

REPUBBLICA ITALIANA

BOLLETTINO UFFICIALE

della Regione Puglia



REGIONE
PUGLIA

ANNO XLIX

BARI, 12 MARZO 2018

n. 36



Deliberazioni del Consiglio e della Giunta

Il Bollettino Ufficiale della Regione Puglia si pubblica con frequenza infrasettimanale ed è diviso in due parti.

Nella parte I sono pubblicati:

- a) sentenze ed ordinanze della Corte Costituzionale riguardanti leggi della Regione Puglia;
- b) ricorsi e sentenze di Organi giurisdizionali che prevedono un coinvolgimento della Regione Puglia;
- c) leggi e regolamenti regionali;
- d) deliberazioni del Consiglio Regionale riguardanti la convalida degli eletti;
- e) atti e circolari aventi rilevanza esterna;
- f) comunicati ufficiali emanati dal Presidente della Regione e dal Presidente del Consiglio Regionale;
- g) atti relativi all'elezione dell'Ufficio di Presidenza dell'Assemblea, della Giunta regionale, delle Commissioni permanenti e loro eventuali dimissioni;
- h) deliberazioni, atti e provvedimenti generali attuativi delle direttive ed applicativi dei regolamenti della Comunità Europea;
- i) disegni di legge ai sensi dell'art. 8 della L.R. n. 19/97;
- j) lo Statuto regionale e le sue modificazioni;
- k) richieste di referendum con relativi risultati;
- l) piano di sviluppo regionale con aggiornamenti o modifiche.

Nella parte II sono pubblicati:

- a) decreti ed ordinanze del Presidente della Giunta regionale;
- b) deliberazioni della Giunta regionale;
- c) determinazioni dirigenziali;
- d) decreti ed ordinanze del Presidente della Giunta regionale in veste di Commissario delegato;
- e) atti del Difensore Civico regionale come previsto da norme regionali o su disposizioni del Presidente o della Giunta;
- f) atti degli Enti Locali;
- g) deliberazioni del Consiglio Regionale;
- h) statuti di enti locali;
- i) concorsi;
- j) avvisi di gara;
- k) annunci legali;
- l) avvisi;
- m) rettifiche;
- n) atti di organi non regionali, di altri enti o amministrazioni, aventi particolare rilievo e la cui pubblicazione non è prescritta.

SOMMARIO

“Avviso per i redattori e per gli Enti:

Il Bollettino Ufficiale della Regione Puglia si attiene alle regole della Legge 150/2000 per la semplificazione del linguaggio e per la facilitazione dell'accesso dei cittadini alla comprensione degli atti della Pubblica Amministrazione. Tutti i redattori e gli Enti inserzionisti sono tenuti ad evitare sigle, acronimi, abbreviazioni, almeno nei titoli di testa dei provvedimenti”.

PARTE SECONDA

Deliberazioni del Consiglio e della Giunta

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 20 febbraio 2018, n. 149

Cont. n. 1179/12/SI/LO - Cont. n. 1181/12/SI/LO. Tribunale di Forlì - Fallimento S. S.p.a. in liquidazione c/ Regione Puglia + 4 (R.G. n. 2276/2012 e n. 2277/2012) - Rinuncia agli atti del giudizio. Accettazione. 17011

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 20 febbraio 2018, n. 187

Aggiornamento elenco componenti del Nucleo Ispettivo Regionale Sanitario (N.I.R.S.) approvato con Determinazione del Dirigente della Struttura di Staff Servizio Ispettivo n.10/2018 - Avviso Pubblico riservato a ex magistrati ed ex agenti o ufficiali di Polizia Giudiziaria. 17015

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 20 febbraio 2018, n. 188

Obiettivi a carattere prioritario e di rilievo nazionale. Approvazione progetti riferiti al finanziamento 2015. 17021

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 20 febbraio 2018, n. 189

**DGR n. 388/2016 e n. 2083/2016, POR PUGLIA 2014 - 2020 e PATTO PER LA PUGLIA - FSC 2014/2020: Ammissione a finanziamento dei progetti di “Ripristino funzionale degli impianti di affinamento di Ruvo-Terlizzi e Molfetta”
Beneficiari: Consorzio di Bonifica Terre d'Apulia ed AQP SPA.** 17051

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 20 febbraio 2018, n. 190

Art. 39 della L.R. n 4/2010. Approvazione del documento “Obblighi informativi a carico delle Aziende ed Istituti pubblici, delle strutture private accreditate e del personale convenzionato con il Servizio Sanitario Regionale. Anno 2018”..... 17063

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 20 febbraio 2018, n. 193

Approvazione Linee Guida Regionali per la redazione dei PUMS – Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile. 17107

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 20 febbraio 2018, n. 201

Conferimento incarico di direzione della Sezione “Bilancio e Ragioneria” ai sensi dell’art. 24 del decreto del Presidente della Giunta regionale 31 luglio 2015, n. 443. 17239

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 20 febbraio 2018, n. 203

POR PUGLIA FESR 2014-2020. ASSE III - AZIONE 3.4. INTERVENTI DI SOSTEGNO ALLE IMPRESE DELLE

FILIERE CULTURALI, TURISTICHE, CREATIVE E DELLO SPETTACOLO. FONDI DI SOSTEGNO ALLE PRODUZIONI AUDIOVISIVE - AVVISO PUBBLICO APULIA FILM FUND 2017 E 2018 - ATTI DI INDIRIZZO. 17248

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 20 febbraio 2018, n. 205

Comune di Roccaforzata (TA) Adeguamento del PUG al PPTR. Parere di Compatibilità paesaggistica ex art. 96 delle NTA del PPTR e aggiornamento del PPTR ex art. 2 della L.R. n. 20/2009..... 17252

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 20 febbraio 2018, n. 206

COMUNE DI MODUGNO (BA) - Variante al PRG per modifiche alle NTA (di cui alle DCS n.51 e n.105 del 2015). DGR 737/2016. - Parere di compatibilità paesaggistica ed approvazione definitiva (esclusa la modifica dell'art. 4 Titolo II – zone B1, B2 e B3). 17276

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 20 febbraio 2018, n. 207

Comune di Rocchetta Sant'Antonio (FG) - Approvazione, con prescrizioni, del Regolamento per l'attività pascoliva del demanio civico comunale sottoposto a vincolo idrogeologico ai sensi del R.D. Legge 3267/1923. Deliberazione del Consiglio Comunale n. 15 del 10.07.2017. 17281

PARTE SECONDA

Deliberazioni del Consiglio e della Giunta

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 20 febbraio 2018, n. 149

Cont. n. 1179/12/SI/LO - Cont. n. 1181/12/SI/LO. Tribunale di Forlì - Fallimento S. S.p.a. in liquidazione c/ Regione Puglia + 4 (R.G. n. 2276/2012 e n. 2277/2012) - Rinuncia agli atti del giudizio. Accettazione.

Il Presidente, sulla base dell'istruttoria espletata dal Responsabile del procedimento e dall'Avvocato regionale incaricato, confermata dal Coordinatore dell'Avvocatura, riferisce quanto segue

***Cont. n. 1179/12/SI/LO:**

- Con atto di citazione ex art. 67 L. Fall. e/o ex art. 66 L. Fall. nonché ex art. 2901 c.c., la Rag. Antonella Danesi, in qualità di Curatore del Fallimento della società "S. S.p.a. in liquidazione" conveniva in giudizio la Regione Puglia, unitamente alla società P. E. S.r.l., alla società B. S.r.l., al Comune di Sant'Agata di Puglia e a T. S.p.a., chiedendo la revoca, ai sensi dell'art. 67, comma 2, L. Fall., dei seguenti atti:
- 1) *"l'atto di trasferimento da S. S.p.a. a P. E. S.r.l. dei diritti e degli obblighi sorti - in capo alla stessa S., nei confronti dell'amministrazione comunale di Sant'Agata di Puglia - a seguito del deposito del progetto definitivo relativo alla realizzazione del parco eolico alle località Serro Palino - Palombaro - Piducchiara - Santa Maria D'Olivola - Piano delle Mandrie, in Sant'Agata di Puglia (FG), trasferimento comunicato per mezzo della nota congiunta inviata dalle due società al Comune di Sant'Agata di Puglia (FG), in data 26 luglio 2010 e arrivata a destinazione il 3 agosto, contenente la dichiarazione di accettazione e di subentro di P. E. nei predetti diritti ed obblighi;*
 - 2) *l'atto di trasferimento da S. S.p.a. a P. E. S.r.l. dei diritti e degli obblighi sorti - in capo alla stessa S., nei confronti dell'amministrazione regionale pugliese - a seguito della presentazione della richiesta di procedura di verifica di assoggettabilità a V.I.A. relativa alla realizzazione del parco eolico alle località Serro Palino - Palombara - Piducchiara - Santa Maria D'Olivola - Piano delle Mandrie, in Sant'Agata di Puglia (FG), trasferimento comunicato per mezzo della nota congiunta inviata dalle due società alla Regione Puglia, Assessorato Ecologia ed Ambiente, in data 27 luglio 2010 ed arrivata a destinazione il 2 agosto 2010, contenente la dichiarazione di accettazione e di subentro di P. E. nei predetti diritti ed obblighi;*
 - 3) *l'atto di trasferimento da S. S.p.a. a P. E. S.r.l. dei diritti e degli obblighi sorti - in capo alla stessa Soems, nei confronti dell'amministrazione regionale pugliese - a seguito della presentazione dell'istanza di autorizzazione unica relativa alla realizzazione del parco eolico alle località Serro Palino - Palombara - Piducchiara - Santa Maria D'Olivola - Piano delle Mandrie, in Sant'Agata di Puglia (FG), trasferimento comunicato per mezzo della nota congiunta inviata dalle due società alla Regione Puglia, Assessorato allo Sviluppo Economico, Settore Industria ed Energia Energetica, Ufficio Industria Energetica, in data 27 luglio 2010 e arrivata a destinazione il 2 agosto 2010, contenente la dichiarazione di accettazione e di subentro di P. E. nei predetti diritti ed obblighi;*
 - 4) *I precedenti ma collegati atti di trasferimento e di cessione relativi al medesimo parco eolico da realizzarsi in Sant'Agata di Puglia (FG) alle località Serro Palino - Palombara - Piducchiara - Santa Maria D'Olivola - Piano delle Mandrie posti in essere da S. S.p.a. a favore di P. E. S.r.l., e in particolare quelli aventi ad oggetto:*
 - a) *la cessione della «convenzione regolante la concessione a favore della S. S.p.a. per la realizzazione di un impianto eolico» nel Comune di Sant'Agata di Puglia, risultante dalla combinazione dei seguenti contratti: a¹) «contratto di cessione» sottoscritto da S. S.p.a. e P. E. S.r.l. in data 20.07.2007; a²) atto di «Trasferimento convenzione regolante la concessione in favore della S. S.p.a. per la realizzazione di un impianto eolico», sottoscritto dal Comune di Sant'Agata di Puglia e da P. E. S.r.l. in data 18 settembre 2008;*
 - b) *l'assegnazione del punto di connessione alla rete di trasmissione nazionale comunicato da T. S.p.a. a S. S.p.a. il 13 marzo 2007 ed accettato da quest'ultima il 18 giugno 2007, in quanto trattasi di atti che,*

al pari di quelli indicati sub nn. 1), 2) e 3), integrano semplici articolazioni di un unico e complesso atto di disposizione a titolo oneroso prefigurato nel paragrafo 3.1 dell'accordo quadro sottoscritto da B. S.r.l., S. spa. a ed E. G. in data 20 luglio 2007 e nei paragrafo 5.1 del collegato «contratto di cessione» sottoscritto in pari data da S. S.p.a. e da P. E. S.r.l., compiutamente realizzatosi in data 26 luglio - 3 agosto 2010, ovvero a meno di sei mesi dalla dichiarazione di fallimento di S. S.p.a.;

– *in via subordinata, nella denegata ipotesi in cui il Tribunale ritenesse di non poter far propria la prospettiva unitaria di cui sopra,*

dichiarare ai sensi degli artt. 66 l. fall. e 2901 c.c. [...] l'inefficacia nei confronti del "Fallimento S. S.p.a. in liquidazione":

degli atti di trasferimento e di cessione sopra indicati sub n. 4) relativi al medesimo parco eolico, posti in essere da S. S.p.a. a favore di P. E. S.r.l. e/o degli impegni assunti da S. S.p.a. nei confronti di B. S.r.l. ed a favore di P. E. S.r.l. nell'ambito del [...] paragrafo 3.1 dell'accordo quadro sottoscritto da B. S.r.l., S. S.p.a. ed E. G. in data 20 luglio 2007, laddove i detti impegni - riferendosi onnicomprensivamente alla realizzazione del Progetto eolico - riguardano anche il predetto parco da realizzarsi in Sant'Agata di Puglia, e/o degli impegni assunti da S. S.p.a. nei confronti di Puglia Energia S.r.l. nell'ambito del [...] paragrafo 5.1 del «contratto di cessione» sottoscritto in pari data, ferma comunque restando la necessità di revocare ai sensi dell'art. 67. comma 2. l. fall., gli atti di trasferimento sopra indicati sub nn. 1), 2) e 3), comunicati a mezzo note congiunte inviate da S. S.p.a. e da P. E. S.r.l. in data 26-27 luglio 2010 e arrivate a destinazione in data 2-3 agosto 2010, in quanto risalenti a meno di sei mesi dalla dichiarazione di fallimento di Soems S.p.a."

****Cont. n. 1181/12/SI/LO:**

- Con atto di citazione ex art. 67 L. Fall. e/o ex art. 66 L. Fall. nonché ex art. 2901 c.c., la Rag. Antonella Danesi, in qualità di Curatore del Fallimento della società "S. S.p.a. in liquidazione" conveniva in giudizio la Regione Puglia, unitamente alla società P. E. S.r.l., alla società B. S.r.l., al Comune di Candela e a T. S.p.a., chiedendo la revoca, ai sensi dell'art. 67, comma 2, L. Fall., dei seguenti atti:
- 1) *l'atto di trasferimento da S. S.p.a. a P. E. S.r.l. dei diritti e degli obblighi sorti - in capo alla stessa Soems, nei confronti dell'amministrazione regionale pugliese - a seguito della presentazione della richiesta di procedura di verifica di assoggettabilità a V.I.A. relativa alla realizzazione del parco eolico alle località Giancamillo - Serra d'Isca - Liseo in Candela (FG), trasferimento comunicato per mezzo della nota congiunta inviata dalle due società alla Regione Puglia, Assessorato Ecologia ed Ambiente, in data 27 luglio 2010 e arrivata a destinazione il 2 agosto 2010, contenente la dichiarazione di accettazione e di subentro di Puglia Energia nei predetti diritti ed obblighi;*
 - 2) *l'atto di trasferimento da S. S.p.a. a P. E. S.r.l. dei diritti e degli obblighi sorti - in capo alla stessa S., nei confronti dell'amministrazione regionale pugliese - a seguito della presentazione dell'istanza di autorizzazione unica relativa alla realizzazione del parco eolico alle località Giancamillo - Serra d'Isca - Liseo in Candela (FG), trasferimento comunicato per mezzo della nota congiunta inviata dalle due società alla Regione Puglia, Assessorato allo Sviluppo Economico, Settore Industria ed Energia, Ufficio Industria Energetica, in data 27 luglio 2010 e arrivata a destinazione il 2 agosto 2010, contenente la dichiarazione di accettazione e di subentro di P. E. nei predetti diritti ed obblighi;*
 - 3) *I precedenti ma collegati atti di trasferimento e di cessione relativi al medesimo parco eolico da realizzarsi in Candela (FG) alle località Giancamillo - Serra d'Isca - Liseo, posti in essere da S. S.p.a. a favore di P. E. S.r.l., e in particolare quelli aventi ad oggetto:*
 - a) *I diritti e le aspettative sorti in capo a S. S.p.a. nei confronti del Comune di Candela a seguito della presentazione da parte della stessa S. della richiesta di deposito del progetto definitivo relativo alla realizzazione del predetto parco eolico, diritti e aspettative la cui cessione, da S. a P. E., è stata comunicata con nota congiunta inviata dalle due società a mezzo di racc. a/r inviata in data 2 marzo 2009 e confermata a mezzo della successiva nota congiunta arrivata a destinazione il 3 giugno 2010, contenente la dichiarazione di accettazione e di subentro di P. E. in tutti i diritti e gli obblighi assunti*

da S. nei confronti del Comune;

b) l'assegnazione del punto di connessione alla rete di trasmissione nazionale comunicato da T. S.p.a. a S. S.p.a. il 13 marzo 2007 ed accettato da quest'ultima il 18 giugno 2007;

in quanto trattasi di atti che, al pari di quelli indicati sub nn. 1) e 2), integrano semplici articolazioni di un unico e complesso atto di disposizione a titolo oneroso prefigurato nei paragrafi 2.5 e 3.1 dell'accordo quadro sottoscritto da B. S.r.l., S. spa. a ed E. G. in data 20 luglio 2007, compiutamente realizzatosi in data 27 luglio - 2 agosto 2010, ovvero a meno di sei mesi dalla dichiarazione di fallimento di S. S.p.a.;

– in via subordinata, nella denegata ipotesi in cui il Tribunale ritenesse di non poter far propria la prospettiva unitaria di cui sopra, dichiarare ai sensi degli artt. 66 l. fall. e 2901 c.c., [...] l'inefficacia nei confronti del "Fallimento S. S.p.a. in liquidazione":

degli atti di trasferimento e di cessione sopra indicati sub n. 3) relativi al medesimo parco eolico, posti in essere da S. S.p.a. a favore di Puglia Energia S.r.l. e/o degli impegni assunti da S. S.p.a. nei confronti di B. S.r.l. a favore di P. E. S.r.l. nell'ambito dei [...] paragrafi 2.5 e 3.1 dell'accordo quadro sottoscritto da B. S.r.l., S. S.p.a. ed E. G. in data 20 luglio 2007, laddove i detti impegni si riferiscono al predetto parco eolico da realizzarsi in Candela, ferma comunque restando la necessità di revocare ai sensi dell'art. 67. comma 2, l. fall., gli atti di trasferimento sopra indicati sub nn. 1) e 2), comunicati a mezzo delle note congiunte inviate da S. S.p.a. e da P. E. S.r.l. in data 27 luglio 2010 e ricevute dai destinatari in data 2 agosto 2010, in quanto risalenti a meno di sei mesi dalla dichiarazione di fallimento di S. S.p.a."

- Rilevata la necessità di tutelare la posizione dell'amministrazione regionale, il Presidente della Giunta Regionale conferiva mandato di rappresentanza e difesa all'Avv. Antonella Loffredo, dell'Avvocatura Regionale;
- Il difensore del fallimento della società "S. S.p.a. in liquidazione", con nota a mezzo pec del 15.09.2017, comunicava al procuratore costituito Avv. Antonella Loffredo, la rinuncia ai giudizi da parte della Curatela, essendo intervenuto un accordo transattivo tra il Fallimento ed i convenuti principali (P. E. S.r.l. e B. S.r.l.);
- Con nota prot. n. AOO_024/12117 del 21.09.2017, acquisita al prot. n. AOO_159/3173 del 26.09.2017, l'Avv. Antonella Loffredo trasmetteva alla Sezione Infrastrutture Energetiche e Digitali la rinuncia ai giudizi formulata dal difensore del fallimento della società "S. S.p.a. in liquidazione";
- Con nota prot. n. AOO_159/3425 del 12.10.2017, la Sezione Infrastrutture Energetiche e Digitali comunicava all'Avvocatura regionale ed all'Avvocato incaricato il venir meno dell'interesse della Regione Puglia, il cui coinvolgimento nei giudizi era avvenuto unicamente in qualità di litisconsorte necessario, alla prosecuzione degli stessi, a seguito dell'accordo transattivo intervenuto tra il Fallimento ed i convenuti principali, con conseguente impegno delle parti ad abbandonare i giudizi ancora pendenti;
- Considerato che l'Amministrazione regionale non ha alcun interesse alla prosecuzione dei giudizi di cui sopra, si propone di accettare la rinuncia formulata da controparte e di autorizzare l'Avv. Antonella Loffredo, procuratore costituito, all'abbandono dei giudizi stessi, con compensazione delle spese di lite.

COPERTURA FINANZIARIA

La presente deliberazione non comporta implicazioni di natura finanziaria sia di entrata che di spesa e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale.

LA GIUNTA

udita la relazione e la conseguente proposta del Presidente;

viste le sottoscrizioni poste in calce al presente provvedimento dal Responsabile del Procedimento, dall'avvocato regionale incaricato della disamina e dall'Avvocato Coordinatore dell'Avvocatura Regionale; a voti unanimi espressi nel modi di legge;

D E L I B E R A

1. Di accettare la rinuncia agli atti del giudizio di cui in epigrafe e, pertanto, di autorizzare l'Avv. Antonella Loffredo, procuratore costituito, all'abbandono dei giudizi pendenti dinanzi al Tribunale di Forlì -R.G. nn. 2276-2277/2012, con la compensazione delle spese di lite.
2. di trasmettere copia del presente provvedimento Sezione Infrastrutture Energetiche e Digitali per i successivi adempimenti di competenza;
3. di pubblicare il presente atto sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia.

IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA
CARMELA MORETTI

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA
MICHELE EMILIANO

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 20 febbraio 2018, n. 187

Aggiornamento elenco componenti del Nucleo Ispettivo Regionale Sanitario (N.I.R.S.) approvato con Determinazione del Dirigente della Struttura di Staff Servizio Ispettivo n.10/2018 - Avviso Pubblico riservato a ex magistrati ed ex agenti o ufficiali di Polizia Giudiziaria.

Il Presidente della Giunta Regionale sulla base dell'istruttoria espletata dal Dirigente della Struttura di Staff Servizio Ispettivo e confermata dal Segretario Generale del Presidente della Giunta regionale riferisce quanto segue:

Premesso che

- L'art.4 del Regolamento Regionale n.16/2017 prevede l'istituzione di un elenco di "Componenti Temporanei del N.I.R.S." individuati in seguito ad Avviso Pubblico tra gli appartenenti alle categorie individuate dalla norma in questione che ne facciano domanda.
- L'elenco di cui all'art.4 del Regolamento Regionale n.16/2017 è stato costituito con Determinazione del Dirigente della Struttura di Staff Servizio Ispettivo n.10 del 30/01/2018 a seguito di Avviso Pubblico approvato con Determinazione Dirigenziale n.59/2017 e della successiva D.G.R. n.2110/2017 che ne ha disposto la riapertura dei termini.

Considerato che:

- i dipendenti delle Aziende e degli Enti del SSR presenti nell'elenco di cui all'art.4 del R.R. n.16/2017 garantiscono una gamma di profili professionali tali da consentire lo svolgimento di accertamenti ispettivi in tutti i casi individuati dall'art.1, comma 3, del R.R. n.16/2017;
- risulta esigua la presenza di ex magistrati e di ex agenti o ufficiali di Polizia Giudiziaria.

Considerata altresì l'importanza di disporre dell'esperienza e della professionalità garantite da candidati appartenenti alle summenzionate categorie al fine di conferire una maggiore efficacia all'attività ispettiva sanitaria regionale, si ritiene di dover procedere ad un aggiornamento dell'elenco approvato con Determinazione del Dirigente della Struttura di Staff Servizio Ispettivo n.10 del 30/01/2018 mediante Avviso Pubblico riservato a ex magistrati e a ex agenti o ufficiali di Polizia Giudiziaria.

COPERTURA FINANZIARIA DI CUI AL D. LGS N.118/2011 E S. M. I.

La presente deliberazione non comporta implicazioni di natura finanziaria sia di entrata che di spesa e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale.

Il presente provvedimento è di competenza della Giunta regionale ai sensi dell'art.4, comma 4, lett. k della L.R. n.7/97 nonché dell'art. 44, comma 1, della L.R. n. 7/2004 "Statuto della Regione Puglia";

Il relatore, sulla base delle risultanze istruttorie come innanzi illustrate, propone alla Giunta l'adozione del conseguente atto finale

LA GIUNTA REGIONALE

- Udita la relazione del Presidente della Giunta Regionale e la conseguente proposta del Segretario Generale della Presidenza;
- Viste le sottoscrizioni poste in calce al presente provvedimento dal Responsabile P.O., dal Dirigente della Struttura di Staff Servizio Ispettivo e dal Segretario Generale della Presidenza Giunta Regionale;
- A voti unanimi espressi nei modi di legge;

DELIBERA:

- di prendere atto di quanto riportato in narrativa che qui si intende integralmente riportato;
- di approvare l'Avviso pubblico relativo all'aggiornamento del Nucleo Ispettivo Sanitario Regionale di cui all'art.4 del R.R. n.16/2017 riservato a magistrati e ad agenti e Ufficiali di Polizia Giudiziaria collocati in quiescenza, nella modalità della procedura "a sportello", come riportato nell'allegato 1 parte integrante della presente deliberazione;
- di approvare il relativo modello per la presentazione delle domande riportato nell'allegato 2 parte integrante della presente deliberazione;
- di dare mandato al Dirigente della Struttura di Staff Servizio Ispettivo di porre in essere tutti gli adempimenti finalizzati all'acquisizione delle istanze nelle forme e nei modi individuati dall'Avviso Pubblico e all'aggiornamento dell'elenco a seguito delle domande valide pervenute;
- di disporre la pubblicazione della presente deliberazione sul BURP e sul sito della Regione Puglia.

IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA
CARMELA MORETTI

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA
MICHELE EMILIANO

**REGIONE
PUGLIA**SEGRETERIA GENERALE DELLA PRESIDENZA G.R.
STRUTTURA DI STAFF SERVIZIO ISPETTIVO**Art. 4**

(Requisiti di professionalità ed esperienza richiesta)

1. Possono essere iscritti nell'elenco i soggetti di cui all'art. 2 in possesso dei seguenti requisiti:
 - a) titolo di studio non inferiore al diploma di laurea almeno triennale o ad esso equipollente;
 - b) esperienza maturata non inferiore a 5 anni e debitamente attestata nel curriculum nei ruoli indicati all'art.2 del presente avviso.

ART.5

(Presentazione della domanda)

1. La domanda dovrà essere presentata compilando il modello allegato e dovrà pervenire secondo le modalità di seguito indicate:
 - a mezzo raccomandata indirizzata all'indirizzo **Regione Puglia – Segreteria Generale della G.R. – Struttura di Staff Servizio Ispettivo – Lungomare Nazario Sauro 32/33 – 70124 Bari;**
 - tramite consegna a mano all'indirizzo sopra indicato;
 - via PEC all'indirizzo **servizioispettivosalute.regione.puglia@pec.rupar.puglia.it**
2. Le dichiarazioni contenute nell'istanza si intendono rese ai sensi e agli effetti del DPR n.445/2000.
3. Alla domanda i candidati dovranno allegare un breve **curriculum** redatto ai sensi del D.P.R. 445/2000 contenente unicamente le informazioni rilevanti ai fini dell'attività ispettiva.
4. Alla domanda dovrà essere allegata, altresì, copia di un **documento di riconoscimento** in corso di validità.
5. Il trattamento dei dati relativi ai candidati sarà effettuato dagli Uffici regionali competenti esclusivamente per le finalità previste dal presente avviso, nel pieno rispetto della vigente normativa in materia di protezione dei dati personali.
6. La presente procedura è a sportello, per cui il termine iniziale coincide con la pubblicazione della deliberazione di Giunta di approvazione dell'Avviso sul BURP, mentre il termine finale potrà essere successivamente indicato con deliberazione di Giunta e comunque non potrà essere successivo alla scadenza della validità triennale dell'elenco costituito con Determinazione del Dirigente della Struttura di Staff Servizio Ispettivo n. 10 del 30 gennaio 2018, salvo successivo provvedimento che disponga diversamente sulla validità dell'elenco.

ART.6

(Elenco dei componenti temporanei del NIRS)

1. Il procedimento per l'esame delle singole domande è concluso nel termine di 30 giorni dalla presentazione dell'istanza, fatti salve le sospensioni e interruzioni dei termini in base alla disciplina sul procedimento amministrativo.
2. L'elenco dei componenti del N.I.R.S. di cui all'art.4 del R.R. n.16/2017 è conseguentemente aggiornato almeno mensilmente con provvedimento del Dirigente della Struttura di Staff Servizio Ispettivo.
3. L'iscrizione nell'Elenco non fa sorgere in capo all'iscritto alcun diritto, aspettativa o interesse qualificato in ordine al conferimento dell'incarico.

ART. 7

(Il Responsabile del Procedimento)

1. Responsabile del procedimento per il presente avviso è il Dr. Gaetano Zambetta incardinato presso la Struttura di Staff Servizio Ispettivo Sanitario Regionale della Presidenza della Regione Puglia.
Recapiti: g.zambetta@regione.puglia.it Tel. 080 5403644 (dal lunedì al venerdì ore 10:00-12:00)

ART. 8

(Pubblicazione)

1. Il presente avviso verrà pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia e sarà visionabile sul Portale istituzionale della Regione nella sezione Amministrazione trasparente/Organizzazione, nonché sul





**REGIONE
PUGLIA**

SEGRETERIA GENERALE DELLA PRESIDENZA G.R.
STRUTTURA DI STAFF SERVIZIO ISPETTIVO

Portale regionale della salute www.sanita.puglia.it. nella sezione Bandi e Avvisi/Aggiornamento Albo N.I.R.S.

ART.9

(Norme di rinvio)

1. Per quanto non previsto dal presente Avviso si fa rinvio al Regolamento regionale n.16 del 7 agosto 2017 e allo schema di Avviso Pubblico approvato con D.G.R.1444/2017 ed emanato con Determinazione del Dirigente della Struttura di Staff Servizio Ispettivo n. 59 del 3 ottobre 2017.

Il presente allegato è composto da n.3 (tre) facciate.



Allegato 2

Regione Puglia
 Segreteria Generale della Presidenza G.R.
 Al Dirigente della Struttura di Staff Servizio Ispettivo
 Lungomare Nazario Sauro 31/33
 70124 Bari

Oggetto: domanda di inserimento nell'elenco dei componenti del Nucleo Ispettivo Regionale Sanitario

Il sottoscritto....., nato a..... (Provincia di.....)

il....., C.F....., residente in

via C.a.p.....,

domiciliato inviaC.a.p.....,

Cellulare

e mail

Pec

in possesso di documento di identità (tipo)..... n.....rilasciato
 da.....il.....e allegato in copia alla presente



visto il Regolamento Regionale n.16 del 7/8/2017 e s.m.i.,

CHIEDE

di essere inserito nell'elenco degli idonei a svolgere le funzioni di componenti del Nucleo Ispettivo Regionale per la Sanità (NIRS) della Regione Puglia.

A tal fine, sotto la propria responsabilità, ai sensi del D.P.R. n.445/2000 s.m.i., consapevole delle sanzioni penali per le ipotesi di dichiarazioni mendaci previste nell'art.76 del citato D.P.R. a pena di esclusione

DICHIARA

1. di essere stato collocato in quiescenza e di aver prestato servizio quale

- MAGISTRATO
- AGENTE DI POLIZIA GIUDIZIARIA
- UFFICIALE DI POLIZIA GIUDIZIARIA

Dal..... al

Presso.....

Ruolo svolto e/o ultimo incarico ricoperto

2. di essere in possesso di laurea in

3.

conseguita ilpresso

Allegato 2

4. di non avere in corso procedimenti per l'applicazione di una delle misure di prevenzione di cui all'art. 3 della Legge n. 1423/1956, o di una delle cause ostative previste dall'art. 10 della L. n. 575/1965;
5. di non aver riportato sentenze di condanna passate in giudicato o decreti penali di condanna divenuti irrevocabili, oppure sentenze di applicazione della pena su richiesta, ai sensi dell'art. 444 del c.p.p. per reati in danno della P.A. che incidono sulla moralità professionale;
6. di non trovarsi in condizioni di incapacità a contrarre con la Pubblica Amministrazione ai sensi dell'art. 32 quater del codice penale;
7. di non aver subito provvedimenti disciplinari;
8. di non avere situazioni di incompatibilità, sia di diritto che di fatto, o di conflitto di interessi con la Regione Puglia come previste dall'ordinamento giuridico e dal Codice di comportamento dei dipendenti pubblici;
9. di obbligarsi ad accettare al momento del conferimento dell'incarico le condizioni e gli obblighi stabiliti dall'Avviso pubblico;
10. di impegnarsi a comunicare immediatamente ogni atto modificativo delle dichiarazioni rese con la domanda di iscrizione e di essere a conoscenza che la Regione potrà disporre la cancellazione dall'Elenco ove le modifiche comportino tale effetto;
11. di essere consapevole che l'inserimento nell'Elenco non dà titolo a ricevere l'incarico e può cessare in qualsiasi momento a seguito di rinuncia all'iscrizione o nei casi di cancellazione e decadenza previsti dall'Avviso pubblico e dal presente Regolamento.

Il sottoscritto allega alla presente istanza il proprio Curriculum Professionale e Formativo, redatto ai sensi delle disposizioni di cui agli artt.46, 47 e 49 del D.P.R. n.445/2000 s.m.i..

Il sottoscritto si impegna, inoltre, a informare tempestivamente il competente Ufficio al verificarsi di ogni mutamento afferente alle informazioni rese nella presente istanza e nell'allegato curriculum.

Dichiara, altresì, ai sensi del D.Lgs. n.196/2003 s.m.i., in materia di tutela dei dati personali, di essere informato che i dati personali raccolti saranno trattati anche con l'utilizzo di strumenti informatici esclusivamente nell'ambito del procedimento per il quale la presente dichiarazione viene resa.

Data

Firma

Il presente allegato è composto da n.2 (due) facciate.



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 20 febbraio 2018, n. 188

Obiettivi a carattere prioritario e di rilievo nazionale. Approvazione progetti riferiti al finanziamento 2015.

Il Presidente, sulla base dell'istruttoria espletata dal Funzionario istruttore e confermata dal Dirigente della Sezione Amministrazione, Finanza e Controllo e dal Direttore del Dipartimento Promozione della Salute, del Benessere Sociale e dello Sport per tutti, riferisce quanto segue:

Vista *l'Intesa*, (Rep. Atti n. 236/CSR) del 23/12/2015, fra Stato-Regioni e Province Autonome che ha sancito sulla nuova proposta del Ministro della Salute di Deliberazione del CIPE relativa all'assegnazione delle risorse vincolate - ai sensi dell'art. 1, co. 34 e 34 bis, della L n. 662 del 23/12/1996 - la realizzazione degli Obiettivi di Piano Sanitario Nazionale per l'anno 2015.

Con *l'Accordo* (Rep. Atti n. 234/CSR), sancito in Conferenza Stato-Regioni in data 23/12/2015, sono state quindi individuate per l'anno 2015 le seguenti Linee Progettuali per l'utilizzo da parte delle Regioni delle risorse vincolate di cui al sopra citato art. 1, c. 34 e 34 bis della L. 23/12/1996, n. 662 per l'elaborazione di progetti finalizzati a realizzare gli Obiettivi di carattere prioritario e di rilievo nazionale indicati dal Piano Sanitario nazionale:

1. Attività di assistenza primaria
2. Sviluppo dei processi di umanizzazione all'interno dei percorsi assistenziali
3. Cure palliative e terapia del dolore. Sviluppo dell'assistenza domiciliare palliativa specialistica.
4. Piano Nazionale Prevenzione e supporto al Piano Nazionale Prevenzione.
4. Supporto al Piano Nazionale Prevenzione
5. Gestione delle Cronicità.
6. Reti Oncologiche.

Vista l'assegnazione complessiva per la Regione Puglia che è pari a euro 67.140.070,00.

Conformemente a quanto disposto dal suddetto comma 34 bis dell'art. 1 della L. 23/12/1996 n. 662, *l'Accordo Rep. Atti n. 234/CSR del 23/12/2015* stabilisce che i progetti predisposti nell'ambito delle elencate Linee Progettuali, siano presentati dalle Regioni al Ministero della Salute, su proposta del quale, previa valutazione favorevole del comitato permanente per la verifica dei Livelli Essenziali di Assistenza di cui all'art. 9 dell'Intesa del 23 marzo 2005, saranno quindi sottoposti all'approvazione della Conferenza Stato-Regioni. L'Accordo stabilisce inoltre che la Delibera di approvazione dei progetti contenga "anche specifica relazione illustrativa dei risultati raggiunti per singolo progetto nell'anno precedente e degli stati di avanzamento per i progetti pluriennali.

Sulla base delle suddette linee progettuali, l'ARESS Puglia ed i competenti uffici regionali hanno predisposto i seguenti progetti che, allegati al presente provvedimento, ne costituiscono parte integrante e sostanziale:

- *Linea Progettuale 1: Attività di assistenza primaria:* Implementazione dell'Assistenza Primaria.
- *Linea Progettuale 2: Sviluppo dei processi di umanizzazione all'interno dei percorsi assistenziali:* Rete per l'assistenza domiciliare per trattamenti riabilitativi.
- *Linea Progettuale 3: Cure Palliative e terapia del dolore. Sviluppo dell'assistenza domiciliare palliativa specialistica:* Rete regionale di cure palliative.
- *Linea Progettuale 4: Piano Nazionale Prevenzione e supporto al Piano Nazionale Prevenzione:* Piano Nazionale Prevenzione e supporto al Piano nazionale prevenzione.
- *Linea Progettuale 4: Supporto al Piano Nazionale Prevenzione*
- *Linea Progettuale 5: Gestione della cronicità:* Gestione delle cronicità - CCM in Puglia.
- *Linea Progettuale 6: Reti Oncologiche:* Rete Oncologica Pugliese.

Visto che l'Accordo Rep. Atti n. 234/CSR del 23/12/2015 prevede vincoli specifici sulle risorse ministeriali per l'anno 2015, che sono stati rispettati.

Nei rispetto delle suddette linee e vincoli, l'Agenzia Regionale Sanitaria (A.Re.S.S.) ha predisposto i progetti (allegato n.1 alla presente deliberazione). Tenuto conto che le ASL trasmettono annualmente ai referenti dei progetti, la relazione finale in merito all'attuazione degli stessi, tenuto conto che i progetti si integrano a pieno titolo nelle attività istituzionali riferite ai Livelli Essenziali di Assistenza.

Dato atto che le attività relative alle linee progettuali sono state già avviate a sostegno dell'attività istituzionale delle Aziende costituendo vincolo per le Aziende e Istituti del SSR, indipendentemente dalla burocratizzazione dei procedimenti e dalla materiale erogazione dei fondi che costituisce supporto aggiuntivo per detto perseguimento.

Tenuto conto che ai fini dell'istruttoria ministeriale è necessario anche inviare le rendicontazioni relative ai progetti finanziati con le risorse riferite all'esercizio 2014, per le quali l'Aress sta procedendo alla ultimazione.

Tenuto conto che le linee programmatiche approvate rivestono particolare interesse e rilievo per l'intera pianificazione regionale.

Ritenuto di inviare al Ministero della Salute il presente provvedimento, corredato delle Schede di Progetto, onde consentire l'effettivo riconoscimento delle risorse assegnate alla Regione Puglia con la citata Intesa del 23 dicembre 2015, così come di seguito riepilogato:

LINEA PROGETTUALE	TITOLO DEL PROGETTO	COSTO COMPLESSIVO
1	Riorganizzazione dell'Assistenza Primaria	€ 8.400.000,00
2	Rete per l'assistenza domiciliare per trattamenti riabilitativi	€ 20.495.413,00
3	Rete regionale di cure palliative	€ 7.560.193,00
4	Piano Nazionale Prevenzione e supporto al Piano Nazionale Prevenzione	€ 18.053.741,68
4	Supporto al Piano Nazionale Prevenzione	€ 90.722,32
5	Gestione Cronicità - CCM in Puglia	€ 9.540.000,00
6	Reti Oncologiche	€ 3.000.000,00
	TOTALE	€ 67.140.070,00

Visto che con Deliberazione di Giunta Regionale n.26 del 12 gennaio 2018 sono stati recepiti l'Accordo e l'Intesa Stato-Regioni del 23 dicembre 2015, si propone alla Giunta di approvare i progetti.

Preso atto che ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs. 118/2011 le somme risultano iscritte in entrata e uscita nell'esercizio di competenza 2015, e che le stesse risultano già impegnate al capitolo 751068/2015 con AD n.75/168/2015 e n.76/168/2015, giusti crediti iscritti dalle Aziende Sanitarie nei Bilanci di Esercizio 2015;

Copertura finanziaria ai sensi del D.lgs. 118/2011

La presente deliberazione non comporta implicazioni di natura finanziaria sia di entrata che di spesa e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale, in quanto trattasi di mera ricognitoria, posto che le risorse risultano essere già state impegnate con AD n.75/168/2015 e n.76/168/2015, e parzialmente erogate.

Il Presidente, sulla base delle risultanze istruttorie come innanzi illustrate, propone alla Giunta, ai sensi della LR. n. 7/97 art.4, comma4, lettera k) l'adozione del conseguente atto finale.

LA GIUNTA

Udita e fatta propria la relazione del Presidente, che qui si intende integralmente riportata;

Vista la sottoscrizione posta in calce al presente provvedimento dal Dirigente della Sezione Amministrazione, Finanza e Controllo e dal competente Direttore di Dipartimento;

A voti unanimi espressi nei modi di legge

DELIBERA

Per quanto in premessa indicato che qui si intende integralmente trascritto:

- 1.** Di approvare le schede di progetto - di cui all'allegato n. 1 al presente atto - parti integranti del presente provvedimento elaborate secondo le linee progettuali indicate nell'Accordo Stato-Regioni e relative alle risorse assegnate per l'anno 2015, pari ad € 67.140.070,00.
- 2.** Di dare mandato al Commissario dell'Aress di predisporre le relazioni consuntive dei progetti finanziati con le risorse 2014 al fine dell'invio al competenti uffici del Ministero della Salute;
- 3.** Di trasmettere la presente deliberazione al Ministero della Salute per gli adempimenti di competenza.
- 4.** Di disporre la pubblicazione del presente provvedimento sul sito ufficiale della Regione Puglia.
- 5.** Di pubblicare la presente Deliberazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia.

IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA
CARMELA MORETTI

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA
MICHELE EMILIANO

Progetti di Piano anno 2015 redatti ai sensi dell'articolo 1, commi 34 e 34 bis, della legge del 23 dicembre 1996, n. 662.

ORIGINALE



Regione Puglia

PROGETTI DI PIANO ANNO 2015

REDATTI AI SENSI DELL'ARTICOLO 1, COMMI 34 E 34 BIS, DELLA LEGGE DEL 23 DICEMBRE 1996, N. 662.

ELABORAZIONE : ARESS PUGLIA



Progetti di Piano anno 2015 redatti ai sensi dell'articolo 1, commi 34 e 34 bis, della legge del 23 dicembre 1996, n. 662.

INDICE ANALITICO DEI PROGETTI

LINEA PROGETTUALE 1: ATTIVITÀ DI ASSISTENZA

IMPLEMENTAZIONE DELL'ASSISTENZA PRIMARIA

*LINEA PROGETTUALE 2: SVILUPPO DEI PROCESSI DI UMANIZZAZIONE
ALL'INTERNO DEI PERCORSI ASSISTENZIALI*

RETE PER L'ASSISTENZA DOMICILIARE PER TRATTAMENTI RIABILITATIVI

*LINEA PROGETTUALE 3: CURE PALLIATIVE E TERAPIA DEL DOLORE. SVILUPPO
DELL'ASSISTENZA DOMICILIARE PALLIATIVA SPECIALISTICA*

RETE REGIONALE DI CURE PALLIATIVE

*LINEA PROGETTUALE 4: PIANO NAZIONALE PREVENZIONE E SUPPORTO AL PIANO
NAZIONALE PREVENZIONE*

**PIANO NAZIONALE PREVENZIONE E SUPPORTO AL PIANO NAZIONALE
PREVENZIONE**

*LINEA PROGETTUALE 4: PIANO NAZIONALE PREVENZIONE E SUPPORTO AL PIANO
NAZIONALE PREVENZIONE*

SUPPORTO AL PIANO NAZIONALE PREVENZIONE

LINEA PROGETTUALE 5: GESTIONE DELLA CRONICITÀ

CHRONIC CARE MODEL PUGLIA

LINEA PROGETTUALE 6: RETI ONCOLOGICHE

RETE ONCOLOGICA PUGLIESE (ROP)



Progetti di Piano anno 2015 redatti ai sensi dell'articolo 1, commi 34 e 34 bis, della legge del 23 dicembre 1996, n. 662.

GENERALITÀ	
REGIONE	160 – REGIONE PUGLIA
LINEA PROGETTUALE 1	ATTIVITÀ DI ASSISTENZA PRIMARIA
TITOLO	IMPLEMENTAZIONE DELL'ASSISTENZA PRIMARIA
DURATA	24 MESI
COSTO	€ 8.400.000,00
REFERENTE	DIPARTIMENTO PROMOZIONE DELLA SALUTE, DEL BENESSERE SOCIALE E DELLO SPORT PER TUTTI SERVIZIO STRATEGIE E GOVERNO DELL'ASSISTENZA TERRITORIALE A.Re.S.S. Puglia

RAZIONALE

La complessa riorganizzazione dell'Assistenza Territoriale che la Regione Puglia sta portando avanti prevede l'ottimizzazione dei servizi in risposta ai bisogni crescenti della popolazione più fragile e la rifunzionalizzazione dell'intero sistema dell'offerta per assicurare la copertura assistenziale nell'arco delle 24 ore. Gli assi principali lungo i quali questo articolato processo di riorganizzazione si è sviluppato nel corso degli ultimi anni sono rappresentati dalla contemporanea realizzazione da un lato dei Presidi Territoriali di Assistenza (PTA) e, dall'altro, di azioni importanti a sostegno della implementazione dell'Assistenza Primaria. Per quanto riguarda il primo punto, il PTA rappresenta la risposta alla riconversione delle strutture ospedaliere e contribuisce alla rifunzionalizzazione dei servizi distrettuali concentrando, il più possibile, tutte le attività che possono contribuire a realizzare la copertura assistenziale nell'arco delle 12 o 24 ore. I PTA corrispondono alle strutture ospedaliere oggetto di processo di riconversione delle strutture ospedaliere (per effetto del R.R. n.14/2015, nonché dei R.R. n. 18/2010 e s.m.i. e n. 36/2012 di riordino della rete ospedaliera) e rappresentano il perno della riorganizzazione dei servizi distrettuali realizzando una reale revisione della rete dei servizi che mira ad integrare e mettere in collegamento (organizzazione a rete) i punti di offerta ed i professionisti che concorrono all'erogazione dell'assistenza territoriale. I PTA rappresentano il punto di partenza dell'integrazione tra le diverse funzioni assistenziali e dello sviluppo dei Percorsi Diagnostico Terapeutici Assistenziali (PDTA), in modo da conseguire quattro macro obiettivi prioritari:

- la massima **efficienza** erogativa (h24);
- la migliore **efficacia**, attraverso la "messa in comune" delle competenze e delle abilità in forma integrata e condivisa dai professionisti attraverso adeguati percorsi assistenziali;
- la maggiore **appropriatezza** nell'uso delle risorse in quanto coordinate e orientate ad obiettivi di salute condivisi;
- la maggiore **integrazione** con la rete dei servizi sanitari e sociosanitari territoriali a ciclo diurno e a carattere domiciliare.

Per quanto riguarda il secondo punto, attraverso l'ultimo Accordo Integrativo Regionale (AIR) della Medicina Generale (tuttora vigente) la Regione Puglia ha costruito un primo modello di governo delle Cure Primarie. Tale modello finalizza l'attività del Medico di Medicina Generale al raggiungimento degli obiettivi di salute definiti dalla programmazione regionale (diabete, ipertensione, rischio cardiovascolare) attraverso l'utilizzo del governo clinico, quale strumento per garantire l'appropriatezza e la qualità delle prestazioni, ed il potenziamento della sanità elettronica, previa adeguata formazione degli stessi Medici di Medicina Generale attraverso nuclei appositamente costituiti, adeguando nel contempo le modalità di gestione della carta clinica informatizzata. La caratteristica principale della rete dei servizi sanitari pugliesi dedicata alle cure primarie, infatti, è quella delle forme evolute di collaborazione tra Medici di Medicina Generale e Pediatri di Libera Scelta con il personale dei Distretti Sociosanitari (in particolare infermieri e fisioterapisti), nell'ottica di una riorganizzazione complessiva della assistenza territoriale secondo modelli gestionali di tipo integrato. Tutto ciò è stato realizzato in



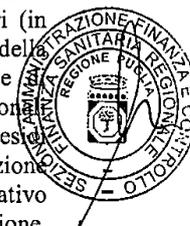
Progetti di Piano anno 2015 redatti ai sensi dell'articolo 1, commi 34 e 34 bis, della legge del 23 dicembre 1996, n. 662.

coerenza con i principi affermati nel Piano Regionale di Salute 2008-2010 e dal Programma Operativo 2013-2015 che si ispirano ad un modello organizzativo di Distretto Sociosanitario in grado di assicurare, attraverso la implementazione di processi di integrazione ospedale-territorio e di integrazione sociosanitaria oltre alla messa in opera di azioni di coordinamento della rete, le attività legate all'assistenza primaria con conseguente valorizzazione delle forme complesse di associazionismo. La Legge 189/2012 ed il nuovo Patto per la Salute 2014-2016, sancito con l'Intesa Stato-Regioni del 10 luglio 2014, attribuiscono alla Regioni autonomia esclusiva in merito alla definizione dell'organizzazione delle Cure Primarie, attraverso l'implementazione di modelli organizzativi (Aggregazioni Funzionali Territoriali e Unità Complesse di Cure Primarie) che permettano una gestione più efficace ed efficiente nella presa in carico dei pazienti fragili ed affetti da patologie croniche. La realizzazione di tali modelli organizzativi consente, altresì, un'appropriatezza risposta ai bisogni di salute delle persone a parità di risorse economiche in uno scenario normativo ancora in fase di perfezionamento e demandato all'Accordo Collettivo Nazionale in via di definizione. In attesa della chiusura delle trattative per la sottoscrizione del nuovo Accordo Collettivo Nazionale che disciplina il rapporto con i Medici di Medicina Generale, che dovrà definire, a livello nazionale, la declinazione degli istituti normativi contenuti nella Legge 189/2012, è stato avviato un percorso di progressivo potenziamento del modello organizzativo della Medicina Generale, che ha costituito anche l'oggetto di attività progettuali già sviluppate ai sensi dell'articolo 1, commi 34 e 34 bis, della legge del 23 dicembre 1996, n. 662 negli obiettivi di piano (linea progettuale 1) degli ultimi anni. La regione, infatti, in attesa della sottoscrizione dell'Accordo Collettivo Nazionale, ha posto in essere delle azioni propedeutiche all'attuazione della L. 189/2012.

A tale proposito occorre ricordare che:

- la regione con DGR n. 2290 aveva approvato nel 2009 l'accordo integrativo regionale (AIR) per la medicina generale che disciplina anche le forme associative complesse che prevedono la costituzione di forme in rete e gruppo denominate "super rete" e "super gruppo" all'art. 3 e "centri polifunzionali territoriali" (CPT) all'art. 4;
- in ogni azienda è stato istituito il fondo per l'associazionismo complesso ed il fondo per la sperimentazione dei "centri polifunzionali territoriali";
- la forma associativa "centro polifunzionale territoriale" (CPT) era stata istituita come forma sperimentale relativamente alla erogazione dell'assistenza primaria nell'arco delle 12 ore diurne;
- in ogni ASL è stato costituito un CPT;
- la sperimentazione dei CPT ha prodotto risultati lusinghieri in termini di assistenza ai cittadini e di customer satisfaction.

L'approvazione della legge Balduzzi 189/2012, che ha previsto la istituzione di forme organizzative monoprofessionali, denominate aggregazioni funzionali territoriali (AFT) e forme organizzative multiprofessionali, denominate unità complesse di cure primarie (UCCP), che nell'ambito dell'organizzazione distrettuale del servizio devono garantire l'attività assistenziale per l'intero arco della giornata e per tutti i giorni della settimana, ha reso necessaria una revisione organica del modello assistenziale previsto dall'AIR lungo alcune ben precise direttrici evolutive, al fine di consentire il superamento della fase sperimentale e la riorganizzazione del servizio in aderenza alle previsioni della Legge 189/2012. La caratteristica principale della attuale rete dei servizi sanitari è quella delle forme evolute di collaborazione tra Medici di Medicina Generale e Pediatri di Libera Scelta con il personale dei Distretti Sociosanitari (in particolare infermieri e fisioterapisti), nell'ottica di una riorganizzazione complessiva dell'assistenza territoriale secondo modelli gestionali di tipo U.C.C.P. Tali forme evolute dell'associazionismo medico sono state già attuate e configurate come Centri Polifunzionali Territoriali (C.P.T.). I C.P.T., allocati nelle ex strutture ospedaliere riconvertite in Presidi Territoriali di Assistenza (P.T.A.), saranno convertiti in U.C.C.P. a seguito della sottoscrizione dell'Accordo Collettivo Nazionale e successiva sottoscrizione dell'Accordo Integrativo Regionale. Le attuali forme di associazionismo monoprofessionali (Medicina in Associazione, Medicina in Rete e Super rete, Medicina di Gruppo e Supergruppo) sono candidate a diventare



Progetti di Piano anno 2015 redatti ai sensi dell'articolo 1, commi 34 e 34 bis, della legge del 23 dicembre 1996, n. 662.

Aggregazioni Funzionali Territoriali (A.F.T.). Tutte le attuali forme di associazionismo medico sono state istituite con formali atti istitutivi delle Aziende Sanitarie Locali. Tale assetto organizzativo, dove i professionisti operano non più da soli ma in una logica di squadra assieme ai loro pari nelle AFT o assieme ad altri professionisti nelle UCCP, collegati da una rete informatica dei servizi regionali in modo da garantire la continuità dell'assistenza sanitaria (da h12 fino ad h24), mira a ridurre l'uso e l'impegno (la maggior parte delle volte in maniera inappropriata) dei servizi sanitari di secondo e terzo livello, aumentando l'efficienza complessiva del SSR e quindi di operare a favore della sua sostenibilità. Una volta definito il processo di potenziamento della rete di assistenza primaria territoriale, sia in sede unica che in sedi diverse ma collegate informaticamente, i risultati attesi saranno quelli di seguito riportati :

- Attività di diagnosi, cura, prevenzione;
- Educazione terapeutica;
- Counseling;
- Presa in carico dei pazienti cronici;
- Domiciliarità;
- Integrazione e coordinazione con gli altri attori territoriali ed ospedalieri del SSR, contribuendo ai processi di governance;
- Omogeneità dei comportamenti assistenziali e dei servizi di medicina generale alla popolazione assistita in funzione degli obiettivi di assistenza programmati.

In questa prospettiva il progetto proposto si pone in continuità con quello del 2013 e 2014 adottando i risultati raggiunti nell'ultimo biennio come indice esplicativo delle azioni da conseguire e/o da implementare nel periodo di riferimento. L'obiettivo strategico è quello di riqualificare la rete dei servizi distrettuali, all'interno della quale si colloca la progettazione dei PTA (Presidi Territoriali di Assistenza). Nel contempo è in atto una concertazione a livello regionale ed aziendale affinché forme associative già costituite, nei comuni in cui è presente una struttura ospedaliera in riconversione, si trasferiscano all'interno delle stesse. Inoltre, si prevede l'attivazione (ex novo o per trasformazione e sviluppo di quelle già esistenti) di nuove forme associative del tipo "Unità Complessa di Cure Primarie" in modo da conseguire i seguenti macro-obiettivi:

- "Costruire" strutture a vocazione multifunzionale e a gestione multi-professionale;
- Favorire il passaggio dall'associazionismo mono-professionale a quello multi-professionale;
- Assicurare la presa in carico H24 dei bisogni complessi dei pazienti;
- Integrare tutte le attività svolte a livello distrettuale dai professionisti che contribuiscono alla salute ed al benessere del cittadino con le attività sociali e con quelle ospedaliere.

L'attivazione di tali forme associative è attualmente oggetto di contrattazione aziendale. Nell'ottica dei sistemi integrati di assistenza, la proposta intende recepire le linee di indirizzo progettuale suggerite nel bando ai sensi dell'articolo 1, commi 34 e 34 bis, della legge del 23 dicembre 1996, n. 662, al fine di:

- migliorare il rapporto con i cittadini;
- costruire nuove forme di reciprocità sociale;
- ridefinire le reti dei servizi e degli interventi sociali e sanitari;
- mantenere e migliorare i livelli di assistenza raggiunti;
- garantire l'equità sociale e assicurare la prossimità degli interventi;
- individuare nuove domande di assistenza in rapporto all'emergere di nuove categorie di bisogni per migliorare l'offerta;
- sviluppare nuovi ambiti e modelli di intervento per soddisfare una domanda sociale che si caratterizza per una marcata differenziazione, specificità e priorità da persona a persona.



Progetti di Piano anno 2015 redatti ai sensi dell'articolo 1, commi 34 e 34 bis, della legge del 23 dicembre 1996, n. 662.

OBIETTIVI

1. Emanazione Linee Guida e direttive regionali sulla organizzazione funzionamento dei Presidi Territoriali di Assistenza;
2. Mappatura strutture in termini di livelli organizzativi, servizi, appropriatezza prestazioni per struttura;
3. Rimodulazione tendenziale delle risorse umane e tecnologiche in funzione dei fabbisogni e degli standard vigenti ed emendati;
4. Completamento tendenziale del processo di riconversione in conformità con le indicazioni nazionali e regionali relative ai Presidi Territoriali di Assistenza (P.T.A.);
5. Attivazione nei P.T.A. di forme organizzative Multiprofessionali della Medicina Generale (U.C.C.P.)
6. Completamento della dismissione delle funzioni ospedaliere non più previste nei presidi ospedalieri oggetto di riconversione, ridefinendo le attività territoriali previste in maniera standardizzata (vedi capitolo assistenza distrettuale)
7. Adozione dei Protocolli per le dimissioni protette e programmate (vedi anche A.D.I.);
8. Rimodulazione dei percorsi clinici ospedale/territorio anche attraverso la definizione di PDTA

TEMPI DI ATTUAZIONE (CRONOPROGRAMMA)

Primo Semestre:

1. Emanazione Linee Guida e direttive regionali sulla organizzazione funzionamento dei Presidi Territoriali di Assistenza;
2. Mappatura strutture in termini di livelli organizzativi, servizi, appropriatezza prestazioni per struttura;
3. Rimodulazione tendenziale delle risorse umane e tecnologiche in funzione dei fabbisogni e degli standard vigenti ed emendati;

Secondo Semestre:

4. Completamento tendenziale del processo di riconversione in conformità con le indicazioni nazionali e regionali relative ai Presidi Territoriali di Assistenza (P.T.A.);
5. Attivazione nei P.T.A. di forme organizzative Multiprofessionali della Medicina Generale (U.C.C.P.)

Terzo Semestre:

6. Completamento della dismissione delle funzioni ospedaliere non più previste nei presidi ospedalieri oggetto di riconversione, ridefinendo le attività territoriali previste in maniera standardizzata (vedi capitolo assistenza distrettuale)

Quarto Semestre

7. Adozione dei Protocolli per le dimissioni protette e programmate (vedi anche A.D.I.);
Rimodulazione

INDICATORI

- Adozione Linee Guida;
- Report;
- Adozione dei provvedimenti finalizzati al completamento tendenziale del processo di riconversione delle strutture ospedaliere chiuse;



Progetti di Piano anno 2015 redatti ai sensi dell'articolo 1, commi 34 e 34 bis, della legge del 23 dicembre 1996, n. 662.

- n. U.C.C.P. attivati nei P.T.A;
- monitoraggio degli atti aziendali per la valutazione dell'assetto conseguente al completamento delle riconversioni;
- n. protocolli per l'integrazione ospedale territorio



Progetti di Piano anno 2015 redatti ai sensi dell'articolo 1, commi 34 e 34 bis, della legge del 23 dicembre 1996, n. 662.

GENERALITÀ	
REGIONE	160 – REGIONE PUGLIA
LINEA PROGETTUALE 2	SVILUPPO DEI PROCESSI DI UMANIZZAZIONE ALL'INTERNO DEI PERCORSI ASSISTENZIALI
TITOLO	RETE PER L'ASSISTENZA DOMICILIARE PER TRATTAMENTI RIABILITATIVI
DURATA	24 MESI
COSTO	€ 20.495.413,00
REFERENTE	DIPARTIMENTO PROMOZIONE DELLA SALUTE, DEL BENESSERE SOCIALE E DELLO SPORT PER TUTTI <i>SERVIZIO STRATEGIE E GOVERNO DELL'ASSISTENZA TERRITORIALE</i>

RAZIONALE

Garantire l'assistenza domiciliare attraverso un progetto di rete assistenziale complessiva che possa rendere sostenibile la riabilitazione domiciliare. L'obiettivo prioritario è quello di potenziare le risorse della riabilitazione territoriale e creare una "rete" adeguata alle esigenze della popolazione, e quindi una migliore appropriatezza di riferimento a specifiche situazioni quali i ricoveri ripetuti in disabilità complesse con esiti permanenti o alcuni ricoveri dopo la fase dell'acuzie (es. protesi d'anca o ginocchio). Attraverso la riabilitazione domiciliare si offre un trattamento che può esaurirsi a domicilio o rappresentare una fase transitoria in cui vengono attivate tutte le azioni che permettano di continuare il trattamento in ambulatorio. Tutto ciò ha come presupposto la definizione del Progetto Riabilitativo Individuale (PRI) da parte del fisiatra dell'ASL di appartenenza del paziente con l'équipe multidisciplinare per definire i bisogni specifici della persona ed indicare le risposte più adeguate. Possono accedere alla riabilitazione domiciliare i cittadini che presentano le seguenti caratteristiche:

- Soggetti portatori di disabilità fisiche, psichiche e sensoriali impossibilitati ad essere trasportati presso gli ambulatori o per i quali occorre raggiungere obiettivi relativi all'autonomia nel proprio ambito
- Adeguato supporto familiare o informale
- Idonee condizioni abitative
- Consenso informato da parte della persona e della famiglia

La riabilitazione domiciliare fa capo al Sistema Organizzativo dei DSS e si integra nella rete dei servizi riabilitativi territoriali.

La riabilitazione domiciliare è richiesta:

- Da una Unità Operativa Ospedaliera per acuti e riabilitative
- Da strutture residenziali territoriali (RSA e Strutture di riabilitazione)
- MMG

OBIETTIVI

La Riabilitazione Domiciliare prevede:

1. Valutazione sanitaria domiciliare
2. Stesura del piano riabilitativo domiciliare
3. Esecuzione del programma riabilitativo
4. Maggiore estensione del programma riabilitativo ai pazienti che non possono accedere al trattamento ambulatoriale



Progetti di Piano anno 2015 redatti ai sensi dell'articolo 1, commi 34 e 34 bis, della legge del 23 dicembre 1996, n. 662.

5. Evitare ricoveri e trattamenti in regime residenziale e semiresidenziale inappropriati.
6. Fare in modo che il paziente, soprattutto i soggetti fragili, possa rimanere nel proprio ambito familiare, usufruendo dell'assistenza di cui ha bisogno.
7. Utilizzo della riabilitazione domiciliare nella Regione Puglia e analizzarne l'esito.

TEMPI DI ATTUAZIONE (CRONOPROGRAMMA)

Primo Semestre:

1. Valutazione sanitaria domiciliare

Secondo Semestre:

2. Stesura del piano riabilitativo domiciliare
3. Esecuzione del programma riabilitativo

Terzo Semestre:

4. Maggiore estensione del programma riabilitativo ai pazienti che non possono accedere al trattamento ambulatoriale
5. Evitare ricoveri e trattamenti in regime residenziale e semiresidenziale inappropriati.

Quarto semestre:

6. Fare in modo che il paziente, soprattutto i soggetti fragili, possa rimanere nel proprio ambito familiare, usufruendo dell'assistenza di cui ha bisogno.
7. Utilizzo della riabilitazione domiciliare nella Regione Puglia e analizzarne l'esito.

INDICATORI

- Numero di pazienti presi in carico per anno
- Media del numero di prestazioni erogate per ciascun paziente
- Maggiore estensione del programma riabilitativo ai pazienti che non possono accedere al trattamento ambulatoriale
- Evitare ricoveri e trattamenti in regime residenziale e semiresidenziale inappropriati.
- Fare in modo che il paziente, soprattutto i soggetti fragili, possa rimanere nel proprio ambito familiare, usufruendo dell'assistenza di cui ha bisogno.
- Utilizzo della riabilitazione domiciliare nella Regione Puglia e analizzarne l'esito.



Progetti di Piano anno 2015 redatti ai sensi dell'articolo 1, commi 34 e 34 bis, della legge del 23 dicembre 1996, n. 662.

GENERALITÀ	
REGIONE	160 – REGIONE PUGLIA
LINEA PROGETTUALE 3	CURE PALLIATIVE E TERAPIA DEL DOLORE. SVILUPPO DELL'ASSISTENZA DOMICILIARE PALLIATIVA SPECIALISTICA.
TITOLO	RETE REGIONALE DI CURE PALLIATIVE
DURATA	24 MESI
COSTO	€ 7.560.193,00
REFERENTE	DIPARTIMENTO PROMOZIONE DELLA SALUTE, DEL BENESSERE SOCIALE E DELLO SPORT PER TUTTI SERVIZIO ASSISTENZA TERRITORIALE, PSICHIATRIA E DIPENDENZE PATOLOGICHE

RAZIONALE

L'obiettivo delle cure palliative è la tutela della qualità della vita del malato e della sua famiglia.

Il malato ha diritto a richiedere forme di tutela e di sostegno che valorizzino le risorse di cura della famiglia e consentano anche ai cittadini più fragili di rimanere al domicilio e nel proprio contesto di vita, evitando istituzionalizzazioni precoci e inappropriate, con la conseguenza di una migliore qualità di vita e la riduzione dei costi complessivi. Il Piano di Salute 2008-2010 della Regione Puglia al capitolo "Cure Palliative", nel definirne gli obiettivi e il modello organizzativo, ha previsto l'istituzione di specifiche Unità Operative di Cure Palliative (UOCP) per il coordinamento delle procedure di ricovero dei pazienti nei centri residenziali di cure palliative (hospice), in regime di day hospice, in assistenza ambulatoriale e assistenza domiciliare specialistica.

Nello specifico, il Piano ha previsto l'istituzione di una UOCP ogni 400.000 abitanti circa, con dimensione sovra-distrettuale. Pertanto, la Giunta Regionale, con deliberazione n.2210 del 26-11-2013, ha recepito l'Intesa Stato-Regioni 25 luglio 2012, concernente la definizione dei requisiti minimi e delle modalità organizzative necessarie per l'accreditamento delle strutture assistenziali ai malati in fase terminale e delle unità di cura palliative e della terapia del dolore, dando mandato al Gruppo di Lavoro Regionale, già costituito con Determinazione Dirigenziale n.134/2013, di supportare l'Assessorato alla Sanità nell'attività di programmazione tesa ad implementare l'erogazione omogenea delle prestazioni a favore dei pazienti terminali e delle loro famiglie su tutto il territorio regionale. Il Progetto, in continuità con il 2014, si propone di dare attuazione alla predetta Intesa, e, in particolare, di disegnare e portare all'approvazione della Giunta le Linee Guida Regionali per lo sviluppo della Rete per le cure palliative in Puglia. Il Progetto è finalizzato al potenziamento e al miglioramento della qualità dell'intero sistema d'offerta dei servizi per la costruzione di una efficace Rete in grado di garantire l'omogenea erogazione delle prestazioni sull'intero territorio regionale, assicurando continuità nel percorso del malato e della sua famiglia, soprattutto nel passaggio dalla fase di cronicità a quello della terminalità, con particolare attenzione alle cure palliative domiciliari di base e specialistiche.

OBIETTIVI

In linea con le previsioni normative nazionali e regionali, a partire dal Piano di Salute 2008-2010 della Regione Puglia, l'obiettivo che il Progetto si pone, in continuità con il 2014, è l'adozione di "Linee Guida Regionali" che, oltre a delineare l'articolazione territoriale della Rete cure palliative, definiscano gli elementi costitutivi, l'organizzazione e le funzioni della medesima Rete, nonché i percorsi diagnostico-terapeutici di presa in carico e di assistenza dei malati in fase terminale.

1. Prosecuzione del confronto con il Gruppo di Lavoro regionale "Cure Palliative e Terapia del Dolore" per affrontare e condividere tutte le scelte che consentano di definire le "Linee Guida regionali per lo sviluppo della Rete per le Cure Palliative in Puglia".
2. Approvazione del provvedimento di Giunta per la definizione delle Linee Guida Regionali per lo sviluppo della Rete per le cure palliative.



Progetti di Piano anno 2015 redatti ai sensi dell'articolo 1, commi 34 e 34 bis, della legge del 23 dicembre 1996, n. 662.

TEMPI DI ATTUAZIONE (CRONOPROGRAMMA)

Primo Anno:

1. Prosecuzione del confronto con il Gruppo di Lavoro regionale "Cure Palliative e Terapia del Dolore" per affrontare e condividere tutte le scelte che consentano di definire le "Linee Guida regionali per lo sviluppo della Rete per le Cure Palliative in Puglia".

Secondo Anno:

2. Approvazione del provvedimento di Giunta per la definizione delle Linee guida regionali per lo sviluppo della Rete per le cure palliative.

INDICATORI

Assicurare, in ciascuna rete locale di Cure Palliative:

- Monitoraggio della Continuità dei percorsi assistenziali per le Cure Palliative nei diversi setting assistenziali ai malati in fase terminale, con particolare attenzione ad assicurare le cure palliative domiciliari di base e specialistiche.
- Introduzione di percorsi semplificati, tempestivi e flessibili, ma globali, di accesso ai vari servizi;
- Almeno un processo di presa in carico finalizzato ad assicurare la continuità delle cure, riducendo, altresì, al minimo i casi di ricoveri inappropriati.



Progetti di Piano anno 2015 redatti ai sensi dell'articolo 1, commi 34 e 34 bis, della legge del 23 dicembre 1996, n. 662.

GENERALITÀ	
REGIONE	160 – REGIONE PUGLIA
LINEA PROGETTUALE 4	PIANO NAZIONALE PREVENZIONE E SUPPORTO AL PIANO NAZIONALE PREVENZIONE
TITOLO	PIANO NAZIONALE PREVENZIONE E SUPPORTO AL PIANO NAZIONALE PREVENZIONE
DURATA	24 mesi
COSTO	€ 18.053.741,68
REFERENTE	DIPARTIMENTO PROMOZIONE DELLA SALUTE, DEL BENESSERE SOCIALE E DELLO SPORT PER TUTTI SEZIONE PROMOZIONE DELLA SALUTE E DEL BENESSERE

RAZIONALE

Il Piano Nazionale di Prevenzione 2014/18 (PNP), approvato con Intesa Stato-Regioni del 13/11/2014, prevede all'art. 1, comma 2 che le Regioni recepiscano con apposita Delibera il PNP disponendo:

- Di applicare nell'elaborazione del proprio PRP la visione, i principi, le priorità, la struttura del PNP;
- La preliminare individuazione dei programmi regionali, il più possibile integrati e trasversali rispetto ad obiettivi ed azioni, con i quali si intende dare attuazione a tutti i macro-obiettivi e a tutti gli obiettivi centrali;
- La definizione degli elementi di contesto, profili di salute, trend dei fenomeni, continuità con quanto conseguito nel precedente Piano Regionale della Prevenzione – funzionali ai programmi regionali individuati.

In attuazione dell'Intesa Stato-Regioni del 13.11.2014 rep. Atti 156/CSR "Piano Nazionale della Prevenzione 2014-2018", con DGR n. 302 del 22.03.2016 è stato approvato il documento di programmazione "Piano Regionale della Prevenzione 2014-2018", elaborato assumendo la visione, i principi, le priorità e la struttura del PNP 2014-2018, in continuità con quanto realizzato in Puglia nelle precedenti programmazioni, cercando di valorizzare il Know-how acquisito e tenendo conto delle specificità territoriali. L'attuazione del Piano Regionale della Prevenzione in coerenza con le indicazioni nazionali rappresenta una delle azioni previste dai Programmi Operativi della Regione.

OBIETTIVI

Il provvedimento si pone l'obiettivo di sviluppare nel quinquennio, attraverso programmi nazionali, la visione strategica e gli obiettivi di salute del PNP. La costruzione del Piano, secondo le linee di programmazione definite con la DGR n. 2832 del 30.12.2014 di recepimento del PNP, nella sua complessità e articolazione riflette lo sforzo di passare da un'ottica parcellizzata di singole azioni derivanti da progetti settoriali a una logica di processi e programmi quanto più intersettoriali e trasversali, basati su un approccio condiviso e legati tra loro per temi e valori chiave. Infatti il Piano è strutturato in 7 programmi di ampio respiro, trasversali e multidisciplinari, con l'integrazione di obiettivi ed azioni tra loro coerenti che contribuiscono al conseguimento dei macro obiettivi e obiettivi centrali del PNP.

TEMPI DI ATTUAZIONE (CRONOPROGRAMMA)

Primo semestre:



Progetti di Piano anno 2015 redatti ai sensi dell'articolo 1, commi 34 e 34 bis, della legge del 23 dicembre 1996, n. 662.

La costruzione del Piano, secondo le linee di programmazione definite con la DGR n. 2832 del 30.12.2014 di recepimento del PNP

Secondo semestre:

Articolazione di singole azioni derivanti da progetti settoriali in una logica di processi e programmi

Terzo Semestre:

Integrazione di obiettivi ed azioni tra loro coerenti che contribuiscono al conseguimento dei macro obiettivi e obiettivi centrali del PNP:

Quarto Semestre:

Analisi dei risultati

INDICATORI

- Presenza di documenti di rendicontazione delle attività previste nell'ambito dei Piani locali di Prevenzione 2016 di tutte le ASL.
- Attuazione degli obiettivi contenuti nel Piano regionale della Prevenzione.

Cfr. ALLEGATO N. 1

Formula	Fonte dei dati	Baseline	Anno di riferimento del baseline	Valore atteso al 31.12.2016	Valore atteso al 31.12.2017	Valore atteso al 31.12.2018	compilare solamente la riga corrispondente al tipo di dato		
							valore osservato al 31/12/2016 (se è un numero)	valore osservato al 31/12/2016 (se è una percentuale)	valore osservato al 31/12/2016 (se è un testo)
N° Istituti scolastici che aderiscono alla Progettazione regionale/ n° tot Istituti Scolastici della regione Puglia	Archivio GTI	37%		50%	58%	67,50%	64%		
N° Off. Prom. Salute istituiti/ N° tot ASL Puglia	Delibera Direttore	16,60 %		33,30%	66,60%	100%	33,33 %		
SI/NO	Istituzione gruppo di lavoro	NO		SI	SI	SI			SI
N° corsisti che hanno frequentato almeno 80% del corso teorico/Tot corsisti	Archivio Ordine dei Medici			90%	90%	100%	0%		
N° incontri con i Direttori delle scuole di specializzazione/ Tot scuole di specializzazione di interesse	Archivio PATP			35%	70%	100%	0%		



Progetti di Piano anno 2015 redatti ai sensi dell'articolo 1, commi 34 e 34 bis, della legge del 23 dicembre 1996, n. 662.

N° corsi organizzati per ASL/tot ASL	Archivio AGENAS	-	50%	66%	100%	50%	
N° operatori PASS/PDA formati/tot operatori PDA	Archivio OER	-	50%	70%	100%	100%	
SI /NO	Portale sanità	NO	SI	SI	SI		SI
N° CV che consegnano il materiale di promozione sull'allattamento /Tot CV	archivio	-	25%	35%	55%	30,38 %	
N° materiale informativo stampato/totale nuovi nati annui		-	30%	50%	80%	30%	
SI/NO	Registro aziendale	NO	Istituzione gruppo di lavoro	Sottoscrizioni convenzioni con Enti	Sottoscrizioni convenzioni con Enti		SI (Istituzione gruppo di lavoro)
SI/NO	Accreditamento ECM		SI	SI	SI		SI
N° Distretti in cui è attivo almeno un gruppo di NW/tot Distretti	Portale web dedicato	-	15%	20%	25%	20%	
N° Consulteri che sperimentano/tot Consulteri	Archivio DSS	-	10%	20%	25%	15%	
N° progetti attivati/totale progetti	Archivio Archivio PATP/CIP	-	2/7	5/7	6/7	2/7	
N° Comuni loggati al link "comune con pista ciclabile"/tot Comuni	Archivio portale Regione Puglia	-	20%	25%	35%	0%	
N° Dipartimenti Prevenzione /tot Dipartimenti	Delibera Direttore Generale ASL /Archivio PATP	16%	33%	66%	66%	33%	
SI/NO	Regione Puglia/PATP	0	SI	SI	SI		SI
SI/NO	Regione Puglia	0	SI	SI	SI		SI
Numero di aziende che hanno attuato almeno una azione di buone pratiche sulle abitudini alimentari/ Tot Aziende loggate	Archivio Spesal ASL	0	10%	20%	30%	30%	
Numero di aziende che hanno attuato almeno una azione di buone pratiche sull'utilizzo dei dispositivi di sicurezza per adulti/ Tot Aziende loggate	Archivio Spesal ASL	0	10%	20%	30%	30%	
Numero di aziende che hanno attuato almeno una azione di buone pratiche inerenti la lotta al	Archivio Spesal ASL	0	10%	20%	30%		



Progetti di Piano anno 2015 redatti ai sensi dell'articolo 1, commi 34 e 34 bis, della legge del 23 dicembre 1996, n. 662.

tabagismo/Tot Aziende loggate								
N° nosocomi che segnalano le Infezioni invasive da CPE (compreso lo zero reporting) /Tot Nosocomi	Archivio dell'Osservatorio Epidemiologico Regionale	25%	35%	40%	50%		70,83 %	
Numero di casi di morbillo e di rosolia con diagnosi di laboratorio effettuata presso il laboratorio di riferimento regionale/n umero di casi di morbillo e rosolia notificati	Archivio dell'Osservatorio Epidemiologico Regionale	72,70 %	80%	85%	90%		61,10 %	
Casi di malattia batterica invasiva per cui è stato inviato il campione biologico al laboratorio di riferimento regionale/ soggetti dimessi con diagnosi di meningite meningococcica (ICD9CM:036.0), meningite da Haemophilus influenzae (ICD9CM: 320.0), meningite pneumococcica (ICD9CM: 320.1), sepsi da meningococco ICD9CM: 036.2), sepsi da Haemophilus influenzae (ICD9CM: 038.41), sepsi da pneumococco (ICD9CM: 038.2), polmonite da Haemophilus influenzae (ICD9CM: 482.2) e polmonite pneumococcica (ICD9CM:481.x)	Archivio dell'Osservatorio Epidemiologico Regionale	3,30%	30%	50%	70%		56,67 %	
S/NO	Registro delle deliberazioni regionali	NO		Istituzione gruppo di lavoro	Documento approvato con DGR			SI (Istituzione gruppo di lavoro)



Progetti di Piano anno 2015 redatti ai sensi dell'articolo 1, commi 34 e 34 bis, della legge del 23 dicembre 1996, n. 662.

Casi di malattia infettiva sottoposti a sorveglianza speciale (DGR 565/2014) e previsti in classe II del D.M. 15.12.1990 inseriti nell'applicativo SISR/ Casi di malattia infettiva sottoposti a sorveglianza speciale e previsti in classe II del D.M. 15.12.1990 segnalati	Archivio dell'Osservatorio Epidemiologico Regionale	0	30%	50%	70%	94,23 %	
S/NO	Registro Deliberazioni Giunta Regionale	NO		Documento adottato con DGR			NO
S/NO	Registro Deliberazioni Giunta Regionale	NO		Istituzione gruppo di lavoro	Documento adottato con DGR		
S/NO	Adozione del protocollo da parte delle strutture sanitarie interessate	NO		Protocollo adottato dall'Azienda Ospedaliero Universitaria Ospedali Riuniti di Foggia d'intesa con l'Università degli Studi di Foggia	Protocollo adottato da almeno 5/10 aziende sedi di corsi di laurea delle Scuole di Medicina, d'intesa con le Università interessate	Protocollo adottato da tutte le aziende sedi di corsi di laurea delle Scuole di Medicina, d'intesa con le Università interessate	SI
S/NO	Servizio PATP	non rilevato					
N° riunioni eseguite		Non rilevato	1	1	1	0	
	Servizio PATP	Non rilevato	2	2	2	0	
	Servizio PATP	Non rilevato	2	2	2		
	Servizio PATP	Non rilevato	2	2	2	0	
	Atti Sezione PATP		Monitoraggio, Riesame e nuovaprogrammazione	Monitoraggio, Riesame e nuovaprogrammazione	Monitoraggio, Riesame e nuovaprogrammazione		SI (Monitoraggio, Riesame e nuovaprogrammazione)



Progetti di Piano anno 2015 redatti ai sensi dell'articolo 1, commi 34 e 34 bis, della legge del 23 dicembre 1996, n. 662.

neonati sottoposti a screening audiologico /tot n° bambini nati vivi	Regionale (presso l'U.O. Otorinolaringoiatri a Universitaria, A.O.U. Policlinico di Bari che riceve i dati)	50%		60%	70%	80%		80%	
N. inviti anno / Popolazione target anno	Gestionale screening	62%	2014	80%	100%	100%		70,50 %	
N. inviti anno / Popolazione target anno	Gestionale screening	31%	2014	80%	100%	100%		21,70 %	
N. inviti anno / Popolazione target anno	Gestionale screening	7%	2014	65%	100%	100%		0%	
N. screenate anno / N inviti anno	Gestionale screening	32% (anno 2014)		40%	50%	50%		27%	
N. screenate anno / N inviti anno	Gestionale screening	61%	2014	65%	65%	50%		54%	
N. screenate anno / N inviti anno	Gestionale screening	22%	2014	30%	45%	50%		0%	
N. donne screenate con HPV test / N. donne screenate	Rilevazione ad hoc	Non rilevato		15%	50%	100%		0%	
N. di donne screenate nell'ambito del percorso anno/Popolazione e target per l'inserimento		Non rilevato		15%	30%	50%		0%	
SI/NO	DGR	NO		Disponibilità di 1 Documento di indirizzo su competenze, responsabilità e ruoli di ASL, ARPA per almeno 1 tematica	Disponibilità di 1 Documento di indirizzo su competenze, responsabilità e ruoli di ASL, ARPA, per almeno 3 tematiche	Disponibilità di 1 Documento di indirizzo su competenze, responsabilità e ruoli di ASL, ARPA, per tutte le tematiche			SI
SI/NO	DGR	NO		Report annuale: esecuzione studi programmati 20%	Report annuale: esecuzione studi programmati 60%	Rapporto finale Ambiente e Salute			SI (Report annuale: esecuzione studi programmati 20%)



Progetti di Piano anno 2015 redatti ai sensi dell'articolo 1, commi 34 e 34 bis, della legge del 23 dicembre 1996, n. 662.

	Regione	0	1 documento	Evidenza di linee guida	Adozione linee guida			1 documento
Evidenza documentata del pacchetto didattico/formativo	Regione	0	Realizzazione del pacchetto didattico/formativo	Sperimentazione e del pacchetto didattico/formativo	Piena implementazione del pacchetto didattico/formativo			SI (Realizzazione del pacchetto didattico/formativo)
Evidenza documentata del pacchetto didattico/formativo	Regione	0	Sperimentazione e del pacchetto didattico/formativo	Sviluppo del pacchetto didattico/formativo	Sviluppo del pacchetto didattico/formativo			SI (Sperimentazione del pacchetto didattico/formativo)
Conteggio	Regione Puglia/PATP	valore 2015	350	350	350	606		
Conteggio	INAIL	valore 2015	+3%	+6%	+10%		+38%	
(Numero cantieri edili ispezionati)/(Numero dei cantieri edili notificati ex art. 99 D.Lgs. 81/08 nell'anno precedente)	Regione Puglia/PATP	11%	13%	14%	15%		16,20 %	
N. aziende LEA vigilate per rischio MSK	Regione Puglia/PATP (numeratore) INAIL (denominatore)	N.A.	150	200	300	157		
Conteggio	Regione Puglia/PATP	Valore 2015	+10%	+50%	+100%		+74%	
SI/NO	Circolare Ufficio Scolastico Regionale	SI	Circolare USR	Circolare USR	Circolare USR			Circolare USR
N° ambulatori vaccinali che usano la scheda integrata/Tot. ambulatori			10%	30%	50%		0%	
SI/NO	Archivio OER	100%	SI		SI			SI
SI/NO	Delibera PATP	NO	SI	SI	SI			SI



Progetti di Piano anno 2015 redatti ai sensi dell'articolo 1, commi 34 e 34 bis, della legge del 23 dicembre 1996, n. 662.

GENERALITÀ	
REGIONE	160 – REGIONE PUGLIA
LINEA PROGETTUALE 4	PIANO NAZIONALE PREVENZIONE E SUPPORTO AL PIANO NAZIONALE PREVENZIONE.
TITOLO	SUPPORTO AL PIANO NAZIONALE PREVENZIONE
DURATA	12 MESI
COSTO	€ 90.722,32 5 per mille
REFERENTE	DIPARTIMENTO PROMOZIONE DELLA SALUTE, DEL BENESSERE SOCIALE E DELLO SPORT PER TUTTI SEZIONE PROMOZIONE DELLA SALUTE E DEL BENESSERE

RAZIONALE

Negli ultimi anni le istituzioni nazionali ed internazionali hanno sostenuto la prevenzione basata sulla diagnosi precoce per i tumori della mammella, della cervice uterina e del colon retto attraverso l'attivazione di programmi di screening organizzati. La Regione Puglia ha l'obiettivo di utilizzare la banca dati AIRTUM al fine di perseguire le seguenti finalità:

- Interventi mirati di prevenzione primaria, in particolare l'attivazione di campagne specifiche di diagnosi precoce oncologica;
- Monitoraggio sull'efficacia dei programmi di screening oncologici tradizionali e/o sperimentali
- Supporto per gli studi epidemiologici finalizzati all'analisi dell'impatto sull'ambiente, sull'incidenza della patologia oncologica.

Inoltre, in coerenza con il Piano Nazionale della Prevenzione (Intesa Stato-Regioni n. 156/CSR del 13/11/2014, il PRP 2014/18 include una ristretta cerchia di interventi supportati da prove di efficacia o indicazioni di buone pratiche, che saranno monitorati nel tempo e valutati secondo quanto definito a livello nazionale. La Regione Puglia, con Atti Dirigenziali n. 88 del 180marzo 2015 e n. 139 del 22/04/2015, ha definito il modello di governance attraverso cui assicurare, in prima fase, la definizione e la condivisione del Piano Regionale della Prevenzione e, in fase successiva, il coordinamento degli interventi, l'attuazione e il monitoraggio del Piano. E' stata, pertanto, costituita una Cabina di Regia regionale con funzioni di coordinamento strategico delle attività e di interfaccia istituzionale con i Responsabili dei Programmi, con le Direzioni delle aziende Sanitarie e con gli stakeholders, nonché un Gruppo di Lavoro con funzioni di supporto tecnico alla struttura regionale nelle fasi di progettazione, attuazione, monitoraggio e valutazione del PRP. Con DGR n. 1209 del 27/05/2015 ha approvato il Piano Regionale della Prevenzione 2014/2018 da inviare al Ministero della Salute per avviare il percorso di interlocuzione con lo stesso Ministero finalizzato all'approvazione definitiva del Piano avvenuta poi con la DGR n. 302 *del 22/03/2016*.

OBIETTIVI

Rendere coerente il documento di pianificazione regionale rispetto alla programmazione nazionale, attraverso la definizione di azioni ed interventi più strutturati e la definizione di un maggior numero di indicatori cd. "sentinella", attraverso i quali valutare e monitorare lo stato di avanzamento, anno per anno, degli interventi previsti nel Piano.



Progetti di Piano anno 2015 redatti ai sensi dell'articolo 1, commi 34 e 34 bis, della legge del 23 dicembre 1996, n. 662.

TEMPI DI ATTUAZIONE (CRONOPROGRAMMA)

Primo Semestre:

Rilevazione e introduzione di un maggior numero di indicatori cd. "sentinella",

Secondo Semestre:

Analisi

INDICATORI

Presenza di documenti di rendicontazione delle attività previste nell'ambito dei Piani locali di Prevenzione 2015 di tutte le ASL.

Attuazione degli obiettivi contenuti nel Piano Regionale della Prevenzione.



Progetti di Piano anno 2015 redatti ai sensi dell'articolo 1, commi 34 e 34 bis, della legge del 23 dicembre 1996, n. 662.

GENERALITÀ	
REGIONE	160 – REGIONE PUGLIA
LINEA PROGETTUALE 5	GESTIONE DELLA CRONICITÀ
TITOLO	CHRONIC CARE MODEL PUGLIA
DURATA	24 MESI
COSTO	€ 9.540.000,00
REFERENTE	A.Re.S.S. Puglia

RAZIONALE

Le patologie croniche sono in progressiva crescita e, richiedendo continuità di assistenza per periodi di lunga durata oltre ad una forte integrazione con i servizi sociali, impegnano gran parte delle risorse del SSR. Si stima, infatti, che circa il 70-80% delle risorse sanitarie a livello mondiale sia oggi speso per la gestione delle malattie croniche.

La cura per questi pazienti, non potendo prevedere la guarigione, è finalizzata al miglioramento della qualità di vita attraverso una stabilizzazione del quadro clinico e alla prevenzione delle complicanze e della disabilità.

I modelli organizzativi di assistenza ai pazienti cronici adottati a livello internazionale sono mirati a ridurre la frammentazione dell'erogazione dell'assistenza attraverso il coordinamento e la continuità dell'assistenza all'interno e tra le diverse istituzioni variamente coinvolte. Tra i principali modelli si cita:

- il *Chronic Care Model* (e le sue evoluzioni) che individua in modo puntuale le variabili fondamentali che rendono possibile un approccio sistemico alle malattie croniche creando una cultura, un'organizzazione e dei meccanismi che promuovano un'assistenza sicura e di alta qualità. Il modello prevede una puntuale definizione delle prestazioni, attività e servizi resi lungo definiti percorsi assistenziali (PDTA), condivisi da tutte le figure professionali coinvolte.

La Regione Puglia sin dall'inizio del 2012, contestualmente al processo di riconversione di numerosi presidi ospedalieri in strutture territoriali (implementato nell'ambito degli adempimenti previsti dal Piano di Rientro 2010-2012 sottoscritto dalla Regione con il Ministero delle Finanze e con quello della Salute), ha avviato un percorso di sperimentazione di modelli assistenziali di medicina d'iniziativa secondo i principi del Chronic Care Model.

Il Progetto Nardino, partito nel 2011, è stata la prima iniziativa sistemica di medicina d'iniziativa su scala regionale, ma prendeva le mosse da una precedente esperienza locale, in ASL Lecce, che aveva nome di Progetto Leonardo.

Il Progetto, destinato a pazienti con diabete, BPCO, scompenso cardiaco e ipertensione, in sintesi estrema, si poggiava su:

- presa in carico precoce del paziente cronico e dei suoi problemi di salute secondo i principi del Chronic Care Model sviluppatosi negli USA in Kaiser Permanente;
- introduzione nel processo di presa in carico della figura del Care Manager con funzione "pivotale" rispetto ai percorsi organizzativi del caso clinico;
- informatizzazione e condivisione informativa dell'intero percorso diagnostico-terapeutico.

L'elemento più innovativo del modello era rappresentato dalla figura del Care Manager: infermieri opportunamente formati che fornivano al paziente strumenti utili per l'autogestione della malattia e per l'aderenza al percorso clinico-assistenziale. Operavano in stretto contatto con il paziente e con il team di operatori sanitari territoriali (Medico di Medicina Generale, Specialista e Infermieri Professionali) per mettere a punto un piano di assistenza individuale e far fronte ai problemi identificati. L'esperienza, sviluppatasi con alterne fortune sul territorio regionale in funzione dell'aderenza stessa da parte del sistema delle cure primarie (MMG, PLS, Continuità assistenziale, ecc.), ha consentito di avviare nei casi di più completo sviluppo la riconversione "indolore" del preesistente presidio ospedaliero in una buona



Progetti di Piano anno 2015 redatti ai sensi dell'articolo 1, commi 34 e 34 bis, della legge del 23 dicembre 1996, n. 662.

soddisfazione dei pazienti reclutati nel programma, una costanza di performance status e, risultato inatteso, l'azzeramento delle liste di attesa per i pazienti reclutati. Nel corso del 2013 e del 2014 è stato

condotto uno studio retrospettivo sui pazienti coinvolti (gruppo di intervento) che ha dimostrato, rispetto a un gruppo di controllo, una riduzione del 20% circa tra ospedalizzazione non pianificata (numero e giornate di degenza) e costi economici della stessa. Media numero di eventi per 100 persone/anno e Incidence Rate Ratio (limiti di confidenza). Da un ulteriore approfondimento effettuato con i dati della Banca Dati Assistiti regionale è emerso chiaramente che le modalità (e i costi) assistenziali di presa in carico del paziente cronico dipendono strettamente dalla rete di offerta preesistente. La distribuzione della prevalenza delle cronicità in Puglia (tasso std per età e sesso 41.379 pz x 100.000 abitanti) ha dato la possibilità di rappresentare una georeferenziazione del fenomeno epidemiologico. Tuttavia, raffrontando il cartogramma con quelli relativi all'ospedalizzazione e alla disponibilità di posti letto in ciascun territorio si è potuto notare come non ci sia corrispondenza diretta tra cronicità e ospedalizzazione e come quest'ultima sia tanto più alta quanto più posti letto sono disponibili, confermando un comune assioma dell'assistenza sanitaria secondo cui l'offerta spesso condiziona la domanda.

OBIETTIVI

Sulla scorta della prevalenza di malattie croniche registrata dalla Banca Dati Assistiti regionale del 2014, delle evidenze economiche, dei risultati accennati ma soprattutto della generalizzata approvazione del modello in quei contesti dove l'esperienza è stata portata a fondo (MMG, medici specialisti, care manager, distretti socio-sanitari) la Regione Puglia intende aprire la terza e non più sperimentale fase del modello assistenziale, attraverso un percorso che:

- parta dalla definizione condivisa (distretti, MMG e specialisti) di un modello generalizzato e ufficiale di presa in carico delle cronicità maggiori,
- passi per la realizzazione di un patto di cura tra SSR e MMG che preveda premialità e ripotenziamento ciclico del sistema a fronte del rispetto di condivisi obiettivi economici e di cura,
- alimenti un efficace sostegno all'autogestione della patologia cronica da parte del malato,
- utilizzi il PDTA come strumento di progettazione, organizzazione, monitoraggio e miglioramento continuo dei processi di clinico-assistenziali della cronicità,
- completi solidamente la trasformazione dell'assistenza sanitaria regionale in assistenza prevalentemente territoriale e di prossimità.

TEMPI DI ATTUAZIONE (CRONOPROGRAMMA)

Primo Semestre

- Definizione condivisa (distretti, MMG e specialisti) di un modello generalizzato e ufficiale di presa in carico delle cronicità maggiori

Secondo Semestre

- Realizzazione di un patto di cura tra SSR e MMG che preveda premialità e ripotenziamento ciclico del sistema a fronte del rispetto di condivisi obiettivi economici e di cura

Terzo Semestre

- Progetto per il sostegno all'autogestione della patologia cronica da parte del malato

Quarto semestre

- Creazione del PDTA come strumento di progettazione, organizzazione, monitoraggio e miglioramento continuo dei processi di clinico-assistenziali della cronicità,
- Delibera di giunta per la trasformazione dell'assistenza sanitaria regionale in assistenza prevalentemente territoriale e di prossimità.



Progetti di Piano anno 2015 redatti ai sensi dell'articolo 1, commi 34 e 34 bis, della legge del 23 dicembre 1996, n. 662.

INDICATORI

Progettazione del modello organizzativo e funzionale	DGR di adozione di modello evolutivo e di sistema delle preesistenti esperienze di Chronic Care Model in accordo con gli studi e le esperienze maturate di concerto con A.Re.S.S.
Predisposizione della cassetta degli attrezzi	DD di adozione manuale per redazione e manutenzione documentazione PDTA in accordo con gli studi e le esperienze maturate di concerto con A.Re.S.S.
Progettazione dei PDTA delle cronicità maggiori	DGR di adozione PDTA cronicità (diabete, scompenso, BPCO, ipertensione) in accordo con gli studi e le esperienze maturate di concerto con A.Re.S.S.
Ridefinizione della rete dei servizi di specialistica ambulatoriale di supporto, anche con riferimento all'offerta assistenziale garantita dai Presidi Territoriali di Assistenza	DGR di revisione dell'offerta di specialistica ambulatoriale (su PDTA, su Liste di Attesa e su Domanda Appropriata) in accordo con gli studi e le esperienze maturate di concerto con A.Re.S.S.
Negoziazione degli accordi integrativi con la medicina convenzionata	DGR di adozione accordo integrativo con MMG e Specialisti in accordo con gli studi e le esperienze maturate di concerto con A.Re.S.S.
Campagna di comunicazione e promozione del sistema	Numero Inviti / Popolazione Target
Reclutamento pazienti	Numero Reclutati / Numero Inviti
Analisi dei risultati/esiti	DGR annuali di ricognizione dei risultati e delle premialità in accordo con gli studi e le esperienze maturate di concerto con A.Re.S.S.



Progetti di Piano anno 2015 redatti ai sensi dell'articolo 1, commi 34 e 34 bis, della legge del 23 dicembre 1996, n. 662.

GENERALITÀ	
REGIONE PROPONENTE	160 – REGIONE PUGLIA
LINEA PROGETTUALE 6	RETI ONCOLOGICHE
TITOLO	RETE ONCOLOGICA PUGLIESE
DURATA	24 MESI
COSTO	€ 3.000.000,00
REFERENTE	A.Re.S.S. Puglia

RAZIONALE

Le modalità di gestione del paziente neoplastico, la necessità di garantire al cittadino una qualità di prestazioni ottimale ed omogenea sul territorio regionale e esperienze in tal senso maturate in altre Regioni, richiedono la costituzione di una Rete Regionale, che integri risorse e modalità assistenziali tipiche dell'ospedale con quelle del territorio.

Il Piano Regionale di Salute 2006-2008, allegato alla L.R. 23/2008, proponeva la istituzione di una RETE ONCOLOGICA PUGLIESE (ROP) destinata a configurarsi come un sistema di gestione globale di servizi/prestazioni in ambito oncologico. Il progetto organizzativo della Rete Oncologica prevedeva la massima razionalizzazione dei percorsi, ispirata al principio della presa in carico globale e continua del paziente, assegnando i seguenti obiettivi:

- Ottimizzare il percorso diagnostico, terapeutico ed assistenziale del paziente
- Razionalizzare l'impiego di risorse umane e materiali in ambito sanitario
- Superare la frammentarietà e la disomogeneità delle prestazioni sanitarie in ambito oncologico tramite la condivisione di protocolli all'interno della Rete e l'affidamento del paziente al nucleo operativo più appropriato in funzione della fase della malattia.

Il 30 ottobre 2014 è stata sancita l'Intesa, ai sensi dell'articolo 8 comma 6 della legge 5 giugno 2003 n. 131, tra il Governo e le Province Autonome di Trento e Bolzano, concernente il "Documento Tecnico di indirizzo per ridurre il burden del cancro – Anni 2014-2016, che recepisce il documento "Guida per la costituzione di reti oncologiche regionali", come strumento di riferimento nella programmazione ed attuazione delle reti oncologiche.

In particolare, vengono identificate due componenti principali quali presupposti gestionali nella costituzione della Rete Oncologica:

- l'approccio multidisciplinare con integrazione delle differenti modalità (chirurgia, oncologia medica, radioterapia, cure palliative, scienze infermieristiche, psico-oncologia, ecc.) in un disease management team formalmente costituito. Tali team dovrebbero essere tumore-specifici, come avviene in maniera strutturata nelle Breast Units.
- l'accessibilità a cure di qualità per tutti i pazienti residenti in una certa area geografica (corrispondente alla regione amministrativa o a una sua parte) che comporta la necessità di una adeguata integrazione funzionale.

Vengono quindi proposti alcuni modelli organizzativi, identificando nel Comprehensive Cancer Care Network (CCCN) il modello da privilegiare in quanto potenzialmente in grado di rendere il sistema capace di una più razionale pianificazione sia di breve che di medio-lungo periodo. Tale modello è considerato inoltre capace di aumentare l'efficacia e l'efficienza in quanto tende ad evitare le duplicazioni e permette reingegnerizzazioni secondo modelli più cost-effective.

Quest'ultimo tipo di struttura oncologica si configura come un network gestito da un'autorità centrale che tende ad includere tutte le strutture già presenti sul territorio e a coordinare in modo efficiente il loro ambito di competenza: dalla prevenzione, alla cura alla riabilitazione del paziente oncologico. Valore aggiunto è la possibilità di garantire al malato un'assistenza eccellente e di prossimità, poiché si andrebbero ad utilizzare le strutture già presenti sul territorio che verrebbero valorizzate, migliorate e rese ancor più specializzate.

Alla luce di queste indicazioni, la Regione Puglia intende adottare il progetto sperimentale di Rete Oncologica Pugliese, la cui articolazione viene di seguito descritta.



Progetti di Piano anno 2015 redatti ai sensi dell'articolo 1, commi 34 e 34 bis, della legge del 23 dicembre 1996, n. 662.

- **CONSULTA ONCOLOGICA REGIONALE** con compiti di indirizzo strategico e di verifica, costituita da: Presidente della Giunta Regionale che la presiede; un rappresentante designato dalla Conferenza per la programmazione socio-sanitaria; un rappresentante designato dal Consiglio Sanitario Regionale della Puglia; il Direttore del Dipartimento Promozione della Salute; il Direttore Generale dell'AReSS Puglia; un rappresentante designato da ciascuna delle Società Scientifiche operanti in Puglia impegnate in oncologia (oncologi medici, chirurghi oncologici, radioterapisti, anatomo-patologi, radiologi, infermieri, psico-oncologi, cure palliative); un rappresentante dei MMG e un rappresentante dei PLS; un referente per i distretti socio-sanitari; rappresentanti delle Associazione dei pazienti. La Consulta si riunisce presso l'IRCCS Oncologico di Bari, che garantisce le funzioni di segreteria. Elabora annualmente gli obiettivi strategici della rete e valuta la corretta esecuzione dei piani e programmi affidati all'Unità di coordinamento Rete.
- **L'UNITA' DI COORDINAMENTO DELLA RETE** che ha sede ha sede presso l'IRCCS Oncologico di Bari Giovanni Paolo II, già individuato dalla Regione come "Centro di Riferimento Oncologico Regionale", al quale compete la gestione delle risorse finanziarie specificamente attribuite per lo svolgimento degli obiettivi strategici impartiti dalla Consulta Oncologica Regionale. L'Unità di coordinamento Rete si avvale di un Coordinatore Operativo, nominato dal Presidente dell'Unità di coordinamento Rete, su designazione dei componenti dell'Unità di coordinamento Rete, con maggioranza qualificata, e dura in carica tre anni, rinnovabili.

L'Unità di coordinamento Rete elabora, sulla base degli indirizzi impartiti dalla Consulta Oncologica Regionale:

- Le attività di rete: definizione di linee guida, PDTA, sistema di monitoraggio e verifica, definizione dei requisiti organizzativi, strutturali e tecnologici delle articolazione della rete, controlli di qualità; coordinamento delle attività dei dipartimenti integrati di oncologia, attraverso la verifica delle attività realizzate e l'approvazione dei piani e programmi annuali.
- I programmi trasversali di Rete: si tratta delle attività di rete che garantiscono l'infrastrutturazione e il funzionamento della Rete, in maniera omogenea e standardizzata a livello regionale (approvazione programmi di investimento strutturale, infrastrutturale e tecnologico, formazione, definizione del sistema informativo di Rete, informazione e comunicazione, ecc.).
- I progetti sperimentali: si tratta di iniziative a carattere innovativo e di ricerca che risultano di interesse prioritario regionale (che possono riguardare tecnologie, farmaci, dispositivi, modalità organizzativo-gestionali ecc.) e che possono essere attivati in via sperimentale anche da uno o più dipartimenti integrati. L'Unità di coordinamento di Rete promuove e coordina iniziative di ricerca all'interno della Rete, propone e/o valuta iniziative finalizzate al finanziamento della ricerca, orientandone l'utilizzo dei fondi e assicurando il trasferimento operativo dei risultati quando appropriato; coordina la partecipazione a bandi di finanziamento per ricerche in campo oncologico.

L'Unità di coordinamento di Rete promuove la conoscenza scientifica attraverso la predisposizione di appositi strumenti per l'accesso alle risorse bibliografiche e alle banche dati biomediche e la diffusione delle buone prassi e delle linee guida istituendo un sito web dedicato agli operatori della Rete e ai cittadini.

OBIETTIVI

Gli obiettivi assegnati sono i seguenti:

- Adottare in modo condiviso linee guida (o percorsi diagnostico-terapeutici) tecnico-professionali che siano mandatorie per i professionisti delle diverse strutture;
- Promuovere l'introduzione e l'uso ottimale di tecnologie avanzate, spesso anche costose;
- Identificare all'interno del network le strutture più adatte per quei tumori per i quali sia comprovata l'efficacia della numerosità dei casi trattati, così come per le patologie rare o situazioni di particolare complessità;



Progetti di Piano anno 2015 redatti ai sensi dell'articolo 1, commi 34 e 34 bis, della legge del 23 dicembre 1996, n. 662.

- Uniformare l'equità di accesso;
- Facilitare l'attuazione di una logistica comune con economie di scala;
- Facilitare la ricerca;

- Selezionare strutture di eccellenza a cui delegare la gestione dei farmaci e/o procedure ad alto costo.

Alla luce di tali indicazioni, il processo di riorganizzazione si deve confrontare con le seguenti esigenze ineludibili, analiticamente individuate:

- Gli obiettivi di qualità sono realistici solo se il network è in grado di gestire una massa critica di pazienti: occorre pertanto orientare e indirizzare i pazienti verso percorsi di cura affidabili e sicuri
- Allocare risorse in modo selettivo con decisioni condivise nel sistema: i professionisti devono essere coinvolti nel processo decisionale e assumere la responsabilità di scelte fondate esclusivamente sul miglioramento della qualità delle cure e sulla sostenibilità dei provvedimenti assunti
- Rendere operativa l'integrazione non solo tra strutture ospedaliere ma anche del cosiddetto territorio, attraverso l'identificazione di percorsi trasversali e il coinvolgimento di tutti gli attori del sistema (cure primarie, prevenzione primaria e secondaria, assistenza domiciliare, ecc.)
- Attivare valutazioni di outcome sull'intera popolazione regionale, dell'operato dell'intero network e non più solo valutazioni di performance di singole strutture, adottando un sistema di monitoraggio fondato su opportuni indicatori di esito e di processo
- Essere in grado di garantire nella pratica l'equità di accesso
- Sviluppare strategie di alleanza e di empowerment, attraverso il coinvolgimento attivo delle associazioni dei pazienti e del volontariato.

TEMPI DI ATTUAZIONE (CRONOPROGRAMMA)

Primo semestre:

1. Delibera di adozione del modello organizzativo

Secondo semestre:

2. Definizione dei percorsi per le principali patologie oncologiche

Terzo semestre:

3. Definizione dell'articolazione della rete e insediamento delle funzioni di governance

Quarto semestre:

4. Definizione del sistema di monitoraggio
5. Monitoraggio semestrale del funzionamento

INDICATORI

- Delibera di adozione del modello organizzativo
- Definizione dei percorsi per le principali patologie oncologiche
- Definizione dell'articolazione della rete e insediamento delle funzioni di governance
- Definizione del sistema di monitoraggio
- Monitoraggio semestrale del funzionamento





**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO PER LA PROMOZIONE DELLA SALUTE, DEL BENESSERE
SOCIALE E DELLO SPORT PER TUTTI**

SEZIONE AMMINISTRAZIONE FINANZA E CONTROLLO

ALLEGATO 1

Il presente allegato è composto
di n. 27 pagine inclusa la presente



**IL DIRIGENTE DELLA SEZIONE
(Benedetto G. PACIFICO)**

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 20 febbraio 2018, n. 189

DGR n. 388/2016 e n. 2083/2016, POR PUGLIA 2014 - 2020 e PATTO PER LA PUGLIA - FSC 2014/2020: Ammissione a finanziamento dei progetti di "Ripristino funzionale degli impianti di affinamento di Ruvo-Terlizzi e Molfetta"

Beneficiari: Consorzio di Bonifica Terre d'Apulia ed AQP SPA.

Il Presidente della Giunta Regionale, con delega alle Risorse Idriche, Dott. Michele Emiliano, sulla base dell'istruttoria espletata dal Responsabile Sub-Azioni 6.3.a, 6.4.c del POR PUGLIA 0214/2020 della Sezione Risorse Idriche, confermata dal Dirigente della Sezione Risorse Idriche, nonché, dal Direttore del Dipartimento Agricoltura, Sviluppo Rurale ed Ambientale, riferisce quanto segue:

La Regione Puglia è da tempo impegnata, tra l'altro, nell'attivazione di tutte le iniziative, sia regolamentari che infrastrutturali, finalizzate al perseguimento delle pratiche irrigue per il riuso in agricoltura delle acque reflue provenienti dai depuratori civili e gestiti dal Soggetto Gestore del Servizio Idrico Integrato — Acquedotto Pugliese spa, attraverso l'attuazione delle misure del Piano di Tutela delle Acque (PTA), finalizzate a garantire il raggiungimento o mantenimento degli obiettivi di qualità per i corpi idrici e per la tutela qualitativa e quantitativa degli stessi, nonché attraverso le azioni già intraprese con la scorsa programmazione comunitaria 2007/2013 di cui alla DGR n. 1774/2011 nell'ambito del PO FESR 2007/2013 - Azione 2.1.2 in attuazione dell'intervenuto Regolamento Regionale n. 8 del 18.4.2012 recante "*Norme e misure per il riutilizzo delle acque reflue depurate*";

Con la Legge regionale n. 27 del 21 ottobre 2008, concernente modifiche ed integrazioni alla L.R. 6 settembre 1999 n. 28, all'art. 1, è stato annoverato nella gestione del Servizio Idrico Integrato - costituito dall'insieme dei servizi pubblici di captazione, adduzione e distribuzione di acque ad usi civili, di fognatura e di depurazione delle acque usate, l'affinamento delle acque reflue, laddove necessario a perseguire gli obiettivi di qualità stabiliti dal Piano di Tutela delle Acque.

Con Deliberazione n. 1735 del 06/10/2015, la Giunta Regionale nel prendere atto della decisione di esecuzione della Commissione Europea C(2015) 5854 del 13/08/2015, ha approvato il programma operativo nella versione definitiva POR Puglia FESR FSE 20142020 in conformità all'articolo 96, paragrafo 10, del regolamento (UE) n. 1303/2013, nonché, ha istituito i capitoli di spesa individuati con DGR n. 735/2015.

In particolare, l'Azione 6.4.3 "*Infrastrutture per il pretrattamento, stoccaggio e riutilizzo delle acque reflue depurate*" del suddetto programma, prevede risorse finanziarie specificatamente rivolte all'attuazione delle misure infrastrutturali, in conformità al Piano di Tutela delle Acque della Regione Puglia, finalizzate sia al raggiungimento degli obiettivi di qualità dei corpi idrici che al mantenimento delle condizioni di biodiversità degli habitat dei siti Natura 2000, attraverso l'avvio all'esercizio dei sistemi di recupero e riutilizzo delle acque reflue urbane depurate, attraverso:

1. Adeguamento degli impianti di depurazione/affinamento ad un livello di trattamento finalizzato al riutilizzo ai sensi del D.M. n. 185/03, ovvero, del Regolamento regionale n. 8/2012;
2. Interventi di collettamento delle acque reflue trattate alle reti di distribuzione e/o aree di recupero ambientale;
3. Interventi di accumulo artificiale o naturale finalizzati al recupero irriguo e/o ambientale;
4. Interventi di rifunionalizzazione di reti irrigue esistenti ai sensi del Regolamento regionale n. 8/2012;

Ciò premesso, con nota circolare prot. n. 2225 del 18/04/2016, in attuazione alla Delibera della Giunta Regionale Pugliese n. 388 del 06/04/2016, la Sezione Regionale scrivente ha invitato i Comuni, Provincie, Città Metropolitana, Consorzi di bonifica, ARIF e Enti Parco e soggetti gestori di aree naturali protette della Regione Puglia a voler presentare manifestazione di interesse preliminare per il finanziamento di interventi

rivolti all'attivazione e all'esercizio dei sistemi di recupero e riutilizzo in agricoltura delle acque reflue urbane depurate, ai sensi del D.M. n. 185/03, nell'ambito dell'Azione 6.4.3 del POR PUGLIA 2014 - 2020, secondo i criteri di selezione indicati nella informativa in parola.

La procedura di selezione suddetta stabilisce che a seguito dell'acquisizione delle manifestazioni di interesse da parte dei soggetti Interessati, la Sezione scrivente procederà all'istruttoria delle stesse per la definizione di un ordine di priorità degli interventi nel rispetto dei criteri indicati nella nota circolare, nonché, attiverà le successive procedure negoziali nel tavolo tecnico istituzionale tra Regione Puglia - Sezione Risorse Idriche e Sezione Foreste, AIP, Soggetto Gestore del SII (AQP SPA) e soggetti interessati, finalizzate alla individuazione dei progetti in grado di perseguire una maggiore efficacia ambientale ed economica e pertanto meritevoli di finanziamento nei limiti delle dotazioni finanziarie che saranno rese disponibili per la sottoazione 6.4.3 del P.O. FESR 2014-2020 ovvero delle eventuali ulteriori risorse finanziarie nazionali che dovessero rendersi disponibili allo scopo.

Alla suddetta procedura sono pervenute n. 72 manifestazioni di interesse le quale sono state istruite e discusse nei rispettivi tavoli tecnici istituzionali e convocati all'uopo e per i quali la Sezione Risorse Idriche ha trasmesso apposito verbale tecnico, richiedendo, a seconda dei casi, la trasmissione di documentazione integrativa così come risulta agli atti e rappresentato sinteticamente nell'allegato 1 al verbale prot. 7042 del 7/12/16.

Per ogni singolo agglomerato interessato dalle manifestazioni di interesse, la Sezione Risorse Idriche ha richiesto al Soggetto Gestore del SII - AQP SPA l'analisi costi/benefici, nonché, la stima economica necessaria all'adeguamento del presidio depurativo interessato al D.M. 185/03 al fine di garantire un refluio idoneo agli utilizzi di riuso previsti dal R.R. n. 8/2012.

La selezione degli interventi da ammettere a finanziamento è stata operata nel rispetto dei principi stabiliti dall'art. 110 del regolamento (UE) n. 1303/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 17/12/2016, sulla base dei criteri approvati dal Comitato di Sorveglianza, attraverso le successive procedure negoziali che si sono svolte tra Regione Puglia, AIP, Soggetto Gestore del SII (AQP SPA), Province, Comuni interessati e/o soggetto gestore delle reti di riuso e delle aree di recupero ambientale, necessarie ad individuare gli interventi in grado di perseguire una maggiore efficacia ambientale ed economica, oltre che attraverso i criteri tecnici stabiliti con nota circolare prot. n. 2225 del 18/04/2016, in attuazione alla Delibera della Giunta Regionale Pugliese n. 388 del 06/04/2016.

Ciò premesso, con Deliberazione n. 2083 del 21/12/2016, la Giunta Regionale nell'approvare l'elenco degli interventi esclusi (n.8), ammessi con riserva (n. 54), ammessi a finanziamento (n. 10), nonché, l'elenco degli interventi di adeguamento dei presidi depurativi al D.M. n. 185/2003 ammessi a finanziamento, ha stabilito, tra l'altro, che gli interventi ammessi con riserva, potranno essere finanziati, a seguito della trasmissione della documentazione e delle prescrizioni richieste in sede di tavolo tecnico (Allegato 1 verbale prot. n. 7042 del 07/12/2016), nonché, della relativa progettazione definitiva, in ordine di arrivo cronologico, fino ad esaurimento della dotazione finanziaria di cui all'Azione 6.4.3. del POR PUGLIA 2014-2020 o delle altre risorse pubbliche che potrebbero rendersi disponibili nel corso del periodo di programmazione, fermo restando le valutazioni tecniche ed economiche delle proposte progettuali da parte della Sezione Risorse Idriche della Regione Puglia;

Con DGR n. 2083 del 21/12/2016 è stato approvato il primo elenco degli interventi (n. 10) ammessi a finanziamento (Allegato 2 alla suddetta DGR), per l'importo complessivo di € 20.591.557,44 a valere sulle risorse di cui all'Azione 6.4 del POR PUGLIA 2014 - 2020.

Con Deliberazione n. 49 del 31/01/2017 la Giunta Regionale ha ammesso a finanziamento l'intervento di *"Utilizzo dei reflui depurati per le operazioni di antincendio boschivo e riuso ambientale - I stralcio - Santa*

Cesarea Terme (LE)”, per l’importo complessivo di € 1.560.015,60 in favore del Parco Naturale Regionale “Costa Otranto-Santa Maria di Leuca e Bosco di Tricase” a valere sulle risorse di cui all’Azione 6.4 del POR PUGLIA 2014- 2020;

Con Deliberazione n. 144 del 07/02/2017 la Giunta Regionale ha ammesso a finanziamento l’intervento di *“Riutilizzo ai fini irrigui delle acque reflue affinate e licenziate dal depuratore a servizio dell’abitato di Trani (BT)”* per l’importo complessivo di € 6.910.000,00 in favore del Comune di Trani a valere sulle risorse di cui all’Azione 6.4 del POR PUGLIA 2014-2020;

Con DGR n. 884 del 07/06/2017, la Giunta Regionale Pugliese nell’approvare lo schema di Disciplinare regolante i rapporti tra la Regione Puglia e i Soggetti beneficiari dei contributi finanziari a valere sul P.O.R. Puglia 2014-2020 - Asse VI - Azione 6.4, ha altresì, disposto la variazione in termini di competenza e cassa al bilancio di previsione bilancio 2017 e pluriennale 2017-2019, garantendo la copertura finanziaria per l’importo complessivo corrispondente ad € 29.061.173,04 a valere sull’Azione 6.4 del POR Puglia 2014-2020 rispetto all’intera dotazione prevista di € 30.000.000,00 per l’attuazione dei seguenti n. 12 interventi:

n.	Soggetto Proponente/Beneficiario	Comune di Intervento	PROV.	Titolo Intervento	Comprensorio Irriguo Interessato	IMPORTO AMMESSO A FINANZIAMENTO
1	Consorzio di Gestione Torre Guaceto (Carovigno)	Carovigno	BR	Utilizzo di reflui affinati provenienti dal depuratore consortile di carovigno nel comparto agricolo della riserva naturale dello stato di Torre Guaceto	ARIF e Riuso Ambientale	6.500.000,00
2	Consorzio Speciale Per la Bonifica di Arneo	San Pancrazio Salentino	BR	Riuso dei reflui trattati effluenti dall’impianto di depurazione di San Pancrazio Salentino	Consorzio Bonifica Arneo	2.500.000,00
3	Comune di Acquaviva delle Fonti	Acquaviva	BA	Riutilizzo ai fini irrigui delle acque reflue affinate licenziate dal depuratore a servizio dell’abitato — Ampliamento della Rete	Cooperativa La Molignana	2.000.000,00
4	Comune di Cassano delle Murge	Cassano delle Murge	BA	Riuso irriguo dei reflui trattati effluenti dall’impianto di depurazione di Cassano delle Murge	Comprensorio comunale e Consorzio Terre d’Apulia	1.939.127,44
5	Comune di Fasano	Fasano	BR	PROGETTO DI ADEGUAMENTO IMPIANTO DI RIUSO DI FASANO- REALIZZAZIONE CENTRO DIGESTIONE E LABORATORIO PER CONTROLLO E MONITORAGGIO	Comprensorio comunale	392.030,00
6	Comune di Sammichele di Bari	Sammichele di Bari	BA	Studio di fattibilità per il riutilizzo delle acque reflue civili dell’impianto depurativo dell’abitato di Sammichele di Bari	Terre d’Apulia, ARIF e comprensorio Comunale	1.350.000,00
7	Comune di Gioia del Colle	Gioia del Colle	BA	Riutilizzo delle acque reflue civili dell’impianti di depurazione dell’abitato di Gioia del Colle (BA)- 1° Stralcio	Comunale e Cooperativa La Molignana	3.640.000,00
8	CBTA	Barletta	BAT	Ripristino funzionale impianto di affinamento	Consorzio Terre d’Apulia e ARIF	150.000,00
9	Comune di Castellaneta	Castellaneta	TA	Rifunzionalizzazione delle infrastrutture per il pretrattamento, stoccaggio e riutilizzo delle acque depurate nel Comune di Castellaneta.	Comprensorio Comunale	1.900.000,00
10	Comune di Catellana Grotte	Castellana Grotte	BA	Rifunzionalizzazione delle infrastrutture per il pretrattamento, stoccaggio e riutilizzo delle acque reflue depurate nel Comune di Castellana Grotte (BA).	Comprensorio Comunale	220.000,00

11	Parco Naturale Regionale "Costa Otranto-Santa Maria di Leuca e Bosco di Tricase"	Santa Cesarea Terme, Tricase, Castro, Castrignano del Capo	LE	Utilizzo dei reflui depurati per le operazioni di antincendio boschivo e riuso ambientale - I stralcio - Santa Cesarea Terme (LE)	Riuso Ambientale - prevenzione incendio boschivo	1.560.015,60
12	Comune di Trani	TRANI	BAT	Riutilizzo ai fini irrigui delle acque reflue affinate licenziate dal depuratore a servizio dell'abitato	Comune	6.910.000,00
TOTALI						29.061.173,04

Con DGR n. 545 del 11/04/2017, la Giunta Regionale Pugliese nel prendere atto del Patto per lo Sviluppo della Puglia sottoscritto il 10 settembre 2016 tra il Presidente del Consiglio dei Ministri e il Presidente della Regione Puglia ha delegato al Dirigente della Sezione Risorse Idriche della Regione Puglia l'attuazione dell'Azione "Servizio Idrico Integrato" autorizzandolo ad operare sul capitolo di spesa n. 909002 per la dotazione finanziaria complessiva pari ad € 165.300.000,00 a valere sul Fondo di Sviluppo e Coesione (FSC) 2014-2020 di cui alla Delibera CIPE n. 25/2016.

Con Deliberazione n. 145 del 07/02/2017 la Giunta Regionale ha ammesso a finanziamento l'intervento di "Riutilizzo ai fini irrigui delle acque reflue affinate e licenziate dal depuratore a servizio dell'abitato di Bisceglie (BT)" per l'importo complessivo di € 5.250.000,00 in favore del Soggetto Beneficiario Comune di Bisceglie, a valere sulle risorse di cui al Fondo di Sviluppo e Coesione 2014 — 2020 (Patto per la Puglia FSC 2014-2020. Servizio Idrico Integrato), Delibera CIPE n. 25/2016.

Con la stessa delibera la Giunta Regionale ha, altresì, ammesso a finanziamento l'intervento di "Adeguamento al D.M. n. 185/2003 de! Depuratore di Bisceglie (BT)" per l'intero importo preliminare di € 2.507.476,40, in favore del Soggetto Gestore del SII - AQP SPA, di cui € 1.880.607,30 (75%) quale quota pubblica a valere sulle risorse di cui al POR PUGLIA 2014 - 2020 - Misura 6.3.1 ed € 626.869,10 (25%) a valere sulle risorse derivanti dai proventi tariffari del SII, in applicazione al co. 3, lett. a, dell'art. 61 del Reg. UE n. 1303/2013 "Operazioni che generano entrate nette dopo il loro completamento";

Con Deliberazione n. 1125 del 11/07/2017 la Giunta Regionale ha ammesso a finanziamento n. 7 interventi di "Riutilizzo ai fini irrigui delle acque reflue affinate ai sensi del D.M. n. 185/03" per l'importo complessivo di € 16.134.773,05 in favore dei Comuni di Pulsano, Faggiano, Conversano, Corato, Tricase, Zapponeta e Corsano, a valere sulle risorse di cui al Fondo di Sviluppo e Coesione 2014 - 2020 [Patto per la Puglia FSC 2014-2020. Servizio Idrico Integrato], Delibera CIPE n. 25/2016 assegnate al capitolo di spesa n. 90902 di competenza del Dirigente della Sezione Risorse Idriche di cui alla DGR n. 545 del 11/04/2017.

Con la stessa delibera la Giunta Regionale ha, altresì, ammesso a finanziamento i relativi n. 7 interventi di "Adeguamento al D.M. n. 185/2003 dei rispettivi presidi depurativi" per l'intero importo di € 1.345.119,17, in favore del Soggetto Gestore del SII - AQP SPA, di cui € 1.008.839,38 (75%) quale quota pubblica a valere sulle risorse di cui al POR PUGLIA 2014 - 2020 - Misura 6.3.1 ed € 336.279,79 (25%) a valere sulle risorse derivanti dai proventi tariffari del SII, in applicazione al co. 3, lett. a, dell'art. 61 del Reg. UE n. 1303/2013 "Operazioni che generano entrate nette dopo il loro completamento".

Con Deliberazione n. 1575 del 03/10/2017 la Giunta Regionale ha ammesso a finanziamento n. 3 interventi di "Riutilizzo ai fini irrigui delle acque reflue affinate ai sensi del D.M. n. 185/03" per l'importo complessivo di € 8.851.774,40 In favore del Consorzio di bonifica Ugento e Li Foggi, del Comuni di San Donaci e del Comune di Gravina in Puglia, a valere sulle risorse di cui al Fondo di Sviluppo e Coesione 2014 - 2020 (Patto per la Puglia FSC 2014-2020. Servizio Idrico integrato), Delibera CIPE n. 25/2016 assegnate al capitolo di spesa n. 90902 di competenza del Dirigente della Sezione Risorse Idriche di cui alla DGR n. 545 del 11/04/2017.

Con la stessa delibera la Giunta Regionale ha, altresì, ammesso a finanziamento i relativi n. 3 interventi di *“Adeguamento al D.M. n. 185/2003 dei rispettivi presidi depurativi”* per l'intero importo di € 790.956,36, in favore del Soggetto Gestore del SII - AQP SPA, di cui € 593.212,27 (75%) quale quota pubblica a valere sulle risorse di cui al POR PUGLIA 2014 - 2020 - Misura 6.3.a ed € 197.739,09 (25%) a valere sulle risorse derivanti dai proventi tariffari del SII, in applicazione al co. 3, lett. a, dell'art. 61 del Reg. UE n. 1303/2013 *“Operazioni che generano entrate nette dopo il loro completamento”*.

Con DGR n. 1714 del 30/10/2017, la Giunta Regionale Pugliese nell'approvare la proposta di programmazione delle dotazioni finanziarie FSC 2014-2020 PATTO PER LA PUGLIA - SETTORE AMBIENTE, Linea 2.1 di cui alla DGR n. 545/2017, ha altresì, disposto la variazione in termini di competenza e cassa al bilancio di previsione bilancio 2017 e pluriennale 2017-2019, garantendo la copertura finanziaria per l'importo complessivo corrispondente ad € 33.136.547,45, per l'attuazione di n. 11 interventi riguardanti il riuso delle acque reflue depurate ai sensi del D.M. n. 185/03, per un importo complessivo di € 30.236.547,45 (rispetto all'intera dotazione finanziaria pari ad € 52.000.000,00) così come di seguito elencato, nonché, dall'intervento di *“Bonifica e ripristino di alcune tratte collassate della 2^ parte del Canale a cielo aperto del secondo tronco dell'acquedotto Sinni”* per l'importo complessivo di € 2.900.000,00:

n.	Beneficiario	Comune di Intervento	PROV.	Titolo Intervento	Importo Totale Ammesso (€)
1	Comune di Bisceglie	BISCEGLIE	BT	Riutilizzo delle acque reflue urbane nell'agglomerato di Bisceglie e territori limitrofi	5.250.000,00
2	Comune di Pulsano	Pulsano	TA	Progetto preliminare per l'adeguamento e la distribuzione irrigua dei reflui depurati ed affinati provenienti dall'impianto di depurazione consortile in loc. "La Palata" a servizio dei comuni di Pulsano e Leporano	2.000.000,00
3	Comune di Faggiano	Faggiano	TA	Aggiornamento impiantistico dell'impianto di affinamento esistente e relative nuove vasche di accumulo	665.000,00
4	Comune di Conversano	Conversano	BA	Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica per la Rifunionalizzazione delle Infrastrutture per il pretrattamento, stoccaggio e riutilizzo delle acque reflue depurate nel Comune di Conversano (BA).	1.000.000,00
5	Comune di Corato	Corato	BA	Riutilizzo ai fini irrigui delle acque reflue affinate e licenziate dal depuratore a servizio dell'abitato	6.200.000,00
6	Comune di Tricase	Tricase	LE	Lavori di completamento per la messa in esercizio della rete irrigua per il riutilizzo delle acque reflue depurate, affinate e sterilizzate.	620.000,00
7	Comune di Zapponeta	Zapponeta	FG	Progetto delle opere di realizzazione di un impianto di affinamento per usi irrigui delle acque del depuratore del Comune di Zapponeta	3.699.773,05
8	Comune di Corsano	Corsano	LE	"Progetto della rete di distribuzione irrigua delle acque reflue affinate provenienti dal depuratore di Corsano da destinarsi per uso civile".	1.950.000,00
9	Consozio di Bopnifica Ugento e Li Foggi	Ugento	LE	"Infrastrutture per il riutilizzo delle acque reflue depurate e affinate dell'impianto di depurazione dell'agglomerato di Ugento"	1.536.774,40
19	Comune di Sandonaci	San Donaci	BR	"Intervento di naturalizzazione del Bacino artificiale per l'affinamento delle acque di scarico del depuratore comunale con sistema di fitodepurazione"	2.000.000,00
11	Comune di Gravina in Puglia	Gravina in Puglia	BA	Utilizzo dei reflui trattati, affinati per le operazioni di antincendio boschivo e riuso ambientale del SIC "Bosco Difesa Grande" di Gravina in Puglia (BA)"	5.315.000,00
	TOTALI				30.236.547,45

Con Deliberazione n. 2320 del 28/12/2017 la Giunta Regionale ha ammesso a finanziamento l'intervento di *“Opere e rete di distribuzione delle acque reflue depurate relative al Comune di Martina Franca”* per l'importo

complessivo di € 5.327.112,04 in favore del Comune di Martina Franca, a valere sulle risorse di cui al Fondo di Sviluppo e Coesione 2014 - 2020 (*Patto per la Puglia FSC 2014-2020. Servizio Idrico Integrato*), Delibera CIPE n. 25/2016 assegnate al capitolo di spesa n. 90902 di competenza del Dirigente della Sezione Risorse Idriche di cui alla DGR n. 545 del 11/04/2017.

Con nota prot. n. 3448 del 17/05/2016, il Consorzio di bonifica Terre d'Apulia, ha manifestato l'interesse per la realizzazione dei progetti riguardanti il *"Ripristino funzionale degli impianti di affinamento di Ruvo-Terlizzi e Molfetta"*.

Con nota prot. n. 4781 del 23/08/2016, la Sezione Regionale scrivente ha trasmesso il verbale del tavolo tecnico per gli agglomerati di Molfetta e Ruvo-Terlizzi tenutosi in data 16/06/2016 con la quale, tra l'altro, si è richiesta la seguente documentazione:

- Al Consorzio di quantificare in dettaglio i costi degli interventi proposti, distinguendo l'impianto di Ruvo-Terlizzi da quello di Molfetta, sulla base di una progettazione definitiva, nonché, verificare la funzionalità della rete irrigua esistente.
- Al Consorzio di produrre la documentazione richiesta nella nota della Regione - Sezione Risorse Idriche n. 2225 del 18.04.2016;
- Ad AQP di effettuare la stima dei costi di propria competenza e finalizzata al rilascio del reflu ai sensi del D.M. n. 185/2003 con la relativa analisi costi/benefici distinta per i due impianti.

Con successiva nota prot. n. 60477 del 19/10/2017, il Comune di Molfetta, ha richiesto la convocazione del tavolo tecnico istituzionale di aggiornamento meglio specificato in oggetto al fine di poter attivare gli impianti di affinamento per gli agglomerati di Molfetta e Ruvo-Terlizzi.

Ciò premesso, con nota prot. n. 10423 del 10/11/2017, la Sezione Regionale scrivente ha trasmesso il verbale del tavolo tecnico, così come richiesto dall'amministrazione Comunale di Molfetta per gli agglomerati di Molfetta e Ruvo-Terlizzi tenutosi in data 09/11/2017 con la quale, si è convenuto di:

- Dare mandato al Consorzio di Bonifica Terre d'Apulia di trasmettere entro e non oltre trenta giorni dalla ricezione della presente, il progetto preliminare e/o definitivo finalizzato alla stima dei costi riguardanti il ripristino delle opere elettromeccaniche, nonché, quelle strettamente necessarie la distribuzione, il sollevamento e l'eventuale accumulo della risorsa idrica affinata dal depuratore di AQP SPA alle reti irrigue esistenti, distinguendo l'impianto di affinamento di Ruvo-Terlizzi da quello di Molfetta. Si chiede altresì di verificare la funzionalità della rete irrigua esistente sia per l'agglomerato di Molfetta e sia per l'agglomerato di Ruvo-Terlizzi al fine di poter quantificare l'eventuale rifunzionalizzazione delle reti esistenti.
- Di stabilire che al fine della redazione del Piano di Gestione di cui al R.R. n. 8/2012 viene individuato un unico soggetto responsabile della gestione della distribuzione di acqua affinata, ovvero, il Consorzio di bonifica Terre d'Apulia, in quanto già proprietario delle reti irrigue esistenti.
- Dare mandato ad AQP SPA di trasmettere entro e non oltre trenta giorni dalla ricezione della presente la progettazione preliminare riguardante l'intervento di *"Adeguamento al D.M. n. 185/03 del Depuratore di Molfetta"*, al fine di definire la stima dei costi di dettaglio che preliminarmente è stata quantificata dallo stesso Ente in € 2.438.717,80. In particolare si chiese ad AQP SPA di elaborare una proposta progettuale che valuti l'utilizzo delle aree e delle strutture esistenti riguardanti il vecchio impianto di affinamento realizzato dal Consorzio di Bonifica Terre d'Apulia, al fine di realizzare una linea di affinamento totalmente autonoma dalla linea di processo principale in modo da garantire il riutilizzo dei reflui affinati ai sensi del D.M. n. 185/03 anche nell'eventuale presenza di scarichi anomali provenienti dalla zona ASI di Molfetta, attualmente già allacciata alla rete fognaria afferente il depuratore civile.
- Dare mandato ad AQP SPA di trasmettere entro e non oltre trenta giorni dalla ricezione della presente la progettazione preliminare riguardante l'intervento di *"Adeguamento al D.M. n. 185/03 del Depuratore di Ruvo-Terlizzi"*, al fine di definire la stima dei costi di dettaglio che preliminarmente è stata quantificata

dallo stesso Ente in € 516.716,10.

- Dare mandato alla Sezione Risorse Idriche della Regione Puglia, successivamente alla trasmissione della documentazione sopra richiesta, di assumere le determinazioni di competenza circa l'ammissione a finanziamento degli interventi, di competenza di AQP SPA e Consorzio di bonifica Terre d'Apulia, riguardanti il "Riutilizzo ai fini irrigui delle acque reflue affinate e licenziate dai depuratori di Molfetta e Ruvo-Terlizzi" a valere sulle risorse di cui al Fondo di Sviluppo e Coesione (FSC) 2014 - 2020. Linea 2.1 "PATTO PER LA PUGLIA", Delibera CIPE n. 25/2016.

Con nota prot. n. 494 del 26/01/2018, il Consorzio di Bonifica Terre d'Apulia, in ottemperanza alle prescrizioni di cui alla DGR n. 2083/2016, e successivamente aggiornate con verbale prot. n. 10423 del 10/11/2017 della Sezione Risorse Idriche della Regione Puglia ha trasmesso il progetto di fattibilità tecnica ed economica riguardante "Ripristino funzionale degli impianti di affinamento di Ruvo-Terlizzi e Molfetta" per l'importo complessivo di € 690.000,00, la cui istanza progettuale è stata approvata in sede di tavolo tecnico istituzionale del 12/02/2018, convocato dal Dirigente della Sezione Risorse Idriche con nota prot. n. 1551 del 06/02/2018 e formalizzato dallo stesso con verbale prot. n. 1831 del 13/02/2018.

Con nota prot. n. 6830 del 19/01/2018, l'Acquedotto Pugliese SPA, in ottemperanza alle prescrizioni di cui alla DGR n. 2083/2016, e successivamente aggiornate con verbale prot. n. 10423 del 10/11/2017 della Sezione Risorse Idriche della Regione Puglia ha trasmesso il progetto di fattibilità tecnica ed economica riguardante l'"Adeguamento al D.M. n. 185/03 del Depuratore di Molfetta", per l'importo complessivo di € 4.200.000,00, la cui istanza progettuale è stata approvata in sede di tavolo tecnico istituzionale del 12/02/2018, convocato dal Dirigente della Sezione Risorse Idriche con nota prot. n. 1551 del 06/02/2018 e formalizzato dallo stesso con verbale prot. n. 1831 del 13/02/2018.

Con nota prot. n. 12229 del 01/02/2018, l'Acquedotto Pugliese SPA, in ottemperanza alle prescrizioni di cui alla DGR n. 2083/2016, e successivamente aggiornate con verbale prot. n. 10423 del 10/11/2017 della Sezione Risorse Idriche della Regione Puglia ha trasmesso il progetto di fattibilità tecnica ed economica riguardante l'"Adeguamento al D.M. n. 185/03 del Depuratore di Ruvo/Terlizzi", per l'importo complessivo di € 950.000,00, la cui istanza progettuale è stata approvata in sede di tavolo tecnico istituzionale del 12/02/2018, convocato dal Dirigente della Sezione Risorse Idriche con nota prot. n. 1551 del 06/02/2018 e formalizzato dallo stesso con verbale prot. n. 1831 del 13/02/2018.

Si rileva, altresì, che nel suddetto tavolo tecnico del 12/02/2018, si è preso atto della ricognizione degli investimenti programmati per gli agglomerati di Molfetta, Ruvo/Terlizzi, Bisceglie e Corato, nell'ambito del Servizio Idrico Integrato e finalizzati alla completa chiusura del ciclo depurazione-riutilizzo-scarico, come di seguito elencati:

n.	Titolo Intervento	Soggetto Proponente/ Beneficiario	Agglomerato	IMPORTO AMMESSO A FINANZIAMENTO	FONTE DI FINANZIAMENTO	STATO ATTUAZIONE
1	Potenziamento dell'Impianto di Depurazione a servizio dell'agglomerato di Bisceglie (BAT)	AQP SPA	BISCEGLIE	4.000.000,00	APQ DEPURAZIONE FSC 2007/2013	LAVORI CONCLUSI In fase di collaudo
2	Riutilizzo delle acque reflue urbane nell'agglomerato di Bisceglie e territori limitrofi	Comune di Bisceglie	BISCEGLIE	5.250.000,00	PATTO PER LA PUGLIA -FSC 2014/2020	In corso progettazione definitiva/esecutiva
3	Adeguamento al D.M. n. 185/2003 del Depuratore di Bisceglie	AQP SPA	BISCEGLIE	2.507.476,40	POR PUGLIA 2014- 2020 Azione 6.3	In corso progettazione definitiva/esecutiva
4	Collettamento reflui impianti depurativi Bisceglie-Molfetta	AQP SPA	BISCEGLIE	5.400.000,00	FAS 2000/2006	GIÀ REALIZZATO

5	Potenziamento dell'Impianto di Depurazione a servizio dell'agglomerato di Corato (BA)	AQP SPA	CORATO	6.000.000,00	APQ DEPURAZIONE FSC 2007/2013	LAVORI IN CORSO
6	Riutilizzo ai fini irrigui delle acque reflue affinate e licenziate dal depuratore a servizio dell'abitato	Comune di Corato	CORATO	6.200.000,00	POR PUGLIA 2014-2020 Azione 6.4	In corso progettazione definitiva/esecutiva
7	Adeguamento al D.M. n. 185/2003 del Depuratore di Corato	AQP SPA	CORATO	513.002,64	POR PUGLIAc2014-2020 Azione 6.3	In corso progettazione definitiva/esecutiva
8	Collettamento reflui impianti depurativi Corato-Bisceglie	AQP SPA	CORATO	13.000.000,00	TARIFFA SII	In corso progettazione definitiva/esecutiva
9	Completamento ed adeguamento dell'impianto di depurazione di Molfetta	AQP SPA	MOLFETTA	4.000.000,00	TARIFFA DEL SII	LAVORI IN CORSO DI ULTIMAZIONE
10	Ripristino funzionale impianti di affinamento di Molfetta	Consorzio di Bonifica Terre d'Apulia	MOLFETTA	690.000,00	PATTO PER LA PUGLIA - FSC 2014/2020	In corso progettazione definitiva/esecutiva
11	Adeguamento al D.M. n. 185/2003 del Depuratore di Molfetta	AQP SPA	MOLFETTA	4.200.000,00	POR PUGLIA 2014-2020 Azione 6.3	In corso progettazione definitiva/esecutiva
15	Realizzazione della Condotta Sottomarina di scarico dei reflui depurati dei Comuni di Bisceglie, Corato, Molfetta, Ruvo di Puglia e Terlizzi in località Torre	AQP SPA	MOLFETTA	13.000.000,00	APQ DEPURAZIONE FSC 2007/2013	In corso le procedure per il concreto inizio dei lavori
16	Potenziamento dell'Impianto di Depurazione a servizio dell'agglomerato di Ruvo/Terlizzi	AQP SPA	RUVO/TERLIZZI	4.700.000,00	APQ DEPURAZIONE FSC 2007/2013	LAVORI CONCLUSI In fase di collaudo
17	Ripristino funzionale impianti di affinamento di Ruvo-Terlizzi	Consorzio di Bonifica Terre d'Apulia	RUVO/TERLIZZI	definire	PATTO PER LA PUGLIA -FSC 2014/2020	In corso progettazione definitiva/esecutiva
18	Adeguamento al D.M. n. 185/2003 del Depuratore di Ruvo-Terlizzi	AQP SPA	RUVO/TERLIZZI	950.000,00	POR PUGLIA 2014-2020 Azione 6.3	In corso progettazione definitiva/esecutiva
19	Collettamento reflui impianti depurativi Ruvo-Molfetta	AQP SPA	RUVO/TERLIZZI	2.373.000,00	COMMISSARIO DEL EMERG. AMB.	GIÀ REALIZZATO
TOTALI				72.783.479,04		

Ciò premesso, la realizzazione del programma degli interventi suddetti, in attuazione e coerenza alle misure previste dal Piano di Tutela delle Acque della Regione Puglia (PTA), consentirà di raggiungere gli obiettivi strategici della Regione Puglia volti al perseguimento della tutela dei corpi idrici e del risparmio della risorsa idrica attraverso tutte le pratiche di riutilizzo delle acque reflue a scopi irrigui, ambientali, industriali e civili (antincendio, lavaggio delle strade, irrigazione verde pubblico, ecc...) anche da parte degli stessi Comuni.

Il quadro complessivo degli interventi persegue le politiche regionali di riuso totale finalizzate, nell'ottica dell'economia circolare, all'utilizzo di risorse idriche meno pregiate per usi compatibili, alla salvaguardia della falda con la conseguente riduzione dei prelievi delle acque sotterranee, alla riattivazione dei processi naturali di auto depurazione, alla indiretta ricarica della falda; ai benefici derivanti sia dalla eliminazione dell'impatto diretto sulla costa e sia dalla progressiva riduzione dello scarico nella condotta sottomarina consortile di Molfetta soprattutto nella stagione estiva, alla riduzione dei fertilizzanti chimici nella produzione agricola (attraverso la distribuzione di macro-nutrienti sul suolo), nonché, alla riappropriazione del territorio attraverso il recupero di aree a notevole valenza ambientale (lame e costa).

Sulla base di quanto sopra si propone alla Giunta Regionale di:

- Approvare ed ammettere a finanziamento, ai sensi della D.G.R. n. 2083 del 21/12/2016, la proposta progettuale avanzata dal Consorzio di Bonifica Terre d'Apulia, trasmessa alla Sezione Risorse Idriche della Regione Puglia con propria nota prot. n. 494 del 26/01/2018 riguardante lo studio di fattibilità tecnica ed economica di *"Ripristino funzionale degli impianti di affinamento di Ruvo-Terlizzi e Molfetta"* per un importo complessivo da quadro economico di **€ 690.000,00** ed aggiornato a seguito delle prescrizioni impartite con DGR n. 2083/2016, e successivamente aggiornate con verbale prot. n. 10423 del 10/11/2017a valere sulle risorse di cui al Fondo di Sviluppo e Coesione (FSC) 2014 - 2020 Linea 2.1 - PATTO PER LA PUGLIA, Delibera CIPE n. 25/2016;
- Approvare, ai sensi della D.G.R. n. 2083 del 21/12/2016, la proposta progettuale avanzata da Acquedotto Pugliese SPA, trasmessa alla Sezione Risorse Idriche della Regione Puglia con propria nota prot. n. 6830 del 19/01/2018 riguardante lo studio di fattibilità tecnica ed economica dell'*"Adeguamento al D.M. n. 185/03 del Depuratore di Molfetta"* secondo le prescrizioni impartite con DGR n. 2083/2016, e successivamente aggiornate con verbale prot. n. 10423 del 10/11/2017 per un importo complessivo da quadro economico di **€ 4.200.000,00** di cui € 3.150.000,00 (75%) quale quota pubblica a valere sulle risorse di cui al POR PUGLIA 2014 - 2020 - Sub. Azione 6.3.a ed € 1.050.000,00 (25%) a valere sulle risorse derivanti dai proventi tariffari del SII, in applicazione al co. 3, lett. a, dell'art. 61 del Reg. UE n. 1303/2013 *"Operazioni che generano entrate nette dopo il loro completamento"*;
- Approvare, ai sensi della D.G.R. n. 2083 del 21/12/2016, la proposta progettuale avanzata da Acquedotto Pugliese SPA, trasmessa alla Sezione Risorse Idriche della Regione Puglia con propria nota prot. n. 12229 del 01/02/2018 riguardante lo studio di fattibilità tecnica ed economica dell'*"Adeguamento al D.M. n. 185/03 dei Depuratore di Ruvo/Terlizzi"* secondo le prescrizioni impartite con DGR n. 2083/2016, e successivamente aggiornate con verbale prot. n. 10423 del 10/11/2017 per un importo complessivo da quadro economico di **€ 950.000,00** di cui € 712.500,00 (75%) quale quota pubblica a valere sulle risorse di cui al POR PUGLIA 2014 - 2020 - Sub. Azione 6.3.a ed € 237.500,00 (25%) a valere sulle risorse derivanti dai proventi tariffari del SII, in applicazione al co. 3, lett. a, dell'art. 61 del Reg. UE n. 1303/2013 *"Operazioni che generano entrate nette dopo il loro completamento"*;
- Dare mandato al Consorzio di Bonifica Terre d'Apulia di procedere a proprie spese al ripristino delle opere necessarie al collegamento idraulico del depuratore di Ruvo/Terlizzi alle reti irrigue esistenti, nonché procedere alla riattivazione di tutte le opere necessarie alla distribuzione irrigua delle acque affinate;
- Dare mandato al Soggetto Beneficiario Consorzio di bonifica Terre d'Apulia, nonché, ad AQP SPA, di concludere la redazione delle progettazioni definitive/esecutive, nonché, attivare tutte le procedure finalizzate all'acquisizione dei pareri e/o autorizzazioni necessarie alla cantierabilità degli interventi, compreso le eventuali procedure di verifica di assoggettabilità o di Valutazione di Impatto ambientale presso la Sezione Autorizzazioni Ambientali della Regione Puglia, nonché, produrre la documentazione richiesta dalla Sezione Risorse Idriche della Regione Puglia con verbale prot. n. 7042 del 07/12/2016 di cui alla D.G.R. n. 2083/2016;
- Dare mandato al Consorzio di Bonifica Terre d'Apulia, di concerto con il Comune di Molfetta, di elaborare una proposta progettuale che valuti la riqualificazione ambientale e paesaggistica delle aree ed eventualmente le strutture esistenti non interessate dalle proposte progettuali ammesse a finanziamento riguardanti il vecchio impianto di affinamento di Molfetta;
- Stabilire, altresì, che il Soggetto Beneficiario Consorzio di Bonifica Terre d'Apulia, prima dell'erogazione dell'anticipazione sulle quote di finanziamento, sarà chiamato a produrre in tempi definiti gli elaborati di propria competenza riguardanti il Piano di Gestione redatto ai sensi del Regolamento Regionale n. 8/2012 (art. 5 ed allegato 7), i cui oneri per la redazione potranno essere quotati nell'ambito del quadro

economico dell'intervento principale a valere sulle risorse di cui all'azione 6.4.a dello stesso POR PUGLIA 2014-2020, individuando nello stesso Consorzio, quale soggetto gestore e responsabile della distribuzione della risorsa idrica affinata ai sensi del D.M. n. 185/03, sia per l'agglomerato di Molfetta che per quello di Ruvo/Terlizzi, in quanto, già gestore e proprietario delle reti irrigue esistenti di distribuzione ed interessate dal comprensorio irriguo oggetto degli interventi in parola;

- Dare mandato al Dirigente della Sezione Risorse Idriche di procedere all'assunzione delle determinazioni di competenza circa i successivi adempimenti contabili di ammissione definitiva a finanziamento ed erogazione nei limiti delle dotazioni finanziarie che saranno rese disponibili a seguito degli adempimenti di competenza a valere sulle risorse di cui al Fondo di Sviluppo e Coesione 2014 - 2020 (*Patto per la Puglia FSC 2014-2020. Servizio Idrico Integrato*), Delibera CIPE n. 25/2016 di cui al capitolo di spesa n. 90902 di competenza del Dirigente della Sezione Risorse Idriche assegnate con DGR n. 545 del 11/04/2017;

SEZIONE COPERTURA FINANZIARIA di cui alla L.R. N. 28/01 e s.m.i

La presente deliberazione non comporta implicazioni di natura finanziaria sia di entrata che di spesa e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale.

Il Presidente Relatore sulla base delle risultanze istruttorie come innanzi illustrate propone alla Giunta l'adozione del conseguente atto finale, in quanto rientrante nelle tipologie previste dall'art. 4, comma 4, lett. d) e K) della legge regionale n. 7/97.

LA GIUNTA

Udita la relazione e la conseguente proposta del Presidente della Giunta Regionale, con delega alle Risorse Idriche,

Viste le sottoscrizioni poste in calce al presente provvedimento dal Dirigente della Sezione Risorse Idriche e dal Direttore del dipartimento Agricoltura, Sviluppo Rurale ed Ambientale che ne attestano la conformità alla legislazione vigente;

A voti unanimi e palesi, espressi nei modi di legge;

DELIBERA

- **Di prendere atto** di quanto riportato in premessa e di far propria la proposta del Presidente della Regione Puglia, con delega alle Risorse Idriche;
- **Di approvare** ed ammettere a finanziamento, ai sensi della D.G.R. n. 2083 del 21/12/2016, la proposta progettuale avanzata dal Consorzio di Bonifica Terre d'Apulia, trasmessa alla Sezione Risorse Idriche della Regione Puglia con propria nota prot. n. 494 del 26/01/2018 riguardante lo studio di fattibilità tecnica ed economica di "*Ripristino funzionale degli impianti di affinamento di Ruvo-Terlizzi e Molfetta*" per un importo complessivo da quadro economico di **€ 690.000,00** ed aggiornato a seguito delle prescrizioni impartite con DGR n. 2083/2016, e successivamente aggiornate con verbale prot. n. 10423 del 10/11/2017 a valere sulle risorse di cui al Fondo di Sviluppo e Coesione (FSC) 2014 - 2020 Linea 2.1 - PATTO PER LA PUGLIA, Delibera CIPE n. 25/2016;
- **Di approvare**, ai sensi della D.G.R. n. 2083 del 21/12/2016, la proposta progettuale avanzata da Acquedotto Pugliese SPA, trasmessa alla Sezione Risorse Idriche della Regione Puglia con propria nota prot. n. 6830 del 19/01/2018 riguardante lo studio di fattibilità tecnica ed economica dell'"*Adeguamento al D.M. n. 185/03 del Depuratore di Molfetta*" secondo le prescrizioni impartite con DGR n. 2083/2016, e successivamente

aggiornate con verbale prot. n. 10423 del 10/11/2017 per un importo complessivo da quadro economico di € 4.200.000,00 di cui € 3.150.000,00 (75%) quale quota pubblica a valere sulle risorse di cui al POR PUGLIA 2014 - 2020 - Sub. Azione 6.3.a ed € 1.050.000,00 (25%) a valere sulle risorse derivanti dai proventi tariffari del SII, in applicazione al co. 3, lett. a, dell'art. 61 del Reg. UE n. 1303/2013 *“Operazioni che generano entrate nette dopo il loro completamento”*;

- **Di approvare**, ai sensi della D.G.R. n. 2083 del 21/12/2016, la proposta progettuale avanzata da Acquedotto Pugliese SPA, trasmessa alla Sezione Risorse Idriche della Regione Puglia con propria nota prot. n. 12229 del 01/02/2018 riguardante lo studio di fattibilità tecnica ed economica dell' *“Adeguamento al D.M. n. 185/03 del Depuratore di Ruvo/Terlizzi”* secondo le prescrizioni impartite con DGR n. 2083/2016, e successivamente aggiornate con verbale prot. n. 10423 del 10/11/2017 per un importo complessivo da quadro economico di € 950.000,00 di cui € 712.500,00 (75%) quale quota pubblica a valere sulle risorse di cui al POR PUGLIA 2014 - 2020 - Sub. Azione 6.3.a ed € 237.500,00 (25%) a valere sulle risorse derivanti dai proventi tariffari del SII, in applicazione al co. 3, lett. a, dell'art. 61 del Reg. UE n. 1303/2013 *“Operazioni che generano entrate nette dopo il loro completamento”*;
- **Di dare mandato** al Consorzio di Bonifica Terre d'Apulia di procedere a proprie spese al ripristino delle opere necessarie al collegamento idraulico del depuratore di Ruvo/Terlizzi alle reti irrigue esistenti, nonché procedere alla riattivazione di tutte le opere necessarie alla distribuzione irrigua delle acque affinate;
- **Di dare mandato** al Soggetto Beneficiario Consorzio di bonifica Terre d'Apulia, nonché, ad AQP SPA, di concludere la redazione delle progettazioni definitive/esecutive, nonché, attivare tutte le procedure finalizzate all'acquisizione dei pareri e/o autorizzazioni necessarie alla cantierabilità degli interventi, compreso le eventuali procedure di verifica di assoggettabilità o di Valutazione di Impatto ambientale presso la Sezione Autorizzazioni Ambientali della Regione Puglia, nonché, produrre la documentazione richiesta dalla Sezione Risorse Idriche della Regione Puglia con verbale prot. n. 7042 del 07/12/2016 di cui alla D.G.R. n. 2083/2016;
- **Di dare mandato** al Consorzio di Bonifica Terre d'Apulia, di concerto con il Comune di Molfetta, di elaborare una proposta progettuale che valuti la riqualificazione ambientale e paesaggistica delle aree ed eventualmente le strutture esistenti non interessate dalle proposte progettuali ammesse a finanziamento riguardanti il vecchio impianto di affinamento di Molfetta;
- **Di stabilire**, altresì, che il Soggetto Beneficiario Consorzio di Bonifica Terre d'Apulia, prima dell'erogazione dell'anticipazione sulle quote di finanziamento, sarà chiamato a produrre in tempi definiti gli elaborati di propria competenza riguardanti il Piano di Gestione redatto ai sensi del Regolamento Regionale n. 8/2012 (art. 5 ed allegato 7), i cui oneri per la redazione potranno essere quotati nell'ambito del quadro economico dell'intervento principale a valere sulle risorse di cui all'azione 6.4.a dello stesso POR PUGLIA 2014-2020, individuando nello stesso Consorzio, quale soggetto gestore e responsabile della distribuzione della risorsa idrica affinata ai sensi del D.M. n. 185/03, sia per l'agglomerato di Molfetta che per quello di Ruvo/Terlizzi, in quanto, già gestore e proprietario delle reti irrigue esistenti di distribuzione ed interessate dal comprensorio irriguo oggetto degli interventi in parola;
- **Di dare mandato** al Dirigente della Sezione Risorse Idriche di procedere all'assunzione delle determinazioni di competenza circa i successivi adempimenti contabili di ammissione definitiva a finanziamento ed erogazione nei limiti delle dotazioni finanziarie che saranno rese disponibili a seguito degli adempimenti di competenza a valere sulle risorse di cui al Fondo di Sviluppo e Coesione 2014 - 2020 (*Patto per la Puglia FSC 2014-2020. Servizio Idrico Integrato*), Delibera CIPE n. 25/2016 di cui al capitolo di spesa n. 90902 di competenza del Dirigente della Sezione Risorse Idriche assegnate con DGR n. 545 del 11/04/2017;

- **Di disporre** la pubblicazione del presente provvedimento sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia, ai sensi della L.R. n. 13/1994;
- **Di disporre** la pubblicazione del provvedimento stesso sul portale della Regione Puglia, sito internet www.regione.puglia.it, ai sensi e per gli effetti della L.R. n. 15/2008, in materia di trasparenza amministrativa;

IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA
CARMELA MORETTI

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA
MICHELE EMILIANO

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 20 febbraio 2018, n. 190

Art. 39 della L.R. n 4/2010. Approvazione del documento “Obblighi informativi a carico delle Aziende ed Istituti pubblici, delle strutture private accreditate e del personale convenzionato con il Servizio Sanitario Regionale. Anno 2018”.

Il Presidente, sulla base dell’istruttoria predisposta dal funzionario istruttore, così come confermata dal Dirigente della Sezione Risorse Strumentali e Tecnologiche e dal Direttore del Dipartimento Promozione della Salute, del Benessere Sociale e dello Sport per Tutti, riferisce quanto segue:

Visto:

- l’art. 39 comma 4 della L.R. n. 4/2010, così come modificato con la L.R. n. 5/2013, che dispone che la Giunta Regionale con proprio provvedimento stabilisce lo scadenziario per il conferimento dei dati e delle informazioni da parte delle aziende sanitarie, istituti ed enti del SSR ai sistemi informativi regionali.”;
- l’art. 39 comma 7 della L.R. n. 4/2010, così come modificato con la L.R. n. 5/2013, che dispone che *“Con deliberazione della Giunta regionale, nel rispetto di quanto previsto dal presente articolo, sono individuati gli obblighi informativi e le relative modalità tecniche di assolvimento a carico delle aziende sanitarie locali, delle aziende ospedaliere universitarie, degli IRCCS pubblici e privati, degli enti ecclesiastici, delle strutture private accreditate con il SSR e del personale convenzionato con il SSR.”*;
- l’art. 12 del d.l. 18/10/2012 n. 179, convertito con modificazioni dalla l.n. 221/2012, in materia di fascicolo sanitario elettronico;
- il DPCM 29 settembre 2015, n. 178 “Regolamento in materia di fascicolo sanitario elettronico”;
- il D.M. 4/8/2017 “Modalità tecniche e servizi telematici resi disponibili dall’infrastruttura nazionale per l’interoperabilità del Fascicolo sanitario elettronico (FSE) di cui all’art. 12, comma 15-ter del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221.”;
- l’art. 13 del d.l. 18/10/2012 n. 179, convertito con modificazioni dalla l.n. 221/2012, in materia di dematerializzazione della ricetta medica;
- l’art. 50 del d.l. n. 269 del 30/09/2003 convertito con modificazioni dalla l.n. 326 del 24/11/2003, relativo al progetto Tessera Sanitaria - Monitoraggio della Spesa Sanitaria ed i relativi decreti attuativi;
- il D.P.C.M 26/3/2008 relativo alle modalità per la trasmissione telematica dei dati delle ricette al Ministero dell’economia e delle finanze da parte dei singoli medici del Servizio Sanitario Nazionale;
- il D.M. 02/11/2011 che disciplina le modalità tecniche per la dematerializzazione della ricetta medica per le prescrizioni a carico del Servizio Sanitario Nazionale;
- l’art. 3 della Intesa Stato-Regioni del 23/03/2005 che prevede che il conferimento dei dati al Sistema Informativo Sanitario del Ministero della Salute è ricompreso tra gli adempimenti cui sono tenute le Regioni per l’accesso al maggior finanziamento a carico dello Stato;
- il D.M. 21/7/2011 “Trasmissione telematica delle ricette del servizio sanitario nazionale da parte dei medici prescrittori e la ricetta elettronica (Progetto Tessera Sanitaria). Avvio a regime del sistema presso le Regioni Toscana, Puglia, Sardegna e la provincia autonoma di Trento”;
- il D.M. n. 135 del 8/7/2010 “Regolamento recante integrazione delle informazioni relative alla scheda di dimissione ospedaliera, regolata dal D.M. n. 380 del 27/10/2000”;
- il D.M. del 11/6/2010 “Istituzione del flusso informativo per il monitoraggio dei consumi dei dispositivi medici direttamente acquistati dal Servizio sanitario nazionale”;
- il D.M. del 31/7/2007 “Istituzione del Flusso Informativo delle prestazioni farmaceutiche effettuate in distribuzione diretta e per conto”;
- il D.M. del 4/2/2009 “Istituzione del flusso informativo per il monitoraggio dei consumi di medicinali in ambito ospedaliero”;
- il D.M. del 17/12/2008 “Istituzione del sistema informativo per il monitoraggio dell’assistenza domiciliare”;
- il D.M. del 17/12/2008 “Istituzione della banca dati finalizzata alla rilevazione delle prestazioni residenziali e semiresidenziali”;

- il D.M. del 17/12/2008 "Istituzione del sistema informativo per il monitoraggio delle prestazioni erogate nell'ambito dell'assistenza sanitaria in emergenza-urgenza";
- il D.M. del 15/10/2010 "Istituzione del sistema informativo per la salute mentale";
- Il D.M. del 11/6/2010 "Istituzione del sistema informativo nazionale per le dipendenze";
- il D.M. n.349 del 16/7/2001 "Regolamento recante: Modificazioni al certificato di assistenza al parto, per la rilevazione dei dati di sanità pubblica e statistici di base relativi agli eventi di nascita, alla nati-mortalità ed ai nati affetti da malformazioni";
- il D.M. del 21/12/2007 "Istituzione del sistema Informativo dei servizi trasfusionali";
- il D.M. del 6/6/2012 "Istituzione del sistema informativo nazionale per il monitoraggio dell'assistenza erogata presso gli hospice";
- il D.M. 11/12/2009 "Istituzione del sistema informativo per il monitoraggio degli errori in sanità";
- il D.M. del 05/12/2006 "Variazione dei modelli di rilevazione dei dati delle attività gestionali delle strutture sanitarie";
- il D.M. del 16/02/2001 "Nuovi modelli di rilevazione economici del Sistema informativo sanitario";
- l'Accordo interregionale per la compensazione della Mobilità sanitaria (ultima versione vigente);
- l'Accordo Stato-Regioni "Indicazioni per la corretta applicazione della normativa per l'assistenza sanitaria alla popolazione straniera da parte delle Regioni e Province autonome" (Rep. Atti n. 225/CSR del 20/12/2012);
- il D.M. 22/04/2014 "Flusso Informativo per Il monitoraggio delle grandi apparecchiature in uso presso le strutture sanitarie pubbliche, private accreditate e private non accreditate";
- l'Accordo del 26 settembre 2013 tra il Governo, le regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano recante "Elenco nazionale dei direttori di struttura complessa ai fini della composizione delle commissioni di valutazione per il conferimento degli incarichi di struttura complessa per i profili professionali della dirigenza del ruolo sanitario.";
- Il decreto del Ministro della Salute del 7 dicembre 2016, n. 261 "Regolamento recante modifiche ed integrazioni del decreto 27 ottobre 2000, n. 380 e successive modificazioni, concernente la scheda di dimissione ospedaliera" (GU Serie Generale n.31 del 7-2-2017);
- Il decreto del Ministero della Salute, n. 262 recante "Regolamento recante procedure per l'interconnessione a livello nazionale dei sistemi informativi su base individuale del Servizio sanitario nazionale, anche quando gestiti da diverse amministrazioni dello Stato" (G.U. Serie Generale , n. 32 del 08 febbraio 2017) con il quale diventa possibile ricostruire a livello nazionale il percorso dell'assistito tra i diversi setting assistenziali;
- l'art.1 comma 382 della legge di bilancio 2017 in materia di fascicolo sanitario elettronico;
- la nota DGSISS 0002504-P-29/03/2016 del Ministero della Salute "Comunicazione dei termini per l'invio dei dati al Nuovo Sistema Informativo Sanitario (NSIS) e della chiusura del sistema di accoglienza flussi (GAP)";

Rilevato che:

- con DGR n. 317/2011 è stata approvata la mappa dei flussi informativi della Regione Puglia, contenente il quadro sinottico degli obblighi informativi vigenti;
- con DGR n. 482/2017, n. 484/2017, n. 481/2017, n. 483/2017, n. 831/2016, n. 1796/2014, n. 2199/2016, n. 252/2017, n. 1798/2014 e successive modifiche ed integrazioni sono stati approvati gli schemi di accordo contrattuale con le strutture private per l'erogazione di prestazioni sanitarie;
- nei suddetti schemi di accordo è fatto preciso riferimento all'obbligo per le strutture private di conferire i dati di propria competenza secondo le indicazioni regionali, per cui il conferimento completo e tempestivo dei dati si configura a pieno titolo quale obbligazione contrattuale;
- con DGR n. 240/2013 sono state disposte le modalità attuative per la dematerializzazione della ricetta medica in Regione Puglia;
- con DGR n. 1391/2014 e DGR n. 2479/2015 è stato disposto l'avvio a regime della ricetta dematerializzata in Regione Puglia;
- con DGR n. 987 del 21/05/2013 è stato recepito l'Accordo Stato-Regioni "Indicazioni per la corretta

applicazione della normativa per l'assistenza sanitaria alla popolazione straniera da parte delle Regioni e Province autonome";

- con DGR n. 1397/2011 è stato approvato il *"Piano Regionale di Governo delle Liste d'Attesa per il triennio 2011-2013"*, in attuazione dell'art. 9 della suddetta Intesa tra il Governo, le Regioni e le Province Autonome sul Piano Nazionale di Governo delle Liste di Attesa (PNGLA) per il triennio 2010-2012, di cui all'articolo 1, comma 280 della legge 23/12/2005, n.266, del 28/10/2010;
- con DGR n. 2701/2011 è stato istituito il flusso informativo per il monitoraggio regionale *ex ante* dei tempi di attesa;
- con DGR n. 1143/2013 è stata recepita l'Intesa, ai sensi dell'articolo 8, comma 6, della legge 5 giugno 2003, n. 131, tra il Governo, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano sul documento recante *"Linee guida per la dematerializzazione della documentazione clinica in diagnostica per immagini - Normativa e prassi"*;
- con DGR n. 1116/2014 è stata recepita l'Intesa, ai sensi dell'art. 8, comma 6, della Legge 5 Giugno 2003, n. 131, tra il Governo, le Regioni e le Province di Trento e Bolzano sul documento recante *"Telemedicina - Linee di indirizzo nazionali"*;
- con DGR n. 194/2014, ai sensi della L.R. 19/2013, è stato soppresso il Tavolo Permanente di Sanità Elettronica della Regione Puglia, di cui al R.R. n. 19/2007, attribuendo le relative funzioni all'Ufficio Sistemi Informativi e Flussi Informativi dell'allora Servizio Accreditamento e Programmazione Sanitaria, oggi Sezione Sistemi Informativi e Investimenti in Sanità;
- con DGR n. 1168 del 25/9/2015 è stato approvato il catalogo unico regionale delle prestazioni specialistiche quale strumento unico per la prescrizione delle prestazioni specialistiche ambulatoriali, per la successiva prenotazione ed erogazione;
- con DGR n. 1228/2013 è stato approvato l'accordo per la distribuzione di ossigeno liquido terapeutico domiciliare (successivamente rinnovata con DGR n. 1334/2014 e prorogato con DGR n. 1449/2015) che prevede obblighi informativi a carico delle ditte di distribuzione di ossigeno terapia accreditate;
- con DGR n. 231/2016 è stato approvato il documento *"Obblighi informativi a carico delle Aziende ed Istituti pubblici, delle strutture private accreditate e del personale convenzionato con il SSR. Anno 2016"* ed è stato autorizzato l'avvio del sistema regionale di fascicolo sanitario elettronico, secondo quanto previsto dal *"Piano di Progetto Regionale"*, presentato ai sensi del comma 15-quater dell'articolo 12 del d.l. 18/10/2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17/12/2012 n. 221, ed approvato dal Ministero della Salute e dalla Agenzia per l'Italia Digitale con nota prot. 0009034-10/12/2015-DGSISS-P;
- con DGR 28 dicembre 2016, n. 2198 sono stati individuati ed assegnati gli obiettivi di performance delle Aziende Sanitarie Locali e delle Aziende Ospedaliero-Universitarie del S.S.R. per il triennio 2016-2018 (Bollettino Ufficiale della Regione Puglia - n. 10 del 20-1-2017);
- con DGR n. 219/2017 si è dato avvio al processo di dematerializzazione dei buoni per l'acquisto di prodotti senza glutine con oneri a carico del SSR;
- con DGR 07 febbraio 2017, n. 137 si è proceduto al rinnovo del protocollo di Intesa per le attività riferite al quinquennio 2017-2021 con l'Osservatorio Epidemiologico Regionale;
- con DGR n. 2040/2016 sono state adottate disposizioni per il funzionamento del Registro Tumori Regionale Puglia, trasferendone il coordinamento in capo all'Agenzia Sanitaria regionale, ed è stato approvato in via preliminare lo schema di regolamento del registro tumori per il successivo invio al Garante per la Protezione dei Dati Personali per il previsto parere;

Considerato che:

- la garanzia del corretto, completo e tempestivo inserimento di tutti i dati afferenti i flussi informativi nazionali e regionali è obiettivo vincolante pena decadenza dei Direttori Generali ai sensi della L.R. n. 4/2003 art. 32, come richiamato nell'allegato agli schemi di contratto con gli stessi Direttori Generali delle Aziende Sanitarie Locali e delle Aziende Ospedaliero-Universitarie, approvati con deliberazioni della Giunta regionale;
- ai sensi dell'art. 32 della L.R. n. 4/2003 il mancato rispetto degli obblighi informativi comporta la perdita dell'accreditamento, ovvero dell'autorizzazione, per le strutture private e la riduzione delle prestazioni

- autorizzate e dei limiti di remunerazione per gli istituti e gli enti, nella misura individuata dalla Giunta regionale, in relazione alla gravità e/o ripetitività dell'inadempimento;
- la trasmissione dei flussi informativi previsti dalla normativa nazionale rientra tra gli adempimenti cui sono tenute le Regioni per l'accesso al finanziamento integrativo a carico dello Stato, ai sensi dell'intesa sancita dalla Conferenza Stato - Regioni il 23 marzo 2005;
 - l'eventuale mancato rispetto degli obblighi informativi da parte delle strutture pubbliche e private accreditate, può determinare dichiarazione di "inadempienza" della Regione da parte dei Ministeri competenti, con conseguenti penalizzazioni finanziarie, come previsto dalla citata Intesa;
 - l'invio di flussi informativi costantemente aggiornati consente alle strutture preposte alla programmazione sanitaria sia a livello aziendale sia a livello regionale di disporre della necessaria conoscenza dei livelli di assistenza erogati per orientare le scelte di governo del SSR;
 - l'art. 15 recante "*Sanità digitale e piano di evoluzione dei flussi informativi del NSIS*" del Patto per la Salute 2014-2016 stabilisce che il Piano di Evoluzione dei Flussi NSIS (PEF-NSIS) rappresenta lo strumento di programmazione degli interventi sui sistemi informativi, necessari a consentire il governo e il monitoraggio dei LEA e dei relativi costi;
 - lo stesso art. 15 stabilisce che ciascuna Regione, nei limiti delle risorse disponibili a legislazione vigente, mette in atto sul proprio territorio le misure necessarie all'attuazione degli interventi previsti dal PEF-NSIS, nel rispetto delle modalità e delle tempistiche definite ai sensi dell'art. 3 dell'Intesa tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano del 23/3/2005;

Per tutto quanto sopra esposto si propone alle valutazioni della Giunta Regionale di:

- approvare il documento "Obblighi informativi a carico delle Aziende ed Istituti pubblici, delle strutture private accreditate e del personale convenzionato con il SSR. Anno 2018", allegato al presente provvedimento per farne parte integrante e sostanziale;
- autorizzare il Dirigente della Sezione Risorse Strumentali e Tecnologiche a provvedere, nel corso del 2018, con propri atti all'eventuale integrazione e/o aggiornamento del suddetto documento a seguito di modifiche della normativa in materia di obblighi informativi, nonché a fornire, con proprie note, indicazioni tecniche ed operative di dettaglio per il conferimento dei dati ai sistemi informativi regionali;
- dare atto che ulteriori indicazioni operative potranno essere fornite, assicurando il raccordo con la Sezione Risorse Strumentali e Tecnologiche, da:
 - Agenzia Regionale Sanitaria - Coordinamento Registro Tumori, per quanto attiene le funzioni trasferite con la DGR n. 2040/2016;
 - Osservatorio Epidemiologico Regionale, per quanto attiene le funzioni definite nel protocollo di Intesa di cui alla DGR 137/2017;
- disporre che le strutture del Servizio Sanitario Regionale trasmettano i dati secondo le scadenze inderogabili definite nel documento allegato e provvedano agli adempimenti previsti nello stesso documento;
- disporre che le strutture private accreditate, gli erogatori convenzionati e il personale in regime di convenzione rispettino le indicazioni fornite dalle Aziende Sanitarie Locali per la corretta gestione dei flussi informativi secondo le scadenze inderogabili riportate nel documento allegato.

SEZIONE COPERTURA FINANZIARIA AI SENSI DEL D.LGS. 118/2011 e smi

La presente deliberazione non comporta implicazioni di natura finanziaria sia di entrata che di spesa e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale.

La presente proposta di deliberazione viene sottoposta all'esame della Giunta regionale ai sensi dell'art.4, comma 4, lett. a), della L.R. 4.2.1997, n.7.

Il Presidente, sulla base delle risultanze istruttorie come innanzi illustrate, propone alla Giunta regionale l'adozione del conseguente atto finale.

LA GIUNTA

- Udita e fatta propria la relazione del Presidente;

- Vista la sottoscrizione posta in calce al presente provvedimento;
- A voti unanimi espressi dai presenti.

DELIBERA

1. **di approvare** il documento "Obblighi informativi a carico delle Aziende ed Istituti pubblici, delle strutture private accreditate e del personale convenzionato con il SSR. Anno 2018", allegato al presente provvedimento per farne parte integrante e sostanziale;
2. **di autorizzare** il Dirigente della Sezione Risorse Strumentali e Tecnologiche a provvedere, nel corso del 2018, con propri atti all'eventuale integrazione e/o aggiornamento del suddetto documento a seguito di modifiche della normativa in materia di obblighi informativi, nonché a fornire, con proprie note, indicazioni tecniche ed operative di dettaglio per il conferimento dei dati ai sistemi informativi regionali;
3. **di dare atto** che ulteriori indicazioni operative potranno essere fornite, assicurando il raccordo con la Sezione Risorse Strumentali e Tecnologiche, da:
 - a) Agenzia Regionale Sanitaria - Coordinamento Registro Tumori, per quanto attiene le funzioni trasferite con la DGR n. 2040/2016;
 - b) Osservatorio Epidemiologico Regionale, per quanto attiene le funzioni definite nel protocollo di Intesa di cui alla DGR 137/2017;
4. **di disporre** che le strutture private accreditate, gli erogatori convenzionati e il personale in regime di convenzione rispettino le indicazioni fornite dalle Aziende Sanitarie Locali per la corretta gestione dei flussi informativi secondo le scadenze inderogabili riportate nel documento allegato;
5. **di disporre** la pubblicazione del presente provvedimento sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia.

IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA
CARMELA MORETTI

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA
MICHELE EMILIANO



REGIONE PUGLIA

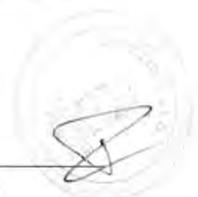
**Obblighi informativi a carico delle Aziende ed Istituti pubblici, delle
strutture private accreditate e del personale convenzionato con il
SSR.**

Anno 2018

Versione 1.0

Allegato alla DGR n. ____/2018

*Redazione a cura della Sezione Risorse Strumentali e Tecnologiche del Dipartimento Promozione della
Salute, del Benessere Sociale e dello Sport per Tutti*





REGIONE PUGLIA

Controllo della configurazione del documento**Storia del documento**

Versione	Data	Nota
1.0		Versione iniziale Approvata con DGR n. del
		=====

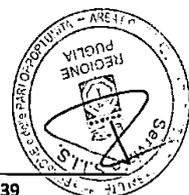
Storia delle revisioni

Versione	Modifiche
1.0	Versione Iniziale
=====	=====

Note

Il presente documento nella sua versione aggiornata viene pubblicato sul portale regionale della salute (www.sanita.puglia.it), sezione "Operatori" - "Flussi Informativi".

I riferimenti a pagine web (URL) di portali di Amministrazioni diverse dalla Regione Puglia, riportati nel presente documento, devono intendersi come meramente indicativi in quanto potrebbero essere soggetti a modifiche nel tempo.





REGIONE PUGLIA

INDICE

1. Glossario e acronimi	5
2. Premessa	7
3. Conferimento dei dati al sistema informativo "Edotto"	8
3.1. Assistenza Specialistica	9
3.1.1. Ricette specialistiche	9
3.1.2. Schede di Dimissione Ambulatoriale (SDA)	10
3.2. Schede di Dimissione Ospedaliera (SDO)	10
3.3. Assistenza Farmaceutica	11
3.3.1. Territoriale convenzionata	11
3.3.2. Distribuzione diretta	11
3.3.3. Consumo di farmaci in ambito ospedaliero	13
3.3.4. Somministrazioni di farmaci in ambito ospedaliero o ambulatoriale	14
3.4. Assistenza Domiciliare e Residenziale	15
3.5. Flusso dei dispositivi medici e dei contratti	16
3.6. Accettazione d'Urgenza (Pronto soccorso)	17
3.7. Gravidanza e Nascita	18
3.8. Trasfusionale	18
3.9. Mobilità Sanitaria Infra-regionale e Interregionale	19
3.10. Mobilità Sanitaria Internazionale	19
3.11. Dotazioni Organiche e flusso dei direttori di struttura complessa	20
3.12. Assistenza riabilitativa	20
3.13. Assistenza protesica	20
3.14. Sistema di anonimizzazione e pseudonimizzazione regionale (SAP)	21
4. Conferimento dei dati a sistemi informativi regionali diversi da Edotto	23
4.1. Monitoraggio regionale dei tempi di attesa	23
4.2. Sistema Informativo delle Dipendenze Patologiche (HTH - Ascolta la Salute)	24
4.3. Sistema Informativo del 118	24
4.4. Sistema Informativo della Salute Mentale (D.M. 15/10/2010)	25
4.5. Flusso Informativo delle attività presso gli hospice (DM 6/6/2012)	25





REGIONE PUGLIA

4.6. Flusso Informativo delle grandi apparecchiature	26
4.7. Flusso Informativo per il Monitoraggio degli Errori in Sanità (SIMES)	27
4.8. Flussi di responsabilità dell'Osservatorio Epidemiologico Regionale (OER)	28
5. Sistema Informativo Sanitario Territoriale (SIST Puglia)	32
5.1. Ricetta dematerializzata	32
5.2. Fascicolo Sanitario Elettronico	33
6. Adempimenti a carico dei Direttori Generali delle Aziende e degli Istituti pubblici	35
7. Link utili	39





REGIONE PUGLIA

1. Glossario e acronimi

ADT: Accettazione Dimissione e Trasferimento

AOU : Azienda Ospedaliero Universitaria

AS: Aborto Spontaneo

ASL : Azienda Sanitaria Locale

BURP: Bollettino Ufficiale della Regione Puglia

CA: Certification Authority (autorità di certificazione)

CeDAP: Certificato di Assistenza Al Parto

CNS: Carta Nazionale dei Servizi

CRAT: Coordinamento Regionale Attività Trasfusionali

CUP: Centro Unico di Prenotazione

DCR: Distinta Contabile Riepilogativa

DDA: Ditta Distribuzione ossigeno terapia Accreditata

DGR: Deliberazione della Giunta Regionale

DL: Decreto Legge

DM: Decreto Ministeriale

DPCM: Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri

Enti pubblici del SSR: Enti pubblici del Servizio Sanitario Regionale ivi compresi le Aziende Sanitarie Locali, le Aziende Ospedaliero-Universitarie, gli Istituti di Ricovero e Cura a Carattere Scientifico

flusso EMUR: Flusso Informativo per il sistema di monitoraggio delle prestazioni erogate nell'ambito dell'assistenza sanitaria in Emergenza-Urgenza

flusso FAR: Flusso informativo assistenza residenziale e semiresidenziale per anziani o persone non autosufficienti in condizioni di cronicità e/o relativa stabilizzazione delle condizioni cliniche

FSE: Fascicolo Sanitario Elettronico

IRCCS: Istituto di Ricovero e Cura a Carattere Scientifico

IVG: Interruzione Volontaria di Gravidanza

LIS: Laboratory Information System

MMG: Medico di Medicina Generale

MRA: Monitoraggio Rete di Assistenza

N-SISR: Nuovo Sistema Informativo Sanitario Regionale

OER: Osservatorio Epidemiologico Regionale

PAI: Piano di Assistenza Individuale

PLS: Pediatra di Libera Scelta

Portale Flussi SGD: portale internet gestito dalla Regione Puglia per la condivisione di flussi informativi e più in generale Sistema di Gestione Documentale





REGIONE PUGLIA

Portale Edotto SGD: portale internet gestito dalla Regione Puglia per la condivisione della documentazione Edotto e più in generale Sistema di Gestione Documentale **Progetto SESIT:** Progetto per gli Standard Europei per il Sistema Informativo Tossicodipendenze

SAP: Sistema di Anonimizzazione e Pseudonimizzazione

SAR: Sistema di Accoglienza Regionale

SDO: Scheda di Dimissione Ospedaliera

SerD: Servizio per le Dipendenze Patologiche

SerT: Servizio per le Tossicodipendenze

SGD: Sistema di Gestione Documentale

SIA: Sistema Informativo Aziendale

SIAD: Sistema Informativo per l'Assistenza Domiciliare

SIND: Sistema Informativo Nazionale delle Dipendenze

SIST Puglia: Sistema Informativo Sanitario Territoriale della Regione Puglia

Sistema TS : Sistema Tessera Sanitaria

SISTra: Sistema Informativo dei Servizi Trasfusionali

SSN: Servizio Sanitario Nazionale

SSR: Servizio Sanitario Regionale

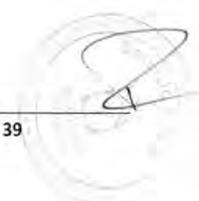
SVaMA: Scheda per la Valutazione Multidimensionale delle persone Adulte e Anziane

SVaMDi: Scheda per la Valutazione Multidimensionale Disabili

URL: Uniform Resource Locator

VPN: Virtual Private Network (rete privata virtuale)

=====





REGIONE PUGLIA

2. Premessa

Il presente documento fornisce le indicazioni ed i termini per il conferimento dei dati ai sistemi informativi regionali per quanto attiene la rilevazione dell'assistenza sanitaria e socio-sanitaria.

Si precisa che, oltre alle scadenze riportate nel documento allegato, sono confermati i termini, non espressamente richiamati nel presente documento, per l'invio diretto degli ulteriori flussi informativi alle Amministrazioni Centrali da parte delle Aziende, delle strutture private e del personale convenzionato ai sensi della normativa nazionale vigente (flussi NSIS, Sistema TS, ISTAT, ecc.).

Risultano esclusi dal presente documento i flussi relativi all'area "Prevenzione in sicurezza alimentare e sanità pubblica veterinaria", per i quali si rimanda alle indicazioni delle competenti strutture regionali.

Il documento è strutturato come segue:

- Conferimento dei dati al sistema Edotto;
- Conferimento dei dati a sistemi informativi sanitari regionali diversi da Edotto;
- Utilizzo del Sistema Informativo Sanitario Territoriale (SIST Puglia);
- Adempimenti a carico dei Direttori Generali.

Nella figura che segue è riportata schematicamente l'architettura dei sistemi informativi regionali richiamati nel presente documento.

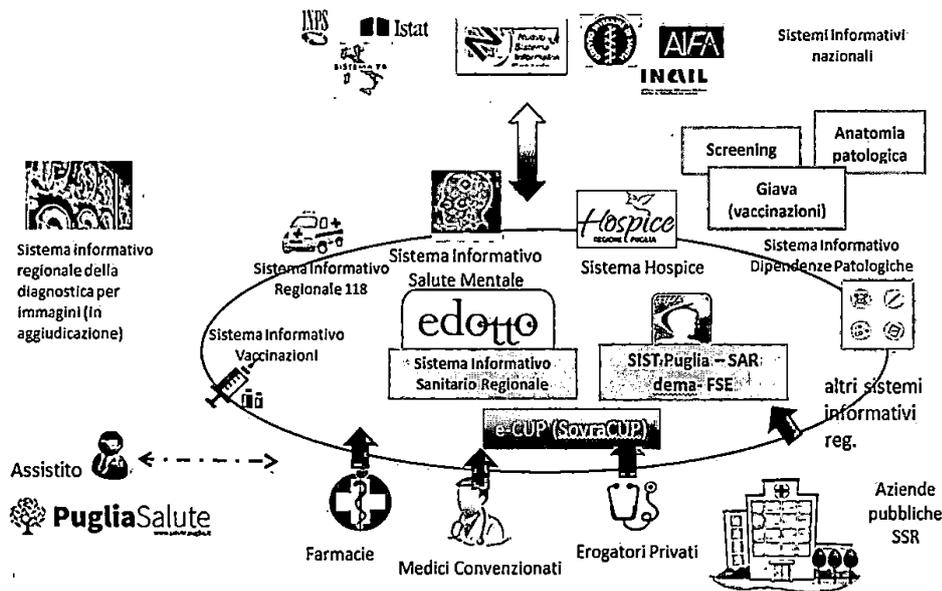


Figura 1. Architettura di massima dei sistemi informativi sanitari regionali





REGIONE PUGLIA

3. Conferimento dei dati al sistema informativo “Edotto”

Nella presente sezione sono riportate le scadenze relative all’invio dei dati al Nuovo Sistema Informativo Sanitario Regionale (N-SISR), denominato *Edotto*, mediante, a seconda delle diverse aree applicative, funzionalità di:

- data entry;
- e/o import di file;
- e/o servizi di cooperazione applicativa.

I tracciati record e le specifiche tecniche sono disponibili e costantemente aggiornati nella sezione pubblica del portale Edotto SGD, disponibile all’indirizzo <https://edottosgd.sanita.puglia.it>.

I documenti, le note di rilascio, gli aggiornamenti e le comunicazioni varie sono pubblicati sul portale interno del sistema Edotto a cui si accede mediante apposito link nella pagina di accesso allo stesso sistema.

Le strutture pubbliche e private sono tenute a consultare costantemente la sezione pubblica della piattaforma di gestione documentale del sistema, nonché il portale regionale della salute (www.sanita.puglia.it) ed il portale interno del sistema Edotto (in figura 2 sono evidenziati i link di accesso alla homepage al portale interno Edotto ed al sistema documentale).

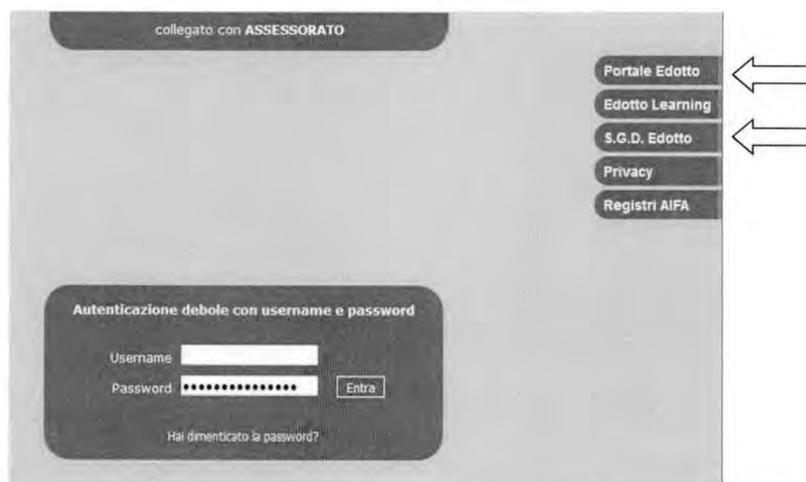


Figura 2. Indicazione dei portali di riferimento Edotto nella homepage di accesso

Nelle sottosezioni che seguono sono indicate, nello specifico, le aree applicative e le funzionalità relative al conferimento di dati a scadenza periodica per le seguenti finalità:

- soddisfacimento degli obblighi informativi nei confronti delle Amministrazioni Centrali;
- rendicontazione delle prestazioni rese;
- mobilità sanitaria.

Con riferimento ad alcuni obblighi informativi, come quelli relativi alla distribuzione diretta dei farmaci, al consumo di farmaci in ambito ospedaliero ed al flusso dei dispositivi medici, sono previste due scadenze periodiche:

- una per il primo conferimento nel sistema Edotto;





REGIONE PUGLIA

- una (eventuale) per le modifiche e le integrazioni.

Entrambi i termini sono specificati nelle tabelle riepilogative dei rispettivi paragrafi. Il secondo termine è concesso per consentire la modifica o l'integrazione dei dati precedentemente trasmessi o su richiesta degli Enti pubblici del SSR o su richiesta formale degli uffici regionali al fine di migliorare il livello di copertura o di qualità dei dati.

In particolare gli uffici regionali potranno richiedere agli Enti pubblici del SSR la verifica e le eventuali correzioni ed integrazioni dei dati trasmessi con la prima trasmissione. Gli Enti pubblici del SSR, per ciascuna richiesta formale, sono tenuti a verificare le suddette richieste e a trasmettere le modifiche e/o le integrazioni ovvero a fornire riscontro formale teso a certificare l'assenza di dati da correggere e/o integrare entro il secondo termine. Il mancato riscontro determina lo stato di inadempienza rispetto al particolare obbligo informativo.

Resta salvo, anche se non esplicitamente richiamato nel presente documento, l'obbligo dell'utilizzo del sistema Edotto per i compiti e le funzioni istituzionali delle Aziende ed Enti del Servizio Sanitario Regionale (gestione dell'anagrafe assistiti regionale, pagamento delle competenze del personale convenzionato, gestione delle Carte Nazionale dei Servizi, gestione dell'anagrafe delle strutture sanitarie, gestione ricettari, allineamento con Sistema TS, ecc.).

3.1. Assistenza Specialistica

3.1.1. Ricette specialistiche

Nella tabella seguente sono indicate le scadenze per il conferimento dei dati delle ricette specialistiche al sistema Edotto per le seguenti aree applicative:

- Specialistica ambulatoriale interna;
- Specialistica ospedaliera;
- Specialistica privata accreditata.

Le Aziende Sanitarie Locali stabiliscono, nell'alveo della propria autonomia organizzativa e gestionale, le modalità tecniche, tra quelle consentite dal sistema Edotto, per ricevere i dati delle ricette da parte delle strutture private accreditate.

Fino a nuova disposizione le strutture specialistiche sono tenute a conferire al sistema Edotto anche i dati delle ricette specialistiche dematerializzate.

Mensilità	Scadenza per il conferimento dei dati (primo invio)	Scadenza per eventuali correzioni (blocco della acquisizione)
Gennaio	15/02/2018	15/03/2018
Febbraio	15/03/2018	15/04/2018
Marzo	15/04/2018	15/05/2018
Aprile	15/05/2018	15/06/2018
Maggio	15/06/2018	15/07/2018
Giugno	15/07/2018	15/08/2018
Luglio	15/08/2018	15/09/2018
Agosto	15/09/2018	15/10/2018
Settembre	15/10/2018	15/11/2018
Ottobre	15/11/2018	15/12/2018
Novembre	15/12/2019	15/01/2019
Dicembre	15/01/2019	15/02/2019





REGIONE PUGLIA

3.1.2. Schede di Dimissione Ambulatoriale (SDA)

In ottemperanza alla DGR n. 2774/2014, le strutture pubbliche e private accreditate sono tenute a completare l'inserimento dei dati relativi alle prestazioni specialistiche della tipologia "day-service" mediante la compilazione della scheda dimissione ambulatoriale (SDA) disponibile nell'apposita area applicativa del sistema Edotto.

Le Aziende Sanitarie Locali sono tenute a definire con i soggetti privati le modalità per il conferimento dei dati al sistema Edotto.

Per l'invio delle ricette contenenti prestazioni di day-service fare riferimento alle date di scadenza indicate al precedente paragrafo § 3.1.1 (scadenze delle ricette specialistiche).

Per le scadenze delle Schede di Dimissione Ambulatoriale (SDA) fare riferimento alle date di scadenza indicate al successivo paragrafo § 3.2 (scadenze delle Schede di Dimissione Ospedaliera).

3.2. Schede di Dimissione Ospedaliera (SDO)

Nella tabella che segue sono riportate le scadenze per l'invio dei dati delle schede di dimissione ospedaliera al sistema Edotto. Le scadenze indicate sono determinate dagli obblighi informativi della Regione nei confronti del Ministero della salute così come previsto dal D.M. n. 135 del 8/7/2010.

Mensilità	Scadenza per il conferimento dei dati	Scadenza per eventuali correzioni (blocco della acquisizione)
Gennaio	10/03/2018	10/04/2018
Febbraio	10/04/2018	10/05/2018
Marzo	10/05/2018	10/06/2018
Aprile	10/06/2018	10/07/2018
Maggio	10/07/2018	10/08/2018
Giugno	10/08/2018	10/09/2018
Luglio	10/09/2018	10/10/2018
Agosto	10/10/2018	10/11/2018
Settembre	10/11/2018	10/12/2018
Ottobre	10/12/2018	10/01/2019
Novembre	10/01/2019	10/02/2019
Dicembre	10/02/2019	10/03/2019

Si sottolinea che le Aziende Sanitarie Locali possono consentire il collegamento in Virtual Private Network (VPN) al proprio dominio aziendale del sistema Edotto alle case di cura private accreditate per la registrazione delle prestazioni sanitarie da esse erogate o mediante delle funzionalità di data entry, di upload di flusso di import, nonché di utilizzo dei servizi di cooperazione applicativa.

Le Aziende Sanitarie Locali stabiliscono, nell'alveo della propria autonomia organizzativa e gestionale, le modalità tecniche, tra quelle consentite dal sistema Edotto, per ricevere i dati dei ricoveri da parte delle Case di Cura private accreditate, secondo una delle modalità sopra descritte.

Si evidenzia che le Unità di Valutazione della Appropriatelyzza dei Ricoveri e delle Prestazioni (UVARP) sono tenute ad utilizzare in fase di controllo le funzionalità del sistema Edotto (cosiddetta "SDO-UVAR") che consentono di registrare l'avvenuto controllo, la conferma del regime assistenziale, del DRG e della relativa contabilizzazione oppure la modifica del regime assistenziale oppure del DRG e della relativa contabilizzazione.

L'utilizzo di tali funzionalità è obbligatoria in quanto presupposto per la successiva attività di calcolo degli abbattimenti tariffari sulla base degli algoritmi sviluppati dall'ARES Puglia con il sistema MAAP.





REGIONE PUGLIA

La scadenza per l'inserimento di tutte le verifiche è fissata al 15 aprile dell'anno successivo a quello di dimissioni, fatte salve eventuali diverse comunicazioni da parte della competente Sezione Strategia e Governo dell'Offerta.

3.3. Assistenza Farmaceutica

3.3.1. Territoriale convenzionata

Le ricette, con relative DCR, devono essere consegnate dalle farmacie territoriali convenzionate alle Aziende Sanitarie Locali entro il giorno 10 del mese successivo a quello di erogazione, secondo i modelli organizzativi stabiliti presso ogni Azienda.

Entro il predetto termine devono essere consegnate le seguenti ricette:

- Ricette SSN (farmaceutica convenzionata);
- Ricette SSN (ausili per diabetici);
- Buoni per prodotti per celiaci (Assistenza Integrativa);
- Ricette SSN per distribuzione per conto (PHT).

Ai sensi della DGR 1391/2014, che ha stabilito l'avvio a regime della "ricetta dematerializzata", secondo le specifiche di cui al DM 2/11/2011, le farmacie territoriali sono tenute al conferimento anche dei promemoria cartacei, sostitutivi della ricetta rossa, apportando sugli stessi le fustelle delle confezioni erogate.

Si rappresenta che fino a diversa disposizione normativa le farmacie sono tenute a conferire i dati delle ricette dematerializzate al pari dei dati delle classiche ricette "rosse" anche al Sistema Tessera Sanitaria secondo le regole tecniche D.M. 18/3/2008, attuativo del comma 5, dell'articolo 50 della l.n. 326/2003 e secondo il calendario pubblicato sul portale www.sistemats.it.

Si rappresenta che, sulla base di accordi specifici con le associazioni di categoria dei medici di medicina generale e dei pediatri di libera scelta oltre che con le associazioni di categoria delle farmacie territoriali convenzionate, potranno essere sperimentate modalità diverse di raccolta delle fustelle o di "elisione elettronica" delle stesse, nell'ambito della evoluzione della ricetta dematerializzata e dell'utilizzo di canali alternativi al promemoria cartaceo come previsto dal D.M. 2/11/2011.

Con riferimento alle previsioni della DGR n. 219 del 23.02.2017 e della DD n. AOO_081/266 del 20/06/2017 recante disposizioni per la dematerializzazione dei buoni per celiaci a regime dal 1 luglio 2017 saranno fornite, nel corso del 2018, specifiche indicazioni di dettaglio da parte della Sezione Risorse Strumentali e Tecnologiche sulla base della evoluzione del progetto, per le farmacie, per le parafarmacie e per gli esercizi convenzionati volte alla eliminazione della raccolta dei bollini/fustelli.

3.3.2. Distribuzione diretta

La distribuzione diretta è intesa come la dispensazione, per il tramite delle strutture sanitarie, di medicinali ad assistiti per la somministrazione al proprio domicilio. Nello specifico vengono rilevate tutte le prestazioni farmaceutiche erogate al paziente all'atto della dimissione da ricovero o a seguito di visita specialistica (limitatamente al primo ciclo terapeutico completo), ai pazienti cronici soggetti a piani terapeutici o presi in carico dalle strutture, ai pazienti in assistenza domiciliare, residenziale o semiresidenziale nonché i farmaci erogati dalle farmacie pubbliche e private per conto delle Aziende Sanitarie Locali.

Questa distribuzione può avvenire anche attraverso specifici accordi con le farmacie territoriali, pubbliche e private (distribuzione per conto, DPC o PHT), per la quale si rimanda al § 3.3.1. Si precisa che la generazione del flusso della distribuzione (canale "distribuzione per conto") diretta verso NSIS è a carico degli uffici regionali.





REGIONE PUGLIA

Le Aziende Sanitarie Locali, le Aziende Ospedaliero Universitarie e gli IRCCS Pubblici sono tenuti all'utilizzo delle funzioni di prescrizione e di erogazione del sistema Edotto, tali da consentire il soddisfacimento da parte della Regione degli obblighi previsti dal D.M. 31/07/2007 e smi (tracciato Fase 3).

I dati devono essere immessi entro il 10 del mese successivo a quello di erogazione e il **primo invio** è da intendersi pressoché **definitivo**, lasciando ad una eventuale integrazione una quota parte di recupero del tutto residuale: pertanto, eventuali correzioni e/o integrazioni da effettuarsi entro il giorno 20 del secondo mese successivo sono meramente **residuali** e rivestono il carattere dell'**eccezionalità**.

In alternativa all'utilizzo delle funzionalità di prescrizione e di erogazione *online* del sistema Edotto (*soluzione da privilegiare*), le Aziende Sanitarie Locali, le Aziende Ospedaliero Universitarie e gli IRCCS Pubblici possono trasmettere i dati al sistema Edotto con frequenza mensile entro il 10 del mese successivo a quello di erogazione mediante specifiche funzionalità di upload di file. Tale soluzione deve essere limitata al 10% massimo delle erogazioni di farmaci in distribuzione diretta, nei soli casi in cui per motivi tecnici o organizzativi non sia possibile procedere con la registrazione online sia della fase prescrittiva che erogativa.

Le Aziende e gli Istituti invianti sono tenuti alla verifica della corrispondenza del valore economico tra quanto dichiarato con i modelli CE e quanto dichiarato attraverso il flusso della distribuzione diretta. I costi rilevati attraverso i flussi devono coprire – tenuto conto delle eventuali note di credito – il 100% dei costi aziendali rilevati dal Modello CE nelle voci BA0040 e BA2670. Le Aziende sono tenute, inoltre, al conferimento delle ulteriori informazioni richieste dalla Sezione Risorse Strumentali e Tecnologiche e dalla Sezione Amministrazione Finanza e Controllo per la quadratura dei modelli CE con i flussi informativi e con il flusso Traccia ai fini degli adempimenti LEA C14 e C15, oggetto di verifica mensile e trimestrale. Le Aree economico finanziarie delle Aziende devono operare in sinergia e collaborazione con le Aree farmaceutiche per la quadratura dei modelli.

Si richiede, infine, la trasmissione da parte delle Aree di Gestione Risorse Economico—Finanziarie alla Sezione Amministrazione, Finanza e Controllo — entro e non oltre il termine di scadenza dell'invio del conto economico di ogni trimestre — delle schede contabili dei conti ricompresi nelle voci BA0040 e BA2670 del modello CE in formato Excel, riservando particolare attenzione alla compilazione delle voci relative alle rimanenze di magazzino che devono essere aggiornate anche esse su base trimestrale.

Mensilità	Scadenza per il conferimento dei dati (primo invio)	Scadenza per eventuali integrazioni/correzioni (blocco della acquisizione)
Gennaio	10/02/2018	20/03/2018
Febbraio	10/03/2018	20/04/2018
Marzo	10/04/2018	20/05/2018
Aprile	10/05/2018	20/06/2018
Maggio	10/06/2018	20/07/2018
Giugno	10/07/2018	20/08/2018
Luglio	10/08/2018	20/09/2018
Agosto	10/09/2018	20/10/2018
Settembre	10/10/2018	20/11/2018
Ottobre	10/11/2018	20/12/2018
Novembre	10/12/2018	20/01/2019
Dicembre	10/01/2019	20/02/2019





REGIONE PUGLIA

Si richiama, infine, l'obbligo da parte delle Aziende Sanitarie di trasmettere i consumi relativi ai vaccini (ATC J07), sancito dall'art. 1, comma 2 del DM 31 luglio 2007 per la distribuzione diretta, e dall'art. 1, comma 2 lettera a) del DM 4 febbraio 2009 per i consumi ospedalieri, atteso che i vaccini sono annoverati tra i medicinali provvisti di autorizzazione in commercio (AIC) e come tali sono oggetto di rilevazione.

I dati relativi all'erogazione dell'ossigeno liquido in ambito territoriale (che costituiscono una fattispecie di farmaci direttamente distribuiti dalle DDA) sono raccolti attraverso il portale Flussi SGD secondo un modello che ne prevede il conferimento suddiviso per ASL e per mese da parte delle DDA nonché il controllo, l'acquisizione e la trasmissione verso Edotto da parte delle ASL. In particolare, le ASL sono tenute a garantire il corretto e completo conferimento dei dati raccolti nel portale Flussi SGD al sistema Edotto e, qualora intercettino inadempienze rispetto alle scadenze o alla copertura e qualità dei dati, ne danno pronta segnalazione tramite comunicazione formale agli uffici regionali pena la dichiarazione dello stato di inadempienza delle stesse ASL.

I termini per il conferimento da parte delle DDA nel portale Flussi SGD dei dati relativi all'ossigeno liquido sono riportati nella seguente tabella:

Mensilità	Scadenza per il conferimento dei dati
Gennaio	05/02/2018
Febbraio	05/03/2018
Marzo	05/04/2018
Aprile	05/05/2018
Maggio	05/06/2018
Giugno	05/07/2018
Luglio	05/08/2018
Agosto	05/09/2018
Settembre	05/10/2018
Ottobre	05/11/2018
Novembre	05/12/2018
Dicembre	05/01/2019

3.3.3. Consumo di farmaci in ambito ospedaliero

Gli Enti pubblici del SSR sono tenuti all'utilizzo delle funzioni di Edotto per la registrazione delle somministrazioni di farmaci in ambito ospedaliero, tali da consentire il rispetto degli obblighi informativi previsti dal D.M. 04/02/2009, che prevede che le Regioni e le Province Autonome di Trento e Bolzano inviino con cadenza mensile entro il ventesimo giorno del mese successivo al periodo di riferimento.

I dati devono essere immessi entro il 10 del mese successivo a quello di erogazione e il **primo invio** è da intendersi pressoché **definitivo**, lasciando ad una eventuale integrazione una quota parte di recupero del tutto residuale: pertanto, eventuali correzioni e/o integrazioni da effettuarsi entro il giorno 20 del secondo mese successivo sono meramente **residuali** e rivestono il carattere dell'**eccezionalità**.

Sono oggetto di rilevazione le movimentazioni interne di medicinali acquistati o resi disponibili all'impiego da parte delle strutture sanitarie direttamente gestite dal Servizio Sanitario Nazionale, ad eccezione dei medicinali dispensati in distribuzione diretta.





REGIONE PUGLIA

Mensilità	Scadenza per il conferimento dei dati (primo invio)	Scadenza per eventuali integrazioni/correzioni (blocco della acquisizione)
Gennaio	10/02/2018	20/03/2018
Febbraio	10/03/2018	20/04/2018
Marzo	10/04/2018	20/05/2018
Aprile	10/05/2018	20/06/2018
Maggio	10/06/2018	20/07/2018
Giugno	10/07/2018	20/08/2018
Luglio	10/08/2018	20/09/2018
Agosto	10/09/2018	20/10/2018
Settembre	10/10/2018	20/11/2018
Ottobre	10/11/2018	20/12/2018
Novembre	10/12/2018	20/01/2019
Dicembre	10/01/2019	20/02/2019

Le Aziende e gli Istituti inviati sono tenuti alla verifica della corrispondenza del valore economico tra quanto dichiarato con i modelli CE e quanto dichiarato attraverso il flusso della distribuzione diretta. I costi rilevati attraverso i flussi devono coprire – tenuto conto delle eventuali note di credito – il 100% dei costi aziendali rilevati dal Modello CE nelle voci BA0040 e BA2670. Le Aziende sono tenute inoltre al conferimento delle ulteriori informazioni richieste dalla Sezione Risorse Strumentali e Tecnologiche e dalla Sezione Amministrazione Finanza e Controllo per la quadratura dei modelli CE con i flussi informativi e con il flusso Traccia ai fini degli adempimenti LEA C14 e C15, oggetto di verifica mensile e trimestrale. Le Aree economico finanziarie delle Aziende devono operare in sinergia e collaborazione con le Aree farmaceutiche per la quadratura dei modelli.

Si richiede, infine, la trasmissione da parte delle Aree di Gestione Risorse Economico—Finanziarie alla Sezione Amministrazione, Finanza e Controllo — entro e non oltre il termine di scadenza dell'invio del conto economico di ogni trimestre — delle schede contabili dei conti ricompresi nelle voci BA0040 e BA2670 del modello CE in formato Excel, riservando particolare attenzione alla compilazione delle voci relative alle rimanenze di magazzino che devono essere aggiornate anche esse su base trimestrale.

Si richiama, inoltre, l'obbligo da parte delle Aziende Sanitarie di trasmettere i consumi relativi ai vaccini (ATC J07), sancito dall'art. 1, comma 2 del DM 31 luglio 2007 per la distribuzione diretta, e dall'art. 1, comma 2 lettera a) del DM 4 febbraio 2009 per i consumi ospedalieri, atteso che i vaccini sono annoverati tra i medicinali provvisti di autorizzazione in commercio (AIC) e come tali sono oggetto di rilevazione.

3.3.4. Somministrazioni di farmaci in ambito ospedaliero o ambulatoriale

Devono essere conferiti al sistema Edotto i dati relativi alle somministrazioni di farmaci in ambito ospedaliero o ambulatoriale (impropriamente denominato File F in ambito regionale), non ricompresi nella tariffa del DRG o della specialistica ambulatoriale (ivi incluse le specifiche prestazioni di day-service), ai fini del calcolo:

- dell'autoconsumo;
- della mobilità infra-regionale;
- della mobilità interregionale.

Si precisa che la gestione dei dati per la compensazione della mobilità sanitaria relativi alla **distribuzione diretta** (da parte delle strutture pubbliche) e **per conto** (DPC) sono elaborati



REGIONE PUGLIA

direttamente dal sistema Edotto, sulla base dei dati forniti con le modalità descritte ai § 3.3.1 § 3.3.2, per cui non è richiesta alcuna operazione aggiuntiva da parte delle strutture pubbliche.

Tramite questa funzione è necessario, pertanto, per le strutture pubbliche registrare esclusivamente i dati analitici delle somministrazioni in regime di ricovero (non ricompresi nel DRG) o in regime ambulatoriale, incluso il day-service (non ricompreso nella tariffa da nomenclatore tariffario regionale).

Le strutture private accreditate (ivi compresi gli Enti Ecclesiastici) devono conferire, oltre i dati delle eventuali somministrazioni di farmaci in regime di ricovero o di day service (se non ricomprese nelle tariffe), anche le eventuali erogazioni effettuate in distruzione diretta limitatamente al primo ciclo di terapia.

Per ulteriori dettagli sulle tipologie di farmaci oggetti della rilevazione si rimanda riferimento all'Intesa annuale Stato Regioni per la compensazione della mobilità sanitaria così come stabilito all'art. 9 del Patto per la Salute 2014/2016.

Si evidenzia che devono essere registrate nel sistema Edotto i dati di tutte le erogazioni di somministrazione farmaci e non solo quelle erogate in mobilità interregionale e infra-regionale. Il sistema Edotto individua in modo automatico quelle erogate in mobilità e le trasferisce negli archivi dell'area Mobilità Sanitaria per la gestione del processo di richiesta di rimborso.

L'obbligo riguarda le Aziende Sanitarie Locali, le Aziende Ospedaliero-Universitarie, gli IRCCS pubblici e privati, gli Enti Ecclesiastici e le strutture private accreditate autorizzate alle somministrazioni in parola.

Le scadenze per l'invio dei suddetti dati sono le seguenti:

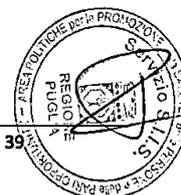
Trimestre	Scadenza per il conferimento dei dati
I	30/04/2018
II	30/07/2018
III	30/10/2018
IV	31/01/2019

3.4. Assistenza Domiciliare e Residenziale

Le Aziende Sanitarie Locali sono tenute a far utilizzare al proprio personale dipendente, ai soggetti convenzionati, ove applicabile, ed alle strutture private con le quali è stato stipulato un accordo contrattuale, ove applicabile, le funzionalità delle aree applicative Assistenza Domiciliare e Assistenza Residenziale del sistema Edotto ai fini della compilazione telematica del PAI (Piano di Assistenza Individuale), della SVaMA e della SVaMDi, secondo quanto previsto dalla DGR 2814/2012 (pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia n. 199 del 28-12-2011).

La registrazione degli eventi per l'assistenza domiciliare di presa in carico, valutazione, eventuale rivalutazione, sospensione, accesso, conclusione deve essere effettuata con tempistiche tali da consentire alle strutture regionali di estrarre in automatico il flusso SIAD (tracciato 1 e tracciato 2) come previsto dal D.M. 17/12/2008 e smi.

Di seguito le scadenze per l'invio dei dati alimentanti il flusso SIAD per l'anno 2018:





REGIONE PUGLIA

Trimestre	Scadenza per il conferimento dei dati
I	31/05/2018
II	31/08/2018
III	30/11/2018
IV	28/02/2019

Dopo la data di scadenza per il conferimento dei dati indicata in tabella non sono permesse altre variazioni in Edotto.

La registrazione degli eventi per l'assistenza residenziale di presa in carico, ammissione dell'assistito presso la struttura residenziale o semiresidenziale, rivalutazione, dimissione, trasferimento, decesso deve essere effettuata con tempistiche tali da consentire alle strutture regionali di estrarre in automatico il flusso FAR (tracciato 1 e tracciato 2) da inviare al Ministero della Salute, come previsto dal D.M. 17/12/2008 e smi.

Di seguito le scadenze per l'invio dei dati alimentanti il flusso FAR per l'anno 2017:

Trimestre	Scadenza per il conferimento dei dati
I	31/05/2018
II	31/08/2018
III	30/11/2018
IV	28/02/2019

Dopo la data di scadenza per il conferimento dei dati indicata in tabella non sono permesse altre variazioni in Edotto.

Si sottolinea che le Aziende Sanitarie Locali possono consentire il collegamento in Virtual Private Network (VPN) al proprio dominio aziendale del sistema Edotto alle strutture residenziali e semiresidenziali, alle associazioni di volontariato o agli operatori economici che forniscono assistenza domiciliare, al personale convenzionato con il SSR per la registrazione delle prestazioni sanitarie da esse erogate. **Si ribadisce che il conferimento dei dati da parte di tali strutture si configura come obbligazione contrattuale ai sensi degli accordi sottoscritti con le suddette strutture. Analogamente i dati conferiti ad Edotto (Area Domiciliare) costituiscono la base per la liquidazione degli operatori economici che forniscono assistenza domiciliare.**

Le Aziende Sanitarie Locali stabiliscono, nell'alveo della propria autonomia organizzativa e gestionale, le modalità tecniche, tra quelle consentite dal sistema Edotto, per ricevere i dati delle prestazioni erogate da parte dei soggetti, sopra richiamati, che sono obbligati a conferire i dati secondo quanto stabilito dalle Aziende Sanitarie Locali.

Le Aziende sono tenute ad una puntuale verifica di quanto inserito in Edotto rispetto a quanto riportato nei modelli aggregativi FLS21 quadro H in relazione all'Area Domiciliare e nei modelli STS24 in relazione all'Area Residenziale. I dati conferiti attraverso Edotto (Area Residenziale) per finalità statistiche costituiscono la base per la liquidazione della fatture alle strutture residenziali e semiresidenziali.

3.5. Flusso dei dispositivi medici e dei contratti

Il decreto ministeriale 10/6/2010 stabilisce che le trasmissioni da parte delle Regioni verso il Nuovo Sistema Informativo Sanitario (NSIS) dei dati di monitoraggio dei costi e dei consumi di dispositivi medici consegnati sono effettuate con cadenza trimestrale entro l'ultimo giorno del mese successivo al periodo di riferimento, aggregati per ciascun mese solare, relativi al trimestre precedente. L'alimentazione della banca dati è a cura delle singole Regioni e riguarda anche i contratti stipulati dal 1 ottobre 2010 per l'approvvigionamento di dispositivi medici. Per questi ultimi, il Decreto del Ministro della salute 25 novembre 2013 definisce i dati oggetto di rilevazione.





REGIONE PUGLIA

Per l'anno 2018 le Aziende Sanitarie Locali, gli IRCCS pubblici e le Aziende Ospedaliere Universitarie devono trasmettere alla Regione i dati (flusso dispositivi e flusso contratti) attraverso il Sistema Edotto – Area Osservatorio Prezzi e Tecnologie (OPT).

Le scadenze sono riportate nella tabella che segue.

Mese	Scadenza per il conferimento dei dati	Termine per le modifiche e le integrazioni ai dati inviati
Gennaio	15/04/2018	15/05/2018
Febbraio	15/04/2018	15/05/2018
Marzo	15/04/2018	15/05/2018
Aprile	15/07/2018	15/08/2018
Maggio	15/07/2018	15/08/2018
Giugno	15/07/2018	15/08/2018
Luglio	15/10/2018	15/11/2018
Agosto	15/10/2018	15/11/2018
Settembre	15/10/2018	15/11/2018
Ottobre	15/01/2019	15/02/2019
Novembre	15/01/2019	15/02/2019
Dicembre	15/01/2019	15/02/2019

Le Aziende e gli Istituti invianti sono tenuti alla verifica della corrispondenza del valore economico tra quanto dichiarato con i modelli CE e quanto dichiarato attraverso il flusso dei consumi. Sono ammesse discordanze massime nell'ordine del 10%. Inoltre, le Aziende e gli Istituti invianti sono tenuti ad adempiere agli eventuali ulteriori obblighi informativi imposti dal Ministero della Salute nel corso dei Gruppi di Lavoro trimestrali ovvero modifiche agli obblighi vigenti, che saranno tempestivamente comunicati dalla competente Sezione Regionale.

Per quanto concerne il flusso dei contratti di acquisto, la eventuale mancata stipula di contratti nel trimestre di riferimento deve essere tempestivamente comunicata alla Sezione *Risorse Strumentali e Tecnologiche* a mezzo PEC, da trasmettere all'indirizzo:

ufficiosifi.regione.puglia@pec.rupar.puglia.it.

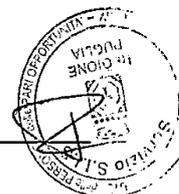
3.6. Accettazione d'Urgenza (Pronto soccorso)

Le Aziende Sanitarie Locali, le Aziende Ospedaliere Universitarie e gli IRCCS pubblici sono tenuti all'utilizzo dell'area applicativa "Accettazione d'Urgenza" del sistema Edotto per la registrazione degli eventi relativi alle attività di Pronto Soccorso.

L'estrazione del flusso EMUR da inviare al Ministero della Salute, ai sensi del D.M. 17/12/2008, viene effettuata dalle strutture regionali secondo le specifiche funzionalità del sistema Edotto.

Le strutture private accreditate, ivi inclusi gli Enti Ecclesiastici, presso le quali sono presenti strutture di pronto soccorso sono tenute a conferire gli episodi di pronto soccorso secondo le funzionalità di *upload* di file previste dal sistema Edotto. La trasmissione deve avvenire entro il giorno 20 del mese successivo a quello nel corso del quale si sono verificati gli eventi.

Le Aziende Sanitarie Locali, le Aziende Ospedaliere Universitarie e gli IRCCS pubblici sono tenuti ad una puntuale verifica di quanto inserito in Edotto rispetto a quanto riportato nei modelli aggregativi HSP24 quadro H e/o H1.





REGIONE PUGLIA

3.7. Gravidanza e Nascita

Le Aziende Sanitarie Locali (ivi inclusi gli istituti di ricovero privati accreditati) e le Aziende Ospedaliere Universitarie sono tenute all'utilizzo delle funzionalità dell'Area Applicativa "Gravidanza e Nascita" di Edotto per la registrazione degli eventi di nascita, di aborto spontaneo (AS) e di interruzione volontaria di gravidanza (IVG), con tempistiche tali da consentire all'Osservatorio Epidemiologico Regionale (OER) di trasmettere alle Amministrazioni Centrali competenti i modelli CEDAP, D11 e D12, e secondo scadenze di seguito riportate:

- per i dati relativi agli AS (modello D11):

Flusso D11	Scadenza per il conferimento dei dati
I Semestre 2018	15/07/2018
Anno completo 2018 (*)	15/05/2019

(*) Si precisa che dopo la data del 15/05/2019 non saranno permesse variazioni dei dati relativi agli eventi accaduti nel periodo di rilevazione (2018).

- per i dati relativi alle IGTV (modello D12):

Flusso D12	Scadenza per il conferimento dei dati
I Semestre 2018	15/07/2018
Anno completo 2018 (*)	15/03/2019

(*) Si precisa che dopo la data del 15/03/2019 non saranno permesse variazioni dei dati relativi agli eventi accaduti nel periodo di rilevazione (2018).

- per il flusso CEDAP:

Rammentando che la mancata registrazione degli eventi nell'area applicativa gravidanza e nascita comporta la mancata validazione delle corrispondenti SDO per parto, si rimanda alle scadenze del § 3.2.

Si rammenta che aziende ospedaliere/istituti di ricovero e cura/presidi/istituti privati sono tenuti ad inviare il modello D14 entro il 15 di ogni mese successivo a quello di rilevazione secondo le modalità contenute nella circolare ISTAT prot. 1436322 con data 22/12/2017.

Si rammenta che aziende ospedaliere/istituti di ricovero e cura/presidi/istituti privati sono tenuti ad inviare il modello D12 bis entro il 31/01/2019 per gli ospedali con reparto di ginecologia che non hanno effettuato IVG, secondo le modalità contenute nella circolare ISTAT prot. 1436004 del 22/12/2017.

Tutte le strutture presso le quali si eseguono parti o IVG ed, in ogni caso, presso le quali sono presenti reparti/servizi di ginecologia e/o consultori sono tenute a dare riscontro ed a compilare i questionari ed i modelli inviati o direttamente dal referente dell'Osservatorio Epidemiologico Regionale, o dagli Uffici regionali o dall'ISTAT.

3.8. Trasfusionale

Le Aziende Sanitarie Locali, le Aziende Ospedaliere Universitarie, gli IRCCS pubblici e privati, gli Enti Ecclesiastici sono tenuti all'utilizzo delle funzionalità dell'Area Applicativa Trasfusionale del sistema Edotto attraverso i propri applicativi locali, in uso presso le strutture trasfusionali, connessi allo stesso sistema Edotto mediante cooperazione applicativa. **Tutte le strutture trasfusionali devono essere obbligatoriamente collegate in produzione al sistema Edotto.**





REGIONE PUGLIA

Le tempistiche di inserimento dei dati devono essere tali da consentire al CRAT di trasmettere i dati al sistema SISTRA del Ministero della Salute, secondo le seguenti scadenze annuali:

- 28/02/2019: dati attività e dati di donatori;
- 30/03/2019: emovigilanza.

Ulteriori obblighi informativi possono essere disposti dal CRAT.

3.9. Mobilità Sanitaria Infra-regionale e Interregionale

Le tempistiche per il conferimento dei dati all'area applicativa mobilità sanitaria del sistema Edotto, per l'anno 2018, sono comunicate dalle strutture regionali competenti con specifiche note a seguito della decisioni in ambito nazionale.

E' fatto obbligo alle Aziende Sanitarie Locali, alle Aziende Ospedaliere Universitarie e agli IRCCS pubblici di procedere alle operazioni di inserimento dati, contestazione e controdeduzione entro i tempi tassativi comunicati dagli uffici regionali.

Si rammenta che le strutture private accreditate, ivi compresi gli Enti Ecclesiastici e gli IRCCS privati, sono tenute ad assicurare la massima collaborazione nelle attività di controllo delle prestazioni erogate presso tali strutture e a fornire in tempo utile le controdeduzioni richieste, pena l'addebito del controvalore precedentemente corrisposto, così come previsto dagli accordi contrattuali.

3.10. Mobilità Sanitaria Internazionale

La gestione della mobilità sanitaria internazionale avviene mediante i sistemi informativi resi disponibili dal Ministero della Salute:

ASPEC - "Assistenza sanitaria nei paesi esteri in convenzione"

TECAS - "Trasferimenti all'estero per cure ad altissima specializzazione"

ASPE-UE - "Assistenza sanitaria nei paesi dell'Unione Europea"

L'accesso a tali sistemi è disponibile all'URL:

http://www.salute.gov.it/portale/temi/p2_6.jsp?lingua=italiano&id=892&area=Assistenza%20sanitaria&menu=sistemi

Al fine di supportare le Aziende Sanitarie Locali nella predisposizione delle fatture di addebito agli altri Stati dei costi delle prestazioni rese in Regione Puglia ad assistiti di tali Stati, il sistema Edotto fornisce una serie di funzionalità atte alla individuazione delle prestazioni rese aggregandole per Distretto sociosanitario di competenza.

Inoltre le Aziende pubbliche sono tenute a rendicontare, sulla base di specifiche richieste da parte del Ministero della Salute e secondo le modalità di dettaglio stabilite dagli uffici regionali, le informazioni relative a:

- istanze/Autorizzazioni/rimborsi/ecc. relativi a procedure di mobilità transfrontaliera ai sensi del d.lgs. 34/2014;
- Iscrizioni volontarie al SSR da parte di cittadini stranieri.





REGIONE PUGLIA

3.11. Dotazioni Organiche e flusso dei direttori di struttura complessa

Le Aziende Sanitarie Locali, le Aziende Ospedaliere Universitarie e gli IRCCS pubblici **devono registrare nel sistema Edotto le variazioni alle dotazioni organiche entro la fine del mese successivo al mese in cui si è verificata la variazione.**

Le informazioni relative ai dipendenti (profilo, categoria, sede di servizio, ecc.) devono essere trasmesse secondo le modalità previste dalla documentazione tecnica di riferimento.

Il decreto legge 13 settembre 2012, n. 158, convertito con modificazioni dalla Legge 8 novembre 2012, n. 189 recante "Disposizioni urgenti per promuovere lo sviluppo del Paese mediante un più alto livello di tutela della salute" ha modificato il decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 502 e successive modificazioni, per quanto riguarda la procedura di nomina dei direttori di struttura complessa. In particolare, il citato decreto legge prevede che, ai fini del conferimento degli incarichi di direzione di struttura complessa, la selezione venga effettuata da una commissione composta da tre direttori di struttura complessa appartenenti alla stessa disciplina dell'incarico da conferire. I componenti della commissione vanno sorteggiati da un Elenco Nazionale che raccoglie gli elenchi regionali dei direttori di struttura complessa.

La Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province Autonome, in data 26 settembre 2013, ha approvato l'accordo ai sensi dell'articolo 4, comma 2, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, tra il Governo, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano recante: "Elenco nazionale dei direttori di struttura complessa ai fini della composizione delle commissioni di valutazione per il conferimento degli incarichi di struttura complessa per i profili professionali della dirigenza del ruolo sanitario". In questo accordo il Ministero della Salute è stato individuato quale soggetto deputato alla gestione dell'Elenco Nazionale dei direttori di struttura complessa.

A partire dall'anno 2016 l'obbligo informativo rispettivamente previsto e definito dalla Legge 8 novembre 2012, n. 189 e dall'accordo Stato-Regioni del 26 settembre 2013 relativo alla costituzione e all'aggiornamento dell'Elenco Nazionale dei Direttori di Struttura Complessa presso il Ministero della Salute, è assolto attraverso il **continuo e tempestivo aggiornamento dell'area dotazioni organiche e ruoli nominativi di Edotto. Pertanto non è ulteriormente applicabile la trasmissione diretta da parte degli Enti pubblici del SSR dei relativi dati agli uffici competenti regionali (ivi incluso quello della gestione delle risorse umane).**

3.12. Assistenza riabilitativa

Dal 1 gennaio 2015 è stabilito l'avvio a regime dell'area applicativa "Assistenza Riabilitativa" per la gestione informatizzata della presa in carico degli assistiti soggetti a tale tipo di assistenza.

E' fatto obbligo alle Aziende Sanitarie Locali l'utilizzo della suddetta area applicativa da parte del proprio personale dipendente e/o in regime di convenzione nonché assicurare il conferimento dei dati previsti da parte delle strutture private contrattualizzate e la necessaria connettività al sistema Edotto in modalità VPN.

3.13. Assistenza protesica

L'area applicativa "Assistenza protesica" consente la gestione informatizzata dell'iter amministrativo per la prescrizione ed erogazione degli ausili protesici.

E' fatto obbligo alle Aziende Sanitarie Locali l'utilizzo della suddetta area applicativa da parte del proprio personale dipendente e/o in regime di convenzione nonché assicurare il conferimento dei dati previsti da parte dei fornitori abilitati, assicurando la necessaria connettività al sistema Edotto in modalità VPN.





REGIONE PUGLIA

3.14. Sistema di anonimizzazione e pseudonimizzazione regionale (SAP)

Il Regolamento Regionale n. 5/2006 "Regolamento per il Trattamento dei Dati Sensibili e Giudiziari ai sensi degli artt. 20 e 21 del Decreto Legislativo 196/03" e successive modifiche ed integrazioni identifica i tipi di dati e le operazioni eseguibili da parte della Giunta Regionale, nonché da parte delle aziende sanitarie della Regione Puglia, degli enti e agenzie regionali e degli altri enti per i quali la Regione esercita poteri di indirizzo e controllo, con riferimento ai trattamenti di dati sensibili e giudiziari effettuati per il perseguimento delle rilevanti finalità di interesse pubblico individuate da espressa disposizione di legge, ove non siano legislativamente specificati i tipi di dati e le operazioni eseguibili.

In particolare nella scheda A12 "Attività di programmazione, gestione, controllo e valutazione dell'assistenza sanitaria", allegata al suddetto regolamento, è stabilito che il SSR nelle sue diverse articolazioni, nell'ambito delle proprie funzioni istituzionali di tutela della salute dei cittadini, ha l'esigenza di svolgere attività di monitoraggio e valutazione dell'efficacia dei trattamenti sanitari erogati, di valutazione dell'appropriatezza e della qualità dell'assistenza, di valutazione della soddisfazione dell'utente, di valutazione dei fattori di rischio per la salute.

Per le suddette finalità, il trattamento dei dati è effettuato dalla Regione, dall'Agenzia Regionale di Sanità, dalle Agenzie e Istituti scientifici regionali in ambito sanitario, dall'ARPA per quanto riguarda le attività tecnico-scientifiche di supporto alle funzioni di prevenzione collettiva e di tutela della salute. Il trattamento deve essere effettuato sulla base di dati privi degli elementi identificativi diretti.

Al fine della verifica della non duplicazione delle informazioni e della eventuale interconnessione con altre banche dati o archivi interni al sistema informativo sanitario regionale, la struttura di livello regionale, alla quale viene esplicitamente affidata la funzione infrastrutturale, provvede ad assegnare ad ogni soggetto un codice univoco che non consente la identificazione diretta dell'interessato durante il trattamento dei dati ("pseudonimizzazione"). La stessa struttura regionale assicura nei casi consentiti e nella misura strettamente necessaria la identificazione dei soggetti per specifiche esigenze di controllo e verifica ai sensi dell'art. 8 octies del d.lgs. 502/92.

All'interno del sistema Edotto è disponibile l'area applicativa SAP che consente alle strutture regionali e aziendali del SSR di adempiere a quanto previsto dal RR n. 5/2006 ed in particolare di eseguire le operazioni di "pseudonimizzazione" sopra descritte.

In particolare l'area applicativa consente di assegnare ad ogni assistito un codice univoco a livello regionale, denominato PILUR.

Nell'area applicativa SAP sono disponibili i seguenti ruoli a livello regionale e/o aziendale (ASL, AOU, IRCCS pubblici):

- **Richiedente SAP:** utente abilitato alla richiesta di generazione del PILUR a partire dai dati anagrafici dell'assistito o la decodifica del PILUR nei casi strettamente necessari ed autorizzati (tale operazione richiede necessariamente la firma digitale per cui è necessario accedere con CNS dotata di firma digitale);
- **Agente SAP:** utente di livello superiore abilitato alle funzionalità del richiedente SAP e alle funzionalità di autorizzazione/diniego della richiesta di generazione PILUR o di decodifica dello stesso; l'utente può inoltre richiedere la pseudonimizzazione di un flusso informativo predefinito;
- **Addetto Amministrazione Area Flussi Informativi:** utente abilitato alla gestione dei flussi informativi e delle relative regole di pseudonimizzazione.

Le Aziende Sanitarie Locali, le Aziende Ospedaliere Universitarie e gli IRCCS pubblici sono tenuti alla definizione delle strutture aziendali responsabili dei processi di "pseudonimizzazione" e ad attivare le procedure per l'assegnazione dei profili sopra richiamati per l'utilizzo del sistema SAP.

Le strutture regionali, l'ARES Puglia, l'ARPA Puglia, l'Osservatorio Epidemiologico Regionale ed altri Organismi regionali in ambito sanitario che trattano, per i propri compiti istituzionali, dati non aggregati per finalità di programmazione, gestione, controllo e valutazione dell'assistenza sanitaria, devono utilizzare i suddetti dati esclusivamente in formato "pseudonimizzato", utilizzando le funzionalità messe





REGIONE PUGLIA

a disposizione dall'area applicativa SAP per l'estrazione dei dati dal sistema Edotto direttamente mediante flussi di export "pseudonimizzati alla fonte" o in alternativa per la pseudonimizzazione di flussi prodotti con sistemi esterni.

Si fa presente, infine, che l'interconnessione dei sistemi informativi regionali con quelli nazionali potrà essere attuata solo qualora i codici univoci degli assistiti del SSN (codice fiscale, codice STP, codice ENI, codice TEAM) saranno pseudonimizzati attraverso il sistema di codifica univoco a livello nazionale definito dal Ministero della Salute nel DM n. 262 del 7/12/2016.

=====





REGIONE PUGLIA

4. Conferimento dei dati a sistemi informativi regionali diversi da Edotto

Nella presente sezione sono riportate le scadenze relative ai flussi informativi che non sono gestiti tramite il sistema Edotto, ma tramite soluzioni informatiche diverse come indicato nelle circolari e negli atti inviati dai competenti uffici regionali alle Aziende ed Enti del SSR.

4.1. Monitoraggio regionale dei tempi di attesa

In accordo a quanto stabilito dalla DGR n. 2701 del 05/12/2011 le Aziende Sanitarie Locali, le Aziende Ospedaliere Universitarie, gli IRCCS pubblici e privati e gli Enti Ecclesiastici che erogano prestazioni ambulatoriali, sono tenuti ad inviare mensilmente i dati del flusso di **monitoraggio ex ante** dei tempi di attesa.

I dati devono essere resi disponibili mensilmente tramite le specifiche disponibili sul portale dedicato <https://cupsgd.sanita.puglia.it>

I dati relativi ad ogni mese devono essere resi disponibili entro il giorno 10 del mese successivo.

Mediante lo stesso sistema di rilevazione devono essere conferiti semestralmente i dati relativi al monitoraggio delle sospensioni delle attività di erogazione. Si rammenta che il file di rilevazione deve essere prodotto (compilando la sola testata) e depositato anche nel caso in cui non siano state registrate sospensioni.

Per quanto attiene il monitoraggio **ex post** dei tempi di attesa le strutture di erogazione delle prestazioni specialistiche sono tenute alla corretta compilazione dei campi previsti nel flusso ex art. 50 comma 5 del d.l. 269/2003 convertito con modificazioni in legge n. 326/2003.

In particolare si rileva che per le prestazioni individuate nel piano nazionale di governo delle liste di attesa devono essere obbligatoriamente compilati i seguenti campi:

- Data effettiva di prenotazione, come effettivamente registrata dal sistema CUP
- Data di erogazione
- Tipo di accesso, da valorizzarsi con i seguenti valori:
 - 1 – indica se la prestazione si riferisce ad un primo accesso (prima visita o prima esame di diagnostica strumentale, visita o prestazione di approfondimento erogati da specialista diverso dal primo osservatore e nel caso di paziente cronico, si considera primo accesso, la visita o l'esame strumentale necessari in seguito ad un peggioramento del quadro clinico);
 - 0 – accesso successivo (visita o prestazione di approfondimento per pazienti presi in carico dal primo specialista, controllo, follow-up) o altro tipo di accesso;
- Classe di Priorità (U,B,D o P)
- Garanzia del tempo massimo (obbligatoria solo per le classi "B" e "D"), da valorizzarsi con i seguenti valori:
 - 1 – indica che all'utente deve essere garantito il tempo massimo previsto dalla relativa classe di priorità;
 - 0 – indica che all'utente non deve essere garantito il tempo massimo previsto dalla relativa classe di priorità per motivi vari, tra cui la rinuncia alla prima disponibilità;





REGIONE PUGLIA

4.2. Sistema Informativo delle Dipendenze Patologiche (HTH - Ascolta la Salute)

I Servizi per le Dipendenze Patologiche (Ser.D.) della Regione Puglia sono tenuti all'utilizzo del Sistema Informativo delle Dipendenze Patologiche (denominato HTH - Ascolta la Salute) per la registrazione degli accessi dei propri utenti e delle prestazioni effettuate in ambito ambulatoriale, residenziale e semiresidenziale.

Il sistema informativo regionale delle dipendenze patologiche è raggiungibile esclusivamente mediante accesso RUPAR-SPC al seguente URL:

<https://dipendenze.sanita.regione.rsr.rupar.puglia.it/>

L'estrazione dei flussi previsti dal D.M. del 11/06/2010 "Istituzione del sistema informativo nazionale per le dipendenze (SIND)" viene effettuata:

- relativamente al flusso "Strutture": dagli amministratori aziendali del sistema informativo regionale delle dipendenze patologiche nel formato idoneo all'invio da parte della Regione Puglia a NSIS e secondo i termini determinati dalla Regione Puglia riportati nella successiva tabella;
- relativamente al flusso "Attività": la generazione e l'invio ad NSIS del flusso è a carico degli uffici regionali. Al fine di un costante miglioramento della qualità del flusso, i referenti aziendali dei flussi SIND devono effettuare entro la scadenza indicata nella successiva tabella, eventuali integrazioni/modifiche/inserimenti di dati relativi all'anno di rilevazione.

Flusso	Periodo di rilevazione delle informazioni	Scadenza per il conferimento dei dati
Strutture	annuale	18/01/2018
Attività	annuale	02/03/2018

Si segnala che, a partire dalla rilevazione dell'anno 2017 non è più previsto l'invio del tracciato "PERSONALE" (le informazioni relative alla consistenza e tipologia di figure professionali in servizio presso le strutture eroganti servizi per le dipendenze avviene attraverso il Conto Annuale, mediante un'apposita tabella).

4.3. Sistema Informativo del 118

Le Centrali Operative del 118 sono tenute all'utilizzo del Sistema Informatico e Telematico del Servizio di Emergenza/Urgenza Sanitaria Territoriale (118) per la registrazione delle chiamate e degli interventi.

Gli operatori delle Centrali Operative sono tenuti al rispetto delle indicazioni delle strutture regionali preposte tese ad un costante miglioramento della qualità del flusso EMUR (tracciato segnalazione ed intervento), con particolare riferimento alle iniziative tese a perfezionare il linkage tra la missione del 118 esitata in accesso al Pronto Soccorso e l'episodio stesso di pronto soccorso.

L'estrazione dei flussi previsti dal D.M. del 17/12/2008 "Istituzione del sistema informativo per il monitoraggio delle prestazioni erogate nell'ambito dell'assistenza sanitaria in emergenza-urgenza" (EMUR) viene effettuata in automatico dalle strutture regionali. Le stesse strutture regionali provvedono all'invio dei flussi informativi a NSIS.

L'acquisizione dei dati relativi alla missione avviene anche mediante l'utilizzo della scheda paziente digitale che sostituisce la analoga scheda cartacea con lo scopo di migliorare la tempestività nella raccolta delle informazioni e l'integrazione con gli altri sistemi informativi, tra cui in particolare l'area accettazione





REGIONE PUGLIA

d'urgenza del sistema Edotto. Le Centrali Operative ed il personale dei mezzi mobili sono tenuti a supportare i processi tecnico-organizzativi necessari per la completa digitalizzazione della scheda paziente a bordo dei mezzi mobili.

4.4. Sistema Informativo della Salute Mentale (D.M. 15/10/2010)

Il sistema gestionale (denominato DISAMWEB) è utilizzato per la informatizzazione di dipartimenti di salute mentale e dei centri di salute mentale per ottemperare agli obblighi informativi previsti dal decreto in oggetto.

Tutte le strutture afferenti ai Dipartimenti di Salute Mentale (DSM) della Regione Puglia sono tenute all'utilizzo del sistema per il conferimento dei dati degli accessi e delle prestazioni rese in ambito ambulatoriale, semiresidenziale e residenziale, al fine di consentire alle strutture regionali l'invio dei flussi informativi a NSIS così come previsto dal D.M.15/10/2010 di istituzione del sistema informativo nazionale della salute mentale.

Di seguito le scadenze per il completamento dei dati:

Flusso	Periodo di rilevazione delle informazioni	Scadenza per il conferimento dei dati
Personale	Annuale	15/04/2019
Attività (in regime ambulatoriale, residenziale e semiresidenziale)	1 semestre 2018	10/08/2018
	2 semestre 2018	10/02/2019

I dati conferiti attraverso DISAMWEB per finalità statistiche costituiscono la base per la liquidazione della fatture alle strutture residenziali e semiresidenziali di assistenza psichiatrica. Si ribadisce che il conferimento dei dati da parte di tali strutture si configura come obbligazione contrattuale ai fini del pagamento delle prestazioni.

Le Aziende sono inoltre tenute ad una puntuale verifica di quanto rendicontato con DISAMWEB rispetto a quanto riportato nei modelli aggregativi STS24 in relazione agli accessi presso le strutture di "Assistenza Psichiatrica".

4.5. Flusso Informativo delle attività presso gli hospice (DM 6/6/2012)

In ottemperanza con la DGR n. 1666/2012 avente ad oggetto "D.M. 6/6/2012. Istituzione del sistema informativo nazionale per il monitoraggio dell'assistenza erogata presso gli Hospice. Disposizioni attuative regionali", le Aziende Sanitarie Locali sono tenute a trasmettere a decorrere dal 01/01/2013 alla Regione i flussi informativi definiti nel disciplinare tecnico allegato al D.M. 06/06/2012.

I dati devono essere depositati nel sistema "Hospice" della Regione Puglia realizzato dall'Ufficio Sistemi Informativi e Flussi Informativi nell'ambito di un progetto finalizzato.

Il sistema è raggiungibile attraverso rete RUPAR-SPC o VPN ed è disponibile all'indirizzo:

<https://hospice.sanita.regione.rsr.rupar.puglia.it/SistemaHospice>

Le scadenze per l'invio dei flussi sono le seguenti per il 2018:



REGIONE PUGLIA

Periodo (anno 2017)	Scadenza
I trimestre	20/04/2018
II trimestre	20/07/2018
III trimestre	20/10/2018
IV trimestre	20/01/2019

I dati conferiti attraverso il *Sistema Regionale Hospice* per finalità statistiche costituiscono la base per la liquidazione della fatture alle strutture hospice private. Si ribadisce che il conferimento dei dati da parte di tali strutture si configura come obbligazione contrattuale ai fini del pagamento delle prestazioni.

Le Aziende sono inoltre tenute ad una puntuale verifica di quanto rendicontato nel flusso rispetto a quanto riportato nei modelli aggregativi STS24.

4.6. Flusso Informativo delle grandi apparecchiature

E' stato istituito, con il Decreto ministeriale del 22/4/2014, il flusso informativo per il monitoraggio delle grandi apparecchiature sanitarie in uso presso le strutture sanitarie pubbliche e presso le private accreditate o non accreditate con il Servizio Sanitario Nazionale (SSN).

Le apparecchiature monitorate sono:

- TAC (CND - Z11030601-04)
- RMN (CND Z11050101-06)
- ACCELERATORI LINEARI (CND Z 11 01 01 01-03)
- SISTEMI ROBOTIZZATI PER CHIRURGIA ENDOSCOPICA (CND Z 12 02 01 01)
- SISTEMI TAC/PET (CND Z 11 02 03 01)
- GAMMA CAMERE COMPUTERIZZATE (CND Z 11 02 01 01-05)
- SISTEMI TAC/GAMMA CAMERA (CND Z 11 02 02 01)

ANGIOGRAFI

MAMMOGRAFI

Si tratta di tutte le apparecchiature di rilievo economico per il SSN.

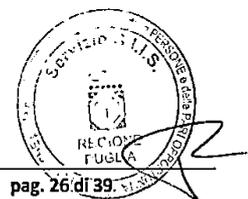
I dati devono essere trasmessi direttamente dalle strutture sanitarie al Ministero della salute, nell'ambito del Nuovo Sistema Informativo Sanitario (NSIS). Per ulteriori informazioni si rimanda alle sezioni dedicate del portale del Ministero della Salute:

- http://www.salute.gov.it/portale/temi/p2_6.jsp?lingua=italiano&id=3680&area=dispositivi-medici&menu=spesa (per le strutture pubbliche)
- http://www.salute.gov.it/portale/temi/p2_6.jsp?lingua=italiano&id=4347&area=dispositivi-medici&menu=apparecchiature (per le strutture private)

Le strutture pubbliche e private sono tenute ad una puntuale verifica di quanto conferito tramite flusso informativo rispetto a quanto riportato nei modelli aggregativi STS14 e/o HSP14.

Si richiama l'art. 3 comma 4, DM 22/04/2014: "*L'alimentazione del flusso informativo delle grandi apparecchiature sanitarie avviene non oltre il primo mese successivo al trimestre nel quale è stata svolta l'attività di collaudo dell'apparecchiatura. E' comunque possibile effettuare modifiche o integrazioni ai dati trasmessi non oltre il secondo mese successivo al trimestre nel quale ricade la data di collaudo*".

La completezza della rilevazione sarà valutata sulla base di apposita autocertificazione prodotta dalle strutture secondo le indicazioni impartite dai competenti uffici regionali.





REGIONE PUGLIA

4.7. Flusso Informativo per il Monitoraggio degli Errori in Sanità (SIMES)

La Conferenza Stato-Regioni, nella seduta del 20 marzo 2008, ha raggiunto l'Intesa sulla promozione del monitoraggio degli eventi sentinella, mediante sistematica trasmissione al Nuovo Sistema Informativo Sanitario (NSIS), attraverso uno specifico flusso, demandando al Ministero della Salute l'attivazione dell'Osservatorio nazionale degli eventi sentinella a cui affluiscono i relativi dati. L'intesa, prevede altresì, che l'Agenzia Nazionale per Servizi Sanitari Regionali, svolga funzioni di Osservatorio nazionale per la denuncia dei sinistri e le Polizze Assicurative.

Il Sistema Informativo per il Monitoraggio degli Errori in Sanità (SIMES) ha l'obiettivo di raccogliere le informazioni relative agli eventi sentinella ed alle denunce dei sinistri su tutto il territorio nazionale consentendo la valutazione dei rischi ed il monitoraggio completo degli eventi avversi. Tale processo rappresenta una parte molto importante, preliminare ad ogni azione di miglioramento continuo in tema di rischio clinico.

Per quanto concerne il monitoraggio, il SIMES prevede due componenti:

- Gestione degli Eventi Sentinella: gestione delle segnalazione degli eventi sentinella, cioè un evento avverso di particolare gravità, potenzialmente evitabile, che può comportare morte o grave danno al paziente e che determina una perdita di fiducia dei cittadini nei confronti del servizio sanitario. Il verificarsi di un solo caso è sufficiente per dare luogo ad un'indagine conoscitiva diretta ad accertare se vi abbiano contribuito fattori eliminabili o riducibili e per attuare le adeguate misure correttive da parte dell'organizzazione";

- Gestione delle Denunce dei Sinistri: gestione dei dati medico-legali economici, assicurativi e procedurali delle denunce dei sinistri.

Le strutture organizzative coinvolte nel processo di rilevazione e nell'utilizzo del Sistema Informativo SIMES appartengono a tutti i livelli del SSN (Ministero della Salute, Regioni e Province autonome, ASL, Aziende Ospedaliere, Policlinici, IRCCS).

Il DM 11 Dicembre 2009, emesso dal Ministro del Lavoro, della Salute e delle Politiche Sociali è stato elaborato congiuntamente dalla Direzione Generale del sistema informativo e dalla Direzione Generale della programmazione sanitaria, dei livelli essenziali di assistenza e dei principi etici di sistema e condiviso nell'ambito della Cabina di regia del Nuovo Sistema Informativo Sanitario e del Comitato tecnico delle Regioni e delle Province Autonome di Trento e di Bolzano per la sicurezza dei pazienti. Il suddetto decreto disciplina la rilevazione delle informazioni relative agli eventi sentinella e alla denuncia dei sinistri e descrive le modalità di trasmissione di tali dati dalle Regioni e Province Autonome al Nuovo Sistema Informativo Sanitario.

Ai sensi dell'art. 2 comma 4 del DM 11 dicembre 2009, sono disponibili le specifiche tecniche con indicazioni sulla trasmissione dei contenuti informativi, secondo le modalità previste.

Le informazioni degli Eventi Sentinella e delle Denunce dei Sinistri delle Aziende pubbliche del SSR nonché delle strutture private accreditate pugliesi sono inserite tramite le funzionalità dell'applicazione web SIMES disponibile nel portale del NSIS.

Le Aziende Sanitarie Locali, le Aziende Ospedaliere-Universitarie e gli IRCCS pubblici, opportunamente abilitati, conferiscono direttamente i dati di rilevazione nel sistema SIMES.

Con riferimento al disciplinare tecnico del DM 11 dicembre 2009:

- le informazioni relative alla scheda A dell'evento sentinella devono essere trasmesse al verificarsi dell'evento stesso o al momento dell'acquisizione dell'informazione da parte degli organi preposti;
- le informazioni relative alla scheda B dell'evento sentinella devono essere trasmesse entro **quarantacinque** giorni solari dalla validazione da parte della Regione;
- le informazioni relative alla denuncia dei sinistri devono essere trasmesse annualmente dalle regioni e province autonome di Trento e di Bolzano entro il **31 gennaio 2019**.





REGIONE PUGLIA

4.8. Flussi di responsabilità dell'Osservatorio Epidemiologico Regionale (OER)

Nel presente paragrafo sono riportati i flussi e gli obblighi informativi curati direttamente dall'Osservatorio Epidemiologico Regionale (OER).

Le Aziende Sanitarie Locali, le Aziende Ospedaliero-Universitarie, gli Istituti di Ricovero e Cura a Carattere Scientifico, gli Enti Ecclesiastici e le strutture accreditate conferiscono all'Osservatorio Epidemiologico Regionale, secondo i flussi dettagliati negli appositi documenti tecnici richiamati, i dati di seguito evidenziati.

Eventuali modifiche ai nominativi dei referenti indicati saranno comunicati direttamente dall'Osservatorio Epidemiologico Regionale.

- Decreto del Ministro della Sanità 15 dicembre 1990. *Sistema informativo delle malattie infettive e diffuse*. Gazzetta Ufficiale 8 gennaio 1991, n. 6; Nota regionale prot. n. AOO_152/12911 del 28.12.2016 "DM 15.12.1990 e DGR 02.04.2014 n. 565. *Precisazioni sul flusso informativo delle malattie infettive e diffuse. Osservanza delle indicazioni operative*"
Notifica malattie infettive e inserimento sull'applicativo Edotto
Modalità di conferimento: tramite area applicativa malattie infettive del sistema Edotto
Tempistica/Periodicità: mensile
Responsabile: Prof.ssa Rosa Prato
- Decreto del Ministro della Salute 31 marzo 2008. *Istituzione del sistema di sorveglianza delle nuove diagnosi di infezioni da HIV*. Gazzetta Ufficiale Serie Generale n.175 del 28/7/2008
Modalità di conferimento: tramite sistema on-line sul sito www.oerpuglia.org
Tempistica/Periodicità: mensile
Responsabile: Prof.ssa Maria Chironna
- Legge Regionale 15 dicembre 2008, n. 34. *"Norme in materia di attività funeraria, cremazione e dispersione delle ceneri."* (BURP n. 198 del 19 dicembre 2008).
Articolo 18, Registro Regionale di Mortalità
Modalità di conferimento: tramite area applicativo RENCAM del sistema Edotto
Tempistica/Periodicità: annuale
Responsabile: Prof.ssa Rosa Prato
- Legge Regione Puglia 25 febbraio 2010, n. 4. *"Norme Urgenti in materia di sanità e servizi."* Bollettino Ufficiale della Regione Puglia n. 40 del 2 marzo 2010.
Articolo 40, Registro Regionale di Implantologia Protetica
Modalità di conferimento: tramite il sistema informativo Edotto – Area Gestione ricoveri
Tempistica/Periodicità: contestualmente alla SDO
Responsabile: Prof.ssa Cinzia Germinario
- Deliberazione di Giunta Regionale 7 agosto 2012, n. 1600. *"Piano nazionale per l'eliminazione del morbillo e della rosolia congenita (PNEMoRc) 2010-2015: Accordo Stato-Regioni e Province Autonome, Rep. Atti n. 66/CSR. Recepimento e adozione del correlato Piano regionale."* Bollettino Ufficiale della Regione Puglia n. 132 del 11 settembre 2012
Sorveglianza integrata morbillo-rosolia
Modalità di conferimento: trasmissione cartacea a mezzo e-mail + piattaforma webPNEMoRc
Tempistica/Periodicità: entro 12 ore dall'evento





REGIONE PUGLIA

Sorveglianza dell'infezione da virus della rosolia in gravidanza e della rosolia congenita

Modalità di conferimento: trasmissione cartacea a mezzo e-mail + piattaforma web PNEMoRc

Tempistica/Periodicità: annuale

Responsabile: Prof.ssa Rosa Prato, Prof.ssa Maria Chironna

- Circolare della Regione Puglia, Area Politiche per la Promozione della Salute, delle Persone e delle Pari Opportunità, Servizio Programmazione Assistenza Territoriale e Prevenzione n. 5/2013 (n.9969 del 2 agosto 2013). Circolare Ministeriale DGPRE 0004698/2013.

Sorveglianza e controllo dei batteri produttori di carbapenemasi (CPE). Notifica

Modalità di conferimento: notifica cartacea

Tempistica/Periodicità: entro 72 ore dall'evento

Responsabile: Prof.ssa Cinzia Germinario, Prof.ssa Maria Chironna

- Deliberazione di Giunta Regionale 2 aprile 2014, n. 565. "Decreto del Ministro della Sanità 15 dicembre 1990 'Sistema informativo Malattie infettive', Piano regionale di sorveglianza Speciale Malattie Infettive diffuse nella Regione Puglia." Bollettino Ufficiale della Regione Puglia n. 52 del 16 aprile 2014; Nota regionale prot. n. AOO_152/12911 del 28.12.2016 "DM 15.12.1990 e DGR 02.04.2014 n. 565. Precisionazioni sul flusso informativo delle malattie infettive e diffuse. Osservanza delle indicazioni operative"

- Sorveglianza dei casi umani delle malattie trasmesse da vettori (Arbovirusi)

Modalità di conferimento: trasmissione cartacea a mezzo e-mail

Tempistica/Periodicità: entro 12 ore

Responsabile: Prof.ssa Rosa Prato, Prof.ssa Maria Chironna

- Sistema Epidemiologico Integrato dell'Epatite Virale Acuta (SEIEVA)

Modalità di conferimento: trasmissione cartacea a mezzo e-mail

Tempistica/Periodicità: entro 48 ore

Responsabile: Prof.ssa Rosa Prato, Prof.ssa Maria Chironna

- Sorveglianza attiva dell'epatite A

Modalità di conferimento: contatto telefonico con i responsabili di U.O. di malattie infettive, medicina interna e gastroenterologia delle A.O. e dei P.O. regionali.

Tempistica/Periodicità: settimanale

Responsabile: Prof.ssa Rosa Prato, Prof.ssa Maria Chironna

- Sorveglianza dell'influenza stagionale

- Sorveglianza dei casi gravi e complicati di influenza

- Sorveglianza delle gastroenteriti in età pediatrica

- Sorveglianza sindromica e profilassi immunitaria nelle strutture di accoglienza degli immigrati

- Sorveglianza della Sindrome Emolitica Uremica

- Sorveglianza delle paralisi flaccide acute

- Sorveglianza della pertosse

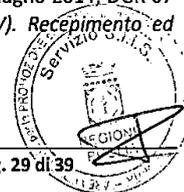
- Sorveglianza dei patogeni respiratori emergenti

Modalità di conferimento: notifica cartacea

Tempistica/Periodicità: entro 48 ore

Responsabili: Prof.ssa Cinzia Germinario, Prof.ssa Maria Chironna

- Deliberazione di Giunta Regionale del 20 maggio 2014, n. 958. "Commissione Regionale Vaccini. Modifica Calendario Regionale per la vita 2012 – DGR 241/2013. Approvazione nuovo Calendario Vaccinale per la vita 2014." Bollettino Ufficiale della Regione Puglia n. 74 del 11 giugno 2014; DGR 07 giugno 2017, n. 885 "Piano Nazionale Prevenzione Vaccinale 2017-2019 (PNPV). Recepimento ed





REGIONE PUGLIA

approvazione del nuovo Calendario Vaccinale per la Vita nella Regione Puglia” Bollettino Ufficiale della Regione Puglia n. 74 del 26 giugno 2017

- Raccolta e trasmissione dei dati di copertura vaccinale nella popolazione
Modalità di conferimento: funzione di export software GIAVA, verifica e attestazione da parte del Direttore Servizio Igiene e Sanità Pubblica
Tempistica/Periodicità: annuale
Responsabile: Prof.ssa Rosa Prato

- Raccolta e trasmissione dei dati di copertura vaccinale negli operatori sanitari
Modalità di conferimento: modulo on-line
Tempistica/Periodicità: annuale
Responsabile: Prof.ssa Rosa Prato

- Flusso informativo dai laboratori di analisi pubblici e privati accreditati alle ASL per la segnalazione delle negatività ai test per morbillo, parotite, rosolia e varicella
Modalità di conferimento: modulo on-line
Tempistica/Periodicità: semestrale
Responsabile: Prof.ssa Rosa Prato

- Deliberazione di Giunta Regionale 6 maggio 2015, n. 920. Indirizzi operativi per la prevenzione e il controllo della legionellosi nelle strutture turistico-ricettive e ad uso collettivo della Regione Puglia. Bollettino Ufficiale della Regione Puglia n. 79 del 9 giugno 2015
Modalità di conferimento: notifica cartacea
Tempistica/Periodicità: entro 72 ore dall'evento
Responsabile: Prof.ssa Maria Teresa Montagna

- Sistema di sorveglianza Progressi delle Aziende Sanitarie per la Salute in Italia - PASSI
Modalità di conferimento: tramite applicativo on-line passidati dell'Istituto Superiore di Sanità
Tempistica/Periodicità: semestrale
Responsabile: Prof. Silvio Tafuri

- Sistema di sorveglianza PASSI Argento
Modalità di conferimento: tramite applicativo on-line dell'Istituto Superiore di Sanità
Tempistica/Periodicità: annuale
Responsabile: Prof.ssa Rosa Prato

- DGR 24 settembre 2013, n. 1768 "Piano Regionale Screening. Approvazione Linee Guida regionali"; DGR 04 luglio 2017, n. 1051 "DGR 2255/2014 – Piano Regionale Screening; DGR 302/2017 – Piano Regionale della Prevenzione – Insediamento Gruppo Tecnico Operativo Screening oncologici."
 - Analisi dei dati di performance dei programmi di screening oncologico
Modalità di conferimento: funzione di export gestionale screening
Tempistica/Periodicità: annuale
Responsabile: Dott. Domenico Martinelli

 - Flussi GISGI, GISMA e GISCOR per Osservatorio Nazionale Screening
Modalità di conferimento: funzione di export gestionale screening
Tempistica/Periodicità: annuale
Responsabile: Dott. Domenico Martinelli

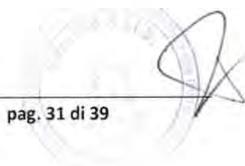




REGIONE PUGLIA

- Nota regionale prot. n. AOO_152/3117 del 20.06.2017 "Circolare Ministeriale 'Prevenzione e controllo delle malattie batteriche invasive prevenibili con la vaccinazione' - Aggiornamenti sulla scheda di segnalazione, la gestione dei casi e dei focolai epidemici e le misure di controllo per evitare casi secondari"
Sorveglianza nazionale delle malattie invasive da Meningococco, Pneumococco, Emofilo e delle meningiti batteriche
Modalità di conferimento: trasmissione cartacea a mezzo e-mail + piattaforma web MIB-ISS
Tempistica/Periodicità: entro 12 ore dall'evento
Responsabile: Prof.ssa Rosa Prato, Prof.ssa Maria Chironna

=====





REGIONE PUGLIA

5. Sistema Informativo Sanitario Territoriale (SIST Puglia)

La Regione Puglia ha realizzato Il Sistema Informativo Sanitario Territoriale (**SIST Puglia**) che ha la finalità di attuare il potenziamento dei servizi territoriali e dell'assistenza primaria e supportare i processi di presa in carico degli assistiti con particolare riferimento ai cronici, nonché l'integrazione ospedale-territorio.

Il sistema funge:

- da sistema di accoglienza regionale (SAR), ai sensi dell'art.4 del DPCM 26/03/2008 per:
 - l'invio delle **prescrizioni elettroniche** al Sistema Tessera Sanitaria, a regime in Puglia dal 31/01/2012 (D.M. 21/07/2012, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 183 del 8/8/2011);
 - la **dematerializzazione della ricetta sanitaria**, di cui al D.M. 02/11/2011, in accordo a quanto disposto dalla DGR n. 240/2013;
- l'infrastruttura centrale regionale per la realizzazione del fascicolo sanitario elettronico (FSE) degli assistiti pugliesi, così come previsto dal progetto regionale inviato ad AgID e Ministero della Salute il 30/6/2014 ai sensi di quanto previsto dall'art. 12 del d.l. 279/2012 (convertito con modificazioni in l.n. 221/2012), così come modificato dal d.l. 69/2013 (convertito con modificazioni in l.n. 98/2013).

Nell'ambito del progetto si è provveduto ad integrare le applicazioni in uso nei diversi ambiti di intervento (studi medici, ambulatori, farmacie territoriali, Centri Unici di Prenotazione delle ASL) operando secondo un principio di salvaguardia degli investimenti (attrezzature tecnologiche e *know-how*) e di cooperazione con i sistemi applicativi esistenti.

I medici di medicina generale e pediatri di libera scelta della Puglia dispongono di un *add-on* software, integrato nel proprio applicativo di cartella clinica, che assicura il collegamento al SIST (mediante VPN) per l'aggiornamento delle anagrafiche degli assistiti e il conferimento delle prescrizioni elettroniche e dematerializzate.

Il SIST mette a disposizione una interfaccia web, accessibile su RUPAR/SPC, utilizzabile dagli specialisti ambulatoriali ed ospedalieri per le prescrizioni specialistiche relative ad ulteriori accertamenti e dai medici della Continuità Assistenziale per le prescrizioni farmaceutiche.

I sistemi aziendali di prenotazione ed erogazione delle prestazioni, integrati con il SIST e collegati allo stesso o direttamente tramite rete RUPAR-SPC o mediante VPN, possono gestire le ricette specialistiche dematerializzate.

Le farmacie collegate al SIST in VPN mediante specifici *add-on* ai software in uso presso le stesse farmacie sono in grado di recuperare la prescrizione dematerializzata dal SIST e provvedere al conferimento delle informazioni relative alla erogazione dei farmaci.

Informazioni aggiornate sullo stato di attuazione del progetto sono disponibili su www.sist.puglia.it, che le Aziende Sanitarie Locali, le Aziende Ospedaliere Universitarie, gli IRCCS pubblici, le strutture private accreditate, il personale convenzionato con il SSR e le farmacie convenzionate sono tenute a consultare periodicamente.

Tutte le specifiche tecniche per le integrazioni dei sistemi informativi al SIST Puglia sono pubblicate esclusivamente sul portale www.sist.puglia.it.

5.1. Ricetta dematerializzata

A partire da quanto già realizzato, il SIST Puglia rappresenta la soluzione che la Regione Puglia ha adottato per implementare i processi e le attività connesse alla attuazione della ricetta dematerializzata ai sensi del D.M. 2/11/2011, secondo il progetto approvato dalla Ragioneria Generale dello Stato con nota del 7/2/2013, così come disposto con la DGR n. 240/2013 avente ad oggetto: "Art. 50 della L. n. 326/2003 - D.P.C.M 26/03/2008 - D.M. 02/11/2011 - L. n. 221/2012. Disposizioni attuative per la dematerializzazione della ricetta medica."





REGIONE PUGLIA

L'avvio della ricetta dematerializzata è stato stabilito con DGR n. 1391/2014 dal 1/10/2014 per quanto attiene le ricette farmaceutiche e le ricette specialistiche ambulatoriali interne (prescritte ed erogate nell'ambito della stessa struttura pubblica) e con DGR n.2479 del 30/12/2015 per quanto riguarda l'intera specialistica ambulatoriale con decorrenza dal 1/4/2016.

Le Aziende sanitarie sono tenute ad adeguare costantemente i propri sistemi informativi aziendali (SIA) secondo le specifiche di integrazione del SIST Puglia, pubblicate sul portale del SIST Puglia, per la ricetta specialistica dematerializzata (presa in carico, prenotazione delle prestazioni ed erogazione delle stesse). Allo stesso modo le strutture private accreditate devono adeguare i propri applicativi alla gestione della ricetta dematerializzata mediante integrazione con il SIST Puglia.

Con riferimento alla gestione della ricetta dematerializzata specialistica va precisato che è onere delle strutture erogatrici pubbliche e private accreditate procedere **alla gestione dell'intero ciclo della ricetta dematerializzata** e non alla sola presa in carico.

Analogamente i sistemi informativi in uso presso le farmacie devono disporre dello specifico *add-on* per il collegamento al SIST Puglia secondo le specifiche di integrazione pubblicate sul portale del SIST Puglia, per gestire la ricetta farmaceutica dematerializzata.

Si rimanda alla sezione "sanità digitale" dell'allegato alla deliberazione della Giunta regionale n. 28712/2016 n. 2198 recante "Individuazione ed assegnazione degli obiettivi di performance delle Aziende Sanitarie Locali ed Aziende Ospedaliero-Universitarie del S.S.R. per il triennio 2016-2018, in applicazione del sistema di valutazione del M.E.S. (Laboratorio Management & Sanità) della Scuola Superiore Sant'Anna di Pisa.", per gli obiettivi relativi alla ricetta dematerializzata.

5.2. Fascicolo Sanitario Elettronico

In accordo a quanto previsto dall'art. 27 – "Disposizioni transitorie e finali" del DPCM 29 settembre 2015, n. 178, pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 263 del 11 novembre 2015, in sede di applicazione delle disposizioni dello stesso decreto le Regioni e le Province autonome assicurano:

- a) **disponibilità dei servizi per l'accesso dell'assistito al proprio FSE (SERVIZIO 1):** tale servizio in Puglia è assicurato tramite accesso al portale regionale della salute mediante identificazione SPID o CNS;
- b) **disponibilità dei servizi per il collegamento e l'abilitazione all'accesso e all'alimentazione del FSE da parte dei MMG/PLS, nonché delle strutture sanitarie (SERVIZIO 2):** tale servizio in Puglia è assicurato tramite integrazione con il SIST degli applicativi di MMG/PLS nonché mediante l'applicazione web del SIST disponibile per tutti gli altri medici;
- c) **disponibilità dei servizi a supporto dell'interoperabilità del FSE, in conformità alle disposizioni di cui all'articolo 25 dello stesso decreto (SERVIZIO 3):** tale servizio è assicurato dalla infrastruttura regionale;
- d) **disponibilità dei servizi per la gestione dei referti di laboratorio, i cui dati sono individuati nel disciplinare tecnico (SERVIZIO 4):** tale servizio è assicurato in Puglia con l'integrazione dei LIS aziendali con il SIST (strutturazione del documento in formato HL7 CDA2);
- e) **disponibilità dei servizi per la gestione del profilo sanitario sintetico (SERVIZIO 5):** tale servizio è assicurato in Puglia mediante integrazione dei software di cartella clinica dei medici con il SIST Puglia.

L'art. 1 comma 382 della Legge di Bilancio 2017 ha apportato modifiche all'art. 12 DL 179/2012 prevedendo un'accelerazione nella realizzazione del FSE, attraverso la realizzazione dell'**Infrastruttura nazionale per l'interoperabilità (INI)** dei fascicoli regionali da parte del Ministero dell'economia e delle finanze, utilizzando l'infrastruttura del Sistema Tessera Sanitaria.





REGIONE PUGLIA

Sulla base di tale innovazione normativa, la realizzazione dei sistemi di FSE regionali e la loro integrazione con la infrastruttura nazionale (INI) rientrano tra gli adempimenti valutati da parte del Tavolo tecnico per la verifica degli adempimenti, di cui all'articolo 12 della Intesa Stato-Regioni del 23 marzo 2005, quale condizione per l'accesso al finanziamento integrativo del FSR a carico dello Stato.

Il D.M. 4/8/2017 ha stabilito le modalità tecniche e servizi telematici resi disponibili dall'infrastruttura nazionale per l'interoperabilità del Fascicolo sanitario elettronico (FSE) di cui all'art. 12, comma 15-ter del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221.

Si riportano le scadenze relativamente ai referti di laboratorio:

- a) L'avvio in produzione del conferimento dei referti di laboratorio al FSE Puglia deve essere completato dalle Aziende pubbliche entro il **31/3/2018**;
- b) L'avvio in produzione del conferimento dei referti di laboratorio al FSE Puglia deve essere completato dalle strutture private accreditate entro il **31/12/2018**.

Si evidenzia che, allo scopo di incrementare il numero di assistiti che dispongono del proprio Fascicolo Sanitario Elettronico (FSE), attivo in Puglia dal 18 maggio 2016, ai sensi della DGR n. 231/2016, si è provveduto ad integrare l'area applicativa "Anagrafe degli assistiti" di Edotto con il modulo GPE (Gestione Privacy Edotto).

In questo modo quando un assistito si reca presso uno degli sportelli della anagrafe sanitaria per effettuare una operazione di tipo amministrativo (quale ad esempio la modifica dei dati anagrafici, la modifica della residenza, la scelta o la modifica del medico di base, ecc.), l'operatore abilitato può informare il cittadino della disponibilità del fascicolo sanitario elettronico e raccogliere il suo eventuale consenso alla alimentazione ed alla consultazione del proprio FSE.

Si evidenzia, a tal proposito, che la normativa prevede che i consensi al FSE possano essere resi oralmente ed annotati in modalità informatica, così come implementato nel sistema Edotto, a sua volta integrato con l'infrastruttura regionale di fascicolo sanitario elettronico.

Le Direzioni Generali devono fornire adeguate istruzioni ai distretti sociosanitari affinché la suddetta modalità di raccolta del consenso alla alimentazione sia diffusa ed attivata capillarmente sul territorio regionale.

Resta fermo che gli assistiti in possesso delle credenziali SPID o della CNS possono esprimere i propri consensi mediante accesso al portale regionale della salute.

Analogamente il consenso alla alimentazione del FSE può essere reso presso i medici di medicina generale ed i pediatri di libera scelta i cui applicativi di cartella clinica sono stati adeguatamente integrati.

Si evidenzia, inoltre, che tramite il sistema Edotto è possibile inoltre raccogliere il consenso al conferimento dei verbali di pronto soccorso nel FSE.

Ulteriori indicazioni in merito alla diffusione del FSE in Puglia ed agli adempimenti delle Aziende e delle strutture private accreditate saranno forniti dalla Sezione Risorse Strumentali e Tecnologiche nel corso del 2018 sulla base della evoluzione di INI.

=====





REGIONE PUGLIA

6. Adempimenti a carico dei Direttori Generali delle Aziende e degli Istituti pubblici

Al fine di assicurare un governo unitario dei debiti informativi delle Aziende e degli Istituti nei confronti delle strutture regionali, spesso frazionato per competenze verticali e dipartimentali, entro **trenta giorni** dalla notifica della deliberazione di approvazione del presente documento, i Direttori Generali sono tenuti a comunicare alla Sezione Risorse Strumentali e Tecnologiche i referenti aziendali con il modello che segue:

DEBITO	Riferimento Normativo	Nominativo Referente	Email istituzionale	Tel.
Coordinatore unico aziendale per i debiti informativi con compiti di raccordo tra le strutture aziendali ed interfaccia con gli uffici regionali	Non applicabile			
Mobilità sanitaria (infraregionale, interregionale, internazionale)	Intesa Stato/Regioni			
Schedi di Dimissione Ospedaliera e CEDAP, D11 e D12	DM 380/2000, DM 08/07/2010 n 135 DM 349/2001			
Conferimento dati a NSIS (attività gestionali)	DM 5/12/2006 (mod HSP, STS, RIA e FLS)			
Dispositivi medici	DM 11/6/2010			
Distribuzione diretta dei farmaci	DM 31 luglio 2007 e smi			
Consumi ospedalieri dei medicinali	DM 4/2/2009 e smi			
Rischio clinico e sicurezza dei pazienti	D.M 11/12/2009.			
NSIS-EMUR (Pronto Soccorso)	DM 17/12/2008 e smi			
Assistenza domiciliare NSIS-SIAD	DM 17/12/2008 e smi	Solo ASL		
Assistenza residenziale e semiresidenziale NSIS-FAR	DM 17/12/2008 e smi	Solo ASL		





REGIONE PUGLIA

DEBITO	Riferimento Normativo	Nominativo Referente	Email istituzionale	Tel.
Salute mentale NSIS-SISM	DM 15/10/2010 e smi	Solo ASL		
Dipendenza da sostanze stupefacenti NSIS-SIND	DM 11/6/ 2010	Solo ASL		
Flusso <i>hospice</i>	D.M. 6/6/2012.	Solo ASL		
Flusso delle grandi macchine	D.M. 22/4/2014			
Flusso dei direttori di struttura complessa	L.n. 189/2012. Accordo Stato-Regioni del 26/9/2013			
Fascicolo Sanitario Elettronico	d.l. 179/2012 convertito in legge n. 221/2012			
Ricetta dematerializzata	DM 2/11/2011			
Sistema TS	art. 50 L.n. 326/2003			
Monitoraggio tempi di attesa	Piano Regionale di Governo dei Tempi di attesa			

Inoltre, entro il termine del mese successivo ad ogni trimestre, il Direttore Generale dovrà inviare alla Sezione Risorse Strumentali e Tecnologiche una attestazione con la dichiarazione in merito all'avvenuto conferimento dei dati oggetto di rilevazione nel corso del trimestre precedente, esclusivamente secondo il seguente modello.

DEBITO	Riferimento Normativo	Nominativo Referente	Attestazione di adempienza (*)
Schede di Dimissione Ospedaliera e CEDAP, D11 e D12 (1)	DM 380/2000, DM 08/07/2010 n 135 DM 349/2001		
Conferimento dati a NSIS (attività gestionali)	DM 5/12/2006 (mod HSP, STS, RIA e FLS)		
Dispositivi medici (2)	DM 11/6/2010		





REGIONE PUGLIA

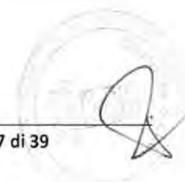
DEBITO	Riferimento Normativo	Nominativo Referente	Attestazione di adempienza (*)
Distribuzione diretta dei farmaci (2)	DM 31 luglio 2007 e smi		
Consumi ospedalieri dei medicinali (2)	DM 4/2/2009 e smi		
Rischio clinico e sicurezza dei pazienti	D.M 11/12/2009		
NSIS-EMUR (Pronto Soccorso) (1)	DM 17/12/2008 e smi		
Assistenza domiciliare NSIS-SIAD (3)	DM 17/12/2008 e smi	Solo ASL	
Assistenza residenziale e semiresidenziale NSIS-FAR (3)	DM 17/12/2008 e smi	Solo ASL	
Salute mentale NSIS-SISM (3)	DM 15/10/2010 e smi	Solo ASL	
Dipendenza da sostanze stupefacenti NSIS-SIND	DM 11/6/ 2010	Solo ASL	
Flusso hospice (3)	D.M. 6/6/2012.	Solo ASL	
Flusso delle grandi apparecchiature (1) (3)	D.M. 22/4/2014		
Fascicolo Sanitario Elettronico			
Ricetta dematerializzata			
Monitoraggio tempi di attesa			

Note:

(*) nella colonna indicata il Direttore Generale deve attestare l'avvenuto conferimento di tutti i dati oggetto di rilevazione nel trimestre precedente, nonché la correttezza degli stessi dal punto di vista quantitativo e qualitativo.

Per le ASL, il Direttore Generale dovrà attestare di aver verificato anche l'avvenuto conferimento da parte delle strutture private accreditate e di averne accertato la correttezza dal punto di vista quantitativo e qualitativo.

Nel caso in cui non sia possibile rendere le suddette attestazioni, il Direttore Generale deve indicare i motivi dell'omesso o incompleto invio dei dati e le modalità di recupero degli stessi, nonché le azioni





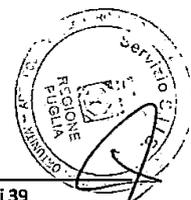
REGIONE PUGLIA

messe in atto nei confronti delle strutture private e convenzionate e/o del personale convenzionato eventualmente inadempienti.

- (1) La verifica include anche il controllo di coerenza con i modelli HSP
- (2) La verifica include anche il controllo di coerenza con il modello CE.
- (3) La verifica include anche il controllo di coerenza con i modelli STS e FLS

La suddetta certificazione costituisce base per la valutazione dei Direttori Generali nonché per le segnalazioni di inadempienza a cura della Sezione Risorse Strumentali e Tecnologiche.

=====





REGIONE PUGLIA

7. Link utili

Di seguito vengono riportati i collegamenti ai portali contenenti informazioni utili in relazione agli obblighi informativi regionali e nazionali.

- www.sistemats.it (portale del sistema Tessera Sanitaria);
- www.nsis.salute.gov.it (portale del Sistema Informativo Sanitario del Ministero della Salute);
- <http://www.dati.salute.gov.it> (portale open data del Ministero della Salute).
- www.sanita.puglia.it – sezione sistemi informativi (portale regionale della salute);
- <https://flussisgd.sanita.puglia.it> (sistema di gestione documentale – flussi informativi della Regione Puglia);
- <https://edottosgd.sanita.puglia.it> (sistema di gestione documentale – sistema Edotto);
- <https://cupsgd.sanita.puglia.it> (sistema di gestione documentale – monitoraggio dei tempi di attesa);
- www.sist.puglia.it (portale del sistema informativo sanitario territoriale);
- <https://dipendenze.sanita.regione.rsr.rupar.puglia.it> (collegamento al sistema informativo delle dipendenze patologiche della Regione Puglia, disponibile solo mediante accesso RUPAR-SPC);
- <https://sism.sanita.regione.rsr.rupar.puglia.it> (collegamento al sistema informativo della salute mentale della Regione Puglia, disponibile solo mediante accesso RUPAR-SPC);
- Portale informativo del sistema Edotto (accessibile all'interno del sistema Edotto);
- <https://cms.regione.rsr.rupar.puglia.it> (collegamento al Card Management System del sistema Edotto)
- <http://direzionale.sanita.regione.rsr.rupar.puglia.it/analytics/> (collegamento al sistema direzionale di Edotto)
- <https://sap.regione.rsr.rupar.puglia.it/nsisr-web-sap/> (collegamento al sistema SAP di Edotto)
- <https://hospice.sanita.regione.rsr.rupar.puglia.it/SistemaHospice> (collegamento al sistema informativo hospice)

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 20 febbraio 2018, n. 193

Approvazione Linee Guida Regionali per la redazione dei PUMS – Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile.

L'Assessore alle Infrastrutture e Mobilità Antonio Nunziante, sulla base dell'istruttoria espletata dalla P.O. Attività di pianificazione e programmazione di infrastrutture per la mobilità, confermata dal Dirigente della Sezione Infrastrutture per la Mobilità e dal Direttore del Dipartimento Mobilità, Qualità Urbana, Opere Pubbliche, Ecologia e Paesaggio, riferisce quanto segue:

Premesso che:

- La comunicazione del 30 settembre 2009 - COM (2009) 490 - intitolata *"Piano d'azione sulla mobilità urbana"* prevede, nell'ambito del programma di azioni a favore della mobilità sostenibile, lo sviluppo da parte delle autorità locali di piani di mobilità urbana sostenibile al fine di garantire una politica volta ad armonizzare trasporti e tutela dell'ambiente;
- La legge n. 340/2000 all'art 22 introduce la redazione di Piani Urbani della Mobilità (PUM) intesi come *"progetti del sistema della mobilità comprendenti l'insieme organico degli interventi sulle infrastrutture di trasporto pubblico e stradali, sui parcheggi di interscambio, sulle tecnologie, sul parco veicoli, sul governo della domanda di trasporto attraverso la struttura dei mobility manager, i sistemi di controllo e regolazione del traffico, l'informazione all'utenza, la logistica e le tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci"*;
- Scopo dichiarato dei Piani è quello di soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione, assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico e acustico, la riduzione dei consumi energetici, l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la minimizzazione dell'uso individuale dell'automobile privata e la moderazione del traffico, l'incremento della capacità di trasporto, l'aumento della percentuale di cittadini trasportati attraverso l'uso di sistemi collettivi, anche con soluzioni di car pooling e car sharing, la riduzione dei fenomeni di congestione nelle aree urbane;
- Il Ministero dei Trasporti ha emanato nel 2002 specifiche Linee guida per la redazione dei PUM, comprendenti un insieme organico di interventi materiali e immateriali diretti al raggiungimento di specifici obiettivi;
- La Commissione Europea ha pubblicato nel gennaio 2014 *"Le Linee Guida - Sviluppare e attuare un piano urbano della mobilità sostenibile"* che tracciano analiticamente le caratteristiche, le modalità, i criteri e le fasi del processo di formazione e approvazione del PUMS;
- Secondo quanto enunciato nelle Linee Guida europee *"Un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è un piano strategico che si propone di soddisfare la variegata domanda di mobilità delle persone e delle imprese nelle aree urbane e peri-urbane per migliorare la qualità della vita nelle città. Il PUMS integra gli altri strumenti di piano esistenti e segue principi di integrazione, partecipazione, monitoraggio e valutazione"*;
- La Legge regionale n. 18 del 31 ottobre 2002 *"Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale"*, art. 12, comma 3, prevede che *"I PUT possono essere integrati dai Piani urbani della mobilità, così come definiti nel Piano Generale dei Trasporti, al fine di determinare l'assetto efficiente dell'offerta di trasporto in relazione alle caratteristiche della domanda di medio periodo. Inoltre, il comma 4 dispone che "I Comuni (...) trasmettono preventivamente il PUT e gli eventuali Piani della mobilità alla Regione e alla Provincia competente che ne verificano la rispondenza alla propria programmazione esprimendo parere non vincolante nel termine di quarantacinque giorni, decorso il quale si prescinde dal parere"*;
- L'amministrazione regionale è da tempo impegnata a realizzare programmi e interventi tendenti a migliorare il sistema della mobilità urbana e sovracomunale e si è dimostrata particolarmente proattiva e interessata a introdurre elementi di innovazione e sperimentazione nell'ambito delle politiche di mobilità;
- Si ritiene strategico programmare nelle aree urbane e sovracomunali lo sviluppo di processi, azioni e tecnologie per la mobilità a basso impatto ambientale con effettiva fattibilità tecnico-economica ed elevate potenzialità di replica nella ferma volontà di intraprendere sempre maggiori azioni tese al raggiungimento di adeguati risultati in materia di tutela ambientale e contenimento delle emissioni inquinanti perseguiti dalle politiche nazionali e comunitarie.

Considerato che:

Con DGR 2028 del 13.12.2016 si è ritenuto opportuno:

- *“contribuire al miglioramento generale delle condizioni ambientali e attualizzare politiche di mobilità sostenibile, promuovendo ulteriormente le relative misure, metodi e strumenti e avviando una concreta collaborazione per la standardizzazione e la promozione in Puglia dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile;*
- *avviare un rapporto di collaborazione con l'Associazione Euromobility - associazione senza fini di lucro con sede in Roma - stipulando un apposito Protocollo d'Intesa per la redazione di Linee-guida regionali sui Piani Urbani della Mobilità Sostenibile finalizzato in particolare alla realizzazione delle seguenti attività: Coordinamento tecnico-scientifico redazione di linee-guida regionali sui Piani Urbani della Mobilità Sostenibile e attività di divulgazione delle stesse(...);”*
- *nonché approvare lo schema di Protocollo d'Intesa fra regione Puglia e l'Associazione Euromobility.*

In data 3 febbraio 2017 è stato sottoscritto il Protocollo di Intesa tra la Regione Puglia e l'Associazione Euromobility.

Con determinazione dirigenziale n.10 del 02.02.2017 è stato costituito apposito gruppo di lavoro regionale per la redazione delle Linee Guida costituito da rappresentanti delle Sezioni competenti in materia.

Con nota del dirigente della Sezione Infrastrutture prot. n° 829 del 05.05.2017 è stato condiviso il programma dettagliato dei lavori di cui all'art. 6 del Protocollo d'intesa.

Si è ritenuto opportuno svolgere diversi incontri di ascolto e confronto con gli enti territoriali e con gli *stakeholders* per la condivisione del programma dei lavori e per raccogliere contributi ed indicazioni.

Il primo di tali incontri si è tenuto il 13 marzo 2017 con i rappresentanti dei Comuni pugliesi (79 delegati presenti in rappresentanza di 55 enti locali) e con gli *stakeholders* (28 rappresentanti di associazioni ambientaliste, di categoria ed ordini professionali).

Il secondo incontro si è tenuto in concomitanza della Prima Conferenza Nazionale sui Piani Urbani della Mobilità Sostenibile tenutasi a Bari nei giorni 18 e 19 maggio 2017, presso l'Archivio di Stato che ha costituito un proficuo momento di aggiornamento e confronto con le esperienze in atto in Europa e in Italia.

Le principali proposte e sollecitazioni emerse durante gli incontri sono state le seguenti:

- definire un quadro chiaro circa l'iter di redazione, approvazione e monitoraggio dei PUMS, con particolare riguardo ai tempi e alle fasi procedurali;
- delineare gli aspetti relativi all'integrazione tra il processo di redazione del PUMS e il processo di espletamento della VAS;
- chiarire il ruolo dei PUMS nel quadro della pianificazione generale a livello comunale;
- individuare un set minimo di indicatori a livello regionale;
- prevedere “premierità” nel caso di aggregazioni di piccoli Comuni;
- prevedere e proporre strumenti di “autovalutazione” da rendere disponibili ai Comuni;
- prevedere a livello regionale percorsi di formazione dei tecnici comunali sui temi della mobilità sostenibile;
- promuovere la diffusione negli uffici comunali preposti alla gestione della mobilità della figura del Mobility Manager;
- fornire un quadro esaustivo di best practices che possa supportare le scelte dei Comuni su possibili misure e interventi da attivare.

Sono emerse anche alcune criticità tra cui:

- difficoltà degli Enti Locali nella fase di reperimento di dati e parametri per il calcolo di alcuni indicatori;
- difficoltà degli Enti Locali nella fase di attuazione e monitoraggio dei PUMS, legate soprattutto alla mancanza di risorse umane ed economiche per attivare uffici preposti a tali attività;
- necessità di promuovere una cultura del Trasporto Pubblico Locale che agevoli un efficace ed efficiente coordinamento tra le aziende del trasporto pubblico, i Comuni, le province e le città metropolitane.

Entrambi i citati incontri hanno costituito un interessante occasione di arricchimento e confronto, anche per le sollecitazioni e i contributi forniti da alcuni partecipanti, di cui si è tenuto conto nella redazione delle linee guida regionali sui PUMS.

La redazione delle Linee Guida ha visto numerose interlocuzioni fra il Gruppo di lavoro, la associazione Euromobility e l'AREM - Agenzia Regionale per la Mobilità (oggi Asset); sono stati svolti incontri anche con i rappresentanti dei Comuni di Ugento e di Acquaviva delle Fonti che avevano proposto i loro contributi in sede di ascolto.

Si è giunti così a settembre 2017 ad una prima stesura poi oggetto di revisioni, anche alla luce delle Linee Guida nazionali, nel frattempo giunte ad approvazione con DECRETO del 4 agosto 2017 del Ministero delle Infrastrutture "Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257.(GU Serie Generale n.233 del 05-10-2017)".

In occasione della Conferenza Nazionale sul mobility management "MOBYDIXIT 2017", tenutasi a Bari il 30 novembre e 1 dicembre 2017 sono state presentate le Linee Guida regionali e si è avuto un proficuo confronto con rappresentanti del Ministero dei Trasporti in merito alla integrazione fra le Linee Guida regionali e quelle nazionali.

In data 23 novembre 2017 la versione ultima delle Linee Guida regionali è stata inviata a tutti i Comuni pugliesi, nonché agli *stakeholders* già individuati e a tutte le strutture regionali perché potessero essere avanzate eventuali osservazioni.

Sono pervenute osservazioni da parte di 11 diversi soggetti: tre Comuni (Trinitapoli, Zapponeta e Lecce), due enti territoriali (Autorità di Bacino della Puglia e Consorzio ASI), l'Ordine degli Architetti della Provincia di Lecce, la Soprintendenza ai Beni culturali della provincia BAT e della Città metropolitana di Bari, il Cotrap (Consorzio trasporti pugliese) nonché da parte di tre Sezioni regionali (Sezione Autorizzazioni Ambientali, Sezione Programmazione Unitaria e Sezione Valorizzazione Territoriale).

Le osservazioni prodotte sono state estrapolate in 58 punti, e a ciascuno dei quali è stato dato puntuale riscontro; in particolare 29 di queste osservazioni sono state recepite, 16 non recepite, 6 parzialmente recepite mentre 7 sollevavano questioni in qualche modo già trattate e/o presenti all'interno delle Linee Guida. Per un riscontro puntuale delle osservazioni e controdeduzioni si rimanda all'elaborato "Osservazioni e controdeduzioni" pubblicato sul sito <http://mobilita.regione.puglia.it/>

Tutto ciò premesso e considerato, si propone alla Giunta Regionale l'approvazione definitiva delle Linee Guida Regionali per la redazione dei PUMS.

Visti:

- il Libro Bianco pubblicato il 28 marzo 2011 intitolato: "Tabella di marcia per uno spazio europeo unico dei trasporti verso un sistema di trasporti competitivo ed economico nelle risorse";
- la Comunicazione del 30 settembre 2009 - COM (2009) 490;

- il Decreto Ministeriale del 27 marzo 1998, recante “Mobilità sostenibile nelle aree urbane”, con il quale è stata introdotta nell’ordinamento italiano la figura del Mobility Manager;
- la Legge 24 novembre 2000 n. 340 che, all’art. 22, istituisce i piani urbani della mobilità;
- la Legge regionale n. 1 del 23 gennaio 2013 “Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica”;
- la L.R. 20/2001 “Norme generali di governo e uso del territorio”;
- il Piano Paesaggistico Territoriale della Regione Puglia, approvato con Deliberazione di Giunta n. 176 del 16 febbraio 2015;
- la L.R. 18/2002 “Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale”;
- la L.R. 16/2008 “Principi, indirizzi e linee d’intervento in materia di Piano Regionale dei Trasporti”;
- la Deliberazione di Giunta regionale n. 598 del 26 Aprile 2016, con la quale è stato approvato il Piano Attuativo 2015-2019 del Piano Regionale dei Trasporti;
- il DECRETO del 4 agosto 2017 del Ministero delle Infrastrutture “Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell’articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257”.(GU Serie Generale n.233 del 05-10-2017)”.

COPERTURA FINANZIARIA

di cui alla L.R. 28/01 e ss.mm.ii. e al D. LGS. 118/2011 e ss.mm.ii.

La presente deliberazione non comporta implicazioni di natura finanziaria sia di entrata che di spesa e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale

L’Assessore relatore, sulla base delle risultanze istruttorie, come innanzi illustrate, propone l’adozione del conseguente atto finale di competenza della Giunta ai sensi dell’art. 4, comma 4, lett. d) e k) della L.R. 7/97.

LA GIUNTA

- udita la relazione e la conseguente proposta dell’Assessore alle Infrastrutture e Mobilità Antonio Nunziante;
- vista la sottoscrizione posta in calce al presente provvedimento dalla Dirigente della Sezione Infrastrutture per la Mobilità;
- a voti unanimi e palesi espressi nei modi di legge
-

DELIBERA

1. *di fare propria* la relazione dell’Assessore alle Infrastrutture e Mobilità Antonio Nunziante, che qui s’intende integralmente riportata;
2. *di approvare* le Linee Guida regionali per la redazione dei PUMS in uno con le Osservazioni e Controdeduzioni, allegati alla presente deliberazione per farne parte integrante;
3. *di disporre* la pubblicazione del presente provvedimento, unitamente alle Linee Guida regionali per la redazione dei PUMS, sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia e sul sito istituzionale www.regione.puglia.it, nonché sul sito.
4. *di disporre*, a cura della Sezione infrastrutture per la Mobilità, la pubblicazione delle Linee Guida regionali per la redazione dei PUMS, nonché dell’elaborato “Osservazioni e controdeduzioni” sul sito <http://mobilita.regione.puglia.it/>.

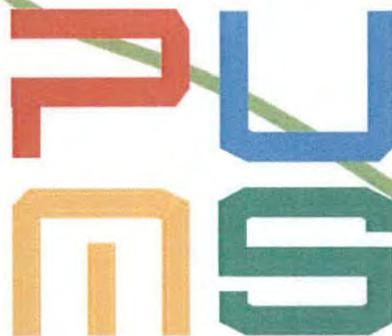
IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA
CARMELA MORETTI

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA
MICHELE EMILIANO



REGIONE PUGLIA
Assessorato ai Trasporti

Linee guida



PIANO **U**RBANO **M**OBILITA' **S**OSTENIBILE





Assessore ai Trasporti

Antonio Nunziante

Dipartimento Mobilità, Qualità urbana, opere pubbliche, Ecologia e Paesaggio

Barbara Valenzano

Sezione Infrastrutture per la Mobilità

Francesca Pace

Gruppo di lavoro

Daniela Sallustro - Fernanda Mastroianni (Sezione Infrastrutture per la Mobilità)

Maria Gaetana Murgolo (Sezione trasporto pubblico locale e Grandi progetti)

Raffaele Sforza (Sezione mobilità sostenibile e vigilanza del TPL)



Commissario straordinario

Raffaele Sannicandro

Servizio tecnico

Antonio Scarano



Presidente

Lorenzo Bertuccio

Segretario Nazionale di Euromobility

Valerio Piras

Ringraziamenti

Si ringraziano tutti coloro che, in occasione degli incontri di ascolto e confronto con il territorio, hanno dato il loro contributo, in particolare i rappresentanti della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Barletta-Andria-Trani e Foggia e dell'Ordine degli Ingegneri di Bari; il Comune di Acquaviva delle Fonti e il Comune di Ugento hanno inoltre inviato un estratto delle linee di indirizzo dei rispettivi PUMS utile alla definizione del set di indicatori.

Linee guida **PUMS**



SOMMARIO

SOMMARIO	1
PREMESSA	4
1 LE LINEE GUIDA REGIONALI	6
1.1 FINALITÀ	6
1.2 IL PERCORSO DI REDAZIONE DELLE LINEE GUIDA REGIONALI	7
2 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO E NORMATIVO IN PUGLIA	9
2.1 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO REGIONALE	9
2.1.1 DRAG - DOCUMENTO REGIONALE DI ASSETTO GENERALE	9
2.1.2 PPTR – PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE	11
2.1.3 SISTEMI AMBIENTALI E CULTURALI (SAC) DELLA REGIONE PUGLIA	14
2.1.4 MOBILITÀ E TRASPORTI	15
2.1.5 SICUREZZA STRADALE	16
2.1.6 IL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI (PRT)	18
2.1.7 I PIANI ATTUATIVI DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI	18
2.1.8 IL PIANO TRIENNALE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E REGIONALE (PTS)	21
2.1.9 IL PIANO DI BACINO PROVINCIALE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (PIANI D'AMBITO)	22
2.1.10 IL PIANO STRALCIO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO	22
2.1.11 VADEMECUM DELLA CICLABILITÀ: RETI CICLABILI IN AREA MEDITERRANEA	23
2.1.12 LE LINEE GUIDA PER LA REDAZIONE/AGGIORNAMENTO DEL PIANO DI BACINO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	23
2.1.13 QUALITÀ DELL'ARIA	24
2.1.14 INQUINAMENTO ACUSTICO	27
2.1.15 ENERGIA ED EMISSIONI CLIMALTERANTI	29
2.2 QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO REGIONALE	30
2.3 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO PROVINCIALE E COMUNALE	32
3 CARATTERISTICHE GENERALI DI UN PUMS	33
3.1 DEFINIZIONE E FINALITÀ DI UN PUMS	33
3.2 QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO EUROPEO, NAZIONALE E REGIONALE	35
3.2.1 LIVELLO EUROPEO	35
3.2.2 LIVELLO NAZIONALE	37
3.2.3 LIVELLO REGIONALE	40
4 IL PERCORSO DI REDAZIONE DI UN PUMS	42
4.1 CHI DEVE FARE IL PUMS	42
4.2 FASI/ATTIVITÀ	46
4.3 INDICAZIONI METODOLOGICHE PER LE ATTIVITÀ DI COMUNICAZIONE, ASCOLTO, PARTECIPAZIONE E DECISIONE	47
4.4 INTEGRAZIONE DELLA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA NEL PROCESSO DI PIANIFICAZIONE DEI PUMS	51

4.4.1	VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (ART. 8 L.R. 44/2012 SS.MM.II.)	51
4.4.2	VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (ART. 9 E SS. L.R. 44/2012 SS.MM.II.)	52
4.4.3	INDIVIDUAZIONE DELL'AUTORITÀ COMPETENTE	52
4.4.4	SEMPLIFICAZIONI PROCEDIMENTALI	53
4.5	ITER PROCEDURALE DI UN PUMS	53
5	CONTENUTI DI UN PUMS	58
5.1	COSTRUZIONE E INTERPRETAZIONE DEL QUADRO CONOSCITIVO	58
5.2	OBIETTIVI	59
5.3	INDICATORI	60
5.3.1	INDICAZIONI METODOLOGICHE PER IL CALCOLO DEGLI INDICATORI MINIMI (TABELLA 1).	65
5.3.2	INDICAZIONI METODOLOGICHE PER IL CALCOLO DEGLI ULTERIORI INDICATORI (TABELLA 2).	68
5.4	STRATEGIE E AZIONI	69
5.4.1	INTEGRAZIONE TRA I SISTEMI DI TRASPORTO	71
5.4.2	SVILUPPO DELLA MOBILITÀ COLLETTIVA	71
5.4.3	SVILUPPO DI SISTEMI DI MOBILITÀ PEDONALE E CICLISTICA	72
5.4.4	INTRODUZIONE DI SISTEMI DI MOBILITÀ MOTORIZZATA CONDIVISA	72
5.4.5	RINNOVO DEL PARCO CON L'INTRODUZIONE DI MEZZI A BASSO IMPATTO INQUINANTE	73
5.4.6	RAZIONALIZZAZIONE DELLA LOGISTICA URBANA	73
5.4.7	DIFFUSIONE DELLA CULTURA CONNESSA ALLA SICUREZZA DELLA MOBILITÀ E ALLA MOBILITÀ SOSTENIBILE	74
5.4.8	SVILUPPO STRATEGICO DEI SISTEMI INTELLIGENTI DI TRASPORTO	74
5.4.9	SVILUPPO DELLE TECNICHE DI MOBILITY MANAGEMENT	76
5.4.10	COINVOLGIMENTO ATTIVO DEL MONDO DELLA SCUOLA	77
5.4.11	DIFFUSIONE DI SISTEMI E SOLUZIONI A SERVIZIO DEGLI UTENTI A MOBILITÀ RIDOTTA	78
5.4.12	SVILUPPO DI SOLUZIONI DI TRASPORTO PER LA MOBILITÀ TURISTICA	80
5.4.13	DEFINIZIONE DELLE POLITICHE GESTIONALI DELLA SOSTA E DELLA CIRCOLAZIONE	84
5.4.14	DEFINIZIONE DELLE POLITICHE DI MOBILITÀ PER LE AREE INTERNE E I PICCOLI CENTRI	85
5.5	LA SCELTA DELLO SCENARIO DI PIANO	91
6	PROCESSO DI ATTUAZIONE DI UN PUMS	91
6.1	MONITORAGGIO E VALUTAZIONE DI UN PUMS	91
6.2	COMUNICAZIONE AI CITTADINI	92
6.3	REVISIONE DEL PUMS	92
7	PROGRAMMI DI FINANZIAMENTO EUROPEI E NAZIONALI SULLA MOBILITÀ SOSTENIBILE	92
7.1	PROGRAMMI EUROPEI	92
7.1.1	PROGRAMMA OPERATIVO DELLA REGIONE PUGLIA 2014-2020 – ASSE IV ED ASSE VII	93
7.2	PROGRAMMI NAZIONALI	95
7.2.1	PROGRAMMA SPERIMENTALE NAZIONALE DI MOBILITÀ SOSTENIBILE CASA-SCUOLA E CASA – LAVORO	95
7.2.2	PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE AREE METROPOLITANE 2014 – 2020 (PON METRO)	95
7.2.3	PIANO NAZIONALE INFRASTRUTTURALE PER LA RICARICA DEI VEICOLI ALIMENTATI AD ENERGIA ELETTRICA	96
7.2.4	PIANO STRAORDINARIO DELLA MOBILITÀ TURISTICA	97
7.2.5	IL PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE E I PROGRAMMI DI ATTUAZIONE	99



8	APPENDICE	101
8.1	INDICE TIPO DI UN PUMS	101
8.2	GLOSSARIO	102
8.3	INDICE DEGLI ACRONIMI	103
8.4	TABELLA A - STRATEGIE, FINALITÀ E AZIONI	105
8.5	TABELLA B – STRATEGIE E BUONE PRATICHE	109
8.6	TABELLA C - STRUMENTI	111



PREMESSA

La Regione Puglia è da tempo impegnata a realizzare programmi e interventi tendenti a migliorare il sistema della mobilità urbana e sovracomunale e regionale e si è dimostrata particolarmente proattiva e interessata a introdurre elementi di innovazione e sperimentazione nell'ambito delle politiche di mobilità.

L'Ente regionale ritiene strategico promuovere processi, azioni e tecnologie per la mobilità sostenibile finalizzate al raggiungimento di adeguati risultati in materia di tutela ambientale e contenimento delle emissioni inquinanti, come peraltro perseguiti dalle politiche nazionali e comunitarie. Allo stesso tempo si propone di ridurre la congestione stradale e il carico di traffico veicolare favorendo altre forme di mobilità diverse dal trasporto individuale motorizzato.

In linea con questa visione strategica, il Piano Attuativo 2015-2019, che individua infrastrutture e politiche finalizzate ad attuare gli obiettivi e le strategie definite nel Piano Regionale dei Trasporti (PRT), ha posto al centro della nuova programmazione la visione e gli obiettivi di Europa 2020 promuovendo lo sviluppo di un sistema regionale dei trasporti per la mobilità delle persone e delle merci intelligente, sostenibile e inclusiva:

- Intelligente, in relazione all'innovazione nella concezione delle nuove infrastrutture, alle dotazioni tecnologiche e all'organizzazione dei servizi, all'ampio ricorso agli Intelligent Transport Systems (ITS), alla promozione della formazione e dell'informazione di operatori e utenti;
- Sostenibile, dal punto di vista ambientale per la capacità di ridurre le esternalità mediante:
 - ✓ la promozione del trasporto collettivo e dell'intermodalità,
 - ✓ la diffusione di pratiche virtuose,
 - ✓ un'opzione preferenziale per modalità di trasporto meno inquinanti tra cui, in primis, quella ciclistica,
 - ✓ l'impulso al rinnovo del parco veicolare privilegiando mezzi a basso livello di emissioni;
 ma anche dal punto di vista economico ricercando nelle scelte infrastrutturali e nell'organizzazione dei servizi le soluzioni più efficienti sotto il profilo delle modalità di finanziamento per la costruzione e/o gestione;
- Inclusiva, per l'effetto rete che intende creare a supporto di un'accessibilità equilibrata sul territorio regionale e a vantaggio dello sviluppo di traffici tra la Puglia e lo spazio euro-mediterraneo.

È auspicabile pertanto che gli enti locali redigano i propri PUMS adottando l'approccio integrato per una mobilità intelligente, sostenibile e inclusiva fatto proprio dalla Regione Puglia sia con il Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti (PA 2015-2019), sia con il Piano Triennale dei Servizi (PTS 2015-2017), che attua gli obiettivi e le strategie di intervento relative ai servizi di trasporto pubblico regionale locale individuate dal PRT.

A livello di programmazione comunitaria le politiche di coesione per il periodo 2014-2020 della Regione Puglia sono orientate al conseguimento degli obiettivi di Europa 2020 ed alla valutazione dei risultati della programmazione 2007-13. Gli investimenti già realizzati hanno consentito di avviare un processo di trasformazione delle condizioni sociali ed economiche della regione che, sebbene ancora inclusa tra quelle meno sviluppate, si distingue positivamente per capacità e dinamismo imprenditoriale, per dotazione di infrastrutture per la connettività interna ed esterna e per i servizi alle persone alle comunità, per la connettività turistica e per l'innovazione tecnologica.



Gli investimenti connessi al miglioramento dei sistemi di trasporto a livello regionale, sono incentrati sulla riduzione degli impatti ambientali attraverso la promozione dell'utilizzo del trasporto pubblico, sulla riduzione delle emissioni climalteranti in linea con il Piano Regionale dei Trasporti, il suo Piano attuativo quinquennale, il Piano Triennale dei Servizi, il Piano per la Qualità dell'aria (Dir 2008/50/CE).

Nell'ambito del POR FESR/FSE PUGLIA 2014-2020, Asse IV, sono stati programmati interventi finalizzati all'incremento della mobilità collettiva e alla distribuzione ecocompatibile delle merci, interventi di mobilità sostenibile urbana e suburbana, sistemi infrastrutturali e tecnologici di gestione del traffico e per l'integrazione tariffaria.

Il rafforzamento dei livelli di sostenibilità ambientale viene perseguito anche negli interventi previsti nell'Asse XII "*Sviluppo Urbano Sostenibile*", con specifico riferimento ad azioni integrate che sviluppano soluzioni innovative per la rigenerazione ecologica di aree urbane di media dimensione e di aree produttive. Si promuovono interventi che, puntando in maniera più spinta alla riqualificazione ecologica degli insediamenti, promuovano, tra gli altri, interventi volti al miglioramento della mobilità dei cittadini (percorsi casa-lavoro, studio, ecc) e dei fruitori occasionali della città (pendolari, turisti ecc.) sia aumentando l'efficienza complessiva del sistema di trasporto sia migliorando la vivibilità dei quartieri mediante l'uso di mezzi a bassa emissione o emissioni zero, la mitigazione del traffico, la pedonalizzazione dello spazio pubblico, l'istituzione di zone 30, la realizzazione di un sistema di connessioni urbane "lente". Il coinvolgimento degli abitanti, sia in fase di definizione delle scelte progettuali che di gestione e presa in carico delle attrezzature e servizi, dovrebbe indurre una mutazione dei comportamenti, dei modelli culturali e delle abitudini, volti al più generale miglioramento della qualità della vita.

La Regione Puglia si è occupata di mobilità sostenibile anche attraverso l'attuazione di diversi progetti di cooperazione internazionale.

Tra gli altri, l'Assessorato regionale ai Trasporti ha incentivato¹, iniziative di promozione, accompagnamento e supporto istituzionale alla figura del mobility manager organizzando, in Puglia e in Albania, corsi sul mobility management. La Regione Puglia ha istituito la figura del mobility manager aziendale² con lo scopo di coinvolgere l'ente regionale in iniziative e programmi di associazioni nazionali ed europee di mobility management, di prevedere il coordinamento con i mobility manager di area sovra comunale, predisporre studi, indagini e ricerche volti allo sviluppo di una cultura diffusa di mobilità sostenibile, favorendo la disponibilità al cambiamento modale dei comportamenti individuali e aziendali.

Con il progetto CYRONMED (Cycle Route Network of the Mediterranean)³, è stata studiata una rete ciclabile del Mediterraneo costituita dai percorsi di lunga percorrenza delle reti ciclabili Bicaltalia (BI) ed EuroVelo (EV) che attraversano i territori partner di progetto individuando i relativi corridoi. Il progetto CYRONMED ha consentito di effettuare una ricognizione e una mappatura dei percorsi ciclabili (pianificati, programmati, progettati, realizzati) e delle risorse potenziali come strade a basso traffico e secondarie, strade di servizio (bonifiche, acquedotto, forestali), tracciati ferroviari dismessi. Ha introdotto una definizione di "ciclovie", tuttora non prevista dal codice della strada, ed ha indicato i tratti regionali dei percorsi nazionali e

¹ Risorse della Misura 1.1 "Trasporti" del PIC Interreg Italia-Albania 2000-2006, attraverso i progetti di cooperazione internazionale MOST e CODE.

² Regione Puglia - Delibera n. 795 del 3 maggio 2011.

³ Progetto finanziato dal Programma INTERREG ARCHIMED 2000-2006, coordinato da Regione Puglia e avente come partner Regioni Basilicata, Campania e Calabria, i comuni greci di Atene e Karditza, l'Ente del Turismo di Cipro e il Ministero dello Sviluppo Economico di Malta.

transeuropei, individuati quali dorsali principali della rete ciclabile regionale, integrata con stazioni, porti e aeroporti. Nell'ambito del progetto è stato prodotto un "Vademecum della ciclabilità", (ottobre 2008) e sono stati organizzati i primi seminari tecnici su pianificazione e progettazione delle reti ciclabili per tecnici ed enti locali.

I risultati del progetto CYRONMED hanno contribuito a determinare:

- a. la sottoscrizione di un protocollo di intesa (2007) tra Regione Puglia e le società ferroviarie pugliesi per lo sviluppo del trasporto integrato bici e treno e l'eliminazione del costo del biglietto per il trasporto delle bici a bordo treno. La Puglia è stata la prima Regione in Italia ad assumere una iniziativa del genere, seguita poi da altre Regioni tra cui le Marche e la Liguria;
- b. l'inserimento nella L.R. n. 16/2008 su "Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di piano regionale dei trasporti", della "rete integrata e sicura per la mobilità ciclistica come definita da CYRONMED, tra le azioni per il raggiungimento degli obiettivi del PRT" (art. 13);
- c. l'elaborazione della legge regionale n. 1/2013 su "Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica";
- d. l'inserimento di un'apposita sezione "Mobilità ciclistica" nel Piano Attuativo 2015-2019 del Piano Regionale dei Trasporti che ha incluso, quali dorsali della rete ciclabile regionale, i percorsi di Bicaltia e di EuroVelo e la realizzazione di 29 velostazioni, una delle quali realizzata e aperta al pubblico ad aprile del 2016 a Bari⁴.

La Regione Puglia intende quindi dare continuità alle politiche di mobilità sostenibile intraprese per perseguire l'obiettivo primario di miglioramento della qualità della vita nelle aree urbane e metropolitane, avviando una concreta attività di collaborazione con gli Enti Locali anche attraverso la promozione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile che si propongono "di soddisfare la variegata domanda di mobilità delle persone e delle imprese nelle aree urbane e peri-urbane per migliorare la qualità della vita nelle città. Il PUMS integra gli altri strumenti di piano esistenti e segue principi di integrazione, partecipazione, monitoraggio e valutazione"⁵.

1 LE LINEE GUIDA REGIONALI

1.1 FINALITÀ

Le presenti Linee Guida sono destinate in prima istanza alle Amministrazioni Locali pugliesi che intendano, come è d'auspicio per la Regione Puglia, impegnarsi nello sviluppo e nell'implementazione di un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), ma anche ai professionisti esperti in pianificazione e gestione della mobilità che forniscono il loro supporto alle amministrazioni locali.

Riferimenti costanti nel processo di redazione delle presenti Linee Guida sono stati le Linee Guida ELTIS ("Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan" approvate nel 2014 dalla Direzione Generale per la Mobilità e i Trasporti della Commissione Europea⁶) e le Linee Guida Nazionali per la

⁴ Finanziamenti europei dei progetti GIFT 2.0 (programma Grecia-Italia 2007-2013) e INTERMODAL (programma IPA ADRIATC 2007/2013).

⁵ Definizione tratta dalle Linee Guida ELTIS ("Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan" approvate nel 2014 dalla Direzione Generale per la Mobilità e i Trasporti della Commissione Europea)

⁶ Le "Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan" sono state presentate e discusse anche in Puglia nel corso del Primo Workshop Nazionale di presentazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile - Bari, 13 Aprile 2012, organizzato dal consorzio Eltis plus e dall'Assessorato alle Infrastrutture Strategiche e Mobilità della Regione Puglia.



redazione dei PUMS approvate con il Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 agosto 2017, pubblicato sulla GU 233 del 5.10.2017.

Condividendo il nuovo approccio alla pianificazione strategica della mobilità urbana, ampiamente descritta nel documento europeo, ed assumendo le finalità e l'impostazione metodologica delle Linee Guida nazionali, volte a favorire l'applicazione omogenea e coordinata di Linee guida per la redazione dei PUMS su tutto il territorio nazionale, le presenti Linee Guida regionali si pongono in continuità con i suddetti documenti ed introducono approfondimenti, dati conoscitivi e valutazioni afferenti le specificità del contesto regionale.

Nello specifico le Linee Guida regionali:

- forniscono un quadro di riferimento programmatico e normativo relativo al territorio regionale pugliese;
- propongono ulteriori Strategie e Azioni definite sulla base di alcune tematiche relative alla mobilità, emerse in fase di redazione (turismo, aree interne e piccoli centri, ecc);
- dettagliano il processo di redazione di un PUMS, individuando le fasi principali e le relative specifiche attività necessarie per affrontare il processo di pianificazione e partecipazione;
- esplicitano i contenuti del Piano, precisando l'iter procedurale ai fini dell'approvazione del Piano in coerenza con la normativa regionale di riferimento;
- forniscono esempi di buone prassi (Tabella B – Strategie e buone pratiche) e strumenti (Tabella C – Strumenti) per supportare le Amministrazioni e i professionisti esperti nello sviluppo e nell'attuazione di un PUMS;
- delineano un quadro generale dei principali programmi di finanziamento europei e nazionali sulla mobilità sostenibile.

Al fine di assicurare un processo di redazione delle Linee Guida coerente ed esaustivo la Regione Puglia ha costituito un gruppo di lavoro interdisciplinare al quale affidare i compiti derivanti dalle attività di redazione e successiva divulgazione e promozione delle stesse, costituito da funzionari dell'Assessorato ai Trasporti regionale e dell'Agenzia Regionale per la Mobilità⁷, con il coordinamento tecnico – scientifico dell'Associazione Euromobility.

1.2 IL PERCORSO DI REDAZIONE DELLE LINEE GUIDA REGIONALI

Il percorso di redazione delle presenti Linee Guida, avviato subito dopo la sottoscrizione il 3 febbraio 2017 di un Protocollo di Intesa tra la Regione Puglia e l'Associazione Euromobility e la condivisione del relativo programma dei lavori da parte del Gruppo di Lavoro appositamente istituito, ha previsto il passaggio attraverso alcuni incontri di ascolto e confronto con il territorio.

Il primo di tali incontri si è tenuto il 13 marzo 2017 con i rappresentanti dei Comuni pugliesi (79 delegati da parte di 55 enti locali) e con gli stakeholder (28 rappresentanti).

Un'importante tappa intermedia del percorso è coincisa con l'organizzazione da parte della Regione Puglia, e la relativa partecipazione da parte del Gruppo di Lavoro, della Prima Conferenza Nazionale sui Piani Urbani

⁷Con Legge Regionale n. 3 del 17.01.2017 si è provveduto al riordino dell'Agenzia Regionale per la Mobilità (AREM) nella Regione Puglia attraverso l'istituzione dell'Agenzia Regionale Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio (ASSET).

della Mobilità Sostenibile⁸, tenutasi a Bari nei giorni 18 e 19 maggio 2017, che ha costituito un proficuo momento di aggiornamento e confronto con le esperienze in atto in Europa e in Italia.

A conclusione dei lavori della Prima Conferenza Nazionale si è tenuto un secondo incontro con gli stakeholder e i rappresentanti dei Comuni pugliesi, al quale hanno partecipato delegati di 19 enti locali e 7 rappresentanti di altrettanti stakeholder.

Le principali proposte e sollecitazioni emerse durante gli incontri sono state le seguenti:

- definire un quadro chiaro circa l'iter di redazione, approvazione e monitoraggio dei PUMS, con particolare riguardo ai tempi e alle fasi procedurali;
- delineare gli aspetti relativi all'integrazione tra il processo di redazione del PUMS e il processo di espletamento della VAS;
- chiarire il ruolo dei PUMS nel quadro della pianificazione generale a livello comunale;
- individuare un set minimo di indicatori a livello regionale;
- prevedere "premierità" nel caso di aggregazioni di piccoli Comuni;
- prevedere e proporre strumenti di "autovalutazione" da rendere disponibili ai Comuni;
- prevedere a livello regionale percorsi di formazione dei tecnici comunali sui temi della mobilità sostenibile;
- promuovere la diffusione negli uffici comunali preposti alla gestione della mobilità della figura del Mobility Manager;
- fornire un quadro esaustivo di buone pratiche che possa supportare le scelte dei Comuni su possibili misure e interventi da attivare;

Durante il confronto sono inoltre emerse alcune criticità e problematiche sollevate dalle Amministrazioni comunali e dagli stakeholder:

- difficoltà degli Enti Locali nella fase di reperimento di dati e parametri per il calcolo di alcuni indicatori;
- difficoltà degli Enti Locali nella fase di attuazione e monitoraggio dei PUMS, legate soprattutto alla mancanza di risorse umane ed economiche per attivare uffici preposti a tali attività;
- necessità di promuovere una cultura del Trasporto Pubblico Locale che agevoli un efficace ed efficiente coordinamento tra le aziende del trasporto pubblico, i Comuni, le province e le città metropolitane.

Entrambi i citati incontri hanno costituito un interessante occasione di arricchimento e confronto, anche per le sollecitazioni e i contributi forniti da alcuni partecipanti, di cui si è fatto tesoro nella redazione delle linee guida regionali sui PUMS.

La prima stesura delle linee guida è stata trasmessa ai Comuni pugliesi ed agli stakeholder coinvolti nel processo di partecipazione, affinché potessero essere avanzate eventuali osservazioni, delle quali si è tenuto conto nella redazione della versione finale; nella Tabella D – Osservazioni e controdeduzioni è riportata la sintesi delle osservazioni pervenute e delle relative controdeduzioni.

⁸<http://www.osservatoriopums.it/eventi/prima-conferenza-nazionale-pums>



2 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO E NORMATIVO IN PUGLIA

Il PUMS integra e mette a sistema gli strumenti di programmazione e pianificazione territoriale e dei trasporti disponibili a livello regionale, provinciale e comunale. Con riferimento al contesto regionale pugliese il quadro di riferimento programmatico e normativo è il seguente:

2.1 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO REGIONALE

2.1.1 DRAG - DOCUMENTO REGIONALE DI ASSETTO GENERALE

Il DRAG (Documento Regionale di Assetto Generale) è un insieme di atti amministrativi e di pianificazione, inteso a definire un assetto ottimale del territorio regionale, da prefigurare e disciplinare attraverso gli strumenti della pianificazione territoriale regionale, nonché attraverso indirizzi alla pianificazione provinciale e comunale, che con tali strumenti devono risultare compatibili.

Il DRAG, previsto dalla Legge regionale n. 20/2001, rappresenta pertanto lo strumento che definisce le linee generali dell'assetto del territorio; in particolare il DRAG determina: a) il quadro degli ambiti territoriali rilevanti al fine della tutela e conservazione dei valori ambientali e dell'identità sociale e culturale della Regione; b) gli indirizzi, i criteri e gli orientamenti per la formazione, il dimensionamento e il contenuto degli strumenti di pianificazione provinciale e comunale, nonché i criteri per la formazione e la localizzazione dei Piani Urbanistici Esecutivi (PUE) di cui all'art. 15; c) lo schema dei servizi infrastrutturali di interesse regionale.

Con Delibera G.R. n.2271/2009 è stato approvato lo "*Schema dei servizi infrastrutturali di interesse regionale*" che assume i caratteri di quadro territoriale di riferimento per le pianificazioni di settore competenti alla definizione:

- delle principali infrastrutture della mobilità e dei trasporti;
- delle principali infrastrutture predisposte per l'approvvigionamento idrico ed energetico;
- delle principali infrastrutture predisposte per lo smaltimento e la depurazione delle acque e della raccolta e smaltimento di rifiuti urbani e speciali;
- delle infrastrutture di livello regionale predisposte per l'istruzione e la cura della salute;
- delle infrastrutture di livello regionale predisposte per la distribuzione commerciale e il tempo libero.

Lo Schema fornisce:

1. un quadro analitico e di sintesi delle norme vigenti e dei Piani, la cui utilità risiede da un lato nell'obiettivo di fornire archivi e dati consolidati, utili alla pianificazione provinciale e locale, e dall'altro nel tentativo di individuare il "punto di fuga" dell'insieme delle politiche di settore, descrivendone il quoziente di organicità e le possibili oggettive "frizioni";
2. un quadro descrittivo delle dotazioni infrastrutturali esistenti, organizzato a livello provinciale, utile a giudicare le politiche in rapporto all'evoluzione delle dotazioni; il quadro descrittivo è corredato da una esaustiva elencazione degli archivi e dei dati disponibili, organizzati nel SIT o comunque reperibili;
3. un leggero apparato di "indirizzi", inteso a fornire da un lato indicazioni ai Comuni sugli obblighi discendenti dalle leggi e dai Piani di settore, nonché sulle condizioni del loro rispetto (tematica molto "sofferta" dai Comuni, che spesso lamentano la disorganicità degli indirizzi), e dall'altro fornire alla Regione stessa qualche utile indirizzo procedurale (proposta di omologazione dei procedimenti di

formazione dei Piani, e delle procedure di partecipazione, formati consigliati per la rappresentazione cartografica, ecc.).

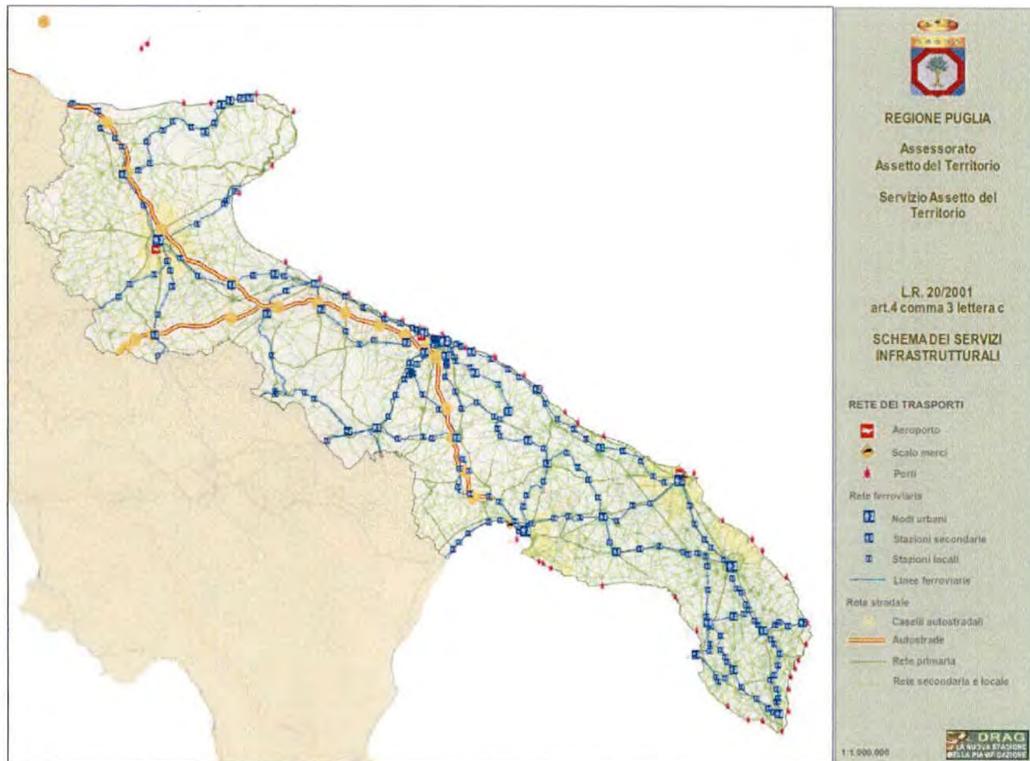


Figura 1. Cartografia DRAG lettera c - Schema dei servizi infrastrutturali – Rete dei Trasporti

FONTI E DATI DISPONIBILI:

I seguenti documenti sono disponibili e scaricabili dal link:
http://www.sit.puglia.it/portal/portale_pianificazione_regionale/DRAG/Documenti:

- ✓ DRAG – Schema dei servizi infrastrutturali di interesse regionale – Relazione bozza – 2009 – (formato pdf)
- ✓ DRAG – Schema dei servizi infrastrutturali di interesse regionale - Cartografia - 1:1.000.000 – (formato pdf)

Rete dei trasporti
Rete di distribuzione dell'acqua
Smaltimento reflui
Schema dei servizi infrastrutturali
Produzione e distribuzione dell'energia elettrica
Rete della distribuzione del gas metano
Rete offerta ospedaliera
Poli commerciali
Poli universitari e tecnologici

2.1.2 PPTR – PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE

Il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR), approvato con delibera n. 176 del 16 febbraio 2015, pubblicata sul BURP n. 39 del 23.03.2015, è un piano paesaggistico ai sensi degli artt. 135 e 143 del Codice, con specifiche funzioni di piano territoriale ai sensi dell'art. 1 della L.R. 7 ottobre 2009, n. 20 "Norme per la pianificazione paesaggistica". Esso è rivolto a tutti i soggetti, pubblici e privati, e, in particolare, agli enti competenti in materia di programmazione, pianificazione e gestione del territorio e del paesaggio.

Il PPTR persegue le finalità di tutela e valorizzazione, nonché di recupero e riqualificazione dei paesaggi di Puglia, inoltre promuove la promozione e la realizzazione di uno sviluppo socioeconomico auto sostenibile e durevole e di un uso consapevole del territorio regionale, anche attraverso la conservazione ed il recupero degli aspetti e dei caratteri peculiari dell'identità sociale, culturale e ambientale, la tutela della biodiversità, la realizzazione di nuovi valori paesaggistici integrati, coerenti e rispondenti a criteri di qualità e sostenibilità.

Il nuovo Piano Paesaggistico Territoriale Regionale della Puglia è definito da tre componenti:

- l'Atlante del Patrimonio Ambientale, Paesaggistico e Territoriale che descrive l'identità dei tanti paesaggi della Puglia e le regole fondamentali che ne hanno guidato la costruzione nel lungo periodo delle trasformazioni storiche;
- lo Scenario Strategico, che consente di prefigurare il futuro di medio e lungo periodo del territorio della Puglia e contiene una serie di immagini, che rappresentano i tratti essenziali degli assetti territoriali desiderabili. Lo Scenario contiene inoltre le Linee Guida Regionali, documenti di carattere più tecnico, rivolti soprattutto ai pianificatori e ai progettisti, che hanno la finalità di guidare le attività di trasformazione del territorio. Lo scenario contiene infine una raccolta di Progetti Sperimentali integrati di Paesaggio definiti in accordo con alcune amministrazioni locali, associazioni ambientaliste e culturali, che riguardano aspetti di riproduzione e valorizzazione delle risorse territoriali relativi a diversi settori;
- le Norme Tecniche di Attuazione individuano diversi gradi e forme di cogenza: dalle "Prescrizioni" che fissano norme vincolanti per i beni paesaggistici; alle "Direttive", rivolte agli strumenti di pianificazione provinciale e comunale, per l'attuazione delle regole statutarie contenute in ciascun ambito; agli "Indirizzi" per la gestione dei processi.

Con riferimento al tema della mobilità, il nuovo Piano Paesaggistico attraverso lo "Scenario della rete delle infrastrutture e della mobilità lenta" mette a sistema, in maniera coerente ed integrata, la rete infrastrutturale esistente in tutta la regione con le figure territoriali e paesaggistiche individuate, alla cui fruizione, le infrastrutture e i nodi di scambio intermodale, sono finalizzate. Lo Scenario contiene inoltre le "Linee guida per la qualificazione paesaggistica e ambientale delle infrastrutture" che forniscono una classificazione delle infrastrutture (strade parco, strade panoramiche, viali monumentali alberati, strade di mobilità dolce-rete ciclabile, sentieri, ippovie, tratturi), azioni di mitigazione o valorizzazione, indicazioni progettuali (in coerenza con il Piano Regionale dei Trasporti).



REGIONE PUGLIA pptr Piano paesaggistico territoriale regionale			
IL QUADRO SINOTTICO DEL PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE			
SEZIONI	IL QUADRO CONOSCITIVO elaborato 3	IL PROGETTO DI TERRITORIO elaborato 4	IL SISTEMA DELLE TUTELE elaborato 6
E L A B O R A T I	ATLANTE DEL PATRIMONIO	SCENARIO STRATEGICO	BENI E ULTERIORI CONTESTI PAESAGGISTICI
	Descrizioni analitiche	Obiettivi generali e specifici	Struttura idrogeomorfologica: 1 - Componenti idrologiche 2 - Componenti geomorfologiche
	Descrizioni strutturali di sintesi	Progetti territoriali per il paesaggio regionale	Struttura ecosistemica e ambientale: 1 - Componenti botanico/vegetazionali 2 - Componenti delle aree protette e dei siti naturalistici
	Interpretazioni statutarie di sintesi	Linee guida	Struttura antropica e storico-culturale: 1 - Componenti culturali e insediative 2 - Componenti dei valori percettivi
	Schede degli ambiti paesaggistici elaborato 5	Progetti pilota sperimentali	
	Obiettivi di qualità - Indirizzi - Direttive		Indirizzi Direttive Prescrizioni elaborato 2

Figura 2. PPTR – Quadro sinottico del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale



Figura 3. PPTR – Il sistema infrastrutturale per la mobilità



FONTI E DATI DISPONIBILI:

I seguenti documenti sono disponibili e scaricabili dal link:
[http://www.sit.puglia.it/portal/portale_pianificazione_regionale/Piano%20Paesaggistico%20Territoriale:](http://www.sit.puglia.it/portal/portale_pianificazione_regionale/Piano%20Paesaggistico%20Territoriale)

✓ **Documenti**

In questa sezione è possibile consultare e scaricare tutti i documenti costituenti gli elaborati del PPTR approvato dalla Giunta Regionale con delibera n. 176 del 16 febbraio 2015, pubblicata sul BURP n. 39 del 23.03.2015. Il PPTR è stato successivamente aggiornato e rettificato con le seguenti Delibere di Giunta Regionale:

- DGR n. 240 del 8 marzo 2016 (BURP n. 32 del 22.03.2016)
- DGR n. 1162 del 26 luglio 2016 (BURP n. 94 suppl. del 11.08.2016)
- DGR 496 del 7 aprile 2017 (BURP n. 48 del 21.04.2017)

Gli elaborati con prevalente contenuto testuale sono in formato PDF, le tavole cartografiche sono in formato JPEG, corredate da file con estensione .jpw e .jpg.aux.xml georeferenziate nel sistema di riferimento WGS84-UTM 33N.

1. Relazione Generale
2. Norme tecniche di attuazione
3. Atlante del Patrimonio
4. Lo Scenario strategico
5. Schede degli Ambiti Paesaggistici
6. Il sistema delle tutele: beni paesaggistici e ulteriori contesti paesaggistici
7. Il Rapporto Ambientale
8. Allegati al PPTR

✓ **Cartografie**

In questa sezione è possibile consultare tutti i documenti costituenti gli elaborati del PPTR tramite il servizio Web Gis.

✓ **Download**

In questa sezione è reso disponibile un progetto in ambiente GIS Open Source (Quantum GIS 2.8.1), completo dei dati, per la consultazione in locale degli strati cartografici relativi al PPTR coordinato: DGR n. 176/2015, DGR n. 240/2016, DGR n. 1162/2016 e DGR n. 496/2017.

✓ **WMS (Web Map Service)**

In questa sezione è possibile accedere agli strati informativi del Sistema delle Tutele e degli Ambiti Paesaggistici del PPTR approvato e aggiornato.

Nello specifico nella sezione Web Gis, Download e WMS sono presenti i seguenti strati informativi:

- Ambiti e Figure Paesaggistiche
- Componenti Geomorfologiche
- Componenti Idrologiche
- Componenti Botanico Vegetazionali
- Componenti delle Aree Protette e dei Siti Naturalistici
- Componenti culturali e insediative
- Componenti dei Valori Percettivi



2.1.3 SISTEMI AMBIENTALI E CULTURALI (SAC) DELLA REGIONE PUGLIA

La Regione Puglia ha avviato nel 2010 la costituzione dei Sistemi Ambientali e Culturali (SAC) del territorio pugliese. La creazione di Sistemi integrati a livello territoriale, in cui garantire una fruizione unitaria, qualificata e sostenibile del patrimonio di ambiente e cultura della Puglia, è stata prevista dal Programma Pluriennale dell'Asse IV – Valorizzazione delle risorse naturali e culturali per l'attrattività e lo sviluppo. Successivamente, la Comunicazione alla Giunta dell'11.01. 2010 "Processo di concertazione plurifondo per una strategia integrata delle risorse culturali, ambientali e del turismo" e la Nota metodologica curata dalla Direzione dell'Area hanno definito i caratteri essenziali dei SAC ed i loro elementi costitutivi.

I Sistemi Ambientali e Culturali (SAC) sono aggregazioni territoriali finalizzate alla valorizzazione e gestione integrata di beni ambientali e culturali già esistenti e fruibili (aree protette, beni monumentali e archeologici, musei, teatri storici, biblioteche, archivi), attraverso azioni di supporto all'allestimento dei beni, alla produzione di contenuti innovativi, ai sistemi di mobilità lenta e sostenibile.

I SAC sono promossi da partenariati territoriali tra enti pubblici, parchi regionali, riserve naturali, associazioni, fondazioni e partner privati, adeguatamente organizzati, messi in rete e gestiti in ragione della loro capacità di promuovere percorsi di valorizzazione integrata.

Il primo obiettivo del SAC è che la cultura e il paesaggio ritornino ad essere un fattore chiave delle politiche di sviluppo territoriale: i parchi, le riserve, le biblioteche, i musei, i luoghi che producono cultura sono ambiti potenziali di sviluppo per nuove professionalità, nuove opportunità di crescita per il territorio. Il fine è che la valorizzazione dei beni culturali e ambientali diventi un motore di innovazione, di coesione sociale e soprattutto di nuove economie.

In seguito ad un avviso pubblico del 2010 (DGR 2329/2010) e ad una procedura negoziale complessa tra Regione e partner proponenti, sono stati costituiti in Puglia 18 Sistemi Ambientali e Culturali, coinvolti 187 Comuni e più di 1000 partner. La procedura negoziale ha permesso l'avvio di 9 progetti sperimentali ("progetti bandiera") per altrettanti SAC.

Nella redazione di un PUMS, soprattutto se intercomunale e di Area Vasta, sarebbe fondamentale che i Comuni acquisissero e facessero proprio non solo a livello di quadro conoscitivo, ma anche di strategia progettuale e di scenario di Piano, il relativo SAC, qualora presente nel territorio. Tali Sistemi infatti nascono non come semplici progetti finalizzati all'ottenimento di finanziamenti pubblici, ma come veri e propri strumenti intercomunali, dotati di carattere strategico e programmatico, che aggregano risorse ambientali e culturali del territorio, le mettono in rete e le gestiscono al fine di promuovere percorsi di valorizzazione, sviluppo e cooperazione interistituzionale. Il quadro strategico all'interno del quale si inseriscono i SAC è del resto proprio quello della realizzazione, potenziamento e implementazione della mobilità sostenibile e di tutte le attività legate alla mobilità lenta come strumenti strategici finalizzati alla fruibilità delle risorse ambientali e culturali presenti nel territorio.



FONTI E DATI DISPONIBILI:

I documenti di carattere generale sono disponibili e scaricabili dal link: <http://www.greaterritorio.regione.puglia.it>; di seguito l'elenco dei SAC istituiti con l'indicazione dei relativi siti web, laddove esistenti:

- ✓ **SAC Tratturarte – Alto Tavoliere**
<http://sactratturarte.it>
- ✓ **Gargano**
- ✓ **Monti Dauni&Lucera - Luoghi dell'uomo e della natura**
- ✓ **Apulia Fluminum**
<http://www.sacapuliafluminum.it>
- ✓ **Terre Diomedee**
- ✓ **Nord Barese - I percorsi ecosostenibili tra lame, storia e cultura**
- ✓ **Alta Murgia-Tracce nella roccia**
<http://www.parcoaltamurgia.gov.it/index.php/s-a-c-alta-murgia>
- ✓ **Peucetia**
<http://www.sistemamuseo.it>
- ✓ **Mari tra le mura**
<http://www.maritralemura.eu>
- ✓ **La Murgia dei Trulli**
<http://www.comune.monopoli.ba.it/Facciamosistema/SACLaMurgiadetiTrulli/tabid/1964/language/it-IT/Default.aspx>
- ✓ **La via traiana**
<http://www.laviatraiana.it>
- ✓ **Terre di Lupiae**
<http://www.sacterradilupiae.it>
- ✓ **Porta d'oriente**
<http://www.sacportadoriente.it>
- ✓ **Serre salentine**
<https://www.sacserresalentine.it>
- ✓ **Terre d'arte e di sole**
- ✓ **Salento di mare e di pietre**
<http://www.salentodimareedipietre.it>
- ✓ **Arneo-costa dei Ginepri**
<http://www.arneocostadeiginepri.it>

2.1.4 MOBILITÀ E TRASPORTI

La Regione Puglia ha implementato, attraverso l'Agenzia Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio – ASSET (già AREM) il modello del sistema pugliese dei trasporti cui sono connesse una serie di banche dati utili alla comprensione dei fenomeni connessi all'interazione delle politiche trasporti-territorio, al pendolarismo nonché all'offerta e alla frequentazione del servizio di trasporto pubblico.

L'ASSET rielabora con sistematicità una serie di dati, forniti dagli operatori di trasporto, ritenute utili anche ai fini delle analisi di contesto del sistema della mobilità intercomunale.



Una parte di questi dati è utile, inoltre, all'aggiornamento del modello trasporti/territorio implementato dall'ASSET, che costituisce patrimonio informativo a disposizione anche degli Enti locali e di area vasta interessati ai dettagli modellistici del sistema della mobilità.

Questo sistema informativo è in continuo aggiornamento e costituisce la base modellistica con la quale la Regione valuta e seleziona tanto gli investimenti quanto le proposte di riorganizzazione delle reti dei servizi di trasporto. La disponibilità di tali fonti informative consente di uniformare gli strumenti a disposizione dei Comuni come le basi cartografiche, le reti del trasporto pubblico e le indagini circa la frequentazione dei relativi servizi di trasporto. Inoltre il libero accesso al sistema informativo consente di condividere gli sforzi d'accesso alle banche dati limitando la moltiplicazione dei costi d'acquisto e il ricorso a servizi professionali *ad-hoc*.

FONTI O DATI DISPONIBILI:

A richiesta sono disponibili, nei formati editabili e rielaborabili le seguenti fonti informative, che fanno parte del set minimo delle informazioni da aggiornare con sistematicità:

- ✓ grafo satellitare della rete stradale (fonte Tom Tom ®);
- ✓ grafo della rete ferroviaria riveniente da grafo satellitare (fonte Tom Tom ®);
- ✓ "paline orarizzate" (paline per le quali l'operatore dichiara l'orario di fermata) del trasporto pubblico automobilistico extraurbano (percentuale di copertura 70 %, livello di confidenza posizione reale/posizione modellata: 50%);
- ✓ programmi di esercizio dei servizi ferroviari;
- ✓ programmi di esercizio dei servizi automobilistici di trasporto pubblico regionali (aggiornati al 2015) e provinciali;
- ✓ flussogramma del trasporto privato automobili e mezzi pesanti (dato simulato);
- ✓ flussogramma delle frequentazioni dei servizi ferroviari e dei volumi di traffico passeggeri nelle principali stazioni/fermate ferroviarie (rivenienti da dichiarazioni degli operatori);
- ✓ flussogramma delle bigliettazioni dei servizi automobilistici extraurbani.

2.1.5 SICUREZZA STRADALE

Ridurre il numero delle vittime da incidente stradale e mettere in sicurezza la rete stradale del territorio pugliese sono alcuni importanti obiettivi che la Regione Puglia si è prefissata aderendo alla Carta Europea della Sicurezza Stradale.

Per raggiungere tali propositi la Regione Puglia si è dotata di un Centro Regionale di Monitoraggio per la Sicurezza Stradale (CReMSS), istituito con legge regionale 18/2004, che ha il compito di raccogliere, catalogare ed analizzare tutte le informazioni sull'incidentalità stradale.

La Regione Puglia con la LR n. 10/2009 ha demandato all'ASSET tutti i compiti del Centro regionale di monitoraggio e governo della sicurezza stradale (CReMSS).

Sin dal 1/7/2009 l'A.Re.M., in virtù del protocollo d'intesa per il coordinamento delle attività inerenti la rilevazione statistica sull'incidentalità stradale tra ISTAT, Ministero dell'Interno (servizio Polizia Stradale), Ministero della Difesa, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome, UPI e ANCI ha aderito, per il periodo 2011-2014, alla gestione decentrata della rilevazione degli incidenti stradali di titolarità dell'ISTAT ed è deputata alla raccolta delle suddette informazioni.



A tutt'oggi, l'ASSET (già A.Re.M.) è organo decentrato delegato dall'ISTAT alla concentrazione della raccolta dei dati relativi agli incidenti stradali occorsi sul territorio regionale provenienti dal centro di monitoraggio provinciale di Lecce, dai Comuni attraverso le polizie locali, nonché dall'arma dei Carabinieri e dalla Polizia di Stato.

La presenza di un Centro regionale di monitoraggio della sicurezza stradale fornisce un importante valore aggiunto alla disponibilità di informazioni inerenti il tema dell'incidentalità stradale:

- ✓ aggregazione comunale del dato;
- ✓ aggregazione mensile del dato e poi per singolo giorno e per singola fascia oraria;
- ✓ localizzazione dell'incidente (indicazione del tipo di strada: comunale, provinciale, statale, autostrada,..);
- ✓ tempestività delle stime tendenziali della numerosità di incidenti, deceduti e feriti prima della fine di ogni anno;
- ✓ arricchimento delle informazioni di base relative agli incidenti stradali (incidente tra veicoli o tra veicolo e pedone);
- ✓ possibilità di attingere ai dati storici sino dal 2001 (dato antecedente il 2009 è acquisito da ISTAT);

Inoltre, compatibilmente con la disponibilità, validità e completezza del dato, è possibile ottenere le informazioni di geolocalizzazione dei singoli incidenti.

A valle del processo di censimento e validazione è aggiornato il database degli incidenti stradali occorsi in Puglia liberamente accessibile dalla sezione sicurezza stradale del portale dell'Agenzia.

Inoltre, annualmente l'A.Re.M. produce specifici rapporti di sintesi dell'incidentalità a livelli regionale: uno basato sul primo semestre di ogni anno e il successivo a consuntivo di ogni anno (pubblicato nel primo semestre dell'anno successivo).

La fonte di dati disponibile attraverso l'Ufficio monitoraggio della sicurezza stradale dell'A.Re.M. (oggi ASSET) può rappresentare una fonte ulteriore di approfondimento sul tema rispetto alle forme di coinvolgimento degli organi di polizia operanti sul territorio interessato dalle analisi da condurre. Offre, inoltre, l'opportuna correlazione con le modalità di censimento ed elaborazione allineate con il Sistema Statistico Nazionale.

FONTI O DATI DISPONIBILI:

I seguenti documenti sono disponibili e scaricabili dal link: <http://www.arem.puglia.it/web/arem/dati>

- ✓ Rapporti sull'incidentalità stradale in Puglia (Frequenza di aggiornamento: annuale, nel primo semestre dell'anno successivo) – Formato file pdf – Anni disponibili dal 2009 al 2016.
- ✓ Mappa interattiva degli incidenti stradali mortali: Incidenti stradali mortali in Puglia per luogo, data, tipo di strada, denominazione, tipo di incidente, veicoli coinvolti, eventuali circostanze presunte, eventuale stato di anomalia del conducente, eventuale avaria dei veicoli, numero di feriti e numero di morti. (Frequenza di aggiornamento: annuale, nel primo semestre dell'anno successivo) - Anni disponibili dal 2011 al 2016.
- ✓ Archivio storico degli incidenti stradali in Puglia (Frequenza di aggiornamento: annuale, nel primo semestre dell'anno successivo) – Dati on line - Fonte dati ISTAT (2001-2008), ISTAT/AREM (2009-2015), AREM (2016) - Anni disponibili dal 2001 al 2016.



2.1.6 IL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI (PRT)

La L.R. n. 16/2008 identifica in sé il Piano Regionale dei Trasporti per la regione Puglia. La stessa legge, inoltre, prevede strumenti attuativi dedicati alle scelte di dettaglio in materia di infrastrutture, logistica, trasporti e mobilità nonché di servizi di trasporto.



Figura 4. Schema del processo di pianificazione regionale dei trasporti. (fonte: PA-PRT 2015-2019)

FONTI O DATI DISPONIBILI:

La legge regionale 16/2008 (in formato pdf) è scaricabile dal link:
http://mobilita.regione.puglia.it/images/allegati/lr%20n16%2023_06_2008.pdf

2.1.7 I PIANI ATTUATIVI DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI

Tipicamente aggiornati ogni quinquennio, costituiscono il principale strumento di pianificazione dell’assetto infrastrutturale per il sistema regionale dei trasporti. I Piani Attuativi del PRT identificano, per ciascuna modalità di trasporto, le scelte infrastrutturali che costituiscono i prerequisiti e le condizioni per strutturare in maniera efficiente ed efficace le politiche strutturali e i servizi la cui programmazione ed attuazione è demandata rispettivamente al Piano Triennale dei Servizi (PTS) e al Piano regionale delle Merci e della Logistica, inquadrati dalla LR 16/2008.

Trattandosi di uno strumento di pianificazione a scala regionale, gli obiettivi e le azioni progettuali proposte, sia pure, in alcuni casi, di interesse locale, sono inquadrati nella strategia di carattere regionale e sovraregionale.

Fra i temi utili al raccordo delle strategie urbane dedicate a favorire la mobilità sostenibile con i Piani Attuativi del PRT si possono riconoscere:

- a. la previsione dei “nodi di scambio modale”⁹ quali *hub* di accesso alla rete multimodale del trasporto pubblico regionale e locale verso i quali sono concentrate le politiche di adeguamento infrastrutturale del nodo stesso, della rete stradale urbana di accessibilità e della rete del trasporto pubblico cittadino;

⁹ Questo riferimento trova coerenza con lo scenario strategico infrastrutturale del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale della Puglia (PPTR) che identifica “nodi di scambio intermodale a valenza paesaggistica, con diverso grado di importanza (nodi, corridoi)”. (Fonte: PPTR 2014-2020)



- b. la “rete ciclabile regionale”¹⁰ le cui dorsali principali corrispondono ai tratti regionali delle ciclovie nazionali (Bicitalia) ed europee (EuroVelo) che pure attraversano i centri urbani, da rendere effettivamente ciclabili con opportuni interventi infrastrutturali e di messa in sicurezza, dedicata anche a garantire l’accessibilità delle risorse turistiche, culturali, naturalistiche offerte dalla Puglia che potrebbe vedere particolare valorizzazione della sua funzione di connessione a larga scala;
- c. la “rete delle velostazioni”, luoghi al chiuso, al coperto e videosorvegliati per il posteggio (a tempo) e il deposito (anche di notte), noleggio e riparazione biciclette nelle (o in prossimità delle) stazioni ferroviarie, sull’esempio delle velostazioni esistenti principalmente, ma non solo, in Svizzera, Francia, Germania, Danimarca e Olanda. Si tratta di un servizio ai passeggeri, previsto dal protocollo d’intesa Regione Puglia-Società ferroviarie del 2007 e dalla L.R. n. 1/2013, utile a contrastare il furto e gli atti vandalici (concreto deterrente all’uso della bicicletta nelle città oltre al pericolo, reale e percepito come tale, del traffico), ad incentivare gli utenti del treno ad andare in stazione in bici e non in auto, con l’obiettivo di decongestionare il traffico e incrementare il trasporto integrato bici e treno, due mezzi limitati separatamente, ma con un forte potenziale se combinati tra loro (anche con il servizio di trasporto bici al seguito del viaggiatore).

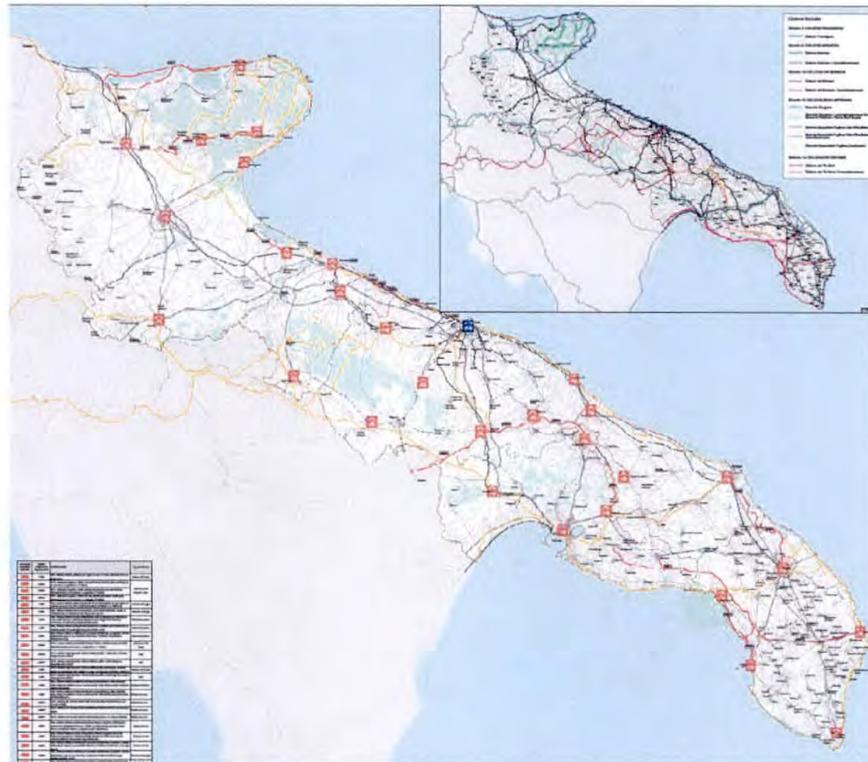


Figura 5. Estratto della tavola “Mobilità ciclistica” del Piano Attuativo 2015-2019 del Piano Regionale dei Trasporti. E’ possibile riconoscere (in rosso) la previsione delle velostazioni nei pressi delle stazioni/fermate ferroviaria

piccolo), che si differenziano da quelli individuati dal Piano Regionale dei Trasporti, e prefigurano possibili modalità di fruizione, accesso e connessione del paesaggio (figure paesaggistiche, parchi, CTS, città storiche, sistemi costieri, ecc).”

¹⁰ Anche questo riferimento trova coerenza con lo scenario strategico infrastrutturale del PPTR il quale, “con l’obiettivo di mettere a sistema, in maniera coerente ed integrata, la rete infrastrutturale esistente in tutta la regione con le figure territoriali e paesaggistiche, alla cui fruizione le infrastrutture e i nodi di scambio intermodale sono finalizzate”, individua percorsi multi-modalità strada-ferrovia-mare di particolare interesse paesaggistico.



Figura 6. Estratto della tavola "Mobilità ciclistica" del Piano Attuativo 2015-2019 del Piano Regionale dei Trasporti. E' possibile identificare (in giallo) i nodi di scambio modale previsti dal Piano.



FONTI O DATI DISPONIBILI:

I seguenti documenti (in formato pdf) sono disponibili e scaricabili dal link:
<http://mobilita.regione.puglia.it/index.php/trasparenza/itemlist/category/60>

Piano Regionale dei Trasporti. Piano Attuativo 2015-2019:

- ✓ Piano Regionale dei Trasporti. Piano Attuativo 2015-2019/Relazione di Progetto
- ✓ Piano Regionale dei Trasporti. Piano Attuativo 2015-2019/Tavola Mobilità Ciclistica
- ✓ Piano Regionale dei Trasporti. Piano Attuativo 2015-2019/Tavola Portualità Trasporto Marittimo
- ✓ Piano Regionale dei Trasporti. Piano Attuativo 2015-2019/Tavola Trasporto Aereo
- ✓ Piano Regionale dei Trasporti. Piano Attuativo 2015-2019/Tavola Trasporto Ferroviario
- ✓ Piano Regionale dei Trasporti. Piano Attuativo 2015-2019/Tavola Trasporto Stradale

Valutazione Ambientale Strategica:

- ✓ VAS - Rapporto Ambientale
- ✓ VAS - Sintesi non tecnica
- ✓ VAS - Dichiarazione di sintesi
- ✓ VAS - Parere Motivato

2.1.8 IL PIANO TRIENNALE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E REGIONALE (PTS)

Il PTS¹¹ è lo strumento attuativo che dettaglia le scelte della Regione Puglia in relazione all'individuazione delle reti dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale utili a soddisfare le esigenze di domanda espresse dagli Ambiti sub-regionali in cui è organizzato il servizio di trasporto pubblico. Inoltre il PTS assume la Determinazione dei Servizi Minimi di trasporto pubblico regionale e locale (elaborata ai sensi dell'art. 16 del D. Lgs. n. 422/1997), presenta la quantificazione delle risorse necessarie all'esercizio degli stessi servizi riconosciuti minimi, identifica le risorse destinate agli investimenti funzionali al sistema dei trasporti e formula proposte in ordine all'integrazione modale e tariffaria.

Il PTS attualmente vigente¹² riporta la rappresentazione dello stato di fatto relativo al sistema dei trasporti, alle dotazioni infrastrutturali nonché al progressivo esercizio degli investimenti infrastrutturali utili all'intero sistema dei trasporti.

FONTI O DATI DISPONIBILI:

I seguenti documenti (in formato pdf) sono disponibili e scaricabili dal link:
<http://mobilita.regione.puglia.it/index.php/trasparenza/itemlist/category/60>

- ✓ Piano Triennale dei Servizi del trasporto pubblico regionale e locale 2015-2017
- ✓ Tavola Processo di riorganizzazione del TPRL alla luce del quadro di riferimento normativo

¹¹ Il Piano Triennale dei Servizi è disciplinato dall'art. 8 della L.R. 31/10/2002, n. 18 "Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale" ed è redatto ai sensi dell'art. 14, comma 3 del D.Lgs. 19 novembre 1997, n. 422 "Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59" che introduce i "programmi triennali dei servizi". In effetti, i documenti prodotti inottemperanza alla disciplina citata hanno le forme di programmi più che di piani, pur tuttavia, talvolta integrando alcune componenti propositive con i dettagli tipici di un piano.

¹² Il PTS è stato approvato con Deliberazione della Giunta Regionale n. 598/2016, e, stante la particolare condizione di prosecuzione dei servizi di trasporto esistenti disposta con la Deliberazione della Giunta Regionale n. 598/2016 non prevede evoluzioni nel quadro di vigenza rispetto allo scenario attuale.

2.1.9 IL PIANO DI BACINO PROVINCIALE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (PIANI D'AMBITO)

Si tratta di piani settoriali di competenza provinciale dedicati principalmente all'inquadramento dei servizi di trasporto pubblico extraurbano, suburbano e urbano di un bacino funzionale., ai relativi servizi a valore aggiunto (infomobilità, servizi di trasporto "bicicletta al seguito", ecc.) nonché a modesti interventi di adeguamento degli "spazi della mobilità" finalizzati a migliorare l'accessibilità delle fermate del trasporto pubblico e la sicurezza, lato terra, del viaggiatore.

Si tratta di uno strumento di pianificazione per il quale potrebbe essere riscoperta una rinnovata qualità operativa connessa alle previsioni di investimenti dedicati al miglioramento delle qualità ambientali della flotta bus, alle previsioni di flessibilizzazione¹³ delle reti dei servizi di trasporto pubblico e/o alla limitazione delle interferenze¹⁴ con il traffico cittadino, accessibilità delle città con il fine di armonizzare gli obiettivi del PUMS con quelli del Piano di Bacino del trasporto pubblico.

2.1.10 IL PIANO STRALCIO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO

Il Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) costituisce Piano Stralcio del Piano di Bacino, ha valore di piano territoriale di settore ed è lo strumento conoscitivo, normativo e tecnico-operativo mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni e le norme d'uso finalizzate alla conservazione, alla difesa e alla valorizzazione del suolo ricadente nel territorio di competenza dell'Autorità di Bacino della Puglia.

Ai sensi dell'articolo 20 delle Norme Tecniche di Attuazione (NTA) allegate al vigente Piano stralcio di Assetto Idrogeologico, il PUMS, come ogni strumento di governo del territorio, deve essere adeguato alle disposizioni contenute nel PAI stesso, tenendo in opportuna considerazione il Piano di Gestione del Rischio di Alluvione (PGRA).

FONTI O DATI DISPONIBILI:

I seguenti documenti sono disponibili e scaricabili dal link: <http://www.adb.puglia.it/public/news.php?extend.124>.

E' possibile consultare tutti i documenti costituenti gli elaborati del PAI tramite il servizio Web Gis o il servizio WMS.

E' inoltre possibile inoltre scaricare i file kmz, visualizzabili con Google Earth.

✓ Strati informativi:

- PAI aree a pericolosità geomorfologica
- PAI aree a pericolosità idrogeologica
- PAI aree a rischio

¹³ Il riferimento è alla caratterizzazione dinamica e scalabile delle frequenze delle corse e della capacità dei mezzi in funzione delle reali necessità della domanda di trasporto pubblico. Solo per esempio è il caso di citare l'opportunità di ricalibrare le reti di trasporto pubblico in particolari momenti dell'anno (invernale estivo), per dedicati gruppi di utenti (periodo scolastico e non) o per specialità di servizio (servizi dedicate alle aree interne, tipicamente a domanda debole o servizi dedicati all'accessibilità delle spiagge, tipicamente a domanda più sostenuta).

¹⁴ Le integrazioni con il PUMS, di questa particolare componente del Piano di Bacino potrebbe, per esempio, riguardare l'identificazione dei percorsi cittadini degli autobus extraurbani, la regolamentazione della distribuzione urbana di questi servizi nonché l'assicurabile coincidenza tra i nodi di scambio modale e le fermate del trasporto pubblico extraurbano (terminal bus).



2.1.11 VADEMECUM DELLA CICLABILITÀ: RETI CICLABILI IN AREA MEDITERRANEA

Si tratta di un "manuale di progettazione della mobilità ciclistica", non solo dedicato alle piste ciclabili in senso stretto, che l'Assessorato ai Trasporti della Regione Puglia ha prodotto nel 2008, all'interno delle attività del progetto CY.RO.N.MED. (CYcle ROute Network of the MEDiterranean) PIC Interreg IIB ArchiMed – Asse II – Misura 2.1., con il supporto tecnico-specialistico della FIAB onlus – Federazione Italiana Amici della Bicicletta.

Il vademecum raccoglie in maniera puntuale molteplici aspetti della mobilità in bicicletta (normativa, pianificazione, progettazione, analisi ai diversi livelli di scala, segnaletica), mettendo a disposizione del lettore anni di studi, ricerche ed esperienze consolidate nel settore da parte della stessa FIAB. Di particolare interesse sono le buone pratiche presentate sui temi "comunicare la mobilità ciclistica" e "l'abaco delle intersezioni" che potrebbero rappresentare un riferimento fondamentale nella fase operativa di un PUMS.

FONTI O DATI DISPONIBILI:

Il Vademecum ciclabilità (in formato pdf) è scaricabile al seguente link
<http://mobilita.regione.puglia.it/index.php/descrizione-joomla/itemlist/category/32>

2.1.12 LE LINEE GUIDA PER LA REDAZIONE/AGGIORNAMENTO DEL PIANO DI BACINO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Con l'intento di supportare gli Enti locali e di area vasta nella concreta attuazione del nuovo modello di governance pugliese del trasporto pubblico, la Regione con Deliberazione di Giunta Regionale n. 2086/2016 ha approvato una serie di indicazioni minime idonee alla ristrutturazione delle reti di trasporto pubblico locale su cui gli Enti locali e le Province hanno acquisito competenza programmatica per effetti della citata rinnovata modello di programmazione e gestione del trasporto pubblico (art. 3-bis L.148/2011 e L.R. n. 24/2012). Di interesse per l'integrazione degli strumenti di pianificazione/programmazione della mobilità, anche in ambito urbano, sono i principi guida del Piano di Bacino dichiarati nelle stesse linee guida, ed in particolare:

3. *garantire la coerenza fra le scelte del Piano di Bacino e i contenuti dei piani comunali del trasporto pubblico e della mobilità;*

La ricerca di coerenza tra gli strumenti di pianificazione della mobilità potrebbe apparire un elemento quasi scontato da perseguire. Tuttavia, come evidente, la coerenza è ritenuta un elemento da sottoporre a continuo monitoraggio poiché intesa in relazione alle singole azioni attivate per il raggiungimento degli obiettivi. Non è sempre immediato, per esempio, favorire l'utilizzo del trasporto pubblico (obiettivo imprescindibile di un Piano provinciale di Bacino) e limitare la distribuzione urbana delle fermate (che, nei fatti, vincola l'accessibilità del servizio stesso).

7. *attivare un approccio "trans-scalare" nella pianificazione delle trasformazioni territoriali a livello comunale e di area vasta che valorizzi il coordinamento tra gli strumenti di governance del territorio, monitori i programmi di investimento in infrastrutture per la mobilità, concentrando l'orientamento al servizio (e all'utenza) durante le fasi progettuali degli spazi urbani della mobilità e/o dei corridoi del trasporto pubblico locale.*

Uno degli strumenti di pianificazione da integrare con le scelte in materia di trasporto pubblico è appunto il PUMS che, sia pure su un arco temporale differente (lungo periodo) dovrà prevedere azioni coerenti con quelle pianificate per le finalità specifiche del trasporto pubblico. Il riferimento è ai collegamenti dell'"ultimo miglio" da/verso le stazioni ferroviarie o le fermate dei bus. Possibili altri spazi di integrazione sono da ricercare rispetto al modello di esercizio della rete del trasporto pubblico, alla sincronizzazione degli orari dei

servizi di trasporto con i "cronotopi" dei servizi caratterizzanti la città¹⁵. Un ulteriore elemento di condivisione tra gli strumenti di pianificazione in materia di mobilità possono essere gli strumenti di monitoraggio e il set di indicatori dedicati alla misurazione delle performance delle scelte.

12. aumentare la velocità commerciale dei servizi ed accrescere la qualità complessiva del viaggio;

Sebbene il riferimento proposto dalle linee guida è relativo ai servizi extraurbani, questo principio può essere applicato a livello urbano rendendo accessibili ai soli bus urbani le aree pedonali o aree a traffico limitato utilizzando, per esempio, le tecnologie ITS (Intelligent Transport Systems) per governare gli accessi.

FONTI O DATI DISPONIBILI:

Il documento è disponibile e scaricabile al seguente link:
<http://www.regione.puglia.it/documents/10192/8497316/DEL2086.pdf/3e6a02dd-c777-4042-89ad-e2fd6432a123;jsessionid=C74141CE51EE066D5B683A81B87749A8?version=1.0>

- ✓ DGR n. 2086 del 21.12.2016 "Linee guida per la redazione e l'aggiornamento dei Piani di bacino del Trasporto Pubblico Locale – Approvazione" - pubblicata sul BURP n. 3 del 10.01.2017

2.1.13 QUALITÀ DELL'ARIA

Il controllo della qualità dell'Aria nella Regione Puglia è affidato ad ARPA Puglia che realizza il monitoraggio della qualità dell'aria regionale attraverso la *Rete regionale di monitoraggio della qualità dell'aria*, approvata con D.G.R. della Regione Puglia 2420/2013, costituita da 53 stazioni fisse (di cui 41 di proprietà pubblica e 12 private) dotate di analizzatori automatici per la rilevazione in continuo degli inquinanti normati dal D. Lgs. 155/10: PM10, PM2.5, NOx, O3, Benzene, CO, SO2. La Rete regionale di monitoraggio della qualità dell'aria è composta da stazioni da traffico (urbana, suburbana), da fondo (urbana, suburbana e rurale) e industriale (urbana, suburbana e rurale).

La Regione Puglia ha deliberato l'adeguamento della Rete Regionale di monitoraggio della Qualità dell'Aria al D. Lgs. 155/10, con l'adozione di due distinti atti.

- Con la D.G.R. n. 2979/2011 è stata effettuata la zonizzazione del territorio regionale e la sua classificazione in 4 aree omogenee¹⁶.

¹⁵ Il cronotopo è l'impronta spazio-temporale dell'utilizzo della città, esso esplicita la modalità di funzionamento (e/o di utilizzo) da parte degli utenti (cittadini, city-user, animali, ...) della città in relazione ad una molteplicità di fattori, quali: la forma e geomorfologia dell'abitato, l'alternanza di spazi-costruiti e spazi-non costruiti, la diffusione o la compattezza della città, la propensione alla mobilità dei residenti e/o l'attrattività della città da parte di pendolari o turisti o studenti o utenti clusterizzabili per abitudini "crono-riconoscibili". Con riferimento allo studio delle interazioni tra la città e le modalità di "utilizzo" dei servizi offerti da parte degli utenti (residenti, pendolari, city-users) si è sviluppata un approccio scientifico allo studio delle città applicando i riferimenti teorici della fisica dei sistemi complessi. In questo senso, lo studio della mobilità in città è riconducibile, attraverso un approccio olistico, alle relazioni spazio-temporali riconoscibili nelle modalità, abitudini e stili di vita che condizionano non solo sé stessi, ma l'intero sistema di riferimento: la città. Lo stato del "sistema" città è allora definibile attraverso l'assetto delle interazioni degli spostamenti e delle attività che nella città si compiono. Le aree della città che diventano aree di attrazione, in taluni archi temporali, in altre fasce orarie si trasformano in "buchi spaziali privi di domanda". Lo studio dell'attività, più o meno intensa durante l'arco della giornata del funzionamento della città conduce alla costruzione di matrici O/D time-dependent (www.cs.unibo.it/~rambaldi/files/TESTI/TchRev.doc).

¹⁶ - ZONA IT1611 - zona collinare: macroarea di omogeneità orografica e meteorologica collinare, comprendente la Murgia e il promontorio del Gargano. La superficie di questa zona è di 11103 Km2, la sua popolazione di 1.292.907 abitanti.

- ZONA IT1612 - zona di pianura: macroarea di omogeneità orografica e meteorologica pianeggiante, comprendente la fascia costiera adriatica e ionica e il Salento. La superficie di questa zona è di 7153 Km2, la sua popolazione di 2.163.020 abitanti.



- Con la D.G.R. 2420/2013 è stato invece approvato il Programma di Valutazione (PdV) contenente la riorganizzazione della rete regionale della qualità dell'aria.

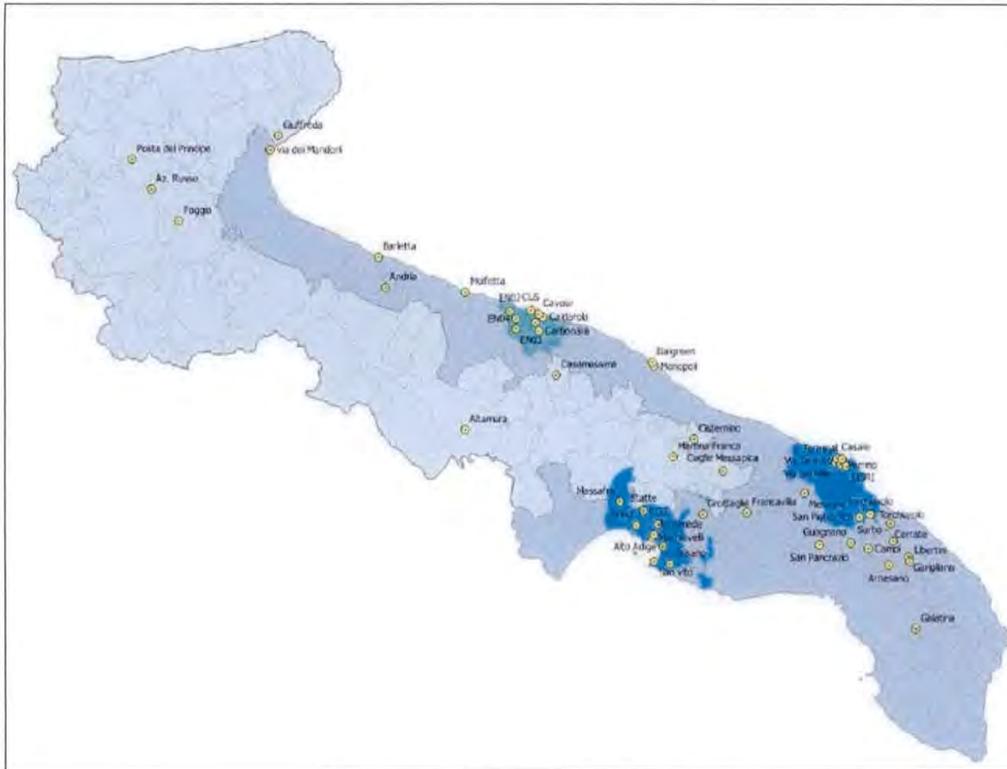


Figura 7. La rete regionale di monitoraggio della qualità dell'aria

Annualmente l'ARPA pubblica la "Relazione annuale sulla qualità dell'aria" che riporta i dati della qualità dell'aria regionale registrati nell'anno di riferimento nella rete con particolare attenzione al confronto con i limiti di legge del D. Lgs. 155/10. Il documento riporta nella prima parte i dati degli inquinanti normati e gli andamenti delle concentrazioni in un delta temporale mentre gli allegati mostrano, con un maggior livello di dettaglio, i dati registrati dalle stazioni di monitoraggio, oltre alle informazioni sull'efficienza strumentale e sull'andamento dei parametri meteorologici.

- ZONA IT1613 - zona industriale: costituita da Brindisi, Taranto e dai comuni che risentono maggiormente delle emissioni industriali dei due poli produttivi. La porzione di territorio regionale delimitata dai confini amministrativi dei Comuni di Brindisi e Taranto, nonché dei Comuni di Statte, Massafra, Cellino S. Marco, S. Pietro Vernotico, Torchiarolo (che in base a valutazioni di tipo qualitativo effettuate dall'ARPA Puglia in relazione alle modalità e condizioni di dispersione degli inquinanti sulla porzione di territorio interessata, potrebbero risultare maggiormente esposti alle ricadute delle emissioni prodotte da tali sorgenti) è caratterizzato dal carico emissivo di tipo industriale, quale fattore prevalente nella formazione dei livelli di inquinamento. La superficie di questa zona è di 882 Km², la sua popolazione di 355.908 abitanti.

- ZONA IT1614 - agglomerato di Bari: costituito dall'area urbana delimitata dai confini amministrativi dei Comuni di Bari e dei Comuni limitrofi di Modugno, Bitritto, Valenzano, Capurso, Triggiano. La superficie di questa zona è di 882 Km², la sua popolazione di 355.908 abitanti.

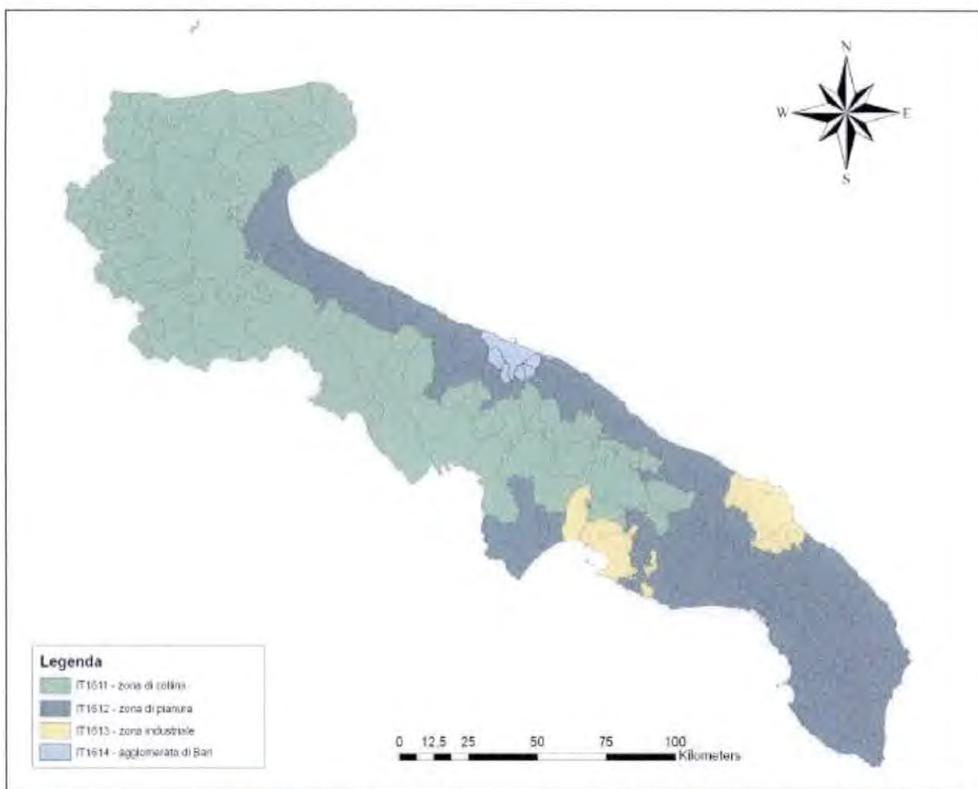


Figura 8. La zonizzazione del territorio regionale per la qualità dell'aria

UOC Centro Regionale Aria (CRA)

Tale struttura assicura per l'intero territorio regionale: il coordinamento e la partecipazione a piani di monitoraggio della qualità dell'aria a valenza regionale; l'elaborazione di linee guida per l'espletamento delle attività di monitoraggio dell'inquinamento atmosferico, con particolare riferimento alla standardizzazione nelle procedure di formulazione e rilascio di pareri; il supporto tecnico alla Regione e agli Enti Locali per la definizione di piani di risanamento ambientale e per la individuazione delle misure o azioni di ristoro del danno ambientale, nonché le attività di VIA, VAS, Verifica di Incidenza e IPPC; il supporto tecnico alle attività dipartimentali, in una visione integrata e armonica delle problematiche, con particolare riferimento alla definizione di protocolli omogenei; il coordinamento, la gestione e l'utilizzo dei servizi informativi territoriali specifici; la promozione e la partecipazione nell'ambito delle proprie competenze, a tutte le attività di studio, di ricerca, di informazione e di documentazione dell'Agenzia e delle sue articolazioni funzionali.



FONTI O DATI DISPONIBILI:

I seguenti documenti sono disponibili e scaricabili dai link:

- ✓ Zonizzazione del territorio della Regione Puglia (formato pdf);
Link: http://www.arpa.puglia.it/c/document_library/get_file?uuid=d7b8bdb0-ef1d-4339-888b-43b0be68cd1f&groupId=13883
- ✓ Rapporti annuali sulla qualità dell'area – dal 2009 al 2016 – formato pdf
Link: http://www.arpa.puglia.it/web/guest/rapporti_annuali_qa
- ✓ Rapporti mensili sulla qualità dell'area – dal 2006 al 2016 – formato pdf
Link: http://www.arpa.puglia.it/web/guest/report_mensili_qa
- ✓ Relazioni sulle campagne di monitoraggio della Qualità dell'Area – dal 2004 al 2017 – formato pdf
Link: http://www.arpa.puglia.it/web/guest/relazioni_aria
- ✓ Relazioni sui Metalli e Benzo (a) Pirene nel PM10 – dal 2011 al 2016 – formato pdf
Link: http://www.arpa.puglia.it/web/guest/metalli_bap

2.1.14 INQUINAMENTO ACUSTICO

Il D.Lgs. 194/05 recepisce nell'ordinamento italiano la Direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale. Il decreto ha l'obiettivo di evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi dell'esposizione al rumore ambientale e di assicurare l'informazione e la partecipazione del pubblico in merito all'inquinamento acustico ed ai relativi effetti. A tal fine è prevista l'elaborazione della mappatura acustica per le infrastrutture principali in carico agli enti gestori, la predisposizione da parte delle Autorità competenti individuate dalle regioni delle mappe acustiche strategiche degli agglomerati, l'elaborazione e l'adozione dei piani di azione.

ARPA Puglia con D.G.R. n.1009 del 26.06.2007 è stata indicata dalla Regione Puglia quale Autorità competente per l'attuazione degli adempimenti previsti dal D.Lgs. n. 194/05.

Mappe Acustiche Strategiche

Le mappe acustiche strategiche degli agglomerati sono definite come mappe finalizzate "alla determinazione dell'esposizione globale al rumore in una certa zona a causa di varie sorgenti di rumore ovvero alla definizione di previsioni generali per tali zone". Le sorgenti di rumore che concorrono all'esposizione globale sono il traffico stradale, il traffico ferroviario, il traffico aeroportuale, i siti di attività industriale inclusi i porti.



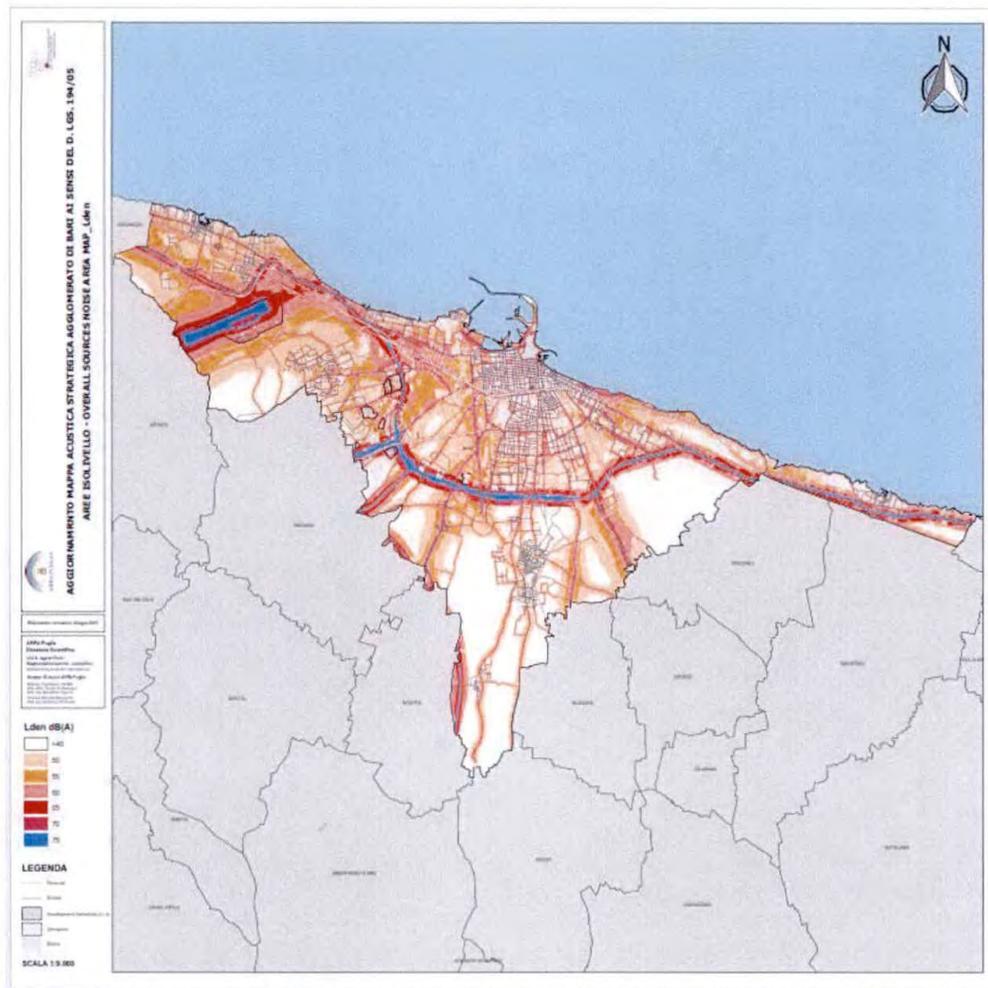


Figura 9. Esempio di mappa acustica strategica (Comune di Bari)

Piani d'Azione

Secondo la definizione del D. Lgs. 194/05, i Piani d'Azione sono "piani destinati a gestire i problemi di inquinamento acustico ed i relativi effetti, compresa, se necessario, la sua riduzione". La predisposizione dei piani compete alle società ed enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture per gli assi stradali e ferroviari principali, all'autorità individuata dalla regione per gli agglomerati. I piani, elaborati sulla scorta dei risultati delle mappature acustiche e delle mappe acustiche strategiche, contengono una descrizione delle misure già in atto o previste nel breve-medio periodo, nonché una serie di indicazioni strategiche di lungo periodo finalizzate al risanamento o conservazione del clima acustico esistente.

Attività di archiviazione e controllo delle mappature acustiche e piani di azione

Secondo quanto stabilito dalla convenzione stipulata tra Regione Puglia e Arpa Puglia per dare attuazione alle disposizioni di cui al D. Lgs. 194/05 (rep. n. 013607 del 06.03.2012), Arpa Puglia provvede alla raccolta ed archiviazione della documentazione inviata dai gestori delle principali infrastrutture di trasporto ricadenti sul territorio regionale, nonché al controllo del rispetto dei tempi e delle modalità tecniche di redazione delle mappature acustiche e dei piani d'azione in carico agli stessi.

FONTI O DATI DISPONIBILI:

I seguenti documenti sono disponibili e scaricabili dai link:

- ✓ Mappe Acustiche Strategiche – Relazione Tecnica ed Elaborati grafici in formato pdf – Agglomerati di: Bari, Taranto, Foggia, Andria (2017); Agglomerati di: Barletta, Brindisi, Lecce (2016).
Link: <http://www.arpa.puglia.it/web/guest/mas>
- ✓ Piani d'Azione – Relazione Tecnica in formato pdf - Agglomerati di: Bari, Taranto, Foggia, Andria (2013).
Link: <http://www.arpa.puglia.it/web/guest/pda>
- ✓ WebGis Agenti Fisici
Link: <http://www.webgis.arpa.puglia.it/>

2.1.15 ENERGIA ED EMISSIONI CLIMALTERANTI

Il principale riferimento normativo in materia è costituito dal recente D.Lgs n. 257 del 16 dicembre 2016, che recepisce nell'ordinamento nazionale la direttiva 2014/94/UE del parlamento europeo e del consiglio del 22 ottobre 2014 sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi e che fa riferimento al D.Lgs n. 28 del 3 marzo 2011 sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, al D.Lgs n. 55 del 31 marzo 2011 che introduce un meccanismo inteso a controllare e ridurre le emissioni di gas a effetto serra, nonché al D. Lgs n. 102 del 4 luglio 2014 sull'efficienza energetica.

Alle Regioni sono demandati i compiti di rilascio delle autorizzazioni per la realizzazione di impianti di stoccaggio di GNL (Gas Naturale Liquefatto) e delle opere connesse, ma anche, nel caso di autorizzazione alla realizzazione di nuovi impianti di distribuzione carburanti e di ristrutturazione totale degli impianti di distribuzione carburanti esistenti, di prevedere l'obbligo di dotarsi di infrastrutture di ricarica elettrica di potenza elevata almeno veloce, di GNL e GNC (Gas Naturale Compresso), nonché di GPL (Gas di Petrolio Liquefatto). L'obbligo per il GPL non si applica alla Regione Puglia in quanto la densità superficiale di numero di impianti di distribuzione di GPL in Puglia è pari a 1,26, superiore alla media nazionale pari a 1,25. Anche per gli impianti esistenti nei casi di cui al comma 4 dell'art. 18, le regioni devono prevedere l'obbligo di dotarsi di infrastrutture di ricarica elettrica, di GNL e GNC.

Infine, lo stesso D. Lgs al comma 10 dell'Art. 18 dispone che le "pubbliche amministrazioni, gli enti e le istituzioni da esse dipendenti o controllate, le regioni, gli enti locali e i gestori di servizi di pubblica utilità per le attività svolte nelle province ad alto inquinamento di particolato PM10 di cui all'allegato IV, al momento della sostituzione del rispettivo parco autoveicoli, autobus e mezzi di servizio di pubblica utilità, ivi compresi quelli per la raccolta dei rifiuti urbani, sono obbligati all'acquisto di almeno il 25 per cento di veicoli a GNC, GNL e veicoli elettrici e veicoli a funzionamento ibrido bimodale e a funzionamento ibrido multimodale entrambi con ricarica esterna, nonché ibridi nel caso degli autobus. Nel caso di rinnovo dei parchi utilizzati per il trasporto pubblico locale tale vincolo è riferito solo ai servizi urbani".



A livello regionale, il Piano Energetico Ambientale contiene indirizzi e obiettivi strategici in campo energetico in un orizzonte temporale di dieci anni e vuole costituire il quadro di riferimento per i soggetti pubblici e privati che, in tale campo, assumono iniziative nel territorio della Regione Puglia.

In ragione dell'evoluzione del contesto energetico, economico e normativo nel corso del tempo, si è reso necessario procedere all'aggiornamento del Piano, anche allo scopo di perseguire i nuovi obiettivi 2020 in materia di fonti rinnovabili, assegnati dallo Stato alle Regioni in attuazione della Strategia Europea 2020, così come disposto dal D. Lgs. 28/2011 e dal D.M. 15 marzo 2012 "Decreto burden sharing".

Con Deliberazione della Giunta Regionale 28 marzo 2012, n. 602 sono state individuate le modalità operate per l'aggiornamento del Piano Energetico Ambientale Regionale. La revisione del PEAR è stata disposta anche dalla Legge Regionale n. 25 del 24 settembre 2012 che ha disciplinato agli artt. 2 e 3 le modalità per l'adeguamento e l'aggiornamento del Piano e ne ha previsto l'adozione da parte della Giunta Regionale e la successiva approvazione da parte del Consiglio Regionale.

La DGR n. 1181 del 27.05.2015 ha, in ultimo, disposto l'adozione del documento di aggiornamento del Piano nonché avviato le consultazioni della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), ai sensi dell'art. 14 del DLgs 152/2006 e ss.mm.ii..

FONTI O DATI DISPONIBILI:

I seguenti documenti (in formato pdf) sono disponibili e scaricabili dal link:
<http://www.regione.puglia.it/web/ambiente/pear-puglia>

- ✓ P.E.A.R. Puglia: adottato con Delibera di G.R. n.827 del 08-06-07
- ✓ Aggiornamento del Piano Energetico Ambientale Regionale - 2015
- ✓ Rapporto ambientale - 2015
- ✓ Piano Energetico Ambientale Regionale – Sintesi non tecnica - 2015

2.2 QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO REGIONALE

Giova, infine, ricordare l'obbligo di accordo con i vincoli normativi, primi fra tutti quelli a livello regionale, ivi compresi gli accordi di programma e i protocolli d'intesa, con riferimento a:

Pianificazione territoriale

- Legge Regionale n. 20/2001 - Norme Generali di governo e uso del territorio
 - ✓ Art. 3 (Pianificazione del territorio pugliese)
 - ✓ Art. 4 (Documento regionale di assetto generale)
 - ✓ Art. 6 (Piano territoriale di coordinamento provinciale)
 - ✓ Art. 8 (Strumenti della pianificazione urbanistica comunale)

Trasporto Pubblico

- L.R. n.13 del 07.04.2014 - Modifica all'art. 32 della L.R. n. 18 del 31.10.2002



- L.R. n. 24 del 20.04.2012 - Rafforzamento delle pubbliche funzioni nell'organizzazione e nel governo dei Servizi pubblici locali
- L.R. n.10 art.24 del 30.04.2009 - Aggiornamento tariffazione TPL
- L.R. n.16 del 23.06.2008 - Principi indirizzi e linee di intervento in materia di PRT
- L.R. n.32 del 15.11.2007 - Modifica all'art.7 L.R. 18/2002
- L.R. n.10 art.9 del 16.04.2007 - Modifica all'art.10 L.R. 18/2002
- L.R. n.18 del 31.10.2002 - Testo Unico sulla disciplina del TPL
- Accordo di Programma tra il Ministero dei Trasporti e della Navigazione e la Regione Puglia per l'attuazione della delega di cui all'art. 8 comma 3 del D.lgs. 422/97

Mobilità Ciclistica

- Protocollo di intesa del 16/07/2007 per lo sviluppo dell'intermodalità bici – treno nel territorio regionale tra Regione Puglia e le società di gestione dell'esercizio e dell'infrastruttura ferroviaria;
- Delibera approvazione studio fattibilità progetto CYRONMED (Cycle Route Network of the Mediterranean, con individuazione itinerari Bicalta ed EuroVelo) n. 1.585 del 09/09/2008;
- Protocollo di intesa con AQP Spa per realizzare una ciclovia sulla strada di servizio che corre lungo il Canale Principale dell'Acquedotto Pugliese del 10/07/08, ratificato con DGR n. 963 del 09/06/2009;
- L.R. n. 1 del 23.01.2013 - "Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica";
- L.R. n. 1 del 23.01.2013 - Circolare "Disposizioni operative";
- Protocollo di Intesa del 19/06/2013 per lo sviluppo dell'intermodalità bici – treno nel territorio regionale tra Regione Puglia e le società esercenti esercizi di trasporto pubblico regionale ferroviario (solo accordo tariffario);
- Protocollo di intesa del 19/06/2013 per lo sviluppo dell'intermodalità bici – treno nel territorio regionale tra Regione Puglia e Società Trenitalia (solo accordo tariffario).

Qualità dell'aria, inquinamento acustico e temi energetici

- Deliberazione della Giunta Regionale 10 febbraio 2010 n. 344 - Istituzione del Centro Regionale Aria (CRA) di Arpa Puglia;
- D.G.R. n. 2979/2011 di adeguamento della Rete Regionale di monitoraggio della Qualità dell'Aria al D. Lgs. 155/10 per la zonizzazione del territorio regionale e sua classificazione in 4 aree omogenee;
- D.G.R. 2420/2013 di approvazione del Programma di Valutazione (PdV) contenente la riorganizzazione della rete regionale della qualità dell'aria;
- Protocollo d'intesa siglato in data 18.12.2013 con cui l'Assessorato all'Ambiente della Regione Puglia ha individuato Arpa Puglia quale gestore della Rete Regionale della Qualità dell'Aria ai sensi dell'art. 5 comma 7 D. Lgs. 155/2010;
- Legge Regionale n. 3 del 12 febbraio 2002 – “Norme di indirizzo per il contenimento e la riduzione dell'inquinamento acustico”;
- Legge Regionale n.25/2012 - Regolazione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili e in particolare l'art. Art. 10 “Promozione della mobilità sostenibile”;

Linee guida PUM



Turismo

- DGR n. 191 del 14/02/2017 – Approvazione del Piano Strategico Regionale del Turismo 2016/2025 denominato “Puglia 365” con i suoi allegati “Schede azioni” e “Business plan”.

2.3 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO PROVINCIALE E COMUNALE

A livello provinciale e comunale il PUMS si integra e correla in primo luogo con il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), il Piano Urbanistico Generale (PUG) ed infine con i Piani di settore e/o piani particolareggiati (ad esempio piano urbano del traffico, piano dei parcheggi, piano della mobilità ciclistica, piano della sicurezza stradale, piani degli spostamenti casa-scuola/lavoro o piani di mobility management, ecc.).

Al PTCP spetta il ruolo di collegamento tra pianificazione regionale e quella locale offrendo da un lato la declinazione e l’affinamento dello scenario regionale a livello provinciale e, dall’altro il riferimento in cui collocare e armonizzare previsioni locali e strutturali di rango strategico elaborate in seno ai Piani Strategici ed ai PUG.

Il PUMS si configura come piano strategico ed offre una visione organica della mobilità, affrontando tematiche strutturali traguardate in un orizzonte temporale di lungo periodo. L’esecutività delle previsioni del PUMS è affidata a piani e programmi attuativi di breve periodo, tra cui il PUT (Piano Urbano del Traffico) e ai successivi piani particolareggiati. Il Piano Urbano del Traffico di cui all’art. 36 del D. Lgs. n. 285/1992, in quanto insieme coordinato di interventi di breve periodo per la gestione dell’esistente, è da intendersi quindi come strumento attuativo del PUMS; al PUT fanno riferimento i Piani Particolareggiati del Traffico. Inoltre alcuni dei Piani particolareggiati sottoindicati, sebbene di breve-medio periodo, possono considerarsi componenti dei PUMS (ad esempio il Biciplan).

E’ possibile pertanto riconoscere il seguente schema gerarchico della pianificazione della mobilità a livello urbano e periurbano:

- I. Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS);
- II. Piano Urbano del Traffico (PUT);
- III. Piani Particolareggiati, siano essi di settore o di zona (a seconda che questi si occupino di una specifica modalità – mobilità ciclistica, pedonale, trasporto pubblico, ecc. – o di uno specifico ambito territoriale);
- IV. Piani degli spostamenti casa-scuola/lavoro (inclusi per assi/centri commerciali) o piani di mobility management.

Qualora sia vigente un PUT, redatto nelle more di strumenti di pianificazione di lungo periodo, la redazione del PUMS costituisce l’occasione per riportare lo stesso PUT nell’alveo del ruolo assegnatogli dal legislatore, cioè di piano di gestione a risorse infrastrutturali inalterate, stralciando le azioni che richiedono investimenti e tempi non compatibili con il breve periodo e comprendendole tra quelle del redigendo PUMS.

Il PUMS è nettamente differenziato dal PUT ma è con esso interagente. Il PUMS è un piano strategico di medio-lungo termine, con il quale si affrontano problemi di mobilità la cui soluzione richiede “investimenti” e quindi risorse finanziarie e tempi tecnici di realizzazione, oltre che la realizzazione di politiche urbane/metropolitane complesse e intersettoriali. Gli obiettivi vengono perseguiti “non a risorse



infrastrutturali inalterate". Il PUT, invece, essendo un piano di breve periodo assume "risorse infrastrutturali inalterate" ed organizza al meglio l'esistente; esso è, quindi, sostanzialmente un piano di gestione.

Il PUMS potrà prevedere anche interventi in variante a strumenti urbanistici vigenti, nel qual caso si dovrà procedere all'aggiornamento di questi ultimi secondo le procedure previste caso per caso.

3 CARATTERISTICHE GENERALI DI UN PUMS

3.1 DEFINIZIONE E FINALITÀ DI UN PUMS

Nell'accezione riconosciuta dalle Linee Guida ELTIS ("Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan" approvate nel 2014 dalla Direzione Generale per la Mobilità e i Trasporti della Commissione Europea) e fatta propria dalle presenti Linee Guida, un "Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è un piano strategico che si propone di soddisfare la variegata domanda di mobilità delle persone e delle imprese nelle aree urbane e peri-urbane per migliorare la qualità della vita nelle città. Il PUMS integra gli altri strumenti di piano esistenti e segue principi di integrazione, partecipazione, monitoraggio e valutazione".

Le Linee Guida ELTIS inoltre, definiscono quale finalità principale di un PUMS quella di creare un sistema urbano dei trasporti che persegua almeno i seguenti obiettivi:

- *garantire a tutti i cittadini soluzioni di trasporto che permettano loro di accedere alle destinazioni e ai servizi chiave;*
- *migliorare le condizioni di sicurezza;*
- *ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico, le emissioni di gas serra e i consumi energetici;*
- *migliorare l'efficienza e l'economicità dei trasporti di persone e merci;*
- *contribuire a migliorare l'attrattività del territorio e la qualità dell'ambiente urbano e della città in generale a beneficio dei cittadini, dell'economia e della società nel suo insieme.*

Nel documento europeo inoltre sono elencati i principali benefici, che un PUMS genera, sia per gli Enti locali che per la collettività nel suo insieme, ovvero:

- *migliorare la qualità della vita*
- *creare benefici economici e ridurre i costi*
- *dare un valido contributo al miglioramento della salute e dell'ambiente*
- *migliorare l'accessibilità e la fluidificazione della mobilità*
- *fare un uso più efficiente delle risorse limitate a disposizione*
- *conquistare il consenso dei cittadini*
- *realizzare piani migliori grazie a un approccio interdisciplinare e integrato*
- *riuscire a soddisfare gli obblighi di legge in maniera efficace e integrata*
- *sfruttare le sinergie di più istituzioni e settori per una pianificazione collaborativa*
- *muoversi verso una nuova cultura della mobilità.*

La redazione di un PUMS ha pertanto l'obiettivo di migliorare la qualità e le prestazioni ambientali delle aree urbane in modo da assicurare un ambiente di vita più sano in un complessivo quadro di sostenibilità economica e sociale, facendo sì che il sistema della mobilità urbana assicuri a ciascuno l'esercizio del proprio diritto a muoversi, senza gravare, per quanto possibile, sulla collettività in termini di inquinamento atmosferico, acustico, di congestione e incidentalità. In tale ottica, il tema dell'accessibilità, intesa come insieme delle caratteristiche spaziali, distributive, organizzative e gestionali in grado di permettere la mobilità e un uso agevole, in condizioni di sicurezza e autonomia, degli spazi e delle infrastrutture della città da parte di qualsiasi persona, è da intendersi come elemento centrale per la redazione, l'implementazione e il monitoraggio di un PUMS.

Per la definizione degli obiettivi, delle strategie e delle azioni da sviluppare all'interno di un PUMS sarebbe opportuno fare proprio l'approccio della strategia ASI (Avoid, Shift, Improve), adottata sia dall'Agenzia Europea per l'Ambiente (EEA) sia dal Programma delle Nazioni Unite per l'Ambiente (UNEP), ed orientata allo sviluppo ed alla sostenibilità del settore dei trasporti e della mobilità.

L'approccio ASI si definisce quale strategia d'intervento organica e integrata, è finalizzata alla configurazione di modelli di trasporto persone e merci a basso impatto attraverso l'integrazione di tre linee di azione principali (i tre pilastri):



- **Avoid/Reduce** ("efficienza del sistema" - system efficiency). Il pilastro Avoid/Reduce è finalizzato alla riduzione della domanda di trasporto consentendo una correlata limitazione di consumi ed emissioni senza deprimere la crescita economica. Esso include tutte le azioni tese a migliorare l'efficienza complessiva del sistema di trasporto evitando o riducendo la formazione della domanda di trasporto passeggeri e merci (riduzione degli spostamenti passeggeri, riduzione delle distanze, riduzione delle merci trasportate e delle distanze percorse).
- **Shift** ("efficienza degli spostamenti" - trip efficiency). Il pilastro Shift mira a favorire l'utilizzo delle modalità di trasporto più sostenibili; con il Modal-Shift o diversione modale si intendono tutte le azioni tese a migliorare l'efficienza di uno spostamento utilizzando un modo di trasporto con minori

impatti (meno energivoro, meno carbonico, meno inefficiente spazialmente, meno insicuro) rispetto a quello attualmente utilizzato.

- **Improve** ("efficienza dei veicoli" - vehicle efficiency). Il pilastro Improve mira a perseguire l'efficienza energetica delle differenti modalità di trasporto e delle tecnologie dei veicoli; esso include tutte le azioni tese a migliorare l'efficienza del veicolo sia agendo sugli azionamenti che su altre componenti (pneumatici, freni etc), sui combustibili ma anche semplicemente sugli stili di guida.

3.2 QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO EUROPEO, NAZIONALE E REGIONALE

Non esiste a livello comunitario, né a livello nazionale, una normativa cogente sui Piani Urbani della Mobilità Sostenibile. Tuttavia sono numerosi i documenti di indirizzo a livello europeo nei quali si fa espressamente riferimento ai PUMS, così come molteplici sono state, e continueranno a esserlo nei prossimi anni, le risorse disponibili nei programmi comunitari per la redazione dei PUMS. Anche a livello italiano l'attenzione verso le problematiche connesse al sistema della mobilità nelle aree urbane sta progressivamente aumentando: già nel 2000 con l'art.22 della Legge n.340 - Disposizioni per la delegificazione di norme e per la semplificazione di procedimenti amministrativi - sono stati istituiti i Piani Urbani di Mobilità; il 19 dicembre 2013 è stato sottoscritto tra Ministeri competenti (Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare, Ministero Sviluppo Economico, Ministero Infrastrutture e Trasporti, Ministero Politiche Agricole Alimentari e Forestali, Ministero della Salute), Regioni e Province autonome del Bacino Padano l'"*Accordo di Programma per l'adozione coordinata e congiunta di misure per il miglioramento della qualità dell'aria nel bacino padano*", con la finalità di individuare misure condivise per la riduzione delle concentrazioni inquinanti in atmosfera tra cui (all'art. 4 comma 1 lett. a) "l'aggiornamento delle vigenti linee guida per la redazione dei Piani urbani di mobilità"; il 27 maggio 2016 è stato istituito, con Decreto R.D. 194, un Gruppo di Lavoro presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, finalizzato alla realizzazione delle linee guida nazionali per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile, poi approvate con Decreto del 4 agosto 2017. Inoltre la disponibilità di un PUMS è considerata anche un elemento di premialità per l'accesso ai finanziamenti comunitari e nazionali, tra i quali si ricorda ad esempio il "*Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro*" ai sensi della Legge n. 221 del 28 dicembre 2015 - Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali - Art. 5: disposizioni per incentivare la mobilità sostenibile.

3.2.1 LIVELLO EUROPEO

I documenti di indirizzo della politica di settore in ambito comunitario richiamano esplicitamente i PUMS. Si ricordano in particolare:

- il "*Piano d'azione sulla mobilità urbana del 2009*", in cui la commissione europea indica, tra le azioni prioritarie, la sottoscrizione dei Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile;
- il "*Libro Bianco 2011*", che tra le iniziative riferite alla mobilità urbana specifica il ruolo strategico assegnato ai PUMS;
- l' "*Urban Mobility Package del 2013*", il quale ribadisce la rilevanza del PUMS come strumento di pianificazione.

Con il suo Piano d'azione sulla mobilità urbana del 2009, la Commissione europea ha presentato per la prima volta un programma globale di sostegno per la mobilità urbana. L'obiettivo del Piano è di far sì che le autorità locali, regionali e nazionali potessero beneficiare di strumenti utili ad affrontare la sfida della mobilità urbana sostenibile e facilitare il processo decisionale politico. Il piano prevedeva 20 azioni, una delle quali dedicata ad

una *migliore pianificazione* e per accelerare la sottoscrizione di piani di mobilità urbana sostenibili nelle città e nelle regioni, la Commissione si impegnava a preparare materiale informativo e avviare attività promozionali e a redigere documenti di orientamento su aspetti importanti relativi a detti piani, quali la distribuzione delle merci nelle aree urbane e i sistemi di trasporto intelligenti per la mobilità urbana.

Con il Libro Bianco dei Trasporti al 2050, sottotitolato "*Verso un sistema dei trasporti competitivo e sostenibile*" e adottato nel marzo 2011, la Commissione europea fa propria una strategia globale (Trasporti 2050) e auspica che le città al di sopra di una certa dimensione siano incoraggiate ad adottare piani integrati di mobilità urbana. Il sottotitolo trova la sua ragione nell'obiettivo di riduzione drastica della dipendenza dell'Europa dalle importazioni di petrolio in grado di diminuire del 60% le emissioni di carbonio nei trasporti entro il 2050.

L'Urban Mobility Package del 2013, così come emerso da un ampio scambio tra gli stakeholder e gli esperti di pianificazione in tutta l'Unione europea, descrive le principali caratteristiche di un Piano Urbano di Mobilità Sostenibile e chiarisce che esso comprende i seguenti otto elementi principali: traguardi e obiettivi; una visione a lungo termine e un chiaro piano di attuazione; una valutazione delle prestazioni attuali e future; lo sviluppo equilibrato e integrato di tutti i modi; integrazione orizzontale e verticale; approccio partecipativo; monitoraggio e valutazione; garanzia di qualità.

Ma sono le Linee Guida per la redazione dei *Sustainable Urban Mobility Plans* (SUMP), già citate in premessa e alle quali sono fortemente ispirate le presenti Linee Guida, ad aver tracciato gli elementi che caratterizzano il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) e cioè:

- un **approccio partecipativo**, che coinvolge i cittadini e i portatori di interesse sin dalla fase di condivisione del quadro conoscitivo fino alla definizione degli indirizzi e delle scelte del Piano;
- uno **sviluppo equilibrato e integrato di tutte le modalità di trasporto** che mira a incoraggiare la scelta di quelle più sostenibili;
- una **visione di sostenibilità e un impegno concreto di cittadini e decisori** in termini economici, di equità sociale e di qualità dell'ambiente urbano;
- un **approccio integrato di pianificazione** che tenga in debita considerazione e che dialoghi con gli strumenti di pianificazione territoriale e dei trasporti già esistenti e con enti con diversi livelli di competenza;
- una **visione chiara degli obiettivi** del PUMS e della loro misurabilità;
- una **chiara rappresentazione dei costi del trasporto e dei suoi benefici**, tenendo conto delle differenti componenti incluse quelle ambientali e sociali.

Secondo le Linee Guida Europee, l'elaborazione dei PUMS prevede la suddivisione delle operazioni di preparazione, definizione e redazione dello strumento di pianificazione in 4 macro attività e 11 azioni, collegate tra loro attraverso un percorso idealmente senza soluzione di continuità, definito come "ciclo di vita" del PUMS e sintetizzato nello schema seguente.

Come indicato nelle Linee Guida europee, la redazione del PUMS introduce un sostanziale cambiamento di approccio rispetto a un più tradizionale Piano Urbano della Mobilità: attenzione ai bisogni espressi dai cittadini e all'innalzamento della qualità della vita piuttosto che imposizione di modelli preordinati, ricerca di soluzioni basate su un mix di infrastrutture-servizi e politiche anziché sulla proposizione di semplici interventi infrastrutturali, implementazione di strumenti e procedure di monitoraggio del Piano finalizzati a migliorarne l'efficacia in fase attuativa.





Figura 10. Ciclo di pianificazione per la realizzazione di un PUMS – Linee Guida Eltis

La rilevanza dei PUMS nell'ambito della strategia europea è confermata inoltre dal riferimento a questi piani nei documenti di impostazione della **programmazione strutturale 2014-2020** e nei programmi di finanziamento destinati alle città (cfr. Horizon 2020 Iniziativa Civitas).

Gli indirizzi impartiti dall'Europa sull'impiego e la ripartizione tra i diversi assi dei fondi del POR FESR impongono un approccio fondato sulla trasversalità delle azioni proposte e sulla loro capacità di porre in relazione mobilità, territorio, ambiente, aspetti economico-sociali, sollecitando un nuovo approccio anche nella ideazione dei progetti di mobilità.

3.2.2 LIVELLO NAZIONALE

La strategia europea in materia di mobilità urbana sostenibile finora esaminata, richiede un consistente impegno innovativo nelle politiche locali, a cominciare dalla pianificazione. A livello nazionale, esaminando gli strumenti di piano che la legge prevede per le politiche di mobilità, emerge un quadro eterogeneo che si è venuto formando nel tempo e che richiederebbe pertanto un complessivo ripensamento. Le linee Guida nazionali, approvate con Decreto del 4 agosto 2017, costituiscono un primo passo verso tale direzione; si auspica nel prossimo futuro, che vengano elaborati ulteriori documenti che approfondiscano altre tematiche afferenti la redazione dei PUMS, quali una coerente integrazione con la strumentazione urbanistica, con il processo di VAS, ecc.

Allo stato attuale gli strumenti di piano che le leggi italiane prevedono in materia di mobilità a livello locale sono: il Piano Urbano del Traffico (PUT), il Piano del Traffico della Viabilità Extraurbana (PTVE), il Piano Urbano della Mobilità (PUM) e i Piani degli Spostamenti o, più comunemente, Piani di Mobility Management.

I Piani Urbani del Traffico e i Piani del Traffico per la Viabilità Extraurbana sono previsti dall'articolo 36 del Codice della Strada.

Il Piano Urbano del Traffico (PUT) è un piano di gestione di brevissimo periodo (due anni), obbligatorio per i comuni con più di 30.000 abitanti o interessati da particolari flussi turistici o da fenomeni di pendolarismo (il cui elenco è redatto dalle Regioni). Istituito, sebbene come strumento non obbligatorio, con la circolare del Ministero dei lavori pubblici 8 agosto 1986, n. 2575, è divenuto obbligatorio nel 1992, con l'approvazione del Nuovo codice della strada (D.Lgs. n. 285/92, art. 36)¹⁷. Il PUT suddivide le componenti della mobilità e dà luogo a una serie di pianificazioni settoriali che riguardano il miglioramento della varie forme di mobilità, il miglioramento dei servizi pubblici, collettivi, la riorganizzazione della sosta ecc. I piani particolareggiati hanno la funzione di attuare quanto contenuto nel PUT e riguardano porzioni di territorio più ridotte, progettate nel dettaglio. Nella redazione del PUMS dovranno essere superate le criticità finora riscontrate nell'elaborazione di documenti di programmazione della mobilità urbana riportando, in particolare, il PGTU al ruolo e agli obiettivi assegnati dal legislatore.

Il Piano del Traffico per la Viabilità Extraurbana (PTVE) è uno strumento di pianificazione obbligatorio per le province riferito alle strade extraurbane provinciali e al sistema della mobilità su gomma non di linea. Le Regioni, ai sensi dell'art. 19 della legge 8 giugno 1990, n. 142, possono prevedere che alla redazione del piano urbano del traffico delle aree, indicate all'art. 17 della stessa, provvedano gli organi della città metropolitana.

I Piani del Traffico, sia in ambito urbano che extraurbano, sono finalizzati ad ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto e nel rispetto dei valori ambientali, stabilendo le priorità e i tempi di attuazione degli interventi.

Per raggiungere tali obiettivi, secondo le "Direttive per la redazione, adozione e attuazione dei Piani urbani del traffico (supplemento ordinario GU n. 146 del 24 giugno 1995)", condizione essenziale è la definizione e la classificazione funzionale delle strade. Per i PTVE, invece, mancano analoghe direttive ministeriali ma ugualmente le Province che si sono dotate di tale strumento di gestione non hanno potuto fare a meno di assumere il principio della gerarchizzazione e specializzazione della rete viaria, ricercando condizioni di compatibilità tra esigenze di accessibilità e caratteristiche insediative ed ambientali del territorio e distinguendo pertanto la rete stradale in primaria/principale (destinata primariamente al transito), secondaria (con funzione di penetrazione dei singoli ambiti territoriali) e locale, con funzione di accesso ai centri abitati.

Il Piano Urbano della Mobilità (PUM) è un piano strutturale di medio-lungo periodo (dieci anni), per i comuni o le aggregazioni di comuni con più di 100.000 abitanti, istituito – senza obbligatorietà – dalla legge 24 novembre 2000, n. 340 "Disposizioni per la delegificazione di norme e per la semplificazione di procedimenti amministrativi". Con la L. 340/2000 vengono istituiti i Piani Urbani di Mobilità "al fine di soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione, assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, la riduzione dei consumi energetici, l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la minimizzazione dell'uso individuale dell'automobile privata e la moderazione del traffico, l'incremento della capacità di trasporto, l'aumento della percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi anche con soluzioni di car pooling e car sharing e la riduzione dei fenomeni di congestione nelle aree urbane, sono istituiti appositi piani urbani di mobilità (PUM) intesi come progetti del sistema della mobilità comprendenti l'insieme organico degli interventi sulle infrastrutture di trasporto pubblico e stradali, sui parcheggi di interscambio, sulle

¹⁷ Il PUT è da redigere sulla base delle "Direttive per la Redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico" (G.U. n. 146 del 24.06.1995).



tecnologie, sul parco veicoli, sul governo della domanda di trasporto attraverso la struttura dei mobility manager, i sistemi di controllo e regolazione del traffico, l'informazione all'utenza, la logistica e le tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci nelle città".

I *Piani degli Spostamenti sistematici* ("Casa-Scuola" e "Casa-Lavoro") sono specificatamente finalizzati al decongestionamento del traffico urbano e metropolitano, alla riduzione dell'uso individuale dell'auto privata e alla limitazione dell'inquinamento ambientale da trasporto veicolare. Purtroppo tali Piani non hanno avuto in Italia particolare successo; introdotti dal Decreto del Ministero dell'Ambiente del 27 marzo 1998 "*Mobilità Sostenibile nelle Aree Urbane*", insieme alla figura del mobility manager aziendale e a quello di area, i Piani degli Spostamenti hanno avuto come obiettivo non la creazione o il potenziamento dell'offerta di infrastrutture viarie o trasportistiche (la cui realizzazione richiede ingenti risorse e tempi lunghi), ma l'individuazione e l'attuazione di specifiche azioni più immediate relative alla domanda di mobilità, agendo sui comportamenti e sulle abitudini di mobilità dei singoli. Tra le misure tipiche del mobility management: spostamenti a piedi e in bici, car sharing, car pooling, bike sharing, taxi collettivi, integrazione modale, flotte di mezzi a carburanti puliti, abbonamento gratuito al TPL per chi sceglie di usare la bici al posto dell'auto, ecc.. Persuasione, negoziazione, limitazione, concessione, concertazione sono quindi le capacità che dovrebbe avere il mobility manager al fine di garantire l'attuazione delle azioni di promozione della mobilità sostenibile, nonché la gestione della domanda di trasporto privato mediante il cambiamento degli atteggiamenti e del comportamento degli utenti. In tale ottica, le tecniche e le politiche di mobility management, dovrebbero pertanto essere rivalutate e incluse a pieno titolo nelle attività di pianificazione e di gestione della mobilità sostenibile in ambito urbano e territoriale; sarebbe inoltre opportuno attivare iniziative volte alla formazione di nuovi mobility manager.

Il DM 27 marzo 1998, anch'esso non obbligatorio e privo di sanzioni per gli inadempienti, ha goduto di un periodo breve di attuazione in occasione di suoi decreti di finanziamento:

- 20 Dicembre 2000 "*Finanziamenti ai comuni per il governo della domanda di mobilità (mobility management)*";
- 20 dicembre 2000 "*Incentivi al Comuni per il programma nazionale car sharing*";
- 22 dicembre 2000 "*Finanziamento ai Comuni per la realizzazione di politiche radicali ed interventi integrati per la mobilità sostenibile nelle aree urbane*".

Con tali decreti, integrativi dello stesso DM del 1998, si è inteso promuovere e finanziare la realizzazione di interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità delle persone e delle merci finalizzati alla riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico nelle aree urbane e metropolitane, tramite l'attuazione di politiche radicali di mobilità sostenibile. Significativa l'estensione del concetto dei piani degli spostamenti (o piani per la gestione della domanda di mobilità): non solo riferiti ai singoli attrattori di traffico (es casa-scuola e casa-lavoro) ma anche riferiti alle aree industriali, artigianali, commerciali, di servizi, ai poli scolastici e sanitari o anche alle aree che ospitano, in modo temporaneo o permanente, manifestazioni ad alta affluenza di pubblico (es. concerti, manifestazioni sportive, stabilimenti balneari, ecc).

È con il Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 agosto 2017 che, ai sensi del decreto legislativo 16 dicembre 2016 n. 257 (art. 3, comma 7) il legislatore persegue "... la finalità di favorire l'applicazione omogenea e coordinata di linee guida per la redazione di Piani urbani di mobilità sostenibile ... su tutto il territorio nazionale". Il Decreto all'Art. 3 (Adozione dei PUMS) recita che "*Le città metropolitane, gli*

Linee guida PUMS



enti di area vasta, i comuni e le associazioni di comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti, predispongono ed adottano nuovi PUMS, secondo le linee guida di cui all'articolo 1, entro ventiquattro mesi dall'entrata in vigore del presente decreto" e all'Art. 4 (Aggiornamento e monitoraggio) che il PUMS ha "un orizzonte temporale decennale ed è aggiornato con cadenza almeno quinquennale ..." e che "... i soggetti destinatari ... predispongono, altresì, un monitoraggio biennale volto ad individuare eventuali scostamenti rispetto agli obiettivi previsti e le relative misure correttive, al fine di sottoporre il piano a costante verifica, tenendo conto degli indicatori di cui all'allegato 2". Le linee guida nazionali sono costituite (Art. 2 del citato Decreto) da: "a) procedura uniforme per la redazione ed approvazione dei PUMS" riportata nell'allegato 1 allo stesso decreto; "b) individuazione delle strategie di riferimento, degli obiettivi macro e specifici e delle azioni che contribuiscono all'attuazione concreta delle strategie, nonché degli indicatori da utilizzare per la verifica del raggiungimento degli obiettivi dei PUMS" (allegato 2 al decreto).

3.2.3 LIVELLO REGIONALE

La Regione Puglia attua le politiche-azioni in tema di mobilità e trasporti mediante strumenti di pianificazione/programmazione tra loro integrati tra cui, in particolare:

- il "Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti" che per legge ha durata quinquennale, con estensione quindi, nel caso specifico 2015-2019 (da ora in poi PA 2015-2019), che individua infrastrutture e politiche correlate finalizzate ad attuare gli obiettivi e le strategie definite nel PRT approvato dal Consiglio Regionale il 23.06.2008 con L.R. n.16 e ritenute prioritarie per il periodo di riferimento;
- il "Piano Triennale dei Servizi", inteso come Piano attuativo del PRT, che attua gli obiettivi e le strategie di intervento relative ai servizi di trasporto pubblico regionale locale individuate dal PRT e ritenute prioritarie.

La redazione del PA 2015-2019 e del PTS 2015-2017 ha rivestito carattere di urgenza, sia perché tali piani rappresentano strumenti fondamentali per le politiche regionali in materia di mobilità, sia perché hanno costituito condizionalità ex ante per l'accesso ai fondi strutturali del nuovo ciclo di programmazione 2014-2020, sempre in materia di infrastruttura per la mobilità, e per l'accesso – senza penalizzazioni - al fondo nazionale sul trasporto pubblico locale.

Alla definizione dello scenario progettuale concorrono tre componenti:

- interventi materiali, riguardanti infrastrutture, materiale rotabile e tecnologie;
- servizi, nella cui sfera rientrano le reti dei servizi di trasporto collettivo, i servizi informativi per la pianificazione e il monitoraggio del traffico di persone e merci;
- politiche mirate a supporto dell'attuazione dello scenario di piano.

L'obiettivo finale è quello di concorrere a garantire un corretto equilibrio tra diritto alla mobilità, sviluppo socio-economico e tutela dell'ambiente.

Rispetto alla precedente pianificazione, l'approccio proposto prende atto della diminuita dotazione finanziaria di settore e fa tesoro delle criticità registrate nel passato ciclo di programmazione dei fondi europei e nazionali prevedendo, in via prioritaria per il prossimo quinquennio, il completamento degli interventi infrastrutturali in corso di realizzazione. Con riferimento a questi ultimi, sono stati individuati gli interventi complementari ritenuti indispensabili ad assicurare il corretto funzionamento del sistema e il pieno dispiegamento delle sue



potenzialità collocando, eventuali ulteriori previsioni, in un quadro di riferimento programmatico progettuale con l'obiettivo di un'attuazione in tempi successivi o in caso di disponibilità di risorse.

Lo scenario di progetto è stato declinato rispetto a tre scale territoriali di dettaglio crescente, corrispondenti ad altrettanti livelli di relazione che interessano il sistema socioeconomico regionale:

- lo spazio euro-mediterraneo, rispetto al quale il Piano si pone l'obiettivo generale di valorizzare il ruolo della regione, di potenziare i collegamenti con gli elementi della rete TEN.T e di sostenere l'esigenza della estensione di quest'ultima sia in ambito nazionale che internazionale sulle relazioni di interesse per la Puglia;
- l'area delle regioni meridionali peninsulari con le quali la Puglia ha storicamente rapporti importanti e condivide l'esigenza di sostenere lo sviluppo socioeconomico e contrastare la marginalizzazione delle aree interne;
- il sistema regionale considerato nella sua complessità caratterizzata da paesaggi, sistemi economici e sociali, poli funzionali d'eccellenza, che nel loro insieme determinano esigenze di mobilità di persone e merci, le più diverse, ma tutte degne di attenzione, al fine di garantire uno sviluppo armonico e sinergico.

L'accento posto sulla sostenibilità ambientale ad ampio spettro, l'apertura al coinvolgimento di privati tramite lo strumento della finanza di progetto, il ricorso estensivo alle nuove tecnologie, l'impulso ad una crescente condivisione tra livello regionale e ambiti territoriali/città per la creazione di modelli di mobilità pienamente integrati, sono solo alcuni degli ambiti operativi comuni in cui il Piano Attuativo intende operare integrazioni con azioni specifiche di altri strumenti, scongiurando il rischio di interventi destinati a creare sovrapposizioni o peggio, duplicazioni.

Oltre allo strumento di pianificazione/programmazione a livello regionale, la Regione Puglia ha emanato la Legge regionale n. 18 del 2002 *"Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale"*, che prevede i Piani Urbani del Traffico i quali *"studiano la mobilità urbana nell'ambito comunale e intercomunale (previa intesa con i relativi enti), sia passeggeri sia merci, e individuano misure di carattere normativo e organizzativo della mobilità ai fini della sicurezza della circolazione, della fluidificazione del traffico, del risparmio energetico, della minimizzazione dell'impatto ambientale, della integrazione modale con i servizi di trasporto collettivo e del miglioramento della qualità dell'offerta complessiva di trasporto nel breve periodo"*. La legge regionale dispone che i PUT *"possono essere integrati dai Piani urbani della mobilità, così come definiti nel Piano generale dei trasporti, al fine di determinare l'assetto efficiente dell'offerta di trasporto in relazione alle caratteristiche della domanda di medio periodo"*.

Relativamente all'iter di approvazione, la legge dispone che *"I Comuni ... trasmettono preventivamente il PUT e gli eventuali Piani della mobilità alla Regione e alla Provincia competente che ne verificano la rispondenza alla propria programmazione esprimendo parere non vincolante nel termine di quarantacinque giorni, decorso il quale si prescinde dal parere."*

La Legge regionale n. 16 del 2008 *"Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di piano regionale dei trasporti"*, inoltre dispone che *"il Piano Regionale dei Trasporti e i suoi piani attuativi costituiscono il riferimento per la programmazione dei trasporti di livello comunale relativamente ai temi di interesse regionale sviluppati in seno ai piani urbani della mobilità (PUM) di cui all'articolo 12 della L.R. 18/02, ai piani strategici di area vasta e ai Piani urbani del traffico (PUT)."*

Linee guida **PLS**



La Legge regionale n. 1 del 2013 *“Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica”* dispone che *“I Piani della mobilità ciclistica predisposti dai Comuni e dalle Province sono piani di settore dei Piani urbani della mobilità (PUM) e dei Piani urbani del traffico (PUT), in quanto, contribuendo a spostare quote significative di traffico motorizzato verso quello ciclistico, perseguono gli obiettivi in tema di sostenibilità ambientale e riduzione delle emissioni inquinanti, dei consumi energetici e del rumore prodotti dal traffico”*.

4 IL PERCORSO DI REDAZIONE DI UN PUMS

4.1 CHI DEVE FARE IL PUMS

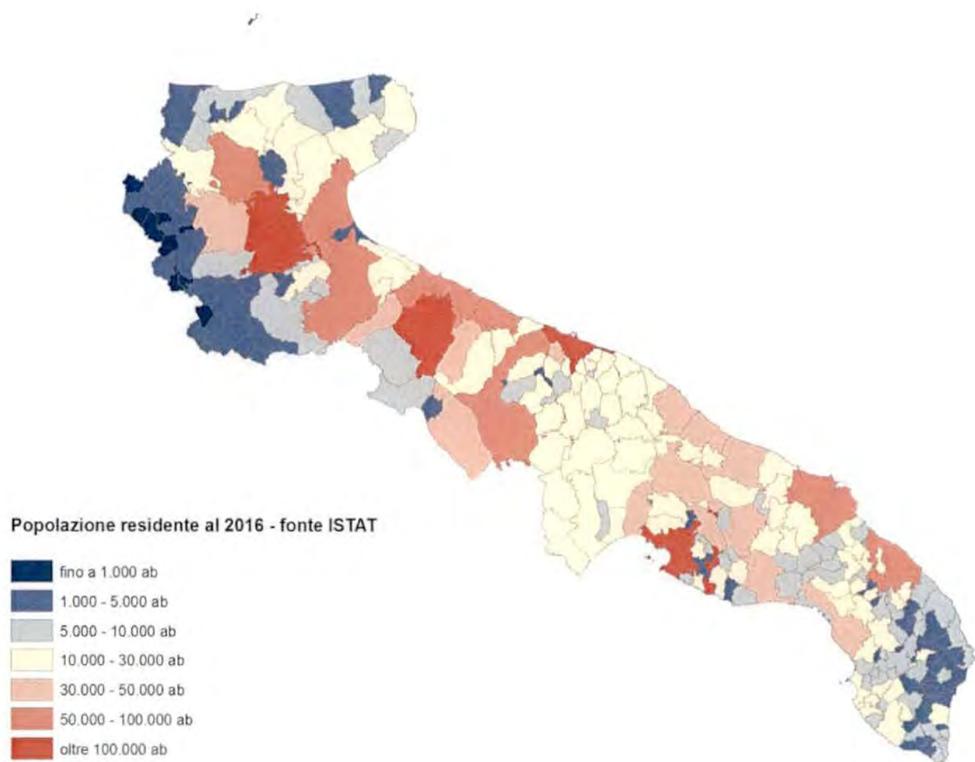
Secondo quanto disposto nel decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 agosto 2017 di approvazione delle Linee Guida Nazionali per la redazione dei PUMS *“le città metropolitane, gli enti di area vasta, i comuni e le associazioni di comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti, predispongono e adottano nuovi PUMS, secondo le linee guida entro ventiquattro mesi dall’entrata in vigore del presente decreto”*. Il Decreto inoltre all’art. 1 dispone che *“le città metropolitane procedono, avvalendosi delle linee guida adottate con il presente decreto, alla definizione dei PUMS al fine di accedere ai finanziamenti statali di infrastrutture per nuovi interventi per il trasporto rapido di massa (sistemi ferroviari metropolitani, metro e tram)”*.

Nella Regione Puglia sono complessivamente 258 i Comuni distribuiti tra le 5 Province pugliesi e la Città metropolitana di Bari, così classificabili per ampiezza demografica:

- A. comune di Bari, capoluogo dell’omonima Città metropolitana
- B. n° 3 Comuni con oltre 100.000 abitanti
- C. n° 11 Comuni con un numero di abitanti compreso tra 50.001 e 100.000
- D. n° 14 Comuni con un numero di abitanti compreso tra 30.001 e 50.000
- E. n° 81 Comuni con un numero di abitanti compreso tra 10.001 e 30.000
- F. n° 64 Comuni con un numero di abitanti compreso tra 5.001 e 10.000
- G. n° 78 Comuni con un numero di abitanti compreso tra 1.001 e 5.000
- H. n° 6 Comuni con un numero di abitanti pari a 1.000 o inferiore

Osservando la distribuzione territoriale dei comuni per classi demografiche emerge che solo sei piccoli comuni con popolazione inferiore a 1.000 abitanti si concentrano nella provincia di Foggia, (Celle di San Vito, Isole Tremiti, Volturara Appula, Faeto, Motta Montecorvino e Panni) mentre i comuni con popolazione compresa tra 1.000 e 5.000 abitanti sono prevalentemente localizzati nella zona del Subappennino Dauno (32 comuni) e nel territorio salentino (39 comuni). Sempre in provincia di Lecce risulta una prevalenza di comuni con popolazione tra i 5.000 e 10.000 abitanti (34 comuni). Per quanto riguarda la provincia di Bari, prevalgono i comuni con popolazione tra i 10.000 e i 30.000 abitanti (27 comuni), mentre i comuni con popolazione tra i 30.000 e i 100.000 abitanti sono uniformemente distribuiti tra le 5 provincie pugliesi e la città metropolitana di Bari. Infine, oltre alla città metropolitana di Bari, i comuni con più di 100.000 abitanti risultano soltanto 3: Andria, Foggia e Taranto.





PROVINCIE	FINO A 1.000 AB	DA 1.001 A 5.000 AB	DA 5.001 A 10.000 AB	DA 10.001 A 30.000 AB	DA 30.001 A 50.000 AB	DA 50.001 A 100.000 AB	OLTRE 100.000 AB	TOTALE
Bari		2	4	27	4	3	1	41
Barletta - Andria - Trani			2	3	1	3	1	10
Brindisi			6	10	3	1		20
Foggia	6	32	10	8	1	3	1	61
Lecce		39	34	22	1	1		97
Taranto		5	8	11	4		1	29
Totale	6	78	64	81	14	11	4	258

Figura 11. Numero dei Comuni per provincia e popolazione residente suddivisa per classi demografiche – fonte ISTAT 2016

Pertanto le presenti Linee Guida sono rivolte ai Comuni di popolazione inferiore ai 100.000 abitanti ed alle aggregazioni di Comuni che presentano fitte interrelazioni di tipo funzionale e strutturale. (es. piccoli comuni del Salento e della Capitanata o capoluoghi di provincia con comuni di prima corona). Le aggregazioni di Comuni dovranno tenere in debito conto la presenza di servizi territoriali di rango superiore (scuole, ospedali, ecc.) o nodi di scambio (stazioni), quali poli di attrazione e generatori di spostamenti intercomunali.



I Comuni con popolazione superiore ai 100.000 abitanti o le aggregazioni della stessa entità, faranno riferimento, oltre che alle Linee Guida Nazionali, anche alle presenti Linee Guida regionali qualora, per particolari specificità territoriali, sia opportuno attingerne ai contenuti.

Laddove emergano importanti relazioni di traffico e legami funzionali tra Comuni contermini e tra Comune principale e Comuni di prima e seconda cintura, è bene che il processo di PUMS sia avviato come piano di conurbazione con valenza di piano di area vasta. La formalizzazione dell'aggregazione volontaria da parte degli Enti Locali dovrà avvenire nel rispetto delle normative nazionali e regionali vigenti in materia.

Conformemente a quanto indicato nelle Linee Guida ministeriali, Allegato 1, punto 2 - Indicazioni per la redazione ed approvazione del PUMS, lettera a) Definizione del gruppo interdisciplinare/interistituzionale di lavoro, si riporta quanto segue:

Tenendo nelle debite considerazioni le dimensioni dell'Amministrazione che procederà alla redazione del PUMS, sarà opportuno che lo stesso venga redatto acquisendo le conoscenze delle diverse discipline che regolano il governo del territorio e, ove ritenuto necessario, dei diversi attori istituzionali coinvolti. Per tale ragione sarà opportuna la collaborazione dei vari uffici e settori interni all'Amministrazione (es. urbanistica, mobilità, ambiente, turismo, polizia municipale, attività economiche, ecc.), ed anche, ove necessario, di tecnici esterni di consolidata esperienza in materia di pianificazione territoriale e dei trasporti, nonché di valutazione ambientale strategica, al fine di costituire un gruppo interdisciplinare di lavoro, capace di individuare le azioni da realizzare con i relativi costi economici e ambientali e di gestire i processi di partecipazione. Farà parte del gruppo di lavoro il mobility manager di area (introdotta con il decreto interministeriale «Mobilità sostenibile nelle aree urbane» del 27 marzo 1998 e richiamata dalla legge n. 340/2000).

Nei Comuni nei quali, è operativo il Mobility Manager di Area, è auspicabile che le attività di coordinamento e gestione del piano siano affidate a tale figura con l'ausilio del gruppo di lavoro interdisciplinare.

Sistema territoriale e infrastrutturale della Puglia

La descrizione del sistema territoriale e infrastrutturale della Puglia fa espresso riferimento alle elaborazioni prodotte nel corso della redazione del PPTR relative alle Descrizioni strutturali di sintesi – Morfotipologie territoriali.

Le morfotipologie territoriali sono state desunte dall'analisi delle dinamiche evolutive della viabilità e delle relazioni e ruoli amministrativi, culturali e socio-economici assunti dai principali centri insediativi. In particolare, a partire dall'analisi della cartografia storica e della bibliografia esistente, si è tentato di ricostruire la struttura insediativa così come si è andata sviluppando dall'ottocento ai giorni nostri.

Da questo studio è stato possibile individuare l'assetto viario persistente (assi e collegamenti principali longitudinali e trasversali) e i sistemi di reti di città (sistemi radiali, sistemi a pettine, ecc...) strutturatisi a partire dai primi dell'Ottocento.

La rete stradale pugliese presenta uno schema immediatamente leggibile, con una marcata concentrazione dell'offerta lungo pochi assi privilegiati, circostanza parzialmente giustificata dalla morfologia collinare.

L'asse longitudinale della Strada Statale 16 percorre il territorio regionale da Nord a Sud parallelamente alla costa, e coincide per buona parte con l'ex Regio Cammino o Consolare di Puglia rotabile sin dai primi anni dell'800 nel tratto Barletta – Monopoli – Fasano. Esso rappresenta una vera e propria spina dorsale del sistema viario su cui si strutturano i collegamenti principali e le reti di città. Da Bovino, attraversando velocemente il Tavoliere e l'Ofanto, l'asse si affianca alla costa percorrendola fino a Monopoli, arretra quindi per Fasano fino a Brindisi e, sempre mantenendosi nell'entroterra, prosegue fino a Lecce.

Dalla SS 16 si dipartono le due ex consolari che collegano Bari e Lecce a Taranto (sistema lineare a corda adriatico-ionico-adriatico) e le penetranti radiali da Bari verso Altamura, Acquaviva e Santeramo (sistema radiale della conca barese e le penetranti verso l'Alta Murgia).



Su questo importante asse infrastrutturale, inoltre, si impianta la fitta sequenza di cortissimi collegamenti tra i porti del nord barese e i loro centri agricoli gemelli dell'entroterra, collegati dall'ex Mediterranea che tocca i comuni da Andria a Corato (attuale SS 98) fino a Bitonto e Palo del Colle, raddoppiando verso l'interno, il collegamento longitudinale principale (sistema dei doppi centri del nord-barese) e ponendosi in relazione con lo svilupparsi sulla costa di importanti città mercantili e, verso l'interno, di bacini produttivi di diversa ampiezza (Massafra, 1984; Pace, 1996).

All'asse longitudinale si collega, inoltre, il sistema viario peninsulare salentino, caratterizzato da una doppia viabilità interna che spacciandosi tocca la costa a Gallipoli (il rombo aperto del Salento sud-Orientale).

A questa struttura principale si sovrappone una rete più minuta (reti di città) caratterizzata:

- nella terra di Bari, da un fitto sistema stellare di strade di diverso livello gerarchico, che si dipartono dagli insediamenti maggiori verso il territorio rurale circostante (sistema radiale della conca barese);
- in terra d'Otranto, da una ragnatela di collegamenti tra piccoli centri diffusi (la maglia fitta del Salento);
- nella Capitanata, da un sistema radiale costituito da pochi assi che collegano il capoluogo ai maggiori centri agricoli della provincia (la pentapoli di Foggia).

La struttura profondamente diversa di questi sistemi - maglia fitta, maglia larga, sistema radiale più o meno fitto - è indicativa delle diverse relazioni che, in ogni ambito, i centri hanno intessuto tra di loro e con il territorio circostante condizionando e definendo specifici flussi di mobilità.

Le reti di città sono costituite prevalentemente da centri di piccole e medie dimensioni con una popolazione compresa tra i 1.000 e i 30.000 abitanti. Queste città sono caratterizzate da un centro storico, spesso di pregio artistico e culturale, che funge da fulcro per l'economia, la cultura e lo sviluppo della città, in cui si concentrano i principali servizi per la comunità. In questo contesto, le particolari caratteristiche territoriali e socio-economiche del tessuto urbano - incluse le caratteristiche topografiche dell'area urbana e della rete stradale, la natura del costruito, la concentrazione di attività commerciali in un'area di piccole dimensioni, il budget limitato delle amministrazioni locali, gli impatti della recente crisi economica, ecc., spesso confliggono con una gestione efficiente della mobilità e pongono nuove sfide nella ricerca di soluzioni innovative ed efficienti per garantire una mobilità di persone e merci sostenibile e di qualità.

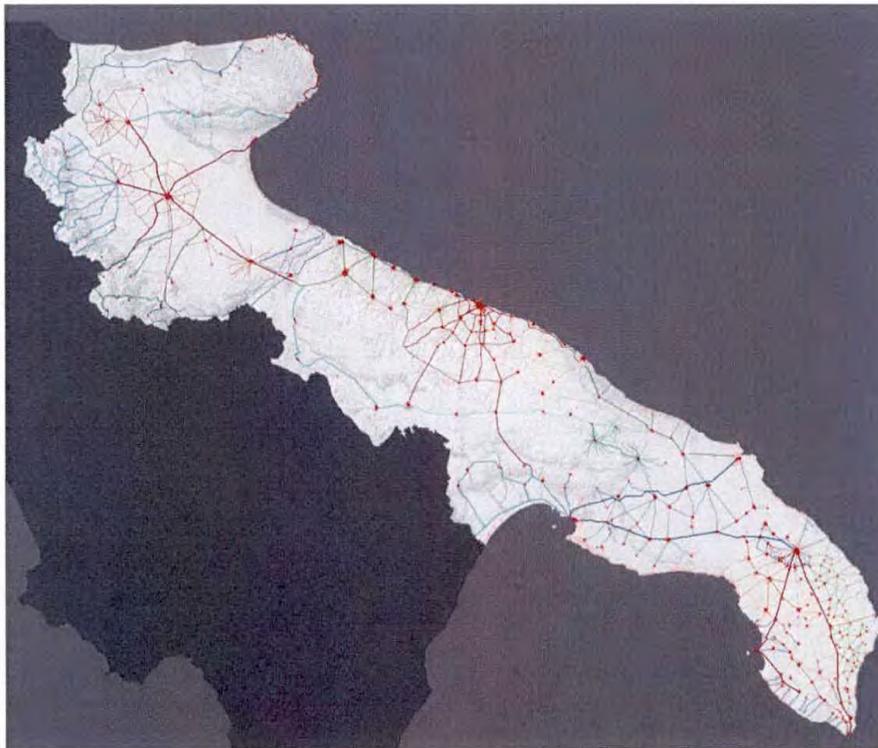
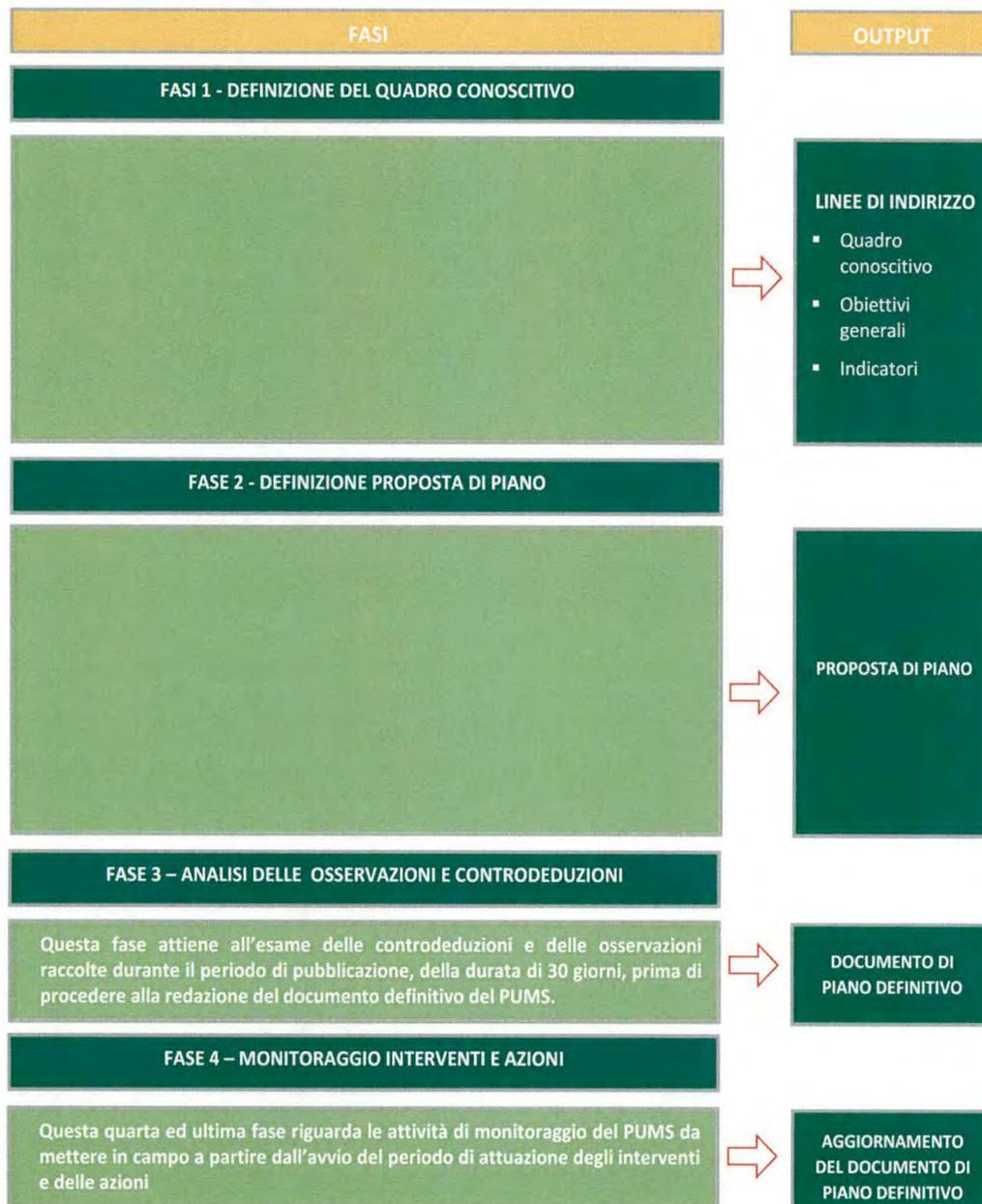


Figura 12. Le morfotipologie territoriali – PPTR Regione Puglia



4.2 FASI/ATTIVITÀ

Il PUMS è un piano di tipo “processuale” e può essere articolato in quattro fasi ognuna delle quali contempla specifiche attività dettagliate nella tabella seguente:



La prima fase in particolare è utile all’individuazione degli obiettivi dell’ambito territoriale oggetto del PUMS e alla stesura delle Linee di indirizzo. Poiché il PUMS richiede un approccio integrato, per garantire coerenza e complementarità con le politiche adottate in altri settori, è sempre auspicabile la consultazione e la cooperazione sia tra i differenti dipartimenti a livello locale (mobilità, ambiente, urbanistica, turismo, attività

economiche, servizi sociali, salute, energia, comunicazione, educazione), sia con enti con diversi livelli di competenza e differenti ambiti operativi (provinciale e regionale su tutti). Per tale ragione è importante porre particolare attenzione alla definizione del gruppo interdisciplinare di lavoro.

4.3 INDICAZIONI METODOLOGICHE PER LE ATTIVITÀ DI COMUNICAZIONE, ASCOLTO, PARTECIPAZIONE E DECISIONE

La partecipazione, che si configura come la chiave fondamentale della strategia amministrativa dell'Ente Locale, deve essere considerata come l'elemento fondante, non trasversale, dell'iter procedurale di formazione del PUMS, che inverte i paradigmi del processo pianificatorio tradizionale. Deve essere, pertanto, intesa come uno strumento di coinvolgimento di cittadini e stakeholder da un lato e dall'altro di comprensione, per le Amministrazioni Pubbliche, delle esigenze territoriali, alle diverse scale, nonché dell'elaborazione di politiche coerenti e adeguate alle vocazioni e criticità locali. In altri termini, la prospettiva condivisa è orientata a soddisfare la domanda di mobilità di persone e merci in ambito urbano/periurbano e, contestualmente, a intraprendere soluzioni e scelte amministrative strettamente correlate ai concreti bisogni della collettività.

La metodologia partecipativa, concretizzandosi in un continuo *dialogo strutturato tra stakeholder*, così come enfatizzato dalle Linee Guida Eltis, si può articolare, in relazione alle caratteristiche dimensionali e territoriali dell'Ente Locale, in diverse fasi, attraverso un attivo coinvolgimento di vari attori, ossia soggetti istituzionali, associazioni, rappresentanti e portatori d'interesse.

La tipica configurazione "processuale" del piano, che richiede una costante verifica dei suoi esiti, implica l'attuazione di azioni atte a evidenziare indicazioni *in itinere*.

Il percorso di partecipazione, nell'ambito dell'elaborazione di un PUMS, è, quindi, emblemizzato da momenti di confronto e approfondimento con la cittadinanza. Partendo, infatti, dall'acquisizione di importanti informazioni sulla propensione dei cittadini, mediante apposite indagini, si riesce a stabilire il grado di interesse e l'effettiva disponibilità a contribuire alla sua stesura.

Sul piano amministrativo, inoltre, l'iter procedurale prende avvio con l'adozione in Giunta Comunale di un documento iniziale di indirizzo, contenente la diagnosi della situazione di fatto e le scelte strategiche, sulla base del quale incentrare una fase di ascolto e condivisione, ai fini della predisposizione del Piano da sottoporre in Consiglio Comunale per la relativa adozione.

La partecipazione e l'ascolto delle indicazioni acquisite si rendono, altresì, indispensabili per il perfezionamento delle procedure di dettaglio.

In questa fase iniziale, dunque, si tiene in grande considerazione "l'ascolto della comunità locale" attraverso sondaggi, anche utilizzando le strutture della *rete e/o dei network*, in modo da recepire le esigenze e le priorità della popolazione.

Successivamente, si possono organizzare incontri mediante tavoli di lavoro su tematiche specifiche (ad es. trasporto pubblico, logistica, ciclabilità) analizzando le indicazioni dei "portatori di interesse", suddivise in variabili più significative: ad esempio in ordine alla fascia d'età, quale fattore indicativo dell'autonomia in termini di mobilità, o alla zona di residenza (residenti in centro o in periferia).



L'intero percorso di elaborazione del PUMS, che pone il focus sulle persone (*Planning for people*) con l'obiettivo di rilevare esigenze, idee, proposte relative al tema della mobilità sostenibile, deve quindi essere comunicato alla città e reso comprensibile ai cittadini.

[...] *L'autonoma iniziativa dei cittadini, singoli ed associati, per lo svolgimento di attività d'interesse [...]*, enfatizzata dall'art. 118 della Costituzione, deve dunque essere incentivata da *Stato, Regioni, Città Metropolitana, Province e Comuni*, anche e soprattutto nella fase di redazione del PUMS, combinandola con l'assunto della trasparenza amministrativa, della partecipazione procedurale e della comunicazione istituzionale.

La logica della condivisione, che non si esaurisce nella fase iniziale del PUMS, è implementata, inoltre, dalle innovative tecnologie d'informazione e comunicazione digitali, che consentono la consultazione in tempo reale di tutti i progetti correlati, attraverso la pubblicazione e l'aggiornamento di documenti, report di incontri svolti, questionari e degli esiti delle attività afferenti tutto l'iter di partecipazione.

Un possibile percorso di comunicazione, da attuare altresì all'interno della procedura relativa alla Valutazione Ambientale Strategica, nonché nella Conferenza di Copianificazione (da convocare in caso di incompatibilità del PUMS con gli strumenti di pianificazione regionale e con gli indirizzi della programmazione socio-economica per le assunzioni di eventuali modifiche ai sensi dell'art. 12 comma 4 della L.R. 18/2002) deve essere improntato all'analisi dei seguenti contenuti principali:

- sensibilizzazione sociale, attraverso interviste, per lo sviluppo della mobilità sostenibile;
- costanti aggiornamenti sui social network e quotidiani locali;
- incontri per il ridisegno dello skyline urbano;
- forum sulla mobilità sostenibile,
- elaborazione di questionari e report di attività espletate.

E' necessario, infine, precisare che, oltre all'acquisizione e trasmissione delle informazioni inerenti i contenuti delle decisioni da intraprendere, il processo di comunicazione deve perseguire obiettivi specifici (come ad esempio la sensibilizzazione dell'utenza, ovvero l'informativa sui vantaggi determinati dalla nuova logica della mobilità) e obiettivi generali inerenti il sistema della mobilità integrata e sostenibile.

Il raggiungimento di tali obiettivi presuppone, quindi, la definizione di una mappatura dei portatori d'interesse, potenzialmente coinvolti nel processo di piano e nel relativo dibattito in esame, ai fini dell'ottenimento del loro contributo in tutto il percorso partecipativo. E' necessario, dunque, identificare tutti i portatori d'interesse, valutandone il loro ruolo e la loro rilevanza, focalizzandone l'attenzione anche su attori più deboli che possono avere bisogno di assistenza, distinguendoli, pertanto, in:

- stakeholder primari: soggetti influenzati dalle misure di trasporto;
- attori chiave, con responsabilità politica, finanziaria e amministrativa;
- intermediari che operano nel settore dei trasporti.

All'identificazione di tali gruppi segue l'analisi delle interrelazioni tra i soggetti, nonché lo sviluppo di una strategia di base per il loro coordinamento, come si evince da quanto di seguito riportato:

Per il raggiungimento degli obiettivi del piano, è importante identificare gli stakeholder per la mobilità urbana e comprenderne quale debba essere il loro ruolo nel processo di pianificazione e implementazione del PUMS. Ciò può, inoltre, essere molto utile per identificare possibili conflitti ed opportunità di alleanze tra i portatori



interesse e per comprendere come questi a loro volta possano influenzare il processo di pianificazione in termini di copertura territoriale, integrazione delle politiche, disponibilità di risorse e legittimazione complessiva. Tutto ciò è necessario per sviluppare modalità adeguate per relazionarsi con portatori di interesse più o meno dominanti e con quanto si collocano in posizioni intermedie. (pag. 27 Linee Guida - Sviluppare e attuare un piano urbano della mobilità sostenibile).

Il ruolo partecipativo degli stakeholder deve, inoltre, acquisire valore e significato anche nella fase successiva all'attuazione delle misure di Piano, in modo da contribuire alla valutazione degli effetti, eventualmente prodotti dalle diverse tipologie di intervento in esso previste. Essendo, altresì, la principale finalità del monitoraggio quella di garantire il controllo del processo di pianificazione, attraverso informazioni sempre aggiornate sulla performance in ordine all'efficacia ed efficienza dei contenuti del PUMS, anche in questa fase, deve dunque innescarsi un percorso di ascolto e partecipazione, per verificare l'effettiva concretezza delle previsioni del Piano. Emblematico di questo orientamento è la stessa definizione di quest'ultimo, quale strumento contenente scelte strategiche mirate al perseguimento delle finalità di sostenibilità economica, ambientale e sociale.

La natura processuale del PUMS deve, infatti, essere accompagnata, dalla fase di formazione a quella di realizzazione, dall'attività partecipativa dei cittadini per consentire, tra l'altro, la comprensione in itinere dell'effettiva percezione delle azioni poste in essere e poter apportare, al contempo, in relazione a queste ultime, eventuali correttivi alle politiche avviate.

E' opportuno, in altri termini, attivare tale processo anche nella fase di gestione, in quanto si rilevano, spesso, incongruenze tra le strategie intraprese e l'effettiva concretizzazione delle stesse nella fase attuativa: coinvolgimento attivo, concertazione, acquisizione dei contributi, dunque, sono attività che devono essere compresenti nel processo decisionale. Tutti i soggetti interessati, quindi, devono poter esprimersi e formulare proposte in maniera informata e responsabile, in modo da non rischiare di vanificare scelte e decisioni, a causa di fattori ed elementi emersi tardivamente o completamente ignorati. A tal proposito, nella fase attuativa si può, pertanto, pensare all'istituzione di una "**Consulta della mobilità dei cittadini**", quale organo consultivo in ordine a politiche, problematiche, criticità e soluzioni connesse al sistema della mobilità. La costituzione di tale organismo, quale parte attiva decisionale insieme ai tecnici competenti e alla figura del mobility manager, rafforza l'impegno dell'Amministrazione nella rispondenza del sistema della mobilità alle vocazioni territoriali. Essendo sede di confronto e concertazione in materia di mobilità e sostenibilità ambientale, economica e sociale, dunque, contribuisce a fornire una lettura attenta delle condizioni di specificità territoriali e, al contempo, a incentivare la comprensione delle linee di programmazione dell'Amministrazione Pubblica. La Consulta della Mobilità si può configurare, infine, come una sorta di tavolo di lavoro per la comprensione degli interventi e progetti, previsti dal piano in esame, sotto un ulteriore differente profilo, in modo da definire in maniera puntuale le azioni specifiche, enfatizzare eventuali sinergie tra diverse competenze professionali, ottimizzare risorse disponibili e positive esperienze pregresse.



	PROCESSO DI PIANO	PARTECIPAZIONE/CONDIVISIONE	
FASE I	<p>Elaborazione documento d'indirizzo</p> <ul style="list-style-type: none"> Il percorso di partecipazione/condivisione si innesta nell'iter procedurale di pianificazione in quanto configurantesi come chiave fondamentale della strategia amministrativa, invertendo i paradigmi del processo pianificatorio tradizionale; Documento d'indirizzo contenente la diagnosi della situazione di fatto e individuazione delle scelte strategiche; FASE di ASCOLTO. 	<p>Dialogo strutturato tra stakeholder</p> <ul style="list-style-type: none"> definizione di tematiche e obiettivi (specifici e generali); elaborazione MAPPATURA degli STAKEHOLDER; ascolto della comunità locale attraverso SONDAGGI, anche utilizzando le strutture della rete e/o dei network, in modo da recepire le esigenze e le priorità della popolazione. 	P R O C E S S O D I P A R T E C I P A Z I O N E
FASE II	<p>Momento centrale del Processo</p> <ul style="list-style-type: none"> Il percorso di comunicazione, che deve essere attuato, altresì, nella fase di definizione della proposta di piano, nonché nella procedura relativa alla Valutazione Ambientale Strategica e nella Conferenza di Copianificazione, deve essere improntato all'analisi dei seguenti contenuti principali, come, ad esempio: <ul style="list-style-type: none"> forum sulla mobilità sostenibile; ridisegno dello skyline urbano; sensibilizzazione sociale; aggiornamenti sui social network; elaborazioni di questionari e report di attività espletate. FASE COMUNICAZIONE/CONDIVISIONE 	<p>Percorso di comunicazione</p> <ul style="list-style-type: none"> Si possono organizzare incontri mediante: <ul style="list-style-type: none"> TAVOLI TEMATICI; FOCUS GROUP; La logica della condivisione è implementata dalle innovative tecnologie d'informazione e comunicazione digitali, che consentono la consultazione in tempo reale di tutti i progetti correlati, attraverso la pubblicazione e l'aggiornamento di documenti, report di incontri svolti, questionari e degli esiti afferenti tutto l'iter di partecipazione. 	
FASE III	<p>Fase successiva all'attuazione delle misure di piano:</p> <ul style="list-style-type: none"> La finalità del monitoraggio è quella di garantire il controllo del processo di pianificazione, attraverso informazioni sempre aggiornate sulla performance in ordine all'efficacia ed efficienza dei contenuti del PUMS; PERCORSO di ASCOLTO e PARTECIPAZIONE. 	<p>Percorso di Partecipazione</p> <ul style="list-style-type: none"> Consente di verificare l'effettiva concretezza delle previsioni di Piano, quale strumento contenente scelte strategiche mirate al perseguimento delle finalità di sostenibilità economica, ambientale e sociale; 	
FASE IV	<p>FASE Di GESTIONE</p> <ul style="list-style-type: none"> Il ruolo partecipativo degli stakeholder deve acquisire valore e significato anche nella fase successiva all'attuazione delle misure del Piano in modo da contribuire alla valutazione degli effetti, eventualmente prodotti dalle diverse tipologie di intervento in esso previste, nonché da rilevare eventuali incongruenze tra le strategie intraprese e l'effettiva concretizzazione delle stesse nella fase attuativa; FASE di MONITORAGGIO e di COINVOLGIMENTO ATTIVO. 	<p>CONSULTA della MOBILITA' dei CITTADINI</p> <p>Si può pensare all'istituzione della consulta della mobilità dei cittadini, quale:</p> <ul style="list-style-type: none"> organo consultivo in ordine a politiche, problematiche, criticità e soluzioni connesse al sistema della mobilità; parte attiva decisionale insieme ai tecnici competenti e alla figura del mobility manager; sede di confronto e concertazione in materia di mobilità e sostenibilità ambientale, economica e sociale; tavolo di lavoro per la comprensione degli interventi e progetti previsti dal Piano in esame. 	



4.4 INTEGRAZIONE DELLA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA NEL PROCESSO DI PIANIFICAZIONE DEI PUMS

Il PUMS, sulla base dell'analisi delle criticità e del processo partecipativo avviato, individua e definisce la strategia, gli obiettivi da perseguire e le azioni da mettere in campo per il loro raggiungimento. In considerazione delle ricadute di una efficace pianificazione della mobilità su numerosi aspetti/componenti ambientali è necessario che gli obiettivi posti dal PUMS riguardino non solo gli aspetti della mobilità ma anche quelli trasversali relativi all'ambiente ed al territorio. A tal riguardo la VAS costituisce un importante strumento di accompagnamento e di indirizzo della pianificazione verso una maggiore qualità del PUMS stesso.

Inoltre un ruolo centrale nel processo di realizzazione delle previsioni del PUMS assume il monitoraggio che permette, tra l'altro di verificare se le azioni e gli interventi realizzati abbiano effettivamente contribuito a raggiungere gli obiettivi ambientali posti ed eventualmente ad elaborare modifiche dello strumento pianificatorio. Tale attività risulta funzionale e integrata al monitoraggio biennale del PUMS previsto dalle Linee Guida Nazionali.

Con riferimento all'ambito di applicazione della disciplina VAS nazionale e regionale si fornisce di seguito l'inquadramento della pertinente procedura di VAS da espletare in relazione alle caratteristiche ed ai contenuti del PUMS, anche con riferimento all'individuazione dell'Autorità Competente al rilascio del provvedimento finale di verifica/parere motivato di VAS.

4.4.1 VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (ART. 8 L.R. 44/2012 SS.MM.II.)

Ambito di applicazione (art. 3 L.R. 44/2012 ss.mm.ii.)

Al sensi del combinato disposto dell'art.3, co. 3 e co. 4 della L.R. 44/2012 ss.mm.ii. **il PUMS è da sottoporre a Verifica di Assoggettabilità a VAS nei seguenti casi:**

1. il PUMS determina l'uso di piccole aree a livello locale¹⁸, la cui definizione è stata recentemente chiarita dalla Corte di Giustizia EU con sentenza 21 dicembre 2016 C-444-15: *"la nozione di «piccole aree a livello locale» di cui a detto paragrafo 3 dev'essere definita riferendosi alla superficie dell'area interessata, alle seguenti condizioni:*
 - *"che il piano o il programma sia elaborato e/o adottato da un'autorità locale, e non da un'autorità regionale o nazionale;*
 - *che tale area costituisca, all'interno dell'ambito territoriale di competenza dell'autorità locale, e proporzionalmente a detto ambito territoriale, un'estensione minima".*
 - il PUMS determina l'uso di piccole aree a livello locale, come sopra definite, e costituisce il quadro di riferimento per l'approvazione, autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione di interventi sottoposti dalla vigente normativa statale e regionale (D. Lgs.

¹⁸ L'articolo 3, paragrafo 3, della direttiva 2001/42/CE concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente, dispone che per i piani e i programmi che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e per le modifiche minori dei piani e programmi la valutazione ambientale è necessaria solo se gli Stati membri determinano che essi possono avere effetti significativi sull'ambiente.

Con la sentenza della Corte di Giustizia 21 dicembre 2016, nella causa C-444-15 la Corte di Giustizia ha chiarito che "L'articolo 3, paragrafo 3, della direttiva 2001/42, letto in combinato disposto con il considerando 10 di tale direttiva, dev'essere interpretato nel senso che la nozione di «piccole aree a livello locale» di cui a detto paragrafo 3 dev'essere definita riferendosi alla superficie dell'area interessata, alle seguenti condizioni:

- che il piano o il programma sia elaborato e/o adottato da un'autorità locale, e non da un'autorità regionale o nazionale;
- che tale area costituisca, all'interno dell'ambito territoriale di competenza dell'autorità locale, e proporzionalmente a detto ambito territoriale, un'estensione minima".



152/2006 – ss.mm.ii., DM 52/2015 e L.R. 11/2001 ss.mm.ii.) alla verifica di assoggettabilità a VIA (Valutazione d'impatto ambientale) – screening;

- il PUMS determina l'uso di piccole aree a livello locale, come sopra definite, e costituisce il quadro di riferimento per l'approvazione, autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione di interventi NON soggetti alla normativa statale e regionale (D. Lgs. 152/2006 – L.R. 11/2001 e DM 52/2015) in materia di Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA).

In considerazione della definizione fornita di "piccole aree a livello locale", occorre anche considerare la funzione degli interventi/opere previsti dal piano in relazione al territorio/bacino di utenza, poiché anche una piccola area, in termini di superficie/estensione, potrebbe essere interessata da funzioni urbane o ambientali sovralocali, con particolare riferimento all'ambito territoriale o bacino di utenza che, qualora sia uguale o superiore al territorio o popolazione comunale, sarebbe da sottoporre direttamente alla procedura di VAS di cui agli articoli 9 e ss. della L.R. 44/2012 ss.mm.ii..

Qualora il PUMS debba essere sottoposto alla Valutazione d'Incidenza di cui al D.P.R.357/1997 (livello screening), di competenza regionale, ai sensi dell'art.17, comma 3, della L.R. 44/2012 ss.mm.ii. il provvedimento finale di verifica dovrà dare atto degli esiti di tale valutazione.

4.4.2 VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (ART. 9 E SS. L.R. 44/2012 SS.MM.II.)

Ambito di applicazione (art. 3 L.R. 44/2012 ss.mm.ii.)

Ai sensi dell'art.3 L.R. 44/2012 ss.mm.ii. (nonché dell'art.7 comma 2 lettera a) del D. Lgs. 152/2006) il PUMS è da sottoporre direttamente a VAS nei seguenti due casi:

1. il PUMS è da sottoporre a Valutazione d'Incidenza appropriata ai sensi dell'art.5 D.P.R. 357/1997 ss.mm.ii., in considerazione dei possibili impatti sulle finalità di conservazione dei siti designati come Zone di Protezione Speciale (ZPS) per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come Siti di Importanza Comunitaria (SIC) per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica;
2. il PUMS costituisce il quadro di riferimento per l'approvazione, autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione di interventi sottoposti dalla vigente normativa statale e regionale (D. Lgs. 152/2006 ss.mm.ii.– L.R. 11/2001 ss.mm.ii.) alla Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA).

Nell'ipotesi di cui al punto 1), ai sensi dell'art. 17, comma 3, della L.R. 44/2012 ss.mm.ii. il parere motivato è espresso dall'autorità competente anche con riferimento alle finalità di conservazione proprie della valutazione d'incidenza, oppure, nei casi in cui operano le deleghe previste all'articolo 4.3 della medesima legge, dovrà dare atto degli esiti della valutazione di incidenza, di competenza regionale.

4.4.3 INDIVIDUAZIONE DELL'AUTORITÀ COMPETENTE

Ai sensi dell'art.4.3. della L.R. 44/2012 ss.mm.ii. ai Comuni è delegato l'esercizio delle competenze per l'espletamento dei procedimenti di verifica di assoggettabilità a VAS per i piani/programmi da approvarsi in via definitiva dai Comuni, nonché per l'espletamento dei procedimenti di VAS rivenienti da provvedimenti di assoggettamento a VAS dei suddetti piani/programmi.

Pertanto, trattandosi di un piano da approvarsi in via definitiva da parte del Comune, l'autorità competente all'espletamento della procedura di verifica di assoggettabilità a VAS del PUMS di cui all'art. 8 della L.R. 44/2012 è individuata in sede comunale. Se, in esito all'espletamento di detta verifica di assoggettabilità in



sede comunale, il PUMS è assoggettato a VAS, l'autorità competente al rilascio del parere motivato è parimenti individuata in sede comunale.

Nei casi, sopra elencati, di sottoposizione diretta del PUMS alla procedura VAS di cui agli articoli 9 e ss. della L.R. 44/2012, l'autorità competente è individuata in sede regionale.

4.4.4 SEMPLIFICAZIONI PROCEDIMENTALI

Ai sensi dell'art. 8, comma 7, della succitata legge regionale, la verifica di assoggettabilità a VAS, ovvero la VAS relative a modifiche di PUMS già sottoposti positivamente alla verifica di assoggettabilità di cui all'articolo 8 o alla VAS di cui agli articoli da 9 a 15, si limita ai soli effetti sull'ambiente che non siano stati precedentemente considerati e si svolge secondo modalità e tempistiche semplificate, da concordare preventivamente con l'autorità competente VAS regionale.

Regolamento regionale n. 18/2013

Il PUMS è un piano strutturale e strategico di lungo periodo (10 anni), pertanto non è immediatamente esecutivo; esso infatti affida l'esecuzione delle misure operative a Piani e Programmi Attuativi di breve periodo, pertanto eventuali interventi previsti nel PUMS non costituiscono immediatamente variante allo strumento urbanistico. A tal proposito, si evidenzia che dette modifiche ai piani urbanistici comunali, direttamente ed esclusivamente funzionali alla realizzazione di progetti di singole opere i cui possibili impatti ambientali siano stati valutati nel corso di procedimenti VAS dei PUMS, potranno assolvere gli adempimenti VAS con la procedura telematica di registrazione dei casi di esclusione VAS ai sensi dell'art. 7.2. lettera h) del Regolamento regionale n. 18/2013. Tale procedura non esonera l'autorità procedente o il proponente dall'acquisizione di autorizzazioni, intese, concessioni, pareri, licenze, nulla osta assensi comunque denominati in materia ambientale, con particolare riferimento alla valutazione d'incidenza e alle procedure di valutazione d'impatto ambientale (VIA).

4.5 ITER PROCEDURALE DI UN PUMS

Nei due schemi seguenti si dettaglia l'iter procedurale di un PUMS integrato con il processo di Valutazione Ambientale Strategica:

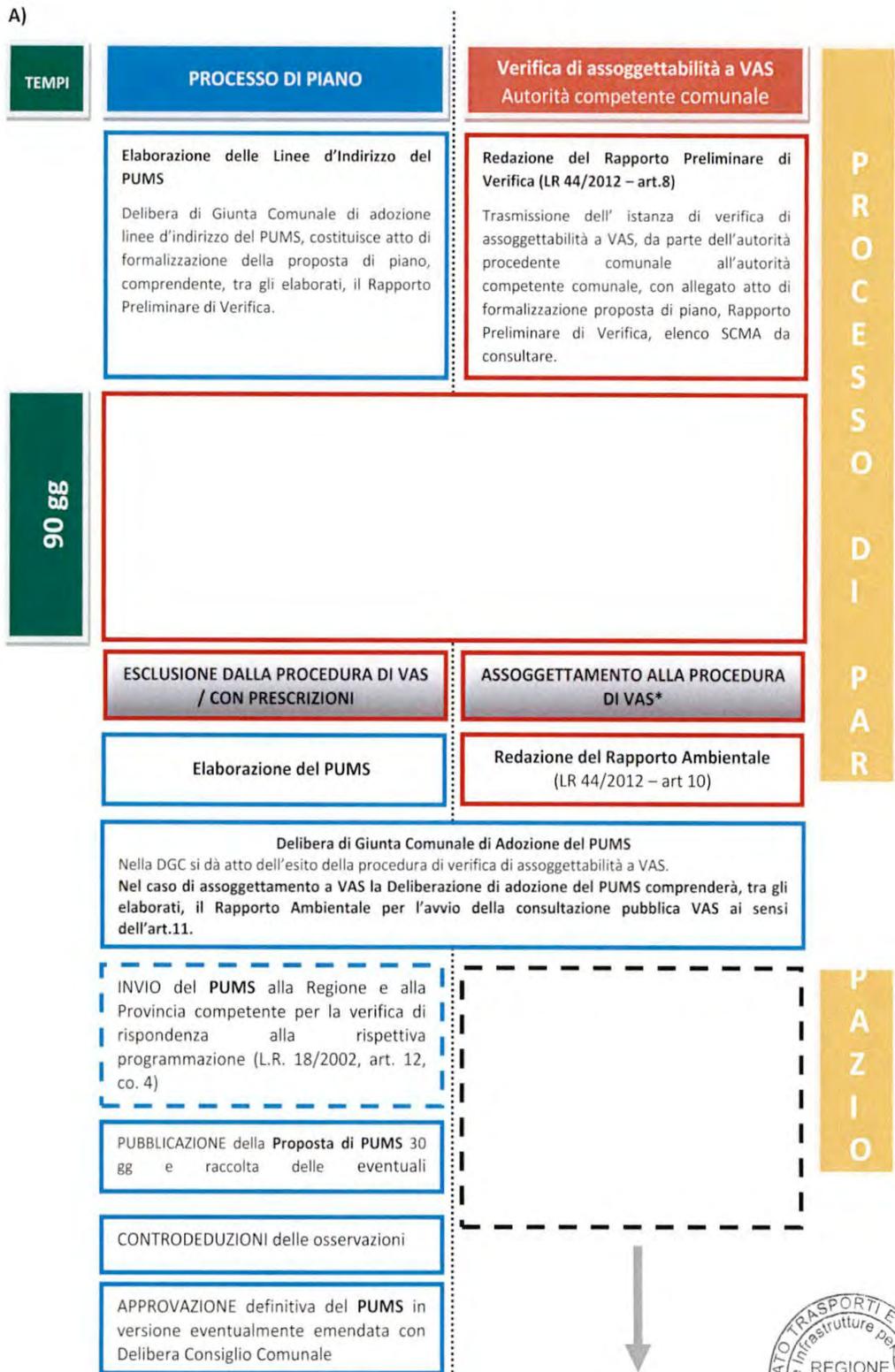
- A. PUMS da sottoporre a Verifica di assoggettabilità a VAS;
- B. PUMS da sottoporre direttamente a VAS.

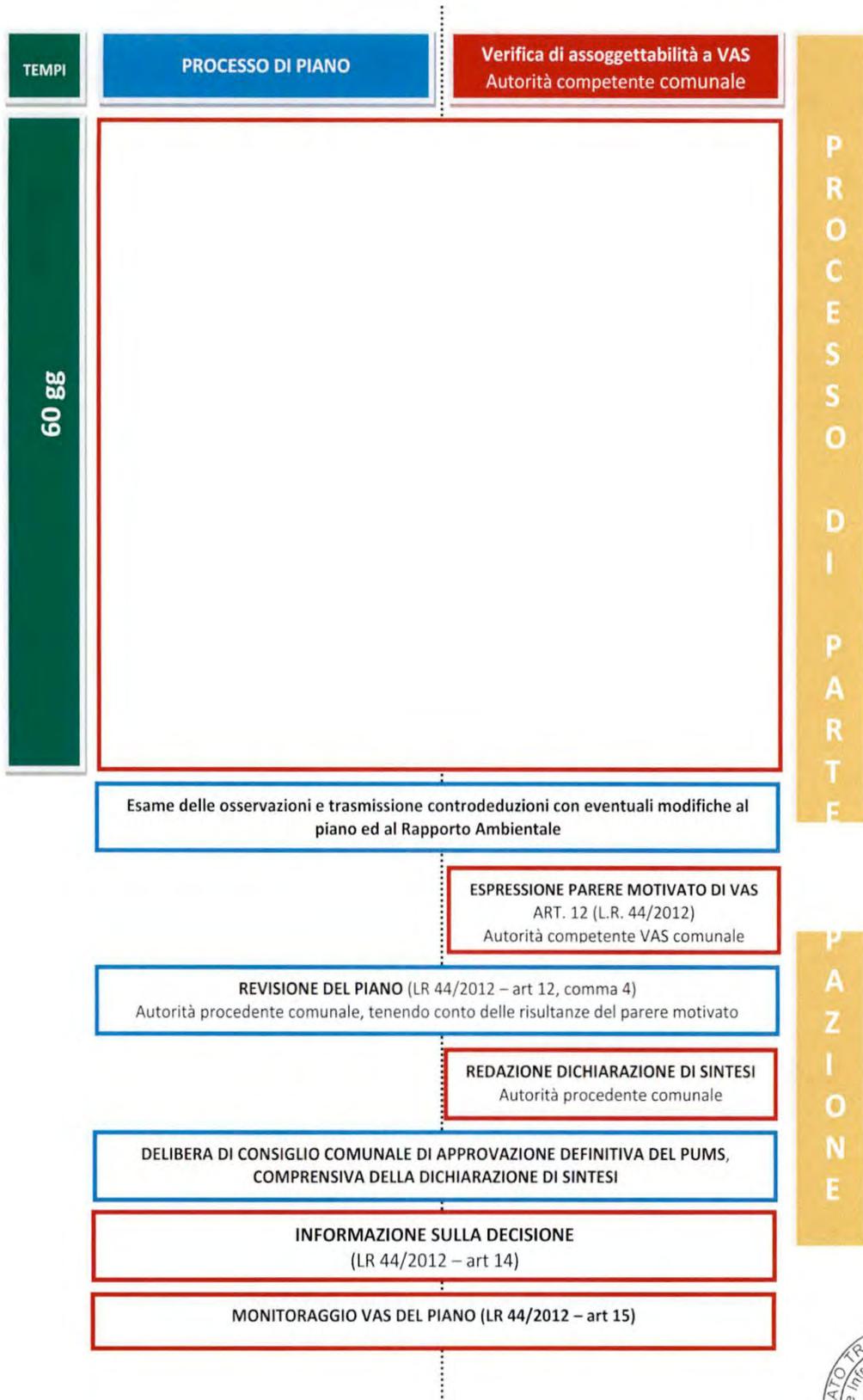
Il primo passo dell'iter procedurale è costituito dall'adozione delle Linee di indirizzo, contestualmente al Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a VAS o al Rapporto Preliminare di Orientamento, con Delibera di Giunta Comunale.

In entrambi i casi (PUMS da sottoporre a Verifica di assoggettabilità a VAS e PUMS da sottoporre direttamente a VAS), la conclusione dell'iter procedurale è costituita dalla Delibera di Giunta Comunale di adozione del PUMS e dalla successiva Delibera di Consiglio Comunale di approvazione.

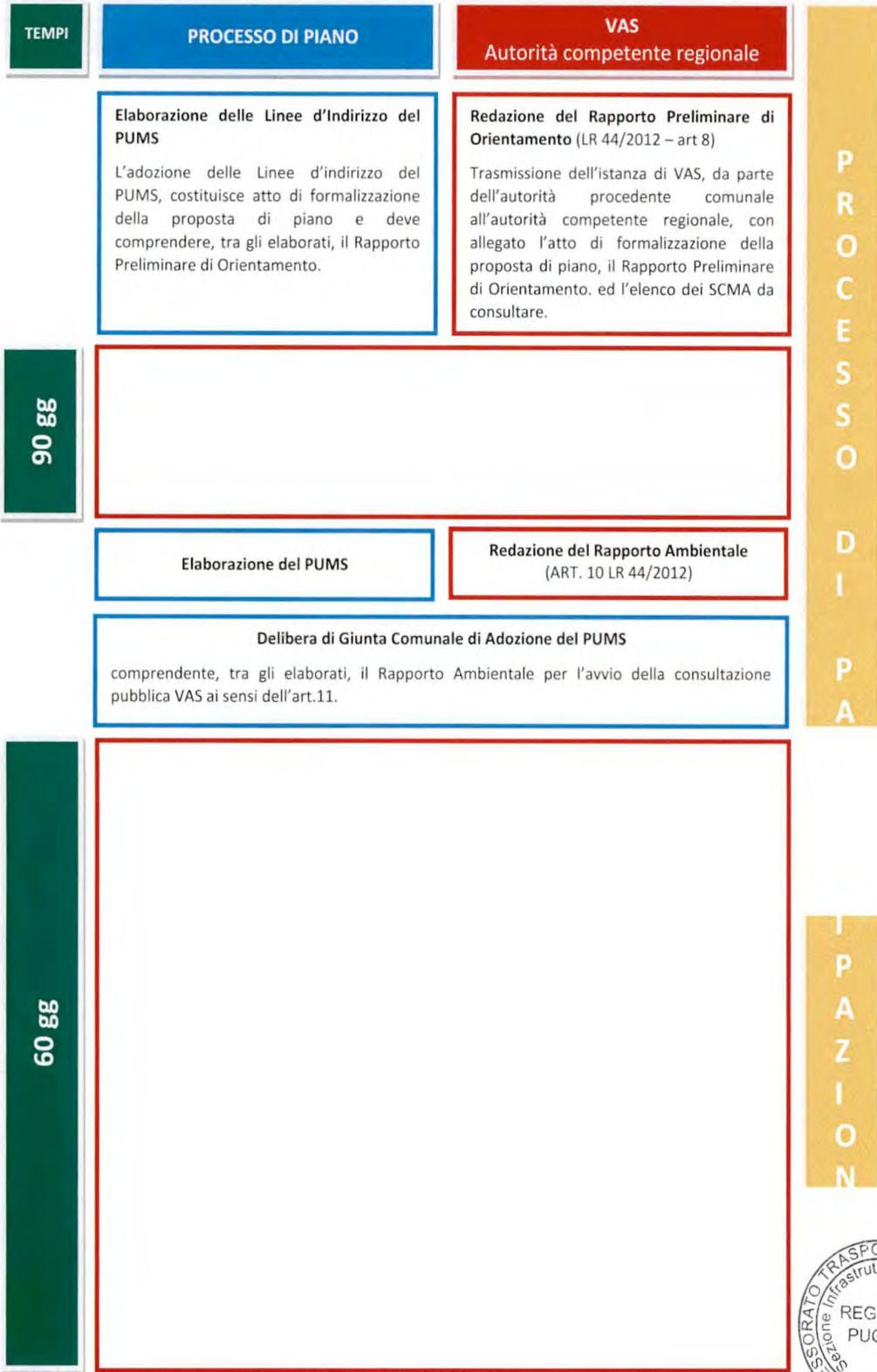
Nel caso di aggregazione di più Comuni o di piani di conurbazione, altrimenti detti di "area vasta", si procede sulla base di quanto previsto dallo strumento associativo individuato.

I tempi e modi dell'iter procedurale dipendono intimamente dalla Valutazione Ambientale Strategica (o dalla procedura di Verifica di Assoggettabilità a VAS) di cui agli schemi allegati.





B)





I
P
A
Z
I
O
N
E



5 CONTENUTI DI UN PUMS

5.1 COSTRUZIONE E INTERPRETAZIONE DEL QUADRO CONOSCITIVO

Il PUMS, basandosi sui principi generali di sostenibilità sociale, economica e ambientale più volte richiamati dalle stesse Linee Guida Europee, intende promuovere nuovi modelli di pianificazione della mobilità urbana che mettono al centro le esigenze delle persone piuttosto che una visione preordinata formulata strettamente su concetti trasportistici.

Pertanto, per evitare la mera applicazione di soluzioni "riciclabili" in ogni contesto operativo che, alla distanza, si rivelano socialmente inaccettabili per i singoli ed economicamente insostenibili per la collettività, si rende necessaria un'analisi dettagliata degli elementi peculiari e distintivi del sistema demografico, socioeconomico, territoriale e ambientale.

Un'approfondita conoscenza del contesto locale, finalizzata a garantire sin dalla fase di impostazione del PUMS la comprensione della situazione e delle dinamiche demografiche e socioeconomiche che ne costituiscono i principali "driver" e a recepire le aspettative della collettività declinandole in soluzioni fortemente contestualizzate, socialmente condivise, economicamente fattibili e ambientalmente sostenibili, non può che discendere dal processo partecipativo. In questo modo, un'analisi interpretativa del contesto non rimane confinata ad una mera ricostruzione delle criticità del sistema della mobilità.

Lo schema di base, proposto dalle Linee Guida nazionali e che qui si ripropone, rispetto al quale costruire il quadro conoscitivo è il seguente:

- Inquadramento territoriale e socio-economico dell'area di Piano al fine di fornire una chiara rappresentazione della struttura demografica e delle sue dinamiche, delle dimensioni macro – economiche, dei poli attrattori della mobilità, ecc.;
- Quadro normativo, pianificatorio e programmatico strumentale alla ricostruzione dello scenario di riferimento, comprendente gli interventi già programmati, finanziati o in corso di realizzazione dai diversi livelli della Pubblica Amministrazione, nel quale dovrà operare il PUMS;
- Offerta di reti e servizi di trasporto ovvero l'assetto attuale dell'offerta di trasporto (reti e servizi) relativamente al trasporto individuale e collettivo delle persone e delle merci concernente la rete stradale, la rete e i servizi di trasporto pubblico, la rete ciclabile, il sistema della sosta, la logistica delle merci, ecc.;
- Domanda di mobilità caratterizzata in riferimento alle dimensioni spaziale, modale, temporale e motivazionale. Qualora si condivida la necessità di mettere a punto un modello di traffico, si provvederà alla costruzione di opportune matrici Origine-Destinazione. Un contributo significativo può essere ottenuto dalle indagini sugli spostamenti sistematici, ove esistenti;
- Criticità e impatti al fine di individuare le principali criticità del sistema della mobilità ed i suoi impatti in termini di sicurezza, consumo di suolo, consumo di energia, emissioni inquinanti e rumore;
- Punti di forza e di debolezza, opportunità e minacce (analisi SWOT) al fine di costruire un efficace quadro di riferimento per la definizione di orientamenti strategici finalizzati al raggiungimento degli obiettivi assunti.

La fase di raccolta dei dati di base è finalizzata inoltre a reperire tutte le informazioni utili all'inquadramento dell'area di studio, anche in serie storica per valutare i trend in atto, relativamente ai seguenti aspetti



- caratterizzazione dell'uso del territorio, mappatura degli attrattori di traffico del sistema della Pubblica Amministrazione, dell'Istruzione, del Commercio, dell'Artigianato e dell'Industria e riconoscimento delle dinamiche evolutive in atto nel territorio comunale;
- piani, programmi e progetti a valenza regionale e sovraregionale che concorrono a definire lo scenario di contesto in cui si svilupperà l'implementazione del PUMS;
- dati demografici e socioeconomici di fonte ISTAT, eventualmente integrati con quelli disponibili presso le anagrafi comunali;
- dati da fonti istituzionali, relativi al funzionamento dei servizi della P.A., del sistema sanitario, ecc.;
- dati di mobilità (fonte ANAS, regionale, provinciale, imprese di trasporto) riguardanti il traffico veicolare e il trasporto pubblico (consuntivi ricavi da traffico TPL, obliterazioni per linea, titoli di viaggio emessi, traffico ciclistico e pedonale).

5.2 OBIETTIVI

Le Linee Guida Nazionali al fine di *"delineare le strategie e le azioni propedeutiche alla costruzione partecipata dello scenario di Piano"* hanno individuato 4 aree di interesse, i relativi macro-obiettivi minimi obbligatori ed una serie di obiettivi specifici di ogni realtà urbana (all.2 par. 2 delle Linee Guida Nazionali); riportate in allegato per comodità espositiva.

Le presenti Linee Guida regionali, facendo propria l'impostazione delle Linee Guida nazionali, hanno tuttavia introdotto alcuni elementi di innovazione, in parte dettati dalle specificità del territorio pugliese, in parte da una esigenza di semplificazione e specificazione di alcuni aspetti che l'Ente regionale ritiene prioritari.

La riduzione del numero di veicoli in circolazione e in sosta e, conseguentemente, lo sviluppo di un sistema di trasporti integrato e sostenibile, sono avvertite come esigenze prioritarie per la Regione Puglia; pertanto la "Riduzione del tasso di motorizzazione" e il "Riequilibrio modale" sono stati ritenuti tra i macro-obiettivi essenziali delle presenti Linee guida regionali anche in coerenza e in attuazione delle Linee Guida europee che richiamano le pubbliche Autorità a creare uno **"sviluppo equilibrato e integrato di tutte le modalità di trasporto"**. Seguendo l'orientamento europeo occorre un impegno forte e costante per ridurre questo indicatore, a tutto vantaggio di una migliore accessibilità e vivibilità dei centri urbani derivante dalla diminuzione di occupazione di spazio pubblico da parte delle auto. La riduzione del tasso di motorizzazione, inoltre, è anche un rilevatore indiretto di miglioramento delle performance del trasporto pubblico e delle reti ciclopedonali, in quanto è molto spesso proprio la mancanza di efficienti alternative modali ad aumentare la tendenza a possedere più di un'automobile per nucleo familiare.

L'Italia si colloca al primo posto nella graduatoria dei maggiori Paesi europei per tasso di motorizzazione (rapporto tra autovetture circolanti e abitanti) con un rapporto di 62,4 auto ogni 100 abitanti (dati Osservatorio Autopromotec). Dopo l'Italia si posiziona la Germania (55,7 auto ogni 100 abitanti), seguita da Spagna (49,3 auto ogni 100 abitanti), Francia (47,9 auto ogni 100 abitanti) e Regno Unito (47,2 auto ogni 100 abitanti); a Copenhagen circolano invece 25 auto ogni 100 abitanti. L'alta concentrazione di auto nel nostro Paese costituisce un fenomeno in costante crescita, considerato che il tasso di motorizzazione nel periodo 2008-2016 è aumentato di ben 2,3 punti, passando dalle 60,1 alle 62,4 autovetture per 100 abitanti. Tra le motivazioni legate all'alto tasso di motorizzazione in Italia, al primo posto sicuramente le carenze legate alle infrastrutture del trasporto pubblico (metropolitane comprese), carenze che nella maggior parte dei casi spingono sempre più gli utenti a ricorrere all'auto privata, causando problemi sul piano dell'occupazione di

spazio e più in generale della vivibilità e accessibilità dei centri urbani, con un aumento del traffico e, soprattutto, dell'inquinamento ambientale che ne deriva.

Il tasso di motorizzazione in Puglia, definito come il numero di auto possedute ogni 100 abitanti (ricavabile utilizzando le fonti dati di ACI e di ISTAT), è pari a 564 auto/1.00 abitanti; sebbene inferiore a quello medio nazionale, esso è comunque decisamente superiore a quello medio europeo, pari a 49,1 auto/1.00 abitanti.¹⁹

Le 4 aree d'interesse ed i relativi macro-obiettivi sono riportati nella seguente tabella:

	AREE DI INTERESSE	MACRO - OBIETTIVI
A	Efficacia ed efficienza del sistema della mobilità	Riduzione tasso di motorizzazione (R)
		Riequilibrio modale della mobilità (M)
		Riduzione della congestione stradale (M)
		Miglioramento della accessibilità di persone e merci (M)
		Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano (M)
		Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici) (M)
B	Sostenibilità energetica ed ambientale	Contenimento dei consumi energetici (R)
		Miglioramento della qualità dell'aria (M)
		Riduzione dell'inquinamento acustico (M)
C	Sicurezza della mobilità	Aumento della sicurezza della mobilità e delle infrastrutture (R)
D	Sostenibilità socio-economica	Miglioramento della qualità della vita ²⁰ (R)
		Miglioramento della inclusione sociale (M)
		Economicità dei trasporti (R)
M = Ministero R = Regione		

5.3 INDICATORI

Nell'ambito della redazione del PUMS devono essere definiti diversi set di indicatori:

- un primo set di indicatori (riportati nelle Tabelle 1 e 2), definiti come "Indicatori di risultato", è finalizzato alla valutazione comparata degli scenari in fase di individuazione dello scenario di Piano, nonché alla valutazione del raggiungimento degli obiettivi in fase di monitoraggio;
- un secondo set di indicatori (riportato in Tabella 3), definiti "Indicatori di realizzazione", è invece strumentale al monitoraggio dello stato di avanzamento, dell'efficacia e dell'efficienza delle singole azioni individuate nell'ambito del percorso di costruzione del PUMS.

¹⁹ I tassi di motorizzazione della Regione Puglia e quello medio italiano sono ricavati come rapporto tra il numero di autovetture circolanti nell'anno 2016 (Fonte autoritratto ACI 2016) e la popolazione residente al 31 dicembre 2016 (Fonte ISTAT), mentre il tasso di motorizzazione medio europeo è ricavato da *EU TRANSPORT in figures – Statistical pocketbook 2016*

²⁰ L'obiettivo di "Miglioramento della qualità della vita" discende di fatto dal perseguimento degli altri obiettivi, ma è consigliato effettuare una indagine sulla percezione da parte dei cittadini.

In Tabella 1 sono riportati gli indicatori di risultato minimi a cui faranno riferimento i Comuni e le associazioni di Comuni nella redazione del PUMS; in Tabella 2 sono elencati ulteriori indicatori di risultato di tipo più complesso, che fanno riferimento per esempio a modelli di simulazione del traffico, da utilizzare a seconda della realtà territoriale di riferimento nonché della disponibilità di dati, di risorse economiche e di quanto emergerà nell'ambito del percorso partecipativo. Per entrambe le tabelle, ove significativo, è riportato nella colonna "trend" il simbolo "-" a indicare che ci si attende una riduzione del valore dell'indicatore e il simbolo "+" per un aumento; ove non significativo è invece riportata la dicitura "n.s."

In Tabella 3 si riporta un elenco, a titolo esemplificativo e non esaustivo, di indicatori di realizzazione, funzionali al monitoraggio dello stato di avanzamento, dell'efficacia e dell'efficienza delle singole azioni individuate nell'ambito del percorso di costruzione del PUMS in funzione delle caratteristiche e dei punti di forza e debolezza, nonché delle opportunità e delle minacce (analisi SWOT²¹, di cui al paragrafo 6.1, tipici di ogni specifica realtà territoriale.

I Comuni interessati dalla presenza, nel territorio comunale di competenza, di beni ed aree vincolate ai sensi della parte II e III D. Lgs. 42/04 provvederanno ad inserire uno specifico indicatore che faccia riferimento al numero/tipologia di siti ed aree di interesse culturale i cui collegamenti risulterebbero incrementati con l'approvazione dello specifico PUMS comunale.

I Comuni interessati da sensibili variazioni stagionali di domanda e di flussi di traffico, ad esempio quelli che registrano in specifici periodi dell'anno una particolare affluenza turistica, provvederanno al calcolo degli indicatori relativi agli obiettivi "riduzione della congestione" e "riequilibrio modale" (nonché degli indicatori di realizzazione qualora, ad es., i servizi siano aperti anche ai turisti) su due periodi distinti, uno rappresentativo del periodo invernale e uno del periodo di maggiore affluenza di domanda e di traffico.

Gli indicatori riportati nelle tabelle 1, 2 e 3, ripropongono i macro-obiettivi e gli obiettivi specifici contenuti nell'Allegato 2 del Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 agosto 2017, opportunamente selezionati ed integrati con ulteriori indicatori desunti da Studi e Piani europei e italiani, nonché con indicatori proposti dal World Business Council for Sustainable Development (WBCSD) nell'ambito del Sustainable Mobility Project 2.0 (SMP2.0).

Con riferimento ai possibili ausili utili al processo di pianificazione nonché al monitoraggio delle azioni di Piano la disponibilità di taluni dati e informazioni è garantita dall'Agenzia Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio – ASSET (già AREM) che, attraverso il proprio portale web offre la disponibilità di dati e informazioni utili come già descritto nelle sezioni precedenti delle Linee Guida. Inoltre l'Agenzia renderà disponibili, anche attraverso il proprio portale web, i seguenti strumenti:

- ✓ modello di simulazione trasporti/territorio opportunamente tematizzato con le informazioni circa il flussogramma (e i relativi dati tabulari) del traffico privato (automobili) delle principali strade extraurbane dal quale potrà essere ricavato il numero degli spostamenti originati e diretti in ogni comune della regione;
- ✓ dati tabulari circa il *modal-split* relativo agli spostamenti di scambio tra i comuni pugliesi, ottenuti attraverso indagini CATI - Computer Assisted Aided Telephone Interview.

²¹ Analisi SWOT: Analisi qualitativa per l'individuazione dei "Punti di forza" (Strengths), "Punti di debolezza" (Weaknesses), "Opportunità" (Opportunities) e "Minacce" (Threats). Si specifica che i *punti di forza* e di *debolezza* sono propri del contesto di analisi e sono modificabili con le politiche e le azioni proposte, mentre le *opportunità* e le *minacce* derivano dal contesto esterno e quindi modificabili.

OBIETTIVI	INDICATORI	UNITÀ DI MISURA	FONTE DEI DATI	TREND
Riequilibrio modale della mobilità	% di spostamenti in autoveettura	%	Indagini CATI	-
	% di spostamenti con TPL	%	Indagini CATI	+
	% di spostamenti in ciclomotore/motoveicolo	%	Indagini CATI	-
	% di spostamenti in bicicletta	%	Indagini CATI	+
	% di spostamenti a piedi	%	Indagini CATI	+
Riduzione tasso di motorizzazione	Auto possedute	auto/1000 abitanti	ACI/STAT	-
Riduzione della congestione stradale	Domanda di sosta in parcheggi a pagamento	Numero di soste totali e per posto auto offerto nell'arco del periodo di osservazione	Banca Dati EE.II.L.	n.s.
	Durata totale e media della sosta nei parcheggi a pagamento (da consuntivi sistemi di esazione)	minuti	Banca Dati EE.II.L.	n.s.
	Velocità media commerciale TPL	Km/h da copilinea a capolinea esclusi i tempi di sosta agli stessi (per ambiti territoriali)	Aziende TPL (AVL/AVM o altri sistemi di bordo o da servizio programmato)	+
	Indice di accessibilità delle persone ai servizi di mobilità	Percentuale di popolazione con accesso adeguato ai servizi di mobilità (distanze a piedi da fermate e stazioni, a soglie prefissate)	Analisi territoriale mediante strumenti GIS	+
Miglioramento della accessibilità di persone e merci	Indice di accessibilità delle merci	Percentuale di esercizi commerciali entro 150 m da una piazzola di carico/scarico merci	Analisi territoriale mediante strumenti GIS	+
	Estensione APU (Aree Pedonali Urbane)	mq APU/abitante	Banca Dati EE.II.L.	+
	Estensione della rete pedonale	km itinerari pedonali/abitante	Banca Dati EE.II.L.	+
	Estensione della rete ciclabile	km itinerari ciclabili/abitante	Banca Dati EE.II.L.	+
	Estensione Zone 30	kmq/abitante	Banca Dati EE.II.L.	+
	Estensione delle ZTL	kmq/abitante	Banca Dati EE.II.L.	+
	nessun indicatore minimo			
	Emissioni di PM10 del veicolo medio (passeggeri, merci, motocicli, TPL)	g/km PM10	Stima con Copert (ACI + Aziende TPL)	-
	Emissioni di CO2 del veicolo medio (passeggeri, merci, motocicli, TPL)	g/km CO2	Stima con Copert (ACI + Aziende TPL)	-
	Emissioni di NOx del veicolo medio (passeggeri, merci, motocicli, TPL)	g/km NOx	Stima con Copert (ACI + Aziende TPL)	-
Aumento della sicurezza della mobilità e delle infrastrutture	nessun indicatore minimo			
	Indice annuo di incidentalità stradale	n° incidenti/1000 abitanti	Banca Dati EE.II.L.	-
	Indice annuo di mortalità stradale	n° morti/n° incidenti/anno	Banca Dati EE.II.L.	-
Miglioramento della qualità della vita	Indice annuo di lesività stradale	n° feriti/n° incidenti/anno	Banca Dati EE.II.L.	-
	Livello di soddisfazione	n° persone soddisfatte/totale intervistati	Indagine CAWI/CATI	+
Miglioramento della inclusione sociale	Livello di soddisfazione delle categorie deboli	n° persone soddisfatte/totale intervistati	Indagine CAWI/CATI	+
	Costo di esercizio per il trasporto passeggeri	euro/anno/abitante euro/anno/passeggero	Indagini specifiche c/o gestori Indagini specifiche c/o gestori	-

Tabella 1. Indicatori minimi

OBIETTIVI	INDICATORI	UNITÀ DI MISURA	SOURCE DEI DATI	TREND	
A Riduzione della congestione stradale	Durata media dello spostamento con veicolo privato (sia sulle 24 ore sia nell'ora di punta)	minuti	FCD o indagini specifiche - in fase di piano, simulatori di traffico	n.s.	
	Tempi totali spesi sulla rete stradale (giorno feriali tipo e ore di punta)	ore	FCD o indagini specifiche - in fase di piano, simulatori di traffico	-	
	Durata media di utilizzo delle auto su base giornaliera	minuti	FCD o indagini a campione	-	
	Domanda di sosta parcheggi non regolamentati	Numero di soste totali e per posto auto offerto nell'arco del periodo di osservazione		FCD o indagini specifiche	n.s.
	Durata totale e media della sosta in parcheggi non regolamentati	minuti	FCD o indagini specifiche	FCD o indagini specifiche	n.s.
	Spostamenti in auto per anno (interni e in ingresso)	n. spostamenti/anno	FCD o indagini specifiche	FCD o indagini specifiche	n.s.
Miglioramento della accessibilità di persone e merci	Nessun ulteriore indicatore				
B Contenimento dei consumi energetici	Consumo di energia del settore della mobilità	tep/abitante/anno	Stima con Copert (Aziende TPL+FCD - in fase di piano, simulatori di traffico)	-	
	Emissioni di PM10 da traffico veicolare pro-capite	kg PM10/abitante/anno	Stima con Copert (Aziende TPL+FCD - in fase di piano, simulatori di traffico)	-	
C Miglioramento della qualità dell'aria	Emissioni di CO2 da traffico veicolare pro-capite	t CO2/abitante/anno	Stima con Copert (Aziende TPL+FCD - in fase di piano, simulatori di traffico)	-	
	Emissioni di NOx da traffico veicolare pro-capite	kg NOx/abitante/anno	Stima con Copert (Aziende TPL+FCD - in fase di piano, simulatori di traffico)	-	
	Livelli di esposizione al rumore da traffico veicolare	Percentuale residenti esposti a > 55/65 dBA	Stima con modelli - Rilievi	-	
D Economicità dei trasporti	Riduzione dell'inquinamento acustico	n° morti/1000 abitanti	Banca Dati EE.LL.	-	
	Aumento della sicurezza della mobilità e delle infrastrutture	Tasso di lesività da incidente stradale	n° feriti/1000 abitanti	Banca Dati EE.LL.	-
		Indice di mortalità stradale tra utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini, over 65)	n° morti/1000 abitanti (per fascia di popolazione)	Banca Dati EE.LL.	-
		Indice di lesività stradale tra utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini, over 65)	n° feriti/1000 abitanti (per fascia di popolazione)	Banca Dati EE.LL.	-
	Spesa annuale per il trasporto passeggeri	euro/anno/abitante	Indagini specifiche	-	
Spesa annuale per il trasporto merci	euro/anno/tonnellata	Indagini specifiche	-		

Tabella 2. Ulteriori indicatori



CATEGORIE DI AZIONE	INDICATORI	UNITÀ DI MISURA	FONTE DEI DATI
Servizi di Trasporto Pubblico Locale (TPL)	Fattore di riempimento TPL	Pass*km/posti*km	Azienda TPL
	Numero di titoli intermodali venduti	Numero titoli/anno	Azienda TPL
	Soddisfazione degli utenti	Percentuale	Indagini specifiche
	Numero furti su mezzi pubblici	Valore assoluto	Azienda TPL
	Numero fermate con sistemi di videosorveglianza	Valore assoluto	Azienda TPL
	Numero aggressioni su mezzi pubblici	Valore assoluto	Azienda TPL
	km di corsie riservate	km	Banca Dati EE.LL.
	Età media del parco circolante	Valore assoluto	Azienda TPL
	Numero impianti con priorità semaforica	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero mezzi a basso impatto su totale flotta	Percentuale	Azienda TPL
	Numero mezzi con sistema conteggio passeggeri su totale flotta	Percentuale	Azienda TPL
	Numero mezzi dotati di sistema AVL/AVM su totale flotta	Percentuale	Azienda TPL
Campagne di comunicazione	Numero campagne	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero utenti raggiunti per ogni campagna	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero eventi	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
Servizi di sharing mobility	Numero automobili in sharing	Numero auto in flotta	Banca Dati Gestori
	Numero viaggi/auto flotta in sharing	Numeri viaggi/anno	Banca Dati Gestori
	Numero viaggi/utenti servizio car sharing	Numeri viaggi/anno	Banca Dati Gestori
	Numero biciclette in sharing	Numero bici in flotta	Banca Dati Gestori
	Numero viaggi/bici flotta in sharing	Numeri viaggi/anno	Banca Dati Gestori
	Numero viaggi/utenti servizio bike sharing	Numeri viaggi/anno	Banca Dati Gestori
	Numero utenti iscritti servizio carpooling	Numeri viaggi/anno	Banca Dati Gestori
	Numero medio componenti equipaggio carpooling	Valore assoluto	Banca Dati Gestori
	Numero viaggi in carpooling	Numeri viaggi/anno	Banca Dati Gestori
Numero stalli riservati carpooling	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.	
Sistemi pedonali meccanizzati	Km di rete pedonale meccanizzata	km	Banca Dati EE.LL.
	Utenti/anno/km di rete pedonale meccanizzata	Utenti/anno/km	Indagini specifiche
	Numero ascensori verticali o inclinati	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Utenti/anno trasportati ascensori/capacità totale annua	Utenti/anno/posti disponibili	Indagini specifiche
Controllo Accessi Zona a Traffico Limitato (ZTL)	Numero varchi con controllo automatico	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero pilomat installati	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero sanzioni elevate per varco	Numero sanzioni/varco/anno	Banca Dati EE.LL.
Sistema della sosta	Numero stalli a pagamento	n° stalli tariffati/1000 autovetture circolanti	Banca Dati EE.LL.
	Tempo medio di sosta a pagamento	Minuti	Banca Dati Gestori
	Numero sanzioni elevate per mancato pagamento	n° sanzioni/anno	Banca Dati EE.LL.
	Numero stalli di interscambio	n° stalli di interscambio/1000 autovetture circolanti	Banca Dati EE.LL.
	Tempo medio in sosta di interscambio	Minuti	Banca Dati EE.LL.
Mobilità ciclistica	Numero pompe pubbliche installate	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero totem contapassaggi installati	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero ciclopsteggi	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero velostazioni	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Biciclette in servizi di rent a bike	Numero biciclette disponibili	Indagini specifiche
	Numero ciclofficine	Valore assoluto	Indagini specifiche
Mobilità scolastica	Numero linee pedibus attive	Valore assoluto	Indagini specifiche
	Numero scuole aderenti ai servizi pedibus	Valore assoluto	Indagini specifiche
	Numero alunni coinvolti in servizi pedibus	Valore assoluto	Indagini specifiche
	Numero scuole con posteggio bici nelle proprie pertinenze	Valore assoluto	Indagini specifiche
	Numero linee bicibus attive	Valore assoluto	Indagini specifiche
	Numero scuole aderenti ai servizi bicibus	Valore assoluto	Indagini specifiche
	Numero alunni coinvolti in servizi bicibus	Valore assoluto	Indagini specifiche
Logistica merci	Numero aree di sosta per carico/scarico	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero sanzioni elevate per occupazione aree dedicate	Numero sanzioni/area/anno	Banca Dati EE.LL.
	Numero cargo – bikes operative	Valore assoluto	Indagini specifiche
Mobilità elettrica	Numero colonnine installate	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero di ricariche a colonnina	ricariche/colonnina/anno	Banca Dati EE.LL.

Tabella 3. Indicatori di realizzazione



5.3.1 INDICAZIONI METODOLOGICHE PER IL CALCOLO DEGLI INDICATORI MINIMI (TABELLA 1).

A - Efficacia ed efficienza del sistema della mobilità

Riequilibrio modale della mobilità

Le singole percentuali associate a ogni modalità di trasporto relativa agli spostamenti intracomunali (% di spostamenti in autovettura, % di spostamenti con Trasporto Pubblico Locale, % di spostamenti in ciclomotore/motoveicolo, % di spostamenti in bicicletta, % di spostamenti a piedi) sono ricavabili mediante indagini specifiche da attivare a cura dei Comuni.

Una possibile modalità di indagine è quella svolta con tecnica CATI (Computer Assisted Telephonic Interview) vale a dire attraverso indagini telefoniche condotte su un campione rappresentativo di popolazione comunale.

La "estrazione del campione" per la conduzione delle indagini deve garantire un livello di confidenza non inferiore al 95%.

Il questionario da sottoporre agli intervistati è finalizzato a indagare, per tutti gli spostamenti effettuati nel giorno precedente, le seguenti caratteristiche:

- la destinazione,
- il motivo dello spostamento,
- la modalità di trasporto utilizzata.

Riduzione tasso di motorizzazione

Il **tasso di motorizzazione**, inteso come il numero di auto possedute rispetto agli abitanti, è facilmente ricavabile come rapporto tra il numero di autovetture circolanti (fornito annualmente dall'Autoritratto ACI) e la popolazione residente (da fonte ISTAT).

Riduzione della congestione stradale

La **domanda di sosta in parcheggi a pagamento**, da esprimere sia come numero di soste totali sia come numero di soste per posto auto offerto nell'arco del periodo di osservazione (tipicamente l'anno solare), è facilmente ricavabile dalla banca dati sulle transazioni effettuate per il pagamento della sosta a disposizione dei gestori affidatari del servizio di gestione della sosta da parte degli EE.LL.

La **durata totale e la durata media della sosta nei parcheggi a pagamento** sono anch'esse ricavabili dai consuntivi dei sistemi di esazione.

Sono inclusi in Tabella 1 solamente gli indicatori riguardanti la sosta tariffata, poiché i relativi dati sono a basso costo e di immediata reperibilità. Gli indicatori relativi alla sosta non a pagamento sono elencati invece in Tabella 2 poiché richiedono apposite indagini sul campo e risorse economiche dedicate.

La **velocità media commerciale del Trasporto Pubblico Locale** (in km/h), calcolata da capolinea a capolinea con esclusione dei tempi di sosta agli stessi, è ricavabile, laddove disponibili, mediante i



sistemi AVM/AVL²² o altri sistemi di bordo, o in alternativa dall'orario generale dei servizi programmati.

Miglioramento della accessibilità di persone e merci

L'**indice di accessibilità delle persone ai servizi di mobilità** è espresso come la percentuale di popolazione in grado di accedere adeguatamente ai servizi di trasporto pubblico e di mobilità in genere (car sharing, bike sharing, ...). La stima dell'indicatore avviene mediante analisi territoriale con strumenti GIS in grado di calcolare la popolazione residente entro una certa distanza da stazioni e fermate del trasporto pubblico e dei servizi di mobilità condivisa.

La definizione delle suddette distanze dovrà essere coerente con l'estensione territoriale della specifica realtà indagata. Per le città di grandi dimensioni possono essere utilizzate le seguenti distanze consigliate dal WBCSD:

- fermate del trasporto pubblico (autobus e tram): 400 m
- stazioni del servizio di bike sharing: 400 m
- stazioni del servizio di car sharing: 800 m
- fermate o stazioni ferroviarie: 800 m

che andranno invece opportunamente ridotte per le città di piccole e medie dimensioni, in cui la percezione della distanza differisce sensibilmente rispetto alle grandi città.

L'indice di accessibilità delle persone ai servizi di mobilità si calcola dunque come rapporto tra la popolazione ricadente all'interno di una o più di queste distanze (avendo cura di non conteggiarla più volte, qualora abbia accesso a più servizi) e la popolazione totale:

$$\text{indice di accessibilità} = \frac{\sum_{j=1}^n \text{popolazione servita}_j}{\text{popolazione totale}}$$

L'**Indice di accessibilità delle merci**, espresso come la percentuale di esercizi commerciali posti ad una certa distanza rispetto ad una piazzola di carico/scarico merci, è da indagare mediante analisi con strumenti GIS.

Come per l'indicatore di cui sopra, anche la distanza rispetto alle piazzole è da fissare opportunamente sulla base delle caratteristiche di contesto (dimensione del centro abitato, orografia, ecc.).

Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano

L'**estensione delle Aree Pedonali Urbane** (mq/abitante) è da ricavare dalle cartografie a disposizione degli EE.LL., come area pedonale al netto del sedime degli edifici (con esclusione dei parchi urbani e delle aree verdi).

L'**estensione della rete pedonale** (km/abitante) è ricavabile dalle cartografie a disposizione degli EE.LL. sommando i km di strade dotate di marciapiedi, quelli degli itinerari nelle aree pedonali e dei percorsi pedonali di altro tipo (a esclusione di quelli nei parchi urbani e nelle aree verdi). Nel

²² L'AVM (Automatic Vehicle Monitoring) è un sistema che permette di monitorare un serie di grandezze associate ai veicoli in movimento, basato sulla tecnologia AVL (Automatic Vehicle Localization), che è deputato alla telelocalizzazione dei veicoli.



computo dei km di strade dotate di marciapiedi vanno considerati soltanto quelli i cui marciapiedi sono conformi alle norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade, di cui al decreto del MIT n.6792/2001, paragrafo 3.4.6.

L'**estensione della rete ciclabile** (km/abitante) è ricavabile dalle cartografie a disposizione degli EE.LL. sommando i km di corsie ciclabili, quelli degli itinerari sulle strade all'interno delle zone 30 e quelli nelle aree pedonali.

L'**estensione delle zone 30** (kmq/abitante) è ricavabile dalle cartografie a disposizione degli EE.LL. come area interna al perimetro delle zone 30 al netto del sedime degli edifici e di quelle pedonali.

L'**estensione delle ZTL** (kmq/abitante) è ricavabile dalle cartografie a disposizione degli EE.LL. come area interna al perimetro delle Zone a Traffico Limitato (tutte le tipologie) al netto del sedime degli edifici e di quelle pedonali.

B - Sostenibilità energetica e ambientale

Miglioramento della qualità dell'aria

I tre indicatori, cioè le emissioni urbane di PM₁₀ (polveri fini), di NO_x (ossidi di azoto) e di CO₂ (biossido di carbonio) del veicolo medio (passeggeri, merci, motocicli, Trasporto Pubblico Locale), espresse come g/km, indicano l'**efficienza ambientale delle flotte** e sono da ricavare come media pesata delle emissioni chilometriche fornite da ISPRA sulla base dello standard COPERT delle differenti tipologie di veicoli. Per la ripartizione della flotta passeggeri, di quella merci e di quella dei motocicli si può utilizzare la pubblicazione annuale ACI "Autoritratto", mentre per quelle dei bus si possono utilizzare i dati a disposizione delle aziende di Trasporto Pubblico Locale.

C - Sicurezza della mobilità

Aumento della sicurezza della mobilità e delle infrastrutture

L'**indice annuo di incidentalità** [n° incidenti/1000 abitanti], l'**indice annuo di mortalità** [n° morti/n° incidenti/anno] e l'**indice annuo di lesività** [n° feriti/n° incidenti/anno] sono da calcolare sulla base della banca dati dei sinistri registrati dagli EE.LL. o da quella resa disponibile da ASSET sul proprio portale web.

D - Sostenibilità socio-economica

Miglioramento della qualità della vita e Miglioramento della inclusione sociale

Il **livello di soddisfazione**, sia per la stima della "Qualità della vita" sia per la stima della "Inclusione sociale" (numero persone soddisfatte/totale intervistati), è da indagare con metodologie CAWI (Computer Assisted Web Interview) e CATI (Computer Assisted Telephonic Interview), queste ultime condotte su un campione rappresentativo a garanzia di un errore statistico non superiore al 3% e un livello di confidenza non inferiore al 95%.

Economicità dei trasporti

Il **costo di esercizio per il trasporto passeggeri**, espresso sia in euro/anno/abitante sia in euro/anno/passeggero, esprime il costo annuale (calcolato rispetto alla popolazione e al numero di

passenger totali trasportati) sostenuto per esercire i servizi di trasporto pubblico locale. È desumibile mediante indagini specifiche presso i gestori di detti servizi.

5.3.2 INDICAZIONI METODOLOGICHE PER IL CALCOLO DEGLI ULTERIORI INDICATORI (TABELLA 2).

A - Efficacia ed efficienza del sistema della mobilità

Riduzione della congestione

La **durata media dello spostamento con veicolo privato** (sia nelle 24 ore, sia nell'ora di punta), espressa in [minuti], e i **tempi totali spesi sulla rete stradale** (giorno ferialo tipo e ore di punta), espressi in [ore], possono essere ricavati da dati FCD (Floating Car Data, cioè dati rivenienti dai gestori dei sistemi di tracking delle automobili private, spesso utilizzati ai fini assicurativi e/o di sicurezza) oppure, in fase di piano, stimati tramite simulatori di traffico.

Durata media dello spostamento con veicolo privato

$$t_{medio} = \frac{\text{somma dei tempi degli spostamenti}}{\text{numero di spostamenti}} = \frac{\sum_{j=1}^n t_j}{n}$$

La **domanda di sosta in parcheggi non regolamentati**, da esprimere sia come numero di soste totali sia come numero di soste per posto auto offerto nell'arco del periodo di osservazione, può essere ricavata da dati FCD o da indagini specifiche sul campo con apposite squadre di rilevatori.

La **durata totale e la durata media della sosta nei parcheggi non regolamentati** sono anch'esse ricavabili da indagini specifiche sul campo con apposite squadre di rilevatori o da dati FCD. Nel primo caso l'accuratezza del dato è funzione dell'intervallo di discretizzazione utilizzato nel rilevamento; nel secondo caso gli indicatori possono essere ricavati con maggiore precisione.

B - Sostenibilità energetica e ambientale

Contenimento dei consumi energetici

Il **consumo di energia del settore della mobilità**, espresso in tep/abitanti/anno²³, può essere ricavato a partire dai consumi unitari del veicolo medio forniti da ISPRA sulla base dello standard COPERT delle differenti tipologie di veicoli (per la ripartizione della flotta passeggeri, di quella merci e di quella dei motocicli si può utilizzare la pubblicazione annuale ACI "Autoritratto", mentre per quelle dei bus si possono utilizzare i dati delle singole aziende di Trasporto Pubblico Locale) e delle percorrenze complessive ricavabili dalla produzione fornita dalle banche dati della aziende di Trasporto Pubblico Locale, dai dati FCD oppure, in fase di piano, dai simulatori di traffico, ove disponibili.

Miglioramento della qualità dell'aria

Le **emissioni annue pro capite** di PM₁₀, di NO_x e di CO₂ da traffico veicolare, quale indicatore dell'efficienza ambientale della mobilità, possono essere ricavate a partire dalle emissioni unitarie del veicolo medio fornite da ISPRA sulla base dello standard COPERT delle differenti tipologie di veicoli (per la ripartizione della flotta passeggeri, di quella merci e di quella dei motocicli si può

²³ TEP indica le Tonnellate Equivalenti di Petrolio



utilizzare la pubblicazione annuale ACI "Autoritratto", mentre per quelle dei bus si possono utilizzare i dati delle singole aziende di Trasporto Pubblico Locale) e delle percorrenze complessive ricavabili dalla produzione fornita dalle banche dati della aziende di Trasporto Pubblico Locale, dai dati FCD oppure, in fase di piano, dai simulatori di traffico, ove disponibili.

Riduzione dell'inquinamento acustico

I **livelli di esposizione al rumore** da traffico veicolare, espressi come percentuale di residenti esposti (sul totale dei residenti) a pressioni sonore (in dBA) maggiori di 55/65, possono essere ricavati con monitoraggi fonometrici sul campo, oppure mediante l'uso di modelli acustici fornendo in ingresso agli stessi i valori dei flussi e di velocità delle differenti categorie veicolari ricavabili in fase di piano da simulatori di traffico.

C - Sicurezza della mobilità

Aumento della sicurezza della mobilità e delle infrastrutture

Il **tasso di mortalità da incidente stradale**, il **tasso di lesività da incidente stradale**, l'**indice di mortalità stradale tra utenti deboli** (pedoni, ciclisti, bambini, over 65) e l'**indice di lesività stradale tra utenti deboli** sono da calcolare sulla base della banca dati dei sinistri registrata dagli EE.LL. oppure sulla base dei dati forniti da ASSET e disponibili sul proprio portale web.

D - Sostenibilità socio-economica

Economicità dei trasporti

La **spesa annuale per il trasporto passeggeri** [euro/anno/abitante] e la **spesa annuale per il trasporto merci** [euro/anno/tonnellata] esprimono rispettivamente la spesa che ogni abitante sostiene annualmente per spostarsi e la spesa che occorre sostenere annualmente per spostare una tonnellata di merci. Entrambi gli indicatori si possono computare sulla base delle percorrenze complessive dei veicoli (ottenute da indagini sul campo o attraverso l'uso di modelli di traffico) e dei costi medi chilometrici della flotta circolante, nonché, per ciò che concerne il solo trasporto passeggeri, sulla base dei titoli di viaggio venduti per i servizi di trasporto pubblico locale, dei ricavi rivenienti dalla sosta a pagamento, dei ricavi dai servizi di mobilità condivisa e delle sanzioni amministrative comminate agli utenti della strada, nel periodo di osservazione.

5.4 STRATEGIE E AZIONI

Secondo le Linee Guida ELTIS "Lo sviluppo di una visione strategica condivisa è uno dei capisaldi di ogni Piano Urbano di Mobilità Sostenibile e fornisce la base per tutte le fasi successive che definiranno obiettivi concreti e misure da intraprendere."

La costruzione degli scenari, come già anticipato al paragrafo 4.2 Fasi/Attività, rappresenta la prima delle attività afferenti alla seconda fase del PUMS e prevede l'individuazione delle azioni dello Scenario di Riferimento (lo scenario che si verifica per la naturale evoluzione, ad esempio demografica, del sistema e per effetto degli interventi già pianificati o programmati) e la partecipazione e l'individuazione delle azioni dello Scenario di Piano, che contribuiscono all'attuazione concreta delle strategie partecipate e individuate.

Il PUMS è volto allo sviluppo di azioni immateriali e di gestione dei servizi e delle infrastrutture esistenti, anche al fine di perseguire una mirata riduzione del consumo di suolo, soprattutto in corrispondenza di

aree vincolate ai sensi della parte II e III D. Lgs. 42/04. Le Linee Guida Europee tendono a riequilibrare l'attenzione attribuita agli interventi infrastrutturali a favore di quelli che si fondano sulla mobilità condivisa, all'educazione alla mobilità ciclopedonale e alla logistica collaborativa. È opportuno che questa attenzione alla complessità, avvenga con il coinvolgimento dei cittadini e costituisca elemento fondamentale di un PUMS, al fine di garantire la sostenibilità sociale ed economica, oltre che ambientale, dello scenario di Piano. Gli interventi infrastrutturali potranno essere programmati, in un'ottica di sostenibilità, solo se funzionali ad un miglioramento della accessibilità multimodale, o finalizzati a ridurre la congestione stradale e andrebbero sempre affiancati da azioni immateriali tipiche delle pratiche di mobility management. Inoltre i Piani Particolareggiati dovranno contenere, in relazione alla previsione di eventuale nuova pavimentazione delle aree da destinarsi a specifici utilizzi per la mobilità, indicazioni puntuali dei materiali da utilizzare, che possano costituire di fatto delle vere e proprie linee guida atte a garantire il rispetto non solo di una consona integrazione estetico-percettiva delle stesse rispetto allo stato dei luoghi, ma anche il mantenimento delle caratteristiche di permeabilità del suolo delle aree interessate dagli interventi.

Le presenti Linee Guida hanno integralmente recepito le sette strategie contenute nelle linee guida nazionali sui PUMS che si riportano di seguito per completezza di trattazione. Sono state inoltre individuate ulteriori sette strategie funzionali a tenere in debita considerazione le peculiarità e specificità del territorio pugliese e, come suggerito dalle stesse Linee Guida Europee, a riequilibrare il peso attribuito alle azioni di carattere infrastrutturale a favore di quelle che promuovono azioni di tipo immateriale e modalità di trasporto a più basso impatto, come quella ciclopedonale e i servizi di mobilità condivisa.

1. Integrazione tra i sistemi di trasporto
2. Sviluppo della mobilità collettiva
3. Sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica
4. Introduzione di sistemi di mobilità motorizzata condivisa
5. Rinnovo del parco con l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante
6. Razionalizzazione della logistica urbana
7. Diffusione della cultura connessa alla sicurezza della mobilità e alla mobilità sostenibile
- 8. Sviluppo strategico dei Sistemi Intelligenti di Trasporto**
- 9. Sviluppo delle tecniche di Mobility Management**
- 10. Coinvolgimento attivo del mondo della scuola**
- 11. Diffusione di sistemi e soluzioni a servizio degli utenti a mobilità ridotta**
- 12. Sviluppo di soluzioni di trasporto per la mobilità turistica**
- 13. Definizione delle politiche gestionali della sosta e della circolazione**
- 14. Definizione delle politiche di mobilità per le aree interne e i piccoli centri**

Per ognuna delle strategie sopra definite, da selezionare sulla base delle specificità del territorio e delle evidenze emerse nella fase di costruzione e interpretazione del quadro conoscitivo, è possibile attivare una o più delle azioni elencate nel seguito ancorché non esaustivamente. Un'azione può essere funzionale a più di una strategia e si sostanzia in uno o più interventi di tipo materiale e/o immateriale, con caratterizzazione spazio-temporale ben definita.

Tra le azioni sono elencate, oltre a quelle tipiche degli strumenti di tipo strategico e programmatico quale è il PUMS, anche azioni di tipo gestionale attuabili nel breve periodo. Per queste ultime il PUMS funge da strumento di indirizzo, individuando le risorse da allocare e rimandando eventualmente al PUT e ai piani particolareggiati per il relativo piano di dettaglio.



Per facilitare la consultazione e la selezione delle strategie e delle azioni, se ne riporta in Appendice una schematizzazione (Tabella A), unitamente ad una selezione di buone pratiche a scopo di consultazione (Tabella B), nonché alcuni strumenti utili per la valutazione di singole azioni o di piani (Tabella C).

5.4.1 INTEGRAZIONE TRA I SISTEMI DI TRASPORTO

L'integrazione tra i sistemi di trasporto, ivi compresi i sistemi di trasporto rapido di massa, laddove economicamente e finanziariamente sostenibili, è finalizzata ad agevolare l'adozione di scelte multimodali da parte di cittadini e city users. Di seguito le possibili azioni:

- a. redistribuzione e la ricomposizione della rete di trasporto in forma gerarchica e sinergica ed il recupero di quote di rete stradale e spazi pubblici integrando con nuovi interventi infrastrutturali, a favore di una loro migliore fruibilità e condivisione da parte di pedoni, ciclisti, utenti del TPL e mobilità privata a basso impatto ambientale;
- b. individuazione delle possibili forme di integrazione tra i sistemi di trasporto attraverso il corretto funzionamento dei nodi di interscambio esistenti (e/o realizzazione di nuovi nodi) per garantire opportune adduzioni alla rete primaria e secondaria;
- c. rendere possibile il trasporto di biciclette sui mezzi del TPL, sui treni e sui traghetti adeguando opportunamente gli spazi;
- d. sviluppo dell'integrazione tariffaria prevedendo anche il trasporto delle biciclette sui mezzi del TPL, sui treni e sui traghetti;
- e. utilizzo dell'ITS e di sistemi di infomobilità per favorire l'integrazione di sistemi di trasporto, per la fornitura di dati sulla rete prioritaria urbana e per lo sviluppo di servizi innovativi di mobilità;
- f. attività condotte dal Mobility Manager di area in collaborazione con i singoli Mobility manager aziendali con lo scopo di incentivare la sostenibilità;
- g. sviluppare politiche integrate di gestione della domanda.

5.4.2 SVILUPPO DELLA MOBILITÀ COLLETTIVA

La strategia di sviluppo della mobilità collettiva ha l'obiettivo di migliorare la qualità del servizio e innalzare la velocità commerciale dei mezzi del trasporto pubblico. Di seguito le possibili azioni:

- a. realizzazione di corsie preferenziali o riservate al trasporto collettivo (autobus o tram), che, oltre ad avere ricadute positive sulla velocità commerciale, migliorano l'affidabilità dei passaggi, la sicurezza e la qualità del servizio;
- b. implementazione di impianti semaforici asserviti e preferenziali al TPL;
- c. previsione di interventi, anche sulle infrastrutture, per la fluidificazione dei percorsi del trasporto pubblico (quali intersezioni, snodi, itinerari funzionali alla rettifica dei tracciati);
- d. aumentare l'accessibilità al TPL per i passeggeri con ridotta mobilità, aumentando le vetture attrezzate e realizzando interventi presso i marciapiedi in corrispondenza delle fermate;
- e. utilizzo di ITS da parte degli operatori del trasporto pubblico, attraverso l'incremento nella dotazione di veicoli di sistemi per il monitoraggio in tempo reale della localizzazione e del servizio.

(centrale operativa, AVM - Automatic Vehicle Monitoring, e AVL - Automatic Vehicle Location) finalizzato ad adeguare gli orari del servizio alla domanda effettiva di passeggeri e, a intervenire anche in tempo reale per modifiche dei piani di esercizio;

- f. rilevazione del numero di passeggeri a bordo, attraverso l'installazione di dispositivi sui mezzi, con l'avvio di sperimentazioni specifiche per l'utilizzo della telefonia mobile;
- g. utilizzo diffuso dei diversi canali di comunicazione all'utenza: informazioni a bordo e alle fermate; siti web informativi; social network come Facebook e Twitter; telefoni cellulari, mediante SMS di avviso; applicazioni per smartphone; schermi e altoparlanti nelle stazioni e presso le fermate e all'interno delle vetture; schermi e computer touch-screen in luoghi strategici come ospedali, centri commerciali e università; pannelli a messaggio variabile;
- h. azioni per il miglioramento della qualità del servizio del TPL.

5.4.3 SVILUPPO DI SISTEMI DI MOBILITÀ PEDONALE E CICLISTICA

La strategia di sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica è finalizzata a considerare gli spostamenti ciclo-pedonali come parte integrante e fondamentale della mobilità urbana e non come quota residuale. Di seguito le possibili azioni:

- a. implementazione di servizi di bike sharing anche per turisti ed utenti occasionali;
- b. miglioramento delle condizioni d'uso della bicicletta attraverso la realizzazione di itinerari ciclabili;
- c. miglioramento dei collegamenti pedonali e ciclistici verso i principali luoghi di interesse pubblico (scuole, uffici pubblici, servizi primari) - bike-sharing dedicati, servizi su gomma, percorsi dedicati (da stazioni a mete di pubblico interesse);
- d. adozione di soluzioni progettuali per ambiti specifici di particolare interesse e/o particolarmente problematici (quali le zone 30);
- e. diffusione di servizi per i ciclisti, quali: servizi di riparazione e deposito, pompe pubbliche, la realizzazione di posteggi per le biciclette, custoditi ed attrezzati (...), presso le stazioni/fermate del TPL e parcheggi pubblici di scambio;
- f. creazione di percorsi casa -scuola per le biciclette e a piedi e promozione di forme di mobilità pedonale collettiva;
- g. implementazione di azioni di promozione, sensibilizzazione e marketing;
- h. diffusione di sistemi eettometrici automatizzati, segnaletica way finding e dispositivi d'ausilio alla mobilità dell'utenza debole (semafori con segnalazione acustica, scivoli, percorsi tattili, ecc.).

5.4.4 INTRODUZIONE DI SISTEMI DI MOBILITÀ MOTORIZZATA CONDIVISA

L'introduzione di sistemi di mobilità motorizzata condivisa, quali car sharing, bike sharing, van sharing, car pooling, tende a sostituire il concetto di possesso dei veicoli con quello di utilizzo, a tutto vantaggio in prima istanza del recupero di spazio pubblico da destinare ad altre funzioni. Di seguito le possibili azioni, in grado di massimizzare l'efficacia ambientale facendo nel contempo riferimento all'utilizzo di veicoli a basso impatto ambientale:



- a. dotazione presso le stazioni metro/treno, principali fermate di autobus e nodi di scambio, di parcheggi dedicati ai fini dello sviluppo della mobilità condivisa nell'ottica del rafforzamento dell'accessibilità al sistema del Trasporto Pubblico;
- b. utilizzo di ITS e piattaforme software in grado di gestire il trasporto privato condiviso e di integrarlo con il TPL;
- c. promozione della mobilità condivisa presso aziende ed enti pubblici;
- d. politiche tariffarie in favore di car sharing, moto sharing e carpooling;
- e. agevolazione transito e sosta per i veicoli con mobilità condivisa.

5.4.5 RINNOVO DEL PARCO CON L'INTRODUZIONE DI MEZZI A BASSO IMPATTO INQUINANTE

Il rinnovo del parco con l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante ed elevata efficienza energetica è in pieno accordo con i principi di cui al D. Lgs n. 257 del 16 dicembre 2016 di recepimento della direttiva 2014/94/UE del parlamento europeo e del consiglio del 22 ottobre 2014 sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi. Di seguito le possibili azioni:

- a. azioni per favorire lo sviluppo della mobilità condivisa a basso impatto inquinante;
- b. introduzione di veicoli a basso impatto inquinante nelle flotte aziendali pubbliche e private;
- c. introduzione veicoli a basso impatto inquinante per la distribuzione urbana delle merci e/o cargo bike;
- d. introduzione di veicoli turistici a basso impatto inquinante, anche per le vie d'acqua;
- e. installazione colonnine per la ricarica elettrica e impianti per la distribuzione di combustibili alternativi a basso impatto inquinante;
- f. monitoraggio della composizione e dell'età media della flotta del parco mezzi dei trasporti pubblici locali;
- g. sistemi premiali per cargo bike e tricicli e quadricicli a basso impatto inquinante.

5.4.6 RAZIONALIZZAZIONE DELLA LOGISTICA URBANA

La razionalizzazione della logistica urbana ha come fine primario quello di contemperare le esigenze di approvvigionamento delle merci necessarie per accrescere la vitalità del tessuto economico e sociale dei centri urbani. Di seguito le possibili azioni:

- a. sviluppo di nuovi modelli di governance per una logistica urbana efficiente, efficace e sostenibile che consenta di ottimizzare il processo di raccolta e distribuzione delle merci in ambito urbano contribuendo alla riduzione del traffico e dell'inquinamento;
- b. introduzione di un sistema premiale per i veicoli meno impattanti dal punto di vista degli ingombri (furgoni <3,5 t, van sharing, cargo bike, ecc);
- c. adozione di un sistema di regolamentazione complessivo ed integrato (merci e passeggeri) da attuarsi anche mediante politiche tariffarie per l'accesso dei mezzi di carico/scarico (accessi

pagamento, articolazione di scontistiche e/o abbonamenti) che premi un ultimo miglio ecosostenibile;

- d. razionalizzazione delle aree per il carico scarico delle merci promuovendo e presidiando, anche attraverso l'ausilio di strumenti elettronici ed informatici, reti di aree (stalli) per il carico/scarico merci.

5.4.7 DIFFUSIONE DELLA CULTURA CONNESSA ALLA SICUREZZA DELLA MOBILITÀ E ALLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

La diffusione della cultura connessa alla sicurezza della mobilità può essere perseguita con azioni che mirino alla riduzione del rischio di incidente, azioni il cui fine è la riduzione dell'esposizione al rischio, azioni di protezione dell'utenza debole e azioni che mirino all'attenuazione delle conseguenze degli incidenti. Di seguito le possibili azioni:

- a. interventi infrastrutturali per la risoluzione di problemi nei punti più a rischio della rete stradale;
- b. introduzione in ambito urbano, in via sperimentale, delle valutazioni, dei controlli e delle ispezioni di sicurezza previste dal D. Lgs. 35/2011 tenuto conto delle indicazioni che perverranno da regioni e Province autonome entro il 2020;
- c. aumentare la sicurezza dei pedoni e dei ciclisti e degli utenti del TPL ad esempio con la realizzazione e protezione di fermate ad "isola" e marciapiedi in corrispondenza delle fermate, attraverso la realizzazione di corsie ciclabili protette, interventi di separazione dei flussi, segnaletica orizzontale e verticale ed attraverso corsie pedonale protette e realizzazione percorsi pedonali protetti casa-scuola;
- d. campagne di sensibilizzazione ed educazione stradale;
- e. campagne di informazione e coinvolgimento sulla mobilità sostenibile, anche attraverso interventi specifici e diffusi sulle scuole.

5.4.8 SVILUPPO STRATEGICO DEI SISTEMI INTELLIGENTI DI TRASPORTO

I Sistemi Intelligenti di Trasporto, costituiti dall'interazione di informatica, telecomunicazioni e multimedialità, consentono di affrontare in modo innovativo i problemi della mobilità pubblica e privata, sviluppando in modo coordinato e funzionale soluzioni atte a raggiungere sicurezza, efficienza, efficacia ed economicità nel rispetto per l'ambiente.

L'evoluzione nel settore dello sviluppo tecnologico, infatti, consente di gestire in modo "intelligente" il sistema dei trasporti nella sua totalità per far fronte alle esigenze sia degli operatori che dei viaggiatori. I Sistemi Intelligenti di Trasporto possono essere considerati strumenti indispensabili alla gestione della mobilità nelle aree urbane e metropolitane in quanto consentono di trasformare i trasporti in un "sistema integrato" in cui informazione, gestione e controllo operando in sinergia, ottimizzano l'uso delle infrastrutture e dei veicoli.

Il principale obiettivo degli ITS è quello di ottimizzare la gestione delle infrastrutture e dei servizi, riorganizzando i flussi di traffico al fine di promuovere il riequilibrio modale e incentivare l'utilizzo delle modalità maggiormente sostenibili. In quest'ottica, il Piano di Azione Nazionale sui Sistemi Intelligenti di Trasporto adottato con decreto ministeriale n° 44/2014 (www.mit.gov.it – Sezione "Normativa"), riconosce gli ITS come uno strumento che, più di altri, consente di gestire in maniera "smart" la mobilità.



Le applicazioni ITS maggiormente significative ai fini della modernizzazione e razionalizzazione del settore del TPL sono le seguenti:

- a. sistemi AVL (Automatic Vehicle Location)/AVM (Automatic Vehicle Monitoring) per il tracciamento e la localizzazione in tempo reale dei mezzi. Il sistema consente lo scambio dati tra il computer di bordo ed il centro servizi aziendale. Il Computer di bordo, interconnesso con la sensoristica presente sul mezzo, invia a terra messaggi di eventi (partenza/arrivo al deposito, partenza/arrivi al capolinea, transito alle fermate, passeggeri rilevati alla fermata, etc.) che permettono un controllo e un monitoraggio del servizio di TPL. I dati vengono poi trasmessi sia alle paline intelligenti alle fermate per informare gli utenti del TPL in tempo reale sia alle Centrali di controllo per eventuali modifiche in tempo reale dei piani di esercizio;
- b. implementazione di sistemi conta-passeggeri;
- c. sistemi di priorità semaforica ai mezzi TPL in corrispondenza degli incroci semaforizzati, fondamentali per l'ottimizzazione dei tempi di percorrenza delle corse e per il miglioramento della gestione delle linee;
- d. semafori programmati per creare un'onda verde per i ciclisti;
- e. pannelli a messaggio variabile sugli itinerari ciclabili per visualizzare gli orari di partenza del TPL, installati a distanze tali da consentire ai ciclisti di regolare la propria velocità in funzione dell'orario in partenza;
- f. sistemi di enforcement (sistemi di accertamento automatico delle infrazioni) per le corsie riservate al TPL al fine di scoraggiarne l'utilizzo da parte di veicoli non autorizzati;
- g. sistemi di informazione all'utenza in grado di fornire i tempi di attesa alle fermate e sulle linee di TPL stesse tramite i più innovativi e consolidati canali di comunicazione, quali siti web, social media, applicazioni per smartphone, schermi e altoparlanti alle stazioni, "fermate autobus parlanti" per non vedenti e ipovedenti, schermi e computer touch screen in luoghi strategici come ospedali, centri commerciali e università, pannelli a messaggio variabile (da allocare, ad es. sugli itinerari ciclabili per visualizzare gli orari di partenza del TPL installati a distanze tali da consentire ai ciclisti di regolare la propria velocità in funzione dell'orario in partenza e sapere se i treni e/o i bus sono attrezzati per il trasporto bici a bordo);
- h. sistemi di mobile payment (basati su smartcard a microchip, smartcard contactless con tecnologia RFID, via SMS, app da cellulare, NFC - Near Field Communication, internet, ecc.) al fine di ridurre i tempi di imbarco alle fermate con ricadute positive su puntualità del servizio, diminuzione del carico di lavoro per gli addetti e riduzione dell'evasione;
- i. sistemi di bigliettazione combinata e tariffazione integrata di differenti gestori di servizi di trasporto pubblico che consenta l'accesso a servizi di mobilità condivisa, di noleggio e parcheggio biciclette, di parcheggio per autovetture e che permetta al cittadino di utilizzare l'offerta del trasporto pubblico multimodale effettuando il pagamento con un unico titolo di viaggio per diversi mezzi di trasporto utilizzati;
- j. sistemi di video sorveglianza a bordo dei mezzi e alle fermate del trasporto pubblico, con l'obiettivo di aumentare il livello di security del TPL;

- k. sistemi V.E.D.R (Video Event Data Recorder) per la ripresa video e la ricostruzione dinamica degli incidenti che vedono coinvolti i mezzi pubblici, che consentono di migliorare il livello di sicurezza stradale e l'impatto sul contenimento delle frodi assicurative;
- l. uso strategico dei "big data" per migliorare il controllo del traffico e la gestione della congestione, combinando molteplici fonti di dati di traffico e di viaggio, e migliorare la gestione della domanda, ad esempio regolando i pedaggi o il costo dei parcheggi in tempo reale in base alla domanda stessa.

Nel Report di "Aggiornamento sul Piano di Azione Nazionale per i Sistemi Intelligenti di Trasporto" – (art. 17 Direttiva 2010/40/EU) del MIT, nell'allegato 2 "Ricognizione nazionale sui sistemi di trasporto intelligenti (ITS)" sono illustrati i Progetti ITS finanziati da Programmi nazionali o locali. Gli strumenti di finanziamento indicati non sono gli unici a supporto della pianificazione strategica, tattica ed operativa del settore; sono, infatti, stati sviluppati, o sono in corso, diversi progetti di ricerca ed iniziative di vario genere che hanno coinvolto Amministrazioni ai diversi livelli territoriali, Università, Enti di ricerca e diverse aziende operanti nel settore con l'obiettivo di favorire un sistema efficiente e sostenibile della mobilità.

5.4.9 SVILUPPO DELLE TECNICHE DI MOBILITY MANAGEMENT

Il Piano d'azione sulla mobilità urbana, adottato nel 2009 dalla Commissione Europea, considera le campagne indirizzate a modificare le abitudini dei cittadini sui propri spostamenti uno strumento di grande importanza al fine di promuovere una mobilità più efficiente e con minori costi ambientali e creare una nuova cultura per la mobilità urbana. In linea con tale impostazione è opportuno che il PUMS preveda azioni di Mobility Management, nell'accezione intesa e riconosciuta da EPOMM (European Platform On Mobility Management), quali azioni di promozione della mobilità sostenibile, nonché di gestione della domanda di trasporto privato mediante il cambiamento degli atteggiamenti e del comportamento degli utenti.

Di seguito le possibili azioni coerentemente a quanto previsto dal Decreto Ministero del 27/03/1998 (Mobilità sostenibile nelle aree urbane) e successivi decreti (20 Dicembre 2000 "Finanziamenti ai comuni per il governo della domanda di mobilità - mobility management"; 20 dicembre 2000 "Incentivi ai Comuni per il programma nazionale car sharing"; 22 dicembre 2000 "Finanziamento ai Comuni per la realizzazione di politiche radicali ed interventi integrati per la mobilità sostenibile nelle aree urbane");

- a. nomina del Mobility Manager di Area con individuazione di funzioni e competenze;
- b. coinvolgimento del numero più ampio possibile di aziende, enti pubblici e scuole all'interno del territorio di interesse, come stakeholder nel percorso partecipativo per l'elaborazione del PUMS;
- c. censimento, formazione, aggiornamento continuo e nomina, ove non presenti, dei Mobility Manager delle aziende, degli enti pubblici e delle scuole coinvolti, i quali svolgono, tra le loro funzioni, attività di informazione e promozione di comportamenti virtuosi nei confronti di cittadini, colleghi e famiglie;
- d. coinvolgimento del numero più elevato possibile di aziende ed enti affinché ottimizzino gli spostamenti sistematici dei dipendenti riducendo l'uso dell'auto privata, attraverso lo strumento del Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL), promuovendo le possibili azioni in esso definibili, tra cui: promozione del car pooling, azioni per favorire la mobilità ciclistica, corsi di formazione per ciclisti, corsi di Eco-guida, introduzione dell'orario di lavoro flessibile, azioni per migliorare



l'accessibilità al trasporto pubblico, abbonamenti agevolati al trasporto pubblico, offerta di tariffe integrate, informazione sulla multimodalità e consigli di viaggio, assistenza di viaggio personalizzata (PTA), gestione dei parcheggi aziendali, campagne di sensibilizzazione ed eventi, promozione del bike sharing e del car sharing, introduzione e diffusione di telelavoro e smart working, incentivi finanziari come l'indennità di viaggio in bici casa-lavoro;

- e. sperimentazione e introduzione, anche con il supporto dei Mobility Manager Aziendali, del telelavoro e del cosiddetto smart working, in coerenza con la Direttiva dell'1 giugno 2017, contenente indirizzi per l'attuazione dei commi 1 e 2 dell'articolo 14 della Legge 7 Agosto 2015, N. 124 (recante "Deleghe al Governo in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche") e linee guida con regole inerenti all'organizzazione del lavoro finalizzate a promuovere la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro dei dipendenti, nonché con la Legge n. 81 del 22 maggio 2017 sullo smart working.

5.4.10 COINVOLGIMENTO ATTIVO DEL MONDO DELLA SCUOLA

Al fianco delle azioni volte a gestire la domanda di mobilità in città ed a favorire la selezione di soluzioni sostenibili per gli spostamenti non possono mancare forme di investimento per il potenziamento delle competenze, in queste tematiche, di bambini e ragazzi in età scolare. L'articolazione delle abilità sperimentate in aula rappresenta, oggi, una porzione sempre più modesta del panorama cognitivo dello studente; gli stimoli esterni alla Scuola, dunque, costruiscono un apparato di concetti che non si può trascurare tra i banchi.

In questa maniera la Scuola si trova nel delicato "limbo" di dover dare significato anche a comportamenti e competenze maturate altrove. A volte sopprimendole, altre volte esaltandole, queste competenze vanno certamente tenute in considerazione e, talvolta, sono di supporto al lavoro dell'insegnante che può far leva su concetti già presenti nella rete cognitiva dello studente. Altre volte, purtroppo, l'insegnante ha il faticoso compito di smontare i misconcetti che ha imparato ad acquisire.

Il tema degli spostamenti, e più in generale della mobilità, è un terreno fertile per la crescita delle competenze pragmatiche dei bambini e dei ragazzi, come l'autonomia di movimento, l'autonomia nella circolazione su strada, le capacità di individuare e predire situazioni di potenziale pericolo.

Il tema della mobilità, inoltre, offre anche spunti trasversali di colloquio e relazione con gli studenti, come il tema dell'ambiente e della salute, o ancora lo stress dovuto alla vita in città poco accomodanti dal punto di vista del traffico veicolare.

L'apprendimento di competenze e abilità volte a rendere bambini, pedoni e ciclisti capaci di muoversi in sicurezza in città, avviene contestualmente alla maturazione personale dei ragazzi stessi.

In questo quadro la centralità della scuola è elemento di congiunzione tra la teoria e la sperimentazione pratica. Essa può valorizzare il suo impianto curricolare, evidenziando e arricchendo tutti gli aspetti dell'apprendimento volti ad acquisire valori, competenze e abilità, trasferibili sul piano dell'educazione al vivere la strada ed attivare spostamenti cittadini in maniera sicura e sostenibile.

Queste considerazioni suggeriscono la centralità del coinvolgimento delle realtà scolastiche già nella fase di formazione del PUMS così da identificare nelle famiglie e nel rapporto con la quotidianità scolastica uno dei nuclei fondanti delle Azioni di Piano. È opportuno quindi che le scuole siano incluse a pieno titolo tra gli stakeholder.

Di seguito si suggeriscono una serie di azioni volte a rafforzare il ruolo delle attività educative in materia di mobilità urbana sostenibile:

- a. istituzione della figura del mobility manager scolastico introdotto dal comma 6 dell'art. 5 della Legge 28 dicembre 2015, n. 221 "Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali";
- b. redazione ed approvazione di un documento condiviso (tra scuole, Ente locale e famiglie) inerente gli approcci educativi specifici in materia di mobilità urbana sostenibile da integrare nell'ambito dei Piani di Offerta Formativa (in funzione del livello d'istruzione, del profilo di accessibilità delle sedi scolastiche, dei servizi educativi offerti);
- c. istituzione di un ufficio di mobility management scolastico nell'ambito della struttura del mobility management di area che promuova e faciliti l'ottimizzazione degli spostamenti sistematici e proponga azioni di mobilità sostenibile presso le scuole attraverso lo strumento del Piano degli Spostamenti Casa-Scuola (PSCS);
- d. coinvolgimento del numero più elevato possibile di scuole affinché promuovano, anche attraverso Piano degli Spostamenti Casa-Scuola (PSCS), le seguenti azioni: promozione del car pooling, azioni per favorire la mobilità ciclistica, corsi di formazione per ciclisti, azioni per migliorare l'accessibilità al trasporto pubblico, informazione sulla multimodalità e consigli di viaggio, campagne di sensibilizzazione ed eventi, corsi di educazione alla mobilità sostenibile, ottimizzazione dei servizi di scuolabus, offerte speciali per il trasporto pubblico dedicate agli studenti, servizi di pedibus e bicibus;
- e. attivazione congiunta (Ente locale - scuole) di percorsi educativi specifici che favoriscano l'accrescimento delle competenze di bambini e ragazzi circa i "comportamenti in strada" attraverso il tema delle scelte del mezzo di trasporto, delle abitudini familiari di soddisfazione dei bisogni di spostamento nonché delle implicazioni connesse (economicità del trasporto, esternalità non immediatamente apprezzabili, ecc...), utilizzando anche le forme educative del "gamification";
- f. coinvolgimento delle famiglie: nella selezione delle proposte di riorganizzazione degli spazi attorno la scuola, nell'efficientamento del servizio scuolabus, nonché nella revisione delle regole della circolazione veicolare, con il fine di favorire l'accessibilità scolastica a pedoni, ciclisti e agli utenti del trasporto pubblico.

5.4.11 DIFFUSIONE DI SISTEMI E SOLUZIONI A SERVIZIO DEGLI UTENTI A MOBILITÀ RIDOTTA

Il PUMS deve essere orientato all'inclusione sociale, quale sfida emblematica della mobilità sostenibile, nonché suo strumento principale di innovazione ed evoluzione, che richiede il costante coordinamento tra istituzioni nell'ottica dell'integrazione modale dei trasporti, di cui risultano ancora carenti le attuali metodologie di pianificazione trasportistica. Rappresenta, dunque, una nuova concezione della cultura pianificatoria dei trasporti, improntata a una politica condivisa, capace di rispondere alle esigenze sociali, in particolare a quelle manifestate dai soggetti diversamente abili, in quanto delinea, attraverso la collaborazione tra attori provenienti da vari settori, nuove azioni e sistemi a servizio degli utenti a mobilità ridotta, per sviluppare una nuova prospettiva strategica che inquadri i trasporti in un contesto più ampio di sviluppo urbano e sociale. In altri termini, in conformità a quanto statuito dalle linee guida Eltis, le Amministrazioni pubbliche devono garantire, con la predisposizione di un PUMS, pari opportunità di accesso ai servizi pubblici, partendo dall'analisi delle istanze della comunità, soprattutto dei soggetti (P)



vulnerabili, consentendo, al contempo, lo sviluppo di un mercato del lavoro inclusivo con la creazione dell'occupazione nell'ambito dei trasporti.

L'art. 27 della Legge n. 118/71, infatti, recita tra l'altro che i *servizi di trasporto pubblico ed in particolare i tram e le metropolitane dovranno essere accessibili agli invalidi non deambulanti*, mentre la Legge n. 21/92 demanda ai Comuni il compito di regolamentare il numero minimo dei taxi adibiti al trasporto dei disabili.

L'art. 26 della Legge 104/92, inoltre, attribuisce alle Regioni le modalità attraverso le quali i Comuni devono assicurare a tale categoria di utenza la possibilità di muoversi liberamente nel territorio, usufruendo dei servizi di trasporto collettivo alternativi o appositamente adattati.

Le problematiche connesse agli spostamenti delle persone motulesi si intersecano, altresì, con le tematiche inerenti l'accessibilità dei luoghi pubblici e l'abbattimento delle barriere architettoniche, assumendo un significato di più ampio respiro, ragion per cui la Legge n. 104/92 deve integrarsi al D.P.R. n. 503/96: mentre la prima normativa impone, quindi, alle Regioni e agli Enti Locali di assicurare la mobilità dei disabili anche laddove il trasporto pubblico non è accessibile, il D.P.R. n. 503/96 definisce i requisiti e le caratteristiche per l'accessibilità agli edifici esistenti o realizzati ex-novo, agli spazi e ai servizi pubblici. Specifiche disposizioni, inoltre, concernono la fruizione di servizi di pubblica utilità (ossia relativi ad esempio a treni, stazioni, servizi di navigazione), l'arredo urbano, i parcheggi, gli attraversamenti pedonali e i marciapiedi. Il D.P.R. stabilisce, inoltre, che i mezzi pubblici debbano adottare tutti gli accorgimenti necessari per la messa in sicurezza dei passeggeri con mobilità ridotta, prescrivendo, ad esempio, per le metropolitane, ai sensi dell'art. 24, l'obbligo di riserva di almeno tre posti per le persone con difficoltà di deambulazione, lo spazio sufficiente per accogliere una carrozzella e l'installazione degli ascensori.

In ordine alle disposizioni di rango primario, gli artt. da 77 a 82 del D.P.R. n. 380/2001 (Testo Unico in materia edilizia) disciplinano il superamento delle barriere architettoniche negli edifici privati, pubblici e aperti al pubblico, per le quali si intendono, ai sensi dell'art. n.1, comma 2 del D.P.R. 503/1996, *ostacoli fisici che sono fonte di disagio per la mobilità di chiunque ed in particolare di coloro che, per qualsiasi causa, hanno una capacità motoria ridotta o impedita in forma permanente o temporanea, ossia quelli che limitano o impediscono a chiunque la comoda e sicura utilizzazione di spazi, attrezzature o componenti*.

È rilevante evidenziare, inoltre, la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale n.114 del 16 maggio 2008, delle *Linee guida per il superamento delle barriere architettoniche nei luoghi di interesse culturale* predisposte dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali, alle quali si rinvia per l'accessibilità di tali spazi e per la rassegna delle principali disposizioni in materia di barriere architettoniche.

Tra i sistemi a servizio della mobilità ridotta e le azioni possibili si possono quindi annoverare:

- a. l'abbattimento delle barriere architettoniche, attraverso eventuali interventi di rimozione di elementi costruttivi, impedenti la fruizione di spazi pubblici e servizi, come stazioni, aree di parcheggio, edifici pubblici e scuole;
- b. l'introduzione e potenziamento di servizi a chiamata, effettuato con mezzi a basso impatto ambientale e con la presenza a bordo di personale specializzato, per ottemperare alle necessità sia sistematiche che occasionali dei soggetti che diversamente non avrebbero accesso al sistema della mobilità pubblica;
- c. l'introduzione di servizi di TPL per destinazioni specifiche, come l'ospedale o altri poli attrattivi significativi;

Linee guida PUMS



- d. il Sistema Rete Blu, iniziativa di RFI (Rete Ferroviaria Italiana) affiancato nel 2011 da Trenitalia, volta a rispondere agli impegni derivanti dall'attuazione del Reg. (CE) 1371/2007, con un progetto di assistenza dei passeggeri a ridotta mobilità: diverse iniziative, infatti, sono state attuate per consentire l'utilizzo dei mezzi pubblici da parte dei disabili, tra le quali, ad esempio, la costituzione di centri di accoglienza, punto di riferimento per le esigenze di viaggio dei portatori di handicap;
- e. le agevolazioni per la circolazione e sosta dei veicoli con a bordo disabili: mentre il D.P.R. n. 384/78 prevede appositi parcheggi per disabili, la L. n. 104/92, ai sensi dell'art. 28, impone la relativa previsione all'amministrazione comunale, siano essi direttamente gestiti da parte del Comune, sia assegnati in concessione;
- f. i provvedimenti finalizzati ad agevolare la mobilità di questa categoria di utenza, disciplinanti, tra l'altro, l'agevolazione tariffaria;
- g. acquisto/rinnovo della flotta del trasporto pubblico con mezzi a elevata accessibilità, focalizzando l'attenzione ovviamente sugli aspetti normativi e gestionali in modo da evitare che si possano configurare come aggravii di costi per la piena operatività (ad esempio eventuale personale specializzato per l'accompagnamento dei disabili);
- h. l'attivazione di progetti con Cooperative Sociali, configurantesi come una sorta di capofila del Sistema Integrato dei Trasporti, coordinatore di una flotta appositamente attrezzata per lo spostamento delle persone a mobilità ridotta (non solo disabili ma anche anziani e minori), improntato all'utilizzo di tecnologie informatiche (ITS) e di comunicazione (GSM, GPRS, WiFi) per la programmazione e l'ottimizzazione dei viaggi, al contenimento dei costi e all'ottenimento immediato delle informazioni.

I servizi da destinare all'utenza debole devono, in conclusione, incrementare la qualità del trasporto sperimentando nuovi modelli organizzativi, aumentare l'utenza di accesso al S.I.T. e ridurre l'inquinamento ambientale con il ricorso a mezzi pubblici eco-compatibili. L'accessibilità dei treni, delle banchine e delle stazioni ferroviarie devono, altresì, valorizzare la capacità di muoversi in totale autonomia a coloro che si vedono costretti, invece, a richiedere il servizio di assistenza, per evitare situazioni di discriminazione e garantire pari opportunità alle persone con disabilità. Il perseguimento di questa strategia di ampio respiro, infine, orientata all'accessibilità e fruibilità del sistema del trasporto pubblico, non può prescindere dall'esigenza di istituire tavoli di confronto tecnico – politico tra enti associazioni e società trasportistiche, in modo da attivare un dialogo costante improntato ad un metodo di lavoro strutturato, diretto eventualmente dalla figura di un *Disability Manager*, capace di coordinare, da un lato, le politiche sulla mobilità delle persone con ridotte capacità motorie e dall'altro i rapporti tra le istituzioni coinvolte.

5.4.12 SVILUPPO DI SOLUZIONI DI TRASPORTO PER LA MOBILITÀ TURISTICA

La continua crescita della domanda turistica in Puglia, dimostrata dai dati degli arrivi e delle presenze di visitatori sia italiani che stranieri, conferma da un lato le potenzialità turistiche della Regione e dall'altro la necessità di gestire in maniera efficiente la mobilità turistica. In altre parole, il turismo non dovrebbe essere considerato come una delle cause di congestione, ma piuttosto come una risorsa che invita a mettere in campo un processo che sappia proporre soluzioni in grado di produrre valore aggiunto per le città e per il territorio. Ciò comporta la previsione di uno spazio nel processo partecipativo specificamente focalizzato sul tema del turismo e aperto ai contributi degli operatori del settore (albergatori, ristoratori, gestori delle strutture museali, associazioni guide turistiche).



Fondamentale è la costruzione di reti integrate di trasporto senza soluzione di continuità al fine di garantire la mobilità dei visitatori grazie a diversi mezzi (interoperabilità). Non necessariamente servono nuove infrastrutture, ma la messa in rete di quelle esistenti attraverso l'integrazione tra i diversi sistemi di trasporto per raggiungere una migliore accessibilità e una maggiore fruibilità della rete grazie all'utilizzo delle nuove tecnologie.

Si tengano in debita considerazione anche le ricadute che l'elaborazione dei PUMS ha in termini di uso del suolo, di valorizzazione del cicloturismo, di interconnessione dei poli attrattivi attraverso mezzi di mobilità sostenibile e di trasporto collettivo, di impatto sul patrimonio e sulla valorizzazione del paesaggio, nonché circa le dinamiche di preservazione dagli inquinanti delle strutture monumentali presenti nei centri urbani caratterizzati da un alto flusso turistico e veicolare più in generale. Ma anche le ricadute in ambito culturale e paesaggistico: si pensi in particolare all'integrazione del sistema dei tratturi che solca il territorio regionale.

Per quanto riguarda le possibili azioni e soluzioni si citano le seguenti:

- a. facilitare l'accesso ai servizi di bike sharing e car sharing ai turisti e agli utenti occasionali;
- b. migliorare l'accessibilità ai siti turistici attraverso servizi di mobilità sostenibile in sostituzione del veicolo privato;
- c. promuovere iniziative di *smart ticketing* per l'accesso ai servizi di mobilità (es. bigliettazione elettronica integrata, card integrate TPL/musei), anche abilitando il pagamento elettronico dei titoli di viaggio direttamente nelle porte di accesso (stazioni, porti, aeroporti) e integrazione dei servizi nei portali turistici;
- d. favorire l'intermodalità e le differenti combinazioni di mobilità dei turisti;
- e. promuovere il recupero delle infrastrutture di trasporto dismesse con finalità turistiche (es. recupero delle linee ferroviarie dismesse con finalità turistiche, ampliamento del servizio "treni storici", riqualificazione di stazioni, caselli ed edifici ferroviari in disuso, etc.);
- f. valorizzare il potenziale turistico e culturale dei sistemi di trasporto (es. promozione di iniziative di interesse turistico-culturale nei nodi della rete con forte afflusso turistico come mostre artistiche e attività museali nelle stazioni, promozione di iniziative di valorizzazione delle eccellenze enogastronomiche locali in spazi dedicati nelle porte d'accesso, valorizzazione delle iniziative turistiche sulle infrastrutture di trasporto e a bordo dei mezzi di trasporto);
- g. adeguare le infrastrutture e i servizi di mobilità nei distretti turistici al fine di renderli delle "smart destination" (es. realizzazione di tramvie, potenziamento di servizi e nuove linee di trasporto pubblico regionale, verso le località turistiche e balneari dotate di domanda turistica rilevante, incentivi alla realizzazione di servizi di TPL su gomma da porti e aeroporti verso i siti turistici, rinnovo e miglioramento del parco veicolare in esercizio, ecc.);
- h. promuovere l'accessibilità digitale dei siti turistici (es. ampliamento della copertura di fibra ottica e wi-fi pubblico nelle città di rilevanza turistica, creazioni di piattaforme digitali integrate per fornire informazioni sui servizi di mobilità e sull'accessibilità delle destinazioni turistiche, favorire l'installazione, soprattutto presso le Porte d'accesso, di dispositivi dedicati al turista per l'informazione e la vendita di servizi integrati mobilità-turismo, ecc.);

- i. sviluppare reti infrastrutturali per la mobilità ciclo-pedonale con finalità turistiche (es. promozione della realizzazione di servizi per i cicloamatori lungo i principali itinerari ciclabili come ciclofficine, e punti di ristoro, completamento delle ciclovie nazionali, messa in sicurezza dei percorsi ciclopedonali esistenti, ecc.);
- j. promuovere servizi di mobilità sostenibile per raggiungere i siti di interesse turistico (es. convenzioni tra le principali aziende di trasporto locale e ferroviario che offrono servizi di trasporto in ambito territoriale e di interscambio provinciale);
- k. favorire l'integrazione tra mobilità ciclopedonale e modi di trasporto convenzionali (es. progettazione di aree di manutenzione e sosta per biciclette dentro o in prossimità delle principali stazioni ferroviarie a servizi dei siti e degli itinerari turistici, incentivi agli operatori di trasporto per garantire il trasporto della bicicletta su treni e bus, promozione di iniziative di tariffazione agevolata dedicate ai ciclo-turisti, ecc.);
- l. censimento dei beni culturali di maggiore rilevanza e individuazione di azioni utili a creare collegamenti diretti e diffusi da e verso tale patrimonio culturale, al fine di poterne fruire al meglio attraverso percorsi ciclo-turistici culturali. In tal senso sarebbe opportuno, laddove presenti, far riferimento ai Sistemi Ambientali e Culturali (SAC), capaci di attivare percorsi avanzati di attrattività regionale sostenendo la fruizione coordinata e sostenibile dei beni.

Un elemento che incide enormemente sulla soddisfazione dei turisti che visitano una determinata località è la facilità di spostarsi all'interno della stessa, nonché di raggiungerne i siti limitrofi. Le maggiori criticità riguardano il trasporto urbano, specialmente nelle città più affollate che registrano cospicui flussi turistici, in cui le strade sono congestionate a causa dell'eccessiva presenza di mezzi di trasporto privati e pubblici. In tal caso, ovviamente, si parla non solo dell'importanza di investimenti infrastrutturali, ma anche del modo in cui tali infrastrutture sono gestite e dei servizi che sulle stesse sono offerti al pubblico. Inoltre, fluidificare la mobilità interna ad una certa regione favorisce anche lo spostamento di turisti da zone in cui c'è un superamento della capacità di carico, verso altre meno conosciute e frequentate.

La qualità e l'efficienza del sistema delle infrastrutture e dei trasporti è un elemento cruciale dell'esperienza del turista. La scelta di una destinazione dipende principalmente dalla sua attrattività, ma è anche fortemente dipendente dai costi e dai tempi di raggiungimento. Il trasporto determina la qualità di un'esperienza, collega i diversi mercati delle regioni turistiche, è generatore esso stesso di destinazioni e facilita la circolazione interna dei visitatori.

Un ulteriore elemento a essere oggetto di specifica attenzione è costituito dal "turismo accessibile", rispetto al quale il PUMS dovrà considerare la dimensione dell'accesso alla cultura e agli attrattori naturali e storico-artistici come elemento per il superamento delle barriere fisiche e sensoriali nei percorsi pedonali all'interno degli spazi pubblici e sulla rete del trasporto pubblico, a tutto vantaggio anche di residenti e city users più in generale.

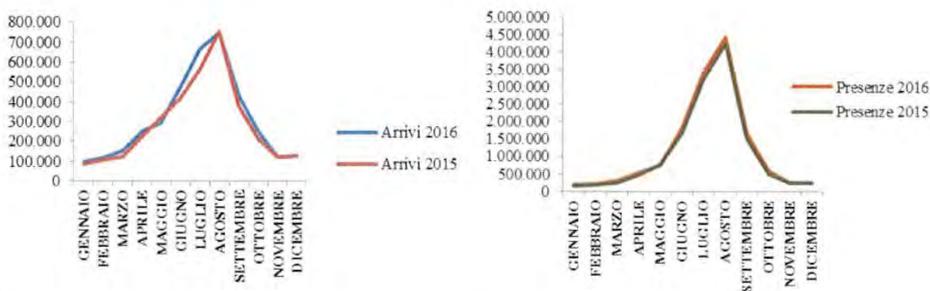
I Comuni interessati da sensibili variazioni stagionali di domanda e di flussi di traffico, ad esempio quelli che registrano in specifici periodi dell'anno una particolare affluenza turistica, provvederanno al calcolo degli indicatori relativi agli obiettivi "riduzione della congestione" e "riequilibrio modale" (nonché degli indicatori di realizzazione qualora, ad es., i servizi siano aperti anche ai turisti) su due periodi distinti, uno rappresentativo del periodo invernale e uno del periodo di maggiore affluenza di domanda e di traffico.



Turismo in Puglia

Negli ultimi anni il turismo in Puglia sta registrando ottimi risultati. Dai dati dell'ultimo Rapporto sul Movimento turistico in Italia redatto dall'ISTAT la Puglia è cresciuta nel 2016 del +5,5% per le presenze di italiani e del +11,7% per gli stranieri, con una crescita complessiva del 6,7% rispetto al 2015, posizionandosi al terzo posto nella classifica delle regioni italiane per incremento delle presenze complessive, dopo Sardegna e Valle d'Aosta.

I picchi degli arrivi si registrano soprattutto nella stagione estiva, essendo la Puglia una Regione prevalentemente orientata al prodotto balneare, ma gli incrementi registrati nei mesi spalla (+10% sia per gli arrivi che per le presenze a marzo, aprile, settembre e ottobre) evidenziano il crescente interesse per la Regione anche nei mesi non estivi, per una vacanza motivata non solo dal mare, ma anche da natura, arte e cultura, tipicità ed enogastronomia.



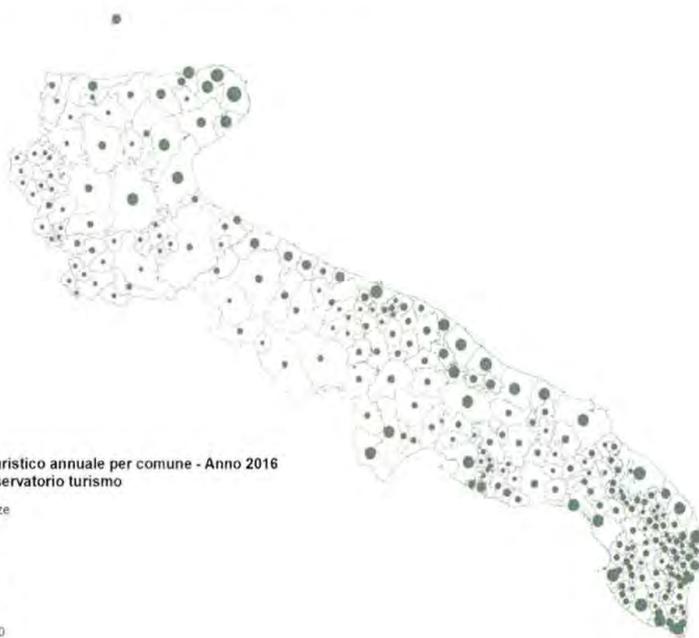
Fonte: ISTAT. Elaborazione: Osservatorio turistico della Regione Puglia

Il Salento è stato la prima destinazione regionale per numerosità di arrivi e pernottamenti (il 30% circa del totale nel 2016), nonché l'area che ha registrato i maggiori incrementi (+11% gli arrivi e +10% le presenze).

I primi 3 Comuni con maggior numero di presenze sono Vieste con 1.935.801 presenze, Ugento con 830.869 e Otranto con 727.346. Considerando che tali località, così come tante altre mete turistiche stagionali, hanno una popolazione residente di circa 10.000 abitanti, è evidente che il problema del traffico legato ad una domanda sovraordinata di servizi determina la necessità di programmare la mobilità locale in relazione a più archi temporali durante l'anno. Il tema della destagionalizzazione è affrontato nel Piano Strategico del Turismo della Regione Puglia 2016/2025, approvato con DGR n. 191 del 14/02/2017, dal quale emerge una interconnessione con un innalzamento della qualità del prodotto e dell'offerta turistica, a partire dal tema fondamentale dell'accoglienza e quindi soprattutto dei trasporti.

Report Movimento turistico annuale per comune - Anno 2016
Regione Puglia - Osservatorio turismo

- fino a 1000 presenze
- 1.000 - 25.000
- 25.000 - 50.000
- 50.000 - 100.000
- 100.000 - 500.000
- 500.000 - 1.000.000
- Oltre 1.000.000



5.4.13 DEFINIZIONE DELLE POLITICHE GESTIONALI DELLA SOSTA E DELLA CIRCOLAZIONE

Un attento governo della sosta e della circolazione può influenzare la ripartizione modale, liberare e riqualificare lo spazio pubblico, migliorare l'accesso per il trasporto merci, aumentare la sicurezza, ridurre gli spostamenti in automobile e le correnti parassite per la ricerca di parcheggio, costituire attraverso la tariffazione, un'importante fonte di ricavi, da investire nelle modalità di trasporto sostenibili, ma anche per il finanziamento dello stesso PUMS.

Ma poiché queste categorie di misure sono assai spesso percepite come azioni impopolari e a rischio di conflitti, è importante che il PUMS ne partecipi e ne delinei le linee di indirizzo in combinazione con altre azioni, ad esempio di miglioramento del trasporto pubblico, realizzazione di nuove corsie ciclabili e cicloposteggi, integrazioni tariffarie, anche per renderne evidenti i benefici complessivi e aumentarne il grado di accettabilità.

Particolare attenzione nella gestione della sosta e della circolazione si dovrà porre al bene "costa-fascia costiera" e alle aree tutelate ope legis ai sensi dell'Art. 10 del D. Lgs. 42/04, regolamentandone opportunamente la riduzione delle aree di sosta e riducendone allo stretto indispensabile la circolazione veicolare. Si precisa che le aree tutelate ope legis, dovranno essere oggetto di una puntuale e specifica pianificazione/progettazione mirata alla riduzione dell'invasività materiale oltre che percettiva legata agli specifici utilizzi per la mobilità (aree di sosta veicolare, fermate autobus, ecc.).

I Piani Particolareggiati dovranno contenere, in relazione alla previsione di eventuale nuova pavimentazione delle aree da destinarsi a specifici utilizzi per la mobilità, indicazioni puntuali dei materiali da utilizzare, che possano costituire di fatto delle vere e proprie linee guida atte a garantire il rispetto non solo di una consona integrazione estetico-percettiva delle stesse rispetto allo stato dei luoghi, ma anche il mantenimento delle caratteristiche di permeabilità del suolo delle aree interessate dagli interventi.

Di seguito le possibili azioni, attuabili anche per fasi successive:

- a. limitazione del tempo di sosta, con definizione di un numero massimo di ore;
- b. introduzione della sosta a pagamento, anche solo in alcune ore del giorno o in alcuni giorni della settimana;
- c. definizione di zone di sosta, facendo sì che la sosta a pagamento o il tempo di sosta non siano più limitati solo a certe strade, ma introdotti in interi quartieri o porzioni di territorio;
- d. introduzione del parcheggio per i residenti ai quali si concede un accesso speciale, tutelato e privilegiato al parcheggio in determinate zone (ad esempio senza limiti di tempo, con tariffe più convenienti, come permessi mensili o annuali di parcheggio);
- e. gestione della sosta integrata, che utilizza tutti o parte degli schemi di cui ai punti precedenti;
- f. introduzione della "congestion charge", una sorta di pedaggio per la circolazione dei veicoli in un'area urbana o in una sua porzione, spesso limitato alle sole ore lavorative;
- g. introduzione di "restrizioni di accesso", meno conflittuali e più economiche, come ad esempio le ormai diffuse Zone a Traffico Limitato, per le quali si suggerisce, ove possibile, l'estensione delle stesse al complesso degli ambiti interni alla città consolidata meritevoli di attenta tutela e valorizzazione, e in particolare alle zone dei nuclei storici. L'accesso alle Zone a Traffico



Limitato può essere regolamentato per standard emissivi, per limiti di portata a terra o su base tariffaria o consentito solo a particolari categorie di utenti, ad esempio i residenti.

5.4.14 DEFINIZIONE DELLE POLITICHE DI MOBILITÀ PER LE AREE INTERNE E I PICCOLI CENTRI

La distribuzione demografica, analizzata nel paragrafo 5.1, restituisce una geografia prevalentemente costituita da comuni di piccola e media dimensione concentrati soprattutto nel Subappennino Dauno e nel Salento. Alcuni di questi comuni rientrano nelle cosiddette "Aree Interne", definite secondo i criteri dettati dalla Metodologia del Comitato Nazionale per le aree interne ed individuate, per quanto attiene alla Puglia, con Delibera di Giunta Regionale n. 870/2015 (Monti Dauni) e n.2186/2016 (Sud Salento, Murgia e Gargano).

Questi piccoli centri urbani, anche a causa della distanza dai centri di offerta di servizi essenziali nell'ambito dell'istruzione, della salute e della mobilità, hanno subito un graduale processo di marginalizzazione, tradottosi in declino demografico e socio-economico. Nonostante ciò, tali aree, fortemente diversificate al proprio interno, mantengono un elevato potenziale di attrazione in quanto ricche di risorse ambientali, naturali e paesaggistiche, culturali e del saper fare locale.

Con riferimento ai temi della mobilità e dei trasporti, le criticità che maggiormente interessano queste aree sono:

- la presenza di un diffuso pendolarismo lavorativo, sanitario e studentesco (che include anche le attività extra-scolastiche, percorsi di alternanza scuola-lavoro), di un'utenza fragile e/o anziana difficili da soddisfare con un servizio di TPL tradizionale; la carenza o scarsa valorizzazione di servizi di mobilità dolce per la fruizione del patrimonio ambientale e culturale disponibile, spesso non messi in rete con i centri turistici più sviluppati;
- lo scarso livello di manutenzione della rete viaria che causa eccessivi tempi di percorrenza verso i poli formativi, produttivi ed i presidi ospedalieri più vicini. Tale criticità impedisce inoltre di garantire adeguati livelli di sicurezza stradale soprattutto degli utenti deboli della strada (pedoni e ciclisti).

La prevalenza di comuni di piccole dimensioni e la presenza di ben quattro Aree Interne nel territorio regionale (Comuni ultra-periferici n° 5 in Provincia di Foggia; Comuni periferici n° 28 in Provincia di Foggia e n° 27 in Provincia di Lecce), induce una riflessione su possibili strategie ed azioni da attivare in tema di mobilità sostenibile in queste realtà urbane.

Le presenti Linee Guida Regionali ritengono prioritario il coordinamento e l'integrazione tra gli orientamenti forniti dai documenti ministeriali redatti per la definizione della Strategia Nazionale Aree Interne²⁴ che costituiscono un utile contributo alla definizione delle strategie e delle azioni da individuare per la redazione dei PUMS e la promozione della mobilità sostenibile su piccola scala²⁵.

²⁴Le azioni di seguito proposte fanno riferimento alle *Linee Guida per gli interventi nel settore dei trasporti* predisposte per la SNAI dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed ISFORT (cfr. "Le aree interne e la mobilità - Linee guida per gli interventi nelle aree-progetto", febbraio 2016), integrate con le azioni presenti nei singoli Documenti Strategici relativi ai Monti Dauni e Gargano ed agli esiti dello studio contenuto nella nota tecnica, "Le aree interne della Puglia", dell'Ipres.

²⁵EPOMM è una piattaforma sul mobility management, una rete di amministrazioni dei paesi europei che applicano attivamente interventi sulla mobilità. La piattaforma permette di individuare misure "soft" di gestione della mobilità che possono essere adattate alla propria realtà locale. Con riferimento alla mobilità sostenibile su piccola scala si segnala tra le newsletter di EPOMM il contributo "La mobilità sostenibile nelle piccole città e nelle aree rurali" - www.epomm.eu - sezione Newsletter anno 2016.

Le azioni di seguito proposte sono orientate su un modello di mobilità multimodale, basato sulla scelta di vari mezzi di trasporto più sostenibili: la mobilità pedonale, ciclistica, il trasporto pubblico e le forme di condivisione dei mezzi o delle tratte. Per adottare questo modello ed attivare le relative azioni è necessario operare un cambiamento nella cultura della mobilità ed è necessario compiere azioni di sensibilizzazione, *bike coaching*, "mobility management", informazione e marketing della mobilità, oltre che scelte urbanistiche integrate e adozione di idonee politiche di regolamentazione della sosta e della circolazione (per queste ultime si faccia riferimento a quanto già riportato nel paragrafo 5.4.13)..

Sviluppo dei servizi di TPL

I servizi di trasporto pubblico locale sono un elemento fondamentale nel perseguimento di nuovi modelli di mobilità che siano sostenibili sia in termini ambientali che dal punto di vista economico. I sistemi di trasporto pubblico tradizionali che sono attivati su percorsi rigidamente predeterminati, con fermate, orari e tempi di percorrenza prestabiliti e più o meno costanti durante la giornata non soddisfano le esigenze di mobilità che emergono dalle aree con bassi livelli di domanda caratterizzate da una pluralità di piccoli centri che fanno capo a poli attrattori/generatori di servizi. E' necessario quindi definire un sistema di trasporto pubblico che contempra soluzioni flessibili, progettate ad-hoc, anche diverse dai servizi di linea, per poter contemperare le esigenze di: inclusione sociale, limitazione dello spopolamento delle aree interne, garantire equità al sistema di trasporto pubblico, offrire un'alternativa al trasporto privato e, in generale, i vincoli di performance cui sono legati i sussidi a copertura delle obbligazioni di servizio pubblico²⁶.

- a. Sviluppare il sistema di trasporto sostenibile verso le aree urbane di prossimità dove sono incardinati i principali presidi sanitari, formativi e produttivi e verso i poli turistici, con particolare riguardo all'utenza con ridotta capacità motoria: sistemi di trasporto di tipo misto pubblico/privato, servizi a chiamata, bus dedicati, taxi-bus, nuove linee per attività extrascolastiche, car sharing, car pooling, pedibus/bicibus, bike sharing a pedalata assistita;
- b. Potenziare i servizi di TPL dedicati per le attività scolastiche e per i lavoratori (nuove linee/fermate);
- c. Potenziare/migliorare i servizi di mobilità collettiva verso i porti, le stazioni ferroviarie e gli aeroporti attraverso l'attivazione di nuovi servizi di TPL su gomma;
- d. Promuovere politiche di integrazione tariffaria, oraria e modale.

Miglioramento della dotazione trasportistica

Le azioni proposte sono finalizzate ad accrescere sia l'accessibilità e la qualità dei sistemi locali di trasporto, come gli interventi di adeguamento strutturale (manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture, attrezzaggio di parcheggi e nodi di scambio, implementazione di piattaforme per l'infomobilità), sia la sostenibilità ambientale del territorio attraverso ad esempio l'acquisto di mezzi di trasporto pubblico più piccoli e a minor impatto ambientale, o attraverso l'infrastrutturazione di greenway per la fruizione "dolce" del territorio.

Le possibili azioni da attivare in tal senso sono:

²⁶ Cfr. "Linee Guida per la redazione e l'aggiornamento dei Piani di Bacino del trasporto pubblico" – Regione Puglia Area for ASSET)



- a. Promuovere interventi di manutenzione stradale e messa in sicurezza della rete viaria contemplando anche piste ciclabili e strade pedonali.
- b. Creare/adequare fermate del servizio su gomma: fermate a bordo strada per l'accesso ai servizi di TPL extra-urbani su gomma da attrezzare con pensiline, paline informative, illuminazione per garantire una miglior sicurezza e confort durante i tempi di attesa del bus;
- c. Sviluppare reti e percorsi ciclabili, percorsi pedonali attrezzati e sentieristica;
- d. Realizzare parcheggi attrezzati per biciclette;
- e. Favorire le "connessioni rurali" attraverso la realizzazione di percorsi pedonali e/o ciclabili che possano garantire il collegamento tra i "centri minori contigui" per consentire spostamenti individuali intercomunali prevedendo interventi sulla rete stradale minore (strade rurali e vicinali);
- f. Favorire le "connessioni urbane" attraverso la realizzazione di una rete pedonale e ciclabile in ambito urbano che, in continuità e sicurezza, colleghi quartieri e metta a sistema funzioni urbane;
- g. Promuovere l'utilizzo e la diffusione di ITS (vedi Strategia par. 6.4.8);
- h. Promuovere l'acquisto di mezzi di trasporto pubblico a basso impatto ambientale, delle dimensioni appropriate alle caratteristiche della domanda (attuale e potenziale), delle strade e delle aree di parcheggio dei centri urbani attraversati, opportunamente equipaggiati per il trasporto dei disabili.

Valorizzazione della rete ferroviaria regionale

La politica regionale pugliese, da tempo, promuove la mobilità orientata ai valori della tutela ambientale, dei beni comuni e della sicurezza; in particolare ha orientato la programmazione e pianificazione verso il riassetto e il rilancio del sistema ferroviario locale, ritenuto "elemento ordinatore della rete di trasporto pubblico" regionale. La rete ferroviaria regionale, molto estesa e capillare, è costituita infatti da 1.507 km di ferrovie, di cui 826 km gestiti da RFI (Rete Ferroviaria Italiana) e 681 da 5 aziende ferroviarie locali: Ferrovie del Nord Barese – Ferrotranviaria (FBN), Ferrovie Appulo Lucane (FAL), Ferrovie del Gargano (FDG) e Ferrovie del Sud Est (FSE). La copertura territoriale della rete ferroviaria, è quindi elevata: dei 258 Comuni pugliesi, 149 sono serviti da una linea ferroviaria, e circa 800 mila abitanti di questi comuni risiedono a meno di 500 metri da una stazione.

La politica comunitaria a livello regionale sostiene una strategia di adeguamento e potenziamento delle ferrovie locali migliorando la fruibilità dei mezzi pubblici e favorendo l'intermodalità dei mezzi di trasporto e gli spostamenti con vettori a minore impatto ambientale. La Puglia sta quindi compiendo un considerevole investimento sul trasporto ferroviario per la mobilità delle persone e delle merci con l'obiettivo di "ricucire" le reti regionali e consentire ai cittadini di raggiungere agevolmente tutte le città capoluogo e le stazioni minori.

Si ritiene inoltre importante integrare le politiche dei trasporti con quelle degli altri settori della vita regionale (territorio, ambiente, solidarietà sociale, sanità, formazione, Mediterraneo, cittadinanza attiva, agricoltura, ecc.). Nello specifico alcuni progetti infrastrutturali come gli interramenti di stazioni ferroviarie in ambito urbano, il ribaltamento dei fronti di stazioni, la realizzazione di ciclovie a scala urbana

Linee guida PUMS



territoriale, si connotano come interventi di integrazione tra mobilità e trasformazioni urbane e territoriali e contribuiscono ad elevare sia la salvaguardia della salute pubblica che il rafforzamento dell'inclusione sociale.

Le possibili azioni da attivare sono:

- a. Predisporre nuovi modelli di esercizio, in collaborazione con gli enti gestori ferroviari, per soddisfare le reali esigenze del territorio regionale (trasporto scolastico, spostamenti casa – lavoro, casa – salute, flussi di mobilità turistici);
- b. Recuperare e riqualificare le stazioni ferroviarie e gli immobili (case cantoniere) non in uso ferroviario, come strutture interconnesse e multifunzionali a servizio della popolazione residente e dei turisti;
- c. Rafforzare i collegamenti intermodali ferro – gomma individuando alcune stazioni strategiche per assicurare i collegamenti con i centri urbani attraverso minibus a chiamata, infrastrutture ciclopedonali, auto e passaggi condivisi;
- d. Attrezzare il materiale rotabile ferroviario per il trasporto biciclette al seguito;
- e. Promuovere interventi di integrazione intermodale della linea ferroviaria locale con la rete locale lenta (ciclovie, sentieri), anche prevedendo in corrispondenza delle stazioni/fermate principali delle reti di competenza regionale, infrastrutture a supporto della mobilità ciclistica;
- f. Promozione della ferrovia locale regionale "in chiave turistica" prevedendo l'attivazione di corse speciali con vagoni d'epoca e riqualificando rami di ferrovie dismessi per la fruizione turistica del territorio regionale.



Aree Interne in Puglia

Le **Aree Interne** rappresentano una parte ampia del Paese – circa tre quinti del territorio e poco meno di un quarto della popolazione – assai diversificata al proprio interno, distante da grandi centri di agglomerazione e di servizio e con traiettorie di sviluppo instabili ma tuttavia dotata di risorse che mancano alle aree centrali, con problemi demografici ma anche fortemente policentrica e con forte potenziale di attrazione.

L'Italia nel **Piano Nazionale di Riforma (PNR)** ha adottato una Strategia per contrastare la caduta demografica e rilanciare lo sviluppo e i servizi di queste aree attraverso fondi ordinari della Legge di Stabilità e i fondi comunitari.

La **Strategia nazionale per le aree interne** si prefigge di intervenire in alcune aree del Paese che attraversano condizioni di grande disagio sociale ed economico, contrastando in modo particolare il fenomeno di spopolamento demografico, attraverso una duplice tipologia di intervento: rafforzare i processi di sviluppo locale valorizzando le potenzialità connesse all'economia rurale, all'ambiente, alla cultura ed al turismo; riequilibrare l'offerta dei servizi di base con particolare riferimento all'istruzione, alla salute ed alla mobilità.

Il tema della mobilità e dei trasporti è centrale nella Strategia nazionale per le Aree interne e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con la collaborazione scientifica di Isfort ha approvato e pubblicato nel febbraio 2016 le **Linee Guida per gli interventi nel settore dei trasporti**. I contenuti sono articolati in uno schema applicativo suddiviso per macro-fabbisogni, fabbisogni specifici e possibili misure di intervento. I macro-fabbisogni individuati sono stati suddivisi, per funzionalità logica, in tre filoni portanti.

La prima linea attiene alla fase di Pianificazione e programmazione dei sistemi di trasporto per l'area interna, la cui competenza è spesso della Regione o in alcuni casi delle Province. Gli interventi utili per soddisfare questo fabbisogno riguardano l'elaborazione di un Piano di Trasporti dell'area, di un Piano specifico per la mobilità lenta, l'istituzione di un Mobility Manager di area, il coordinamento dei servizi di trasporto pubblico sul territorio e così via.

La seconda linea riguarda il Potenziamento e riqualificazione della dotazione materiale e immateriale trasportistica, nella quale trova spazio una molteplicità di azioni finalizzate ad accrescere sia l'accessibilità e la qualità dei sistemi locali di trasporto, come gli interventi di adeguamento strutturale (manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture, attrezzaggio di parcheggi e nodi di scambio, implementazione di piattaforme per l'infomobilità), sia la sostenibilità ambientale del territorio attraverso ad esempio l'acquisto di mezzi di trasporto pubblico più piccoli a minor impatto ambientale, o attraverso l'infrastrutturazione di greenway per la fruizione "dolce" del territorio, e così via.

La terza e ultima linea individuata, Sviluppo dei servizi di trasporto, infine, mira al miglioramento e alla sostenibilità della mobilità interna all'area (coesione interna), e della mobilità da verso e l'esterno (accessibilità), potenziando i collegamenti e sostenendo le opportunità dei soggetti che esprimono una domanda di mobilità differenziata per frequenza, attraverso interventi rivolti in modo specifico allo sviluppo dei servizi di trasporto sia convenzionali (trasporto pubblico di linea, bici ecc.), sia innovativi (trasporto pubblico a chiamata, mobilità in condivisione ecc.). Tali interventi devono rispondere a bisogni specifici diversificati, quali la necessità di facilitare la mobilità degli utenti a ridotta mobilità, il miglioramento dei collegamenti con le reti esterne (accessibilità da e verso l'esterno) anche a servizio del movimento turistico, la promozione dell'uso condiviso dei mezzi (politiche di sharing), la promozione della mobilità "dolce" e così via.

La metodologia definita dal Comitato Nazionale per le aree interne distingue:

- i "centri", ovvero i comuni dotati della capacità di offerta di alcuni servizi essenziali; si individuano i poli, i poli intercomunali e la cintura;
- i "comuni interni", ovvero i territori intermedi, periferici e ultra-periferici, delimitati in base ad un indicatore di accessibilità, calcolato in termini di minuti di percorrenza rispetto al polo più prossimo; le soglie corrispondono al secondo e terzo quartile della distribuzione dell'indice di distanza in minuti, pari circa a 20 per i comuni intermedi e a 40 minuti per i periferici. È stata poi inserita una terza fascia, oltre 75 minuti, pari al 95-esimo percentile per delimitare i territori ultra-periferici.

L'Istituto Pugliese di Ricerche Economiche e Sociali con nota tecnica n. 14/2015 "Le aree interne della Puglia", adottando la metodologia definita dal Comitato Nazionale per le aree interne, ha individuato nel contesto regionale pugliese quattro aree interne: il promontorio del Gargano, l'area dei Monti Dauni, la Murgia e il Basso Salento. L'analisi territoriale evidenzia come nel Gargano siano localizzati gli unici cinque comuni ultra-periferici presenti in Puglia, mentre la provincia di Foggia, nel complesso, presenti la maggiore quota di comuni periferici rispetto al numero totale di comuni della provincia.



In coerenza con le indicazioni fornite dall'Accordo di Partenariato, che individua come zone prioritarie d'intervento ai fini dell'attuazione della Strategia per le Aree Interne quelle periferiche ed ultra-periferiche, la nota tecnica Ipres focalizza l'analisi sulla classe dei comuni classificati come "periferici", dato il numero esiguo e la concentrazione geografica dei comuni ultra-periferici. Nello specifico, considerando la sola classe dei comuni periferici, le due province maggiormente interessate dal fenomeno sono Foggia e Lecce, che includono rispettivamente il 49% e il 47% dei comuni appartenenti alla classe.

Pertanto, con Delibera di Giunta Regionale n. 870/2015, la Regione Puglia ha individuato i Monti Dauni quale area pilota nell'ambito della prima fase di attuazione della Strategia Nazionale Aree interne, avviando il percorso metodologico di predisposizione della strategia di area e di individuazione finale degli interventi da finanziare che viene compiuto con la collaborazione diretta del Comitato tecnico nazionale per le Aree Interne.

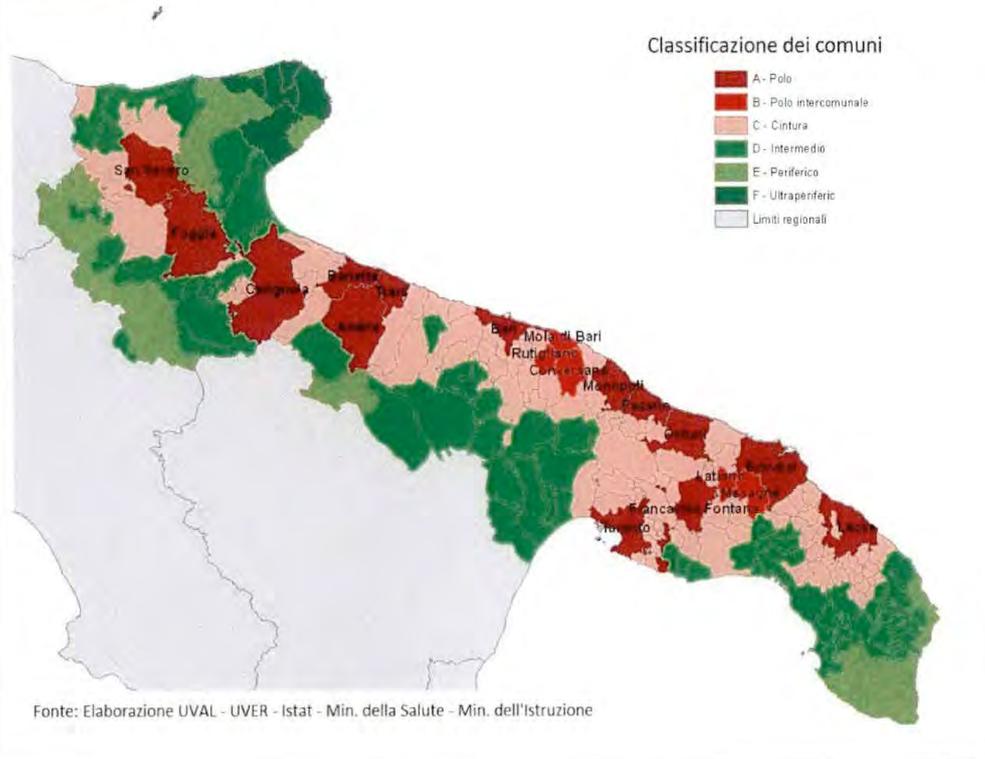
Inoltre, con successiva Delibera di Giunta Regionale n.2186 del 28 dicembre 2016, la Regione Puglia ha individuato tre nuove aree interne: il Sud Salento, la Murgia e il Gargano. Dopo una serie di verifiche e sulla base di specifici indicatori sociali, demografici ed economici, sono stati individuati e privilegiati i Comuni in condizione di maggiore disagio (rientranti nelle categorie ultra-periferici e periferici). L'individuazione è avvenuta di concerto con il Dipartimento nazionale di Sviluppo e coesione, grazie all'incremento delle risorse previste nella Legge di Stabilità 2015 che ha reso possibile finanziare un nuovo gruppo di Aree-Progetto consistente in una seconda Area Interna per ciascuna delle regioni italiane.

Con Delibera di Giunta Regionale n. 1627/2017, la Regione Puglia ha individuato il Sud Salento quale seconda Area Interna candidata alla Strategia Nazionale, in considerazione del valore più basso di reddito pro-capite detenuto rispetto alle Aree Interne del Gargano e dell'Alta Murgia.

Con Delibera di Giunta Regionale n. 1628/2017, la Regione Puglia ha designato l'Area del Gargano e l'Area della Murgia rispettivamente terza e quarta Area Interna candidata alla Strategia Nazionale.; è stata infine predisposta la bozza di Strategia dell'Area Interna del Gargano.

Sito dell'Agenzia per la Coesione Territoriale <http://www.agenziacoesione.gov.it> sezione Aree Interne

<http://www.ipres.it> sezione Note tecniche



5.5 LA SCELTA DELLO SCENARIO DI PIANO

La costruzione degli Scenari alternativi di Piano tiene conto di un insieme di elementi che comprendono:

- gli obiettivi e le strategie del PUMS;
- il quadro conoscitivo;
- le risultanze del percorso di partecipazione messo in campo nella fase di redazione del PUMS sia attraverso incontri tematici che territoriali;
- la dimensione temporale del piano, che si confronta con un orizzonte decennale ma che necessariamente richiede di indicare anche interventi realizzabili nel breve-medio termine;
- la composizione degli scenari alternativi sulla base di un metodo trasparente.

L'individuazione delle alternative di piano richiede in prima istanza di individuare lo Scenario di Riferimento (in seguito anche "SR"), che contempla tutti gli interventi (infrastrutturali e non) che hanno completato l'iter progettuale e procedurale di approvazione, che godono delle necessarie risorse finanziarie per la realizzazione e che troverebbero realizzazione anche in assenza del PUMS. In sintesi gli interventi inseriti nello Scenario di Riferimento soddisfano le seguenti condizioni: sono invariati, e saranno realizzati anche in assenza del PUMS; si sommeranno a quelli proposti nello Scenario di Piano; costituiranno il termine di confronto per la valutazione tecnica, ambientale, sociale ed economica dello Scenario di Piano.

Gli scenari alternativi (che includono anche gli interventi già programmati dall'Amministrazione di cui allo Scenario di Riferimento) sono costruiti ipotizzando varie combinazioni di azioni in funzione delle strategie partecipate e individuate e ad ognuno di essi è associata l'indicazione dei costi di investimento e di quelli di gestione, ma anche dei tempi e di un'eventuale realizzazione per lotti funzionali. Gli scenari alternativi possono differire tra loro anche solo sulla base di un diverso cronoprogramma delle stesse azioni.

L'individuazione dello Scenario di Piano è il risultato dell'applicazione di metodi comparativi (come l'analisi benefici/costi o l'analisi multi criteri) basati sugli indicatori di risultato, anche per consentire alla Regione Puglia confronti omogenei tra i PUMS in relativi a differenti contesti e l'individuazione delle azioni che, a parità di costo, apportino maggiori benefici ambientali, economici e sociali.

È bene che, per ogni azione dello scenario di Piano selezionato, venga quantificata la relativa spesa economica e si proceda all'individuazione delle possibili coperture finanziarie evidenziando, tra queste, quelle già disponibili nel bilancio comunale.

6 PROCESSO DI ATTUAZIONE DI UN PUMS

6.1 MONITORAGGIO E VALUTAZIONE DI UN PUMS

Contestualmente alla definizione dello scenario di piano, sono da definire le attività di monitoraggio da avviare a conclusione dell'iter procedurale del PUMS sulla base degli indicatori di risultato e di realizzazione. Obiettivo delle attività di monitoraggio è la valutazione dell'effettivo raggiungimento degli obiettivi e dell'efficacia delle azioni individuate dallo scenario di Piano.

È auspicabile che il monitoraggio dello stato di attuazione delle azioni inserite nel PUMS sia effettuato con cadenza biennale e che i relativi report siano condivisi con la Regione Puglia, affinché quest'ultima ne possa

tenere conto per l'elaborazione di politiche regionali sulla mobilità e per monitorare la virtuosità dei Comuni e la capacità di attuazione dei piani.

Di seguito si esplicita un possibile schema per il monitoraggio del PUMS:

- raccolta dei dati con cadenza biennale necessari per il calcolo degli indicatori;
- confronto tra i valori degli indicatori stimati in fase di redazione e quelli calcolati in fase di monitoraggio;
- eventuale revisione, se necessario, delle strategie e/o delle azioni.

Come già ribadito nel paragrafo 5.3 Indicatori, si evidenzia che l'Agenzia Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio – ASSET (già AREM), attraverso il proprio portale web, offre la disponibilità di dati e informazioni utili alla fase di monitoraggio, oltre che al processo di pianificazione. Inoltre l'Agenzia renderà disponibili un modello di simulazione trasporti/territorio e i dati tabulari circa il *modal-split* relativo agli spostamenti di scambio tra i comuni pugliesi.

6.2 COMUNICAZIONE AI CITTADINI

Il monitoraggio periodico, che è consigliabile sia condiviso con i portatori di interesse, dovrebbe produrre un rapporto sullo stato di avanzamento della fase attuativa del PUMS, che contenga anche l'elencazione degli eventuali correttivi da apportare alle strategie e/o alle azioni, da condividere con apposito percorso partecipativo.

È bene che al rapporto sia data la più ampia diffusione possibile, in prima istanza attraverso gli strumenti di comunicazione messi a punto in fase di redazione e partecipazione del PUMS.

6.3 REVISIONE DEL PUMS

La revisione periodica del PUMS, al netto degli eventuali correttivi apportati alle strategie e/o alle azioni in fase di monitoraggio periodico, è da prevedere con cadenza decennale, avendo definito il PUMS come piano strategico di lungo periodo con orizzonte temporale di dieci anni.

7 PROGRAMMI DI FINANZIAMENTO EUROPEI E NAZIONALI SULLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

7.1 PROGRAMMI EUROPEI

Con riferimento ai programmi di finanziamento e cofinanziamento europei si rinvia sezione dedicata dell'Osservatorio PUMS (www.osservatoriopums.it/servizi/finanziamenti), nonché alla Guida alle opportunità di finanziamento dell'Unione europea 2014-2020 (revisione agosto 2017) (www.europa.formez.it) che fornisce un quadro generale esaustivo sulle differenti possibilità di finanziamento previste dalla nuova programmazione europea.

La guida consta di quattro parti:

- la Parte 1, dedicata ai fondi strutturali e di investimento europei;
- la Parte 2, dedicata ai finanziamenti diretti (programmi tematici) dell'UE
- la Parte 3 dedicata ai programmi di assistenza esterna 2014-2020
- la Parte 4 dedicata ai progetti di collaborazione 2014-2020 e altre iniziative.



7.1.1 PROGRAMMA OPERATIVO DELLA REGIONE PUGLIA 2014-2020 – ASSE IV ED ASSE VII

Con Decisione C (2015) 5854 del 13.08.2015 la Commissione Europea ha approvato il Programma Operativo Regionale 2014-2020 che è stato approvato dalla Giunta Regionale con deliberazione n. 1735 del 6.10.2015.

Asse Prioritario IV - "Energia Sostenibile e qualità della vita"

Con le azioni dell'Asse Prioritario 4 "Energia Sostenibile e qualità della vita", ed in particolare dell'Azione 4.4 "Interventi per l'aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane" si mira a:

- a. favorire, mediante un approccio integrato, la riqualificazione degli spazi urbani attraverso politiche di promozione di nuove e sostenibili modalità di trasporto urbano e sub-urbano;
- b. puntare su interventi finalizzati a promuovere l'uso di mezzi di trasporto a basse emissioni;
- c. implementare politiche di riconversione del parco mezzi di trasporto pubblico verso tecnologie a basse emissioni.

La Regione intende conseguire i seguenti risultati:

- a. soddisfacimento della domanda inesa e inespressa di trasporto ferroviario, attualmente penalizzata dalla scarsa o inadeguata accessibilità ai nodi e alle stazioni della rete ferroviaria regionale;
- b. potenziamento delle condizioni di accessibilità, con modalità sostenibili, ai nodi della rete di trasporto: stazioni, porti, aeroporti, elisuperfici, terminal-bus, charging-hub e adeguamento dei servizi di passenger-care in tali nodi;
- c. riqualificazione - mediante un approccio integrato - delle stazioni e delle aree urbane circostanti puntando su sicurezza, qualità urbana e accessibilità dedicata principalmente ai servizi di trasporto collettivo extraurbano al fine di stimolare la crescita degli utenti del servizio ferroviario regionale;
- d. adeguamento degli standard qualitativi dei parchi mezzi dedicati al trasporto pubblico ai migliori standard energetici ed ambientali disponibili;
- e. maggiore diffusione degli strumenti di sistemi di trasporto intelligenti (ITS) per il controllo del traffico, la gestione delle parchi mezzi del tpl e degli operatori logistici e dell'infomobilità;
- f. ottimizzazione del processo di distribuzione urbana delle merci, crescita del numero dei centri di smistamento delle merci e di secondo livello (CDU - centri di distribuzione urbana) e modalità di trasporto a bassa emissione di carbonio.

Esempi di attività da realizzare sono i seguenti:

- a. Realizzazione di infrastrutture e nodi di interscambio finalizzati all'incremento della mobilità collettiva e alla distribuzione ecocompatibile delle merci e relativi sistemi di trasporto;
- b. Interventi di mobilità sostenibile urbana e suburbana anche promuovendo l'utilizzo di sistemi di trasporto a basso impatto ambientale, il completamento, l'attrezzaggio del sistema e il rinnovamento delle flotte;
- c. Sistemi infrastrutturali e tecnologici di gestione del traffico e per l'integrazione tariffaria;
- d. Sviluppo delle infrastrutture necessarie all'utilizzo del mezzo a basso impatto ambientale anche attraverso iniziative di charginghub.

Nello specifico, le attività proposte dovranno essere incluse all'interno degli strumenti di pianificazione della mobilità delle aree urbane e si concentreranno sul concetto di sostenibilità al fine di ridurre l'emissione di gas climalteranti, in coerenza con gli obiettivi di miglioramento della qualità dell'aria contenuti nei piani regionali dei trasporti (piano attuativo quinquennale e piano triennale dei servizi) redatti ai sensi della Direttiva 2008/50/CE.

Con Determina dirigenziale della Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del TPL n. 11 del 24 marzo 2017 è stato approvato l'Avviso Pubblico di manifestazione di interesse per la realizzazione di progetti di percorsi ciclabili e/o ciclo pedonali.

Asse Prioritario VII - "Sistemi di trasporto e infrastrutture di rete"

Le politiche per la mobilità efficiente e sostenibile che la Puglia intende promuovere nel presente ciclo di programmazione sono finalizzate ad accelerare l'evoluzione delle comunità locali verso lo sviluppo sostenibile, la coesione sociale e la competitività del sistema produttivo locale. Le azioni che si propongono prendono le mosse dall'assetto infrastrutturale del sistema regionale dei trasporti, conseguito grazie agli interventi del ciclo di programmazione 2007-2013.

L'obiettivo di fondo di questa strategia è il completamento e il perfezionamento di una rete regionale per il trasporto di passeggeri e di merci fondata sulla comodità (uso della combinazione di mezzi che garantiscono le condizioni di spostamento più efficienti e, quindi, anche più sostenibili sotto il profilo ambientale) e sull'integrazione. L'integrazione, in particolare, riguarda diversi aspetti: l'integrazione tra infrastrutture e tra servizi di sistema o di rango differenti, ma anche integrazione paesaggistica, mirando a soluzioni che non solo evitino danni al rinomato paesaggio pugliese ma offrano un significativo contributo alla sua valorizzazione.

Le azioni previste nell'Asse sono le seguenti:

- 7.1 Interventi di potenziamento dell'offerta ferroviaria e miglioramento del servizio;
- 7.2 Rafforzare le connessioni dei nodi secondari e terziari delle "aree interne" e di quelle dove sono localizzati significativi distretti di produzione agricola e agroindustriale con i principali assi viari e ferroviari della rete TEN-T;
- 7.3 Interventi per potenziare i servizi di trasporto pubblico regionale e interregionale;
- 7.4 Interventi per la competitività del sistema portuale e interportuale.

Asse Prioritario XII - "Sviluppo urbano sostenibile"

L'Asse Prioritario 12 "Sviluppo urbano sostenibile", ed in particolare l'Azione 12.1 "Rigenerazione urbana sostenibile", è orientata a migliorare le condizioni di abitabilità, comfort e qualità della vita di aree urbane, con particolare riguardo ad aree periferiche e quartieri di edilizia residenziale pubblica di città medie.

Le attività da realizzare che afferiscono il tema della mobilità sostenibile sono:

- sviluppo della mobilità sostenibile, eventualmente in integrazione con interventi di ripermabilizzazione degli spazi pubblici, di rimozione o di depotenziamento di infrastrutture stradali, anche al fine di riqualificare e mettere in sicurezza ampie zone urbanizzate costiere e a ridurre il rischio idrogeologico;



- rafforzamento delle connessioni infrastrutturali e delle attrezzature a scala territoriale.

7.2 PROGRAMMI NAZIONALI

7.2.1 PROGRAMMA SPERIMENTALE NAZIONALE DI MOBILITÀ SOSTENIBILE CASA-SCUOLA E CASA – LAVORO

La Legge 28 dicembre 2015, n. 221 "Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali" prevede all'art. 5, comma 1, la definizione del Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro per la cui attuazione sono destinati 35 milioni di euro a valere sulle risorse di cui all'art. 19, comma 6 del Decreto Legislativo 13 marzo 2013, n. 30.

Il Programma ha previsto *"il finanziamento di progetti, predisposti da uno o più enti locali e riferiti a un ambito territoriale con popolazione superiore a 100.000 abitanti, diretti a incentivare iniziative di mobilità sostenibile, incluse iniziative di piedibus, di car-pooling, di car-sharing, di bike-pooling e di bike-sharing, la realizzazione di percorsi protetti per gli spostamenti, anche collettivi e guidati, tra casa e scuola, a piedi o in bicicletta, di laboratori e uscite didattiche con mezzi sostenibili, di programmi di educazione e sicurezza stradale, di riduzione del traffico, dell'inquinamento e della sosta degli autoveicoli in prossimità degli istituti scolastici o delle sedi di lavoro, anche al fine di contrastare problemi derivanti dalla vita sedentaria. Tali programmi possono comprendere la cessione a titolo gratuito di «buoni mobilità» ai lavoratori che usano mezzi di trasporto sostenibili"*.

Il decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 208 del 20 luglio 2016 ha definito il Programma sperimentale nonché le modalità e i criteri per la presentazione dei progetti, in attuazione dell'articolo 5 della Legge 28 dicembre 2015, n. 221. A seguito del bando sono pervenuti 114 progetti che coinvolgono complessivamente 483 Enti Locali distribuiti sull'intero territorio nazionale con esclusione della Basilicata e della Valle d'Aosta. A seguito della valutazione delle proposte sono stati approvati tre elenchi: progetti finanziati, progetti ammissibili a finanziamento con eventuali risorse da individuare successivamente e progetti non ammessi.

Con riferimento alla Regione Puglia, sono 7 i progetti ammissibili a co-finanziamento, finanziabili nei limiti delle ulteriori risorse eventualmente disponibili, e presentati dalle seguenti Amministrazioni (capofila): Lecce Bisceglie, Molfetta, Bari, Andria e Foggia.

7.2.2 PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE AREE METROPOLITANE 2014 – 2020 (PON METRO)

Il Programma Operativo Nazionale Città Metropolitane 2014-2020, approvato dalla Commissione europea il 14 luglio 2015, è dedicato allo sviluppo urbano e prevede interventi nei settori dell'agenda digitale, dell'efficienza energetica, della mobilità sostenibile, del disagio abitativo e dell'economia sociale.

Il Programma si inserisce nel quadro dell'Agenda urbana nazionale e Sviluppo urbano sostenibile delineati nell'Accordo di Partenariato della programmazione 2014-2020.

Due le direzioni principali del programma:

- ridisegno e modernizzazione dei servizi urbani per i residenti e gli utilizzatori delle città utilizzando metodi e tecniche innovative, anche legate allo sviluppo di servizi digitali (smart city);
- promozione di pratiche e progetti di inclusione sociale per la popolazione e i quartieri in condizioni di disagio, attraverso la riqualificazione degli spazi e la previsione di servizi e percorsi di accompagnamento.

Il Programma, con la sottoscrizione dell'Atto di Delega, ha affidato alla Città di Bari la gestione di circa 90 milioni di euro di risorse finanziarie, di cui 86 milioni immediatamente disponibili e i restanti come "riserva di premialità" al raggiungimento degli obiettivi (target) di spesa fissati al 2018.

Il Dossier Strategico di Bari declina la strategia urbana e metropolitana su 4 azioni integrate: Mobilità sostenibile, Riattivazione urbana e innovazione sociale, Welfare mix integrato e Agenzia della Casa, Agenda Digitale e Bari Urban Service Hub.

7.2.3 PIANO NAZIONALE INFRASTRUTTURALE PER LA RICARICA DEI VEICOLI ALIMENTATI AD ENERGIA ELETTRICA

La Direttiva 2014/94/EU, pubblicata il 24 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, mira a garantire la costruzione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi e l'attuazione nell'Unione europea delle specifiche tecniche comuni per tale infrastruttura.

La Legge del 7 agosto 2012, n. 134 - ha dedicato un Capo specifico (Capo IV bis) alla predisposizione di disposizioni volte a favorire lo sviluppo della mobilità mediante veicoli a basse emissioni complessive. Il succitato capo è finalizzato allo sviluppo della mobilità sostenibile, attraverso misure volte a favorire la realizzazione di reti infrastrutturali per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica e la sperimentazione e la diffusione di flotte pubbliche e private di veicoli a basse emissioni complessive, con particolare riguardo al contesto urbano, nonché l'acquisto di veicoli a trazione elettrica o ibrida.

L'art. 17 septies della Legge 134/2012 evidenzia come al fine di garantire in tutto il territorio nazionale i livelli minimi di accessibilità al servizio di ricarica dei veicoli alimentati a energia elettrica sia necessario redigere un **Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad Energia Elettrica** che dovrà prevedere l'istituzione di un servizio di ricarica dei veicoli a partire dalle aree urbane applicabile nell'ambito del trasporto privato e pubblico e conforme agli omologhi servizi dei Paesi dell'Unione europea, al fine di garantire l'interoperabilità in ambito internazionale. Il comma 8 dell'art. 17 septies della legge n. 134 del 7 agosto 2012 prevede che ai fini del finanziamento del Piano Nazionale sia istituito, nello stato di previsione del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, un apposito fondo.

Con DPCM del 26 settembre 2014 è stato approvato il Piano Nazionale Infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad Energia Elettrica, aggiornato con DPCM del 18 aprile 2016. Il Piano nazionale ha come oggetto la realizzazione di reti infrastrutturali per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica nonché interventi di recupero del patrimonio edilizio finalizzati allo sviluppo delle medesime reti. Il Piano nazionale definisce le linee guida per garantire lo sviluppo unitario del servizio di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica nel territorio nazionale, sulla base di criteri oggettivi che tengono conto dell'effettivo fabbisogno presente nelle diverse realtà territoriali, valutato sulla base dei concorrenti profili della congestione di traffico veicolare privato, della criticità dell'inquinamento atmosferico e dello sviluppo della rete stradale urbana ed extraurbana e di quella autostradale.

Con il Decreto Direttoriale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 503 del 22 dicembre 2015 è stato istituito un programma di finanziamenti volto a promuovere lo sviluppo di reti di ricarica per veicoli alimentati a energia elettrica sul territorio nazionale. Per tali finalità sono stati quindi finanziati interventi relativi alla pianificazione, progettazione, acquisizione ed installazione dei impianti dedicati alla ricarica di veicoli alimentati ad energia elettrica, coerenti con le disposizioni del Piano Nazionale Infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica (cd PNIRE). In particolare, il decreto ha assegnato alla Regione Puglia risorse pari a € 1.760.441,15 per la realizzazione di reti di ricarica per i veicoli alimentati ad energia elettrica, quale cofinanziamento, fino ad un massimo del 50% delle spese sostenute per l'acquisto e



per l'installazione degli impianti, dei progetti presentati dalla Regione relativi allo sviluppo delle reti infrastrutturali per la ricarica dei veicoli nell'ambito di accordi di programma.

La Regione Puglia ha inteso connettere, attraverso le infrastrutture finanziabili con il suddetto programma ministeriale, tutti i capoluoghi di provincia pugliesi e la Città Metropolitana, in quanto risultano le aree maggiormente congestionate dal traffico e quindi con tasso di inquinamento superiore agli altri comuni, coerentemente con il Piano Regionale per la Qualità dell'Aria, il Piano Regionale dei Trasporti e il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale.

Con DGR n. 448/2017 del 28 marzo 2017, la Regione Puglia ha approvato il piano di interventi regionale a cui hanno aderito i seguenti comuni: Andria, Foggia, Lecce, Taranto, Bari e Città Metropolitana e che prevede l'installazione di 210 colonnine di ricarica distribuite secondo i criteri dettati dal Decreto.

7.2.4 PIANO STRAORDINARIO DELLA MOBILITÀ TURISTICA

Il Piano Straordinario della Mobilità Turistica (PSMT), denominato *"Viaggiare in Italia"*, è il punto di incontro di un duplice percorso istituzionale, di natura multidisciplinare, che, da un lato, parte dalla nuova visione del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del sistema nazionale delle infrastrutture di trasporto (*Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti infrastrutturali*) e, dall'altro lato, dal Piano Strategico del Turismo (PST) redatto nel 2016 dal Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo (MIBACT), che prevede lo sviluppo di una specifica linea d'azione sul tema della mobilità.

Il documento *"Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti infrastrutturali"*, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, è stato approvato come allegato del Documento di Economia e individua i fabbisogni infrastrutturali del Paese al 2030.

Si tratta di uno strumento di sintesi annuale, consuntivo e programmatico, di razionalizzazione ed efficientamento della spesa pubblica in infrastrutture in quanto affronta sia il tema della pianificazione strategica sia quello della valutazione ex-ante delle opere, cioè la considerazione dei costi e dei benefici delle singole infrastrutture.

Il Documento descrive in dettaglio gli obiettivi e le strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica, e identifica quali asset strategici per lo sviluppo del Paese, le città e i poli turistici, al pari dei poli manifatturieri industriali. Individua gli elementi costitutivi del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) e identifica progetti e programmi di investimento prioritari. Tali interventi, oltre 100, distribuiti su strade, ferrovie, porti, aeroporti, ciclovie e sistemi di trasporto rapido di massa, hanno un forte impatto atteso su accessibilità e mobilità turistica.

Il PST, invece, delinea lo sviluppo del settore nei prossimi sei anni per rilanciare la leadership italiana sul mercato turistico mondiale. Il Piano, presentato dal Ministro dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, Dario Franceschini, agisce su leve fondamentali come l'innovazione tecnologica e organizzativa, la valorizzazione delle competenze, la qualità dei servizi. Questi aspetti vengono integrati con la necessità di un utilizzo sostenibile e durevole del patrimonio ambientale e culturale.

È in questa cornice programmatica che il PSMT esprime le maggiori potenzialità, proponendo un modello integrato tra trasporti e turismo. La mobilità e l'accessibilità delle città d'arte e dei luoghi turistici, oltre a valorizzare l'immagine e il patrimonio culturale e paesaggistico del Paese, possono avere un ruolo determinante per il rilancio dell'economia nazionale. Ogni turista, infatti, è prima di tutto un viaggiatore

che esprime una domanda di mobilità verso luoghi e percorsi turistici. Accessibilità, informazioni durante il viaggio e servizi di mobilità sono alcuni dei criteri che orientano la scelta di una destinazione turistica.

Il PSMT è esplicitamente previsto dal Decreto legge 31 maggio 2014, n. 83 “Disposizioni urgenti per la tutela del patrimonio culturale, lo sviluppo della cultura e il rilancio del turismo”, che all'Art. 11 reca: “Il MIT, d'intesa con il MiBACT e con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome (...) redige e adotta il Piano straordinario della mobilità turistica. Tale piano favorisce la fruibilità del patrimonio culturale con particolare attenzione alle destinazioni minori, al Sud Italia e alle aree interne del Paese”.

All'interno del Piano Straordinario della Mobilità Turistica si inquadrano numerosi interventi individuati dal MIT nell'ambito degli investimenti nazionali per le infrastrutture, e a cui si affiancano ulteriori azioni attente alle molteplici esigenze dei territori e della vasta platea di attori coinvolti, attraverso un confronto con gli enti locali (regioni, comuni, ...) e gli operatori del settore.

Il PSMT disegna un modello basato sulle *Porte di Accesso del turismo* in Italia: porti, aeroporti e stazioni ferroviarie, particolarmente rilevanti per il turismo internazionale, ed interconnesse alle reti locali e nazionali. L'analisi restituisce una mappa di accessibilità nazionale che sovrappone le reti di mobilità ai principali siti turistici (UNESCO, EDEN, ...). Connettere l'Italia turistica significa agevolare, secondo la logica dell'intermodalità le differenti combinazioni di mobilità dei turisti, stranieri e italiani, che si muovono, individualmente o in gruppo, sia nelle forme tradizionali (auto, voli di linea/low cost/charter, fly & drive, tour con pullman, treni, navi...) che innovative (la mobilità delle reti fluviali, ciclovie, ferrovie dismesse, cammini, strade storiche...) sia nelle forme innovative della mobilità condivisa (car sharing/car pooling).

Sono **quattro gli obiettivi** individuati:

- accrescere l'accessibilità ai siti turistici per rilanciare la competitività del turismo;
- valorizzare le infrastrutture di trasporto come elemento di offerta turistica;
- digitalizzare l'industria del turismo a partire dalla mobilità;
- promuovere modelli di mobilità turistica ambientalmente sostenibili e sicuri.

L'Obiettivo A intende rafforzare la rete di trasporto ed i servizi di mobilità che consentono al turista una fruizione completa dell'esperienza turistica, ma anche l'infrastruttura immateriale ed i servizi digitali necessari per un accesso completo alle informazioni utili per la pianificazione dell'itinerario e per l'acquisto di titoli di viaggio e biglietti di ingresso ai siti turistici (es. miglioramento delle rete ferroviaria di collegamento con le porte di accesso per via aerea, potenziamento della rete per il completamento e l'avvio di nuovi di interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa, intermodalità e integrazione tra servizi di mobilità e servizi turistici, l'iniziativa wifi.italia.it, network condiviso che consente di navigare gratuitamente sulla rete pubblica italiana con un solo strumento (un'app) e credenziali d'accesso uniche, ecc.).

L'Obiettivo B mira alla piena integrazione tra infrastruttura di mobilità ed meta turistica, attraverso il riuso intelligente e la reinterpretazione delle infrastrutture di trasporto come parte costitutiva dell'identità dei luoghi (es. il progetto di recupero “Valore Paese – Cammini e Percorsi”, il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico, il recupero a fini turistici di 28 Case Cantoniere pilota, la riqualificazione di waterfront tra cui quello della Città Metropolitana di Bari, etc.).



L'Obiettivo C è incentrato sull'esigenza di governare la rivoluzione digitale in atto, mettendo in rete le iniziative di *upgrading* tecnologico dei diversi soggetti della filiera turistica, al fine, da un lato, di migliorare la *governance* della mobilità nelle città e da/verso i siti turistici, e dall'altro di espandere le opportunità di approfondimento e fruizione della località turistica (es. la creazione di una piattaforma di servizi open del MIT per raccogliere e offrire dati sulla mobilità nazionale, interventi sull'infrastruttura digitale delle stazioni per abilitare servizi innovativi al viaggiatore, ecc.).

Infine, l'Obiettivo D si propone di supportare iniziative di promozione della mobilità attiva e, soprattutto, di connettere tali iniziative alla fruizione di esperienze turistiche, mediante percorsi ciclopedonali attrezzati per le esigenze dei turisti (es. la riqualificazione e il riuso a fini turistico-ricettivi di 103 immobili pubblici nel 2017 e di 200 immobili nel biennio 2018-2019, di cui 13 in Puglia, situati lungo percorsi ciclo-pedonali e itinerari storico-religiosi, la realizzazione di quasi 6.000 km di ciclovie, tra cui la Ciclovie dell'Acquedotto, progetti per la sicurezza dei percorsi ciclo-pedonali, ecc.).

Attualmente il PSMT è stato presentato dai Ministri sotto forma di bozza ed è al vaglio della Commissione Turismo della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome.

7.2.5 IL PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE E I PROGRAMMI DI ATTUAZIONE

Il Codice della Strada (D. Lgs. 30 aprile 1992 n. 285) prevede (Articolo 1 - comma 3) che *"al fine di ridurre il numero e gli effetti degli incidenti stradali e in relazione agli obiettivi e agli indirizzi della Commissione Europea, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti definisce il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale"*. L'Articolo 32 della Legge 144 del 17 maggio 1999 ha istituito il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, definendone ambito, articolazione, strumenti attuativi e linee guida. Il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, sviluppato per il periodo 2001-2010, assumeva, sulla base delle indicazioni della Commissione Europea, l'obiettivo di ridurre del 50% entro il 2010, il numero delle vittime di incidenti stradali.

Il PNSS 2001-2010 individuava interventi da attuare a breve termine (c.d. *"Azioni di Primo Livello"*), per ridurre il numero e la gravità degli incidenti stradali attraverso la rimozione dei fattori di rischio, e una serie di Programmi per svolgere un'azione sistematica a più lungo termine, di miglioramento dei sistemi infrastrutturali e della mobilità, attraverso l'azione concertata dei vari soggetti competenti (c.d. *"Azioni di Secondo Livello"*).

L'attuazione del Piano si è articolata in cinque Programmi Annuali con l'ammissione a cofinanziamento di circa 1.450 interventi. I primi tre Programmi sono in avanzata fase di realizzazione; gli interventi di Quarto e Quinto Programma sono in fase di avvio e saranno completati nei prossimi anni. Nel complesso, oltre il 75% degli interventi sono stati iniziati, e circa il 37% sono stati completati.

Gli interventi finanziati hanno permesso l'attuazione di un numero di misure pari a circa 3.150, che si possono suddividere in tre macro-categorie:

- Misure infrastrutturali e strategiche: costruzione, ripristino e messa in sicurezza di infrastrutture viarie, iniziative quali la riqualificazione di centri urbani.
- Misure di comunicazione e formazione: iniziative di carattere formativo e informativo per gli utenti di tutte le fasce di età; nello specifico si riferisce ad attività di educazione stradale da svolgere nelle scuole di ogni ordine e grado, corsi di guida sicura ed eventi informativi finalizzati a diffondere la conoscenza e incrementare le capacità di muoversi in sicurezza nella città, nonché piani di comunicazione e informazione.

- Misure di rafforzamento del governo della Sicurezza Stradale: azioni di pianificazione, programmazione, monitoraggio e gestione della sicurezza stradale che vengono realizzate ad esempio attraverso la creazione e il rafforzamento di uffici di Polizia Locale e di Centri di Monitoraggio.

La Regione Puglia con Delibera di Giunta n. 30 del 19/01/2010, ha provveduto all'approvazione dei progetti finalizzati alle attività connesse alla realizzazione del 3° e del 4° Programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, selezionati attraverso procedura concertativa con l'UPI e L'ANCI.

Con Delibera di Giunta Regionale n. 1922 del 02/10/2012 è stato approvato lo schema di Convenzione tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Puglia per il trasferimento dei fondi relativi al 4° e al 5° Programma del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale; la stessa Convenzione è stata successivamente sottoscritta in data 19 novembre 2012 e approvata con Decreto Ministeriale N. 56 del 04/04/2013.

Con Delibera di Giunta n. 2151 del 21/12/2016 si è preso atto dell'elenco degli Enti Locali beneficiari delle risorse economiche relative al IV Programma del PNSS e si è approvato lo schema di convenzione tra la Regione Puglia e gli enti beneficiari ai fini della definizione degli obblighi e degli adempimenti a carico delle parti riguardo la gestione tecnico-finanziaria, l'erogazione del cofinanziamento, nonché il rispetto degli adempimenti di verifica e monitoraggio delle procedure.

E' importante precisare che dopo aver utilizzato le risorse delle prime quattro annualità dei fondi del Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale per co-finanziare interventi puntuali di messa in sicurezza delle infrastrutture stradali, l'Assessorato ai Trasporti della Regione Puglia d'intesa con il Ministero Infrastrutture e Trasporti e coerentemente con i macro obiettivi di sicurezza stradale previsti dal PNSS, ha deciso di destinare le risorse della V annualità del PNSS per supportare Comuni e Province co-finanziando al 50% la redazione dei Piani della mobilità ciclistica come previsti dalla normativa di settore vigente (L. 366/98, DM 557/99, L.R. n. 1/2013).

Nello specifico il progetto denominato "PIANO ... IN BICI", condiviso anche da ANCI e UPI, prevede di utilizzare € 100.000,00 dei fondi statali più € 50.000,00 di fondi regionale per attività di assistenza tecnica e accompagnamento degli enti locali e la restante somma di € 1.814.262,35, a sportello, per il cofinanziamento della redazione dei piani della ciclabilità sulla viabilità di propria competenza.



8 APPENDICE

8.1 INDICE TIPO DI UN PUMS

Di seguito si riporta una possibile articolazione dell'indice minimo di un PUMS.

Introduzione

0. PROCESSO DI FORMAZIONE E PARTECIPAZIONE DEL PIANO

1. QUADRO CONOSCITIVO

- 1.1 Quadro normativo, pianificatorio e programmatico
- 1.2 Inquadramento territoriale e socio-economico dell'area di piano
- 1.3 Offerta di reti e servizi di trasporto
- 1.4 Domanda di mobilità
- 1.6 Criticità e impatti
- 1.7 Analisi SWOT (punti di forza e di debolezza, opportunità e minacce)

2. DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI

- 2.1 Obiettivi primari e loro indicatori
- 2.2 Obiettivi specifici e loro indicatori
- 2.3 Calcolo degli indicatori allo scenario attuale

3. COSTRUZIONE DEGLI SCENARI

- 3.1 Definizione degli orizzonti temporali di riferimento
- 3.2 Dinamiche demografiche e insediative agli orizzonti di piano
 - 3.2.1 Previsioni demografiche
 - 3.2.2 Previsioni insediative
- 3.3 La domanda di mobilità agli orizzonti di piano
- 3.4 Definizione dello scenario di riferimento
- 3.5 Scenari alternativi di piano
 - 3.5.1 Scenario 1
 - 3.5.1.1 Definizione delle strategie
 - 3.5.1.2 Definizione delle azioni
 - 3.5.2 Scenario 2
 - 3.5.2.1 Definizione delle strategie
 - 3.5.2.2 Definizione delle azioni

...

4. SCELTA DELLO SCENARIO DI PIANO

- 4.1 Stima degli indicatori per ogni scenario
- 4.2 Valutazione comparata degli scenari
- 4.3 Individuazione dello scenario di piano
 - 4.3.1 Interventi a breve termine e lungo termine
 - 4.3.2 Cronoprogramma degli interventi
 - 4.3.3 Interventi prioritari
 - 4.3.4 Stima dei costi
 - 4.3.5 Copertura finanziaria

5. PIANO DI MONITORAGGIO E VALUTAZIONE



8.2 GLOSSARIO

Best practices: buone pratiche.

Bicibus: è una forma di trasporto scolastico per gli alunni delle elementari e medie inferiori che vengono accompagnati in bici a scuola da adulti con le stesse modalità (percorsi, fermate) dello scuolabus.

Cargo-bikes: bici da trasporto, sono delle biciclette progettate e costruite specificatamente per trasportare carichi.

Car-sharing, bike-sharing, van-sharing, moto sharing, car-pooling: servizi di mobilità condivisa, noleggio condiviso dell'auto, della bici, del furgone, della moto e condivisione dell'auto privata con altri utenti.

Charging-hub: insieme di colonnine di ricarica per auto o biciclette elettriche.

Cicloposteggi: luogo non protetto, attrezzato con supporti metallici (comunemente noti come "rastrelliere") per l'ancoraggio e la sosta delle biciclette.

Ciclovie: strade e percorsi ciclopedonali.

City users: Utenti della città (letteralmente: chi usa la città).

Congestion charge: una sorta di un pedaggio per la circolazione dei veicoli in un'area urbana o in una sua porzione.

COPERT: Programma software utilizzato per calcolare le emissioni inquinanti provenienti dal settore dei trasporti.

Cronotopi: i luoghi generatori di dinamiche temporali a differenti scale; più precisamente il cronotopo è l'agente primigenio dell'attività temporale urbana, ovvero quello che introduce (genera) correlazioni temporali che non ci sarebbero in sua assenza. Nel linguaggio dell'urbanistica ci si riferisce al cronotopo quando si descrive una regione urbana caratterizzata da "funzioni calendarizzate" (cfr. B. Giorgini, G. Melchiorre, La fisica della città – Mobilis un laboratorio virtuale per una mobilità sostenibile, INFN Bologna, 2004).

Cycle logistics: soluzioni non-motorizzate per la consegna delle merci.

Eco-guida: guida ecologica, ovvero che tende a minimizzare i consumi dell'auto e l'inquinamento.

Emissioni climalteranti: emissioni che contribuiscono a produrre alterazioni a livello globale del clima della Terra.

Gamification: uso di dinamiche di gioco in un contesto di non-gioco al fine di coinvolgere gli utenti, inducendo competizioni amichevole attraverso l'auto-tracking, che motiva le persone a muoversi con modalità sostenibile.

Green economy: economia che tiene conto delle ricadute ambientali del business e ne integra le necessità all'interno del modello di business al fine di ridurre le esternalità ambientali negative.

Green way: strada verde per pedoni e biciclette.

Iniziativa CIVITAS: "City-VITALity-Sustainability", Iniziativa UE "Città, Vitalità e Sostenibilità".

Intermodalità: utilizzo di diversi sistemi di trasporto all'interno dello stesso percorso da un punto A a un punto B.

Logistica collaborativa: sistema di logistica che tiene conto della possibilità di utilizzare la condivisione delle risorse per migliorare l'efficienza e ridurre le emissioni.

Mobilità dolce: corrisponde alla mobilità attiva ovvero ciclopedonale, precedentemente chiamata mobilità lenta.

Mobility Manager: responsabile della mobilità aziendale, scolastica o di area.

Nodi di scambio modale: *hub* di accesso alla rete multimodale del trasporto pubblico regionale e locale parco rotabile.

Parcheggi di interscambio: parcheggi in struttura e/o in aree dedicate, deputati allo scambio tra autovettura e altre modalità di trasporto, prima fra tutte il trasporto pubblico locale.

Pedibus: è una forma di trasporto scolastico per gli alunni delle elementari e medie inferiori che vengono accompagnati a piedi a scuola da adulti con le stesse modalità (percorsi, fermate) dello scuolabus.

Planning for people: pianificare avendo come focus le persone.

Road-book: libro sulle strade da percorrere in bicicletta per promuovere la mobilità attiva anche in combinazione con il treno.

Servizi di passenger-care: servizi rivolti alla "cura" del passeggero.

Sistema di rent a bike: sistema per il noleggio della bicicletta.



Sistemi ettometrici automatizzati: sistema di trasporto pubblico urbano a breve raggio a guida automatica.

Smart working: concetto che comprende molteplici aspetti. Si passa dalla flessibilità nella prestazione lavorativa di tipo orario oppure di tipo spaziale, fino a forme di welfare aziendale per facilitare i lavoratori genitori o impegnati in forme di assistenza parentale.

Stakeholder: Portatore di interessi.

Tratturi: largo sentiero erboso, pietroso o in terra battuta, sempre a fondo naturale, originatosi dal passaggio e dal calpestio degli armenti verso i pascoli del Tavoliere ed in parte minore della Murgia e della Terra d'Otranto.

Traffic Calming: Interventi di moderazione del traffico.

Velostazione: luogo chiuso, protetto e videosorvegliato per la sosta e il deposito delle biciclette, cui possono essere eventualmente associati altri servizi dedicati come il noleggio e la riparazione.

Way finding: Segnaletica di ricerca del percorso.

Zone 30: Strade in cui la velocità massima consentita non può superare i 30 km/h.

8.3 INDICE DEGLI ACRONIMI

A.Re.M.: Agenzia Regionale per la Mobilità nella Regione Puglia

ACI: Automobile Club Italia

Analisi SWOT: analisi dei punti di forza (Strengths), i punti di debolezza (Weaknesses), le opportunità (Opportunities) e le minacce (Threats)

ANAS: Azienda Nazionale Autonoma delle Strade

ANCI: Associazione Nazionale Comuni Italiani

ARPA: Agenzia regionale per la protezione ambientale

ASI: strategia ASI- strategia Avoid (evitare), Shift (cambiare), Improve (migliorare)

ASSET: Agenzia Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio

AVL: Automatic Vehicle Location

AVM: Automatic Vehicle Monitoring

CATI (indagini): Computer Assisted Telephonic Interview

CAWI (indagini): Computer Assisted Web Interview

CDU: Centri di Distribuzione Urbana

CO: monossido di carbonio

CO₂: biossido di carbonio

CODE (Progetti di cooperazione internazionale): Cooperating for mobility Demand management

CRA: Centro Regionale Aria

CRemSS: Centro Regionale di Monitoraggio per la Sicurezza Stradale

CY.RO.N.MED.: CYcle ROut Network of the MEDiterranean

dB(A): decibel con curva di ponderazione A

DGR: Deliberazione della Giunta Regionale

DRAG: Documento Regionale di Assetto Generale

EE. LL.: Enti Locali

EEA: Agenzia Europea per l'Ambiente

EPOMM: (European Platform On Mobility Management)

FCD: Floating Car Data

FESR: Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

FIAB: Federazione Italiana Amici della Bicicletta

FSE: Fondo Sociale Europeo

GIFT 2.0 (programma Grecia-Italia 2007-2013) e INTERMODAL (programma IPA ADRIATC 2007/2013)

GIS (strumenti): Geographical Information System

GNC: Gas Naturale Compresso

GNL: Gas Naturale Liquefatto

GPL: Gas di Petrolio Liquefatto

IPPC: Integrated Pollution Prevention and Control, ovvero prevenzione e riduzione integrata dell'inquinamento

ISTAT: Istituto Nazionale di Statistica
ITS: Intelligent Transport System
L.R.: Legge Regionale
Linee Guida ELTIS: Guidelines Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan
MIBACT: Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo
MIT: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
MOST (Progetti di cooperazione internazionale): Mobilità Sostenibile a Tirana
N.s.: Non Significativo (valore)
NFC: Near Field Communication
NO_x: Ossidi di azoto
O₃: Ozono
PA: Piano Attuativo
PIC Interreg: Programma d'Iniziativa Comunitaria Interreg (Interreg = Cooperazione Interregionale e transfrontaliera)
PM₁₀: Particulate Matter 10 ovvero particolato fine, cioè particelle il cui diametro aerodinamico è uguale o inferiore a 10 µm, ovvero 10 millesimi di millimetro
PM_{2.5}: Particulate Matter 2,5 ovvero particolato ultra fine, cioè particelle il cui diametro aerodinamico è uguale o inferiore a 2,5 µm, ovvero 2,5 millesimi di millimetro
POR: Programma Operativo Regionale
PPTR: Piano Paesaggistico Territoriale Regionale
Programma COSME: Programma per la competitività delle imprese e delle PMI 2014-2020
PRT: Piano regionale dei Trasporti
PSCL: Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro
PTA: Personalized Travel Assistance (assistenza di viaggio personalizzata)
PTCP: Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale
PTS: Piano triennale dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale
PUM: Piano Urbano della Mobilità
PUMS: Piano Urbano della Mobilità Sostenibile
PUT: Piano Urbano del Traffico
RFID (tecnologia): Radio-Frequency IDentification, identificazione a radiofrequenza, si intende una tecnologia per l'identificazione e/o memorizzazione automatica di informazioni inerenti oggetti, animali o persone.
SCMA (Elenco): Soggetti Competenti in Materia Ambientale
SIC (zona): Sito di Interesse Comunitario
SMP2.0: Sustainable Mobility Project 2.0
SO₂: diossido di zolfo, anche detta biossido di zolfo
SR: Scenario di Riferimento
TEN.T (rete): Trans European Networks Transport (reti di trasporto trans-europee)
TEP: Tonnellate Equivalenti di Petrolio
TPL: Trasporto Pubblico Locale
UNEP: Programma delle Nazioni Unite per l'Ambiente
UOC: Unità Operativa Complessa
UPI: Unione delle Province d'Italia
VAS: Valutazione Ambientale Strategica
VIA: Valutazione di Impatto Ambientale
VINCA: Valutazione di Incidenza
WBCSD: World Business Council for Sustainable Development
ZPS (zona): Zone di Protezione Speciale



8.4 TABELLA A - STRATEGIE, FINALITÀ E AZIONI

STRATEGIE	FINALITÀ	AZIONI
Integrazione tra i sistemi di trasporto	Incentivare le scelte multimodali	<ul style="list-style-type: none"> a. gerarchizzazione rete trasporto b. implementazione ed efficientamento nodi di interscambio modale c. favorire il trasporto di biciclette sui mezzi del TPL, di treni e traghetto d. favorire l'integrazione tariffaria e. sviluppare e favorire l'utilizzo di sistemi ITS f. favorire il coordinamento del Mobility Manager g. sviluppare politiche integrate di gestione della domanda
Sviluppo della mobilità collettiva	Miglioramento della qualità del servizio e aumento della velocità commerciale	<ul style="list-style-type: none"> a. realizzazione corsie preferenziali b. priorità semaforica ai mezzi di TPL c. fluidificazione alle intersezioni per mezzi TPL d. aumento accessibilità TPL per persone a ridotta mobilità e. implementazione sistemi di ITS per TPL in particolare AVM e AVL f. implementazione conta-passeggeri a bordo dei mezzi soprattutto con la sperimentazione dei sistemi di telefonia mobile g. implementazione di ogni strumento di comunicazione all'utenza (telefonia mobile, social network, etc) h. azioni per il miglioramento della qualità del servizio del TPL
Sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica	Promozione della mobilità ciclistica come parte integrante e fondamentale della mobilità e non come parte residuale	<ul style="list-style-type: none"> a. implementazione di servizi di bike sharing b. implementazione itinerari ciclabili c. miglioramento accessibilità ciclistica verso luoghi di interesse (scuole, uffici pubblici, etc) d. istituzione zone 30 e. diffusione servizi per i ciclisti presso le stazioni fermate del TPL e parcheggi di scambio (stalli parcheggio, riparazioni, pompe, ecc.) f. creazione di percorsi casa-scuola in bicicletta e a piedi e promozione di forme di mobilità pedonale collettiva g. implementazione di azioni di promozione, sensibilizzazione e marketing a favore della bicicletta h. diffusione di sistemi etometrici automatizzati, segnaletica way finding e dispositivi d'ausilio alla mobilità dell'utenza debole
Introduzione di sistemi di mobilità motorizzata condivisa	Recupero di spazio pubblico da destinare ad altre funzioni	<ul style="list-style-type: none"> a. dotazione presso le stazioni metro/treno, le principali fermate di autobus e nodi di scambio di stalli riservati per auto e moto condivise b. utilizzo di ITS e piattaforme software in grado di gestire il trasporto privato condiviso e di integrarlo con il TPL c. promozione della mobilità condivisa presso aziende ed enti pubblici d. politiche tariffarie in favore di car sharing, moto sharing e car-pooling e. agevolazione di transito e sosta per i veicoli con mobilità condivisa
Rinnovo del parco con l'introduzione di mezzi a basso impatto in coerenza con il D. Lgs 257/2016	Miglioramento della qualità dell'aria	<ul style="list-style-type: none"> a. diffusione e promozione dello sviluppo della mobilità condivisa a basso impatto inquinante b. introduzione di veicoli a basso impatto inquinante nelle flotte aziendali pubbliche e private c. introduzione di veicoli a basso impatto inquinante per la distribuzione urbana delle merci e/o cargo bike d. introduzione di veicoli turistici a basso impatto inquinante, anche per le vie d'acqua e. installazione di colonnine per la ricarica elettrica e impianti per la distribuzione di combustibili alternativi a basso impatto inquinante f. monitoraggio della composizione e dell'età media della flotta del parco mezzi dei trasporti pubblici locali g. sistemi premiali per cargo bike e tricicli e quadricicli a basso impatto inquinante
Razionalizzazione della logistica urbana	Riduzione inquinamento atmosferico acustico e visivo	<ul style="list-style-type: none"> a. nuovi modelli di governance per ottimizzare la raccolta e distribuzione delle merci in ambito urbano contribuendo alla riduzione del traffico e dell'inquinamento; b. introduzione di un sistema premiante per i veicoli meno ingombranti (veicoli <3,5 t, van sharing, cargo bike, ecc); c. adozione di un sistema di regolamentazione complessivo e integrato (merci e passeggeri) da attuarsi anche mediante politiche tariffarie per l'accesso dei mezzi di carico/scarico (accessi a pagamento, articolazione di sconti/abbonamenti e/o abbonamenti) che premi l'ultimo miglio ecosostenibile; d. razionalizzazione delle aree per il carico/scarico delle merci promuovendo e presidando, anche attraverso l'ausilio di strumenti elettronici e informatici, reti di aree (stalli) per il carico/scarico merci.

LINEE GUIDA PUMS



STRATEGIE	FINALITA'	AZIONI
<p>Diffusione della cultura connessa alla sicurezza della mobilità e alla mobilità sostenibile</p>	<p>Riduzione incidentalità</p>	<p>a. interventi infrastrutturali per la risoluzione di problemi nei punti più a rischio della rete stradale b. introduzione in ambito urbano, in via sperimentale, delle valuzazioni, dei controlli e delle ispezioni di sicurezza previste dal D. lgs. 35/2011, tenuto conto delle indicazioni che pervengono dalla Regione Puglia c. aumento della sicurezza di pedoni e ciclisti e degli utenti del TPL, (fermate a "isola" e marciapiedi) in corrispondenza delle fermate, realizzazione di corsie ciclabili protette, separazione dei flussi, segnaletica orizzontale e verticale, corsie pedonali protette, percorsi pedonali protetti casa-scuola d. campagne di sensibilizzazione ed educazione stradale e. campagne di informazione e coinvolgimento sulla mobilità sostenibile, anche attraverso interventi specifici e diffusi sulle scuole a. implementazione sistemi di ITS per TPL in particolare AVI e AVL b. implementazione conta-passeggeri a bordo dei mezzi c. priorità semaforica ai mezzi di TPL fondamentali per l'ottimizzazione dei tempi di percorrenza delle corse e per il miglioramento della gestione delle linee d. semafori programmati per creare un'onda verde per i ciclisti e. pannelli a messaggio variabile sugli itinerari ciclabili f. sistemi di enforcement (sistemi di accertamento automatico delle infrazioni) per le corsie riservate al TPL al fine di scoraggiarne l'utilizzo da parte di veicoli non autorizzati g. sistemi di informazione all'utente in grado di fornire i tempi di attesa alle fermate e sulle linee di TPL stesse tramite i più innovativi e consolidati canali di comunicazione (sit web, social media, applicazioni per smartphone, schermi e altoparlanti alle stazioni, "fermate autobus parlanti" per i non vedenti e i poveretti; schermi e computer touch-screen in luoghi strategici come ospedali, centri commerciali e università; pannelli a messaggio variabile sugli itinerari ciclabili per visualizzare gli orari di partenza del TPL installati a distanze tali da consentire ai ciclisti di regolare la propria velocità in funzione dell'orario in partenza) h. sistemi di mobile payment (basati su smartcard a microchip, smartcard contactless con tecnologia RFID, via SMS, app da cellulare, NFC - Near Field Communication, internet, ecc.) al fine di ridurre i tempi di imbarco alle fermate con ricadute positive su puntualità del servizio, diminuzione del carico di lavoro per gli addetti e riduzione dell'evasione i. sistemi di bigliettazione combinata e tariffazione integrata di differenti gestori di servizi di trasporto pubblico che consenta l'accesso a servizi di mobilità condivisa, di noleggio e parcheggio biciclette, di parcheggio per autoveicoli e che permetta al cittadino di utilizzare l'offerta del trasporto pubblico multimodale effettuando il pagamento con un unico titolo di viaggio per diversi mezzi di trasporto utilizzati j. sistemi di video sorveglianza a bordo dei mezzi e alle fermate del trasporto pubblico con l'obiettivo di aumentare il livello di security del TPL k. sistemi V.E.D.R. (Video Event Data Recorder) per la ripresa video e la ricostruzione dinamica degli incidenti che vedono coinvolti i mezzi pubblici l. uso strategico dei "big data" per: migliorare il controllo del traffico e la gestione della congestione, combinando molteplici fonti di dati di traffico e di viaggio; migliorare la gestione della domanda, ad esempio regolando i pedaggi o il costo dei parcheggi in tempo reale in base alla domanda a. nomina del Mobility Manager di Area b. coinvolgimento del numero più ampio possibile di aziende, enti pubblici e scuole all'interno del territorio di interesse, come stakeholder nel percorso partecipativo per l'elaborazione del PUMS c. censimento, formazione, aggiornamento continuo e nomina, ove non presenti, del Mobility Manager delle aziende, degli enti pubblici e delle scuole coinvolti, i quali svolgono, tra le loro funzioni, attività di informazione e promozione di comportamenti virtuosi nei confronti di cittadini, colleghi e famiglie d. coinvolgimento del numero più elevato possibile di aziende ed enti affinché ottimizzino gli spostamenti sistematici dei dipendenti riducendo l'uso dell'auto privata attraverso lo strumento del Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro(PSCU) promuovendo le possibili azioni in esso definibili, tra cui: car-pooling, favorire la mobilità ciclistica, corsi di eco-guida, abbonamenti agevolati per il TPL, etc. e. sperimentazione e introduzione, anche con il supporto del mobility manager aziendali, del telelavoro e del cosiddetto smart working, in coerenza con la Direttiva dell'1 giugno 2017, nonché con la Legge n. 81 del 22 maggio 2017 sullo smart working</p>
<p>Sviluppo strategico dei Sistemi Intelligenti di Trasporto</p>	<p>Trasporto come sistema totalmente integrato</p>	<p>a. istituzione sistematica della figura del mobility manager scolastico (L. 221 del 28/12/15 art 5 comma 6) b. inserire in maniera strutturale la mobilità sostenibile nel piano dell'offerta formativa (POF) delle scuole c. ufficio Mobility Manager scolastico presso la struttura del Mobility Manager di Area d. coinvolgimento del maggior numero possibile di scuole al fine di favorire azioni come: Car pooling, modalità ciclistica, ottimizzazione servizi scuolabus, servizi pedibus etc. e. attivazione congiunta (Ente locale - scuole) di percorsi educativi specifici che favoriscano l'incremento delle competenze di bambini e ragazzi circa i "comportamenti in strada" attraverso il tema delle scelte del mezzo di trasporto, delle abitudini familiari di soddisfazione dei bisogni di spostamento nonché delle implicazioni connesse (economicità del trasporto, externalità non immediatamente apprezzabili, ecc...), utilizzando anche le forme educative del "gamification" f. coinvolgimento delle famiglie: nella selezione delle proposte di riorganizzazione degli spazi attorno la scuola, nell'efficiamento del servizio scuolabus, nonché nella revisione delle regole della circolazione veicolare, con il fine di favorire l'accessibilità scolastica a pedoni, ciclisti e agli utenti del trasporto pubblico</p>
<p>Sviluppo delle tecniche di Mobility Management</p>	<p>Promuovere una mobilità più efficiente e con minori costi ambientali e creare una nuova cultura per la mobilità urbana.</p>	<p>a. istituzione sistematica della figura del mobility manager scolastico (L. 221 del 28/12/15 art 5 comma 6) b. inserire in maniera strutturale la mobilità sostenibile nel piano dell'offerta formativa (POF) delle scuole c. ufficio Mobility Manager scolastico presso la struttura del Mobility Manager di Area d. coinvolgimento del maggior numero possibile di scuole al fine di favorire azioni come: Car pooling, modalità ciclistica, ottimizzazione servizi scuolabus, servizi pedibus etc. e. attivazione congiunta (Ente locale - scuole) di percorsi educativi specifici che favoriscano l'incremento delle competenze di bambini e ragazzi circa i "comportamenti in strada" attraverso il tema delle scelte del mezzo di trasporto, delle abitudini familiari di soddisfazione dei bisogni di spostamento nonché delle implicazioni connesse (economicità del trasporto, externalità non immediatamente apprezzabili, ecc...), utilizzando anche le forme educative del "gamification" f. coinvolgimento delle famiglie: nella selezione delle proposte di riorganizzazione degli spazi attorno la scuola, nell'efficiamento del servizio scuolabus, nonché nella revisione delle regole della circolazione veicolare, con il fine di favorire l'accessibilità scolastica a pedoni, ciclisti e agli utenti del trasporto pubblico</p>
<p>Convolgimento attivo del mondo della scuola</p>	<p>Promuovere il cambiamento culturale e la crescita di una popolazione responsabile, sostenibile e consapevole.</p>	<p>a. istituzione sistematica della figura del mobility manager scolastico (L. 221 del 28/12/15 art 5 comma 6) b. inserire in maniera strutturale la mobilità sostenibile nel piano dell'offerta formativa (POF) delle scuole c. ufficio Mobility Manager scolastico presso la struttura del Mobility Manager di Area d. coinvolgimento del maggior numero possibile di scuole al fine di favorire azioni come: Car pooling, modalità ciclistica, ottimizzazione servizi scuolabus, servizi pedibus etc. e. attivazione congiunta (Ente locale - scuole) di percorsi educativi specifici che favoriscano l'incremento delle competenze di bambini e ragazzi circa i "comportamenti in strada" attraverso il tema delle scelte del mezzo di trasporto, delle abitudini familiari di soddisfazione dei bisogni di spostamento nonché delle implicazioni connesse (economicità del trasporto, externalità non immediatamente apprezzabili, ecc...), utilizzando anche le forme educative del "gamification" f. coinvolgimento delle famiglie: nella selezione delle proposte di riorganizzazione degli spazi attorno la scuola, nell'efficiamento del servizio scuolabus, nonché nella revisione delle regole della circolazione veicolare, con il fine di favorire l'accessibilità scolastica a pedoni, ciclisti e agli utenti del trasporto pubblico</p>



 ASSESSORATO TRASPORTI E INFRASTRUTTURE PER LA REGIONE PUGLIA

LINEE GUIDA PUMS

108

STRATEGIE	FINALITA'	AZIONI
<p>Diffusione di sistemi e soluzioni a servizio degli utenti a mobilità ridotta</p>	<p>Diritto alla mobilità da parte di utenza debole</p>	<p>a. l'abbattimento delle barriere architettoniche, attraverso eventuali interventi di rimozione di elementi costruttivi, impedenti la fruizione di spazi pubblici e servizi (stazioni, aree di parcheggio, edifici pubblici e scuole)</p> <p>b. l'introduzione e potenziamento di servizi a chiamata, effettuato con mezzi a basso impatto ambientale e con la presenza a bordo di personale specializzato, per ottemperare alle necessità sia sistematiche che occasionali dei soggetti che diversamente non avrebbero accesso al sistema della mobilità pubblica</p> <p>c. l'introduzione di servizi di TPL per destinazioni specifiche, come l'ospedale o altri poli attrattivi significativi</p> <p>d. promozione di iniziative atte a consentire l'utilizzo dei mezzi pubblici da parte dei disabili, tra le quali, ad esempio, la costituzione di centri di accoglienza, punto di riferimento per le esigenze di viaggio dei portatori di handicap</p> <p>e. le agevolazioni per la circolazione e sosta dei veicoli con a bordo disabili (D.P.R. n. 384/78 e L. n. 104/92 prevedono la realizzazione di appositi parcheggi per disabili)</p> <p>f. l'agevolazione tariffaria</p> <p>g. acquisto/rinnovo della flotta del trasporto pubblico ad elevata accessibilità, prevedendo, a livello gestionale, personale specializzato per l'accompagnamento dei disabili</p> <p>h. l'attivazione di progetti con Cooperative Sociali, configurantesi come una sorta di capofila del Sistema Integrato dei Trasporti, coordinatore di una flotta appositamente attrezzata per lo spostamento delle persone a mobilità ridotta (non solo disabili ma anche anziani e minori), improntato all'utilizzo di tecnologie informatiche (ITS) e di comunicazione (GSM, GPRS, WiFi) per la programmazione e l'ottimizzazione dei viaggi, al contenimento dei costi e all'ottenimento immediato delle informazioni</p> <p>a. facilitare l'accesso ai servizi di bike sharing e car sharing ai turisti e agli utenti occasionali</p> <p>b. migliorare l'accessibilità ai siti turistici attraverso servizi di mobilità sostenibile in sostituzione del veicolo privato</p> <p>c. promuovere iniziative di smart ticketing per l'accesso ai servizi di mobilità (es. bigliettazione elettronica integrata, card integrate, TPL/musei), anche abilitando il pagamento elettronico dei titoli di viaggio direttamente nelle porte di accesso (stazioni, porti, aeroporti) e integrazione dei servizi nei portali turistici</p> <p>d. favorire l'intermodalità e le differenti combinazioni di mobilità dei turisti</p> <p>e. promuovere il recupero delle infrastrutture di trasporto dismesse con finalità turistiche (es. recupero delle linee ferroviarie dismesse con finalità turistiche, ampliamento del servizio "treni storici", riqualificazione di stazioni, caselli, ed edifici ferroviari in disuso, etc.)</p> <p>f. valorizzare il potenziale turistico e culturale dei sistemi di trasporto (es. promozione di iniziative di interesse turistico-culturale nei nodi della rete con forte afflusso turistico come mostre artistiche e attività museali nelle stazioni, promozione di iniziative di valorizzazione delle eccellenze eno-gastronomiche locali in spazi dedicati nelle porte d'accesso, valorizzazione delle iniziative turistiche sulle infrastrutture di trasporto e a bordo dei mezzi di trasporto)</p> <p>g. adeguare le infrastrutture e i servizi di mobilità nei distretti turistici al fine di renderli delle "smart destination" (es. realizzazione di tramvie, potenziamento di servizi e nuove linee di trasporto pubblico regionale, verso le località turistiche e balneari dotate di domanda turistica rilevante, incentivi alla realizzazione di servizi di TPL su gomma da porti e aeroporti verso i siti turistici, rinnovo e miglioramento del parco veicolare in esercizio, etc)</p> <p>h. promuovere l'accessibilità digitale dei siti turistici (es. ampliamento della copertura di fibra ottica e wi-fi pubblico nelle città di rilevanza turistica, creazioni di piattaforme digitali integrate per fornire informazioni sui servizi di mobilità e sull'accessibilità delle destinazioni turistiche, favorire l'installazione, soprattutto presso le Porte d'accesso, di dispositivi dedicati al turista per l'informazione e la vendita di servizi integrati mobilità-turismo, etc.)</p> <p>i. sviluppare reti infrastrutturali per la mobilità ciclo-pedonale con finalità turistiche (es. promozione della realizzazione di servizi per i cicloamatori lungo i principali itinerari ciclabili come cicloffline, e punti di ristoro, completamento delle ciclovie nazionali, messa in sicurezza dei percorsi ciclopedonali esistenti, etc.)</p> <p>j. promuovere servizi di mobilità sostenibile per raggiungere i siti di interesse turistico (es. convenzioni tra le principali aziende di trasporto locale e ferroviario che offrono servizi di trasporto in ambito territoriale e di interscambio provinciale)</p> <p>k. favorire l'integrazione tra mobilità ciclopedonale e modi di trasporto convenzionali (es. progettazione di aree di manutenzione e sosta per biciclette dentro o in prossimità delle principali stazioni ferroviarie a servizi dei siti e degli itinerari turistici, incentivi agli operatori di trasporto per garantire il trasporto della bicicletta su treni e bus, promozione di iniziative di tariffazione agevolata dedicate ai ciclo-turisti, etc.)</p> <p>l. censimento dei beni culturali di maggiore rilevanza e individuazione di azioni utili a creare collegamenti diretti e diffusi da e verso tale patrimonio culturale, al fine di poterne fruire al meglio attraverso percorsi ciclo-turistici culturali.</p>
<p>Sviluppo di soluzioni di trasporto per la mobilità turistica</p>	<p>Considerare soluzioni per favorire la mobilità turistica come valore aggiunto per la mobilità e il territorio.</p>	<p>a. facilitare l'accesso ai servizi di bike sharing e car sharing ai turisti e agli utenti occasionali</p> <p>b. migliorare l'accessibilità ai siti turistici attraverso servizi di mobilità sostenibile in sostituzione del veicolo privato</p> <p>c. promuovere iniziative di smart ticketing per l'accesso ai servizi di mobilità (es. bigliettazione elettronica integrata, card integrate, TPL/musei), anche abilitando il pagamento elettronico dei titoli di viaggio direttamente nelle porte di accesso (stazioni, porti, aeroporti) e integrazione dei servizi nei portali turistici</p> <p>d. favorire l'intermodalità e le differenti combinazioni di mobilità dei turisti</p> <p>e. promuovere il recupero delle infrastrutture di trasporto dismesse con finalità turistiche (es. recupero delle linee ferroviarie dismesse con finalità turistiche, ampliamento del servizio "treni storici", riqualificazione di stazioni, caselli, ed edifici ferroviari in disuso, etc.)</p> <p>f. valorizzare il potenziale turistico e culturale dei sistemi di trasporto (es. promozione di iniziative di interesse turistico-culturale nei nodi della rete con forte afflusso turistico come mostre artistiche e attività museali nelle stazioni, promozione di iniziative di valorizzazione delle eccellenze eno-gastronomiche locali in spazi dedicati nelle porte d'accesso, valorizzazione delle iniziative turistiche sulle infrastrutture di trasporto e a bordo dei mezzi di trasporto)</p> <p>g. adeguare le infrastrutture e i servizi di mobilità nei distretti turistici al fine di renderli delle "smart destination" (es. realizzazione di tramvie, potenziamento di servizi e nuove linee di trasporto pubblico regionale, verso le località turistiche e balneari dotate di domanda turistica rilevante, incentivi alla realizzazione di servizi di TPL su gomma da porti e aeroporti verso i siti turistici, rinnovo e miglioramento del parco veicolare in esercizio, etc)</p> <p>h. promuovere l'accessibilità digitale dei siti turistici (es. ampliamento della copertura di fibra ottica e wi-fi pubblico nelle città di rilevanza turistica, creazioni di piattaforme digitali integrate per fornire informazioni sui servizi di mobilità e sull'accessibilità delle destinazioni turistiche, favorire l'installazione, soprattutto presso le Porte d'accesso, di dispositivi dedicati al turista per l'informazione e la vendita di servizi integrati mobilità-turismo, etc.)</p> <p>i. sviluppare reti infrastrutturali per la mobilità ciclo-pedonale con finalità turistiche (es. promozione della realizzazione di servizi per i cicloamatori lungo i principali itinerari ciclabili come cicloffline, e punti di ristoro, completamento delle ciclovie nazionali, messa in sicurezza dei percorsi ciclopedonali esistenti, etc.)</p> <p>j. promuovere servizi di mobilità sostenibile per raggiungere i siti di interesse turistico (es. convenzioni tra le principali aziende di trasporto locale e ferroviario che offrono servizi di trasporto in ambito territoriale e di interscambio provinciale)</p> <p>k. favorire l'integrazione tra mobilità ciclopedonale e modi di trasporto convenzionali (es. progettazione di aree di manutenzione e sosta per biciclette dentro o in prossimità delle principali stazioni ferroviarie a servizi dei siti e degli itinerari turistici, incentivi agli operatori di trasporto per garantire il trasporto della bicicletta su treni e bus, promozione di iniziative di tariffazione agevolata dedicate ai ciclo-turisti, etc.)</p> <p>l. censimento dei beni culturali di maggiore rilevanza e individuazione di azioni utili a creare collegamenti diretti e diffusi da e verso tale patrimonio culturale, al fine di poterne fruire al meglio attraverso percorsi ciclo-turistici culturali.</p>

LINEE GUIDA PUMS



STRATEGIE	FINALITA'	AZIONI
<p>Definizione delle politiche gestionali della sosta e della circolazione</p>	<p>Sfruttare le politiche tariffarie sulla sosta come importante strumento di gestione della mobilità e della circolazione oltre che costituire una fonte finanziaria per il PUMS.</p>	<p>a. limitazione del tempo di sosta, con definizione di un numero massimo di ore; b. introduzione della sosta a pagamento, anche solo in alcune ore del giorno o in alcuni giorni della settimana; c. definizione di zone di sosta, facendo sì che la sosta a pagamento o il tempo di sosta non siano più limitati solo a certe strade, ma introdotti in interi quartieri o porzioni di territorio; d. introduzione del parcheggio per i residenti ai quali si concede un accesso speciale, tutelato e privilegiato al parcheggio in determinate zone (ad esempio senza limiti di tempo, con tariffe più convenienti, come permessi mensili o annuali di parcheggio); e. gestione della sosta integrata, che utilizza tutti o parte degli schemi di cui ai punti precedenti; f. introduzione della "congestion charge", una sorta di pedaggio per la circolazione dei veicoli in un'area urbana o in una porzione, spesso limitato alle sole ore lavorative; g. introduzione di "restrizioni di accesso", meno conflittuali e più economiche, come ad esempio le ormai diffuse Zone a Traffico Limitato, per le quali si suggerisce, ove possibile, l'estensione delle stesse al complesso degli ambiti interni alla città consolidata meritevoli di attenta tutela e valorizzazione, e in particolare alle zone dei nuclei storici. L'accesso alle Zone a Traffico Limitato può essere regolamentato per standard emissivi, per limiti di portata a terra o su base tariffaria o consentito solo a particolari categorie di utenti, ad esempio i residenti.</p>
<p>Definizione delle politiche di mobilità per le aree interne e i piccoli centri</p>	<p>Definire un sistema di trasporto pubblico che contenga soluzioni flessibili per la promozione di forme di mobilità sostenibile su piccola scala.</p>	<p><u>Sviluppo servizi di TPL</u> a. Sviluppare il sistema di trasporto sostenibile verso le aree urbane di prossimità dove sono incardinati i principali presidi sanitari, formativi e produttivi e verso i poli turistici, con particolare riguardo all'utenza con ridotta capacità motoria: sistemi di trasporto di tipo misto pubblico/privato, servizi a chiamata, bus dedicati, taxi-bus, nuove linee per attività extrascolastiche, car sharing, car pooling, pedibus/bicibus, bike sharing a pediatola assistita b. Potenziare i servizi di TPL dedicati per le attività scolastiche e per i lavoratori (nuove linee/fermate); c. Potenziare/migliorare i servizi di mobilità collettiva verso i porti, le stazioni ferroviarie e gli aeroporti attraverso l'attivazione di nuovi servizi di TPL su gomma d. Promuovere politiche di integrazione tariffaria, oraria e modale</p> <p><u>Miglioramento della dotazione Trasportistica</u> a. Promuovere interventi di manutenzione stradale e messa in sicurezza della rete viaria contemplando anche piste ciclabili e strade pedonali b. Creare/adeguate fermate del servizio su gomma: fermate a bordo strada per l'accesso ai servizi di TPL extra-urbani su gomma da attrezzare con pensiline, paline informative, illuminazione per garantire una miglior sicurezza e confort durante i tempi di attesa del bus c. Sviluppare reti e percorsi ciclabili, percorsi pedonali attrezzati e sentieristica d. Realizzare parcheggi attrezzati per biciclette e. Favorire le "connessioni rurali" attraverso la realizzazione di percorsi pedonali e/o ciclabili che possano garantire il collegamento tra i "centri minori contigui" per consentire spostamenti individuali/intercomunalmente prevedendo interventi sulla rete stradale minore (strade rurali e vicinali) f. Favorire le "connessioni urbane" attraverso la realizzazione di una rete pedonale e ciclabile in ambito urbano che, in continuità e sicurezza, colleghi quartieri e metta a sistema funzioni urbane g. Promuovere l'utilizzo e la diffusione di ITS h. Promuovere l'acquisto di mezzi di trasporto pubblico a basso impatto ambientale, delle dimensioni appropriate alle caratteristiche della domanda (attuale e potenziale), delle strade e delle aree di parcheggio dei centri urbani attraversati, opportunamente equipaggiati per il trasporto dei disabili</p> <p><u>Valorizzazione della rete ferroviaria regionale</u> a. Predispone nuovi modelli di esercizio, in collaborazione con gli enti gestori ferroviari, per soddisfare le reali esigenze del territorio regionale (trasporto scolastico, spostamenti casa - lavoro, casa - salute, flussi di mobilità turistica) b. Recuperare e riqualificare le stazioni ferroviarie e gli immobili (case cantoniere) non in uso ferroviario, come strutture interconnesse e multifunzionali a servizio della popolazione residente e dei turisti c. Rafforzare i collegamenti intermodali ferro - gomma individuando alcune stazioni strategiche per assicurare i collegamenti con i centri urbani attraverso minibus a chiamata, infrastrutture ciclopedonali, auto e passaggi condivisi d. Attrezzare il materiale rotabile ferroviario per il trasporto biciclette al seguito e. Promuovere interventi di integrazione intermodale della linea ferroviaria locale con la rete locale lenta (ciclovie, sentieri), anche prevedendo in corrispondenza delle stazioni/fermate principali delle rete di competenza regionale, infrastrutture a supporto della mobilità ciclistica f. Promozione della ferrovia locale regionale "in chiave turistica" prevedendo l'attivazione di corse speciali con vagoni d'epoca e riqualificando rami di ferrovie dismessi per la fruizione turistica del territorio regionale</p>



8.5 TABELLA B – STRATEGIE E BUONE PRATICHE

STRATEGIE	BUONE PRATICHE	LINK UTILI
Integrazione tra i sistemi di trasporto	<p>1. A Chambéry in Francia, nel 2002, vicino alla stazione ferroviaria, è stata costruita una grande ciclostazione per facilitare i viaggi intermodali. La ciclostazione offre servizi aggiuntivi come un deposito per la custodia delle biciclette, controlli gratuiti delle biciclette e noleggio biciclette. In tutta la regione in diversi luoghi e parcheggi di scambio sono stati installati box per biciclette riservati a coloro che arrivano in città utilizzando l'automobile e scambiano con la bicicletta ad un certo punto del percorso.</p> <p>2. Nella regione belga della Wallonia, i passeggeri possono sottoscrivere un abbonamento al trasporto pubblico che include il noleggio di una bicicletta pieghevole (Cyclolec). L'abbonamento costa da 415 euro a 670 euro l'anno, a seconda della distanza coperta dal titolo di viaggio. 3. La città francese di Strasburgo ha integrato l'informazione in tempo reale per le diverse modalità (parcheggio, car sharing, bike sharing, mobilità ciclistica, trasporto pubblico) in un sito web interattivo.</p>	<p>https://www.infotrac.be/en-us/buyingtickets/ticketsandfares/passes.aspx</p> <p>http://www.eltis.org/index.php?id=13&lang=en&study_id=1581</p> <p>https://stramap.eu/Home</p>
Sviluppo della mobilità collettiva	<p>1. La rete di autobus della città di Houston, negli Stati Uniti, ha visto nel 2015 una completa rivisitazione: i tracciati delle linee sono stati interamente ripensati, integrandoli con le nuove linee di light rail aperte di recente e facendo loro effettuare un servizio più adatto alla attuale natura policentrica della città. Molti dei percorsi, infatti, non venivano modificati da decine di anni e rispondevano ancora alle antiche esigenze di una città monocentrica, in cui tutte le attività erano localizzate nel centro. Ora invece gli utenti del trasporto pubblico hanno a disposizione una rete con corse più frequenti e che non li costringe a transitare per il centro e cambiare linea quando vogliono spostarsi dalla periferia alla periferia.</p> <p>2. Il Dipartimento al Territorio e alla Sostenibilità della Comunità Autonoma della Catalogna (Spagna) ha avviato nel 2012 un piano di riorganizzazione del Trasporto Pubblico Locale, per rispondere al forte aumento della domanda di servizi di autobus interurbani e stata predisposta la rete Expres.cat, una rete ad alta prestazione con servizi di autobus ad alta frequenza; l'uso di veicoli moderni e accessibili a tutte le categorie di utenti; alta velocità commerciale; informazioni in tempo reale, traffico su corsie preferenziali.</p>	<p>https://nacto.org/case-study/metro-bus-network-redesign-houston/</p> <p>http://territorio.gencat.cat/ca/03_infraststructures_1_mobilitat/transport_e_urbil/expresscat/</p>
Sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica	<p>1. Nella cittadina spagnola di Pontevedra è stata realizzata una mappa per la mobilità pedonale, con tempi e distanze tra punti di interesse all'interno del territorio comunale. Anche svariate città italiane di piccole e medie dimensioni hanno già implementato questa misura, allo scopo di stimolare gli spostamenti a piedi attraverso una corretta informazione al cittadino: esso è infatti portato a sovrastimare la durata degli spostamenti a piedi e preferisce generalmente ricorrere al trasporto pubblico o, nel peggiore dei casi, al mezzo privato. La consapevolezza dei tempi di percorrenza reali lo porta invece a considerare lo spostamento a piedi al pari delle altre modalità, riscoprendone poi l'imparaggiabile certezza in termini di tempo di spostamento.</p> <p>2. Nella città di Siviglia, in Spagna, dal 2003 si è iniziato a redigere piani e documenti in favore dell'uso della bicicletta, da attuarsi sia tramite interventi infrastrutturali, sia tramite servizi da offrire alla cittadinanza (come il bike sharing). Grazie anche alla forte integrazione con le altre modalità di trasporto sostenibili, il numero di persone che effettuano i propri spostamenti in bici è aumentato da 6.500 nel 2006 a 72.000 nel 2011. Il tutto ha avuto ovviamente forti ripercussioni, in positivo, sia sul tasso di mortalità (24 morti in meno ogni anno), sia sull'economia locale (apertura di svariate attività commerciali connesse all'uso della bici).</p>	<p>http://www.pontevedra.eu/movete/intermedios/intermedios-metrominuto</p> <p>http://www.sevilla.org/3xvillanbici/</p>
Introduzione di sistemi di mobilità motorizzata condivisa	<p>1. Nel dipartimento francese di Finistère, l'utilizzo del carpooling è promosso attraverso un'attraente sito web per formare gli equipaggi (matching website) e attraverso la creazione di parcheggi di alta qualità riservati al carpooling, situati vicino a fermate dell'autobus ed equipaggiati con rastrelliere per le biciclette. Il servizio di formazione degli equipaggi è disponibile anche sui planner di viaggio della rete del trasporto pubblico.</p>	<p>http://www.cooltourage-finistere.fr/</p>
Rinnovo del parco con l'introduzione di mezzi a basso impatto in coerenza con il DLgs 257/2016	<p>1. Barcellona è la città spagnola che più ha incentivato il passaggio ai veicoli elettrici, tramite una serie di incentivi come la possibilità di parcheggiare gratuitamente sulle strisce blu, di percorrere gratuitamente le autostrade e di accedere alle zone a traffico limitato. L'area metropolitana di Barcellona è inoltre quella dove si concentra la maggior parte delle colonnine di ricarica per veicoli elettrici (più di 300) di tutta la Spagna. Infine, gli incentivi sono stati estesi anche ai taxi e agli operatori del trasporto merci, con l'installazione di colonnine gratuite dedicate a ognuna delle due categorie.</p>	<p>http://meet.barcelona.cat/en/visit-barcelona/get-around-the-city/electric-vehicles</p>
Razionalizzazione della logistica urbana	<p>1. In Svizzera, già dal 1997, un servizio di consegna a domicilio in bicicletta recapita a casa i prodotti acquistati al supermercato. Visto il successo del servizio (il 21% dei clienti ha cambiato la propria modalità di fare acquisti dall'automobile alla bicicletta o a piedi), 12 nuovi servizi sono stati realizzati in tutta la Svizzera.</p> <p>2. In Belgio, il Ministero fiammingo dei trasporti ha lanciato una campagna per rendere le aziende maggiormente consapevoli dei servizi di consegna in bicicletta, uno studio fiammingo ha dimostrato che i corrieri in bicicletta hanno un grande potenziale economico.</p>	<p>http://cubtas.eu/content/incentives-improving-load-rates-inner-city-freight-distribution</p> <p>http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S187704281200585X</p>

Linee guida PUMS



STRATEGIE	BUONE PRATICHE	LINK UTILI
Sviluppo strategico dei Sistemi Intelligenti di Trasporto	<p>1. Ibus è un sistema, installato a Londra, che permette di avere informazioni in tempo reale sulla posizione dei veicoli. Ciò permette di visualizzare all'interno delle vetture del TPL informazioni sia video sia audio, i cui messaggi sono sempre precisi, anche in caso di ritardo; inoltre rende possibile la riprogrammazione del servizio in base alle informazioni acquisite in tempo reale.</p> <p>2. Nella città di Amsterdam, il collegamento tra la mobilità ciclistica e i traghetto è stata ottimizzata attraverso la predisposizione di pannelli a messaggio variabile (dynamic information panels) - DMIPs che consentono di visualizzare gli orari di partenza dei traghetti. Tali pannelli sono stati installati a distanze tali da consentire ai ciclisti di regolare la propria velocità in funzione dell'orario del traghetto in partenza.</p> <p>3. La città francese di Strasburgo ha integrato l'informazione in tempo reale per le diverse modalità (parccheggio, car sharing, bike sharing, mobilità ciclistica, trasporto pubblico) in un sito web interattivo.</p>	<p>http://www.wctrs.leadz.ac.uk/Avg/wb-content/uploads/abstracts/ibison/general/01753.pdf</p> <p>https://www.verkeersnet.nl/3989/fietsstrips-in-amsterdam-mood/</p> <p>https://stroommap.eu/home</p>
Sviluppo delle tecniche di Mobility Management	<p>1. Assieme al cambio di lavoro, il cambio di residenza è la ragione principale di modifica delle proprie abitudini di spostamento: quando le persone vengono tolte dal loro contesto quotidiano, sono particolarmente suscettibili a informazioni che permettono loro di acquisire nuove abitudini. C'è una breve finestra di opportunità che ha un potenziale di gran lunga maggiore dell'organizzazione di campagne di massa rivolte a un pubblico che è già stabilizzato nelle proprie abitudini. L'approccio informativo e di incremento della consapevolezza è stato sperimentato in varie città che partecipano al progetto SEGMENT, come ad esempio Monaco, Germania, Utrecht, Paesi Bassi, e Almada, Portogallo.</p> <p>2. Mobility management aziendale: oltre a incoraggiare uno shift verso modalità più sostenibili, le aziende possono anche ridurre il numero di spostamenti necessari facendo ricorso a lavoro telematico e teleconferenze o evitando spostamenti durante le ore di punta con orari di lavoro più flessibili. Ad esempio, il Travel Smart Pilot Programme (2012-2014) a Singapore è riuscito a eliminare o spostare verso altre modalità il 12% del traffico delle ore di punta introducendo lavoro telematico e orari flessibili, biglietti omaggio e ricompense per l'uso del TP prima delle ore di punta offrendo lezioni di yoga o di fitness al mattino.</p>	<p>http://www.bruxellesmobilité.jrsnet.be/partners/evokes/plan-de-déplacement-des-écoles</p>
Convolgimento attivo del mondo della scuola	<p>1. A partire dal 2006, a Bruxelles, in Belgio, si offrono supporti economici e consulenziali alle scuole che sviluppano piani di spostamento. A dicembre 2014, su 650 scuole 240 avevano un piano di spostamento casa-scuola. Grazie al piano e alle misure previste, nella maggior parte delle scuole è stata registrata una riduzione considerevole dell'uso dell'automobile. Le scuole che, invece, non possiedono un piano di spostamento sono obbligate a prendere parte a un'indagine che fornisce la ripartizione modale e lo stato di applicazione di tutte le misure di promozione degli spostamenti sostenibili verso la scuola. Tutto ciò offre alle autorità regionali una gran mole di informazioni da utilizzare nelle politiche in materia di mobilità sostenibile.</p>	<p>www.gisct.org/download/pdf/field_880/productid_195</p>
Diffusione di sistemi e soluzioni a servizio degli utenti a mobilità ridotta	<p>1. Lo "United Nations Development Programme" ha pubblicato un interessante rapporto che contiene una rassegna di buone pratiche internazionali sull'accessibilità al trasporto pubblico per le persone con disabilità ("A Review of International Best Practices in Accessible Public Transportation for Persons with Disabilities")</p>	<p>http://www.ets.org/index.php?id=13&study_id=251http://twinkl.eu/dest/risorse/476</p>
Sviluppo di soluzioni di trasporto per la mobilità turistica	<p>1. Il Cantone Zugo in Svizzera ha stampato un opuscolo con escursioni più adatte a famiglie con bambini, per promuovere modalità di trasporto come il treno, l'autobus, la ciclabilità, la pedonalità e la nave per raggiungere una serie di destinazioni molto frequentate nel tempo libero.</p> <p>2. Con il pacchetto mobilità e alloggio sull'isola di Elba i tour operator, gli alberghi e i campeggi realizzeranno un accordo con gli operatori del trasporto pubblico per offrire pacchetti speciali che includono l'alloggio e, ad esempio, abbonamenti per il trasporto pubblico.</p>	<p>http://www.comune.milano.it/wp/porta/ist/area/mobilita/area_c/co_sil_area_c</p>
Definizione delle politiche gestionali della sosta e della circolazione	<p>1. A Milano la riduzione dell'inquinamento era l'obiettivo iniziale. Si è cominciato con ECOPASS, una pollution charge (imposta sull'inquinamento) che ha favorito un rinnovo del parco auto e/o il passaggio a carburanti più puliti, ma che non ha inciso sui livelli di congestione. Nel 2012 è stata impazzata dall'Area C, una combinazione tra congestion charge e zona a basse emissioni che non consente la circolazione ai veicoli più inquinanti. Studi sugli effetti ambientali della congestion charge mostrano risultati contrastanti, ma in ogni caso sono state rilevate significative riduzioni delle emissioni di inquinanti atmosferici (CO2 -35% e PM10 -18%).</p> <p>2. Orebro in Svezia si sta espandendo rapidamente (ben oltre l'1% all'anno) e punta a minimizzare l'autocentrismo delle nuove urbanizzazioni. A tale scopo, ha rivisto i propri standard relativi ai parcheggi, riducendo in generale i requisiti minimi e introducendo una quantità massima di parcheggi. Ha introdotto inoltre dei garage collettivi invece di un garage per ogni casa, incentivando così l'uso del trasporto pubblico, della bici e dei piedi.</p>	<p>http://www.epomm.eu/newsletter/v2/content/2016/02/16/05c5e6ad4e11.pdf</p> <p>https://www.infotec.be/portals/0/TECH2016nue_Luxembourg/Actualite%20ASB/FA%20-%2088ement%20TECH2016nue.pdf</p> <p>http://www.ets.org/discover/case-studies/collinjarvi-ferce-line-finland</p> <p>http://www.epomm.eu/newsletter/v2/content/2016/02/16/05c5e6ad4e11.pdf</p>
Definizione delle politiche di mobilità per le aree interne e i piccoli centri	<p>1. EPOMM è una piattaforma sul mobility management, una rete di amministrazioni dei paesi europei che applicano attivamente interventi sulla mobilità. La piattaforma permette di individuare misure "soft" di gestione della mobilità che possono essere adattate alla propria realtà locale. Con riferimento alla mobilità sostenibile su piccola scala si segnala tra le newsletter di EPOMM il contributo "La mobilità sostenibile nelle piccole città e nelle aree rurali" - www.epomm.eu - sezione Newsletter anno 2016</p> <p>2. Ad Arlon (29.000 abitanti), in Belgio, i cittadini possono chiamare un ufficio di mobilità locale per conoscere le varie modalità con le quali compiere il proprio spostamento. Se non ci sono alternative, possono prenotare il servizio FlexiTEC al prezzo di un normale biglietto del bus.</p> <p>5. Nell'area di Sillimjarvi in Finlandia, la Service Line è un minibus utilizzato da due centri anziani per quattro ore al giorno, mentre per il resto del tempo è usato come servizio a chiamata per gli utenti pubblici.</p> <p>6. Il comune romeno di Odoheiu Secuiesc (34.000 abitanti) ha investito molto impegno in attività di aumento della consapevolezza, come ad esempio la campagna Traffic Snake Game per gli studenti delle primarie, la giornata senza auto e la Settimana della Mobilità.</p>	<p>http://www.epomm.eu/newsletter/v2/content/2016/02/16/05c5e6ad4e11.pdf</p>



8.6 TABELLA C - STRUMENTI

STRUMENTO	DESCRIZIONE	LINK
KonsULT	Strumento nato per iniziativa dell'Università di Leeds e ulteriormente sviluppato nell'ambito del progetto CHALLENGE, co-finanziato dal programma europeo Intelligent Energy Europe tra il 2013 e il 2016. Ha lo scopo di supportare l'identificazione delle politiche e delle misure di mobilità che possono essere di particolare valore nei singoli contesti urbani. Comprende un webtool, Measure Option Generator, che consente di generare un elenco di misure sulla base di parametri specificati dall'utente, e due manuali di approfondimento navigabili ad esso collegati: Policy Guidebook e Decision makers' Guidebook.	http://www.konsult.leeds.ac.uk/mog/ http://www.konsult.leeds.ac.uk/pzl/ http://www.konsult.leeds.ac.uk/dmg/
Regional Profile Tool	Strumento sviluppato nell'ambito del progetto POLY-SUMP (Polycentric Sustainable Urban Mobility Plan), cofinanziato dal programma europeo Intelligent Energy Europe dal 2012 al 2015. È prevalentemente rivolto all'analisi della struttura territoriale e dei modelli di trasporto caratteristici dei territori policentrici: l'applicativo web utilizza un set di 10 indicatori e restituisce grafici di sintesi attraverso i quali è possibile confrontare tra loro i diversi territori. Lo strumento è accompagnato da linee guida per lo sviluppo dei PUMS nei territori policentrici. L'utilizzo è possibile previa registrazione.	http://www.pohy-sump.eu/regional-profile-tool/?no_cache=1
SUMP Self-Assessment Tool	Applicativo web sviluppato nell'ambito del progetto europeo CHALLENGE. Consiste in un questionario online per l'autovalutazione del processo di sviluppo dei PUMS, strutturato sui 9 punti delle Linee Guida europee.	https://www.mobility-academy.eu/course/index.php?categoryid=15
Urban Transport Roadmaps	Strumento sviluppato nell'ambito di un progetto finanziato dalla Direzione Generale della Mobilità e dei Trasporti della Commissione Europea nel 2014 per supportare le città di tutta Europa nell'individuazione di misure strategiche per l'implementazione di Piani Urbani della Mobilità Sostenibile. Il "web-based policy support tool" consente di analizzare e identificare misure di politica dei trasporti appropriate e sostenibili, quantificare gli impatti trasportistici, ambientali ed economici, considerare un percorso di implementazione (roadmap) per lo scenario di intervento.	http://www.urban-transport-roadmaps.eu/



Linee guida PUMS



Linee guida
ALC
DES

PIANO URBANO **M**OBILITA' **S**OSTENIBILE

OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI



Istruttoria osservazioni

ID	Ente
1	Comune di Trinitapoli
2	Cotrap
3	Autorità di Bacino
4	Comune di Zapponeta
5	SABAP - Città metropolitana Bari
6	Regione Puglia – Sezione Autorizzazioni Ambientali
7	Regione Puglia – Sezione Programmazione Unitaria
8	Comune di Lecce
9	Consorzio ASI - Bari
10	SABAP – Provincia BAT
11	OAPPC – Provincia Lecce
12	Regione Puglia – Sezione Valorizzazione Territoriale

Legenda

Recepita/Parzialmente recepita
Si recepisce l'osservazione e si integra o aggiorna (eventualmente in modo parziale) la documentazione.

Già prevista
L'osservazione concerne aspetti già presenti nella documentazione.

Non recepita
L'osservazione non può essere recepita in quanto non coerente con gli obiettivi o concernente aspetti che non sono oggetto delle Linee Guida



ID	Osservatore	Data	Sintesi osservazione	Modalità di recepimento	Risposta
1	Comune di Trinitapoli	20.11.2017	Si OSSERVA di valorizzare all'interno delle Linee Guida regionali i Poli Plurali e Attrattori intercomunali (così come individuati nel PTCP della provincia BAT) ed in particolare l'area rientrante nel territorio comunale di Trinitapoli Polo "Trinitapoli-mare".	Non recepita	Nelle Linee Guida si afferma che il PUMS integra e mette a sistema gli strumenti di programmazione e pianificazione territoriale e dei trasporti disponibili a livello regionale, provinciale e comunale. In relazione al caso specifico, nel capitolo 2. <i>Quadro di riferimento programmatico e normativo in Puglia, al paragrafo 2.3 - Quadro di riferimento provinciale e comunale</i> , si fa espresso riferimento alla necessità di integrare il PUMS anche con il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP). Sarà cura dell'Amministrazione locale interessata dalla presenza di Poli Plurali ed Attrattori nel suo territorio di riferimento, che si appresta a predisporre un PUMS, prevedere azioni specifiche da attivare a livello locale sulla base delle indicazioni di carattere generale fornite dal PTCP.
2	COTRAP	23.11.2017	Si trasmette un report dal titolo "Obiettivi ambientali nella pianificazione della mobilità urbana" a cura di ANAV e ASSTRA.	Non recepita	Il documento, seppur interessante, non contiene osservazioni sulle quali esprimere un giudizio in merito alla recepibilità o meno.
3	Autorità di Bacino	27.11.2017	Si OSSERVA di prevedere all'interno delle Linee Guida regionali indicazioni in merito alla necessità di conformare i PUMS al Piano di Assetto Idrogeologico ai sensi dell'art. 20 delle Norme Tecniche di Attuazione del PAI.	Recepita	Nel capitolo 2 - <i>Quadro di riferimento programmatico e normativo in Puglia</i> è stato inserito il paragrafo 2.1.9 intitolato <i>Il Piano stralcio di assetto idrogeologico</i> in cui si descrivono sinteticamente finalità, obiettivi, contenuti e disposizioni del piano.
			Si OSSERVA di tenere in opportuna considerazione il Piano di Gestione del Rischio di Alluvione (PGRA).	Recepita	Nel paragrafo 2.1.9 intitolato <i>Il Piano stralcio di assetto idrogeologico</i> si è specificato quanto osservato.
4	Comune di Zapponeta	27.11.2017	Si trasmette copia del Piano di Mobilità Sostenibile comunale approvato con Delibera di Giunta comunale n.50 del 07.06.2017 al fine di prenderne atto nella stesura definitiva delle Linee Guida regionali dei PUMS.	Non recepita	Si precisa che il documento trasmesso "Documento strategico per la mobilità ciclopedonale nel territorio comunale", da non intendersi quale Piano Urbano di Mobilità Sostenibile, seppur interessante, non contiene osservazioni utili da recepire. Con riferimento al tema della mobilità pedonale e ciclistica, le Linee Guida regionali al paragrafo 5.4.3 - <i>Sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica</i> , ripropongono la strategia e le azioni definite nelle Linee Guida nazionali.





ID	Osservatore	Data	Sintesi osservazione	Modalità di recepimento	Risposta
5	SABAP Città metropolitana Bari	28.11.2017	<p>Si OSSERVA di implementare gli obiettivi del PUMS esplicitando la necessità che il Piano comprenda anche tutte le azioni utili a creare collegamenti diretti e diffusi da e verso il patrimonio culturale della Regione, al fine di poterne fruire al meglio anche attraverso specifici percorsi ciclo-turistici culturali.</p> <p>Si OSSERVA la necessità di stilare un elenco dei beni culturali di maggiore rilevanza e meritevoli di essere raggiungibili con percorsi a mobilità lenta, implementando la costruzione ed interpretazione del quadro conoscitivo e la caratterizzazione dell'uso del territorio (cfr. par.5.1, pag.54-55 delle Linee Guida).</p> <p>Si OSSERVA la necessità di inserire al <i>paragrafo 5.3 - Indicatori</i> uno specifico indicatore che faccia riferimento al numero/tipologia di siti ed aree di interesse culturale i cui collegamenti risulterebbero incrementati con l'approvazione dello specifico PUMS comunale.</p>	Recepita	<p>Al paragrafo 5.4.13 - Sviluppo di soluzioni di trasporto per la mobilità turistica è stata aggiunta l'azione <i>1. censimento dei beni culturali di maggiore rilevanza e individuazione di azioni utili a creare collegamenti diretti e diffusi da e verso tale patrimonio culturale, al fine di poterne fruire al meglio attraverso percorsi ciclo-turistici culturali.</i></p> <p>Al paragrafo 5.4.13 - Sviluppo di soluzioni di trasporto per la mobilità turistica è stata aggiunta l'azione <i>1. censimento dei beni culturali di maggiore rilevanza e individuazione di azioni utili a creare collegamenti diretti e diffusi da e verso tale patrimonio culturale, al fine di poterne fruire al meglio attraverso percorsi ciclo-turistici culturali.</i></p>
			<p>Si OSSERVA che in generale le scelte pianificatorie dovranno tendere a perseguire una mirata riduzione del consumo di suolo, soprattutto in corrispondenza di aree vincolate ai sensi della parte II e III D. Lgs. 42/04.</p>	Recepita	<p>Al paragrafo 5.3 - Indicatori è stata inserita la seguente frase: <i>"I Comuni interessati dalla presenza, nel territorio comunale di competenza, di beni ed aree vincolate ai sensi della parte II e III D. Lgs. 42/04, provvederanno ad inserire uno specifico indicatore che faccia riferimento al numero/tipologia di siti ed aree di interesse culturale i cui collegamenti risulterebbero incrementati con l'approvazione dello specifico PUMS comunale."</i></p> <p>E' stato aggiunto un inciso alla fine della seguente frase nel terzo capoverso del paragrafo 5.4 - Strategie e Azioni: Il PUMS è volto allo sviluppo di azioni immateriali e di gestione dei servizi e delle infrastrutture esistenti, anche al fine di perseguire una mirata riduzione del consumo di suolo, soprattutto in corrispondenza di aree vincolate ai sensi della parte II e III D. Lgs. 42/04.</p>
			<p>Si OSSERVA l'opportunità di estendere le aree a traffico limitato al complesso degli ambiti interni alla città consolidata meritevoli di attenta tutela e valorizzazione, ed in particolare alle zone dei nuclei storici</p>	Recepita	<p>Al paragrafo 5.4.13 - Definizione delle politiche gestionali della sosta e della circolazione, si è aggiunto al punto g la seguente frase: <i>"come ad esempio le ormai diffuse Zone a Traffico Limitato, per le quali si suggerisce, ove possibile, l'estensione delle stesse ad ambito di competenza, e in particolare alle zone dei nuclei storici"</i>.</p>

ID	Osservatore	Data	Sintesi osservazione	Modalità di recepimento	Risposta
			<p>In relazione alla previsione di eventuale nuova pavimentazione delle aree da destinarsi a specifici utilizzi per la mobilità, si suggerisce che il piano contenga puntuali indicazioni dei materiali da utilizzare che possano costituire di fatto delle vere e proprie linee-guida atte a garantire il rispetto non solo di una consona integrazione estetico-percettiva delle stesse rispetto allo stato dei luoghi, ma anche il mantenimento delle caratteristiche di permeabilità del suolo delle aree interessate dagli interventi.</p>	<p>Recepita</p>	<p>Al paragrafo 5.4 – Strategie e Azioni, è stata aggiunta la seguente frase: <i>I Piani Particolareggiati dovranno contenere, in relazione alla previsione di eventuale nuova pavimentazione delle aree da destinarsi a specifici utilizzi per la mobilità, indicazioni puntuali dei materiali da utilizzare, che possano costituire di fatto delle vere e proprie linee guida atte a garantire il rispetto non solo di una consona integrazione estetico-percettiva delle stesse rispetto allo stato dei luoghi, ma anche il mantenimento delle caratteristiche di permeabilità del suolo delle aree interessate dagli interventi.</i></p>
			<p>Si OSSERVA di porre particolare attenzione al bene "costa – fascia costiera", regolamentando opportunamente la riduzione quantitativa delle aree di sosta in tale zona e possibilmente riducendo allo stretto indispensabile la circolazione veicolare all'interno delle suddette aree, da riversare alternativamente su direttrici parallele.</p>	<p>Recepita</p>	<p>Al paragrafo 5.4.13 – Definizione delle politiche gestionali della sosta e della circolazione, è stata inserita la seguente frase <i>"Particolare attenzione nella gestione della sosta e della circolazione si dovrà porre al bene "costa-fascia costiera" e alle aree tutelate ope legis ai sensi dell'Art. 10 del D. Lgs. 42/04, regolamentandone opportunamente la riduzione delle aree di sosta e riducendone allo stretto indispensabile la circolazione veicolare."</i></p>
			<p>Si OSSERVA che le aree tutelate ope legis, ai sensi dell'art.10 del D. Lgs. 42/04, dovranno essere oggetto di una puntuale e specifica pianificazione mirata alla riduzione dell'invasività materiale oltre che percettiva legata agli specifici utilizzi per la mobilità (aree di sosta veicolare, fermate autobus, ecc..).</p>	<p>Recepita</p>	<p>Al paragrafo 5.4.13 – Definizione delle politiche gestionali della sosta e della circolazione, prima dell'elenco delle azioni, è stata aggiunta la seguente frase <i>"Si precisa che le aree tutelate ope legis, dovranno essere oggetto di una puntuale e specifica pianificazione/progettazione mirata alla riduzione dell'invasività materiale oltre che percettiva legata agli specifici utilizzi per la mobilità (aree di sosta veicolare, fermate autobus, ecc..)"</i></p>
6	REGIONE PUGLIA Sezione Autorizzazioni Ambientali	30.11.2017	<p>Si trasmettono contributi relativi all'iter procedurale del PUMS riguardanti il processo di VAS.</p>	<p>Recepita</p>	<p>I contributi trasmessi sono stati recepiti nel paragrafo 4.4 <i>Integrazione della Valutazione Ambientale Strategica nel processo di pianificazione dei PUMS</i> e nel paragrafo 4.5 – <i>Iter procedurale di un PUMS.</i></p>



ID	Osservatore	Data	Sintesi osservazione	Modalità di recepimento	Risposta
7	REGIONE PUGLIA Sezione Programmazione Unitaria	01.12.2017	Si OSSERVA la necessità di aggiornare le informazioni relative alla designazione della terza e quarta Area Interna, rispettivamente Gargano e Murgia.	Recepita	Al paragrafo 5.4.14 – <i>Definizione delle politiche di mobilità per le Aree interne ed i piccoli centri</i> , nel box di approfondimento relativo alle Aree Interne in Puglia, si è provveduto ad aggiornare le informazioni afferenti la designazione della terza e quarta Area Interna della Regione Puglia (DGR n. 1628/2017).
8	Comune di Lecce	01.12.2017	Par. 1.1 Finalità Si richiede un approfondimento delle relazioni intercorrenti tra le Linee Guida regionali con quelle europee e nazionali. Si OSSERVA di citare le forme di partecipazione pregresse dell'ente regionale a supporto delle attività di redazione e realizzazione dei PUMS.	Recepita	Al paragrafo 1.1 – <i>Finalità</i> si è esplicitato quanto osservato. Al paragrafo 1.1 – <i>Finalità</i> è stata aggiunta la nota n.5 Le "Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan" sono state presentate e discusse anche in Puglia nel corso del <i>Primo Workshop Nazionale di presentazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile – Bari, 13 Aprile 2012, organizzato dal consorzio Eltis plus e dall'Assessorato alle Infrastrutture Strategiche e Mobilità della Regione Puglia.</i>
			Si OSSERVA di integrare i casi studio/buone pratiche elencate in <i>Tabella B – Strategie e Buone Pratiche</i> ; andrebbero inoltre evidenziate alcune buone pratiche italiane. Esistono numerose buone pratiche validate all'interno del programma CIVITAS o ricavabili dal portale Eltis che forse sarebbe il caso di trattare in modo più sistematico. Manca del tutto una sezione sugli strumenti che possono tornare utili per il supporto ai piani; molti sono elencati e liberamente disponibili sul sito Eltis http://www.eltis.org/mobility-plans/mobility-plan-support Uno di questi è http://www.urban-transport-roadmaps.eu/	Recepita	Al capitolo 8 – <i>Appendice</i> è stata integrata la <i>Tabella B – Strategie e buone pratiche</i> con ulteriori casi esemplificativi italiani ed è stata inserita la <i>Tabella C – Strumenti</i> , a supporto delle attività di pianificazione.



ID	Osservatore	Data	Sintesi osservazione	Modalità di recepimento	Risposta
			<p>Cap. 2 – Quadro di riferimento programmatico e normativo in Puglia</p> <p>Si OSSERVA la necessità di meglio specificare negli appositi box "Fonti e dati disponibili", istruzioni operative, riferimenti più recenti, archivi e o dati reperibili mediante link, ai fini di una fruizione diretta del documento.</p> <p>Si OSSERVA di specificare l'integrazione tra i piani di bacino provinciale del trasporto pubblico locale (Piani d'Ambito) ed i PUMS.</p>	Recepita	<p>In ciascun box "Fonti e dati disponibili" riferito al capitolo 2 – Quadro di riferimento programmatico e normativo in Puglia si è provveduto a specificare ulteriormente le informazioni e i dati disponibili.</p> <p>Al paragrafo 2.1.8 – Il Piano di Bacino provinciale del Trasporto Pubblico Locale (Piano d'Ambito) si è chiarita la definizione del Piano di Bacino Provinciale. Nella nota 7 era già esplicitato il rapporto tra i suddetti Piani ed il PUMS.</p>
			<p>Si OSSERVA di fare una puntualizzazione, nell'ambito dello schema gerarchico pianificatorio, tra i piani particolareggiati di natura operativa di medio-lungo periodo (ex: PUMS – PUT) e quelli che sono parte integrante del PUMS relativamente agli interventi di lungo periodo.</p>	Parzialmente recepita	<p>Al paragrafo 2.3 – Quadro di riferimento programmatico provinciale e comunale alla fine del terzo capoverso è stata inserita la seguente frase: Inoltre alcuni dei Piani particolareggiati sotto indicati, sebbene di breve-medio periodo, possono considerarsi componenti dei PUMS (ad esempio il Biciplan).</p>
			<p>Par. 3.2.1 – Livello europeo</p> <p>Si OSSERVA la necessità di aggiornare, nel paragrafo 3.2.1 Livello europeo, i riferimenti forniti con documenti più recenti</p>	Non recepita	<p>I riferimenti erano già aggiornati.</p>
			<p>Par. 4.1 – Chi deve fare un PUMS</p> <p>Si OSSERVA di esplicitare l'invito a seguire le Linee Guida regionali soprattutto nel caso di capoluoghi di provincia inferiori ai 100.000 abitanti ai fini dell'elaborazione di un PUMS che includa almeno i Comuni contermini.</p>	Recepita	<p>Al paragrafo 4.1 – Chi deve fare un PUMS è stata inserita al terzultimo capoverso la seguente frase: Le aggregazioni di Comuni dovranno tenere in debito conto la presenza di servizi territoriali di rango superiore (scuole, ospedali, ecc.) o nodi di scambio (stazioni), quali poli di attrazione e generatori di spostamenti intercomunali.</p>



ID	Osservatore	Data	Sintesi osservazione	Modalità di recepimento	Risposta
			Si richiede di definire le modalità di aggregazione tra Comuni.	Non recepita	Al paragrafo 4.1 Chi deve fare il PUMS si specifica quanto segue: "Laddove emergano importanti relazioni di traffico e legami funzionali tra Comuni contermini e tra Comune principale e Comuni di prima e seconda cintura, è bene che il processo di PUMS sia avviato come piano di conurbazione con valenza di piano di area vasta. La formalizzazione dell'aggregazione volontaria da parte degli Enti Locali dovrà avvenire nel rispetto delle normative nazionali e regionali vigenti in materia". Sarà cura delle Amministrazioni locali interessate scegliere e definire le forme di aggregazioni più opportune tra quelle previste dalla legge.
			Par. 5.2 – Obiettivi Si OSSERVA la mancanza del Macro-obiettivo ministeriale: Miglioramento del TPL.	Non recepita	Si tiene a precisare che le Linee Guida regionali non hanno recepito a priori tutti i Macro – obiettivi nazionali. Nello specifico si ritiene che il Miglioramento del TPL sia da intendersi quale strategia e non come obiettivo. A tal proposito si riferisce che per monitorare il miglioramento del TPL sono presenti un indicatore in <i>Tabella 1</i> e un set di indicatori elencato nella <i>Tabella 3 – Indicatori di realizzazione</i> .
			Si OSSERVA la mancanza del Macro – obiettivo <i>Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi</i> (obiettivo non solo ministeriale ma anche europeo).	Non recepita	Il Macro – obiettivo <i>Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi</i> è ricompreso nell'obiettivo unico <i>Contenimento dei Consumi energetici</i> .



ID	Osservatore	Data	Sintesi osservazione	Modalità di recepimento	Risposta
----	-------------	------	----------------------	-------------------------	----------

		<p>Si OSSERVA la mancanza dei seguenti Macro – obiettivi ministeriali significativi soprattutto per le aree urbane di piccole dimensioni:</p> <p>C1. Riduzione dell'incidentalità stradale;</p> <p>C2. Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti;</p> <p>C3. Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti;</p> <p>C4. Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65);</p> <p>Par. 5.3 – Indicatori</p> <p>Si OSSERVA il mancato inserimento e/o collegamento con gli indicatori WBCSD – World Business Council for Sustainable Development.</p>	Non recepita	<p>I citati Macro – obiettivi sono stati inseriti nell'obiettivo unico <i>Aumento della sicurezza della mobilità e delle infrastrutture</i> (i singoli aspetti si ritrovano negli indicatori).</p>
		<p>Par. 5.3 – Indicatori</p> <p>Si OSSERVA la necessità di costruire una pagina dedicata sul sito dell'ASSET con l'elenco dei dati/risorse/supporto disponibili.</p>	Parzialmente recepita	<p>Tutti gli indicatori del WBCSD sono stati valutati singolarmente e, qualora ritenuti adatti al contesto pugliese e calcolabili con costi non eccessivi, inseriti nelle Linee Guida regionali, talvolta con modifiche anche sostanziali laddove fosse necessario (e possibile) per abbattere i costi e/o semplificare le procedure di calcolo.</p> <p>L'elenco delle città in cui verranno applicati in futuro gli indicatori WBCSD non risulta pubblicato, dunque è difficile verificarne le similitudini con le città pugliesi.</p> <p>Come dichiarato nel <i>paragrafo 5.3 – Indicatori...</i> <i>omissis... l'Agenzia renderà disponibili, anche attraverso il proprio portale web, i seguenti strumenti</i>": modello di simulazione trasporti/territorio e dati tabulari circa il modal – split relativo agli spostamenti di scambio tra i comuni pugliesi.</p>
		<p>Par. 5.3 – Indicatori – Tabella 1</p> <p>Si OSSERVA l'opportunità di utilizzare l'indicatore di sosta WBCSD.</p>	Parzialmente recepita	<p>Gli indicatori relativi alla sosta sono stati semplificati.</p>



ID | Osservatore | Data | Sintesi osservazione | Modalità di | Risposta

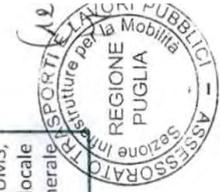
		ricepimento	
	<p>Si OSSERVA l'opportunità di inserire in <i>Tabella 1 – Indicatori minimi</i>, gli indicatori relativi al Macro – obiettivo <i>Miglioramento della accessibilità di persone e merci</i> presenti invece nella <i>Tabella 2 – Ulteriori Indicatori</i>.</p> <p>Con riferimento al Macro – obiettivo <i>Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano</i>, si OSSERVA l'opportunità di utilizzare l'indicatore WBCSD che esprime in maniera univoca e con riferimento alla lunghezza i tre gli indicatori presenti in <i>Tabella 1 (Estensione APU, Estensione spazi ciclabili, Estensione Zone 30)</i> includendo anche la rete pedonale.</p> <p>Par. 5.3 – Indicatori – Tabella 3 Indicatori di realizzazione</p> <p>Si OSSERVA di eliminare l'indicatore di realizzazione <i>km di rete pedonale meccanizzata</i>.</p>	<p>Recepita</p> <p>Non recepita</p>	<p>Con riferimento al Macro – obiettivo <i>Miglioramento della accessibilità di persone e merci</i>, gli indicatori <i>Indice di accessibilità delle persone ai servizi di mobilità</i> e <i>Indice di accessibilità delle merci</i>, sono stati spostati dalla <i>Tabella 2</i> alla <i>Tabella 1</i>.</p> <p>Si ritiene il metro lineare non adatto alla misurazione dell'estensione di APU e zone 30, per definizione non limitate a tratti lineari di strada. Si ritiene inoltre inopportuna l'aggregazione dei tre elementi, in quanto ognuno ammette il transito di combinazioni diverse di veicoli e pedoni.</p>
	<p>Si OSSERVA di rettificare gli indicatori <i>Numero stalli a pagamento</i> e <i>Numero stalli interscambio</i>.</p>	<p>Non recepita</p>	<p>L'indicatore è elencato tra i possibili indicatori di realizzazione, da utilizzare nel caso in cui siano previste misure che ne richiedano l'utilizzo. L'attuale assenza di simili percorsi nelle città pugliesi non è dunque un motivo valido per escludere l'indicatore dalla lista.</p> <p>Indicatori simili vengono solitamente normalizzati rispetto alle autovetture e non alla popolazione (si veda anche la pubblicazione dei dati ISTAT).</p> <p>Si precisa che i parcheggi di interscambio includono sia quelli in struttura, sia quelli su strada: la relativa definizione è stata inclusa nel glossario. L'indicatore, come nel caso precedente, rimane normalizzato rispetto alle autovetture.</p>
	<p>Si OSSERVA di distinguere tra rastrelliere base e cicloposteggi sicuri (rastrelliere con fissaggio al telaio, bike hangar e velostazioni).</p> <p>Si OSSERVA di inserire nella categoria di azione <i>Mobilità scolastica</i> l'indicatore <i>Numero di scuole che consentono il posteggio delle biciclette nelle proprie pertinenze o vicinanze</i>.</p>	<p>Recepita</p> <p>Parzialmente recepita</p>	<p>Si è inserito l'indicatore <i>Numero di velostazioni</i>.</p> <p>E' stato inserito l'indicatore <i>Numero scuole con posteggio bici nelle proprie pertinenze</i>, considerando unicamente i posteggi nelle pertinenze.</p>



ID	Osservatore	Data	Sintesi osservazione	Modalità di recepimento	Risposta
			<p>Par. 5.3.1 – Indicazioni metodologiche per il calcolo degli indicatori minimi (Tabella 1)</p> <p>Si OSSERVA di distinguere le aree pedonali urbane dai marciapiedi.</p> <p>Si OSSERVA che gli indicatori relativi all'obiettivo <i>Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci</i> risultano complicati nella fase di calcolo.</p> <p>Si OSSERVA di utilizzare l'indicatore WBCSD <i>Risultato finanziario netto del settore pubblico</i> che si riferisce alla capacità del governo locale di sostenere le spese del sistema dei trasporti nel suo complesso (tutti i modi di trasporto, passeggeri e merci, inclusi i costi di manutenzione)</p>	<p>Recepita</p> <p>Recepita</p> <p>Non recepita</p>	<p>Si condivide la separazione fra aree urbane pedonali e rete di marciapiedi.</p> <p>L'indicatore è stato semplificato.</p> <p>L'indicatore del WBCSD, così come definito e specificato nella modalità di calcolo, non sembra adatto al contesto italiano e pugliese (ad es. tiene conto dei costi dei vari servizi di mobilità ma non dei ricavi, non tiene conto dei contributi regionali al TPL, dei ricavi delle multe che per il codice della strada – art. 208 D. Lgs. 285/92 – devono essere in parte destinati alla sicurezza stradale e alla tutela degli utenti deboli).</p>
			<p>Par. 5.3.1 – Indicazioni metodologiche per il calcolo degli ulteriori indicatori (Tabella 2)</p> <p>Si OSSERVA che l'indicatore <i>Riduzione della congestione</i> risulta complicato nella fase di calcolo.</p> <p>Si OSSERVA una duplicazione tra gli indicatori presenti in Tabella 1 ed in Tabella 2 relativi all'obiettivo <i>Economicità dei trasporti</i>. A riguardo si propone di utilizzare l'indicatore WBCSD.</p>	<p>Recepita</p> <p>Parzialmente recepita</p>	<p>L'indicatore è stato semplificato.</p> <p>Le denominazioni dei due indicatori sono state opportunamente differenziate. L'indicatore del WBCSD non tiene conto dei trasferimenti di contributi di qualsiasi tipo da altri enti e istituzioni, dunque non risulta adatto al nostro Paese</p>
			<p>Par. 5.4 – Strategie e Azioni</p> <p>Si OSSERVA l'opportunità di considerare anche interventi infrastrutturali; il PUMS deve sviluppare una strategia organica su tutti i fronti e non basarsi prioritariamente sulle azioni immateriali. Più giusto sarebbe dire che il PUMS deve puntare ad un utilizzo efficiente della dotazione infrastrutturale esistente, ma non precluderne o limitare il campo d'azione.</p>	<p>Recepita</p>	<p>Si è provveduto ad integrare quanto osservato inserendo al paragrafo 5.4 – Strategie e Azioni la seguente frase: <i>Gli interventi infrastrutturali potranno essere programmati, in un'ottica di sostenibilità, solo se funzionali ad un miglioramento della accessibilità multimodale, o finalizzati a ridurre la congestione stradale e andrebbero sempre affiancati da azioni immateriali tipiche delle pratiche di mobility management.</i></p>



ID	Osservatore	Data	Sintesi osservazione	Modalità di recepimento	Risposta
			Par. 7 – Programmi di finanziamento europei e nazionali sulla mobilità sostenibile Si OSSERVA che andrebbero meglio evidenziate le opportunità di finanziamento a livello europeo.	Recepita	Si è provveduto ad indicare una fonte esterna costantemente aggiornata, al fine di superare il problema della scadenza dei bandi.
			Par. 8.2 – Schemi di capitolato Si OSSERVA che tra le professionalità esperte in materia di trasporti figurano solo laureati in ingegneria o architettura senza considerare ad esempio laureati e specializzati in economia dei trasporti e valutazione dei sistemi di trasporto. Si OSSERVA che le figure professionali non dovrebbero necessariamente essere iscritte negli albi, in quanto questa indicazione impedirebbe alle Amministrazioni locali di nominare un coordinatore e/o un esperto di altro paese europeo dove non esistono ordini professionali.	Recepita	Si è provveduto ad eliminare questa indicazione; al <i>paragrafo 4.1 Chi deve fare il PUMS</i> è stato riportato integralmente il dettato delle Linee Guida ministeriali.
9	Consorzio ASI Bari	04.12.2017	Si OSSERVA di prevedere l'utilizzo della linea ferroviaria industriale, collegata con la rete RFI ed attiva per le merci, anche per servizio passeggeri. Si OSSERVA di prevedere collegamenti tra gli stabilimenti industriali e i centri urbani attraverso piste ciclabili su sede propria.	Non recepita Già prevista	Si è provveduto ad eliminare questa indicazione; al <i>paragrafo 4.1 Chi deve fare il PUMS</i> è stato riportato integralmente il dettato delle Linee Guida ministeriali. È un'azione troppo specifica e limitata territorialmente, sicuramente interessante, che laddove possibile può essere prevista sebbene non esplicitamente citata all'interno delle Linee Guida, così come probabilmente altre azioni ugualmente specifiche e limitate territorialmente. Con riferimento al tema della mobilità pedonale e ciclistica, nelle Linee Guida regionali si propone la Strategia definita nelle Linee Guida nazionali "Sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica" (par. 5.4.3); questa strategia prevede, tra le altre, azioni orientate al miglioramento delle condizioni d'uso della bicicletta attraverso la realizzazione di itinerari ciclabili. Sarà cura dell'Amministrazione locale interessata dalla presenza di una zona ASI nel suo territorio di riferimento, che si appresta a predisporre un PUMS, prevedere azioni specifiche da attivare a livello locale anche sulla base delle indicazioni di carattere generale fornite dalle presenti linee guida.



ID	Osservatore	Data	Sintesi osservazione	Modalità di recepimento	Risposta
10	SABAP Provincia BAT	04.12.2017	<p>SI OSSERVA in premessa la necessità di sviluppare e portare a pieno regime l'intermodalità dei mezzi pubblici.</p> <p>SI OSSERVA la necessità di introdurre alcuni approfondimenti tecnico -progettuali specifici riferiti ad alcuni contesti territoriali di pregio (Distretto culturale-turistico di Canosa di Puglia (BT), Canne della Battaglia, Ordona, valli fluviali Fortore, Candelaro, Cervaro e Carapelle, ecc.).</p> <p>SI OSSERVA la necessità di prevedere il potenziamento ai fini turistici della Linea ferroviaria Potenza-Foggia</p> <p>SI OSSERVA la necessità di predisporre uno studio che tenga conto delle peculiarità orografiche, naturalistiche e storiche del Promontorio del Gargano.</p>	<p>Già prevista</p> <p>Non recepita</p> <p>Già prevista</p> <p>Già prevista</p>	<p>La Strategia proposta dalle Linee Guida regionali al <i>paragrafo 5.4.1 - Integrazione tra i sistemi di trasporto</i>, elenca una serie di Azioni orientate ad agevolare l'adozione di scelte multimodali da parte di cittadini e city users.</p> <p>Le Linee Guida regionali sono da intendersi quale strumento di supporto alle Amministrazioni locali pugliesi ed ai professionisti esperti in pianificazione e gestione della mobilità che intendano impegnarsi nello sviluppo e nell'implementazione di un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS). Le Linee Guida propongono al paragrafo 5.4 una serie di Strategie ed Azioni da attivare in funzione delle peculiarità e criticità presenti nel contesto territoriale di riferimento, definite a valle del processo conoscitivo ed interpretativo. Sarà cura dell'Amministrazione locale che si appresta a predisporre un PUMS, prevedere azioni specifiche, desunte dalle indicazioni di carattere generale fornite dalle presenti linee Guida, da attivare sulla base degli esiti del processo di costruzione del quadro conoscitivo/interpretativo.</p> <p>La Strategia illustrata al <i>paragrafo 5.4.14 - Definizione delle politiche di mobilità per le Aree interne ed i piccoli centri</i>, prevede azioni orientate alla Valorizzazione della rete ferroviaria regionale.</p> <p>Le Linee Guida regionali propongono una Strategia specificatamente rivolta alla definizione di politiche di mobilità per le Aree Interne ed i piccoli centri. E' presente inoltre un box di approfondimento sulle Aree Interne della Regione Puglia.</p>



ID	Osservatore	Data	Sintesi osservazione	Modalità di recepimento	Risposta
11	OAPPC Provincia Lecce	07.12.2017	Si richiede la semplificazione delle Linee Guida regionali, conformemente alle Linee Guida nazionali, rendendole adeguate alla pianificazione da parte dei comuni inferiori a 100.000 abitanti.	Non recepita	La scelta dell'Amministrazione regionale è stata quella di fornire uno strumento di supporto completo ed esaustivo su tutte le possibili tematiche afferenti la redazione dei PUMS. In questa logica, seppur un documento corposo, si ritiene di aver strutturato le Linee Guida regionali in maniera tale da consentirne una lettura trasversale in modo da poter approfondire le differenti tematiche d'interesse.
			Si richiede una sintesi chiara ed univoca delle Linee Guida che indichi contenuti e processo di formazione dei PUMS per comuni inferiori a 100.000 abitanti.	Già prevista	Il capitolo 4 – <i>Percorso di redazione di un PUMS</i> individua l'ambito soggettivo di applicazione, esplica tutte le fasi e le attività, fornisce indicazioni metodologiche per la fase partecipativa e chiarisce l'iter procedurale dei PUMS.
			Si richiede un incentivo per i comuni costieri gravanti dal traffico estivo, includendo tra gli obiettivi del PUMS l'alleggerimento della fascia costiera con la realizzazione di parcheggi anche non litoranei.	Non recepita	Si evidenzia che le Linee Guida regionali sono da intendersi quale strumento di supporto alle Amministrazioni locali pugliesi ed ai professionisti esperti in pianificazione e gestione della mobilità che intendano impegnarsi nello sviluppo e nell'implementazione di un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS). In questa logica le stesse non sono da intendersi quali strumento di programmazione economico – finanziaria. Di contro si evidenzia che il capitolo 7 – <i>Programmi di finanziamento europei e nazionali sulla mobilità sostenibile</i> fornisce una descrizione esaustiva dei più importanti programmi di finanziamento a cui possono ricorrere le Amministrazioni locali per attuare gli interventi previsti nei PUMS.



ID	Osservatore	Data	Sintesi osservazione	Modalità di recepimento	Risposta
			Si richiede un chiarimento circa l'obbligatorietà o l'opportunità della costruzione del gruppo di lavoro e i soggetti che devono farne parte.	Parzialmente recepita	Si riferisce che le Linee Guida nazionali all'Allegato 1, paragrafo 2 – Indicazioni per la redazione ed approvazione del PUMS, suggeriscono l'opportunità di definire un Gruppo interdisciplinare/interistituzionale di lavoro. Nello specifico al <i>paragrafo 4.1 Chi deve fare il PUMS</i> è stato riportato integralmente il dettato delle Linee Guida ministeriali. Chiarendo l'opportunità, per le Amministrazioni comunali, di costituire un gruppo di lavoro con risorse interne qualificate, eventualmente supportate ed integrate da tecnici esterni di consolidata esperienza.
			Si richiede un approfondimento della fase di monitoraggio.	Già prevista	Modalità, tempi e strumenti per il monitoraggio sono sufficientemente descritti ai paragrafi 5.3 <i>Indicatori</i> e 6.1 <i>Monitoraggio e valutazione di un PUMS</i> . Il monitoraggio è una delle attività che, come le altre, risulta ovviamente di competenza del gruppo di lavoro. Analoga riflessione vale per il suo finanziamento: essendo parte del PUMS va previsto un budget dedicato.
12	REGIONE PUGLIA Sezione Valorizzazione Territoriale	19.01.2018	Si OSSERVA di far riferimento e acquisire i Sistemi Ambientali e Culturali (SAC) della Regione Puglia nel quadro di riferimento programmatico e normativo. Si OSSERVA di far riferimento ai Sistemi Ambientali e Culturali nell'ambito della strategia "Sviluppo di soluzioni di trasporto per la mobilità turistica"	Recepita Recepita	Si è provveduto ad inserire il <i>paragrafo 2.1.3 – Sistemi Ambientali e Culturali (SAC) della Regione Puglia</i> . Si è provveduto ad integrare quanto osservato inserendo al <i>paragrafo 5.4.12 – "Sviluppo di soluzioni di trasporto per la mobilità turistica"</i> , punto 1. la seguente frase: "...In tal senso sarebbe opportuno, laddove presenti, far riferimento ai Sistemi Ambientali e Culturali (SAC), capaci di attivare percorsi avanzati di attrattività regionale sostenendo la fruizione coordinata e sostenibile dei beni".

Il presente allegato consta di
n° 128 fasciate
IL DIRIGENTE DI SEZIONE



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 20 febbraio 2018, n. 201

Conferimento incarico di direzione della Sezione "Bilancio e Ragioneria" ai sensi dell'art. 24 del decreto del Presidente della Giunta regionale 31 luglio 2015, n. 443.

L'Assessore al Personale sulla base dell'istruttoria espletata dal Responsabile A.P. Reclutamento, confermata dal Direttore del Dipartimento Risorse Finanziarie e Strumentali, Personale e Organizzazione riferisce:

Con deliberazione 28 luglio 2016, n. 1176 la Giunta regionale ha fatto propria la proposta del coordinamento dei Direttori di Dipartimento del 27 luglio 2016 ed ha nominato i Dirigenti titolari ed ad interim delle Sezioni definite con decreto del Presidente della Giunta regionale n. 316/2016 avente per oggetto "Attuazione modello MAIA di cui al Decreto del Presidente della Giunta Regionale 31 luglio 2015 n.443. Definizione delle Sezioni di Dipartimento e delle relative funzioni".

Con la suddetta deliberazione n. 1176/2016, l'incarico di Dirigente della Sezione Bilancio e Ragioneria è stato affidato al dott. Ciro Imperio, giusto verbale del predetto coordinamento dei Direttori di Dipartimento del 27 luglio 2016.

Con deliberazione di Giunta regionale 21 dicembre 2017, n. 2218, il dott. Ciro Imperio, a far data dal 29 dicembre 2017, è stato collocato in aspettativa senza assegni, per un periodo di tre anni, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 23 bis del decreto legislativo n. 165/2001, a seguito di nomina a Direttore Generale del Comune di Taranto.

Nello stesso atto deliberativo, la Giunta regionale, con la medesima decorrenza, ha affidato la direzione *ad interim* della Sezione Bilancio e Ragioneria al dott. Nicola Paladino, dirigente della Sezione Personale e Organizzazione, nelle more dell'espletamento della prevista procedura di conferimento del medesimo incarico da parte della Sezione Personale e Organizzazione.

Con nota prot. AOO_006-0008 del 9 gennaio 2018, il Direttore del Dipartimento interessato ha rappresentato l'urgente necessità di provvedere all'affidamento dell'incarico di direzione della Sezione Bilancio e Ragioneria ad altro dirigente regionale, mediante la predisposizione di un avviso interno.

In data 16 gennaio 2018, con determinazione n. 25, pubblicata nel sito riservato ai dipendenti della Regione Puglia "PRIMANOI", il Dirigente della Sezione Personale e Organizzazione ha indetto un avviso interno per l'acquisizione di candidature per l'incarico di dirigente della Sezione Bilancio e Ragioneria.

A seguito del suddetto avviso, in data 31 gennaio 2018 con nota prot. AOO_006-55 il Direttore del Dipartimento Risorse Finanziarie e Strumentali, Personale e Organizzazione ha comunicato quanto segue:

"Visto l'art. 22, comma 2, del D.P.G.R. n. 443/2015,

- preso atto che il Servizio Personale ed Organizzazione con nota prot. AOO_106 - 31.01.2018 - 0002240 ha trasmesso l'elenco delle candidature per l'incarico di dirigente responsabile della Sezione Bilancio e Ragioneria di cui all'avviso interno indetto con Determinazione n. 25 del 16.01.2018;*
- viste e valutate le n. 4 candidature pervenute al fine del conferimento di detto incarico, dai seguenti Dirigenti: Pastore Giuseppe, Paladino Nicola, Bavaro Luisa, Viesti Elisabetta*

propone

alla Giunta Regionale l'assegnazione della responsabilità di detta Sezione con la nomina del Dr. Nicola Paladino, per la comprovata professionalità ed esperienza maturata anche in analoghi e precedenti incarichi presso Amministrazioni locali, nonché come Dirigente dell'Ufficio Verifica e regolarità contabile, Dirigente dell'Ufficio Controlli e certificazione aziende sanitarie, Dirigente ad interim dell'Ufficio Autorità di Certificazione nell'Amministrazione regionale. Il Dr. Nicola Paladino inoltre nell'attuale incarico di Dirigente della Sezione

Personale e Organizzazione ha raggiunto ragguardevoli risultati ed ha dimostrato notevoli capacità nella direzione di una struttura complessa”.

Successivamente, con nota prot. AOO_006-62 del 1 febbraio 2018, ad integrazione della su citata nota il Direttore del Dipartimento Risorse Finanziarie e Strumentali, Personale e Organizzazione ha proposto che il dott. Nicola Paladino assuma l’incarico di direzione *ad interim* della Sezione Personale e Organizzazione sino alla assegnazione della stessa ad altro dirigente.

Per quanto sopra premesso, si propone di affidare al dott. Nicola Paladino l’incarico di direzione della Sezione Bilancio e Ragioneria per un periodo di tre anni ai sensi dell’articolo 24, comma 1, del decreto del Presidente della Giunta regionale n. 443/2015 con decorrenza dalla data di notificazione del presente atto.

Si propone inoltre, a seguito dell’affidamento dell’incarico de quo e con decorrenza dalla medesima data, di affidare al dott. Nicola Paladino la direzione *ad interim* della Sezione Personale e Organizzazione, struttura di cui attualmente è titolare.

Occorre, inoltre, confermare in capo al dott. Nicola Paladino la direzione *ad interim* del Servizio “Bilancio e vincoli di finanza pubblica” della Sezione Bilancio e Ragioneria, conferito con determinazione del Direttore del Dipartimento Risorse Finanziarie e Strumentali, Personale e Organizzazione 18 gennaio 2018, n. 1 e del Servizio “Reclutamento e Contrattazione” della Sezione Personale e Organizzazione, conferito con Determinazione del Direttore del Dipartimento Risorse Finanziarie e Strumentali, Personale e Organizzazione 31 marzo 2017, n. 16.

COPERTURA FINANZIARIA

La presente deliberazione non comporta implicazioni di natura finanziaria sia di entrata che di spesa e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del Bilancio regionale.

L’Assessore relatore, per le motivazioni innanzi espresse, propone alla Giunta l’adozione del seguente atto finale.

Il presente provvedimento è di competenza della Giunta Regionale ai sensi dell’Atto di Alta Organizzazione n. 443/2015 come sostituito dall’articolo 22, comma 2, così sostituito dall’articolo 9 del decreto del Presidente della Giunta regionale n. 304/2016.

LA GIUNTA

Udita la relazione dell’Assessore relatore;

Vista la sottoscrizione posta in calce al presente provvedimento dal Responsabile della competente A.P. e dal Direttore del Dipartimento Risorse Finanziarie e Strumentali, Personale e Organizzazione;

A voti unanimi espressi ai sensi di legge.

DELIBERA

Per le motivazioni espresse in narrativa, che qui si intendono integralmente riportate:

1. di fare propria la proposta del Direttore del Dipartimento Risorse Finanziarie e Strumentali, Personale e Organizzazione e di conseguenza nominare Dirigente della Sezione Bilancio e Ragioneria il dott. Nicola Paladino per un periodo di tre anni, rinnovabile, ai sensi dell’articolo 24, comma 1, del decreto del Presidente della Giunta regionale n. 443/2015 con decorrenza dalla data di notificazione del presente atto;

2. di affidare al dott. Nicola Paladino con la medesima decorrenza di cui al precedente punto 1 la direzione *ad interim* dell'incarico di direzione della Sezione Personale e Organizzazione;
3. di confermare in capo al dott. Nicola Paladino, la direzione *ad interim* del Servizio "Bilancio e vincoli di finanza pubblica" della Sezione Bilancio e Ragioneria e del Servizio "Reclutamento e Contrattazione" della Sezione Personale e Organizzazione;
4. di allegare alla presente deliberazione il curriculum del dott. Nicola Paladino che costituisce parte integrante del presente atto;
5. di individuare, in applicazione della deliberazione della Giunta regionale n. 2063/2016, il dott. Nicola Paladino come Responsabile del trattamento dei dati dell'incarico affidatogli;
6. di dare mandato al Dirigente della Sezione Personale e Organizzazione di porre in essere tutti gli adempimenti connessi al conferimento dell'incarico dirigenziale, disposto con il presente atto, compresa la notifica al dirigente interessato;
7. di trasmettere il presente atto alle OO.SS. a cura della Sezione Personale e Organizzazione;
8. di pubblicare il presente atto nel BURP e sul sito "primanoi".

IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA
CARMELA MORETTI

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA
MICHELE EMILIANO

CURRICULUM VITAE**INFORMAZIONI PERSONALI**

Nome **PALADINO NICOLA**
 Cod. Fiscale **PLDNCL60E15H096Q**
 Telefono **080/5403389/3357241112/3929449269**
 -Fax
 E-mail **n.paladino@regione.puglia.it**
 Posta elettronica certificata
 Nazionalità Italiana
 Data di nascita

ESPERIENZA LAVORATIVA:

Dal 29/12/2017 Dirigente ad interim della Sezione Bilancio e Ragioneria DGR 2218 del 21/12/2017.

Dal 01/08/2016 Dirigente Sezione Personale e Organizzazione – Dipartimento Risorse Finanziarie e Strumentali, Personale e Organizzazione. REGIONE PUGLIA. DGR n. 1176 del 29/07/2016 avente per oggetto : Atto di Alta Organizzazione MAIA adottato con Decreto Presidente della Giunta Regionale 31 luglio 2015 n. 443. Conferimento Incarichi di Direzione di Sezione.- Incarico Triennale.

Dal 01/04/2017 Dirigente ad interim del Servizio reclutamento e contrattazione della Sezione Personale e Organizzazione – Dipartimento Risorse Finanziarie e Strumentali Personale e Organizzazione.

Dal 01/12/2015 Dirigente Sezione Personale e Organizzazione – Dipartimento Risorse Finanziarie e Strumentali, Personale e Organizzazione. REGIONE PUGLIA.
Al 31/07/2016

Dal 13.05.2013 Dirigente ad interim Ufficio Autorità di Certificazione – Area Finanza e Controlli – Regione Puglia
Al 31.03.2017 Determina direttore Area Organizzazione e Riforma dell'Amministrazione n. 18 del 13.05.2013

Dal 01.11.2012 al 31/01/2016 Dirigente Ufficio Verifica Regolarità Contabile – Area Finanza e Controlli – REGIONE PUGLIA

Dal 04.06.2012 Dirigente Ufficio Controlli e Certificazione aziende sanitarie – Servizio Controlli – Area Finanza –
AL 31/10/2012 REGIONE PUGLIA

Dal 01.06.2000 al 03.06.2012 Dirigente Settore Finanze _ Programmazione – Personale – COMUNE DI POLIGNANO A MARE – Ente soggetto alla disciplina del Patto di Stabilità Interno
 Delibera commissariale 45 del 14.04.2000;
 Determina 48/rag. del 19.05.2000

Compiti
 Coordinamento dei processi di pianificazione di gestione e controllo contabile delle risorse economiche e finanziarie dell'ente, in coerenza con gli obiettivi definiti dai programmi e dai piani

annuali e pluriennali e con l'obiettivo di assistere e supportare le altre direzioni dell'ente nella gestione delle risorse e dei budget a loro assegnati.

Fra i compiti specifici ha assicurato la regolarità dei procedimenti contabili e dei processi di gestione delle risorse economiche nel rispetto delle norme e dei regolamenti di contabilità. In particolare, per il servizio economico finanziario bilancio – economato è stato responsabile della predisposizione dei bilanci di previsione annuali e pluriennali e delle sue variazioni, predisposizione dell'assestamento generale, dei rendiconti e delle verifiche tese ad assicurare la salvaguardia degli equilibri di bilancio nel corso della gestione.

Il servizio ha assicurato la tenuta delle scritture contabili dell'ente effettuando accertamento delle entrate ed impegni della spesa con la conseguente emissione di ordinativi di incasso e mandati di pagamento rilasciando i previsti pareri di regolarità contabile ed emettendo attestazioni di copertura finanziaria di atti amministrativi.

Inoltre, il servizio è responsabile di assicurare il reperimento delle risorse finanziarie dell'ente secondo le disposizioni di finanza pubblica contenute nelle leggi e nelle autonome deliberazioni dell'ente in coerenza con gli obiettivi definiti dai programmi e dai piani annuali e pluriennali curando la gestione dei mutui gestendo il debito in ammortamento compreso la finanza derivata quantificando gli oneri e le rate da iscrivere nel bilancio di previsione determinando il limite di indebitamento dell'ente. A tale proposito, è stato responsabile del monitoraggio della gestione ai fini del conseguimento degli obiettivi posti dal patto di stabilità interno con funzioni propositive ai fini del superamento delle criticità in ordine a tale conseguimento.

Ha posto in essere tutti gli adempimenti con la Corte dei Conti curando i rapporti in materia di contabilità degli Enti Locali.

Titolare dei rapporti con il Tesoriere e con la Banca D'Italia.

Il servizio ha GARANTITO tutti gli adempimenti di natura fiscale ed I.V.A. predisponendo le relative dichiarazioni fiscali. Ha curato nei termini previsti, il versamento delle ritenute fiscali, degli oneri contributivi e dell' I.V.A.

Il servizio gestiva l'ufficio economato- provveditorato garantendo la dotazione mensile del fondo economale verificando e approvando le rendicontazioni dell'economato.

Servizio gestione del Personale

È stato responsabile del Servizio Personale dell'ente con la finalità di provvedere alla selezione, assunzione, inserimento, mobilità, sviluppo e carriera, formazione, retribuzione, amministrazione, gestione dei rapporti giuridici ed economici con il personale e con le sue rappresentanze sindacali secondo le norme stabilite dalla normativa vigente, dai contratti di lavoro e dai regolamenti specifici. In particolare ed in sintesi, è stato responsabile di atti organizzativi, analisi e definizione di interventi di supporto delle varie strutture organizzative con definizione di tecniche e metodi di organizzazione degli uffici e dei servizi con predisposizione di appositi regolamenti per gli accessi e mobilità, nonché della gestione del sistema professionale. Ha provveduto, inoltre, alla pianificazione e alla programmazione annuale e triennale del fabbisogno in materia di risorse umane. È stato, inoltre, responsabile delle relazioni sindacali di contrattazione integrativa decentrata del personale di categoria e della dirigenza dell'apposita nomina con deliberazione di giunta di "capo delegazione di parte pubblica con potere di firma". È stato responsabile del sistema informatico di rilevazione presenze nonché della costituzione dei rapporti di lavoro e la gestione del trattamento economico, previdenziale, assicurativo e pensionistico del personale con predisposizione di tutte le dichiarazioni fiscali dell'ente nonché del monitoraggio della spesa del personale e la predisposizione della relazione e del conto annuale del personale. Responsabile, altresì, dei piani formativi del personale dell'ente ed in particolare per la formazione, riqualificazione ed aggiornamento del personale stesso. Responsabile del contenzioso in materia di lavoro.

Dal 26.02.1993 al 03.06.2012

Funzionario responsabile d'imposta - ICI – COMUNE DI POLIGNANO A MARE

Deliberazione Commissario Straordinario n. 266 del 26.02.1993

Responsabile della gestione dell'imposta comunale sugli immobili, inclusa la formazione di ruoli coattivi nonché l'accertamento di eventuali evasioni fiscali e gestione del relativo contenzioso.

Dal 15.03.1994 al 03.06.2012

Funzionario responsabile d'imposta – TARSU – TOSAP – COMUNE DI POLIGNANO A MARE

Deliberazione Giunta Comunale n. 129 del 15.03.1994

Responsabile della gestione della tassa dei rifiuti solidi urbani, TOSAP ed imposta sulla pubblicità, inclusa la formazione dei ruoli principali, suppletivi e coattivi nonché l'accertamento di eventuali evasioni fiscali e gestione del relativo contenzioso.

- Dal 11.01.2010 al 03.06.2012 Dirigente facente funzioni del Settore Cultura – Pubblica Istruzione – Tempo Libero. – COMUNE DI POLIGNANO A MARE
Decreto sindacale n. 2 del 19.01.2010;
Decreto sindacale n. 11 del 05.07.2010;
Decreto sindacale n. 3 del 01.02.2011;
Decreto sindacale n. 5 del 05.07.2011.
- Dal 09.11.2009 al 04.06.2012 Revisore Unico – COMUNE DI SAMMICHELE DI BARI
Delibera di Consiglio Comunale n. 42 del 09.11.2009
- Dal 01.01.2006 al 31.12.2006 Presidente del Collegio Arbitrale di Disciplina – Comune di CASTELLANA GROTTA
Nota prot. 4742 del 06.03.2006
- Dal 20.01.1999 al 19.02.1999 Dirigente a scavalco Ripartizione I – Vice Segreteria – Affari Generali – COMUNE DI PUTIGNANO
Deliberazione di Giunta Comunale n. 3 del 19.01.1999;
- Dal 01.09.1999 al 30.05.2000 Funzionario Responsabile a scavalco Settore Economico-Finanziario – COMUNE DI NOCI
- Dal 01.01.1998 al 31.12.1998 Presidente del Collegio Arbitrale di Disciplina – Comune di CASTELLANA GROTTA
Nota prot. 10798 del 09.06.1998
- Dal 01.10.1997 al 30.06.1998 e Dal 07.09.1998 al 31.12.1998 Consulente esperto esterno per le problematiche riguardanti i tributi locali, la redazione di regolamenti tributari e delle entrate non tributarie, la predisposizione di atti e gare complesse – COMUNE DI PUTIGNANO
Deliberazione di Giunta Comunale n. 330 del 29.10.1997;
Deliberazione di Giunta Comunale n.17 del 16.01.1998;
Deliberazione di Giunta Comunale n. 299 del 23.04.1998;
Deliberazione di Giunta Comunale n. 608 del 17.09.1998;
- Dal 07.07.1997 al 30.04.1999 per complessivi gg.128 Dirigente a scavalco Ripartizione II – Ragioneria e Tributi – COMUNE DI PUTIGNANO
Deliberazione di Giunta Comunale n. 89 del 07.07.1997;
Deliberazione di Giunta Comunale n.453 del 03.07.1998;
Deliberazione di Giunta Comunale n. 59 del 08.04.1999;
- Dal 01.12.1996 al 31.05.1997 Consulente esperto esterno per problematiche relative al personale degli Enti Locali – COMUNE DI RUVO DI PUGLIA
Autorizzazione nota 15971 del 12.12.1996
- Dal 01.01.1994 al 31.12.1995 Funzionario Responsabile a scavalco Settore Economico Finanziario – COMUNE DI RUTIGLIANO
Deliberazione Giunta Comunale n. 132 del 27.02.1995
- Dal 31.12.1991 al 31.05.2000 Direttore di Ragioneria – 8^a q.f. – COMUNE DI POLIGNANO A MARE
Deliberazione Giunta Comunale n. 746 del 27.12.1991
- Dal 07.11.1989 al 08.09.1990 e Dal 03.10.1990 al 31.12.1991 Incarico annuale Provveditorato agli Studi in qualità di docente in materie Economiche e Aziendali
- Dal 28.01.1985 al 31.12.1997 Esercizio libera professione da commercialista
- Dal 28.01.1985 Esercizio attività di Revisore Legale dei Conti e Componente di vari collegi sindacali di società di capitale (Srl)

TITOLO DI STUDIO E ALTRI TITOLI

LAUREA MAGISTRALE IN ECONOMIA E COMMERCIO – conseguita presso l'Università degli Studi di Bari in data 31.10.1986

Abilitazione all'esercizio della libera professione di Ragioniere Commercialista presso il Collegio dei Ragionieri di Bari nella sessione autunnale dell'anno 1984

Abilitazione all'esercizio della libera professione di Dottore Commercialista presso l'ordine dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili di Bari Sez. A nella seconda sessione dell'anno 1986

Iscrizione all'ordine dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili di Bari Sez. A – numero iscrizione 87 dal 28.01.1985

Revisore Contabile dal 12.04.1995 – G.U. n. 31/Bis IV SERIE SPECIALE del 21.04.1995 al n. 42467

Abilitazione all'insegnamento presso le scuole medie superiori nella classe di concorso XXXIII (Discipline tecniche commerciali ed aziendali) superando apposito concorso indetto con d.m. 23.03.1990.

Vice Segretario Generale del Comune di Polignano a Mare (decreto sindacale N.9 del 18 luglio 2001)

Iscrizione Elenco Nazionale O.I.V. D.M. 2 dicembre 2016

MADRELINGUA ITALIANA

ALTRE LINGUE

INGLESE

- Capacità di lettura BUONA CONOSCENZA
- Capacità di scrittura BUONA CONOSCENZA

FRANCESE

- Capacità di lettura SCOLASTICO
- Capacità di scrittura SCOLASTICO

**CAPACITÀ E COMPETENZE
TECNICHE**

Buona conoscenza dei pacchetti applicativi operanti in ambiente Windows: word, excel, adobe acrobat, internet e posta elettronica

Buona conoscenza di programmi di contabilità (finanziaria);

Buona conoscenza di programmi di contabilità economica;

Buona conoscenza di programmi di gestione del personale e di misurazione e Valutazione dei risultati raggiunti.

Buona conoscenza del programmi:

GESTIONE TRIBUTI

Applicativo SISTER – Agenzia del Territorio

Applicativo SIATEL – Agenzia delle Entrate

Applicativi Punto Fisco Agenzie delle Entrate

**CAPACITÀ E COMPETENZE
RELAZIONALI ED ORGANIZZATIVE**

Le varie posizioni ricoperte nella Pubblica Amministrazione, in particolare nella Regione Puglia e negli Enti Locali, hanno determinato un adeguato sviluppo di capacità e competenze relazionali con particolare riferimento alla gestione dei rapporti con la parte politica, con i colleghi dirigenti, con i propri collaboratori, con i cittadini contribuenti e utenti di servizi pubblici.

Le posizioni di responsabilità e di coordinamento ricoperte, nonché le specifiche discipline trattate sono caratterizzate da un quadro normativo in continua evoluzione con la conseguente necessità di un continuo aggiornamento personale da trasmettere ai propri collaboratori valorizzandone le capacità.

Continua è comunque la necessità di riorganizzare e aggiornare metodi e procedure di lavoro che sicuramente si manifestano in stretta connessione con l'innovazione tecnologica. In tale contesto è premiante la capacità di individuare metodi e metodologie organizzative che massimizzano i risultati propri e delle unità lavorative affidate.

ULTERIORI INFORMAZIONI

Presidente in svariate commissioni concorsuali per il reclutamento di personale dipendente presso il comune di Polignano a mare

Componente di commissioni concorsuali per il reclutamento di personale dipendente – funzionario e dirigenti presso i comuni di Polignano a mare, Alberobello, Ruvo di Puglia, Corato, Putignano, Monopoli, Casamassima, Conversano, Noicattaro, Fasano, Bari.

Presidente di commissione di gara in svariate procedure di gara per l'affidamento di servizi e acquisti di beni per importi sotto e sopra soglia comunitaria

Componente di commissione in gare per l'affidamento di procedure di realizzazione e gestione di opere pubbliche sopra soglia comunitaria presso il Comune di Polignano a Mare

Componente di commissione di gara per l'affidamento di servizi sopra soglia comunitaria presso i comuni di Polignano a mare, Putignano, Casamassima, Monopoli, Ruvo di Puglia, Noicattaro

Relatore corso di formazione sul "Controllo di gestione negli Enti Pubblici" presso l'Università degli Studi di Bari – organizzato dall'Unione Giovani Dottori Commercialisti – Bari e Trani

Relatore in una giornata di studio al Corso intitolato " Corso di specializzazione revisore degli Enti Locali " organizzato dall'Ordine dei Dottori Commercialisti ed esperti Contabili della provincia di Bari nel periodo ottobre/novembre 2012

Consulente tecnico di parte nella controversia Comune di Castellana Grotte c/CE.R.I.N. S.r.l. del Comune di Castellana Grotte nominato con Deliberazione di Giunta Comunale - Comune di Castellana Grotte – n. 211 del 03.10.2000

Sindaco supplente Banca di Credito Cooperativo di Conversano

Attestato di perfezionamento professionale rilasciato dalla Regione Puglia Assessorato alla Formazione Professionale giusto art. 8 L. 21.12.1978 e L.R. n. 54 del 17.10.1978

Frequenta con assiduità corsi di aggiornamento professionale

Il Sottoscritto a conoscenza di quanto disposto dagli artt. 45 – 46 del D.P.R. 445 DEL 28.12.2000 dichiara che, i dati e le notizie riportate nel presente curriculum vitae corrispondono a verità e a quanto espressamente certificato in apposita documentazione i cui originali sono in mio possesso e presso le Amministrazioni Pubbliche che le hanno adottate, consapevole che in caso di dichiarazione mendace, sarà punito ai sensi del Codice Penale secondo quanto prescritto dall'art. 76 del D.P.R. n. 445/2000 e che, qualora dal controllo effettuato emerga la non veridicità del contenuto della dichiarazione resa, decadrà dai benefici conseguenti al provvedimento eventualmente emanato sulla base della dichiarazione non veritiera (art. 75 del D.P.R. 445/2000).

Autorizzo il trattamento dei dati personali ai sensi del D.Lgs. 196/03.

Bari, 22/01/2018



FIRMA
Dott. Nicola PALADINO

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 20 febbraio 2018, n. 203

POR PUGLIA FESR 2014-2020. ASSE III - AZIONE 3.4. INTERVENTI DI SOSTEGNO ALLE IMPRESE DELLE FILIERE CULTURALI, TURISTICHE, CREATIVE E DELLO SPETTACOLO. FONDI DI SOSTEGNO ALLE PRODUZIONI AUDIOVISIVE - AVVISO PUBBLICO APULIA FILM FUND 2017 E 2018 - ATTI DI INDIRIZZO.

L'Assessore all'Industria Turistica e Culturale, avv. Loredana Capone, sulla base dell'istruttoria effettuata dal Responsabile delle Sub-Azioni 3.4.2 dott. Emanuele Abbattista, dal Dirigente della Sezione Economia della Cultura dott. Mauro Paolo Bruno, confermata dal Direttore del Dipartimento Turismo, Economia della Cultura e Valorizzazione del Territorio dott. Aldo Patruno, riferisce quanto segue.

PREMESSO CHE:

- con Deliberazione n. 1735 del 06/10/2015, la Giunta Regionale ha definitivamente approvato il Programma Operativo (POR) Puglia FESR-FSE 2014/2020 e preso atto della Decisione di esecuzione C(2015) 5854 del 13 agosto 2015 che approva determinati elementi del POR Puglia FESR-FSE 2014/2020;
- con Deliberazione di Giunta Regionale n. 1131 del 26/05/2015, secondo quanto già previsto con Deliberazione n. 1498 del 17/07/2014, è stato confermato quale Autorità di Gestione del POR FESR-FSE 2014-2020 il Dirigente del Servizio Attuazione del Programma, denominato Sezione Programmazione Unitaria a seguito del Decreto del Presidente della Giunta Regionale n. 316 del 17/05/2016;
- in data 11/03/2016 si è svolta la prima riunione del Comitato di Sorveglianza del POR FESR-FSE 2014-2020 che ha approvato, tra l'altro, il documento riguardante la metodologia e criteri per la selezione delle operazioni;
- con Deliberazione n. 582 del 26 aprile 2016 la Giunta Regionale ha preso atto del documento "Metodologia e criteri per la selezione delle operazioni del Programma Operativo FESR-FSE 2014-2020" approvato, ai sensi dell'art. 110 (2) lett. a) del Reg. (UE) n. 1303/2013, dal Comitato di Sorveglianza del POR Puglia 2014-2020 in data 11 marzo 2016;
- il Programma Operativo definisce linee programmatiche ed attuative per contribuire all'implementazione della Strategia Europa 2020 (crescita intelligente, sostenibile e inclusiva) ed alla realizzazione della coesione economica, sociale e territoriale, individuando priorità, obiettivi, risultati attesi ed azioni in linea con il Reg. (UE) n. 1303/2013 (Regolamento generale), il Reg. (UE) n. 1301/2013 (norme specifiche del fondo FESR) ed il Reg. (UE) n. 1304/2013 (norme specifiche del fondo FSE) nonché con i contenuti dell'Accordo di Partenariato definito a livello nazionale;
- la strategia del Programma intende promuovere lo sviluppo innovativo a livello sociale e la valorizzazione del potenziale endogeno di attrattività dei diversi territori regionali tramite il potenziamento delle risorse della cultura, dell'ambiente e della creatività territoriale, in coerenza con gli obiettivi tematici n. 3 "Accrescere la competitività delle PMI" e n. 6 "Preservare e tutelare l'ambiente e promuovere l'uso efficiente delle risorse";
- l'Asse III denominato "Competitività delle piccole e medie imprese" prevede, in riferimento alla priorità d'investimento 3.b "Sviluppare e realizzare nuovi modelli di attività per le PMI, in particolare per l'internazionalizzazione", l'Obiettivo Specifico n. 3.3 "Consolidare, modernizzare e diversificare i sistemi produttivi territoriali" che viene attuato anche attraverso l'Azione 3.4 che finanzia il sostegno alle imprese delle filiere culturali, turistiche, creative e dello spettacolo;
- l'Azione 3.4, con specifico riferimento al sistema dell'audiovisivo, intende realizzare le attività di:
 - valorizzazione delle location pugliesi per la produzione cinematografica e degli audiovisivi attraverso il sostegno alle imprese di produzione audiovisiva, cinematografica e televisiva italiane, europee ed extraeuropee che producono in Puglia;
 - sostegno delle produzioni che valorizzino gli attrattori naturali e culturali del territorio;
- con Deliberazione n. 833 del 07/06/2016 (pubblicata sul BURP n. 71 del 21/06/2016) la Giunta Regionale ha definito il sistema di responsabilità delle Azioni del POR Puglia FESR-FSE 2014/2020 nominando il

Responsabile pro tempore della Sezione Economia della Cultura Responsabile dell'Azione 3.4 dell'Asse III del POR Puglia 2014-2020;

- la DGR n. 970 del 13/06/2017 che approva il documento di organizzazione e l'attuazione del Programma Operativo FESR-FSE 2014-2020;
- L'atto dirigenziale n. 39 del 21/06/2017, con la quale l'Autorità di Gestione del Programma ha adottato il documento "Sistema di Gestione e Controllo" (SIGECO) del POR Puglia 2014-2020;

PREMESSO, ALTRESÌ, CHE:

- con Deliberazione n. 2014 del 13/12/2016 la Giunta Regionale ha dato mandato al Dirigente della Sezione Economia della Cultura, Responsabile dell'Azione 3.4, di predisporre lo schema di Avviso pubblico Apulia Film Fund 2017;
- con Deliberazione n. 315 del 07/03/2017 la Giunta Regionale ha approvato lo schema di Avviso pubblico Apulia Film Fund 2017, unitamente allo schema di disciplinare da sottoscrivere con i soggetti beneficiari dei finanziamenti stanziando, a copertura dello stesso, la somma complessiva di € 5.000.000,00;
- con Determinazione dirigenziale n. 57 del 13/03/2017, pubblicata sul BURP n. 33 del 16/03/2017, è stato approvato l'Avviso pubblico Apulia Film Fund 2017.

CONSIDERATO CHE:

- l'Avviso pubblico Apulia Film Fund 2017 (d'ora in poi Avviso) prevede il sostegno finanziario alle imprese che realizzano investimenti per la produzione di opere audiovisive in Puglia, attraverso una procedura valutativa a sportello;
- l'attività di valutazione delle domande di agevolazione, ai sensi dell'art. 8 dell'Avviso, è realizzata da un'apposita Commissione Tecnica di Valutazione con cadenza bimestrale, a seguito dell'istruttoria di ammissibilità formale espletata dal Responsabile Unico del Procedimento dell'Avviso;
- l'istruttoria di ammissibilità delle domande, dovendo accordarsi con l'attività di valutazione della Commissione, è stata suddivisa in più sessioni temporali, di cui la prima relativa alle domande di agevolazione pervenute dal 16/03/2017 al 27/04/2017, la seconda relativa alle domande pervenute dal 28/04/2017 al 27/06/2017, la terza relativa alle domande pervenute dal 28/06/2017 al 27/08/2017, la quarta relativa alle domande pervenute dal 28/08/2017 al 27/10/2017, la quinta relativa alle domande pervenute dal 28/10/2017 al 27/12/2017 e la sesta dal 28/12/2017 alla data prevista del 28/02/2018;
- lo stanziamento assunto con DGR n. 315/2017 ha garantito la copertura finanziaria degli importi assegnati dalla Commissione Tecnica di Valutazione alle produzioni audiovisive selezionate nel corso delle prime tre sessioni, essendosi concluse le relative istruttorie di selezione e valutazione delle domande;
- la decadenza, al 31/12/2017, della quota non utilizzata dello stanziamento disposto con la DGR n. 315/2017 rende necessaria l'adozione di ulteriori provvedimenti volti a garantire la copertura finanziaria delle istanze dichiarate finanziabili dalla Commissione Tecnica di Valutazione nell'ambito della quarta, quinta e sesta sessione dell'Avviso, le cui istruttorie si concluderanno nel corso del 2018;
- l'ammontare delle risorse necessarie al finanziamento delle domande ritenute finanziabili, dato il continuo invio delle istanze da parte delle imprese di produzione audiovisiva e cinematografica, potrà essere quantificato solo a seguito delle valutazioni che la Commissione Tecnica di Valutazione definirà a seguito della chiusura della sesta sessione, tutt'ora in corso.

CONSIDERATO, ALTRESÌ, CHE:

- il territorio regionale risulta sempre più attrattivo per le produzioni audiovisive e cinematografiche nazionali ed internazionali, anche in ragione del sistema di sostegno e supporto alle imprese del settore implementato dalla Regione Puglia e dalla Fondazione Apulia Film Commission;
- per garantire continuità e impulso alle attività di valorizzazione degli attrattori naturali e culturali del territorio e delle location pugliesi per la produzione audiovisiva e cinematografica, coerentemente a

quanto previsto dall'Azione 3.4 del POR Puglia 2014-2020, risulta necessario prevedere l'attivazione di nuove iniziative di sostegno alle imprese di produzione audiovisiva e cinematografica anche per la corrente annualità;

- l'emanazione dei decreti attuativi relativi alla nuova "Disciplina del cinema e dell'audiovisivo", entrata in vigore con la Legge n. 220 del 14/11/2016, rendono necessario l'aggiornamento normativo delle procedure di selezione e finanziamento precedentemente utilizzate, anche al fine di garantire una maggiore aderenza al sistema delle procedure riportate negli stessi;
- l'attuazione del SIGECO rende necessaria la ridefinizione delle procedure utilizzate per la selezione delle operazioni nell'ambito dell'Azione 3.4 del POR Puglia 2014-2020 al fine di renderle conformi agli standard approvati, riportati negli allegati allo stesso;
- la progressiva digitalizzazione delle procedure favorirà la riduzione del numero degli adempimenti richiesti per la presentazione delle domande da parte delle imprese del settore e lo snellimento dell'istruttoria di ammissibilità da parte degli uffici, assicurando una maggiore celerità, efficacia ed efficienza del processo di gestione del procedimento amministrativo.

Per quanto suddetto, si propone alla Giunta Regionale di:

- di stabilire quale data di chiusura dell'Avviso pubblico Apulia Film Fund 2017, il 28 febbraio 2018, termine entro il quale potranno essere inviate le domande di agevolazione relative alla sesta sessione di valutazione;
- di dare mandato al Dirigente della Sezione Economia della Cultura, Responsabile dell'Azione 3.4 del POR Puglia 2014/2020, di procedere all'adozione degli atti necessari alla chiusura della procedura a sportello attivata dall'Avviso pubblico Apulia Film Fund 2017;
- di dare atto che la spesa occorrente per la copertura delle domande di agevolazione, pervenute entro il 28 febbraio 2018 e ammesse per gli importi definiti dalla Commissione Tecnica di Valutazione per la quarta, quinta e sesta sessione, sarà finanziata a valere sulle risorse dell'Azione 3.4 del POR Puglia 2014/2020 e dal relativo cofinanziamento regionale;
- di dare mandato al Dirigente della Sezione Economia della Cultura di predisporre lo schema di Avviso pubblico Apulia Film Fund 2018 redatto in coerenza con le attività finanziabili a valere sull'azione 3.4 del POR Puglia 2014/2020 secondo i criteri di ammissibilità stabiliti dal Comitato di Sorveglianza del POR Puglia 2014/2020, coerentemente alla normativa nazionale di settore e conformemente agli standard riportati nel SIGECO;
- di dare mandato al Dirigente della Sezione Economia della Cultura di porre in essere gli adempimenti necessari volti alla progressiva informatizzazione delle procedure atti a garantire una maggiore celerità, efficacia ed efficienza del processo di gestione dei procedimenti amministrativi;
- di dare atto che la Giunta Regionale, con successivo atto, provvederà all'adozione dello schema di Avviso Pubblico Apulia Film Fund 2018, garantendo la necessaria copertura finanziaria con le risorse assegnate all'Azione 3.4 del POR Puglia 2014/2020;

COPERTURA FINANZIARIA ai sensi D.Lgs n. 118/2011
Esercizio finanziario 2018

La presente deliberazione non comporta implicazioni di natura finanziaria sia di entrata che di spesa e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale.

Il Relatore, sulla base delle risultanze istruttorie come innanzi illustrate, propone alla Giunta l'adozione del conseguente atto finale che rientra nelle competenze della G.R. a norma dell'art. 4 comma 4 lettera d della LR. n. 7/97.

LA GIUNTA

- Udita la relazione e la conseguente proposta dell'Assessore all'Industria turistica e culturale - Gestione e valorizzazione dei beni culturali;

- Viste le sottoscrizioni poste in calce al presente provvedimento da parte dei Dirigenti che ne attestano la conformità alla legislazione vigente;
- A voti unanimi e palesi espressi nei modi di legge:

DELIBERA

- 1. di prendere atto** e di approvare quanto espresso in narrativa, che qui si intende integralmente riportato;
- 2. di stabilire** quale termine ultimo per l'invio delle domande di agevolazione nell'ambito dell'Avviso pubblico Apulia Film Fund 2017, il 28 febbraio 2018;
- 3. di dare mandato** al Dirigente della Sezione Economia della Cultura, Responsabile dell'Azione 3.4 del POR Puglia 2014/2020, di procedere all'adozione degli atti necessari alla chiusura della procedura a sportello attivata dall'Avviso pubblico Apulia Film Fund 2017;
- 4. di dare atto** che la spesa occorrente per la copertura delle domande di agevolazione pervenute nell'ambito della quarta, quinta e sesta sessione, ammesse per gli importi definiti dalla Commissione Tecnica di Valutazione, sarà finanziata a valere sulle risorse dell'Azione 3.4 del POR Puglia 2014/2020 e dal relativo cofinanziamento regionale;
- 5. di dare mandato** al Dirigente della Sezione Economia della Cultura di predisporre lo schema di Avviso pubblico Apulia Film Fund 2018 redatto in coerenza con le attività finanziabili a valere sull'azione 3.4 del POR Puglia 2014-2020 secondo i criteri di ammissibilità stabiliti dal Comitato di Sorveglianza del POR Puglia 2014- 2020, coerentemente alla normativa nazionale di settore e conformemente agli standard riportati nel SIGECO;
- 6. di dare mandato** al Dirigente della Sezione Economia della Cultura di porre in essere gli adempimenti necessari alla progressiva informatizzazione delle procedure al fine di garantire una maggiore celerità, efficacia ed efficienza del processo di gestione dei procedimenti amministrativi;
- 7. di dare atto** che la Giunta Regionale, con successivo atto, provvederà all'adozione dello schema di Avviso Pubblico Apulia Film Fund 2018, garantendo la necessaria copertura finanziaria con le risorse assegnate all'Azione 3.4 del POR Puglia 2014-2020 e del relativo cofinanziamento regionale;
- 8. di pubblicare** il presente provvedimento nel BURP e sul sito ufficiale www.regione.puglia.it;

IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA
CARMELA MORETTI

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA
MICHELE EMILIANO

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 20 febbraio 2018, n. 205

Comune di Roccaforzata (TA) Adeguamento del PUG al PPTR. Parere di Compatibilità paesaggistica ex art. 96 delle NTA del PPTR e aggiornamento del PPTR ex art. 2 della L.R. n. 20/2009.

L'Assessore alla Pianificazione Territoriale, prof. Alfonso Pisicchio, sulla base dell'istruttoria espletata dalla Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio e confermata dalla dirigente della stessa Sezione, riferisce quanto segue.

Premesso che:

- Con Deliberazione n. 1440 del 03.10.2006 la Giunta Regionale ha attestato la compatibilità definitiva del PUG di Roccaforzata al DRAG e al PUTT/P ai sensi della LR 20/2001.
- Con DCC n. 11 del 17.03.2007 pubblicata sul BURP n. 55 del 12.04.2007 il Comune di Roccaforzata ha approvato definitivamente il Piano Urbanistico Generale.
- Con Deliberazione n. 176 del 16.02.2015 la Giunta Regionale ha approvato il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) pubblicato sul BURP n. 40 del 23.03.2015.

Rilevato che:

- L'art. 97 delle NTA del PPTR, nel richiamare l'art. 2 comma 9 LR 7 ottobre 2009 n. 20, stabilisce che i Comuni adeguino i propri piani urbanistici generali alle previsioni del PPTR entro un anno dalla sua entrata in vigore.
- L'art. 96 delle NTA del PPTR stabilisce che il parere di compatibilità paesaggistica richiesto per l'adeguamento alle previsioni del PPTR dei vigenti piani urbanistici generali e territoriali, è espresso su istruttoria della competente struttura organizzativa regionale, che verifica la coerenza e la compatibilità dello strumento con:
 - a) il quadro degli obiettivi generali e specifici, di cui al Titolo IV;
 - b) la normativa d'uso e gli obiettivi di qualità di cui alla sezione C1 della scheda di ambito di riferimento;
 - c) gli indirizzi, le direttive, le prescrizioni, le misure di salvaguardia e utilizzazione e le linee guida di cui all'art. 6;
 - d) i Progetti territoriali per il paesaggio regionale di cui al Titolo IV.
- L'art. 97 comma 5 delle NTA del PPTR stabilisce che qualora nel corso della Conferenza di servizi gli approfondimenti prodotti dal Comune o dalla Provincia, supportati da adeguati documenti ed elaborati descrittivi analitici, propongano più puntuali delimitazioni dei beni paesaggistici o degli ulteriori contesti, ovvero una disciplina d'uso adeguata alla scala adottata di maggior dettaglio rispetto a quella del PPTR, l'Ente stesso può avanzare proposte di rettifica o integrazione degli elaborati del PPTR che, se condivise dalla Regione e dal Ministero, sono recepite negli elaborati del PPTR a cura della struttura regionale competente in materia di paesaggio.
- L'art. 12 comma 3 lett. c della LR 20/2001 stabilisce che *"la deliberazione motivata del Consiglio comunale che apporta variazioni agli strumenti urbanistici generali vigenti non è soggetta ad approvazione regionale di cui alla legge regionale 31 maggio 1980, n. 56 (Tutela ed uso del territorio), o a verifica di compatibilità regionale e provinciale di cui alla presente legge quando la variazione deriva da modifiche di perimetrazioni motivate da documentate sopravvenute esigenze quali imposizioni di nuovi vincoli"*.

Visto che:

- Il Comune di Roccaforzata ha adottato la proposta di Variante di Adeguamento al PPTR con DCC n.3 del 23.03.2016, dando così avvio al procedimento di adeguamento, finalizzato al rilascio del parere di cui all'art. 96 co 1 lett. a) delle NTA del PPTR.
- Con nota n. 1706 del 06.05.2016, acquisita al protocollo del Servizio Assetto del Territorio n. 4417 del 13.05.2016, il Comune di Roccaforzata ha trasmesso la Variante di Adeguamento del PUG comunale al PPTR per l'acquisizione dei pareri di competenza, preliminarmente all'avvio della Conferenza di Servizi come previsto dall'art. 97 del PPTR.

- Con nota n. 2987 del 03.08.2016 il Comune ha indetto la Conferenza di Servizi decisoria in forma semplificata e modalità asincrona ai sensi dell'art. 14 bis della L. 241/1990.
- Con nota A00145 7452 del 09.08.2016 la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio ha chiesto al Comune chiarimenti circa gli adempimenti alle procedure di cui ai commi 1-6 dell'art.11 della LR 20/2001 previsti dall'art. 97 delle NTA del PPTR. Inoltre nella stessa nota la Regione ha richiesto al Comune di valutare circa l'opportunità di convocare la Conferenza di Servizi in forma simultanea e modalità sincrona, vista la complessità della determinazione da assumere.
- Con nota n. 4335 del 11.11.2016 il Comune ha sospeso la Conferenza di Servizi decisoria ai sensi dell'art. 14, c.2 L. n.241/1990, per procedere alle forme di pubblicità e di partecipazione per l'esatta formazione della Adozione della Variante di Adeguamento del PUG vigente al PPTR, con l'espletamento delle procedure di cui ai commi 1-6 dell'art. 11 della LR n. 20/2001.
- Con DCC n. 6 del 14.03.2017, trasmessa con PEC alla Sezione Tutela e Valorizzazione il 28.03.2017, il Comune ha dato atto che non sono pervenute osservazioni alla Variante di Adeguamento del PUG vigente ai PPTR.
- Con nota n. 2160 del 27.06.2017 il Comune ha convocato la Conferenza di Servizi ai sensi dell'art. 97 delle NTA del PPTR.
- La Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio ha trasmesso con nota AOO 145_5683 del 13.07.2017 un'istruttoria preliminare relativa alla Variante di Adeguamento del PUG di Roccaforzata al PPTR.
- La Conferenza di Servizi di cui all'art. 97 delle NTA del PPTR, si è svolta in n.4 sedute complessive tenutesi nelle date 17/07/2017, 04/09/2017, 04/10/2017,11/10/2017, come da verbali agli atti.

Dato atto che:

- Il Comune di Roccaforzata ha trasmesso con nota prot. 3402 del 27.10.2017 acquisita al protocollo regionale AOO 145 8538 del 08.11.2017, in formato digitale Pdf e digitale vettoriale gli elaborati modificati e/o integrati in ottemperanza alle determinazioni della Conferenza di Servizi.
- L'elenco degli elaborati trasmessi in formato Pdf è il seguente:
 - 1 Relazione Generale
 - 2.1 Norme Tecniche di Attuazione "Urbanistica"
 - 2.2 Norme Tecniche di Attuazione "Paesaggio"
 - 3.1 Pianificazione Paesaggistica Regionale Vigente Struttura Idro-Geo-Morfologica
 - 3.2 Pianificazione Paesaggistica Regionale Vigente Struttura Ecosistemica Ed Ambientale
 - 3.3 Pianificazione Paesaggistica Regionale Vigente Struttura Antropica E Storico Culturale
 - 4.1 Pianificazione Urbanistica Comunale Vigente Zonizzazione Di Piano
 - 4.2 Pianificazione Urbanistica Comunale Vigente Aree Escluse ai sensi del D.lgs 42/2004 Art. 142 comma 2 e delle NTA PPTR Art. 38 comma 5
 - 5.1 Atlante del Patrimonio Ambientale Territoriale e Paesaggistico L'idrogeomorfologia
 - 5.2 Atlante del Patrimonio Ambientale Territoriale e Paesaggistico Carta delle Pendenze
 - 5.3 Atlante del Patrimonio Ambientale Territoriale e Paesaggistico Uso Del Suolo
 - 5.4 Atlante del Patrimonio Ambientale Territoriale e Paesaggistico Carta dei Principali Ecosistemi
 - 5.5 Atlante del Patrimonio Ambientale Territoriale e Paesaggistico Indice di Biopotenzialita' Territoriale
 - 5.6 Atlante del Patrimonio Ambientale Territoriale e Paesaggistico Carta delle Principali Unità Ecosistemiche
 - 5.7 Atlante del Patrimonio Ambientale Territoriale e Paesaggistico La Struttura Ecosistemica: Rete Ecologica
 - 5.8 Atlante del Patrimonio Ambientale Territoriale e Paesaggistico Ricchezza Specie di Fauna: Carta della Frequentazione Potenziale Delle Specie
 - 5.9 Atlante del Patrimonio Ambientale Territoriale e Paesaggistico Ricchezza Specie di Fauna: Carta della Frequentazione Potenziale delle Specie di Interesse Comunitario
 - 5.10 Atlante del Patrimonio Ambientale Territoriale e Paesaggistico Ricchezza Specie di Fauna: Carta della Frequentazione Potenziale delle Specie a Rischio
 - 5.11 Atlante del Patrimonio Ambientale Territoriale e Paesaggistico La Valenza Ecologica

- 5.12 Atlante del Patrimonio Ambientale Territoriale e Paesaggistico La Struttura Di Lunga Durata Dei Processi Di Territorializzazione
- 5.13 Atlante del Patrimonio Ambientale Territoriale e Paesaggistico Morfologia Urbana
- 5.14 Atlante del Patrimonio Ambientale Territoriale e Paesaggistico Altezze Edificato (Individuazione Su Catastale)
- 5.15 Atlante del Patrimonio Ambientale Territoriale e Paesaggistico La Struttura Percettiva
- 6.1 Scenario Strategico Rete Ecologica Comunale
- 6.2 Scenario Strategico Patto Citta'-Campagna
- 7.1 Sistema delle Tutele Struttura Idro-Geo-Morfologica
- 7.2 Sistema delle Tutele Struttura Ecosistemica Ed Ambientale
- 7.3 Sistema delle Tutele Struttura Antropica E Storico Culturale
- 7.4 Sistema delle Tutele Zonizzazione PU6 Adeguata in Funzione Della Tutela e Valorizzazione Paesaggistica.

Scheda PAE 0145. Scheda di identificazione e definizione della specifica disciplina d'uso.

- L'elenco dei file vettoriali in formato shp trasmessi unitamente alla relativa impronta MD5, è di seguito riportato:

File	MD5
04_PIANIFICAZIONE_URB_COM_VIGENTE\aree_escluse.dbf	85525435cd0f4c9c69b30661bf3b354c
04_PIANIFICAZIONE_URB_COM_VIGENTE\aree_escluse.shp	21207bbd373e084ee4541fd37e6057f7
04_PIANIFICAZIONE_URB_COM_VIGENTE\aree_escluse.shx	864420fb79dc8d5146b2769132f35a6c
06_SCENARIO_STRATEGICO\PATTO_CITTA_CAMPAGNA\PATTO.dbf	90479a13c615c4c840e3462dab24fca0
06_SCENARIO_STRATEGICO\PATTO_CITTA_CAMPAGNA\PATTO.shp	a029deab36c5784fa99fe0d431353c82
06_SCENARIO_STRATEGICO\PATTO_CITTA_CAMPAGNA\PATTO.shx	30d557969ee7d25b0e9dc281757fed34
06_SCENARIO_STRATEGICO\RETE_ECOLOGICA\CONNESSIONI.dbf	fc9ef8c3147c945b50495f86094e4cdd
06_SCENARIO_STRATEGICO\RETE_ECOLOGICA\CONNESSIONI.shp	afa4fc9b90806ea81a9b21f2c74a023b
06_SCENARIO_STRATEGICO\RETE_ECOLOGICA\CONNESSIONI.shx	596adc4ccb34c01b535ca183be17a1f5
06_SCENARIO_STRATEGICO\RETE_ECOLOGICA\RETE.dbf	7d31ba8c02c37fef27045138ce76c87c
06_SCENARIO_STRATEGICO\RETE_ECOLOGICA\RETE.shp	3b0b11e06a1ee008b25d787ac3863666
06_SCENARIO_STRATEGICO\RETE_ECOLOGICA\RETE.shx	f49a4b3407b63c2bdfb936a7be1a30c5
07_SISTEMA_TUTELE\7.1_geomorfo_idrologiche\reticolo_RER.dbf	64748bb70618b3d5278e07451666662e
07_SISTEMA_TUTELE\7.1_geomorfo_idrologiche\reticolo_RER.shp	082dc9d0b69e6588efd13b831b66492a
07_SISTEMA_TUTELE\7.1_geomorfo_idrologiche\reticolo_RER.shx	7628aef9da0f5ce77ee8b15fcdfa5f8
07_SISTEMA_TUTELE\7.1_geomorfo_idrologiche\versanti.dbf	c16e9437a106f54cc623721ec3478628
07_SISTEMA_TUTELE\7.1_geomorfo_idrologiche\versanti.shp	5b72e85e631285ec2bfb20d9a0405c35
07_SISTEMA_TUTELE\7.1_geomorfo_idrologiche\versanti.shx	b9c6411663a041782f26f03e5e2ecdc6
07_SISTEMA_TUTELE\7.1_geomorfo_idrologiche\Vincolo_idro.dbf	1d96cfcd763c2a07c625d6320f8c3de4
07_SISTEMA_TUTELE\7.1_geomorfo_idrologiche\Vincolo_idro.shp	fb9cf3bdb62fc683c68775775c46412
07_SISTEMA_TUTELE\7.1_geomorfo_idrologiche\Vincolo_idro.shx	fc2229c24971047432b242366bab5c88
07_SISTEMA_TUTELE\7.2_ecosistemica_ambientale\area_risp_boschi.dbf	e41edbb4c85d4ced96174506371886e7
07_SISTEMA_TUTELE\7.2_ecosistemica_ambientale\area_risp_boschi.prj	d4166c4468b2506bb2cb0fc7fd53c811
07_SISTEMA_TUTELE\7.2_ecosistemica_ambientale\area_risp_boschi.shp	b68db3a632ffd9de7ab72aa26393fc09
07_SISTEMA_TUTELE\7.2_ecosistemica_ambientale\area_risp_boschi.shx	97afb94c04205c7d59b60ab489cf95e5
07_SISTEMA_TUTELE\7.2_ecosistemica_ambientale\boschi.dbf	bd4f9aa93469cff1c207bc62396effb1
07_SISTEMA_TUTELE\7.2_ecosistemica_ambientale\boschi.prj	d4166c4468b2506bb2cb0fc7fd53c811
07_SISTEMA_TUTELE\7.2_ecosistemica_ambientale\boschi.shp	ea64962088afa07cd8eebf00f8d9766c
07_SISTEMA_TUTELE\7.2_ecosistemica_ambientale\boschi.shx	43797642532803f11a0d3f313896fe96
07_SISTEMA_TUTELE\7.2_ecosistemica_ambientale\formazioni_arbu.dbf	514993a3aaa5ba55c0754833e7cde897

07_SISTEMA_TUTELE\7.2_ecosistemica_ambientale\formazioni_arbu.shp	51e3fdbdfe1cfbd7a01d9141ec665b8b
07_SISTEMA_TUTELE\7.2_ecosistemica_ambientale\formazioni_arbu.shx	d60145fd77e1db03a19aa2674768e058
07_SISTEMA_TUTELE\7.2_ecosistemica_ambientale\prati_pascoli.dbf	76633f390ce46c957868153ba591dd64
07_SISTEMA_TUTELE\7.2_ecosistemica_ambientale\prati_pascoli.shp	6e38bd6f803f872022abdfb8393b1b60
07_SISTEMA_TUTELE\7.2_ecosistemica_ambientale\prati_pascoli.shx	70ffa709781926e94ef8fde747035fa4
07_SISTEMA_TUTELE\7.3_storico_percettivo\BP_136.dbf	e9a476c3ea9fedee9ed3884e355d76e6a
07_SISTEMA_TUTELE\7.3_storico_percettivo\BP_136.shp	977073f0142c5680e9e806c5b1b17364
07_SISTEMA_TUTELE\7.3_storico_percettivo\BP_136.shx	8f6a0fcda4447631f657d71128aa4784
07_SISTEMA_TUTELE\7.3_storico_percettivo\BP_142M.dbf	fd900bebd355560456dd0296ca8b4b02
07_SISTEMA_TUTELE\7.3_storico_percettivo\BP_142M.shp	fd217d1e8d1d7d950be124dadcf1e7
07_SISTEMA_TUTELE\7.3_storico_percettivo\BP_142M.shx	51eb7ca435629ce63e7a10cd13c8912b
07_SISTEMA_TUTELE\7.3_storico_percettivo\interv_pt2B.dbf	3fbdd7eba02453eefc153ff0edf032fd
07_SISTEMA_TUTELE\7.3_storico_percettivo\interv_pt2B.shp	ce36041013ddb851b33fd96e722dc5fc
07_SISTEMA_TUTELE\7.3_storico_percettivo\interv_pt2B.shx	6d470a415e786fc55471aa50721b5e68
07_SISTEMA_TUTELE\7.3_storico_percettivo\punti_pano.dbf	0c71dd7d512be18068f13ffc9eafdd51
07_SISTEMA_TUTELE\7.3_storico_percettivo\punti_pano.shp	4397f6fb324359c30015a741d73e0738
07_SISTEMA_TUTELE\7.3_storico_percettivo\punti_pano.shx	b0e95fea8c077ee0afef9b8d693624a0
07_SISTEMA_TUTELE\7.3_storico_percettivo\UCP_AREA_ANNES1A1.dbf	3af6442c5121974d162593bbc53f0454
07_SISTEMA_TUTELE\7.3_storico_percettivo\UCP_AREA_ANNES1A1.shp	6eb0cfb37afcac85cde339f3154d4f4b
07_SISTEMA_TUTELE\7.3_storico_percettivo\UCP_AREA_ANNES1A1.shx	ece485cb5327dc3212f0579b20dd4267
07_SISTEMA_TUTELE\7.3_storico_percettivo\UCP_citta consolidata.dbf	3ce7761c5aacbd3a273add10899928af
07_SISTEMA_TUTELE\7.3_storico_percettivo\UCP_citta consolidata.shp	d1d658dab62160c27023d192796c9c14
07_SISTEMA_TUTELE\7.3_storico_percettivo\UCP_citta consolidata.shx	fe77e7a82492d45132013c299c69efef
07_SISTEMA_TUTELE\7.3_storico_percettivo\UCP_MAGGIOR_INTERV1.dbf	037e096d5f39c29428a54284ad0e8ade
07_SISTEMA_TUTELE\7.3_storico_percettivo\UCP_MAGGIOR_INTERV1.shp	295b22028cf483498b2ab745b644e2dd
07_SISTEMA_TUTELE\7.3_storico_percettivo\UCP_MAGGIOR_INTERV1.shx	3d2767a545980efc79d5e941da86744a
07_SISTEMA_TUTELE\7.3_storico_percettivo\ucp_strade_paes.dbf	6e3a972894abd3e7f8523d657d07819a
07_SISTEMA_TUTELE\7.3_storico_percettivo\ucp_strade_paes.shp	c59eb355e0d2354281865c3115b8c861
07_SISTEMA_TUTELE\7.3_storico_percettivo\ucp_strade_paes.shx	50507b98a35a74a9ed3e8e6f27081f44
07_SISTEMA_TUTELE\7.3_storico_percettivo\UCP_stratificazione_segna1azioni .dbf	a5b6cf46a153f67d9e95f0160dc0a569
07_SISTEMA_TUTELE\7.3_storico_percettivo\UCP_stratificazione_segna1azioni .shp	bd2bd1601af87740b197eea7aade4037
07_SISTEMA_TUTELE\7.3_storico_percettivo\UCP_stratificazione_segna1azioni .shx	f2c0a28c226d6a0ad8b133911d4ab859
07_SISTEMA_TUTELE\7.4_progetto\PRPA.dbf	beecf0de7f39b2aa50fc39598e3187e6
07_SISTEMA_TUTELE\7.4_progetto\PRPA.shp	56a4536114ad93fd5347973f33253b4a
07_SISTEMA_TUTELE\7.4_progetto\PRPA.shx	c82f8dd47a28c64a432b6e3e8ad305da

Si riportano di seguito gli estratti dei verbali delle sedute di Conferenza di Servizi, in cui sono stati esaminati i rilievi della nota regionale n. 5683 del 13.07.2017 e degli enti partecipanti alla Conferenza, seguiti dalle determinazioni comunali e dalle conclusioni della Conferenza di Servizi.

Inoltre preso atto delle determinazioni della Conferenza di Servizi e sulla base degli elaborati dell'Adeguamento trasmessi, si richiamano le modifiche da apportare agli elaborati del PPTR ai sensi del comma 8 dell'art 2 della LR n. 20/2009.

Aspetti relativi alla Compatibilità paesaggistica del PUG al PPTR

Con riferimento alla documentazione trasmessa:

Estratto dal verbale del 17-07-2017:

"[...] Regione (nota n.5683 del 13.07.2017)

In merito agli elaborati trasmessi costituenti la Variante di Adeguamento la Regione chiede di chiarire se tali elaborati integrano o sostituiscono gli elaborati del PUG approvato con DCC11/2007.

Comune

Il Comune si impegna a chiarire quanto richiesto dalla Regione".

Estratto dal verbale del 11-10-2017:

"[...] Regione

In merito all'impegno del Comune di chiarire se gli elaborati trasmessi integrano o sostituiscono gli elaborati del PUG approvato con DCC 11/2007, viste le controdeduzioni del Comune, la Regione richiede un elenco definitivo degli elaborati della Variante di Adeguamento del PUG al PPTR.

Comune

Il Comune ha aggiornato l'elenco degli elaborati di piano in appendice alla Relazione Generale.

Regione

La Regione precisa che il suddetto elenco riportato in Appendice non coincide con quello riportato nelle NTA Paesaggio all'art. 3 e nelle NTA Urbanistica all'art. A5.

Si ritiene necessario rettificare i suddetti articoli riallineandoli all'elenco contenuto nella citata Appendice.

Inoltre la Regione precisa che non sono riportati in detto elenco gli elaborati del PUG vigente e confermati in sede di adeguamento.

Si richiede di inserire nelle NTA Paesaggio all'art. 3, nelle NTA Urbanistica all'art. A5 e nell'Appendice alla Relazione Generale, l'elenco completo degli elaborati che costituiscono il PUG adeguato al PPTR".

Dalla verifica effettuata dalla Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio relativa agli elaborati trasmessi dal Comune di Roccaforzata con nota prot. 3402 del 27.10.2017, e adeguati agli esiti della Conferenza di servizi risulta che l'amministrazione comunale ha provveduto ad aggiornare gli elaborati come richiesto.

Pertanto si da atto che gli elaborati costituenti la Variante di Adeguamento del PUG di Roccaforzata al PPTR, adeguato alle determinazioni della Conferenza di Servizi, sono i seguenti:

1 Relazione Generale

2.1 Norme Tecniche di Attuazione "Urbanistica"

2.2 Norme Tecniche di Attuazione "Paesaggio"

3.1 Pianificazione Paesaggistica Regionale Vigente Struttura Idro-Geo-Morfologica

3.2 Pianificazione Paesaggistica Regionale Vigente Struttura Ecosistemica Ed Ambientale

3.3 Pianificazione Paesaggistica Regionale Vigente Struttura Antropica E Storico Culturale

4.1 Pianificazione Urbanistica Comunale Vigente Zonizzazione Di Piano

4.2 Pianificazione Urbanistica Comunale Vigente

Aree Escluse ai sensi Del D.lgs 42/2004 Art. 142 comma 2 E Delle NTA PPTR Art. 38 comma 5

5.1 Atlante del Patrimonio Ambientale Territoriale e Paesaggistico L'idrogeomorfologia

5.2 Atlante del Patrimonio Ambientale Territoriale e Paesaggistico Carta delle Pendenze

5.3 Atlante del Patrimonio Ambientale Territoriale e Paesaggistico Uso Del Suolo

5.4 Atlante del Patrimonio Ambientale Territoriale e Paesaggistico Carta dei Principali Ecosistemi

5.5 Atlante del Patrimonio Ambientale Territoriale e Paesaggistico Indice di Biopotenzialita' Territoriale

5.6 Atlante del Patrimonio Ambientale Territoriale e Paesaggistico Carta delle Principali Unita' Ecosistemiche

5.7 Atlante del Patrimonio Ambientale Territoriale e Paesaggistico La Struttura Ecosistemica: Rete Ecologica

5.8 Atlante del Patrimonio Ambientale Territoriale e Paesaggistico Ricchezza Specie di Fauna: Carta della Frequentazione Potenziale Delle Specie

5.9 Atlante del Patrimonio Ambientale Territoriale e Paesaggistico Ricchezza Specie di Fauna: Carta della Frequentazione Potenziale delle Specie di Interesse Comunitario

5.10 Atlante del Patrimonio Ambientale Territoriale e Paesaggistico Ricchezza Specie di Fauna; Carta della Frequentazione Potenziale delle Specie a Rischio

- 5.11 Atlante del Patrimonio Ambientale Territoriale e Paesaggistico la Valenza Ecologica
- 5.12 Atlante del Patrimonio Ambientale Territoriale e Paesaggistico la Struttura di Lunga Durata Dei Processi Di Territorializzazione
- 5.13 Atlante del Patrimonio Ambientale Territoriale e Paesaggistico Morfologia Urbana
- 5.14 Atlante del Patrimonio Ambientale Territoriale e Paesaggistico Altezze Edificato (Individuazione Su Catastale)
- 5.15 Atlante del Patrimonio Ambientale Territoriale e Paesaggistico la Struttura Percettiva
- 6.1 Scenario Strategico Rete Ecologica Comunale
- 6.2 Scenario Strategico Patto Citta'-Campagna
- 7.1 Sistema delle Tutele Struttura Idro-Geo-Morfologica
- 7.2 Sistema delle Tutele Struttura Ecosistemica ed Ambientale
- 7.3 Sistema delle Tutele Struttura Antropica e Storico Culturale
- 7.4 Sistema delle Tutele Zonizzazione PUG Adeguata in Funzione della Tutela e Valorizzazione Paesaggistica

Fanno altresì parte della Variante di Adeguamento del PUG di Roccaforzata al PPTR i seguenti elaborati (già vigenti):

Relazione

- 1 Inquadramento Territoriale
- 2 Territorio Comunale
- 3 Carta dei Vincoli
- 5 Sovrapposizione della Variante al Pdf alla Ctr
- 6 Carta delle Colture in atto
- 7 Stato di Fatto del Centro Urbano
- 8 Stato di Fatto dei Servizi-Rete Idrica
- 9 Stato di Fatto dei Servizi-Rete Fognante
- 10 Stato di Fatto dei Servizi-Pubblica Illuminazione E Cab.Elettrica
- 11 Stato di Fatto degli standards
- 12 Carta Geologica
- 13 Carta Geomorfologica
- 14 Carta Idrogeologica
- 15 Carta Geo-Pedologica
- 16 Carta delle Potenzialità' d'uso del Territorio
- ISbis Relazione Geologica
- 17 Zonizzazione del Prg Adottato
- 18 Zonizzazione del Pug
- 20 Regolamento Edilizio

Con riferimento alle aree escluse ai sensi del comma 5 art. 38 delle NTA del PPTR:

Estratto dal verbale del 17-07-2017:

Regione (nota n. 5683 del 13.07.2017)

Dalla consultazione degli elaborati della Variante di Adeguamento del PUG al PPTR si evince che il Comune di Roccaforzata non ha provveduto alla perimetrazione delle aree escluse dalla tutela paesaggistica di cui al comma 2 dell'art. 142 del Dlgs 42/2004 come previsto dai comma 5 dell'art. 38 delle NTA dell'approvato PPTR il quale stabilisce che "in sede di adeguamento ai sensi dell'art. 97 e comunque entro due anni dall'entrata in vigore del PPTR, i comuni, d'intesa con il Ministero e la Regione, precisano la delimitazione e rappresentazione in scala idonea delle aree di cui al comma 2 dell'articolo 142 del Codice".

Si ritiene necessario provvedere al suddetto adempimento.

Estratto da verbale del 17.07.1017

"[...] Il Comune si impegna a provvedere in [...] senso provvedendo a presentare gli elaborati unitamente alla

documentazione tecnico amministrativa utile alla verifica delle condizioni di esclusione previste dall'art. 142 comma 2 del Dlgs 42/2004.

Conferenza

La Conferenza prende atto”

Estratto da verbale del 04.09.1017

“[...] Il Comune ha provveduto alla perimetrazione delle aree escluse ai sensi del comma 5 art. 38 delle NTA del PPTR. L'elaborazione proposta parte da una stima della densità edilizia e dell'indice di fabbricabilità territoriale ai sensi del DM 1444/1968 per il riconoscimento delle Zone A e B.

Ministero e Regione

I funzionari del Ministero e della Regione ribadiscono che la perimetrazione delle aree escluse deve partire dallo strumento urbanistico vigente al 1985 come stabilito dal comma 2 dell'art. 142 dei Dlgs 42/2004 pertanto chiedono di rivedere la suddetta perimetrazione.

Comune

Il Comune si impegna a provvedere ad una nuova proposta di perimetrazione delle aree escluse a partire dalla documentazione della Variante di Pdf del 1982 presentando la documentazione utile alla verifica da parte della Regione e del Ministero “.

Estratto da verbale del 04.10.1017:

“[...] Il Comune ha provveduto alla perimetrazione delle aree escluse ai sensi del comma 5 art. 38 delle NTA dei PPTR. In detto perimetro sono state comprese le zone tipizzate A e B dei Pdf vigente al 6 settembre 1985.

Ministero e Regione

Il Ministero e la Sezione Regionale Tutela e Valorizzazione del Paesaggio prendono atto e condividono.

Conferenza

La Conferenza prende atto e condivide”

Dalla verifica effettuata dalla Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio relativa agli elaborati trasmessi dal Comune di Roccaforzata con nota prot. 3402 del 27.10.2017, e adeguati agli esiti della Conferenza di servizi risulta che l'amministrazione comunale ha provveduto ad aggiornare gli elaborati grafici come richiesto.

Con riferimento alla conformità rispetto al quadro degli Obiettivi generali e specifici, di cui al Titolo IV delle NTA del PPTR:

Estratto da verbale del 17.07.1017:

“[...] Regione (nota n. 5683 del 13.07.2017)

Il PPTR individua all'art. 27 delle NTA i seguenti "obiettivi generali":

- 1) Garantire l'equilibrio idrogeomorfologico dei bacini idrografici;
- 2) Migliorare la qualità ambientale del territorio;
- 3) Valorizzare i paesaggi e le figure territoriali di lunga durata;
- 4) Riqualificare e valorizzare i paesaggi rurali storici;
- 5) Valorizzare il patrimonio identitario culturale-insediativo;
- 6) Riqualificare i paesaggi degradati delle urbanizzazioni contemporanee;
- 7) Valorizzare la struttura estetico-percettiva dei paesaggi della Puglia;
- 8) Favorire la fruizione lenta dei paesaggi;
- 9) Valorizzare e riqualificare i paesaggi costieri della Puglia;
- 10) Garantire la qualità territoriale e paesaggistica nello sviluppo delle energie rinnovabili;
- 11) Garantire la qualità territoriale e paesaggistica nella riqualificazione, riuso e nuova realizzazione delle attività produttive e delle infrastrutture;
- 12) Garantire la qualità edilizia, urbana e territoriale negli insediamenti residenziali urbani e rurali;

I suddetti "obiettivi generali" di cui all'art. 27 delle NTA sono articolati in "obiettivi specifici", elaborati alla scala regionale (art. 28 delle NTA).

In particolare ai sensi del comma 4 art. 28 "Gli interventi e le attività oggetto di programmi o piani, generali o di settore, finalizzati a recepire e attuare il PPTR, devono essere coerenti con il quadro degli obiettivi generali e specifici di cui all'Elaborato 4.1 nonché degli obiettivi di qualità paesaggistica e territoriale di cui all'Elaborato 5 -Sezione C2".

La Variante di Adeguamento all'art. 9 delle NTA fa propri gli obiettivi generali del PPTR e all'art. 10 quelli specifici dell'ambito di paesaggio "Arco Ionico Tarantino".

Conferenza

La conferenza prende atto e condivide".

Con riferimento alla conformità alla normativa d'uso e agli obiettivi di qualità di cui alla sezione C2 della scheda di ambito di riferimento:

Estratto dal verbale del 17-07-2017:

"[...] Il territorio comunale di Roccaforzata ricade interamente nell'ambito dell' "Arco Ionico Tarantino" e nello specifico nella figura territoriale denominata "L'anfiteatro e la piana tarantina".

Il PPTR stabilisce all'art. 37.4 delle NTA che: "Il perseguimento degli obiettivi di qualità è assicurato dalla normativa d'uso costituita da indirizzi e direttive specificamente individuati nella Sezione C2) delle schede degli ambiti paesaggistici, nonché dalle disposizioni normative contenute nel Titolo VI riguardante i beni paesaggistici e gli ulteriori contesti ricadenti negli ambiti di riferimento".

La Variante di Adeguamento coerentemente con le previsioni del PPTR ha fatto propri all'art 12 delle NTA, la normativa d'uso e le direttive per le strutture idrogeomorfologico, Ecosistemica e Ambientale, Antropica e Storico-culturale.

Conferenza

La conferenza prende atto e condivide".

Con riferimento alla compatibilità agli indirizzi, le direttive, le prescrizioni, le misure di salvaguardia e utilizzazione e le linee guida di cui all'art. 6 delle NTA del PPTR si rappresenta quanto segue.

Struttura idrogeomorfologica

La Variante di Adeguamento del PUG/S al PPTR ha individuato le seguenti componenti geo-idro-morfologiche, di seguito riportate con l'indicazione degli articoli delle NTA che ne disciplinano la tutela e dei corrispondenti articoli delle NTA del PPTR.

Componenti idrologiche PUG/S	Shp file corrispondente	NTA PUG/S	NTA PPTR
Reticolo idrografico di connessione della RER	reticolo_RER	Artt. 22, 23, 24	Artt. 43,44 e 47
Aree soggette a vincolo idrogeologico	Vincolo_Idro	Artt. 22 e 23	Artt. 43, 44

Componenti geomorfologiche PUG/S	Shp file corrispondente	NTA PUG/S	NTA PPTR
Versanti	versanti	Artt.27, 28 e 29	artt.51, 52 e 53

Componenti idrologiche. Ulteriori contesti paesaggistici

Reticolo idrografico di connessione della Rete Ecologica Regionale (RER)

Estratto dal verbale del 17-07-2017:

"[...] Regione (nota n. 5683 del 13.07.2017)

Il territorio di Roccaforzata è interessato a Nord, a confine con il Comune di San Giorgio Jonico, dal tratto terminale dell'asta fluviale denominata Canale Palazzi e censita dal PPTR come UCP Reticolo idrografico di connessione della RER.

La Variante di Adeguamento riporta detta componente nella tav. 7.1 e la sottopone al regime di tutela di cui agli artt. 22,23, 24 delle NTA analoghi agli artt 43,44 e 47 del PPTR.

Si ritiene conforme al PPTR la configurazione cartografica e compatibile la disciplina di tutela di detta componente.

Conferenza

La conferenza prende atto e condivide”.

Aree soggette a vincolo idrogeologico

Estratto dal verbale del 17-07-2017:

“[...] Regione (nota n. 5683 del 13.07.2017)

La Variante di Adeguamento individua in analogia con il PPTR un’area soggetta a vincolo idrogeologico localizzata ad Ovest del territorio comunale a ridosso del nucleo abitato e la sottopone al regime di tutela di cui agli artt. 22 e 23 delle NTA.

Si ritiene conforme al PPTR la configurazione cartografica e compatibile la disciplina di tutela di detta componente.

Conferenza

La conferenza prende atto e condivide”.

Dalla verifica effettuata dalla Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio relativa agli elaborati trasmessi dal Comune di Roccaforzata con nota prot. 3402 del 27.10.2017, e adeguati agli esiti della Conferenza di servizi, il perimetro dell’area soggetta a vincolo idrogeologico, riportato nell’elaborato 7.1, risulta in alcuni tratti disallineato rispetto a quello riportato negli elaborati del PPTR, prevalentemente lungo il margine urbano.

Si ritiene necessario che il Comune effettui una verifica dell’esatta perimetrazione dell’area soggetta a vincolo idrogeologico di concerto con la struttura regionale competente.

Nelle more della suddetta verifica si dovrà assumere quale perimetro efficace ai fini delle procedure di accertamento di compatibilità paesaggistica di cui all’art. 91 delle NTA del PPTR quello riportato negli elaborati del PPTR.

Componenti geomorfologiche. Ulteriori Contesti Paesaggistici

Componenti geomorfologiche. Ulteriori Contesti Paesaggistici

Versanti

Estratto dal verbale del 17-07-2017:

“[...] Regione (nota n. 5683 del 13.07.2017)

Per quanto riguarda le componenti appartenenti alla categoria versanti il PPTR individua un’area a versante in corrispondenza dell’area sottoposta a vincolo idrogeologico a ovest del nucleo abitato.

La Variante di Adeguamento riporta la medesima area a versante con alcune modifiche al perimetro e la sottopone al regime di tutela di cui agli artt.27, 28 e 29 delle NTA analoghi agli artt.51, 52 e 53 del PPTR.

Si ritiene compatibile la disciplina di tutela di detta componente, di contro con riferimento alla proposta di modifica della configurazione cartografica si ritiene necessario un approfondimento al fine di verificare l’esatta perimetrazione dell’area a versante in base a quanto definito dall’art. 50 delle NTA del PPTR.

Comune

Fatta salva la verifica dell’esclusione ai sensi dell’art 142 comma 2 del Dlgs 42/2004, il Comune si impegna a verificare l’esatta perimetrazione dell’area a versante in base a quanto definito dall’art. 50 delle NTA del PPTR”.

Estratto del verbale del 04-10-2017:

“[...] Comune

Come già esposto nella seconda seduta della Conferenza, il Comune ha predisposto ad esito di un approfondimento l’aggiornamento della tavola 7.1 Struttura Idrogeomorfologica - Componenti idrologiche e

geomorfologiche, procedendo alla perimetrazione dell'area a versante, differente sia da quella riportata dal PPTR che da quella riportata dalla Variante di Adeguamento, prendendo come punti di riferimento unicamente le curve di livello, i punti quotati e le "break line" della CTR stessa. È stata ottenuta così una più precisa perimetrazione del versante, ottenuta appunto da ulteriori informazioni in scala di maggior dettaglio circa le reali caratteristiche orografiche e fisiche del versante. In altri tratti della perimetrazione dell'area a versante si è proceduto ad una semplificazione della linea di demarcazione.

Regione

La Regione verificata la proposta di nuova perimetrazione della componente Versante, la condivide.

Conferenza

La Conferenza prende atto".

Dalla verifica effettuata dalla Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio relativa agli elaborati trasmessi dal Comune di Roccaforzata con nota prot. 3402 del 27.10.2017, e adeguati agli esiti della Conferenza di servizi risulta che l'amministrazione comunale ha provveduto ad aggiornare gli elaborati grafici come richiesto.

Avendo la Conferenza preso atto di quanto riportato nell'Adeguamento del PUG al PPTR, si ritiene opportuno rettificare gli elaborati del PPTR.

Grotte

Estratto del verbale del 17-07-2017:

"[...] Regione (nota n. 5683 del 13.07.2017)

Con riferimento al suddetto ulteriore contesto paesaggistico il PPTR censisce in ambito urbano le seguenti grotte: Grotta Cigliana (Giuliano 1), Grotta Giuliano 2, Grotta Giuliano 3 e l'area di rispetto della Grotta Crispieri che ricade nel territorio di Taranto.

La Variante di Adeguamento non censisce dette componenti motivando tale esclusione con un errore di geolocalizzazione cartografica del PPTR. Nello specifico le grotte Cigliana (Giuliano 1), Giuliano 2, Giuliano 3 risulterebbero nel Catasto Nazionale delle Grotte localizzate nel Comune di Carovigno, mentre la grotta Crispieri ubicata nell'agro di Taranto, da sopralluoghi effettuati dal Comune, risulterebbe non esistente.

Si ritiene necessario verificare quanto proposto dal Comune di concerto con l'Autorità di Bacino anche al fine dell'eventuale conseguente aggiornamento dello strato nella Carta Idrogeomorfologica della Regione.

Autorità di Bacino Puglia

Il funzionario dell'AdB invita l'AC ad un incontro presso gli uffici dell'AdB al fine di aggiornare la Carta Idrogeomorfologica alla scala di rappresentazione comunale e valutare le osservazioni proposte dall'AC.

Comune

Il Comune prende atto e si impegna a concordare il suddetto incontro.

Conferenza

La Conferenza prende atto".

Estratto dal verbale del 04-09-2017:

"[...] Comune

Il Comune rappresenta che dall'analisi della cartografia fatta insieme all'Autorità di Bacino in data del 27 luglio 2017 si è rivelato corretto lo stralcio delle grotte Giuliano 1, Giuliano 2, Giuliano 3, in quanto non ricadenti all'interno del Comune di Roccaforzata come esplicitato nel verbale dell'incontro, trasmesso dall'AdB ai Comune con nota 11391 del 29.08.2017.

Inoltre l'AdB si riserva di formalizzare il quadro definitivo degli elementi del sistema idrogeomorfologico a conclusione di successive verifiche dirette e indirette (vedi nota allegata prot. 11590 dei 01.09.2017).

Conferenza

La Conferenza prende atto e rimane in attesa degli esiti delle verifiche svolte dall'AdB".

Estratto dal verbale del 04-10-2017:

"[...] Comune

Il Comune rappresenta che dall'analisi della cartografia fatta insieme all'Autorità di Bacino in data del 27 luglio 2017 si è rivelato corretto lo stralcio delle grotte Giuliano 1, Giuliano 2, Giuliano 3, in quanto non ricadenti all'interno del Comune di Roccaforzata come esplicitato nei verbale dell'incontro, trasmesso dall'AdB al Comune con nota 11391 del 29.08.2017.

Conferenza

La Conferenza prende atto che l'AdB ha provveduto sulla base delle nuove informazioni acquisite e della documentazione cartografica messa a disposizione dall'Amministrazione Comunale, ad un aggiornamento della Carta Idrogeomorfologica per il territorio comunale di Roccaforzata, trasmesso con nota prot. n.12852 del 29.09.2017. Nel suddetto aggiornamento non compaiono le succitate grotte: Giuliano 1, Giuliano 2, Giuliano 3 e Crispieri, pertanto la Conferenza condivide la proposta contenuta nell'adeguamento del PUG ai PPTR.

La Regione e il Ministero prendono atto e condividono.

Per quanto riguarda la porzione dell'area di rispetto della grotta Crispieri ricadente nel Comune di Roccaforzata la Sezione Regionale Tutela e Valorizzazione del Paesaggio si riserva di concludere le procedure previste dal secondo periodo del comma 8 dell'art. 2 della 20/2009, mentre per la parte ricadente nel Comune di Foggiano si riserva di attivare le procedure previste dall'art. 104 comma 2 del PPTR".

Avendo la Conferenza preso atto di quanto riportato nella Variante di Adeguamento, si ritiene opportuno rettificare gli elaborati del PPTR.

In merito alla grotta Crispieri e alla relativa fascia di salvaguardia ricadente nel Comune di Foggiano si ritiene opportuno attivare, sebbene al di fuori della procedura di approvazione della Variante di Adeguamento, le procedure previste dall'art. 104 comma 2 del PPTR.

Struttura ecosistemica e ambientale

La Variante di Adeguamento ha individuato le seguenti componenti della struttura ecosistemica e ambientale, di seguito riportate con l'indicazione degli articoli delle NTA che ne disciplinano la tutela e dei corrispondenti articoli delle NTA del PPTR.

Componenti botanico vegetazionali PUG/S	Shp file corrispondente	NTA PUG/S	NTA PPTR
<i>Boschi</i>	<i>boschi</i>	<i>Artt.33, 34 e 35</i>	<i>Artt.60, 61 e 62</i>
<i>Area di rispetto dei boschi</i>	<i>area_risp_boschi</i>	<i>Artt.33, 34 e 36</i>	<i>Artt.60, 61 e 63</i>
<i>Prati e pascoli naturali</i>	<i>prati_pascoli</i>	<i>Artt.33, 34 e 37</i>	<i>Artt.60, 61 e 66</i>
<i>Formazioni arbustive in evoluzione naturale</i>	<i>formazioni_arbu</i>	<i>Artt.33, 34 e 37</i>	<i>Artt.60, 61 e 66</i>

Beni Paesaggistici

Boschi

Estratto dal verbale del 17-07-2017:

"[...] Regione (nota n. 5683 del 13.07.2017)

Il PPTR censisce nel territorio di Roccaforzata una sola area boscata a Nord del territorio comunale in prossimità di un impianto di depurazione dismesso.

La Variante di Adeguamento non riporta la suddetta compagine boschiva asserendo nella Relazione generale che essa non possiede le caratteristiche di bosco come definito dal Dlgs 227/2001.

Nello specifico si evidenzia che la parte Nord della superficie censita come bosco dal PPTR è caratterizzata dalla presenza di ulivi ed in parte è utilizzata a frutteto.

Per quanto riguarda la parte più a Sud di detto areale, invece, si evidenzia che questa è caratterizzata dalla presenza di vegetazione non autoctona piantata con la funzione di mitigare l'impatto del depuratore.

Si condivide la scelta di stralciare il bosco nella parte Nord mentre non si condivide lo stralcio del Bene Paesaggistico nella parte a Sud dell'area individuata dal PPTR.

Si ritiene quindi necessario introdurre nelle NTA una specifica disciplina di tutela per la suddetta area a bosco analoga a quella del PPTR”.

Estratto dal verbale del 04-09-2017:

“[...] Conferenza

Dopo ampia discussione sul valore di bosco attribuito dal PPTR all’area prossima al depuratore del Comune di Roccaforzata la Conferenza conferma la necessità di perimetrare il bosco come richiesto dalla Regione ed introdurre nelle NTA una specifica disciplina di tutela per la suddetta area analoga a quella del PPTR.

Comune

Il Comune provvederà a perimetrare il bosco come richiesto dalla Regione ed introdurre nelle NTA una specifica disciplina di tutela per la suddetta area analoga a quella del PPTR.

Conferenza

La Conferenza prende atto”.

Estratto dal verbale del 04-09-2017:

“[...] Comune

Il Comune dichiara di aver introdotto nelle NTA una specifica disciplina di tutela per il Bene Paesaggistico Bosco analoga a quella del PPTR.

Conferenza

La Conferenza prende atto e condivide”.

Dalla verifica effettuata dalla Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio relativa agli elaborati trasmessi dal Comune di Roccaforzata con nota prot. 3402 del 27.10.2017, e adeguati agli esiti della Conferenza di servizi risulta che l’amministrazione comunale ha provveduto ad aggiornare gli elaborati grafici e le NTA come concordato.

Avendo la Conferenza preso atto di quanto riportato nell’Adeguamento del PUG al PPTR, si ritiene opportuno rettificare gli elaborati dei PPTR.

Componenti botanico vegetazionali. Ulteriori contesti paesaggistici

Prati e pascoli naturali

Estratto dal verbale del 17-07-2017:

“[...] Regione (nota n. 5683 del 13.07.2017)

Il PPTR individua nel territorio di Roccaforzata un ampio areale classificato come UCP prati e pascoli naturali e localizzato ad Ovest del nucleo abitato.

Nella Variante di Adeguamento le aree a pascolo sono state ridelineate rispetto al PPTR, attuando una distinzione di carattere culturale e morfologico con le aree ad incolto.

Le modifiche rispetto al perimetro del PPTR si concentrano lungo il bordo prossimo all’abitato.

Dette componenti sono sottoposte al regime di tutela di cui agli artt.32, 33 e 35 delle NTA analoghi agli artt.60, 61 e 66 del PPTR.

Si condivide la modifica alla perimetrazione dei Prati e pascoli naturali proposta dalla Variante di Adeguamento e si ritiene compatibile la disciplina di tutela di detta componente, a condizione che sia stralciato il comma 4.c5 dell’art. 35 delle NTA, in quanto in contrasto con gli obiettivi di tutela della componente.

Conferenza

La Conferenza prende atto”.

Dalla verifica effettuata dalla Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio relativa agli elaborati trasmessi dal Comune di Roccaforzata con nota prot. 3402 del 27.10.2017, e adeguati agli esiti della Conferenza di servizi risulta che l’amministrazione comunale ha provveduto ad aggiornare l’art. 37 (ex art. 35) delle NTA come concordato.

Avendo, inoltre, la Conferenza preso atto di quanto riportato nella Variante di Adeguamento, si ritiene opportuno rettificare gli elaborati del PPTR.

Formazioni arbustive in evoluzione naturale**Estratto dal verbale del 17-07-2017:**

[...] Regione (nota n. 5683 del 13.07.2017)

Il PPTR censisce un solo UCP "Formazioni arbustive in evoluzione naturale" localizzato nei pressi del cimitero tra via Lama e via Pertini.

La Variante di Adeguamento ha stralciato la suddetta area in quanto tipizzata come giardino privato, ma ha censito altre due componenti consistenti in formazioni vegetali basse e localizzate in una zona prossima al cimitero ed in un'area a Nord della Masseria Beneficio.

Dette componenti sono sottoposte al regime di tutela di cui agli artt.32, 33 e 35 delle NTA analoghi agli artt.60, 61 e 66 del PPTR.

Si ritiene di poter condividere la modifica alla perimetrazione delle Formazioni arbustive in evoluzione naturale e si ritiene compatibile la disciplina di tutela di detta componente, a condizione che sia stralciato il comma 4.c5 dell'art. 35 delle NTA, in quanto in contrasto con gli obiettivi di tutela della componente.

Conferenza

La Conferenza prende atto".

Estratto dal verbale del 04-09-2017:

[...] Comune

In merito allo stralcio del comma 4.c5 dell'art. 35 delle NTA richiesto dalla Regione nella nota n. 5683 del 13.07.2017, il Comune ritiene che la realizzazione di percorsi e spazi di sosta, senza impermeabilizzazione del terreno e la possibilità di realizzare delle strutture amovibili o precarie, in materiali ecocompatibili, quali piccoli chioschi adibiti alla vendita di prodotti tipici, piuttosto che a servizi igienici o a infopoint turistico sia del tutto compatibile con gli obiettivi di tutela della componente.

Il Comune inoltre, ritiene di poter stralciare dal suddetto articolo unicamente la possibilità di creare delle aree di verde attrezzato e di fare dei movimenti terra per una diversa sistemazione delle aree.

Ministero

I funzionari del Ministero ritengono che le eventuali opere da realizzare devono essere eseguite nell'ottica dell'ingegneria naturalistica. Inoltre le opere che si vogliono realizzare sulle aree interessate da prati e pascoli naturali e formazioni arbustive in evoluzione naturale, dovranno avere requisiti di removibilità, stagionalità, realizzazione con materiali ecocompatibili.

Si chiede dunque di specificare nella normativa (art. 35) i suddetti aspetti.

Conferenza

La Conferenza prende atto e condivide".

Estratto dal verbale del 04-10-2017:

[...] Comune

Il Comune ha provveduto ad aggiornare l'art. 37 c. 4 p. c5 (ex art. 35) delle NTA PAESAGGIO come condiviso nella seduta del 04.09.2017.

Il Ministero e la Regione prendono atto e condividono.

Conferenza

La Conferenza prende atto e condivide".

Dalla verifica effettuata dalla Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio relativa agli elaborati trasmessi dal Comune di Roccaforzata con nota prot. 3402 del 27.10.2017, e adeguati agli esiti della Conferenza di servizi risulta che l'amministrazione comunale ha provveduto ad aggiornare l'art. 37 (ex art. 35) delle NTA come concordato.

Avendo, inoltre, la Conferenza preso atto di quanto riportato nella Variante di Adeguamento, si ritiene opportuno rettificare gli elaborati del PPTR.

Area di rispetto dei boschi**Estratto dal verbale del 17-07-2017:**

“[...] Regione (nota n. 5683 del 13.07.2017)

Il PPTR individua nel territorio di Roccaforzata tre aree di rispetto dei boschi, due delle quali riferite a dei boschi ubicati rispettivamente nel Comune di Faggiano e nel Comune di San Gorgio Jonico.

La terza area di rispetto si riferisce invece al bosco in prossimità del depuratore.

La Variante di Adeguamento ha confermato le prime due ed ha stralciato l'area di rispetto del bosco in prossimità dell'ex depuratore non ritenendo, come sopra specificato, che questo abbia le caratteristiche per essere ricompresa tra i Beni paesaggistici classificati come boschi.

Si ritiene necessario riportare l'area di rispetto del bosco prossimo al depuratore per la parte a Sud per la quale nella presente istruttoria non si ritiene condivisibile lo stralcio.

Comune

Il Comune si impegna a perimetrare l'area di rispetto del bosco prossimo all'impianto di depurazione e a verificare la profondità della suddetta componente.

Conferenza

La Conferenza prende atto e si riserva di verificare ad esito delle modifiche apportate agli elaborati della Variante di Adeguamento”.

Estratto dal verbale del 04-10-2017:

“[...] Comune

Il Comune propone una perimetrazione dell'area di rispetto del bosco prossimo all'impianto di depurazione pari ad una profondità di 20 m.

Ministero

I funzionari del Ministero propongono di riperimetrare l'area di rispetto del suddetto bosco dimensionandola a SUD con una profondità pari a 20 m, ad ovest, nord ed est di 50 m, motivando tale differenziazione con la presenza a SUD dell'impianto di depurazione che rende l'area particolarmente compromessa da un punto di vista paesaggistico.

Conferenza

La Conferenza prende atto e condivide.

Comune

Il Comune si riserva di aggiornare la perimetrazione della suddetta area di rispetto”.

Dalla verifica effettuata dalla Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio relativa agli elaborati trasmessi dal Comune di Roccaforzata con nota prot. 3402 del 27.10.2017, e adeguati agli esiti della Conferenza di servizi risulta che l'amministrazione comunale ha provveduto ad aggiornare gli elaborati grafici come concordato.

Avendo, inoltre, la Conferenza preso atto di quanto riportato nella Variante di Adeguamento, si ritiene opportuno rettificare gli elaborati del PPTR.

Struttura antropica e storico culturale

La Variante di Adeguamento ha individuato le seguenti componenti della struttura antropica e storico culturale, di seguito riportate con l'indicazione degli articoli delle NTA che ne disciplinano la tutela e dei corrispondenti articoli delle NTA del PPTR.

Componenti culturali e insediative PUG/S	Shp file corrispondente	NTA PUG/S	NTA PPTR
<i>Immobili ed aree di notevole interesse pubblico</i>	<i>BP_136</i>	<i>artt. 41, 42 e 43</i>	<i>artt. 77,78 e 79</i>
<i>Zone di interesse archeologico</i>	<i>BP_142M</i>	<i>artt. 41,42 e 44</i>	<i>artt. 77, 78 e 80</i>
<i>Città consolidata</i>	<i>UCP_città consolidata</i>	<i>artt. 41, 42</i>	<i>artt. 77, 78</i>
<i>Testimonianza della stratificazione insediativa. (segnalazioni architettoniche)</i>	<i>UCP_stratificazione_ segnalazioni</i>	<i>artt. 41,42 e 45</i>	<i>artt. 77,78 e 81</i>
<i>Area di rispetto delle componenti culturali e insediative</i>	<i>UCP_AREA_ANNES1</i>	<i>artt. 41, 42 e 46</i>	<i>artt. 77, 78 e 82</i>

Componenti dei valori percettivi PUG/S	Shp file corrispondenti	NTA PUG/S	NTA PPTR
<i>Strade a valenza paesaggistica</i>	<i>Ucp_strade_paes</i>	<i>artt. 49, 50 e 51</i>	<i>artt. 86, 87 e 88</i>

Immobili ed aree di notevole interesse pubblico

Estratto del verbale n.1 del 17-07-2017:

"[...] Regione (nota n. 5683 del 13.07.2017)

Il Comune di Roccaforzata è interessato dal vincolo paesaggistico ex art. 136 del Dlgs 42/2004 denominato PAE 145 "Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona collinare Faggiano-San Giorgio Jonico sita nei comuni di San Giorgio Jonico, Faggiano e Roccaforzata" (N. Dec. 01-08-1985 G.U. n. 30 del 06-02-1986).

La Variante riporta detto bene paesaggistico e lo sottopone al regime di tutela di cui agli artt. 39, 40 e 41 delle NTA analoghi agli artt. 77, 78 e 79 delle NTA del PPTR.

Si ritiene conforme al PPTR la configurazione cartografica e compatibile la disciplina di tutela di detta componente.

Conferenza

La conferenza prende atto".

Zone di Interesse Archeologico

Estratto dal verbale del 17-07-2017:

"[...] Regione (nota n. 5683 del 13.07.2017)

Il territorio di Roccaforzata è interessato da una Zona di interesse archeologico denominata Monte Sant'Elia tutelata ai sensi dell'art. 142 del Dlgs 42/2004.

La Variante di Adeguamento riporta nella tav. 7.3 sia il suddetto bene sia un'area localizzata più a Sud sottoposta a vincolo archeologico, evidenziando in relazione che entrambe le aree sono riportate nella cartografia allegata al Decreto di vincolo archeologico ai sensi della L. 1089/39 apposto dal Ministero per i Beni Culturali ed Ambientali con DM 19/12/19985.

Si ritiene necessario un approfondimento con la competente struttura ministeriale.

Inoltre, le suddette componenti sono sottoposte al regime di tutela di cui agli artt. 39,40 e 42 delle NTA.

Si evidenzia che diversamente da quanto previsto dall'art.80 delle NTA del PPTR (Prescrizioni per le zone di interesse archeologico) la Variante di Adeguamento prevede all'art. 42 comma 3 p. b5) che siano ammissibili "l'integrazione di manufatti legittimamente esistenti per una volumetria aggiuntiva non superiore al 20% se destinata al miglioramento della dotazione di servizi."

Non si ritiene condivisibile detta norma in quanto in contrasto con gli obiettivi di tutela del bene e si ritiene necessario riallineare la disciplina di tutela della Variante di Adeguamento a quella del PPTR stralciando il punto . b5) dell'art. 42 comma 3 dalle NTA.

MIBACT (nota n. 14216 del 14.07.2017)

Il Ministero si impegna a verificare l'esatta perimetrazione della Zona di interesse archeologico Monte Sant'Elia.

Per quanto riguarda invece la disciplina di tutela prevista dalla Variante di Adeguamento non condivide il punto b5) dell'art. 42 comma 3 dalle NTA in quanto in contrasto con gli obiettivi di tutela del bene.

Comune

Il Comune si impegna a modificare la normativa riallineando la disciplina di tutela della Variante di Adeguamento a quella del PPTR stralciando il punto b5) dell'art. 42 comma 3 dalle NTA ".

Estratto dal verbale del 04-09-2017:

"[...] Ministero

Il Ministero, verificato il DM 19.12.1985, conferma la perimetrazione proposta dal Comune relativa alla zona di interesse archeologico Monte Sant'Elia.

Per quanto riguarda invece la disciplina di tutela prevista dalla Variante di Adeguamento non condivide il punto b5) dell'art. 42 comma 3 dalle NTA in quanto in contrasto con gli obiettivi di tutela del bene.

Conferenza

La Conferenza prende atto e condivide”.

Estratto dal verbale del 04-10-2017:

“[...] Comune

Il Comune ha provveduto a stralciare il comma 3 punto b5 dell’art. 44 (ex art. 42) dalle NTA PAESAGGIO come concordato nella seduta del 04.09.2017.

Conferenza

La Conferenza prende atto e condivide”.

Dalla verifica effettuata dalla Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio relativa agli elaborati trasmessi dal Comune di Roccaforzata con nota prot. 3402 del 27.10.2017, e adeguati agli esiti della Conferenza di servizi risulta che l’amministrazione comunale ha provveduto a rettificare l’art. 44 (ex art. 42) delle NTA come richiesto.

Avendo, inoltre, la Conferenza preso atto di quanto riportato nella Variante di Adeguamento, si ritiene opportuno rettificare gli elaborati del PPTR.

Componenti culturali e insediative. Ulteriori contesti paesaggistici**Città consolidata****Estratto dal verbale del 17-07-2017:**

“[...] Regione (nota n. 5683 del 13.07.2017)

Con riferimento al suddetto ulteriore contesto paesaggistico si rappresenta che il PPTR individua la “Città Consolidata” consistente nella parte del centro urbano di Roccaforzata “che va dal nucleo di fondazione fino alle urbanizzazioni compatte realizzate nella prima metà del novecento” e soggetto agli indirizzi di cui all’art. 77, alle direttive di cui all’art. 78 delle NTA.

La variante di adeguamento ripropone per la città consolidata lo stesso perimetro del PPTR.

Si ritiene conforme al PPTR la configurazione cartografica e compatibile la disciplina di tutela di detta componente.

MIBACT(nota n. 14216 del 14.07.2017)

Il Ministero chiede che tutti gli interventi all’interno della città consolidata (nucleo antico) debbano essere sottoposti al parere della Soprintendenza.

Conferenza

In relazione a quanto richiesto dalla Soprintendenza per la città consolidata si concorda che fatta salva la parte seconda del Codice, la città consolidata non è sottoposta ad autorizzazione paesaggistica”.

Dalla verifica effettuata dalla Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio relativa agli elaborati trasmessi dal Comune di Roccaforzata con nota prot. 3402 del 27.10.2017, e adeguati agli esiti della Conferenza di servizi il perimetro della città consolidata riportato nell’elaborato 7.3 risulta in alcuni tratti meglio precisato rispetto alla morfologia dell’edificato esistente e solo in parte modificato in corrispondenza di un manufatto prospiciente via Guglielmo Marconi.

Si ritiene di poter condividere il suddetto perimetro della città consolidata e si ritiene opportuno aggiornare a tal riguardo gli elaborati del PPTR.

Testimonianze della stratificazione insediativa**Estratto dal verbale del 17-07-2017:**

“[...] Regione (nota n. 5683 del 13.07.2017)

Il PPTR classifica come testimonianze della stratificazione insediativa le seguenti componenti:

a) siti interessati dalla presenza e/o stratificazione di beni storico culturali di particolare valore paesaggistico in quanto espressione dei caratteri identitari del territorio regionale: segnalazioni architettoniche e segnalazioni archeologiche.

b) aree appartenenti alla rete dei tratturi e alle loro diramazioni minori in quanto monumento della storia economica e locale del territorio pugliese interessato dalle migrazioni stagionali degli armenti e testimonianza archeologica di insediamenti di varia epoca.

c) aree a rischio archeologico in quanto interessate dalla presenza di frammenti e da rinvenimenti isolati o rivenienti da indagini su foto aeree e da riprese all'infrarosso.

Il PPTR non individua nel territorio di Roccaforzata alcuna testimonianza della stratificazione insediativa.

La Variante di Adeguamento ha censito le seguenti tre componenti: la Masseria Benefici localizzata lungo la strada per Monteparano, il Santuario Madonna della Camera e i ruderi della Masseria Madonna del Carmine questi ultimi ubicati lungo la strada provinciale per Lizzano.

Si ritiene di poter condividere l'introduzione nelle cartografie del PPTR delle suddette componenti e si ritiene compatibile la disciplina di tutela per esse proposta.

Conferenza

La conferenza prende atto e condivide”.

Avendo la Conferenza preso atto di quanto riportato nella Variante di Adeguamento, si ritiene opportuno rettificare gli elaborati del PPTR.

Area di rispetto delle componenti culturali e insediative

Estratto dal verbale n.1 del 17-07-2017:

“[...] Regione (nota n. 5683 del 13.07.2017)

La Variante di Adeguamento individua l'area di rispetto degli UCP Testimonianze della stratificazione insediativa e della Zona di interesse archeologico non censita dal PPTR.

L'area di rispetto è dimensionata della profondità costante di 100 m per la zona di interesse archeologico, mentre per la masseria Benefici è stata perimetrata seguendo le strade attigue e attestandosi sui confini fisici e strutturali del lotto interessato dal bene e dal suo ambito di fruizione.

Per quanto riguarda, invece, il Santuario Madonna della Camera e i ruderi della masseria Madonna del Carmine l'area di rispetto ingloba entrambe le componenti ed è dimensionata della profondità di 100 m.

Si ritiene condivisibile la configurazione cartografica proposta e si ritiene compatibile la disciplina di tutela di dette componenti.

Conferenza

La conferenza prende atto e condivide”.

Avendo la Conferenza preso atto di quanto riportato nella Variante di Adeguamento, si ritiene opportuno rettificare gli elaborati del PPTR.

Componenti valori percettivi. Ulteriori contesti paesaggistici

Strade a valenza paesaggistica/Strade panoramiche/Luoghi panoramici/Coni visuali.

Estratto dal verbale n.1 del 17-07-2017:

“[...] Regione (nota n. 5683 del 13.07.2017)

Il PPTR individua nel territorio di Roccaforzata la SP 113 classificata come strada a valenza paesaggistica, confermata dalla Variante di Adeguamento ad eccezione del tratto a Sud del nucleo abitato ritenuto dal Comune privo di valori paesaggistici.

Inoltre la Variante riporta un punto panoramico in corrispondenza di Parco Monte della Croce ed un “Ambito di maggiore intervisibilità” ad Ovest del nucleo abitato a confine con il Comune di Faggiano.

Si ritiene che la SP 113 anche nel suo tratto più prossimo alla città conservi delle visuali panoramiche e il valore paesaggistico non sembra essere particolarmente compromesso dai manufatti esistenti al bordo strada.

Si ritiene opportuno tutelare per l'intero tracciato la SP 113 come indicato nel PPTR.

Per quanto riguarda l'ambito di maggiore intervisibilità non è chiaro se questo sia classificato come UCP in quanto l'art. 45 delle NTA comprende tra le componenti dei valori percettivi solo le strade a valenza paesaggistica e i punti panoramici.

La Variante di Adeguamento sottopone il punto panoramico e la strada di valenza paesaggistica al regime di tutela di cui agli artt. 47, 48 e 49.

Il PPTR stabilisce all'art. 87 comma 1 che "gli Enti locali in fase di adeguamento e di formazione dei piani urbanistici e territoriali di loro competenza, procedono ad una ricognizione delle componenti dei valori percettivi intesa non come individuazione di elementi puntuali, ma come definizione di un sistema articolato in grado di mettere in valore le relazioni visuali".

Inoltre all'art. 87 comma 2 il PPTR prevede che "gli Enti locali in fase di adeguamento e di formazione dei piani urbanistici e territoriali di loro competenza, effettuano l'individuazione delle strade di interesse paesaggistico-ambientale, delle strade e dei luoghi panoramici, dei coni visuali definendo gli strumenti per la loro tutela e fruizione ed eventualmente mettendo a punto le modalità per inserire gli stessi in un sistema di mobilità dolce".

Considerato quanto previsto dal PPTR si ritiene necessario chiarire ed integrare la disciplina relativa alle componenti dei valori percettivi e individuare il cono visuale che dal punto panoramico si intende tutelare, nonché chiarire il valore dell'Ambito di maggiore intervisibilità, se lo stesso sia da classificare come UCP o come ulteriore componente tutelata dalla Variante di Adeguamento ed eventualmente definirne la norma di tutela.

Infine si ritiene opportuno stralciare dall'art. 48 delle NTA i commi 1 e 2 in quanto indirizzati ai Comuni in fase di Adeguamento e/o formazione dei piani urbanistici e quindi non pertinenti.

Comune

Il Comune si impegna a stralciare dall'art. 48 delle NTA i commi 1 e 2 in quanto indirizzati ai Comuni in fase di Adeguamento e/o formazione dei piani urbanistici e quindi non pertinenti.

Conferenza

La Conferenza propone di individuare un'area circostante il punto panoramico Monte della Croce e definire un'opportuna normativa di tutela.

Per quanto riguarda invece l'ambito di maggiore intervisibilità la conferenza propone di stralciare detto perimetro dagli elaborati della Variante di Adeguamento non ritenendo che tale areale abbia le caratteristiche di un UCP di cui all'art. 85 delle NTA del PPTR".

Estratto dal verbale del 04-09-2017:

"[...] Comune

Il Comune condivide l'estensione dell'intero tracciato della SP 113 tra gli UCP Strade a valenza paesaggistica e si impegna a modificare gli elaborati.

Il Comune si impegna ad individuare un'area circostante il punto panoramico Monte della Croce e definire un'opportuna normativa di tutela.

Per quanto riguarda invece l'ambito di maggiore intervisibilità il Comune condivide di stralciare detto perimetro dagli elaborati della Variante di Adeguamento non ritenendo che tale areale abbia le caratteristiche di un UCP di cui all'art. 85 delle NTA del PPTR.

Conferenza

La Conferenza prende atto e propone di inserire una specifica disciplina di tutela dei valori percettivi nella normativa relativa agli UCP Versanti, Prati e pascoli naturali, area di rispetto boschi, area di rispetto delle componenti culturali e insediative e al BP Area di interesse archeologico.

Comune

Il Comune condivide e si impegna a proporre un aggiornamento della disciplina di tutela".

Estratto dal verbale del 04-10-2017:

"[...] Comune

Il Comune ha provveduto ad aggiornare l'UCP strade a valenza paesaggistica prolungando il tratto finale della SP 113 così come individuato dal PPTR.

Per quanto riguarda il punto panoramico Monte della Croce, il Comune ritiene che ricadendo questo all'interno delle Aree di cui al comma 2 dell'art. 142 del Dlgs 42/2004 non debba essere classificato come UCP Punto Panoramico di cui all'art. 85 delle NTA del PPTR.

Regione

A prescindere dall'appartenenza alle aree di cui al comma 2 dell'art. 142 del Dlgs 42/2004, la Regione condivide la scelta del Comune di non classificare come UCP il punto panoramico, ma ritiene opportuno inserire una specifica disciplina di tutela dei valori percettivi nella normativa relativa agli UCP Versanti e Prati e Pascoli naturali.

Ministero

I funzionari del Ministero precisano che ad esito dell'aggiornamento della disciplina di tutela degli UCP Versanti e Prati e Pascoli naturali, in merito alla salvaguardia dei valori percettivi, dovrà essere aggiornata la Scheda PAE 145 "Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona collinare Faggiano-San Giorgio Jonico sita nei Comuni di San Giorgio Jonico, Faggiano e Roccaforzata".

Comune

Il Comune si impegna ad aggiornare la disciplina di tutela.

Conferenza

La Conferenza prende atto e condivide.

Estratto dal verbale del 11-10-2017:[...] Regione

Nella seduta del 04.10.2017, la Regione pur condividendo la scelta del Comune di non classificare come UCP il punto panoramico, ha ritenuto opportuno inserire una specifica disciplina di tutela dei valori percettivi nella normativa relativa agli UCP Versanti e Prati e Pascoli naturali.

Comune

Il Comune ha provveduto in tal senso ad aggiornare l'art. 29, comma 2, a6) e l'art. 37 comma 2, a)9 delle NTA Paesaggio.

Regione

La Regione propone di integrare l'art. 29, comma 2 e l'art. 37 comma 2 con la seguente disciplina:

- la privatizzazione dei punti di vista "belvedere" accessibili al pubblico ubicati in luoghi panoramici;
- segnaletica e cartellonistica stradale che comprometta l'intervisibilità e l'integrità percettiva delle visuali panoramiche.

La Regione propone di integrare l'art. 29 comma 4 e l'art. 37 comma 4 con la seguente disciplina:

- che garantiscano la visibilità del paesaggio circostante, ponendo particolare attenzione anche alle prospettive visive (fruizione da particolari siti punti panoramici, belvedere, assi di percorrenza) e alla definizione degli affacci (visuali verso fondali o emergenze caratterizzanti il paesaggio ecc);
- che mantengano e rafforzino le componenti significative e le loro reciproche relazioni fisiche e percettive al fine di arricchire e caratterizzare il paesaggio.

Conferenza

La Conferenza prende atto e condivide".

Dalla verifica effettuata dalla Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio relativa agli elaborati trasmessi dai Comuni di Roccaforzata con nota prot. 3402 del 27.10.2017, e adeguati agli esiti della Conferenza di servizi si evidenzia quanto segue:

- nella Tav. 7.3 risulta riportato il perimetro degli "ambiti a maggior intervisibilità" diversamente da quanto stabilito in Conferenza di Servizi durante la quale si è condivisa l'opportunità di stralciare detta componente non ritenendo che tale areale abbia le caratteristiche di un UCR di cui all'art. 85 delle NTA del PPTR;
- non risultano aggiornati gli art. 29 e 37 delle NTA secondo quanto stabilito dalla Conferenza.

Si ritiene necessario che il Comune provveda alle suddette rettifiche e integrazioni.

Inoltre a seguito di quanto condiviso in Conferenza di Servizi, con il MiBACT ed il Comune, la Sezione Tutela e Valorizzazione si impegna ad aggiornare la Scheda PAE 145 "Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona collinare Faggiano-San Giorgio Jonico sita nei Comuni di San Giorgio Jonico, Faggiano e Roccaforzata.

Con riferimento alla conformità ai Progetti Territoriali per il paesaggio regionale di cui al Titolo IV delle NTA del PPTR:

La Rete Ecologica regionale (art. 30 NTA del PPTR)

Estratto dal verbale del 17-07-2017:

"[...] Regione (nota n. 5683 del 13.07.2017)

Dalla consultazione dell'elaborato 4.2.1 si evince che il territorio comunale di Roccaforzata è interessato da alcuni elementi della rete ecologica regionale che è attuata nei seguenti due livelli:

- Rete ecologica della biodiversità, che mette in valore tutti gli elementi di naturalità della fauna, della flora, delle aree protette, che costituiscono il patrimonio ecologico della regione;*
- Schema direttore della rete ecologica polivalente che, prendendo le mosse dalla Rete ecologica della biodiversità, assume nel progetto di rete in chiave ecologica i progetti del patto città campagna (ristretti, parchi agricoli multifunzionali, progetti CO2), i progetti della mobilità dolce (in via esemplificativa: strade parco, grande spina di attraversamento ciclopedonale nord sud, pendoli), la riqualificazione e la valorizzazione integrata dei paesaggi costieri (in via esemplificativa: paesaggi costieri ad alta valenza naturalistica, sistemi dunali).*

Ciò premesso si rileva che la Variante di Adeguamento contiene una Rete Ecologica Comunale che individua gli elementi meritevoli di tutela e valorizzazione presenti all'interno del territorio comunale e strettamente connessi alla più ampia rete regionale.

Conferenza

La conferenza prende atto e condivide".

Il Patto città-campagna (art. 31 NTA del PPTR)

Estratto del verbale del 17-07-2017:

"[...] Regione (nota n. 5683 del 13.07.2017)

Dalla consultazione dell'elaborato 4.2.2 il territorio comunale di Roccaforzata è interessato da alcuni elementi del progetto "Patto città-campagna" che ha ad oggetto la riqualificazione dei paesaggi degradati delle periferie e delle urbanizzazioni diffuse, la ricostruzione dei margini urbani, la realizzazione di cinture verdi perturbane e di parchi agricoli multifunzionali, nonché la riforestazione urbana anche al fine di ridefinire con chiarezza il reticolo urbano, i suoi confini "verdi" e le sue relazioni di reciprocità con il territorio rurale.

Come si evince dall'art. 15 delle NTA, la Variante di Adeguamento ha dettagliato il Progetto Territoriale Patto Città Campagna in base ad una ricognizione dell'effettivo stato dei luoghi e si propone come finalità quella di riqualificare i paesaggi degradati delle urbanizzazioni diffuse, nonché quella di ricostruire in maniera netta i margini urbani.

Si ritiene opportuno chiarire indirizzi e azioni previsti per le diverse tipologie di aree urbane/periurbane/rurali costituenti il Progetto Territoriale del Patto Città Campagna al fine di orientare le trasformazioni del territorio comunale in coerenza con la disciplina dei contesti.

Comune

Il Comune si impegna a provvedere in tal senso".

Estratto dal verbale del 04-09-2017:

"[...] Comune

Il Comune presenta una proposta relativa alla definizione di indirizzi e azioni previsti per le diverse tipologie di aree urbane/periurbane/rurali costituenti il Progetto Territoriale del Patto Città Campagna.

Conferenza

La Conferenza prende atto e si riserva di verificare l'aggiornamento proposto dal Comune".

Estratto dal verbale del 04-10-2017:

"[...] Comune

Il Comune presenta una proposta relativa alla definizione di indirizzi e azioni previsti per le diverse tipologie di aree urbane/periurbane/rurali costituenti il Progetto Territoriale del Patto Città Campagna.

Regione

La Regione propone di precisare per la "campagna del ristretto cuneo" e la "campagna del ristretto cuscinetto" indirizzi e azioni di maggior dettaglio in linea con le Linee Guida del Patto Città Campagna del PPTR.

Conferenza

La Conferenza prende atto e condivide".

Estratto dal verbale del 11-10-2017:

"[...] Regione

La Regione ha proposto di precisare per la "campagna del ristretto cuneo" e la "campagna del ristretto cuscinetto" indirizzi e azioni di maggior dettaglio in linea con le Linee Guida del Patto Città Campagna del PPTR.

Comune

Il Comune ha provveduto in tal senso ad aggiornare la Relazione.

Regione

La Sezione Tutela e Valorizzazione ritiene opportuno inserire gli indirizzi relativi al Progetto Territoriale Patto città campagna esplicitati nella Relazione anche nelle NTA Paesaggio all'art. 15.

Conferenza

La Conferenza prende atto e condivide".

Dalla verifica effettuata dalla Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio relativa agli elaborati trasmessi dal Comune di Roccaforzata con nota prot. 3402 del 27.10.2017, e adeguati agli esiti della Conferenza di servizi risulta che l'amministrazione comunale ha provveduto ad aggiornare gli elaborati e le NTA come concordato.

Il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce (art. 32 NTA dei PPTR)**Estratto dal verbale del 17-07-2017:**

"[...] Regione (nota n. 5683 del 13.07.2017)

Dalla consultazione dell'elaborato 4.2.3 il territorio comunale di Roccaforzata è interessato da alcuni elementi del progetto "Il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce" che ha lo scopo di rendere fruibili i paesaggi regionali attraverso una rete integrata di mobilità ciclopedonale, in treno e in battello, che recuperi strade panoramiche, sentieri, ferrovie minori, stazioni, attracchi portuali, creando punti di raccordo con la grande viabilità stradale, ferroviaria, aerea e navale.

La Variante di Adeguamento conferma, come si evince dalla Relazione, le individuazioni delle strutturanti di questo scenario strategico, ovvero la strada intermodale SP116.

Conferenza

La conferenza prende atto e condivide".

Con riferimento alla compatibilità paesaggistica delle previsioni insediative di PUG**Estratto dal verbale del 17-07-2017:**

"[...]L'ing. Angelo MICOLUCCI Consigliere delegato dall'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Taranto con atto del 17/07/2017, mette a verbale quanto segue:

sulla scorta della documentazione resa disponibile, oltre a quanto rilevato dagli altri Enti, si evidenzia:

- che non è stata eseguita l'individuazione delle aree escluse dall'ambito di applicazione dei vincoli paesaggistici ai sensi dell'art.142 c.2 del D.lgs. 42/2004 (Rif. Art. 38 NTA del PPTR);
- che appare non affrontata la compatibilità tra le previsioni urbanistiche e disciplina paesaggistica, ne sono indicate le modifiche di natura urbanistica che si rendono indispensabili e previste nell'ambito della procedura posta in essere.

Al fine di poter esprimere il proprio parere di competenza si chiedono le seguenti integrazioni:

1. Identificare le aree escluse ex lege dall'applicazione di alcuni vincoli paesaggistici (art. 142 c.2 Dlgs 42/2004)

2. *Identificare puntualmente le modifiche da apportare alla zonizzazione urbanistica e/o alla relativa normativa d'uso, in relazione alla natura dei vincoli presenti, eliminando tutte le eventuali problematiche di incompatibilità non rinviando a fasi successive l'analisi puntuale della soluzione.*

. In assenza di tali approfondimenti/integrazioni il presente parere va inteso come non favorevole.

L'Arch. Federica Greco della Sezione Urbanistica come già riportato nella nota n. AOO 079 5145 del 12.07.2017 evidenzia una differente perimetrazione e localizzazione della zona F5, nella Variante di Adeguamento rispetto al PUG approvato, rappresentando che detta modifica non attiene al procedimento in oggetto e che pertanto la stessa Sezione Urbanistica non ritiene di doversi esprimere in questa sede.

Inoltre l'arch. Greco chiede di verificare la compatibilità delle previsioni insediative della zona F5 con l'area di rispetto di un bosco prossimo alla stessa.

"[...] Regione (nota n. 5683 del 13.07.2017)

Premesso che, ad esito degli approfondimenti da operarsi sulla base dei rilievi innanzi riportati, dovrà essere riconsiderata la compatibilità delle previsioni di trasformazione e sviluppo previste dal PUG con gli aspetti paesaggistici in merito a quanto finora proposto dal piano si evidenzia quanto segue.

Dall'analisi comparata tra i "Contesti urbani" e le componenti di paesaggio individuate dalla Variante di Adeguamento del PUG al PPTR e/o rilevate nella presente istruttoria, emergono alcune interferenze di seguito riportate.

La zona F8 interferisce con l'ulteriore contesto paesaggistico Versante.

La zona F2 interferisce con l'UCP Versante e con l'UCP Prati e pascoli.

La zona F5 interferisce con l'area di rispetto di un bosco individuato dal PPTR.

E' necessario chiarire i livelli di compatibilità delle suddette componenti con le previsioni insediative di PUG.

Comune

Il Comune si riserva di approfondire e chiarire la compatibilità delle previsioni insediative con la disciplina delle componenti di paesaggio".

Estratto dal verbale del 04-10-2017:

"[...] Regione (nota n. 5683 del 13.07.2017)

Dall'analisi comparata tra i "Contesti urbani" e le componenti di paesaggio individuate dalla Variante di Adeguamento del PUG al PPTR e/o rilevate nella presente istruttoria, emergono alcune interferenze di seguito riportate.

La zona F8 interferisce con l'ulteriore contesto paesaggistico Versante.

La zona F2 interferisce con l'UCP Versante e con l'UCP Prati e pascoli.

La zona F5 interferisce con l'area di rispetto di un bosco individuato dal PPTR.

E' necessario chiarire i livelli di compatibilità delle suddette componenti con le previsioni insediative di PUG.

Conferenza

Dopo ampia discussione in merito all'interferenza tra alcune zone F (F2, F8, F5) e le componenti di paesaggio individuate dall'Adeguamento al PPTR, la Conferenza precisa che potranno essere realizzati interventi compatibili con la disciplina di tutela prevista dalle NTA per le componenti di paesaggio presenti".

Estratto dal verbale del 11-10-2017:

"[...] Regione

La Regione propone di aggiungere dopo il primo periodo dell'art. 61 delle NTA Urbanistica la seguente dicitura: Gli interventi previsti dovranno essere compatibili per le parti interessate dalle componenti di paesaggio con la disciplina prevista dalle NTA Paesaggio.

Dalla verifica effettuata dalla Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio relativa agli elaborati trasmessi dal Comune di Roccaforzata con nota prot. 3402 del 27.10.2017, e adeguati agli esiti della Conferenza di servizi non risulta sia stato aggiornato l'art. 61 delle NTA Urbanistica come stabilito dalla Conferenza di Servizi.

Si ritiene necessario che il Comune provveda al suddetto aggiornamento.

Con riferimento ad ulteriori argomentazioni all'oggetto della Conferenza:***Estratto dal verbale del 11-10-2017:***MIBACT nota prot. 14216 del 14.07.2017*"[...] Il Ministero chiedeva di:*

- sottoporre a parere della Soprintendenza gli interventi ricadenti in aree interessate da testimonianze della stratigrafia insediativa e dalle loro aree di rispetto;*
- riportare su planimetria i muri a secco in forma puntuale;*
- per quanto attiene alle forme e alle tipologie di premialità volumetriche, di definire la perimetrazione delle aree e la parametrizzazione dimensionale e dei relativi indici d'area.*

Conferenza

Per quanto riguarda il primo punto si precisa che, fatta salva la Parte seconda del Codice, gli UCP Testimonianze della stratificazione insediativa e le relative aree di rispetto non sono sottoposte ad autorizzazione paesaggistica. Per quanto riguarda il secondo punto non si ritiene rilevante l'introduzione dei muri a secco stante le caratteristiche paesaggistiche del Territorio di Roccaforzata.

Infine per quanto attiene al terzo punto, non si ritiene attinente al procedimento di adeguamento del PUG al PPTR".

Visto che:

- La Conferenza di Servizi si è pronunciata favorevolmente in merito alla proposta di adeguamento del PUG di Roccaforzata al PPTR ai sensi dell'art. 97 delle NTA del PPTR, così come integrata a seguito delle determinazioni della Conferenza di Servizi.*
- Il Ministero dei Beni Culturali e la Sezione Regionale Tutela e Valorizzazione del Paesaggio, hanno condiviso le modifiche apportate dall'Adeguamento del PUG di Roccaforzata al PPTR come integrate a seguito delle attività di valutazione della coerenza e compatibilità (Art. 97, comma 7 delle NTA del PPTR) discusse e aggiornate in sede di Conferenza di Servizi e hanno concordato l'opportunità di aggiornare e rettificare il PPTR.*

Tutto ciò premesso si propone alla Giunta di recepire le determinazioni assunte dalla Conferenza di Servizi, come da verbali innanzi riportati, e di conseguenza esprimere il parere di compatibilità paesaggistica della Variante di Adeguamento del PUG di Roccaforzata al PPTR (ai sensi dell'Art. 96.1.a delle NTA del PPTR).

"COPERTURA FINANZIARIA AI SENSI DELLA LR N.28/2001 E S.M. ED I."

La presente deliberazione non comporta implicazioni di natura finanziaria sia di entrata che di spesa e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale.

Il presente provvedimento appartiene alla sfera delle competenze della Giunta Regionale così come puntualmente definite dall'art. 4 - comma A" - lettera "d)" della LR n.7/97.

L'Assessore alla Pianificazione Territoriale, sulla scorta delle risultanze istruttorie sopra riportate, propone pertanto alla Giunta l'adozione del conseguente atto finale.

LA GIUNTA

UDITA la relazione e la conseguente proposta dell'Assessore alla Pianificazione Territoriale;
VISTE le dichiarazioni poste in calce al presente provvedimento;
A voti unanimi e palesi espressi nei modi di legge,

DELIBERA

DI FARE PROPRIA la relazione dell'Assessore alla Pianificazione Territoriale, nelle premesse riportata;

DI RECEPIRE, in ordine alla Variante di Adeguamento del PUG di Roccaforzata al Piano Paesaggistico Territoriale Regionale, le determinazioni assunte dalla Conferenza di Servizi svoltasi nei giorni 17.07.2017, 04.09.2017, 04.10.2017, 11.10.2017 ai sensi dell'art. 97 delle NTA del PPTR, giusti verbali nella relazione riportati che qui per economia espositiva debbono intendersi integralmente trascritti, dando atto che la Conferenza di Servizi si è pronunciata favorevolmente in merito alla proposta di Adeguamento del PUG di Roccaforzata.

DI ESPRIMERE, in forza dei precedenti punti, ai sensi dell' art. 96.1.a) e secondo le procedure dell'art. 97 delle NTA del PPTR per le motivazioni sopra richiamate e con le prescrizioni in narrativa riportate, il parere di compatibilità paesaggistica della Variante di Adeguamento del PUG di Roccaforzata al PPTR.

DI PRENDERE ATTO che l'elenco degli elaborati costituenti la Variante di Adeguamento del PUG di Roccaforzata al PPTR è quello in precedenza riportato e che qui per economia espositiva si intende integralmente ripetuto; i predetti elaborati, prima della definitiva approvazione da parte del Consiglio Comunale, ai sensi del comma 12 dell'art. 11 della L.R. 20/2001, dovranno essere rettificati e/o integrati per gli aspetti in precedenza complessivamente puntualizzati e che qui per economia espositiva si intendono integralmente trascritti.

DI PRENDERE ATTO che il Comune di Roccaforzata ha provveduto alla delimitazione delle aree di cui al comma 2 dell'art. 142 del Dlgs 42/2004, ai sensi dell'art. 38 comma 5 delle NTA del PPTR, d'intesa con il Ministero del Beni e delle Attività Culturali e del Turismo (MiBACT) e la Regione;

DI APPROVARE, ai sensi del comma 8 dell'art. 2 della L.R. 20/2009, viste le determinazioni assunte dalla Conferenza dei Servizi, gli aggiornamenti e rettifiche degli elaborati del PPTR per le componenti in narrativa riportate, specificando che le stesse acquisiranno efficacia con l'approvazione della Variante di Adeguamento da parte del Consiglio Comunale;

DI DARE MANDATO al dirigente della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio:

- di aggiornare la scheda PAE 145 "Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona collinare Faggiano-San Giorgio Jonico sita nei Comuni di San Giorgio Jonico, Faggiano e Roccaforzata;
- di attivare la procedura di cui all'art. 104 comma 2 del PPTR finalizzata allo stralcio della grotta Crispieri e della relativa fascia di salvaguardia ricadente nel Comune di Faggiano;
- di recepire negli elaborati del PPTR le determinazioni della Conferenza di Servizi dandone evidenza sui siti internet www.paesaggiopuglia.it e www.sit.puglia.it e sul BURP.

DI DISPORRE la pubblicazione del presente atto sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia.

DI DEMANDARE alla Sezione Tutela e Valorizzazione del Territorio la notifica del presente atto al Comune di Roccaforzata per gli ulteriori adempimenti di competenza

IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA
CARMELA MORETTI

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA
MICHELE EMILIANO

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 20 febbraio 2018, n. 206

COMUNE DI MODUGNO (BA) - Variante al PRG per modifiche alle NTA (di cui alle DCS n.51 e n.105 del 2015). DGR 737/2016. - Parere di compatibilità paesaggistica ed approvazione definitiva (esclusa la modifica dell'art. 4 Titolo II – zone B1, B2 e B3).

L'Assessore alla Pianificazione Territoriale, sulla base dell'istruttoria espletata dal Servizio Strumentazione Urbanistica e dal Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica, confermata dai rispettivi Dirigenti della Sezione Urbanistica e della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio, riferisce quanto segue:

“” Il Comune di Modugno (BA), dotato di vigente Piano Regolatore Generale (approvato definitivamente con Decreto del Presidente della Giunta Regionale n.5105 del 21/11/95), con Delibera di Consiglio Comunale n.7 del 17/03/14 e Delibera del Commissario Straordinario n.51 del 09/01/15 ha adottato una serie di modifiche alle Norme Tecniche di Attuazione, in variante al citato PRG vigente.

Nello specifico, la variante normativa adottata con la DCC 7/2014 riguarda l'inserimento nell'art. 5 delle NTA, tra gli interventi possibili nelle zone di completamento "B4", quelli di "Ristrutturazione Edilizia nel rispetto delle destinazioni d'uso compatibili".

Previe pubblicazioni ai sensi dell'art. 16 LR 56/1980, non risultano prodotte osservazioni e/o opposizioni (attestazione comunale prot. 31892 del 07/07/14).

Con la DCS 51/2015 è stata inoltre adottata una revisione complessiva delle NTA, come da seguenti elaborati: Relazione tecnica e Normativa Tecnica di Attuazione.

Detti atti sono stati pubblicati ai sensi dell'art. 16 LR 56/1980 con presentazione di n.12 osservazioni e/o opposizioni, alle quali il Commissario Straordinario ha controdedotto con Delibera n.105 del 10/06/15 (sulla scorta dell'istruttoria tecnica degli uffici comunali).

A seguito dell'invio dei predetti provvedimenti comunali, con Delibera di Giunta Regionale n.737 del 25/05/16 sono state assunte nel merito le determinazioni appresso riassunte:

- **approvare in via definitiva** la variante adottata con DCC 7/2014, relativa all'art. 5 - Zona di completamento "B4" delle NTA;
- **approvare in via preliminare** la variante alle NTA adottata con DCS n.51 e n.105 del 2015, con l'introduzione negli atti delle prescrizioni e modifiche riportate al paragrafo 3 in narrativa della DGR 737/2016;
- **decidere in ordine alle osservazioni** presentate in conformità con quanto proposto al paragrafo 4 in narrativa della DGR 737/2016;
- **richiedere al Comune di Modugno**, ai sensi dell'art. 16 LR 56/1980 - 11° comma, in relazione alle modifiche introdotte negli atti delle DCS n.51 e n.105 del 2015, specifico provvedimento di adeguamento e/o controdeduzioni.

Per economia espositiva, l'innanzi richiamato paragrafo 3 in narrativa della DGR 737/2016 deve qui intendersi integralmente riportato.

La DGR 737/2016 è stata notificata al Comune di Modugno con nota della Sezione Urbanistica Regionale prot. 4400 del 08/06/16.

Con nota prot. 35459 del 04/07/17 il Comune di Modugno ha trasmesso la DCC n.27 del 14/06/17, di adeguamento e controdeduzioni, in plico unico con i seguenti allegati:

- Allegato A - Relazione istruttoria prot. 23241 del 05/05/17 del Responsabile del Servizio 4 Assetto del Territorio;
- Allegato B - Documento di raffronto delle NTA;
- Allegato C - NTA con prescrizioni regionali e definizioni uniformi.

Le determinazioni assunte con la DCC 27/2017, in ordine alla DGR 737/2016, sono appresso riepilogate:

- (1) prendere atto dell'approvazione definitiva della variante normativa adottata con la DCC 7/2014 e relativa all'art. 5 delle NTA, zona B4 di completamento;
- (2) condividere le prescrizioni regionali per gli aspetti paesaggistici;
- (3) prendere atto che gli artt. 4.5, 4.6, 4.7, 4.8, 4.9, 4.12, 4.14, 7 del Titolo I e gli artt. 1, 6, 7,10,19, 20, 22, 23 del Titolo II non variano nel loro contenuto;
- (4) recepire le precisazioni regionali in merito agli artt. 1, 2, 4.2, 4.3, 4.4, 4.15, 4.19 (ex 4.18), 6, 8 del Titolo I e agli artt. 2, 3, 5, 8, 9,12, 13, 21 del Titolo II;
- (5) condividere le prescrizioni e integrazioni regionali, come di seguito dettagliate:

Titolo I

- artt. 1, 3, con conseguenziale ripristino della formulazione di cui alla DCS 50/2015;
- artt. 4.10,9;
- artt. 4.11, 4.13, 4.17, 4.18, peraltro con sostituzione del testo con le "definizioni uniformi" di cui alla DGR 554/2017;

Titolo II

- art. 11, con riconferma dell'elenco riportato nella DCS 50/2015;
- artt. 2, 9, 12,13,14,14-bis,15,16,17.

Inoltre, con riferimento specifico all'art. 4 Titolo II - Zone di completamento B1, B2, B3, con la DCC 27/2017 viene determinato puntualmente:

- (6) In relazione ai chiarimenti richiesti con la DGR 737/2016, viene ritenuto necessario (testualmente in corsivo):
 - a. *chiarire che la disciplina dell'art. 4 relativa alle sopraelevazioni non è applicata in maniera generalizzata a tutti i piani terra a piani rialzati delle zone B1, B2 e B3, ma che la norma è applicata puntualmente a specifiche maglie urbane o lotti;*
 - b. *chiarire che la Tavola Unione riportante le maglie e i lotti all'interno dei quali tutti gli edifici sono sopraelevabili in sagoma non è stata redatta e che quella allegata all'osservazione n.12 e approvato con delibera commissariale n. 105/2015 è errata.*
- (7) Viene demandata ad un successivo procedimento la riformulazione integrale dello stesso art. 4 Titolo II, *"vista la non chiarezza e univocità interpretativa di tale articolo, la necessità di dettagliare in maniera puntuale le diverse tipologie di intervento, di preservare l'identità urbana"*.
- (8) Vengono forniti conseguenti indirizzi al competente Servizio comunale, per la riformulazione di detto art. 4 Titolo II, per la redazione della "Tavola Unione" e per l'analisi del carico insediativo e dei correlati standard ai sensi del DM 1444/1968, *"nel caso di inserimento di ulteriori edifici sopraelevabili (vedi nuovi edifici oggetto di sopraelevazione di cui alla Delibera CS n.61/2013)"*.
- (9) Viene precisato che nelle more della definizione di tale procedimento, fatte salve le misure di salvaguardia di cui all'art. 17 LR 56/1980, con riferimento alle zone B1, B2 e B3 si applicano le seguenti norme (testualmente in corsivo):
 - *lo studio particolareggiato approvato con DGR n.2661 del 11/04/80;*
 - *l'art. 4 delle NTA annesse al vigente PRG, così come approvato con DGR 5110/1994 e 5105/1995, e dalla DCS 50/2015;*
 - *la variante al PRG: studio particolareggiato delle aree edificate esistenti zone B1, B2 e B3, approvato con DGR 561/2005, limitatamente alle sole sopraelevazioni come precisato con DCS 68/2015 e con DGR 737/2016.*

Ulteriori determinazioni assunte con la DCC 27/2017 riguardano:

- (10) la condivisione delle decisioni sulle osservazioni, di cui al paragrafo 4 della DGR 737/2016;
- (11) il richiamo delle disposizioni della DGR 554/2017, circa le "Definizioni Uniformi" e la loro prevalenza sulle norme comunali;
- (12) l'adeguamento della variante adottata con la DCS 51/2015 alle prescrizioni della DGR 737/2016 e

alle "Definizioni Uniformi" della DGR 554/2017, ad eccezione dell'art. 4 Titolo II rinviato a successivo procedimento;

(13) (14) la presa d'atto degli Allegati B e C della medesima DCC 27/2017;

(15) (16) (17) la sospensione in via cautelare, con riferimento alla nota SUR prot. 4129 del 26/05/14, riportata nella DGR 737/2016, delle "parti contenute nella deliberazione CC 75/1999 che introducono profili inequivocabili di variante non sottoposti al vaglio della Regione, sino alla approvazione definitiva della variante in oggetto da parte della Regione Puglia", fornendo indirizzo al competente Servizio comunale di procedere alla comunicazione di avvio del procedimento di revoca definitiva della DCC 75/1999;

(18) l'attuazione delle misure di salvaguardia di cui all'art. 17 LR 56/1980 e l'applicazione delle disposizioni contenute nella DCS 50/2015 (come integrata dalla DCS 68/2015), del Piano Particolareggiato delle sopraelevazioni di cui alla DGR 2661/1980, della DGR 561/2005 limitatamente alle sopraelevazioni;

(19) infine, la trasmissione del provvedimento alla Regione Puglia per gli adempimenti di competenza ex art. 16 LR 56/1980.

ISTRUTTORIA REGIONALE CONCLUSIVA

A) ASPETTI AMBIENTALI E VINCOLI TERRITORIALI

1. Adempimenti in materia di VAS

Si prende atto che (come già esposto nella DGR 737/2016) la Sezione Ecologia regionale, con propria nota prot. 459 del 14/01/16, per la Variante al PRG in questione ha comunicato l'attivazione della procedura di registrazione, ai sensi del punto 7.4 del Regolamento Regionale n.18/2013 (codice VAS-1042-REG-072027-010; caso di esclusione 7.2.a.vii), e che dal portale regionale la procedura stessa risulta conclusa e non selezionata per la verifica.

2. Verifica di compatibilità geomorfologica

Non risulta richiesto il parere di compatibilità geomorfologica ex art. 89 del DPR 380/2001 e s.m.i., che pertanto deve essere acquisito dal Comune (ove necessario, alla luce delle "Disposizioni" in materia approvate con DGR 1309 del 03/06/10), pena inapplicabilità delle norme della Variante.

B) ASPETTI PAESAGGISTICI

Si prende atto che (come già esposto nella DGR 737/2016), la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio, con propria nota istruttoria prot. 2286 del 09/03/16, ha espresso il parere favorevole di compatibilità paesaggistica, ai sensi dell'art. 96.1.c delle NTA del PPTR, nei termini e con le prescrizioni proposte.

C) ASPETTI URBANISTICI

Si premette che l'oggetto specifico del presente provvedimento sono le determinazioni conclusive sulle modifiche normative approvate "in via preliminare" con la DGR 737/2016, sulla scorta delle prescrizioni formulate in merito alle stesse con la medesima DGR 737/2016 e delle decisioni -di recepimento e/o controdeduzioni- assunte in sede comunale con la DCC 27/2017 (segnatamente ai punti 2-3-4-5 dell'atto deliberativo comunale).

Per quanto attiene agli altri contenuti della DCC 27/2017 si specifica che non sono oggetto di valutazione, in quanto già definiti conclusivamente con la DGR 737/2016 o afferenti a volontà e competenze comunali, come manifestate con la stessa delibera consiliare.

Ciò premesso, nel merito puntuale si precisa quanto di seguito:

a. Punti 2-3-4-5 della DCC 27/2017

Si rileva che il Comune di Modugno ha determinato di condividere e recepire le precisazioni e prescrizioni della DGR 737/2016, relative a tutte le modifiche normative in argomento (con l'eccezione dell'art. 4 Titolo II delle NTA - zone B1, B2 e B3, di cui in prosieguo).

b. Punti 6-7-8 della DCC 27/2017

Si prende atto della volontà comunale di rinviare a successivo e separato procedimento la definizione

della modifica normativa dell'art. 4 Titolo II delle NTA, relativo alle zone B1, B2 e B3; peraltro, ad oggi risulta che il Comune ha deliberato in merito con DCC n.57 del 21/12/17.

c. Punti 1-9-10-15-16-17-18-19 della DCC 27/2017

Trattasi di disposizioni e determinazioni già definite conclusivamente con la DGR 737/2016 o di esclusiva competenza comunale, per le quali non è dovuta alcuna ulteriore valutazione o determinazione in questa sede regionale.

d. Punti 11-12-13-14 della DCC 27/2017

Per quanto attiene al rinvio alla DGR 554/2017, in materia di "Regolamento Edilizio Tipo" e di "Definizioni Uniformi", prevalgono le disposizioni e gli adempimenti di cui alla sopravvenuta DGR n.2250 del 21/12/17 (a cui si rinvia per brevità espositiva). In ogni caso, per quanto riguarda i testi "Allegato B - Documento di raffronto delle NTA" e "Allegato C - NTA con prescrizioni regionali e definizioni uniformi" in calce alla DCC 27/2017, si puntualizza è nelle competenze e responsabilità degli uffici comunali il corretto e coordinato recepimento, nel testo delle NTA, delle prescrizioni e precisazioni di cui alla DGR 737/2016 e di cui alle determinazioni conclusive del presente provvedimento, ivi comprese le disposizioni e gli adempimenti di cui alla citata sopravvenuta DGR n.2250 del 21/12/17. Pertanto, in questa sede non si entra nel merito dei predetti testi allegati alla DCC 27/2017.

CONCLUSIONI

Con le precisazioni e puntualizzazioni finali sopra riportate, la Variante al PRG in oggetto risulta meritevole di approvazione in via definitiva, con esclusione della modifica normativa dell'art. 4 Titolo II delle NTA relativo alle zone B1, B2 e B3 (definizione rinviata dal Comune a successivo e separato procedimento).

Tutto ciò premesso, sulla scorta delle sopra esposte risultanze istruttorie conclusive, in toto condivise, si propone alla Giunta il rilascio del parere di compatibilità paesaggistica, ai sensi dell'art. 96.1.c delle NTA del PPTR, e l'approvazione definitiva, ai sensi dell'art. 16 della LR 56/1980, della Variante al PRG per le modifiche alle NTA, adottata dal Comune di Modugno con le DCS n.51 e n.105 del 2015 e di cui alla DGR 737/2016 ed alla DCC 27/2017, con esclusione della modifica normativa dell'art. 4 Titolo II delle NTA relativo alle zone B1, B2 e B3 (definizione rinviata dal Comune a successivo e separato procedimento).

Quanto innanzi, nei termini e con le prescrizioni e puntualizzazioni conclusive in precedenza riportate al Capo A (per gli aspetti ambientali e vincoli territoriali), al Capo B (per gli aspetti paesaggistici) ed al Capo C (per gli aspetti urbanistici), conformi e coerenti con le determinazioni assunte in merito con la DGR 737/2016."

Il presente provvedimento appartiene alla sfera delle competenze della Giunta Regionale così come puntualmente definite dall'art. 4 - comma 4° - lettera "d)" della LR 7/97.

"COPERTURA FINANZIARIA AI SENSI DELLA LR 28/2001 e s.m.i."

La presente deliberazione non comporta implicazioni di natura finanziaria sia di entrata che di spesa e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale.

L'Assessore alla Pianificazione Territoriale, sulla scorta delle risultanze istruttorie sopra riportate, propone pertanto alla Giunta l'adozione del conseguente atto finale.

LA GIUNTA

UDITA la relazione e la conseguente proposta dell'Assessore alla Pianificazione Territoriale;

VISTE le dichiarazioni poste in calce al presente provvedimento;

A voti unanimi e palesi espressi nei modi di legge,

DELIBERA

– **DI FARE PROPRIA** la relazione dell'Assessore alla Pianificazione Territoriale, nelle premesse riportata;

- **DI RILASCIARE** il parere di compatibilità paesaggistica ai sensi dell'art. 96.1.c delle NTA del PPTR, sulla Variante al PRG per le modifiche alle NTA, adottata dal Comune di Modugno con le DCS n.51 e n.105 del 2015 e di cui alla DGR 737/2016 ed alla DCC 27/2017, con esclusione della modifica normativa dell'art. 4 Titolo II delle NTA relativo alle zone B1, B2 e B3 (definizione rinviata dal Comune a successivo e separato procedimento), alle condizioni di cui alla nota istruttoria prot. 2286 del 09/03/16 della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio;
- **DI APPROVARE DEFINITIVAMENTE** di conseguenza, ai sensi dell'art. 16 della LR 56/1980, per le considerazioni e motivazioni di cui alla stessa relazione in premessa, la Variante al PRG per le modifiche alle NTA, adottata dal Comune di Modugno con le DCS n.51 e n.105 del 2015 e di cui alla DGR 737/2016 ed alla DCC 27/2017, con esclusione della modifica normativa dell'art. 4 Titolo II delle NTA relativo alle zone B1, B2 e B3 (definizione rinviata dal Comune a successivo e separato procedimento); quanto innanzi, nei termini e con le prescrizioni e puntualizzazioni conclusive di cui al Capo A (per gli aspetti ambientali e vincoli territoriali), al Capo B (per gli aspetti paesaggistici) ed al Capo C (per gli aspetti urbanistici), conformi e coerenti con le determinazioni assunte in merito con la DGR 737/2016, il tutto in precedenza riportato nelle premesse e qui da intendersi, per economia espositiva, integralmente trascritto;
- **DI DEMANDARE** alla Sezione Urbanistica la notifica del presente atto al Sindaco del Comune di Modugno, per gli ulteriori adempimenti di competenza;
- **DI PROVVEDERE** alla pubblicazione del presente atto sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia e sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica.

IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA
CARMELA MORETTI

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA
MICHELE EMILIANO

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 20 febbraio 2018, n. 207

Comune di Rocchetta Sant'Antonio (FG) - Approvazione, con prescrizioni, del Regolamento per l'attività pascoliva del demanio civico comunale sottoposto a vincolo idrogeologico ai sensi del R.D. Legge 3267/1923. Deliberazione del Consiglio Comunale n. 15 del 10.07.2017.

L'Assessore alla Pianificazione Territoriale - Urbanistica, Assetto del Territorio, Paesaggio, Politiche abitative, prof. Alfonso Pisicchio, sulla base dell'istruttoria espletata dal competente Servizio, confermata dal Dirigente della Sezione Urbanistica Regionale, riferisce:

La Legge 16 giugno 1927, n. 1766 disciplina l'accertamento e la liquidazione generale degli usi civici e di qualsiasi altro diritto di promiscuo godimento delle terre spettanti agli abitanti di un Comune, o di una frazione di un Comune, prevedendo la sistemazione delle terre provenienti dalla suddetta liquidazione e delle altre possedute da Comuni, università, ed altre associazioni agrarie soggette all'esercizio di usi civici.

Con R.D. 26 febbraio 1928, n. 332 è stato approvato il Regolamento di attuazione della L. n. 1766/1927, con il quale sono stati definiti nel dettaglio gli istituti previsti dalla legge sul riordinamento degli usi civici ed i relativi procedimenti, ed in particolare ai sensi degli artt. 43 e 45 del R.D. n. 332/1928, i Comuni e le Associazioni agrarie sono tenuti alla formazione di Regolamenti disciplinanti l'utilizzo delle terre civiche, in armonia con la normativa di tutela forestale di cui al R.D. n. 3267/1923, nonché tenendo conto degli usi riconosciuti, del numero di utenti e delle utilità ricavabili da pascoli e boschi.

Successivamente le funzioni amministrative in materia di usi civici, già attribuite al Ministero dell'Agricoltura e Foreste ed al Commissariato per la liquidazione degli usi civici, sono state trasferite alle Regioni con il D.P.R. 15 gennaio 1972 n. 11 e il D.P.R. 24 luglio 1977 n. 616, in particolare l'approvazione dei Regolamenti sopra indicati, inizialmente di competenza dei Consigli provinciali dell'Economia, poi Camere di Commercio, è stata devoluta alle Regioni con l'art. 66 del D.P.R. n. 616/1977.

La Regione Puglia ha, successivamente, introdotto la propria normativa in materia. In particolare, l'art. 2, comma 4, della L.R. n. 7/1998 disciplina le concessioni a terzi di aree silvo-pastorali di demanio civico.

Con nota datata 10.01.2017, acquisita dalla Sezione Urbanistica al prot. n. 1167 del 14.02.2017, trasmessa unitamente alla Deliberazione di C.C. n. 45 del 20.12.2016 ad oggetto "Adozione del Regolamento per l'esercizio dell'attività pascoliva sul demanio civico comunale sottoposto a vincolo idrogeologico ai sensi del R.D.-Legge 3267/1923" e al Regolamento allegato all'anzidetta Deliberazione di Consiglio Comunale, il Gruppo Consiliare di opposizione "Rocchetta Democratica", contestando detto Regolamento considerato non rispettoso dei diritti relativi agli usi civici spettanti ai residenti del Comune di Rocchetta Sant'Antonio ha chiesto al Servizio regionale Osservatorio abusivismo e usi civici un intervento in merito.

Il competente Servizio regionale, con nota prot. n. 1285 del 21.02.2017, riscontrando il suddetto esposto, ha invitato l'Amministrazione comunale di Rocchetta Sant'Antonio a relazionare in merito al predetto Regolamento ed a quanto rappresentato dal Gruppo Consiliare di opposizione, evidenziando che "... i terreni interessati dal suddetto Regolamento, i cui dati catastali sono elencati nell'allegato A dello stesso, risultano gravati da uso civico in quanto oggetto di assegnazione a categoria con Decreto del Commissario per la liquidazione degli usi civici di Napoli del 10.07.1936" e che "... pertanto, per detto Regolamento, occorre l'approvazione regionale ai sensi dell'art. 43 del R.D. n. 332/1928. In particolare l'art. 9 del Regolamento in oggetto, relativo ai requisiti per la concessione a terzi delle aree silvo-pastorali, presenta criticità rispetto a quanto previsto all'art. 2, co. 4 della LR. n. 7/1998. Altresì, rilevato che tra i terreni interessati dal Regolamento di cui sopra risulta anche la p.lla 3 del Fg. 20 per la quale, assieme ad altri terreni demaniali, è stata autorizzata con Decreto del Commissario per la liquidazione degli usi civici di Napoli del 22.07.1936 la alienazione, si chiede a codesto Comune di acquisire copie degli atti consequenziali al predetto Decreto del 22.07.1936 al fine di conoscere puntualmente gli estremi catastali dei terreni gravati da uso civico che a seguito della suddetta autorizzazione risultano alienati. ".

Con nota prot. n. 3081 del 31.03.2017, acquisita dalla Sezione Urbanistica al prot. n. 2690 del 13.04.2017, il Comune di Rocchetta Sant'Antonio ha riscontrato l'anzidetta nota regionale prot. n. 1285/2017, trasmettendo la sopra richiamata Deliberazione di C.C. n. 45/2016 e l'allegato Regolamento, nonché la Determinazione Dirigenziale n. 18 del 10.02.2017 con la quale la Sezione regionale Gestione Sostenibile e Tutela delle Risorse

Forestali e Naturali ha approvato, ai sensi dell'art. 18, comma 2 del R.R. n. 5 del 26.02.2015 *"Attività pascoliva sul territorio della Regione Puglia sottoposto a vincolo idrogeologico ai sensi del R.D. n. 3267/1923"*, il suddetto Regolamento per l'esercizio dell'attività pascoliva sul demanio civico comunale.

Il Comune di Rocchetta Sant'Antonio, con detta ultima nota ha rappresentato che la p.lla 3 del Fg. 20, per la quale è stata autorizzata l'alienazione con Decreto del Commissario per la liquidazione degli usi civici di Napoli del 22.07.1936, non risulta alienata e pertanto la stessa attualmente risulta quale terreno gravato da uso civico, ed inoltre, esplicitando i contenuti dell'art. 9 del Regolamento adottato con Deliberazione di C.C. n. 45/2016, ha chiesto l'approvazione regionale del regolamento in oggetto esclusivamente con riferimento ai profili di gestione del demanio civico.

Il Servizio regionale Osservatorio abusivismo e usi civici con nota prot. n. 3709 del 24.05.2017, con riferimento alla predetta nota comunale prot. n. 3081/2017, ha preso atto della non avvenuta alienazione della p.lla 3 del Fg. 20, per cui la stessa risulta attualmente gravata da uso civico, mentre in merito alle criticità rilevate all'art. 9 del Regolamento per l'esercizio dell'attività pascoliva sul demanio civico comunale ha rappresentato quanto di seguito riportato:

"in merito alle criticità relative all'art. 9 del Regolamento in oggetto, laddove al comma 1, tra i soggetti cui è consentito il pascolo, risultano oltre i residenti anche i soggetti con sede legale nel Comune di Rocchetta Sant'Antonio, evidenziato che la sede legale può non corrispondere con la residenza e nel rammentare che prioritariamente devono essere assolte le necessità dei residenti in quanto membri della collettività cui spetta l'uso civico, nel rispetto di quanto previsto all'art. 2, co. 4 della L.R. n. 7/1998, si rappresenta che quanto sopra indicato deve necessariamente essere recepito e opportunamente coordinato nel Regolamento."

Con messaggio di posta elettronica certificata del 18.09.2017, acquisita al prot. n. 6580 del 20.09.2017, l'Amministrazione comunale di Rocchetta Sant'Antonio con prot. n. 8532 del 18.09.2017, ha trasmesso alla Sezione Urbanistica regionale la Deliberazione di C.C. n. 15 del 10.07.2017, avente ad oggetto *"Modifica del Regolamento per l'esercizio dell'attività pascoliva sul demanio civico comunale sottoposto a vincolo idrogeologico ai sensi del Regio Decreto-Legge 3267/1923"*, ai fini della sottoposizione all'approvazione regionale ai sensi dell'art. 43 del R.D. n. 332/1928.

Detto Regolamento disciplina l'utilizzo dell'attività pascoliva sul demanio civico del Comune di Rocchetta Sant'Antonio.

L'approvazione regionale di cui al presente provvedimento, ai sensi dell'art. 2 della L.R. n. 7/1998, ha ad oggetto esclusivamente i profili di gestione del demanio civico, fermo restando l'obbligo per l'Amministrazione comunale di munirsi di tutte le autorizzazioni preventive necessarie per l'applicazione del Regolamento e di attenersi alla vigente normativa in materia di esercizio del pascolo, nonché alle prescrizioni contenute nella suddetta Determinazione Dirigenziale della Sezione Foreste regionale, n. 18 del 10.02.2017 o eventualmente contenute in altro provvedimento emanato dalla predetta Sezione regionale a seguito di esame istruttorio del Regolamento modificato con la suddetta Deliberazione di C.C. n. 15/2017.

Per quanto attiene agli aspetti più propriamente gestionali, il Capo II del Regolamento riporta all'art. 9 i *"Requisiti"* richiesti per l'assegnazione in concessione dei terreni gravati da uso civico e all'art. 10 le previsioni per stabilire l'importo del canone di concessione, mentre il Capo IV elenca, i divieti, i casi di revoca, l'attività di controllo e le sanzioni.

In particolare l'art. 9 del Regolamento, così come modificato con detta Deliberazione di C.C. n. 15/2017, tiene conto di quanto previsto all'art. 2 comma 4 della L.R. n. 7/1998 in merito al prioritario assolvimento delle necessità dei residenti in quanto membri della collettività cui spetta l'uso civico.

In merito ai contenuti del suddetto Capo II e del Capo IV del Regolamento per l'attività pascoliva del demanio civico comunale, si rendono necessarie le seguenti precisazioni.

Con riferimento all'importo del canone di concessione dei terreni per l'uso del pascolo, in merito al quale l'art. 10 del predetto Regolamento comunale rinvia ad un successivo atto dell'Amministrazione comunale, si rende necessario assicurare l'osservanza di quanto inderogabilmente prescritto dall'art. 2, comma 4, ultimo periodo della L.R. n. 7/1998, che recita: *"l'entità dei canoni non potrà essere inferiore al tre per cento del valore del bene, ridotto al due per cento per i residenti e per coloro che sono dediti, anche part-time, all'agricoltura"*.

Si rende, altresì, necessario prescrivere che il Comune trasmetta copia dei provvedimenti di determinazione

dei canoni, nonché un riepilogo annuale delle somme incamerate per concessione di terre civiche, alla struttura regionale competente in materia di usi civici, anche ai fini dell'esercizio delle funzioni regionali di cui all'art. 1 della L.R. n. 7/1998.

Vista la Legge 16 giugno 1927, n. 1766;

Visto il R.D. 26 febbraio 1928, n. 332;

Visto l'art. 2 della Legge Regionale n. 7/1998.

Tutto ciò premesso, si propone alla Giunta Regionale l'approvazione, con le prescrizioni sopra enunciate, del Regolamento comunale per l'attività pascoliva del demanio civico comunale sottoposto a vincolo idrogeologico ai sensi del R.D. Legge 3267/1923 di cui alla Deliberazione di C.C. n. 15 del 10.07.2017.

L'approvazione regionale di cui al presente provvedimento, ai sensi dell'art. 43 del R.D. n. 332/1928, attiene esclusivamente agli aspetti relativi alla gestione del demanio civico e dei relativi proventi, fermo restando l'obbligo di acquisizione di tutte le autorizzazioni preventive necessarie per l'applicazione dell'attività pascoliva.

Il presente provvedimento appartiene alla sfera delle competenze della Giunta Regionale così come puntualmente definite dall'art. 4 comma 4" lettera "d)" della LR n.7/97, nonché ai sensi dell'art. 15 del Regolamento regionale 3 maggio 2001, n. 5.

"COPERTURA FINANZIARIA AI SENSI DELLA LR N.28/2001."

La presente deliberazione non comporta implicazioni di natura finanziaria sia di entrata che di spesa e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale.

L'Assessore alla Pianificazione Territoriale - Urbanistica, Assetto del Territorio, Paesaggio, Politiche abitative, sulla base delle risultanze istruttorie sopra riportate, propone pertanto alla Giunta l'adozione del conseguente atto finale.

LA GIUNTA

UDITA la relazione e la conseguente proposta dell'Assessore alla Pianificazione Territoriale - Urbanistica, Assetto del Territorio, Paesaggio, Politiche abitative;

VISTE le dichiarazioni poste in calce al presente provvedimento;

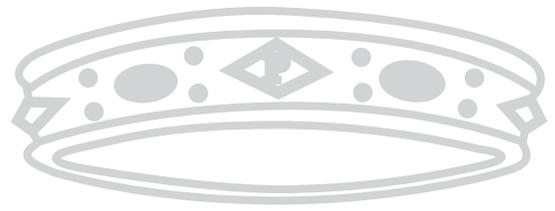
A voti unanimi e palesi espressi nei modi di legge:

DELIBERA

- **DI FARE PROPRIA** la relazione dell'Assessore alla Pianificazione Territoriale - Urbanistica, Assetto del Territorio, Paesaggio, Politiche abitative, nella premessa riportata;
- **DI APPROVARE** il "Regolamento per l'esercizio dell'attività pascoliva sul demanio civico comunale sottoposto a vincolo idrogeologico ai sensi del R.D.-Legge 3267/1923" di cui alla Deliberazione del Consiglio Comunale n. 15 del 10.07.2017 del Comune di Rocchetta Sant'Antonio, con riferimento esclusivo agli aspetti attinenti alla gestione del demanio civico e dei relativi proventi, fermo restando l'obbligo di acquisizione di tutte le autorizzazioni preventive necessarie per l'applicazione dell'attività pascoliva;
- **DI PRESCRIVERE** al Comune di Rocchetta Sant'Antonio di determinare i canoni di concessione nel rispetto di quanto previsto dall'art. 2, comma 4, della LR. n. 7/1998, e trasmettere al Servizio Urbanistica regionale copia dei provvedimenti di determinazione dei canoni medesimi, nonché un riepilogo, con cadenza annuale, delle somme incamerate per concessione di terre civiche;
- **DI DEMANDARE** alla Sezione Urbanistica la notifica della copia del presente atto al Sindaco del Comune di Rocchetta Sant'Antonio;
- **DI PROVVEDERE** alla pubblicazione del presente atto sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia.

IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA
CARMELA MORETTI

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA
MICHELE EMILIANO



BOLLETTINO UFFICIALE

della Regione Puglia

Direzione e Redazione: Lungomare Nazario Sauro, 33 - 70121 Bari

Tel. 080 540 6372 / 6316 / 6317 - Fax 080 540 6379

Sito internet: <http://www.regione.puglia.it/bollettino-ufficiale>

e-mail: burp@pec.rupar.puglia.it - burp@regione.puglia.it

Direttore Responsabile **Dott.ssa Antonia Agata Lerario**

Autorizzazione Tribunale di Bari N. 474 dell'8-6-1974

Edipress dei f.lli Caraglia & C. s.a.s. - 83031 Ariano Irpino (AV)