e non sostenibili e di rifiuti	Elevati consumi energetici	Qualità architettonica e urbana	Rischio di incidenti tecnologici	Presenza di siti potenzialmente inquinati	Popolazione e salute umana	
4. Promuovere processi di riqualificazione e della costa come fronte sull'Adriatico.	4.1. <i>La collana di perle</i> . Rigenerare la qualità del fronte costiero come attrattore internazionale	4.1.1 <i>Le perle</i> . Promuovere la grande architettura di un nuovo fronte a mare				n.d.	n.d.	n.d.		n.d.								
	4.2. <i>70 km di costa risanata</i> . Salvaguardare il paesaggio costiero dal degrado naturale	4.2.1 Consolidamento e protezione della costa in contrasto ai fenomeni erosivi e all'inquinamento						n.d.										
		4.2.3 Riqualificazione delle aree urbane marginali lungo la fascia costiera		↑				n.d.		↓								
5. Valorizzare la città storica	5.1. <i>La costruzione quotidiana della storia collettiva</i> : recuperare la capacità degli abitanti di mantenere la città	5.1.1 Attivazione di una rete di Laboratori per la valorizzazione della Città storica							↑				↑	↑				
		5.1.2 Istituzione di una Scuola artigiana per la conservazione della Città storica							↑					↑				
		5.1.3 Creazione di un fondo per la manutenzione ordinaria e straordinaria del patrimonio storico finalizzata al miglioramento della qualità abitativa e alla trasformazione d'uso compatibile							↑					↑	↑			
	5.2. <i>La valorizzazione del patrimonio urbano</i> : Riqualificare gli spazi e i luoghi pubblici dei nuclei storici urbani	5.2.1 Riqualificazione delle pavimentazioni e delle reti dei sottoservizi stradali																
		5.2.2 Riqualificazione di piazze, spazi aperti e arredo urbano			↑										↑			
		5.2.3. restauro degli edifici pubblici e dei complessi monumentali																
	5.3. <i>L'elaborazione della conoscenza operativa</i> : Sperimentare	5.3.1 Costituzione di archivi conoscitivi per l'intervento nella Città storica								↑					↑			
		5.3.2 Innovazione e integrazione degli interventi di recupero e di riqualificazione			↑													
	5.4. <i>Il recupero della bellezza del territorio storico</i> : Riattivare le connessioni tra il patrimonio storico diffuso e i nuclei urbani della Città storica	5.4.1 Realizzazione di un Museo territoriale del patrimonio diffuso																
	5.5. <i>Muoversi a misura d'uomo</i> : Sperimentare nuovi sistemi di accessibilità e mobilità nei nuclei storici urbani	5.5.1 Realizzazione di parcheggi scambiatori in prossimità dei nuclei storici urbani			↑													
5.5.2 Realizzazione di sistemi di dissuasione e di monitoraggio dell'accesso automobilistico																		
5.5.3 Realizzazione di nuove viabilità per la deviazione degli attraversamenti automobilistici						n.d.				↓								



Linee di Azione del Piano Strategico MTB			Criticità															
Obiettivo specifico	Obiettivi operativi	Linee di azione	Bilancio idrico, stato qualitativo o falde	Qualità dell'aria	Rischio di desertificazione	Paesaggi o costiero	Rischio e pericolosità idrogeologica	Presenza di naturalità diffusa e verde urbano	Cura del paesaggio rurale	Consumo di suolo	Sprawl urbano e insediamento diffuso	Produzione e non sostenibile e di rifiuti	Elevati consumi energetici	Qualità architettonica e urbana	Rischio di incidente tecnologico	Presenza di siti potenzialmente inquinati	Popolazione e salute umana	
6. Valorizzare le specificità del territorio rurale di MTB, preservando la tradizione e favorendo l'innovazione	6.1. Migliorare l'accessibilità, la fruibilità e l'attrattività delle aree rurali	6.1.1. Ammodernamento delle strade rurali e creazione di percorsi ecologici								↓								
	6.2. Valorizzare le produzioni agricole locali e sviluppare il mercato agroalimentare	6.2.1. Promozione dei prodotti di MTB		n.d.					↑									
		6.2.2. Certificazione delle produzioni alimentari a garanzia della salute e della sostenibilità ambientale.							↑	↓								
7. MTB: modello nazionale di "gestione virtuosa della risorsa idrica"	7.1 RAZIONALIZZARE I CONSUMI E RIDURRE GLI SPRECHI	7.1.1. STUDIARE NUOVI MODELLI DI APPROVVIGIONAMENTO E DI DISTRIBUZIONE DELLA RISORSA IDRICA PER USI DIVERSI DAL POTABILE																
		7.1.2. RIDURRE LE PERDITE NELLE RETI DI DISTRIBUZIONE ESISTENTI																
		7.1.3. DIFFONDERE LA CULTURA DELL'ACQUA																
		7.1.4. REALIZZARE SISTEMI DI RIUTILIZZO E RECUPERO DELLE ACQUE																
	7.2 TUTELARE CORPI IDRICI E SUOLO DALL'INQUINAMENTO	7.2.1. RISANARE E COMPLETARE LE RETI DI FOGNATURA NERA	↑			↑							↓					
		7.2.2. MIGLIORARE L'EFFICIENZA DEPURATIVA DEGLI IMPIANTI DI TRATTAMENTO	↑			↑							↓					
		7.2.3. REALIZZARE E/O ADEGUARE LE RETI DI DRENAGGIO URBANO	↑			↑	↑											
		7.2.4. DISCONNETTERE LE FOGNATURE MISTE	↑			↑	↑											
7.3 INCREMENTARE LA FRUIBILITÀ DELLE AREE COSTIERE E DI QUELLE CON POTENZIALE	7.3.1. ATTENUARE GLI IMPATTI DEGLI SCARICHI DEGLI IMPIANTI DI DEPURAZIONE	↑			↑													
	7.3.2. REALIZZARE RETI IDRICHE E FOGNARIE NELLE AREE COSTIERE E NELLE AREE RURALI	↑			↑							↓						



Linee di Azione del Piano Strategico MTB			Criticità															
Obiettivo specifico	Obiettivi operativi	Linee di azione	Bilancio idrico, stato qualitativo o falde	Qualità dell'aria	Rischio di desertificazione	Paesaggi o costiero	Rischio e pericolosità idrogeologica	Presenza di naturalità diffusa e verde urbano	Cura del paesaggio rurale	Consumo di suolo	Sprawl urbano e insediamento diffuso	Produzione e non sostenibile e di rifiuti	Elevati consumi energetici	Qualità architettonica e urbana	Rischio di incidente tecnologico	Presenza di siti potenzialmente inquinati	Popolazione e salute umana	
8. Incrementare la domanda e l'offerta di servizi energetici integrati, innovativi ed efficienti	8.1 Azzeramento della dipendenza da fonti energetiche convenzionali nella Pubblica Amministrazione	8.1.1 Installazione di impianti fotovoltaici a servizio degli edifici pubblici										n.d. ↑						
		8.1.2 Interventi per il miglioramento dell'efficienza energetica dei sistemi di pubblica illuminazione		↓									↓					
		8.1.3 Censimento energetico degli edifici comunali																
		8.1.4 Interventi per il miglioramento dell'efficienza energetica degli edifici pubblici comunali																
	8.2 Instaurare le condizioni economiche, normative e tecnologiche che rendano possibile il raggiungimento di un grado di penetrazione del rinnovabile del 50% nel 2035	8.2.1 Progetto pilota per l'armonizzazione e la rivisitazione dei regolamenti edilizi comunali della MTB in chiave di sostenibilità energetica e ambientale																
		8.2.2 Progetto pilota per l'individuazione della producibilità da eolico dell'area metropolitana mediante ridefinizione delle mappe del vento e individuazione delle aree da proteggere							↓	↓					↓			
		8.2.3 Progetto pilota/studio di fattibilità sulla Generazione Distribuita per determinare gli impatti e le soluzioni tecniche per il raggiungimento di un grado di penetrazione del rinnovabile del 50%;																
		8.2.4 Campagna di sensibilizzazione per l'uso efficiente dell'energia																
		8.2.5 Realizzazione di una Agenzia per l'Energia																
	8.3 Realizzazione di grandi progetti sperimentali per la fornitura e la produzione di servizi energetici innovativi	8.3.1 Realizzazione di una miera corta e di un centro di raccolta, stoccaggio e recupero energetico da biomasse a Noicattaro									↓							
		8.3.2 Progetto pilota per la realizzazione di un distretto energetico per la produzione di servizi energetici e ambientali integrati							n.d.		↓				n.d.	↓		



Linee di Azione del Piano Strategico MTB			Criticità															
Obiettivo specifico	Obiettivi operativi	Linee di azione	Bilancio idrico, stato qualitativo o falde	Qualità dell'aria	Rischio di desertificazione	Paesaggi o costiero	Rischio e pericolosità idrogeologica	Presenza di naturalità diffusa e verde urbano	Cura del paesaggio rurale	Consumo di suolo	Sprawl urbano e insediamento diffuso	Produzione e non sostenibile di rifiuti	Elevati consumi energetici	Qualità architettonica e urbana	Rischio di incidente tecnologico	Presenza di siti potenzialmente inquinati	Popolazione e salute umana	
9.MTB RICICLONA che utilizza i rifiuti come risorsa, raggiunge gli obiettivi fissati dal Piano Regionale e favorisce l'introduzione di innovazioni organizz. e tecnologiche per migliorare la gestione dei rifiuti	9.1 favorire la piena integrazione all'interno dell'area MTB, promuovendo azioni comuni per la prevenzione della produzione dei rifiuti e la gestione integrata del ciclo dei rifiuti 9.2 promuovere la cultura della prevenzione della produzione dei rifiuti 9.3 incrementare la dotazione impiantistica nella gestione dei rifiuti riducendo l'uso della discarica e favorendo	9.1.1. Green procurement: piano di coordinamento per gli acquisti verdi e borsa rifiuti.																
		9.1.2. Interoperabilità: piano di attuazione per facilitare il dialogo e la collaborazione tra tutti i soggetti coinvolti nella gestione dei rifiuti e la cittadinanza e per garantire il coordinamento tra gli ATO																
		9.2.1. Mi rifiuto di sprecare: Azioni per la riduzione della produzione dei rifiuti																
		9.2.2. Incentivare la raccolta differenziata presso le singole municipalità.																
		9.3.1. Potenziamento dell'attuale dotazione impiantistica per la chiusura del ciclo dei rifiuti										↓						
		9.3.2. Ricerca ed innovazione: introduzione di nuove tecnologie impiantistiche nella gestione dei rifiuti																
10. Migliorare le infrastrutture e i servizi passeggeri e merci	10.1. Migliorare le infrastrutture ed i servizi per i passeggeri dei porti	10.1.1. Potenziare le infrastrutture lato terra per i passeggeri dei porti di Bari e Molfetta																
		10.1.2. Promuovere la multimodalità passeggeri del porto di Bari (Dai non luoghi ai luoghi: la città hub)																
	10.2. Migliorare le infrastrutture ed i servizi dell'aeroporto	10.2.1. Aumentare l'accessibilità su strada dell'aeroporto																
		10.2.2. Potenziare i servizi land-side dell'aeroporto (adeguare l'aerostazione)	↓											n.d.				
	10.3. Migliorare le infrastrutture ed i servizi per il trasporto merci del sistema di porti di MTB	10.3.1. Realizzare il Collegamento dell'ultimo miglio per i porti di Bari e Molfetta (Unire le porte di MTB)	↓															
		10.3.2. Funzionalizzare il nuovo porto di Molfetta per le merci (Molfetta il porto del futuro)																
		10.3.3. Rendere metropolitani i porti Bari e Molfetta attraverso opportuni collegamenti stradali																
		10.3.4. Istituire l'Osservatorio per la linea ferroviaria ad alta capacità Bari-Napoli																
		10.3.5. Realizzare nuovi spazi per i servizi commerciali del porto di Bari, anche delocalizzando o il traffico. Studio di fattibilità																
	10.3.6. Creare le infrastrutture (portuali ed interporto) per il traffico container	non sono disponibili dati su quest'azione																
10.4. Aumentare il numero di soggetti coinvolti	10.4.1. Comunicare le iniziative ed i progetti in corso; coinvolgere gli enti locali e stakeholders nella fase attuativa																	



Linee di Azione del Piano Strategico MTB			Criticità															
Obiettivo specifico	Obiettivi operativi	Linee di azione	Bilancio idrico, stato qualitativo o falde	Qualità dell'aria	Rischio di desertificazione	Paesaggi o costiero	Rischio e pericolosità idrogeologica	Presenza di naturalità diffusa e verde urbano	Cura del paesaggio rurale	Consumo di suolo	Sprawl urbano e insediamento diffuso	Produzione e non sostenibile e di rifiuti	Elevati consumi energetici	Qualità architettonica e urbana	Rischio di incidente tecnologico	Presenza di siti potenzialmente inquinati	Popolazione e salute umana	
12. Consolidare e innovare la tradizione commerciale e artigianale di MTB	12.1. Creare un sistema integrato per la promozione e commercializzazione dei prodotti di qualità MTB	12.1.1. Sistema integrato per la promozione e commercializzazione dei prodotti di qualità MTB							↑									
	12.2. Migliorare i sistemi commerciali urbani in termini di qualità ed efficienza, mediante distretti urbani del commercio e aggregazioni di imprese	12.2.1. Sistemi commerciali urbani - distretti urbani del commercio							↑									
	12.3. Realizzazione di una rete di aree del commercio attrattive e multifunzionali, per la promozione di prodotti agroalimentari tipici e di qualità	12.3.1. Rete di aree del commercio attrattive e multifunzionali																
	12.4. Migliorare la competitività, l'efficienza e la qualità delle PMI artigiane specie nel settore delle lavorazioni artistiche e tradizionali	12.4.1. Iniziative per la competitività, l'efficienza e la qualità delle PMI artigiane nel settore delle lavorazioni artistiche e tradizionali																
	12.5. Favorire la formazione di un mercato dell'edilizia sostenibile e del restauro	12.5.1. Iniziative per la costituzione di un mercato dell'edilizia sostenibile e del restauro												↑				





Linee di Azione del Piano Strategico MTB			Criticità														
Obiettivo specifico	Obiettivi operativi	Linee di azione	Bilancio idrico, stato qualitativo falde	Qualità dell'aria	Rischio di desertificazione	Paesaggi o costiero	Rischio e pericolosità idrogeologica	Presenza di naturalità diffusa e verde urbano	Cura del paesaggio rurale	Consumo di suolo	Sprawl urbano e insediamento diffuso	Produzione e non sostenibile e di rifiuti	Elevati consumi energetici	Qualità architettonica e urbana	Rischio di incidente tecnologico	Presenza di siti potenzialmente inquinati	Popolazione e salute umana
15. Innalzare complessivamente la qualità della vita in MTB assicurando maggiore accessibilità e inclusione per le categorie più vulnerabili	15.1. Miglioramento del sistema dell'offerta di servizi di welfare locale a garanzia di maggiore accessibilità per le categorie vulnerabili	15.1.1. Realizzazione di infrastrutture sociali e socio-sanitarie															
	15.2. promuovere politiche di inclusione sociale e di promozione della salute (anche attraverso prassi innovative) per le categorie vulnerabili	15.2.1 Interventi pilota a sostegno della conciliazione e del benessere collettivo															
	15.3. riqualificazione del patrimonio pubblico immobiliare e promozione di iniziative per favorire l'accesso alla casa	15.3.1 Progetti di Edilizia Residenziale Pubblica e politiche abitative di nuova generazione															
	15.4. Rafforzamento delle misure di prevenzione e controllo della sicurezza	15.4.1 Interventi tesi a favorire una maggiore cooperazione territoriale e il ripristino della legalità															
			n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	↑	n.d.	n.d.	



Linee di Azione del Piano Strategico MTB			Criticità														
Obiettivo specifico	Obiettivi operativi	Linee di azione	Bilancio idrico, stato qualitativo o falde	Qualità dell'aria	Rischio di desertificazione	Paesaggi o costiero	Rischio e pericolosità idrogeologica	Presenza di naturalità diffusa e verde urbano	Cura del paesaggio rurale	Consumo di suolo	Sprawl urbano e insediamento diffuso	Produzione non sostenibile e di rifiuti	Elevati consumi energetici	Qualità architettonica e urbana	Rischio di incidente tecnologico	Presenza di siti potenzialmente inquinati	Popolazione e salute umana
16. Connettere domanda e offerta di lavoro orientando le strategie formative alle dinamiche di sviluppo di MTB	16.1 Potenziare la rete dei servizi per il mercato del lavoro	16.1.1 Rete dei telecentri															
		16.1.2 Corsi per operatori del mercato del lavoro															
		16.1.3 Osservatorio del mercato del lavoro															
		16.1.4 Digitalizziamoci															
		16.1.5 Sportello operatori agricoli															
	16.2 Rafforzare il sistema della formazione continua per consentire un celere adeguamento	16.2.1 Attività di formazione continua per operatori delle PMI															
		16.2.2 Attività di formazione a distanza di livello universitario basate sulle tecnologie di apprendimento e-learning															
		16.3.1 Tirocini formativi															
	16.3 Migliorare il sistema di orientamento e incrementare la partecipazione al mercato del lavoro specialmente delle fasce deboli	16.3.2 Incubatore d'impresa															
		16.3.3 Inserimento lavorativo per soggetti svantaggiati															
		16.3.4 Vivaio nuove imprese															
		16.3.5 Vivaio ex detenuti															
		16.3.6 Telelavoro femminile															
		16.3.7 Il mio primo lavoro															
	16.4 Promuovere la valorizzazione delle risorse umane nei servizi per la competitività di settori di punta del sistema economico	16.3.8 Alternanza scuola-lavoro															
		16.4.1 Formazione multidisciplinare metropolitana															
16.4.2 Analisi dei fabbisogni formativi dei settori trainanti per lo sviluppo socio-economico della MTB																	
16.4.3 Viaggiando si impara																	
17. MTB Capitale Culturale: Creazione e strutturazione di un polo industriale della cultura e della creatività	17.1. Valorizzazione dell'heritage	16.4.4 Il futuro è nei giovani ricercatori															
		17.1.1 Rete museale															
		17.1.2 Interventi di ristrutturazione su beni culturali															
		17.1.3 Interventi di recupero su teatri															
	17.2. Sviluppo dei servizi culturali e creativi	17.1.4 Interventi su biblioteche, pinacoteche e archivi storici comunali															
		17.2.1 Nuove tecnologie per lo sviluppo del patrimonio culturale															
		17.2.2 Realizzazione di nuovi contenitori culturali e polifunzionali					n.d.		n.d.	n.d.							
	17.3. Incentivare l'impresa culturale e creativa	17.2.3 Interventi di riqualificazione di aree pubbliche con finalità culturali															
		17.3.1 Realizzazione di laboratori di creatività urbana giovanile															
	17.4. MTB Capitale Culturale	17.3.2 Azioni di supporto allo sviluppo dell'impresa creativa															
17.4.1 Candidatura di Bari a Capitale Europea della Cultura 2019 - Programmazione coordinata degli eventi e delle manifestazioni culturali																	
		17.4.2 Rafforzamento dell'identità culturale di MTB															





Linee di Azione del Piano Strategico MTB			Criticità															
Obiettivo specifico	Obiettivi operativi	Linee di azione	Bilancio idrico, stato qualitativo falde	Qualità dell'aria	Rischio di desertificazione	Paesaggi o costiero	Rischio e pericolosità idrogeologica	Presenza di naturalità diffusa e verde urbano	Cura del paesaggio rurale	Consumo di suolo	Sprawl urbano e insediamento diffuso	Produzione e non sostenibile di rifiuti	Elevati consumi energetici	Qualità architettonica e urbana	Rischio di incidente tecnologico	Presenza di siti potenzialmente inquinati	Popolazione e salute umana	
18. MTB nel 2015 è nota sul mercato internazionale come destinazione turistica perché sede di grandi eventi e per la qualità dell'offerta culturale e turistica	18.1. Promuovere il posizionamento competitivo in ambito nazionale ed internazionale del sistema turistico locale Terra di Bari	18.1.1. Candidare MTB per un Grande evento di rilevanza internazionale																
	18.2. Consolidare l'offerta per il turismo 'business'	18.2.1. Realizzare luoghi e azioni per valorizzare il mercato congressuale																
	18.3. Sperimentare modelli turistici sostenibili e innovativi	18.3.1. Realizzazione di interventi funzionali allo sviluppo del turismo ambientale e culturale																
		18.3.2. Realizzazione di interventi rivolti al turismo archeologico																
		18.3.3. Realizzazione di marchi di qualità																
		18.3.4. Realizzazione di servizi innovativi rivolti al turista																
18.3.5. Sviluppo delle attività nautiche e della portualità turistica																		
19. Rendere MTB un polo della conoscenza adriatico-mediterraneo attrattivo, che valorizza la componente giovanile come risorsa sociale, economica e creativa	19.1. Rigenerare l'edilizia scolastica e mettere in rete le esperienze studentesche di MTB	19.1.1. Interventi fisici di ristrutturazione, nuova realizzazione e valorizzazione delle esperienze nel sistema scolastico di MTB																
	19.2. Rafforzare l'attrattività del sistema universitario di MTB	19.2.1. Interventi finalizzati al miglioramento dei servizi, dell'abitabilità, della mobilità e dell'accesso al credito degli studenti universitari																
	19.3. Promuovere azioni innovative per la valorizzazione della componente giovanile di MTB	19.3.1. Interventi a favore dei target giovanili di MTB																



Linee di Azione del Piano Strategico MTB			Criticità															
Obiettivo specifico	Obiettivi operativi	Linee di azione	Bilancio idrico, stato qualitativo o falde	Qualità dell'aria	Rischio di desertificazione	Paesaggi o costiero	Rischio e pericolosità idrogeologica	Presenza di naturalità diffusa e verde urbano	Cura del paesaggio rurale	Consumo di suolo	Sprawl urbano e insediamento diffuso	Produzione e non sostenibile e di rifiuti	Elevati consumi energetici	Qualità architettonica e urbana	Rischio di incidente tecnologico	Presenza di siti potenzialmente inquinati	Popolazione e salute umana	
20. Gli abitanti dei Comuni dell'Unione hanno sviluppato un forte senso di coesione ed appartenenza che ha consentito di superare le antiche divisioni. Questo è strettamente connesso ad uno spiccato senso di responsabilità e partecipazione attiva alla governance della Metropoli	20.1. Diffondere conoscenza e informazione sul PS	20.1.1 BA2015 ON THE ROAD																
		20.1.2 BA2015 MEDIA NETWORK																
		20.1.3 URP METROPOLITANO																
		20.1.4 COMUNI...CARE																
		20.1.5 BOLLETTINO INFORMATIVO SEMESTRALE "CIVIS"																
	20.2. Rendere noti e promuovere i progetti del PS e le relative fasi di	20.2.1 CANTIERI APERTI																
		20.2.2 IL FUTURO E' QUI																
		20.2.3 COMUNICARE L'EVOLUZIONE DEI PROGETTI																
	20.3. Diffondere la cultura della partecipazione rendendo noti e facilmente fruibili gli strumenti di partecipazione attiva	20.3.1 LA CULTURA DELLA PARTECIPAZIONE																
		20.4. Posizionare BA2015 quale innovativo e autorevole caso di pianificazione territoriale a livello nazionale e internazionali	20.4.1 MTB UN'ESPERIENZA DA PROMUOVERE															



## 9. INDIVIDUAZIONE E VALUTAZIONE DI RAGIONEVOLI ALTERNATIVE AL PIANO

Data la natura e la genesi del piano in questione – che si configura non già come strumento di una pianificazione tecnica imposta dall'alto ma, al contrario, come esito di uno sfogo di cooperazione e concertazione di un ampio partenariato pubblico e privato – l'individuazione di ragionevoli alternative al Piano non è semplice.

Sul piano strategico, infatti, è irrealistico pensare alla individuazione di scelte differenti da quelle strutturanti il Piano, dal momento che queste ultime sono radicate in attività di analisi e diagnosi approfondite e sono sostenute da un'ampia condivisione con il partenariato, che ne ha espresso un positivo apprezzamento. La *vision* imperniata sui tre pilastri di metropoli policentrica e sostenibile proiettata verso il Mediterraneo, rete di città coesa, creativa e attrattiva, unione di comuni efficiente, partecipata e trasparente ha raccolto unanime consenso da parte di tutto il partenariato del Piano come visione di un futuro desiderabile. D'altro canto, le scelte operative contenute nel parco progetti sono state costruite dallo staff di Ricerca e Sviluppo in coerenza con gli obiettivi strategici e sulla base di specifiche proposte e indicazioni emerse in sede di discussione con il partenariato.

Sulla base delle considerazioni sopra espresse è possibile restringere l'individuazione delle ragionevoli alternative alle seguenti opzioni:

- *Alternativa 0*: corrispondente alla non attuazione del Piano Strategico;
- *Alternativa 1*: corrispondente alla attuazione del Piano Strategico senza le raccomandazioni per il miglioramento delle ricadute ambientali del piano (dettagliatamente descritte nel cap. 9 del Rapporto Ambientale);
- *Alternativa 2*: corrispondente all'attuazione del Piano Strategico con le raccomandazioni per il miglioramento delle ricadute ambientali del piano (di cui al cap. 9 del Rapporto Ambientale);

Dal momento che il Piano Strategico nasce proprio dalla volontà di contrastare le tendenze negative in atto sul territorio nei vari settori (popolazione, ambiente, accessibilità, società, economia e cultura) e al contempo rafforzare i punti di forza del territorio per un suo sviluppo strategico e sostenibile, è realistico pensare che la non attuazione del Piano produrrà una progressione delle tendenze negative in atto e non consentirà di sviluppare appieno le potenzialità strategiche del territorio.

Se, quindi, le alternative con l'attuazione del Piano (Alternativa 1 e Alternativa 2) sono preferibili all'Alternativa zero, è tuttavia anche vero che le valutazioni di dettaglio sugli effetti ambientali delle azioni di Piano riportate nel capitolo 9 hanno evidenziato la possibilità di migliorare ulteriormente le ricadute ambientali del Piano attraverso opportune raccomandazioni.

Sulla base di queste considerazioni, è possibile ritenere che l'Alternativa 2 (corrispondente all'attuazione del Piano Strategico con le raccomandazioni di cui al cap. 9 del Rapporto Ambientale) possa consentire la massimizzazione degli effetti ambientali positivi tra le tre alternative previste.

## 10. IL PIANO DI MONITORAGGIO

Come già accennato, il piano di monitoraggio serve per la valutazione in itinere degli effetti prodotti dal piano sull'ambiente al fine di poter individuare tempestivamente eventuali misure correttive nella fase di attuazione. A tale scopo, si è ritenuto utile suddividere il piano di monitoraggio in due parti, una volta al monitoraggio dello stato delle componenti ambientali e delle loro criticità (indicatori di contesto) e una volta alla misurazione dello stato di realizzazione del piano e del raggiungimento dei target di risultato programmati (indicatori di programma). Dall'incrocio delle informazioni derivanti dalle due tipologie di indicatori sopra descritti potranno essere fatte valutazioni sull'efficacia e sulla efficienza del Piano in campo ambientale.

Si precisa, tuttavia, che ciò costituisce solo una cornice di riferimento e non una prescrizione rigida. La definizione del piano di monitoraggio dipende, infatti, in modo stringente dallo scenario attuativo del Piano Strategico e dalle azioni che verranno incluse nell'Accordo di Programma. Si



rimanda, quindi, a quella fase la possibilità di ricalibrare il piano sulla base dei contenuti attuativi ivi contenuti.

Sul piano delle responsabilità per il monitoraggio, si individua nell'Ufficio Unico del Piano Strategico MTB il soggetto che provvederà alle valutazioni e alla elaborazione dei rapporti intermedi con il supporto dell'ARPA Puglia, così come richiesto dal D. Lgs. 4/2008. Delle modalità di svolgimento del monitoraggio, dei risultati e delle eventuali misure correttive adottate verrà data adeguata informazione al pubblico anche attraverso il sito web del Piano Strategico MTB, come richiesto dal richiamato D. Lgs. 4/2008.