

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 6 aprile 2021, n. 551

Aggiornamento del Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti – Approvazione delle Linee di Indirizzo.

L'Assessora ai Trasporti e Mobilità Sostenibile, Anna Maurodinoia, sulla base dell'istruttoria espletata dalla Sezione Infrastrutture per la Mobilità, propone quanto segue.

Premesse

La legge regionale n.18 del 31 ottobre 2002, "Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale", così come modificata dalla L.R. 32/2007, **definisce all'art. 7 il Piano Regionale dei Trasporti (PRT)** ed indica i suoi contenuti.

Sulla scorta di tali indicazioni, la legge regionale n.16 del 23 giugno 2008 approva il Piano Regionale dei Trasporti (PRT) della Regione Puglia di cui la stessa legge costituisce l'elaborato unico. Tale Piano è inteso quale **documento programmatico generale della Regione** ed è rivolto a realizzare, sul proprio territorio, un sistema equilibrato del trasporto delle persone e delle merci, ecologicamente sostenibile, connesso ai piani di assetto territoriale e di sviluppo socio-economico, in armonia con gli obiettivi del Piano Generale dei Trasporti e della logistica (PGTL), approvato con DPR 14.03.2001, e degli altri documenti programmatici internazionali, nazionali e interregionali.

In particolare (Art.2- Attuazione del Piano) “

- 1. Il PRT, in accordo con il piano generale dei trasporti, è inteso come piano direttore del processo di pianificazione regionale dei trasporti e viene attuato attraverso **piani attuativi** che contengono, per ciascuna modalità di trasporto, le scelte di dettaglio formulate a partire da obiettivi, strategie e linee di intervento definite nel PRT.*
- 2. Le linee di intervento relative ai servizi minimi di trasporto pubblico regionale e locale (TPRL), individuate dal PRT, vengono attuate dal **piano triennale dei servizi (PTS)**, strumento di programmazione settoriale regionale da intendersi quale piano attuativo del PRT, che, ai sensi dell'articolo 8 della l.r. 18/2002, definisce i servizi, la loro organizzazione e le risorse per la loro gestione.*
- 3. Le linee di intervento in tema di merci e logistica, individuate dal PRT e affrontate nei piani attuativi in relazione a ciascuna delle quattro modalità di trasporto, vengono approfondite e sviluppate organicamente in un'ottica intermodale nel **piano regionale delle merci e della logistica (PRML)**, elaborato dall'Agenzia regionale per la mobilità (AREM) ai sensi dell'articolo 25, comma 5, lettera a), numero 7), della l.r. 18/2002, che si pone come piano attuativo settoriale*
- 4. A completamento del processo di pianificazione regionale dei trasporti possono essere elaborati specifici studi di fattibilità per singoli interventi previsti dal PRT e/o dai piani attuativi.”*

Il PRT individua **Obiettivi generali ed obiettivi specifici** (artt. 5-6) e Strategie per la mobilità delle persone e per le merci (artt. 7-8) nonché Linee di intervento per il Trasporto stradale e per il trasporto ferroviario, per quello marittimo ed aereo. Il PRT (art.4 - Formulazione degli obiettivi e delle strategie)

“definisce i propri obiettivi di carattere generale in coerenza con gli strumenti della programmazione nazionale e regionale, declinandoli ove necessario in obiettivi specifici sulla base delle peculiarità, delle criticità e delle potenzialità della realtà regionale. In particolare, a livello regionale, il PRT prende a riferimento la visione e gli indirizzi formulati in seno al documento strategico regionale (DSR) e tradotti nel programma operativo FESR 2007-2013. Sotto il profilo metodologico-procedurale ciò si traduce in primo luogo nella necessità di riferire l'intero processo di costruzione del piano all'interpretazione del sistema insediativo, paesaggistico e ambientale avviato nell'ambito delle proiezioni territoriali del DSR, riconoscendo da un lato le caratteristiche della domanda di mobilità attuale e potenziale e, dall'altro, le criticità da superare e i vincoli da rispettare. In secondo luogo, tutto il PRT inteso come piano processo deve tendere, a partire dalla definizione degli obiettivi specifici, delle conseguenti strategie e linee di intervento sino alla scelta degli interventi specifici operata in seno al piano attuativo, al riconoscimento di ambiti e azioni di intervento prioritarie secondo una visione complessiva del sistema della mobilità regionale.

2. Il PRT definisce le proprie strategie di intervento materiali e immateriali declinandole per componenti e segmenti di domanda - mobilità di persone e mobilità di merci - e non per modalità di trasporto, al fine di perseguire, in linea con l'approccio nazionale ed europeo, l'obiettivo della co-modalità (uso efficiente dei modi di trasporto che operano singolarmente o secondo criteri integrati multimodali nel sistema europeo dei trasporti per sfruttare al meglio e in maniera sostenibile le risorse) nel sistema regionale dei trasporti.

Per quanto attiene ai Rapporti del piano con altri strumenti di pianificazione regionali e sottordinati (art.3)

“Il piano attuativo del PRT viene elaborato tenendo conto dei piani territoriali di coordinamento provinciale (PTCP), dei piani provinciali di bacino (PPB) di cui all'articolo 11 della l.r. 18/02 e dei piani del traffico per la viabilità extraurbana (PTVE) vigenti al momento della redazione o dell'aggiornamento del piano.

4. Il PRT 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)“.

Riguardo alla attuazione del PRT sono stati approvati, o redatti e in via di adozione:

- **il Piano Triennale dei Servizi 2015-2017**, unitamente al Rapporto Ambientale ed alla Sintesi non Tecnica. I due Piani sono corredati del parere motivato VAS con indicazioni e prescrizioni, espresso con DD n. 46 del 22.02.2016, e rappresentano gli strumenti fondamentali per le politiche regionali in materia di mobilità.
- **il Piano Regionale delle Merci e della Logistica (PRML)** avviato con DGR n. 1611 del 20.10.2017, con la quale la Giunta, ha approvato gli indirizzi strategici per la sua redazione del Successivamente Con D.D. n. 30 del 21.04.2020 la Sezione Trasporto Pubblico Locale e Grandi Progetti ha formalizzato la proposta di Piano Regionale delle Merci e della Logistica (PRML) e ha avviato la VAS secondo le modalità di cui all'art. 7 della legge regionale n. 44 del 2012. Il Piano Regionale delle Merci e della Logistica, sulla base del quadro conoscitivo relativo alla portualità e alla logistica marittima, nonché sulla base delle analisi prospettiche di evoluzione, si pone il raggiungimento di obiettivi strategici e propone altrettante azioni, la cui attuazione deve avvenire attraverso atti normativi e/o amministrativi coerenti con le linee guida fornite dal Piano Nazionale Strategico della Portualità e della Logistica (PSNPL) nonché dal Piano Regionale dei Trasporti.
- **il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica** di cui la Giunta ha ritenuto di adottare la proposta con DGR n. 177 del 17.02.2020 al fine di contribuire alla diffusione della cultura della mobilità sostenibile, favorendo e diffondendo l'uso delle biciclette sia per scopi turistico-ricreazionali che per effettuare gli spostamenti sistematici casa-lavoro e casa-scuola. Si è dato inoltre avvio, secondo quanto previsto dall'art. 14 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. e dall'art. 11 della L.R. 44/2012 e ss.mm.ii., alla procedura di consultazione nell'ambito del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica, comprensiva di Valutazione di Incidenza Ambientale. L'obiettivo generale del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica della Regione Puglia (PRMC) consiste nell'impostazione di una **rete ciclabile regionale** continua ed uniformemente diffusa sul territorio, definendo itinerari di lunga percorrenza che valorizzino quelli già consolidati o programmati e privilegino le strade a basso traffico.

Quanto ai Piani Attuativi, che di norma sono aggiornati a cadenza quinquennale ed individuano gli interventi materiali ed immateriali mediante i quali perseguire gli obiettivi del PRT, sono stati approvati:

- **il Piano Attuativo 2009-2013**, (DGR n. 814 del 23.03.2010), che è il primo redatto in conformità all'art. 7 della L.R. 18/2002, e sulla base dei contenuti della L.R. 16 del 2008. Esso contiene le scelte di dettaglio adottate dall'Amministrazione regionale per ciascuna delle modalità di trasporto, stradale, ferroviaria, marittima e aerea e delle relative caratteristiche, interrelazioni e priorità di attuazione;
- **il Piano Attuativo 2015-2019**, (DGR n. 598 del 26.04.2016), che prevede, in coerenza con la visione e gli obiettivi della programmazione europea 2014-2020, lo sviluppo di un sistema regionale dei trasporti per una mobilità **intelligente, sostenibile e inclusiva**. Il Piano si articola secondo uno scenario di progetto declinato rispetto a tre scale territoriali, spazio euro-mediterraneo - area delle regioni meridionali peninsulari - sistema regionale, corrispondenti ad altrettanti livelli di relazione che interessano il sistema

socioeconomico regionale. La realizzazione degli interventi è organizzata per modalità di trasporto e per orizzonte temporale di breve, medio e lungo periodo.

Come previsto dalla VAS del Piano ed anche al fine di meglio orientare le future scelte strategiche regionali in tema di infrastrutture, è stato avviato (con D.G.R. n. 2030 del 29.11.2017) il “**Monitoraggio ambientale** del Piano Attuativo 2015 – 2019 del PRT unitamente alla verifica dello stato di attuazione degli interventi previsti nel P.A., sul piano finanziario, procedurale e operativo”. Tale monitoraggio, che si è concluso a giugno 2020, ha consentito di sistematizzare le conoscenze inerenti la realizzazione degli interventi programmati ed in itinere e gli scostamenti rispetto a quanto previsto dal Piano.

- **Linee Guida regionali per la redazione dei PUMS**, approvate con DGR n. 193 del 20.02.2018, costituiscono un orientamento per i Comuni o per le associazioni di Comuni cui sono destinate e, al contempo, si ritiene siano meglio in grado di cogliere le specificità del territorio regionale, con la sua armatura urbana e le sue reti di connessione. Tutto ciò in coerenza con gli orientamenti del Piano Attuativo 2015-2019 di “*Rispondere alle esigenze di mobilità di persone e merci espresse dal territorio regionale per garantire uno sviluppo armonico, sinergico e integrato con le risorse ambientali e paesaggistiche*” ed al fine di dare continuità alle politiche di mobilità sostenibile intraprese fino a quel momento, e perseguire il primario obiettivo del miglioramento generale delle condizioni ambientali nelle aree urbane e metropolitane.

Considerati l'imminente esaurimento del periodo di attuazione del Piano 2015-19 e l'approssimarsi del nuovo ciclo di programmazione comunitaria e nazionale 2021-2027, la Giunta regionale con **DGR n. 1862 del 14.10.2019** ha disposto di:

1. *dare formale avvio alle attività di aggiornamento del Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti;*
2. *di dare mandato alla Sezione Infrastrutture per la Mobilità di espletare una procedura di evidenza pubblica ai sensi del D. Lgs 50/2016 per l'affidamento del servizio di redazione del Piano unitamente alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica comprensiva della Valutazione di Incidenza, nelle forme di cui all'art 7 della L.R. 44/2012.*

Con DD n. 92 del 23.10.2019 è stata avviata una procedura di evidenza pubblica per l'affidamento del servizio di “*Aggiornamento del Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti della Regione Puglia 2020-2024*” ai sensi dell'art. 36 c. 2 lett. b) del D.Lgs. n. 50/2016 a seguito della quale con DD n. 109 del 10.12.2019 si è proceduto all'aggiudicazione della gara per l'affidamento del servizio di “*Aggiornamento del Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti della Regione Puglia 2020-2024*”.

Così come previsto dall'art. 9 del Contratto sottoscritto con l'affidatario del servizio di redazione del Piano, con DD n. 31 del 09.04.2020 è stato nominato un Gruppo di Lavoro e individuata una *road map* dei lavori da svolgere, ivi compresi i processi partecipativi ed il coordinamento con le altre articolazioni della struttura regionale a vario titolo interessate.

I lavori sono stati avviati con la predisposizione di un aggiornato e puntuale quadro conoscitivo che ha preso le mosse dai risultati del Piano di monitoraggio del Piano Attuativo 2015-19.

A seguire, nel periodo gennaio-febbraio 2021 si è tenuto un ciclo di incontri con altre Sezioni regionali competenti in materia, con l'Agenzia ASSET, con le Province, con i gestori delle infrastrutture stradali, ferroviarie, aeroportuali e portuali che ha consentito di condividere il Quadro delle Conoscenze e costruire i primi orientamenti strategici per il Piano.

In particolare:

il processo di aggiornamento del Piano Attuativo per il prossimo quinquennio si colloca in un momento storico di grande complessità; se da un lato infatti è necessario prevedere la coerenza con gli atti della programmazione nazionale in materia di infrastrutture (in particolare con il **DEF 2020 “Italia veloce. L'Italia resiliente progetta il futuro. Nuove strategie per trasporti, logistica e infrastrutture”**) e l'integrazione con i contenuti del nuovo ciclo di programmazione europea 2021 – 2027, dall'altro non ci si può esimere dall'affrontare una attenta riflessione sui cambiamenti che la pandemia di COVID-19 ha inevitabilmente prodotto sull'organizzazione del sistema della mobilità delle persone e del trasporto, e sulla logistica delle merci.

In questo contesto inoltre è doveroso definire gli indirizzi del Piano Attuativo orientati a centrare l'obiettivo fissato dal **Green New Deal**, di neutralità delle emissioni inquinanti (impatto climatico Zero) entro il 2050 ed a garantire una giusta coesione sociale ed economica.

Con riferimento al nuovo periodo di programmazione, la Commissione europea ha proposto una serie di importanti cambiamenti in un'ottica di maggiore semplificazione, flessibilità ed efficienza nell'uso delle risorse. Innanzitutto gli 11 obiettivi tematici della programmazione 2014-2020 sono sostituiti da 5 più ampi obiettivi strategici, declinati in ulteriori obiettivi specifici, di evidente rilievo europeo, che consentiranno agli Stati di essere flessibili nel trasferire le risorse nell'ambito della propria azione. In particolare, i Fondi di finanziamento sosterranno i seguenti obiettivi strategici:

1. **un'Europa più intelligente**, mediante la promozione di una trasformazione economica innovativa e intelligente;
2. **un'Europa più verde**, mediante la transizione verso un'energia pulita, l'adattamento ai cambiamenti climatici e la gestione dei rischi;
3. **un'Europa più connessa**, attraverso il rafforzamento della mobilità e della connettività regionale alle TIC (Tecnologie dell'Informazione e della Comunicazione);
4. **un'Europa più sociale**, attraverso l'attuazione del pilastro europeo dei diritti sociali;
5. **un'Europa più vicina** ai cittadini, attraverso la promozione dello sviluppo sostenibile e integrato delle zone urbane, rurali e costiere e delle iniziative locali.

La programmazione 2021-2027, inoltre, prevede il rafforzamento delle **condizioni abilitanti** (o condizionalità ex ante secondo la nomenclatura del passato), ossia i pre-requisiti, connessi a ciascun obiettivo specifico, che devono essere assolti affinché la programmazione possa intervenire negli ambiti prescelti. Per quanto attiene alla programmazione degli interventi infrastrutturali, che attengono, più strettamente all'obiettivo 3 "**un'Europa più connessa**" è previsto che ciascuna Regione sia dotata di una specifica pianificazione aggiornata al periodo di programmazione in corso ed avente come obiettivo temporale degli interventi previsti il 2030; tale pianificazione dovrà rispettare le condizioni abilitanti di seguito elencate.

1. Necessità di valutazione degli investimenti mediante indicatori economici che tengano conto delle risultanze di modelli di traffico e degli impatti della liberalizzazione sui sistemi ferroviari.
2. Necessità di definire una politica dei trasporti nazionale che sia completamente coerente con il piano energia e clima (politica di sostenibilità ambientale e resilienza ai cambiamenti climatici).
3. Coerenza degli investimenti previsti nell'Allegato al DEF con le priorità della Commissione europea relative ai corridoi della rete centrale TEN-T e alla connettività delle comunità locali e delle regioni alle reti europee TEN-T.
4. Gli interventi al di fuori della rete centrale TEN-T, incluse le sezioni transfrontaliere devono garantire la complementarità fornendo una connettività sufficiente alle reti urbane, alle regioni e alle comunità locali
5. Garanzia di interoperabilità con le reti ferroviari europee e piano di sviluppo ERTMS.
6. Promozione della multimodalità, identificando le esigenze di terminal merci e trasbordo multimodale o trasbordo.
7. Misure pertinenti per la pianificazione delle infrastrutture volte a promuovere carburanti alternativi, in linea con i quadri strategici nazionali (PNSM, Direttiva DAFI, PUMS)
8. Effettuazione della valutazione dei rischi per la sicurezza stradale in linea con le strategie nazionali esistenti, unitamente a una mappatura delle strade e dei tratti interessati e alla definizione delle priorità degli investimenti corrispondenti.
9. Informazioni sulle risorse finanziarie corrispondenti agli investimenti previsti e necessarie per coprire i costi di esercizio e manutenzione delle infrastrutture esistenti e pianificate.

La valenza strategica degli obiettivi della nuova programmazione europea soprarichiamati è ulteriormente avvalorata, ove ve ne fosse necessità, dalla "lezione appresa" attraverso la Pandemia COVID-19 che, oltre al suo tragico bilancio, ha dischiuso prospettive inedite di riorganizzazione degli stili di vita, di lavoro, di

produzione, e quindi di mobilità, trasporti e logistica, che meritano la dovuta attenzione, con particolare riferimento alle potenzialità della digitalizzazione a supporto dell'efficientamento del complessivo sistema dei trasporti e alla transizione energetica.

A tal proposito il **Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR)**, programma di investimenti che l'Italia è in procinto di presentare alla Commissione europea nell'ambito del Next Generation EU, lo strumento per rispondere alla crisi pandemica provocata dal Covid-19.

Il PNRR si articola in **sei missioni**, vale a dire sei aree tematiche strutturali di intervento, così articolate:

1. Digitalizzazione, innovazione e competitività del sistema produttivo
2. Rivoluzione verde e transizione ecologica
3. Infrastrutture per la mobilità
4. Istruzione, formazione, ricerca e cultura
5. Equità sociale, di genere e territoriale
6. Salute

Con riferimento al punto 3 "Infrastrutture per la mobilità" sono ritenuti necessari investimenti per migliorare l'intermodalità tra i diversi sistemi e le diverse reti di trasporto, anche nell'ottica di una maggiore resilienza e sostenibilità ambientale, nonché per garantire il raggiungimento dei livelli essenziali delle prestazioni. Nell'ambito di questa missione, il Governo intende puntare, in primo luogo, sulla rete ferroviaria AV-AC ad alta velocità di rete per passeggeri e merci con il completamento dei corridoi TEN-T. Altri interventi riguarderanno la rete stradale e autostradale. Saranno, inoltre, introdotte anche in questo settore le tecnologie informatiche con la formazione degli Smart District. Infine, alcuni interventi saranno finalizzati alla promozione dell'intermodalità logistica integrata per le merci, di una mobilità a supporto del turismo lento e sostenibile, con specifico riferimento alle ferrovie turistiche.

In questa visione si inserisce la proposta di revisione del regolamento TEN-T 1315-2013 avviata nel 2020 e di cui il CEF (Connecting Europe Facility) costituisce uno degli strumenti attuativi fondamentali. La Regione Puglia, cui spetta il primato tra le regioni italiane di obiettivo 1 per efficienza nella spesa dei fondi europei, si è impegnata attivamente nella procedura di consultazione promossa a livello unionale con una proposta presentata d'intesa con le Regioni Marche, Abruzzo e Molise per la revisione dell'assetto della rete TEN-T. Tale iniziativa, sostenuta e avvalorata da uno specifico **Protocollo d'intesa** per lo sviluppo del Corridoio Adriatico siglato il **24 ottobre 2020**, dai Presidenti delle Regioni citate, ripropone con forza l'esigenza di completare e potenziare il corridoio infrastrutturale multimodale Adriatico – Ionico inserendolo nel Corridoio 5 Scandinavo – Mediterraneo ed indicando una serie di interventi strategici che interessano tutte le modalità di trasporto.

A partire da questo quadro di riferimento europeo, nazionale e regionale, dalle risultanze del Piano di Monitoraggio del PA del precedente quinquennio, nonché dal confronto con i soggetti attuatori degli interventi regionali, si rende opportuno e necessario impartire **Linee di indirizzo** per la costruzione dello scenario progettuale del Piano Attuativo per il prossimo quinquennio. Tali **Linee di Indirizzo**, di seguito riportate, saranno ulteriormente declinate nel corso dell'elaborazione del Piano, in Obiettivi specifici, Strategie e Azioni d'intervento.

1. Connettere la Puglia alla rete europea e nazionale per accrescere lo sviluppo economico della regione

L'assetto attuale della rete Ten-T Core nell'Italia peninsulare, servita unicamente dal corridoio Scandinavia – Mediterraneo, lascia scoperte tre tratte del sistema infrastrutturale multimodale adriatico – jonico (Ancona – Foggia, Bari – Lecce e Paola – Taranto) la cui valenza, strategica e di rango sistemico, è attestata dai numerosi investimenti in corso da parte del governo italiano e delle Regioni interessate. Questi interventi, spaziano dal potenziamento della rete ferroviaria, a quello dei porti, delle rispettive connessioni con la rete ferro-stradale e dei relativi impianti intermodali.

Il Piano intende proseguire nella direzione delineata nell'ambito del Protocollo d'intesa per lo sviluppo del Corridoio Adriatico, siglato il 24 ottobre 2020, dai Presidenti delle Regioni Marche, Abruzzo e Molise e Puglia, che prevede l'inserimento nella Core Network della tratta ferroviaria Ancona-Pescara-Bari, completando così la rete centrale TEN-T con un vero e proprio "anello mancante", dando vita ad un sistema multimodale

e intermodale per il trasporto di passeggeri e merci, attrezzato secondo i massimi standard funzionali e tecnologici Europei.

Il Piano pertanto si prefigge di migliorare la qualità delle **connessioni alle reti Ten-T Core e Comprehensive**, prevedendo, in particolare, una progressiva estensione della copertura della rete Core in ambito Regionale fino a ricomprendere tutti i capoluoghi di provincia. Con riferimento al trasporto passeggeri, questa copertura dovrà essere garantita, in primo luogo, creando le condizioni per una estensione e un potenziamento dei servizi di AV/AC verso Taranto e verso Lecce e, progressivamente, potenziando la rete ferro-stradale secondo i rispettivi standard più performanti anche in relazione all'entità e alla distribuzione territoriale della domanda da servire (- completare le connessioni stradali e/o ferroviarie di "ultimo miglio" ai porti succitati per migliorare la competitività delle diverse forme di intermodalità; - completare entro il 2030 un'infrastruttura ferroviaria dotata dei massimi standard di Sagoma, Modulo, Peso assiale e IS, in grado di garantire la circolazione di treni di modulo continentale senza limitazioni di composizione e carico per il collegamento tra i porti di Gioia Tauro, Taranto, Bari, Brindisi, le regioni dell'Italia settentrionale e il resto d'Europa).

2. Promuovere una mobilità orientata alla sostenibilità e alla tutela dell'ambiente e del territorio

Il Piano mira ad elaborare un percorso di graduale avvicinamento del sistema dei trasporti agli obiettivi del **Green New Deal** Europeo; questo percorso dovrà prevedere, in analogia con la tabella di marcia delineata a livello europeo, il raggiungimento di risultati intermedi che contribuiranno a costruire una cornice motivazionale per il perseguimento dell'obiettivo finale di lungo termine posto da questa grande sfida che riguarda il 2050.

In linea quindi con la strategia recentemente delineata a livello europeo per il passaggio a un'economia circolare e pulita, per arrestare i cambiamenti climatici, per mettere fine alla perdita di biodiversità e ridurre l'inquinamento, il Piano conferma il proprio impegno in tale direzione.

In questo solco si inserisce il processo di disseminazione dei principi della mobilità sostenibile già attuato dalla Regione Puglia attraverso la redazione di Linee Guida regionali e i finanziamenti concessi ai Comuni per la redazione dei PUMS.

Si prevede quindi di promuovere ulteriori politiche e strumenti orientati da un lato a **rispondere alle esigenze di mobilità di persone e merci** espresse dal territorio regionale e dall'altro a garantire uno **sviluppo del "sistema mobilità" armonico, sinergico e integrato con le risorse ambientali e paesaggistiche**.

Il Piano inoltre intende procedere alla progressiva **decarbonizzazione del sistema della mobilità e del trasporto delle merci** attraverso azioni incentivanti ad ampio spettro per la sostituzione dei mezzi alimentati da combustibili fossili con mezzi alimentati da fonti di energia ecosostenibili. A tal proposito, in coerenza con gli indirizzi e le prescrizioni emesse a livello europeo sull'uso di carburanti green, il Piano si prefigge anche l'obiettivo di prevedere in via sperimentale, nel territorio regionale, **l'applicazione delle nuove tecnologie ad idrogeno**.

3. Migliorare la coesione sociale promuovendo la competitività del sistema economico produttivo e turistico, a partire dalle aree più svantaggiate

La distribuzione demografica della regione restituisce una geografia prevalentemente costituita da comuni di piccola e media dimensione concentrati soprattutto nelle cosiddette "Aree Interne", così come definite dalla Strategia Nazionale per le Aree Interne ed individuate con Delibere di Giunta Regionale n. 870/2015 (Monti Dauni) e n.2186/2016 (Sud Salento, Murgia e Gargano). Questi centri urbani, anche a causa della distanza dai poli 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, detengono un elevato potenziale di attrazione di flussi in quanto ricche di risorse naturali e paesaggistiche, culturali e del saper fare locale.

Il Piano pertanto intende potenziare la mobilità regionale in modo da garantire **l'accessibilità universale comodale e intermodale verso e tra i poli attrattori di rango sovracomunale** puntando, in particolare, a ridurre le criticità che gravano sui cittadini e gli operatori economici delle zone più svantaggiate (tra cui in primis

le Aree interne della SNAI) e valutando, caso per caso, le soluzioni complessivamente più sostenibili sotto il profilo ambientale, economico e sociale.

La crescita esponenziale della domanda turistica in Puglia, inoltre, conferma da un lato le potenzialità turistiche della Regione e dall'altro la necessità di gestire in maniera efficiente la mobilità turistica. Fondamentale a tal proposito è quindi **la costruzione di reti integrate di trasporto** atte a garantire una migliore accessibilità e una maggiore fruibilità della rete grazie all'utilizzo delle nuove tecnologie. In tale contesto lo sviluppo dell'offerta ferroviaria, portuale e aeroportuale, e la connessione di stazioni, porti e aeroporti con il tessuto regionale, sono elementi imprescindibili per sostenere la competitività internazionale dell'offerta turistica regionale.

4. Accrescere la sicurezza delle infrastrutture e dei servizi di trasporto

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 (Agenzia Regionale Strategica per la Sviluppo Ecosostenibile del Territorio) tutti i compiti del Centro regionale di monitoraggio.

Il Piano intende proseguire in questa direzione prevedendo di dotare le infrastrutture stradali di **systemi ITS** (Intelligent Transportation Systems) in grado di dialogare con i veicoli, e promuovendo interventi atti a garantire le condizioni di sicurezza per la mobilità debole. Nello spirito dell'approccio strategico al Piano gli interventi finalizzati alla sicurezza saranno oggetto di continuo monitoraggio al fine di implementare azioni correttive e di promozione delle buone pratiche. Per quanto attiene agli interventi statali si prevede di garantire un sistema di interventi tra loro armonizzati e coordinati, come indicato dal D.M. n. 137 del 02/05/2012 relativo alle "Linee guida per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali ai sensi dell'art. 8 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35" e coerentemente con il Piano Nazionale Sicurezza Stradale (PNSS 2030).

5. Sostenere la connettività regionale alle TIC (Tecnologie dell'Informazione e della Comunicazione)

In linea con l'obiettivo di policy 3 della Politica di Coesione, il Piano intende promuovere l'attuazione di iniziative ed investimenti per consentire il passaggio verso l'innovazione tecnologica, specie per l'accesso da parte dell'utenza ai servizi pubblici di trasporto. In particolare il Piano prevede di:

- realizzare **l'Integrazione tariffaria nell'ambito del sistema regionale di trasporto pubblico ferroviario ed automobilistico** provvedendo al potenziamento e alla velocizzazione dei servizi mediante la combinazione più efficiente di interventi non solo infrastrutturali ma anche tecnologici. Si prevede pertanto di sviluppare le iniziative del biglietto unico per il trasporto pubblico, interoperabile tra le aziende del trasporto sia su gomma che su ferrovia, anche in sinergia con i servizi della mobilità turistica.
- realizzare una rete di trasporto collettivo e di servizi di mobilità condivisa progressivamente orientata a far percepire agli utenti la "**Mobilità come un servizio**" (approccio MaaS – Mobility as a Service) contribuendo ad affrancare il Trasporto Pubblico dalla concezione di servizio rigido e, per questo, non competitivo con l'auto privata.
- accelerare l'introduzione della digitalizzazione nel campo della mobilità e dei trasporti attraverso l'implementazione di interventi "**Smart Road**" sulla viabilità principale per migliorare la sicurezza, gestire ed orientare la domanda ad un uso coerente della rete stradale evitando, in particolare, la competizione tra viabilità autostradale e viabilità ordinaria.
- promuovere l'utilizzo di nuove tecnologie come supporto nella gestione della logistica al fine di gestire le flotte dei veicoli commerciali, fronteggiare in maniera efficiente le criticità sulla rete in tempo reale, ottimizzare le operazioni ai nodi e permettere la sinergica interazione fra nodi medesimi, stabilire nuove forme di connessione tra i porti e le aree retroportuali.

6. Migliorare la governance degli investimenti infrastrutturali

Il Piano si propone di ridefinire la policy di gestione complessiva della mobilità regionale, ricercando le forme di governance più efficienti per il suo sviluppo. A tal proposito il Piano intende:

- definire gli interventi infrastrutturali necessari al completamento del progetto di piena accessibilità di tutto il territorio regionale;
- adottare un approccio sistemico nella definizione dello scenario progettuale ricercando ogni possibile sinergia tra gli interventi già programmati ed in fase di realizzazione e quelli di nuova previsione, in una logica intermodale e co-modale alle diverse scale territoriali;
- assicurare la “progressività dei risultati” derivanti dall’attuazione dello scenario di Piano attraverso la sua capacità di far evolvere il sistema mobilità per configurazioni intermedie funzionali-funzionanti;
- garantire la continuità nell’attuazione degli interventi strategici della programmazione di lungo periodo senza che ciò costituisca un vincolo al raggiungimento di obiettivi di medio termine;
- prevedere la definizione di nuovi strumenti di supporto alle decisioni per elevare la qualità ed il contenuto di informazione nei processi, sia per i decisori che per gli *stakeholders*, i cittadini e le agenzie d’informazione;
- nella logica di piano – processo, definire un sistema di monitoraggio del Piano che dia conto dell’efficacia delle azioni/strategie e indichi periodicamente i correttivi da apportare nella vigenza del piano.

Tutto quanto sopra premesso e considerato

Verifica ai sensi del D.Lgs. n. 196/2003 e del Regolamento (UE) 2016/679 Garanzie di riservatezza

“La pubblicazione sul BURP, nonché la pubblicazione all’Albo o sul sito istituzionale, salve le garanzie previste dalla legge 241/1990 in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela della riservatezza dei cittadini secondo quanto disposto dal Regolamento UE n. 679/2016 in materia di protezione dei dati personali, nonché dal D.Lgs. 196/2003 ss.mm.ii., ed ai sensi del vigente Regolamento regionale 5/2006 per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari, in quanto applicabile. Ai fini della pubblicità legale, il presente provvedimento è stato redatto in modo da evitare la diffusione di dati personali identificativi non necessari ovvero il riferimento alle particolari categorie di dati previste dagli articoli 9 e 10 del succitato Regolamento UE”.

COPERTURA FINANZIARIA AI SENSI DEL D.LGS. 118/2011 E SS.MM.II.

La presente deliberazione non comporta ulteriori implicazioni, dirette e/o indirette, di natura economico-finanziaria e/o patrimoniale e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale.

L’Assessora relatrice, sulla base delle risultanze istruttorie come innanzi illustrate, ai sensi dell’articolo 4 – comma 4 – lettera d) della L.R. 7/1997, propone alla Giunta:

- di approvare i seguenti indirizzi strategici del Piano Attuativo relativo al periodo 2021 – 2027 del Piano Regionale dei Trasporti, così come descritti in narrativa, che qui si intende integralmente riportata:
 1. Connettere la Puglia alla rete europea e nazionale per accrescere lo sviluppo economico della regione.
 2. Promuovere una mobilità orientata alla sostenibilità e alla tutela dell’ambiente e del territorio.
 3. Migliorare la coesione sociale promuovendo la competitività del sistema economico produttivo e turistico, a partire dalle aree più svantaggiate.
 4. Accrescere la sicurezza delle infrastrutture e dei servizi di trasporto.
 5. Sostenere la connettività regionale alle TIC (Tecnologie dell’Informazione e della Comunicazione).
 6. Migliorare la governance degli investimenti infrastrutturali.
- di demandare al competente Assessorato ai Trasporti e Mobilità Sostenibile, gli ulteriori adempimenti di competenza;

- di pubblicare il presente provvedimento sul BURP in versione integrale.

I sottoscritti attestano che il procedimento istruttorio loro affidato è stato espletato nel rispetto della vigente normativa regionale, nazionale e comunitaria e che il presente schema di provvedimento, dagli stessi predisposto ai fini dell'adozione dell'atto finale da parte della Giunta Regionale, è conforme alle risultanze istruttorie.

La Funzionaria istruttrice: (Arch. Daniela SALLUSTRO)

La Dirigente della Sezione Infrastrutture per la Mobilità: (Ing. Francesca PACE)

La Direttrice, ai sensi dell'art. 18, comma 1, Decreto del Presidente della Giunta regionale 31 luglio 2015, n. 443 e ss.mm.ii., NON RAVVISA la necessità di esprimere osservazioni.

La Direttrice del Dipartimento Mobilità, Qualità Urbana, Opere Pubbliche, Ecologia e Paesaggio:
(Ing. Barbara VALENZANO)

L'Assessora proponente
(Dott.ssa Anna MAURODINOIA)

LA GIUNTA

UDITA la relazione istruttoria e la conseguente proposta dall'Assessora ai Trasporti e Mobilità Sostenibile;
VISTE le sottoscrizioni poste in calce alla proposta di deliberazione;

A VOTI unanimi espressi nei modi di legge;

DELIBERA

- di approvare i seguenti indirizzi strategici del Piano Attuativo relativo al periodo 2021 – 2027 del Piano Regionale dei Trasporti, così come descritti in narrativa, che qui si intende integralmente riportata:
 1. Connettere la Puglia alla rete europea e nazionale per accrescere lo sviluppo economico della regione.
 2. Promuovere una mobilità orientata alla sostenibilità e alla tutela dell'ambiente e del territorio.
 3. Migliorare la coesione sociale promuovendo la competitività del sistema economico produttivo e turistico, a partire dalle aree più svantaggiate.
 4. Accrescere la sicurezza delle infrastrutture e dei servizi di trasporto.
 5. Sostenere la connettività regionale alle TIC (Tecnologie dell'Informazione e della Comunicazione).
 6. Migliorare la governance degli investimenti infrastrutturali.
- di demandare al competente Assessorato ai Trasporti e Mobilità Sostenibile, gli ulteriori adempimenti di competenza;
- di pubblicare il presente provvedimento sul BURP in versione integrale.

Il Segretario generale della Giunta
GIOVANNI CAMPOBASSO

Il Presidente della Giunta
MICHELE EMILIANO