

DETERMINAZIONE DELLA SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI 24 settembre 2025, n. 416

VAS-2332-VER - “Adozione aggiornamento Piano Triennale dei Servizi per il periodo 2024-2026 con conseguente avvio della procedura di verifica di assoggettabilità a V.A.S. ex art.8 della L.R.n.44/2012”. PROVVEDIMENTO DI VERIFICA di assoggettabilità a VAS semplificata ai sensi degli artt. 7 e 8 della L.R. 44/2012 e ss. mm. e ii. e dell’art. 6 del R.R. n. 18/2013 e ss. mm. e ii..

Vista la Legge Regionale 4 febbraio 1997 n. 7;

Visto l’art. 32 della Legge n. 69 del 18 giugno 2009, che prevede l’obbligo di sostituire la pubblicazione tradizionale all’Albo Ufficiale con la pubblicazione di documenti digitali sui siti informatici;

Visto il Regolamento UE n. 679/2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva europea 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati) e il successivo D. Lgs. n. 101/2018 recante “*Disposizioni per l’adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni del regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 aprile 2016*”;

Visti gli artt. 14 e 16 del D. lgs. n. 165/2001 “*Norme generali sull’ordinamento del Lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche*”;

Vista la L. 241/1990 e ss. mm. ii.;

Visto il D. lgs. 152/2006 e ss. mm. ii.;

Vista la Legge Regionale 14 dicembre 2012, n. 44, “*Disciplina regionale in materia di valutazione ambientale strategica*” e ss. mm. ii.;

Visto il Regolamento Regionale del 9 ottobre 2013, n. 18, “*Regolamento di attuazione della legge regionale 14 dicembre 2012, n. 44 (Disciplina regionale in materia di valutazione ambientale strategica), concernente piani e programmi urbanistici comunali*”, pubblicato sul BURP n. 134 del 15/10/2013;

Vista la D.G.R. 31 luglio 2015, n. 1518 “*Adozione del modello organizzativo denominato “Modello Ambidestro per l’Innovazione della macchina Amministrativa regionale - MAIA”. Approvazione Atto di Alta Organizzazione*”;

Visto il D.P.G.R. 31 luglio 2015, n. 443 con cui è stato approvato l’Atto di Alta Organizzazione relativo all’adozione del modello organizzativo denominato “*Modello Ambidestro per l’Innovazione della macchina Amministrativa regionale - MAIA*”, - Dipartimenti - Sezioni - Servizi;

Vista la D.G.R. del 08/04/2016 n. 458 con la quale sono state definite le Sezioni dei Dipartimenti e delle relative funzioni;

Visto il Decreto del Presidente della Giunta Regionale del 22 gennaio 2021 n. 22 avente ad oggetto *Adozione Atto di Alta Organizzazione Modello Organizzativo “MAIA 2.0”*;

Vista la deliberazione della Giunta Regionale del 5 ottobre 2023, n. 1367 avente ad oggetto “*Conferimento incarico di direzione della Sezione Autorizzazioni Ambientali afferente al Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana*” e la successiva sottoscrizione contrattuale avvenuta il 04/12/2023 con decorrenza in pari data, con cui è stato conferito all’ing. Giuseppe Angelini l’incarico di direzione della Sezione Autorizzazione Ambientali;

Vista la Determinazione Dirigenziale n. 198 del 03/05/2024, con cui è stato assegnato l’incarico di Elevata Qualificazione denominato “*Responsabile coordinamento procedimenti VAS regionali e coordinamento amministrativo VINCA*” alla avv. Rosa Marrone, funzionario amministrativo di categoria D;

Vista la Determinazione Dirigenziale n. 666 del 31/10/2025, con cui è stato assegnato l’incarico di Elevata

Qualificazione denominato *“Supporto istruttorio alle procedure VAS”* all'ing. Angelo Bufo, specialista tecnico di policy di categoria D;

Vista la delega di funzioni dirigenziali, ai sensi dell'art. 17, comma 1-bis, del D. Lgs. n. 165/2001 e dell'art. 45 della L.R. n. 10/2007, alla avv. Rosa Marrone, titolare della EQ *“Responsabile coordinamento procedimenti VAS regionali e coordinamento amministrativo VINCA”*, giusta D.D. n. 29 del 27/01/2025, prorogata con D.D. n. 289 del 26/06/2025;

Vista l'assegnazione del presente procedimento al funzionario EQ, Responsabile di Procedimento, avv. Rosa Marrone, che a sua volta ha assegnato l'attività istruttorie al funzionario EQ ing. Angelo Bufo;

Vista la D.G.R. 15 settembre 2021, n. 1466 recante l'approvazione della Strategia regionale per la parità di genere, denominata *“Agenda di Genere”*;

Vista la D.G.R. del 26 settembre 2024, n. 1295 *“Valutazione di Impatto di Genere (VIG). Approvazione indirizzi metodologico-operativi e avvio fase strutturale”*.

Premesso che:

- il Dipartimento Mobilità regionale, Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità, rispettivamente in data 24/06/2025 con prot. n. 347382 ed in data 07/07/2025 con prot. n. 0379618, in qualità di Autorità Procedente, ha richiesto a questa Sezione regionale, quale Autorità Competente, l'avvio della procedura di verifica di assoggettabilità a VAS, ex art. 8 della L.R. n. 44/2012 e ss. mm. e ii., ed inviato successivamente un link privo di restrizioni agli elaborati tecnici, con riferimento al piano denominato *“Aggiornamento del Piano Triennale dei Servizi TPL per il periodo 2024-2026”*, adottato con D.G.R. n. 872 del 20/06/2025, trasmettendo, contestualmente, per la consultazione, la seguente documentazione:
- Rapporto preliminare di verifica, comprendente una descrizione del piano triennale dei servizi 2024 – 2026 e i dati necessari alla verifica degli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione del piano;
- Copia della Delibera di Giunta Regionale n.872 del 20.6.2025 della Sezione Trasporto Pubblico Locale ed Intermodalità, avente ad oggetto: *“L.R.n.18/2002 art.8 e L.R.n.16/2008 art.2 co.2 - Adozione aggiornamento Piano Triennale dei Servizi per il periodo 2024-2026 con conseguente avvio della procedura di verifica di assoggettabilità a V.A.S. ex art.8 della L.R.n.44/2012 e approvazione avviso di preinformazione ex art.7 comma 2 del Reg.(CE) n.1370/2007 agg. Al Reg.UE n.2338/2016, per la spesa complessiva massima di € 2.256.523.223,40.”*;
- Elaborati del Piano Triennale dei Servizi 2024 – 2026 utili alla valutazione dei possibili impatti significativi sull'ambiente;
- Proposta di elenco dei soggetti competenti in materia ambientale e degli enti territoriali interessati da consultare.
- con nota prot. n. 0407917/2025 del 17/07/2025, notificata mezzo PEC alla Autorità procedente, nonché ai soggetti competenti in materia ambientale (SCMA), la scrivente Sezione, in qualità di Autorità competente, verificata la completezza della documentazione ricevuta dal Dipartimento Mobilità regionale, ha dato avvio alla procedura di verifica di che trattasi, ai sensi dell'art. 8 della L.R. n. 44/2012 e ss. mm. e ii., comunicando i tempi e le modalità di trasmissione dei contributi e indicando che la documentazione presentata dall'autorità procedente è consultabile al seguente link trasmesso dall'Autorità Procedente:

https://drive.google.com/drive/folders/1S6jgwFfLDMqxiWEZMAVGJndLRWOWiqbm?usp=drive_link

rinvenibile anche attraverso il Portale Ambientale regionale al link:

https://pugliacon.regione.puglia.it/comp_pub/dettaglioProcedure/d65a6c65-9e68-410c-a183-407da483e296/0

Preso atto che nell'ambito della consultazione dei Soggetti CMA, sono pervenuti i pareri di competenza come

di seguito specificato:

- Provincia di Taranto - con nota a mezzo PEC e acquisita in data 30/07/2025 al prot. Unico regionale N. 0430828/2025 del 30/07/2025, ha esplicitato una serie di prescrizioni, concludendo testualmente che “[...] *il Piano in oggetto presenta elementi di criticità ambientale, metodologica e di coerenza con la pianificazione regionale vigente e che non è possibile escludere che lo stesso Piano possa generare impatti ambientali significativi, diretti e indiretti, a breve, medio e lungo termine.*” [...];
- ASL BT - con nota prot. In uscita da quell’Ente n. 64089 del 31/07/2025 ha evidenziato che: “[...] *nell’ambito delle competenze ad esso attribuite dal R.R. n. 13/2009 inerenti la tutela della salute e della sicurezza degli ambienti aperti e confinati, che ricomprende anche la promozione della sicurezza stradale, ritiene indispensabile un significativo potenziamento del servizio TPL dal Comune di Andria Castel del Monte e viceversa, al fine di minimizzare i potenziali impatti negativi sull’ambiente e sul patrimonio culturale*”;
- ARPA Puglia - con nota inviata a mezzo PEC con prot. In uscita di quell’Ente N. 47149/2025 del 04/08/2025, ha concluso che: “[...] *Vista e considerata la tipologia e le caratteristiche delle azioni previste dal P.T.S., si ritiene che possano essere esclusi potenziali impatti significativi negativi sull’ambiente e/o rischi sulla salute umana e pertanto si ritiene che il Piano in oggetto possa non essere assoggettato a VAS.* [...]”;
- Provincia di Foggia - con nota inviata a mezzo PEC con prot. In uscita di quell’Ente N. 45789/2025 del 13/08/2025, ha esplicitato una serie di osservazioni, concludendo che: “[...] *vengano adeguatamente valorizzati e consolidati nell’ambito del Piano, mediante l’istituzione di un sistema di governance integrata tra Regione, Province, Aeroporti di Puglia ed enti locali, finalizzato al costante monitoraggio ambientale e all’aggiornamento dinamico della pianificazione, nel pieno rispetto della procedura di VAS e della normativa vigente, assicurando trasparenza, partecipazione e attenzione alle specificità territoriali e ambientali, con l’obiettivo di promuovere una mobilità sostenibile ed efficiente* [...]”;
- Soprintendenza SABAP - con nota con nota a mezzo PEC e acquisita in data 30/07/2025 al prot. Unico regionale N. 0459662/2025 del 25/08/2025 ha concluso che: “[...] *Atteso che il piano persegue lo sviluppo del un sistema di trasporto pubblico volto anche alla riduzione delle emissioni inquinanti e che nei contesti tutelati ai sensi del D. Lgs. n. 42/2004 e ss.mm.ii. questo Ministero sarà chiamato a esprimersi puntualmente secondo nel rispetto del mandato di tutela che gli è conferito, si ritiene che il piano in esame possa non essere assoggettato al procedimento di V.A.S..*”

Dato atto che, a seguito dei succitati contributi SCMA, ai sensi del comma 3 dell’art. 8 della L.R. n. 44/2012 e ss. mm. E ii., l’Autorità Procedente ha formulato una serie di controdeduzioni ed ha adeguato di conseguenza il Rapporto Preliminare Ambientale, inoltrando a questa Sezione regionale la documentazione relativa, con nota prot. Unico regionale n. 0510835/2025 del 22/09/2025;

Preso atto, dalla documentazione acclusa alla succitata nota prot. Unico regionale n. 0510835/2025 del 22/09/2025, delle controdeduzioni argomentate dall’Autorità Procedente che di seguito si riportano testualmente:

CONTRIBUTO/OSSERVAZIONE	RECEPIMENTO/CONTRODEDUZIONI
PROVINCIA DI TARANTO Errore ricorrente nelle didascalie. L’intero documento è costellato da messaggi di errore del tipo: “Error! Use the Home tab to apply Titolo 2 to the text that you want to appear here”. Questi e gli altri errori compromettono l’affidabilità complessiva del documento.	Si provvederà a correggere il refuso. In ogni caso, si tratta di un errore materiale che nulla toglie al contenuto, quindi è irrilevante. Per tale motivo e per quanto espresso nelle successive controdeduzioni sono da rigettare le considerazioni relative “all’affidabilità complessiva del documento”.

	<i>Uso di dati ambientali obsoleti e assenza di scenari previsionali: Il Rapporto riporta dati ambientali superati, risalenti anche a 15 anni fa. A titolo esemplificativo si evidenzia quanto riportato a pag. 19, sezioni su clima, emissioni, qualità dell'aria (emissioni ARPA 2010). Di fronte a tale criticità appare immotivato da parte di questo Ente prendere in considerazione ognuna di queste datate rilevazioni.</i>	<i>I dati utilizzati sono gli ultimi pubblicati dalla Regione Puglia, gli stessi dati sono stati utilizzati nel recente piano attuativo del PRT che ha avuto il parere motivato di VAS positivo (Fonte: ARPA ultima versione inventario regionale delle emissioni in atmosfera – INEMAR Puglia).</i> <i>Peraltro, si rappresenta come, per quanto riguarda obiettivi e relativi target trasportistici, il Piano si fonda su quelli, ben più recenti, del P.A. del PRT 2021 – 2030 della Regione Puglia di cui il PTS costituisce strumento attuativo subordinato per la componente del Trasporto Pubblico Locale (TPL)</i>
	<i>Non vengono simulate le tendenze emissive né le dinamiche modali previste come effetto dell'attuazione del PTS. L'assenza di scenari previsionali impedisce di effettuare una reale verifica della presenza di impatti futuri e dei rischi ambientali derivanti all'implementazione del Piano.</i>	<i>Il Piano Triennale dei Servizi è attuativo del Piano attuativo del Piano Regionale dei Trasporti, nel quale sono stati valutati tali aspetti. Gli scenari previsionali sono quelli previsti dal Piano Attuativo del PRT 2021 - 2030, sottoposto a procedura di VAS di cui l'aggiornamento del PTS per il triennio 2024 – 2026, in quanto Piano a carattere gestionale che ne attua le previsioni, concorre a realizzare lo scenario di progetto scenario 2030.</i> <i>Si è provveduto a chiarire meglio questo aspetto nel rapporto preliminare</i>
	<i>Dichiarazioni teoriche prive di contenuto operativo. Il documento contiene frasi che dichiarano finalità ambientali o sociali (es. "favorire la mobilità sostenibile", "rafforzare il ruolo del ferro", "incentivare la decarbonizzazione") senza indicare dati, strumenti, risorse, cronoprogrammi o indicatori di impatto. Tali formulazioni generiche e non verificabili risultano inidonee a garantire la valutabilità ambientale ex art. 12 del D.Lgs. 152/2006.</i>	<i>La finalità della procedura di assoggettabilità a VAS è verificare che gli impatti dell'aggiornamento del PTS non siano tali da rendere necessaria una procedura di VAS.</i> <i>L'aggiornamento del PTS non prevede interventi infrastrutturali. Ovviamente considera la realizzazione di quelli inseriti nel Piano Attuativo del PRT 2021 – 2030, già sottoposto a VAS. Il PTS ha come obiettivo primario la governance del complessivo processo di programmazione dei Servizi integrando tra loro quelli di competenza regionale e quelli di competenza degli EE.LL.</i> <i>Nella fattispecie del presente aggiornamento del PTS per il triennio 2024 – 2026, tenuto conto che tutta la programmazione dei servizi ferroviari ed anche quella dei servizi elicotteristici è già definita dai contratti vigenti fino ad oltre il 2030, il Piano è chiamato ad occuparsi esclusivamente della programmazione dei Servizi automobilistici e marittimi urbani ed extraurbani.</i> <i>Gli obiettivi generali e specifici, nonché le strategie per il loro conseguimento, oggetto di apposita Delibera di Giunta adottata nel corso della redazione del Piano (DGR n.1808 del 16 dicembre 2024) sono puntualmente trattati nel capitolo 2 del Rapporto</i>

	<i>Preliminare e nel capitolo 2 della Sezione II della relazione di Piano.</i> <i>Per i target di riferimento della domanda di trasporto si rimanda al Piano attuativo del PRT, mentre per i target sul materiale rotabile, in quanto bene strumentale all'attuazione del PTS e le relative risorse per il loro rinnovo/potenziamento, essi sono riportati rispettivamente al Par. 7.1 della SEZ II e al Par.1.10 della SEZ. I della Relazione del PTS e puntualmente trattati nella Relazione della Determinazione dei Costi Standard e relativi allegati.</i> <i>Per quanto riguarda il tema della messa in sicurezza delle fermate trattasi di un obbligo di legge e non di un'azione introdotta dall'aggiornamento del PTS.</i>
<i>Assenza di analisi di rischio e di misure correttive. Il documento non prevede alcun meccanismo di adattamento o misura correttiva nel caso in cui gli obiettivi dichiarati non vengano raggiunti (a titolo esemplificativo e non esaustivo: aumento dell'utenza TPL, riduzione delle emissioni, decongestionamento urbano). Manca ogni riferimento a sistemi di monitoraggio attivo, soglie di allerta, indicatori di performance ambientale o piani d'azione correttivo.</i>	<i>Trattandosi di un Piano finalizzato alla programmazione del servizio di TPL l'Analisi dei Rischi, in base alla vigente normativa, va effettuata a livello di singolo Lotto di affidamento in sede di predisposizione dei documenti concernenti la procedura di affidamento (tramite gara o in House) attraverso la matrice dei rischi di cui all' Annesso 4 dell'Allegato "A" alla Delibera n. 154/2019 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti come modificata dalla successiva Del. 64/2024.</i> <i>Per quanto riguarda il tema relativo all'adattamento dell'offerta e delle risorse necessarie per la gestione del servizio tale aspetto è specificamente demandato al monitoraggio annuale a consuntivo degli eventuali scostamenti rispetto alle assunzioni del Piano Economico Finanziario alla base del contratto in coerenza con la tipologia dei nuovi contratti (CER).</i> <i>I sistemi di monitoraggio e gli indicatori di performance sono materia di capitolato di gara, in adempimento della normativa a livello nazionale sull'attrezzaggio dei mezzi di trasporto pubblico locale, i quali prevedono che il materiale rotabile sia munito di centraline di controllo e monitoraggio dello stato del mezzo, fleet monitoring, contapersone in corrispondenza delle porte ecc...</i> <i>Tali aspetti, sia per quanto riguarda il materiale rotabile di nuova acquisizione, che riguardo gli obblighi in materia di fornitura dei dati a consuntivo dell'esercizio a carico delle imprese affidatarie, saranno inserite nei Bandi di gara e nei relativi capitolati d'onori.</i> <i>Per quanto riguarda il Piano di Monitoraggio del PTS, si ribadisce che esso è un Piano di programmazione operativa che attua le previsioni del P.A. del Piano Regionale dei Trasporti 2021 - 2030, il quale ha previsto un ampio piano di monitoraggio.</i>

		All'interno del monitoraggio del PRT, che valuta in modo sinergico tutte le azioni sulla mobilità e trasporti, verranno valutate eventuali misure correttive al TPL. Ciò nonostante, per soddisfare la richiesta pervenuta, anche ai fini di un più agevole utilizzo della documentazione di Piano, la Relazione di Piano è stata integrata con uno specifico paragrafo relativo al monitoraggio che è stato richiamato anche nel Rapporto preliminare.
	<i>Mancanza del censimento delle aree sottoposte a tutela ambientale attraversate o impattate. Il documento non include un elenco delle aree naturali protette (SIC, ZPS, Parchi, Riserve) interessate attraversate dai servizi di TPL previsti. Non viene descritto e analizzato il numero di attraversamenti, né l'impatto ambientale associato (rumore, inquinamento, disturbo alla fauna, frammentazione degli habitat, congestione), né sono previste misure mitigative specifiche.</i>	Le aree sottoposte a tutela ambientale sono riportate all'interno del paragrafo 3.4 del Rapporto Preliminare. Il Piano, come descritto a pag. 51-52 del Rapporto Preliminare, non genera effetti sulle risorse naturali. Non vengono utilizzate strade ad oggi non percorse da linee, fatta eccezione per una linea dell'ATO di Taranto dello scenario di riferimento del PRT, che recepisce un progetto già finanziato dal PNRR in avanzato stato di attuazione. Nello specifico il Piano non produce effetti negativi su siti della Rete Natura 2000, Parchi, aree protette o in generale sulla rete ecologica, in quanto non prevede infrastrutture, ma si limita alla governance del servizio TPL. A maggior chiarimento, all'interno del rapporto Preliminare, è stato aggiunto uno specifico capitolo con la descrizione dei Siti della Rete Natura 2000 regionali che evidenzia la totale assenza di incidenza ambientale sugli stessi.
	<i>Assenza di previsioni sull'incremento dell'utenza TPL l'obiettivo del Piano è l'incremento dell'utenza con conseguente diversione modale da auto privata a mezzo collettivo, ma non vengono fornite stime numeriche su tale incremento, né a livello regionale né provinciale, né suddivise per modalità (gomma/ferro). Non vengono esplicitati gli obiettivi da perseguire, né le modalità per farlo, né i dati per anno. Inoltre, non sono indicate strategie alternative o correttive nel caso in cui tale obiettivo non venga raggiunto.</i>	Gli scenari previsionali sono quelli previsti dal Piano Attuativo del PRT 2021 - 2030, sottoposto a procedura di VAS, in particolare il PTS concorre all'attuazione dello scenario di Progetto 2030. Gli obiettivi specifici e le strategie sono puntualmente trattati nel capitolo 2 del Rapporto Preliminare e nel capitolo 2 della SEZ: Il del documento di Piano. Il PTS è intimamente e indissolubilmente legato all'aggiornamento quinquennale del piano attuativo del PRT previsto dalla legge regionale 18/2022 che è stato assoggettato a VAS ed è dotato di uno specifico Piano di Monitoraggio. È in tale sede che sarà possibile comprendere l'entità degli eventuali scostamenti rispetto agli obiettivi prefissati dal PRT, tenendo conto anche dei dati di esercizio (rilievo della domanda e verifica dell'esercizio a consuntivo rispetto al programmato) che verranno resi disponibili da sistemi di bordo del materiale rotabile di nuova introduzione già finanziato.

		<i>Tali aspetti, sia per quanto riguarda il materiale rotabile di nuova acquisizione, che riguardo gli obblighi in materia di fornitura dei dati a consuntivo dell'esercizio a carico delle imprese affidatarie, saranno inserite nei Bandi di gara e nei relativi capitolati d'oneri.</i>
	<i>Mancata coerenza tra dati ambientali e misure programmate A titolo esemplificativo a pag. 20 del Rapporto Preliminare si riporta quanto segue: "le autovetture circolanti in Regione Puglia sono più inquinanti della media nazionale, in quanto la percentuale di veicoli a gasolio è maggiore...". Tuttavia, non è previsto alcun intervento, incentivo, regolazione o misura normativa atta a invertire il trend negativo. Il documento si limita a riportare criticità ambientali senza descrivere le modalità con cui il Piano interviene e alcun piano operativo per affrontarle.</i>	<i>In termini di parco rotabile, il Piano può agire in modo diretto unicamente sui mezzi del TPL; pertanto, il tema sollevato sul traffico sulle autovetture private non è pertinente se non per il fatto che il PTS può incidere sulla diversione modale da trasporto privato a trasporto pubblico riducendo le percorrenze su strada e, di conseguenza, le emissioni inquinanti. Per l'entità di tale diversione modale si rimanda alle previsioni dello scenario di progetto del Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti contenute nel Paragrafo 6.11.3 della relativa relazione di Piano. Si è provveduto a meglio specificare nel Rapporto preliminare</i> <i>Per quanto riguarda il tema della decarbonizzazione del parco autobus obsoleto essa viene perseguita attraverso il programma di rinnovo del parco mezzi diffusamente trattato nella Documentazione della Determinazione del Costo Standard</i>
	<i>Assenza di analisi degli impatti cumulativi e sinergici: Non viene effettuata alcuna valutazione degli effetti cumulativi tra le diverse reti TPL (urbane, interurbane, ferroviarie, marittime), né si analizza la sinergia o eventuale conflitto con altri strumenti di pianificazione (PRG, PUMS, PEAR, SRACC). Questa omissione è in contrasto con quanto richiesto dall'Allegato I del D.Lgs. 152/2006. Esclusione implicita del ferro come asse portante del sistema</i>	<i>Il PTS è un Piano attuativo del Piano Regionale dei Trasporti, in cui tali analisi sono state svolte (cfr par. 6.11 della Relazione del P.A. del PRT 2021 – 2030). Nello specifico, il tema degli effetti cumulativi e sinergici relativi alla diversione modale è trattato nella valutazione dello scenario di progetto del PRT, in cui si considerano gli effetti dell'integrazione tra il servizio di trasporto su ferro e su gomma, sia urbano che extraurbano.</i> <i>In ogni caso, come evidenziato, il PTS non ha effetti negativi, in quanto le percorrenze sviluppate da mezzi del TPL sono assolutamente trascurabili rispetto a quelle del complessivo trasporto stradale e, per di più, le flotte sono assoggettate ad un processo di decarbonizzazione.</i> <i>Nel Rapporto Preliminare è stata analizzata la coerenza con la pianificazione sovraordinata o di pari livello.</i> <i>Per quanto concerne l'analisi di sinergia o eventuale conflitto con altri strumenti di pianificazione si specifica che, essendo il PTS uno strumento a valenza triennale, è priva di fondamento l'esigenza di un raccordo con le previsioni urbanistiche di medio- lungo periodo, le quali, una volta attuate, vengono automaticamente considerate tramite l'analisi della domanda di</i>

	<i>trasporto che viene periodicamente rivalutata ad ogni aggiornamento triennale del Piano. Il rapporto con i PUMS è implicitamente garantito tramite lo screening dei Piani di ambito provinciale e della Città Metropolitana effettuato nell'ambito dell'aggiornamento del PTS in quanto essi hanno puntualmente rappresentato le nuove reti di trasporto pubblico previste dai singoli comuni e, dunque, anche da quelli dotati di PUMS o che stanno redigendo tale strumento.</i> <i>Ad esempio, per quanto riguarda i comuni di Taranto e Bari, sono state esplicitamente recepite e differenziate, rispetto alle altre reti di trasporto pubblico urbano convenzionale, le sottoreti di bus rapid transit finanziate e in corso di realizzazione. Si è provveduto a chiarire meglio questi aspetti nel Rapporto Preliminare</i> <i>La Strategia Regionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici della Regione Puglia contiene unicamente gli indirizzi per la definizione della Strategia stessa; in ogni caso, è stata analizzata all'interno dell'analisi di coerenza esterna.</i> <i>Il PEAR è stato considerato all'interno dell'analisi di coerenza esterna al capitolo 4 del Rapporto Preliminare.</i>
<i>Pur dichiarando che il ferro rappresenta il sistema portante del TPL regionale, a pag. 8 il Rapporto afferma che "solo FAL Srl sarà in grado entro il 2028 di riconvertire da gomma a ferro alcuni servizi". Ne consegue che la gran parte dei servizi attualmente su gomma non sarà riconvertita, anche in presenza di infrastrutture ferroviarie esistenti o potenziabili. Questa impostazione contrasta con i principi e le linee guida del Piano Regionale dei Trasporti e con gli obiettivi ambientali di riduzione delle emissioni.</i>	<i>Il PTS, in coerenza con le disposizioni del Piano di riclassificazione di cui alla DGR 1991 DEL 29/10/2013, ha provveduto ad effettuare, di concerto con la Sezione infrastrutture per la mobilità della Regione Puglia, uno screening relativo allo stato di attuazione delle previsioni infrastrutturali sulla rete regionale ferroviaria costituenti condizione propedeutica per la valutazione in contraddittorio con le imprese ferroviarie del ripristino/incremento della capacità ferroviaria necessaria al potenziamento dei servizi.</i> <i>A seguito di questa azione, le Imprese ferroviarie, tenendo conto anche del PEF alla base del relativo contratto di servizio, hanno indicato i casi in cui è possibile prevedere un incremento dei servizi ferroviari. Nell'ambito del presente aggiornamento del PTS è risultato che l'unica situazione in cui si prevede una riconversione dei servizi automobilistici sostitutivi in servizi ferroviari riguarda la tratta Palo del Colle-Bari gestito da FAL.</i>

<i>Il documento non contiene le informazioni e i dati necessari alla verifica degli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione del Piano, secondo i criteri dell'allegato I alla Parte Seconda del D.lgs. 152/2006;</i>	<i>Il Piano Triennale dei Servizi è attuativo del piano attuativo Piano Regionale dei Trasporti, nel quale sono stati valutati tali aspetti e detto Piano è stato già assoggettato a VAS. La finalità della procedura di assoggettabilità a VAS dell'aggiornamento del PTS è verificare che gli impatti del Piano non siano tali da rendere necessaria una procedura di VAS. L'aggiornamento del PTS non prevede opere o interventi, si tratta di una governance dei servizi in attuazione del Piano dei Trasporti, pertanto, come evidenziato nel Rapporto Preliminare, non produce impatti sul sistema naturale paesaggistico, mentre genera impatti positivi sulle emissioni climalteranti e inquinanti attraverso azioni dovute al rinnovo del parco rotabile e, indirettamente, contribuendo all'incremento della diversione modale secondo le previsioni del P.A. del PRT 2021 – 2030. Nel parere motivato n. 00326 del 10/08/2023 al P.A. del PRT non sono riportate prescrizioni ambientali pertinente al PTS; tuttavia, quest'ultimo ha provveduto a recepire le osservazioni limitatamente a quelle riguardanti il TPL automobilistico oggetto della programmazione per il triennio 2024/2026, come puntualmente riportato nel paragrafo 2.1 del Rapporto Preliminare</i>
<i>Non sono stati individuati i probabili impatti ambientali, diretti e indiretti, a breve, medio e lungo termine sulle componenti ambientali nell'ambito d'intervento del Piano;</i>	<i>La finalità della procedura di assoggettabilità a VAS è verificare che gli impatti del Piano non siano tali da rendere necessaria una procedura di VAS. Il piano non prevede opere o interventi, si tratta di una riorganizzazione dei servizi in attuazione del Piano dei Trasporti. Come evidenziato sopra, non vi sono impatti negativi sulle componenti ambientali e come sotto riportato gli effetti in termini emissivi sono positivi, ancorché le emissioni da TPL sono trascurabili rispetto alle complessive emissioni da traffico privato su strada in ambito regionale.</i>
<i>Non fornisce alcuna stima su emissioni future di CO₂, NO_x, PM, né considera riduzioni attese in caso di spostamento modale su ferro;</i>	<i>Il PTS è attuativo delle previsioni del Piano attuativo del Piano Regionale dei Trasporti, nel quale sono stati valutati tali aspetti per il sistema generale dei trasporti. Per quanto riguarda il contributo del comparto del TPL su gomma, al netto della diversione modale, tenuto conto del programma di rinnovo degli autobus che prevede la progressiva e completa decarbonizzazione delle flotte degli autobus urbani e, in campo extraurbano, l'eliminazione dei rotabili alimentati a diesel, il saldo emissivo è negativo e pertanto l'impatto risulta positivo.</i>

	<i>In ogni caso le emissioni del solo TPL sono del tutto trascurabili rispetto al traffico privato.</i> <i>Infatti, le percorrenze su strada del trasporto privato in ambito regionale attualmente ammontano a circa 64 milioni di Km/giorno che si riducono a 60,5 Milioni di Km/giorno nello scenario di progetto del P.A. del PRT 2021 – 2030 equivalenti, rispettivamente, a circa 21,1 Miliardi di Km/anno allo stato attuale (coeff. proiezione giorno – anno pari a 330) che si riducono a 20 Miliardi di Km/anno nello scenario di progetto. Le percorrenze annuali del trasporto pubblico automobilistico (inclusi tutti i servizi sostitutivi), passano da 105,55 Milioni di Km/anno dello scenario attuale a 108,15 Milioni di Km/anno dello Scenario di Progetto.</i> <i>Ciò significa che il TPL automobilistico, in termini di percorrenze annuali, nello scenario di progetto del PTS 2024 - 2026, vale lo 0,54% del trasporto privato che costituisce un contributo assolutamente trascurabile.</i> <i>Si è provveduto a chiarire meglio questo aspetto nel rapporto preliminare</i>
<i>Non sono stati considerati gli effetti cumulativi su territori fragili o congestionati;</i>	<i>Il PTS è un Piano attuativo del piano attuativo del Piano Regionale dei Trasporti, in cui tali analisi sono state svolte (cfr. par. 6.11 relazione P.A. PRT 2021 – 2030).</i> <i>Il tema degli effetti cumulativi e sinergici relativi alla diversione modale è trattato nella valutazione dello scenario di progetto del PRT, in cui si considerano gli effetti dell'integrazione tra il servizio di trasporto su ferro e su gomma, sia urbano che extraurbano.</i> <i>Si è provveduto a chiarire meglio questo aspetto nel rapporto preliminare</i> <i>In ogni caso, come già evidenziato, il PTS non ha effetti negativi, in quanto si limita alla governance del servizio TPL.</i>
<i>Non viene stimato l'impatto su habitat, ecosistemi e acque, né sono indicate misure di tutela per i transiti in aree sensibili;</i>	<i>Il Piano, come evidenziato nel rapporto preliminare, non ha effetti sugli habitat, ecosistemi e acque in quanto non prevede interventi materiali, ma si limita alla governance del servizio TPL.</i>
<i>Assenza del censimento delle aree Natura 2000 (SIC, ZPS) direttamente o indirettamente interessate dalle azioni del Piano e conseguente assenza della verifica della necessità di effettuare una valutazione d'incidenza su tali Siti (art. 6 Direttiva 92/43/CEE "Habitat, DGR 1551/2021);</i>	<i>Sono stati considerati i siti della Rete Natura 2000 tramite indicatori complessivi tutti all'interno dell'analisi dello stato attuale regionale e reperibili al sito indicato al paragrafo 3.4.2 del Rapporto Preliminare. Poiché il Piano, non prevede opere infrastrutturali, ma solo azioni riferite alla governance del servizio, non produce effetti diretti o indiretti su tali siti.</i> <i>A maggior chiarimento, all'interno del rapporto Preliminare, è stato aggiunto uno specifico</i>

	capitolo con la descrizione dei Siti della Rete Natura 2000 regionali che evidenzia la totale assenza di incidenza ambientale sugli stessi.
Necessità di procedere alla definizione della baseline e degli scenari alternativi;	La baseline è il funzionamento dello scenario attuale del TPL. Non esistono scenari alternativi in quanto il PTS fa riferimento allo Scenario di progetto del P.A. 2021 – 2030. Rispetto a questo scenario, e nonostante la riduzione di tutti gli indicatori socioeconomici e sociodemografici che avrebbe dovuto portare a ritoccare a ribasso la dotazione dei servizi minimi, al fine di rispettare gli obiettivi del PRT si è deciso di mantenere i livelli di servizio previsti dalla DGR 237/2020 (servizi minimi) come recepita da ciascun ambito territoriale ottimale, salvo eventuali diverse modalità di erogazione dei servizi: riconoscimento di servizi suburbani, trasferimento di competenza da Regione ad ATO e viceversa di servizi specifici in coerenza con gli obiettivi fissati dal Governo regionale servizi senza produrre riduzioni di servizi ma piuttosto introducendo dei potenziamenti per raggiungere specifici target di offerta in termini di numero di collegamenti sulla rete di interesse regionale. Si è provveduto a chiarire meglio questo aspetto nel rapporto preliminare
Non vengono individuate specifiche misure per ridurre impatti (es. flotte a basse emissioni, elettrificazione, compensazioni ecologiche);	Tali misure e le tempistiche di decarbonizzazione delle flotte sono sinteticamente rappresentate nella relazione di piano e dettagliatamente descritte nella documentazione della determinazione dei costi standard. Si specifica inoltre che il Piano non prevede opere o interventi, si limita alla governance dei servizi TPL in attuazione del Piano dei Trasporti, non vi sono pertanto impatti negativi.
Necessità di individuare indicatori ambientali e un piano di monitoraggio post-adozione;	Essendo il PTS un piano attuativo del Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti, che prevede un ampio piano di monitoraggio, si valuteranno eventuali misure correttive al TPL all'interno del monitoraggio del PRT, che valuta in modo sinergico tutte le azioni sulla mobilità e trasporti Per sua natura il PTS va aggiornato ogni tre anni sulla base di un'analisi del funzionamento pregresso del sistema del TPL. Successivamente alla celebrazione delle Gare e una volta individuato l'affidatario del contratto di servizio, il monitoraggio diventerà annuale in quanto le nuove tecnologie di bordo renderanno disponibili con continuità gli indicatori di performance.

		<i>È comunque stato inserito all'interno della Relazione di Piano un paragrafo sul monitoraggio del PTS in coerenza con il monitoraggio del PRT.</i>
	<i>Mancanza di coerenza interna (tra obiettivi e misure) ed esterna (con documenti sovraordinati: PRT, piani clima, aria, biodiversità);</i>	<i>L'analisi di coerenza è riportata al capitolo 5 del Rapporto Preliminare, si rimanda a quanto sopra riportato in merito a questa tematica.</i>
	<i>Nessuna previsione su obiettivi annuali di performance ambientale né misure da attuare in caso di scostamento;</i>	<i>Per sua natura il PTS va aggiornato ogni tre anni sulla base di un'analisi del funzionamento pregresso del sistema del TPL. Successivamente alla celebrazione delle Gare e una volta individuato l'affidatario del contratto di servizio, il monitoraggio diventerà annuale in quanto le nuove tecnologie di bordo renderanno disponibili con continuità gli indicatori di performance. In ogni caso si evidenzia che il PTS è un piano attuativo del P.A. del Piano Regionale dei Trasporti 2021 - 2030, che prevede un ampio piano di monitoraggio. All'interno del monitoraggio del PRT, che valuta in modo sinergico tutte le azioni sulla mobilità e trasporti, si valuteranno eventuali misure correttive al sistema di offerta del TPL.</i>
	<i>Assenza di riferimento a fondi o strumenti finanziari (PNRR, fondi coesi, ambientali) per realizzare le misure proposte.</i>	<i>Il PTS contiene uno specifico paragrafo in cui sono riportati tutti i fondi previsti per il finanziamento delle flotte nonché quelli per il cofinanziamento dei servizi. Il dettaglio di tali dati è riportato nella documentazione relativa alla Determinazione dei Costi Standard coordinata con il l'aggiornamento del PTS 2024 – 2026.</i>
ARPA	<i>Vista e considerata la tipologia e le caratteristiche delle azioni previste dal P.T.S., si ritiene che possano essere esclusi potenziali impatti significativi negativi sull'ambiente e/o rischi sulla salute umana e pertanto si ritiene che il Piano in oggetto possa non essere assoggettato a VAS.</i>	<i>Se ne prende atto.</i>
	<i>Si raccomanda tuttavia per i futuri aggiornamenti di dare evidenza del Piano di monitoraggio di cui alla determina dell'ufficio VAS della Regione Puglia n. 42/2016</i>	<i>Il parere motivato 42/2016 è relativo al piano Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti 2015-2019 e piano Triennale dei Servizi 2015-2017. Nel frattempo, è stato approvato il Piano attuativo del PRT 2021-2030. Pertanto, si farà riferimento al piano di monitoraggio dell'aggiornamento del piano, redatto sulla base del Piano di monitoraggio della versione precedente del piano attuativo. È stato inserito all'interno della Relazione di Piano un paragrafo sul monitoraggio del PTS in relazione al monitoraggio del PRT.</i>

ASL BT	Questo SISP della ASLBT, nell'ambito delle competenze ad esso attribuite dal R.R. n.13/2009 inerenti la tutela della salute e della sicurezza degli ambienti aperti e confinati, che ricomprende anche la promozione della sicurezza stradale, ritiene indispensabile un significativo potenziamento del servizio TPL dal Comune di Andria a Castel del Monte e viceversa, al fine di minimizzare i potenziali impatti negativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale.	Il potenziamento della linea tra il Comune di Andria e Castel del Monte è previsto dal PTS attraverso l'istituzione di una linea regionale.
PROVINCIA FOGGIA	la Provincia di Foggia si contraddistingue per una notevole varietà paesaggistica e ambientale, un impegno istituzionale verso la sostenibilità e la tutela delle risorse naturali, nonché per una forte presenza di energie rinnovabili, in particolare l'eolico. Le principali sfide riguardano una gestione integrata e sostenibile del territorio, la salvaguardia degli ecosistemi e la valorizzazione ambientale in armonia con lo sviluppo socio-economico locale.	Se ne prende atto.
	Per quanto concerne la viabilità nelle zone montane dei Monti Dauni, si evidenzia che il territorio è caratterizzato da un paesaggio collinare-montano con strade prevalentemente strette, tortuose e spesso poco efficienti, elemento che accentua l'isolamento geografico di questa area. La rete viaria è composta da itinerari storici e strade a ventaglio che collegano i borghi con la pianura sottostante, ma spesso presenta difficoltà dovute alla morfologia accidentata e alla natura del territorio. Privilegiare l'utilizzo di mezzi elettrici di piccole dimensioni è una strategia efficace per contenere l'impatto ambientale, molto importante in un territorio ricco di biodiversità e di aree protette come i Monti Dauni, e al tempo stesso per limitare il disagio legato alla viabilità tortuosa e stretta, favorendo una mobilità più sostenibile ed efficiente.	Il ricorso ad autobus elettrici, soprattutto in ambiti caratterizzati da orografia complessa, è necessariamente circoscritto alle realtà urbane. Tale previsione è contenuta nel PTS attraverso il finanziamento, con fondi di varia natura, dell'elettrificazione delle flotte. Per le caratteristiche di tali linee la competenza è di ciascun ATO e dei Comuni dotati di servizi di Trasporto pubblico urbano.

	<i>Si sottolinea l'importanza strategica della linea ferroviaria garganica quale asse principale di collegamento per il trasporto di persone e merci nell'area costiera a forte vocazione turistica. La sua valorizzazione, tramite l'elettrificazione, consentirebbe un trasporto più efficiente e meno impattante, promuovendo una mobilità sostenibile.</i>	<i>Il PTS ha assunto come elemento di riferimento non modificabile l'assetto infrastrutturale ed impiantistico della rete ferroviaria e dei relativi interventi di potenziamento, velocizzazione, elettrificazione e upgrade tecnologico inseriti nel piano attuativo del PRT.</i> <i>Tra questi figurano numerosi interventi sulla linea San Severo-Peschici Calinella. L'ATO di Foggia è tenuto ad ottimizzare l'integrazione tra i servizi ferroviari e quelli automobilistici. La Regione, per parte sua, attraverso la linea automobilistica che, a partire da Rodiacca, i centri di Vieste, Mattinata e Manfredonia, collegandoli con l'aeroporto di Foggia e quello di Bari, garantisce anche la necessaria continuità delle circuitazioni così come previste dal PPTR della Regione Puglia.</i>
	<i>Promontorio del Gargano, parte del Parco Nazionale, ospita diversi centri abitati quali Monte Sant'Angelo, San Giovanni Rotondo, Cagnano Varano, Ischitella, Sannicandro e Vico del Gargano. Data la presenza di un'estesa area protetta e la rilevante frequentazione turistica, soprattutto nella stagione estiva, si rende necessario effettuare sia approfondimenti ambientali specifici sia valutazioni dedicate alla gestione della mobilità stagionale, tenendo conto dell'esigua capacità stradale sia nelle zone interne sia lungo il litorale. L'analisi svolta fornisce un quadro complessivo dei principali aspetti da considerare per la pianificazione e il miglioramento del sistema dei trasporti nella Provincia di Foggia, con particolare attenzione all'equilibrio tra esigenze di mobilità, tutela ambientale e sviluppo sostenibile. Segue una tabella di analisi SWOT che riepiloga le principali problematiche ambientali e i punti di forza relativi alla mobilità sostenibile nella Provincia di Foggia.</i>	<i>Se ne prende atto.</i>
	<i>collegamenti aerei con l'aeroporto "Gino Lisa" creano un circolo virtuoso di sviluppo economico, accessibilità, occupazione e promozione territoriale, elementi essenziali per rafforzare il ruolo strategico del Gargano come destinazione turistica e polo di crescita locale.</i> <i>Il Piano Triennale dei Servizi TPL 2024-2026 della Regione Puglia, pur riconoscendo</i>	<i>Il PTS attraverso l'istituzione della rete di competenza regionale intende offrire una specifica risposta al miglioramento dell'accessibilità agli scali pugliesi, tra cui anche quello di Foggia.</i> <i>A tale scopo il PTS prevede 2 linee che collegano l'aeroporto di Foggia alla costa garganica sudorientale e a Monte Sant'Angelo. Inoltre, per garantire la ridondanza dell'accessibilità al sistema aeroportuale, è previsto il collegamento dell'aeroporto di Foggia con l'aeroporto di Bari.</i>

<i>l'importanza degli aeroporti per la mobilità e lo sviluppo turistico, non evidenzia un'attenzione rispondente alle potenzialità del "Gino Lisa" di Foggia.</i> <i>Si raccomanda pertanto un potenziamento della pianificazione strategica e degli investimenti infrastrutturali relativi all'aeroporto "Gino Lisa", al fine di ottimizzare l'integrazione modale, promuovere la mobilità sostenibile e consolidare lo scalo quale nodo infrastrutturale di rilievo regionale, in coerenza con le esigenze ambientali e socio-economiche del territorio.</i> <i>Si ritiene imprescindibile l'inclusione di tali raccomandazioni nel Piano, onde favorire l'efficientamento della mobilità pubblica, sostenere uno sviluppo turistico sostenibile e garantire la tutela ambientale nella Provincia di Foggia e nell'area macroregionale del Gargano.</i> <i>Per tali motivi, questo Ente ritiene che, senza un'adeguata considerazione di tali aspetti essenziali, non sia possibile esprimere un parere ambientale favorevole né valutare positivamente l'intera pianificazione proposta. Si auspica, pertanto, che tali aspetti vengano adeguatamente valorizzati e consolidati nell'ambito del Piano, mediante l'istituzione di un sistema di governance integrata tra Regione, Province, Aeroporti di Puglia ed enti locali, finalizzato al costante monitoraggio ambientale e all'aggiornamento dinamico della pianificazione, nel pieno rispetto della procedura di VAS e della normativa vigente, assicurando trasparenza, partecipazione e attenzione alle specificità territoriali e ambientali, con l'obiettivo di promuovere una mobilità sostenibile ed efficiente.</i>	
--	--

Esaminati le su riportate controdeduzioni e l'elaborato "PIANO TRIENNALE DEI SERVIZI 2024-2026 Verifica di assoggettabilità VAS - Rapporto Preliminare" a quelle adeguato, entrambi accluse alla succitata nota prot. Unico regionale n. 0510835/2025 del 22/09/2025;

Rilevato che, come si evince dal citato elaborato "PIANO TRIENNALE DEI SERVIZI 2024-2026 Verifica di assoggettabilità VAS - Rapporto Preliminare" prodotto dal Dipartimento Mobilità regionale, agli atti di questa Sezione:

- la L.R. n.16 del 23.06.2008, costituente elaborato unico del Piano Regionale dei Trasporti, all'art.2 stabilisce che il Piano Regionale dei Trasporti venga attuato attraverso piani attuativi che contengano, per ciascuna modalità di trasporto, le scelte di dettaglio formulate a partire da obiettivi, strategie e

linee di intervento definite nel PRT e che le linee di intervento relative ai servizi minimi di trasporto pubblico regionale e locale (TPRL), individuate dal PRT, vengano attuate dal piano triennale dei servizi (P.T.S.), strumento di programmazione settoriale regionale da intendersi quale piano attuativo del P.R.T. che, ai sensi dell'art.8 della L.R.n.18/2002, definisce i servizi, la loro organizzazione e le risorse per la loro gestione. I piani attuativi sono rielaborati a ogni aggiornamento del P.R.T., con l'eccezione del P.T.S., aggiornato a cadenza triennale;

- **Il Piano Triennale dei Servizi (di seguito semplicemente PTS) è piano di settore attuativo del Piano attuativo del Piano Regionale dei Trasporti** e gli scenari previsionali sono quelli previsti dal Piano Attuativo del PRT 2021 – 2030;
- il PTS in oggetto, per il triennio 2024 – 2026, in quanto Piano a carattere gestionale che attua le previsioni del Piano attuativo del Piano Regionale dei Trasporti, concorre a realizzare lo scenario di progetto “scenario 2030” e si specifica che non esistono scenari alternativi in quanto il PTS fa riferimento allo Scenario di progetto del Piano attuativo del Piano Regionale dei Trasporti 2021 – 2030.
- **il Piano Attuativo del PRT 2021 – 2030**, di cui si ribadisce il PTS 2024-2026 rappresenta piano attuativo, **ha scontato già una procedura di VAS giusta D.D. n. 326 del 10/08/2023;**

Preso atto in particolare, come si evince anche dalle su riportate controdeduzioni dell'Autorità Procedente, che nel citato parere motivato D.D. n. 326 del 10/08/2023 al Piano Attuativo del P.R.T. non sono riportate prescrizioni ambientali pertinenti al PTS; tuttavia, quest'ultimo ha provveduto a recepire le osservazioni in esso contenute limitatamente a quelle riguardanti il TPL automobilistico oggetto della programmazione per il triennio 2024/2026, come riportato nel paragrafo 2.1 del Rapporto Preliminare Ambientale adeguato, accluso alla succitata nota prot. Unico regionale n. 0510835/2025 del 22/09/2025;

Tutto quanto sopra visto, premesso, preso atto, dato atto e rilevato, dato atto che nell'ambito della presente procedura VAS:

- il Proponente e Autorità Procedente è: Dipartimento Mobilità regionale, Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità;
- l'Autorità Competente VAS è la Sezione Autorizzazioni Ambientali, afferente al Dipartimento regionale “Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana”, ai sensi dell'art.4, comma 2, della L.R. 44/2012 e ss.mm.ii.;

Esaminati i pareri resi dai soggetti competenti in materia ambientale, la documentazione tecnico-amministrativa del Piano/Progetto proposto, il Rapporto Preliminare di verifica adeguato alle osservazioni dei SCMA, nonché le controdeduzioni trasmessi dall'Autorità procedente;

Considerato, sulla base della disamina di cui sopra, che la fase valutativa e l'attività tecnico-istruttoria propedeutica all'espressione del provvedimento motivato sul piano in oggetto sono concluse;

Preso atto dunque che:

- con riferimento agli elaborati tecnici e al Rapporto Preliminare trasmessi dall'Autorità Procedente, che il PTS in oggetto ha come obiettivo primario la governance del complessivo processo di programmazione dei Servizi di TPL e non prevede opere/interventi sulla infrastruttura di trasporto;
- il PTS in oggetto è piano di attuazione del piano attuativo del Piano dei Trasporti, già assoggettato alla procedura di VAS ex D.D. n. 326 del 10/08/2023;
- il PTS in oggetto recepisce le osservazioni di cui alla citata D.D. n. 326 del 10/08/2023, limitatamente a quelle riguardanti il TPL automobilistico oggetto della programmazione per il triennio 2024/2026, come riportato nel paragrafo 2.1 del Rapporto Preliminare Ambientale adeguato, accluso alla succitata nota prot. Unico regionale n. 0510835/2025 del 22/09/2025;

Considerato altresì, in esito alle considerazioni che precedono, che la capacità di incidere e trasformare il territorio e l'ambiente e la significatività dei possibili impatti sull'ambiente determinati dall'attuazione del piano possono considerarsi trascurabili, non esistono scenari alternativi in quanto il PTS fa riferimento allo

Scenario di progetto del Piano attuativo del Piano Regionale dei Trasporti 2021 – 2030 e che, per quanto concerne il monitoraggio questo è già ampiamente previsto nel piano attuativo del Piano dei Trasporti, già assoggettato alla procedura di VAS, del quale il PTS in oggetto è piano attuativo;

Ritenuto, in esito all'attività istruttoria e di verifica su descritte, che ricorrono le condizioni di cui alla Legge Regionale n. 44/2012 e ss. mm. E ii., per poter **escludere dalla VAS il Piano in oggetto**, denominato *"Aggiornamento del Piano Triennale dei Servizi TPL per il periodo 2024-2026"*, adottato con D.G.R. n. 872 del 20/06/2025;

Precisato, infine, che:

- il presente provvedimento si riferisce esclusivamente alla verifica di assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica del Piano denominato *"Aggiornamento del Piano Triennale dei Servizi TPL per il periodo 2024-2026"*, adottato con D.G.R. n. 872 del 20/06/2025 richiesta dal Dipartimento Mobilità regionale, Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità;
- pertanto questo provvedimento non esime l'autorità procedente dall'acquisizione di altri necessari pareri, autorizzazioni, nulla osta, assensi comunque denominati in materia ambientale ed in materia urbanistica;

Tutto quanto sopra riportato costituisce il provvedimento di verifica relativo alla Verifica di assoggettabilità, ai sensi dell'art. 8 della L.R. 44/2012 e ss. mm. e ii. del Piano denominato *"Aggiornamento del Piano Triennale dei Servizi TPL per il periodo 2024-2026"*, adottato con D.G.R. n. 872 del 20/06/2025.

Verifica ai sensi del D.Lgs. n. 196/2003 Garanzia della riservatezza La pubblicazione dell'atto all'albo, salve le garanzie previste dalla L. 241/90 e s.m.i. in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela della riservatezza dei cittadini, tenuto conto di quanto disposto dal D.Lgs. 196/2003 in materia di protezione dei dati personali, nonché dal vigente Regolamento Regionale n. 5/2006 per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari. Ai fini della pubblicazione legale, l'atto destinato alla pubblicazione è redatto in modo da evitare la diffusione di dati personali identificativi non necessari, ovvero il riferimento a dati sensibili. Qualora tali dati fossero indispensabili per l'adozione dell'atto, essi sono trasferiti in documenti separati esplicitamente richiamati. Non ricorrono gli obblighi di cui agli artt. 26 e 27 del D. Lgs 14 marzo 2013 n. 33.

**"COPERTURA FINANZIARIA AI SENSI DELLA L.R. 28/2001 E SS.MM.II. E D.
LGS.VO 118/2011 E SMI."**

**IL PRESENTE PROVVEDIMENTO NON COMPORTA IMPLICAZIONI DI NATURA
FINANZIARIA SIA DI ENTRATA CHE DI SPESA E DALLO STESSO NON DERIVA
ALCUN ONERE A CARICO DEL BILANCIO REGIONALE.**

Valutazione di impatto di genere

La presente deliberazione è stata sottoposta a valutazione di impatto di genere ai sensi della DGR n. 398 del 03/07/2023 e s.m.i. L'impatto di genere stimato risulta: neutro.

DETERMINA

Di prendere atto di quanto espresso in narrativa, che costituisce parte integrante e sostanziale del presente atto e che qui si intende integralmente riportato.

- **di rilasciare** ai sensi dell'art.8 della L.R. 44/2012 e ss.mm.ii. **il provvedimento di verifica escludendo dalla VAS**, di cui agli artt. 9 e 15 della legge Regionale, il piano/progetto denominato *"Aggiornamento del Piano Triennale dei Servizi TPL per il periodo 2024-2026"*, adottato con D.G.R. n. 872 del 20/06/2025, con le seguenti raccomandazioni per le successive fasi attuative:

- a. sia messo in atto il piano di monitoraggio ambientale e previste idonee misure correttive qualora non siano sufficientemente mitigati i residuali impatti negativi previsti in fase di analisi
 - b. al fine di prevenire l'insorgere di fenomeni cumulativi riguardo agli impatti potenziali valutati nel presente provvedimento (Allegato II alla Parte II del DLgs 152/2006, punto 2, seconda linea), siano adottate buone pratiche in materia di gestione ambientale anche nell'ambito delle convenzioni urbanistiche o di appositi accordi stipulati tra Enti e altri soggetti pubblici o privati, con particolare riguardo ad azioni volte a:
 - favorire l'uso sostenibile delle risorse e la riduzione delle emissioni;
 - garantire la coerenza delle prescrizioni di cui al presente atto con quelle impartite con altri provvedimenti di Verifica di assoggettabilità a VAS e di VAS dei Piani/Programmi insistenti sul territorio regionale, connessi a quello in oggetto.
- **di dare atto** che il presente provvedimento si riferisce esclusivamente alla verifica di assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica del Piano denominato "Aggiornamento del Piano Triennale dei Servizi TPL per il periodo 2024-2026", adottato con D.G.R. n. 872 del 20/06/2025;
 - **di dare atto** che questo provvedimento non esime l'autorità procedente dall'acquisizione di altri necessari pareri, autorizzazioni, nulla osta, assensi comunque denominati in materia ambientale;
 - **di notificare** il presente provvedimento all'Autorità procedente e alle sezioni regionali Urbanistica e Tutela e Valorizzazione del Paesaggio;
 - **di demandare** all'autorità procedente l'assolvimento degli obblighi stabiliti dagli artt. 13-14-15 della L.R. 44/2012, secondo quanto riportato in narrativa.

Il presente provvedimento, composto da n.25 facciate, firmato digitalmente ai sensi del Testo Unico D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445 e del D. Lgs. 7 marzo 2005, n. 82:

- è pubblicato all'Albo Telematico Unico Regionale delle Determinazioni Dirigenziali, nell'apposita sezione del portale istituzionale www.regione.puglia.it, ai sensi del comma 3 art. 20 DPGR n. 22/2021;
- è depositato nel sistema regionale di archiviazione Diogene, secondo le modalità di cui al documento CIFRA2_MU_Manuale_Utente_v14_20200325.docx VERSIONE V14 del 25/03/2020;
- è trasmesso, ai sensi dell'art. 6 comma quinto della L.R. n.7/97 e del Decreto del Presidente della G.R. n. 443/2015, al Segretariato Generale della Giunta Regionale;
- è trasmesso all'Ufficio del Bollettino Ufficiale della Regione Puglia, per la sua pubblicazione integrale sul BURP, ai sensi della L.R. n. 18 del 15 giugno 2023.

Avverso la presente determinazione l'interessato, ai sensi dell'art. 3 comma 4 della L. 241/90 e ss.mm.ii., può proporre nei termini di legge dalla notifica dell'atto ricorso giurisdizionale amministrativo o, in alternativa, ricorso straordinario (ex D.P.R. 1199/1971).

Il presente Provvedimento è direttamente esecutivo.

Firmato digitalmente da:

E.Q. "Supporto istruttorio alle procedure Vas "
Angelo Bufo

delegato alle funzioni dirigenziali DD 089/DIR/2025/00029 del 27.01.2025
Rosa Marrone