

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 28 ottobre 2021, n. 1731

**Aggiornamento del Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti - Approvazione delle Strategie Generali di Intervento.**

L'Assessora ai Trasporti e Mobilità Sostenibile, Anna Maurodinoia, sulla base dell'istruttoria espletata dalla Sezione Infrastrutture per la Mobilità e confermata dal Direttore del Dipartimento Mobilità, Vito Antonio Antonacci, 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.

Gli indirizzi, gli obiettivi, le strategie e le linee di intervento del Piano Regionale dei Trasporti (PRT) della Regione Puglia sono definiti dalla stessa Legge 16/2008, che ne stabilisce anche le modalità attuative e di aggiornamento attraverso lo strumento del Piano Attuativo redatto, di norma, a cadenza quinquennale.

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.*

Il Governo regionale con **DGR n. 551 del 06.04 2021**, recante "Aggiornamento del Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti – Approvazione delle Linee di Indirizzo", ha individuato 6 indirizzi strategici rispetto ai quali impostare il Piano:

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.

I predetti indirizzi strategici sono stati individuati e definiti in base alla coerenza con gli atti della programmazione nazionale ed europea 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"**);
- i contenuti del nuovo **ciclo di programmazione europea 2021 – 2027**, con particolare riferimento ai 9

- Criteri di adempimento per la condizione abilitante di cui al Regolamento 1060/2021 CE;
- l'obiettivo fissato dal **Green New Deal**, di neutralità delle emissioni inquinanti (impatto climatico Zero) entro il 2050;
  - la proposta di **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)** definita ad aprile 2021 ai fini dell'approvazione della Commissione Europea.

Sulla formulazione dei suddetti indirizzi ha influito anche la "lezione appresa" dalla pandemia di COVID-19 che 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.

**Considerato che** nel corso del processo di aggiornamento del Piano Attuativo sono intervenute:

- l'approvazione del **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)**, con Decisione di Esecuzione del Consiglio il 13 luglio 2021 che fissa un orizzonte temporale per la conclusione degli interventi al 2026;
- l'istituzione, con legge n. 101 del 1 luglio 2021, del **Fondo complementare al PNRR** destinato a finanziare specifiche azioni che integrano e completano il PNRR;
- la presentazione della proposta di **Piano per la Transizione Ecologica (PTE)** in data 28 luglio 2021 al CITE (Comitato Interministeriale per la Transizione Ecologica), i cui obiettivi generali da raggiungere, coerentemente con gli impegni internazionali ed europei, hanno un limite temporale al 2030 e un orizzonte prospettico al 2050;

Stante il quadro di riferimento pianificatorio europeo e nazionale appena descritto, si ritiene opportuno dotare il Piano Attuativo di una visione strategica caratterizzata da un duplice orizzonte temporale di riferimento:

- **Orizzonte Operativo**, al **2027**, coincidente con l'orizzonte di riferimento per il PO FESR 2021-2027 e per la completa attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza;
- **Orizzonte Strategico** al **2030**, coincidente con l'orizzonte di medio termine del Green Deal Europeo che, per l'azzeramento delle emissioni nette climalteranti, fissa gli obiettivi declinati dal Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC) e dal Piano per la Transizione Ecologica.

Altresì la ricognizione del quadro programmatico multilivello per ciascuna modalità di trasporto, in cui sono confluiti tutti gli interventi previsti a livello regionale nonché dai diversi strumenti di programmazione nazionale (PNRR, Allegato al DEF 2021, Fondo Complementare), ha restituito uno scenario complesso che suggerisce di articolare la **Vision del Piano Attuativo** su tre livelli, di seguito brevemente descritti:

**Livello 1 - La rete Core e i suoi poli principali di commutazione territoriale.** Questo sistema si sviluppa sulla dorsale del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo che attraversa il territorio regionale e sulla proposta di revisione alla rete Core contenuta nel Protocollo d'Intesa siglato il 24 ottobre 2020 tra le Regioni Puglia, Marche, Abruzzo e Molise. Tale sistema infrastrutturale individua anche i sei poli multimodali principali di commutazione territoriale di Foggia, Barletta, Bari, Taranto, Brindisi e Lecce. Le priorità d'intervento individuate per questo livello sono: il completamento dell'interoperabilità della rete ferroviaria e il potenziamento dell'accessibilità multimodale alle stazioni, porti e aeroporti, con particolare riferimento all'ultimo miglio.

Inoltre l'accessibilità da/verso la rete Core sarà garantita dal ricorso a sistemi ITC per ottimizzare sia l'utilizzo combinato di infrastrutture e servizi di mobilità condivisa sia il trasporto delle merci. Con particolare riferimento ai porti, tale connettività dovrà estendersi anche alle principali relazioni transfrontaliere a partire da quelle che costituiscono elementi feeder rispetto al corridoio Scandinavo-Mediterraneo.

**Livello 2 - La rete multimodale di interesse regionale.** Questo sistema è costituito dalla rete multimodale di infrastrutture e servizi di trasporto che garantiscono la mobilità intercomunale e

la continuità, in ambito urbano, dei collegamenti con i principali poli attrattori di traffico di rango sovracomunale. Una particolare valenza assumono, in questo contesto, anche gli interventi finalizzati a garantire l'accessibilità multimodale a territori a domanda debole o ad elevata attrattività turistica, al fine di supportare lo sviluppo sociale, economico ed ambientale di questi contesti territoriali.

Inoltre le analisi effettuate nell'ambito del quadro conoscitivo hanno evidenziato la prevalenza di spostamenti su auto privata inferiori ai 25 km rilevati nell'ora di punta di un giorno feriale. La lettura di questo fenomeno suggerisce di individuare una serie di interventi che contemplino modalità di spostamento sostenibili e compatibili con tali classi di distanza; pertanto le priorità di intervento per questo livello sono: -il potenziamento selettivo del trasporto pubblico extraurbano, - la progettazione di adeguamenti stradali in ambito extraurbano finalizzati ad ospitare sistemi di preferenziazione per autobus, la realizzazione di Ciclovie Interurbane.

**Livello 3 - Aree urbane e territori identitari.** Questo sottosistema include, da un lato, le aree urbane con popolazione superiore ai 15'000 abitanti che, ai sensi della LR 18/2002 sono dotati di Trasporto Pubblico Urbano e, dall'altro, territori identitari che presentano criticità peculiari di accessibilità e organizzazione della mobilità interna. Relativamente a questo livello, il Piano Attuativo si propone di offrire un set di strategie d'intervento al fine di garantire una visione e misure condivise in tema di mobilità delle persone e logistica delle merci per contrastare una frammentazione delle soluzioni che andrebbe a danno del diritto alla mobilità. Con riferimento agli interventi a carattere sistemico di cui sopra, la realizzazione con accesso ai fondi della programmazione comunitaria sarà consentita solo ai Comuni dotati di PUMS.

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 le Strategie Generali di Intervento del Piano Attuativo relativo al periodo 2021 – 2027 del Piano Regionale dei Trasporti, così come brevemente descritte in narrativa e più ampiamente illustrate nel documento allegato al presente atto per farne parte integrante;
- di demandare alla competente Sezione Infrastrutture per la Mobilità, 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  
(Ing. Vito Antonio ANTONACCI)

L'Assessora proponente  
(Dott.ssa Anna MAURODINOIA)

## LA GIUNTA

**UDITA** la relazione istruttorie 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 le Strategie Generali di Intervento del Piano Attuativo relativo al periodo 2021 – 2027 del Piano Regionale dei Trasporti, così come brevemente descritte in narrativa e più ampiamente illustrate nel documento allegato al presente atto per farne parte integrante;
- di demandare alla competente Sezione Infrastrutture per la Mobilità, gli ulteriori adempimenti di competenza;
- di pubblicare il presente provvedimento sul BURP in versione integrale.

**Il Segretario generale della Giunta**

ANNA LOBOSCO

**Il Presidente della Giunta**

MICHELE EMILIANO



**Aggiornamento del Piano Attuativo del PRT della Regione Puglia  
2021 – 2027  
Strategie generali di intervento**



## Gruppo di Lavoro

### **Assessore ai Trasporti e Mobilità Sostenibile**

Dott.ssa Anna Maurodinoia

### **Direttore del Dipartimento Mobilità**

Avv. Vito Antonio Antonacci

### **Sezione Infrastrutture per la Mobilità**

Dirigente: Ing. Francesca Pace

Funzionari:

Arch. Filomena Delle Foglie

Arch. Daniela Sallustro

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

### **Project Manager e Coordinatore tecnico scientifico**

Ing. Stefano Ciurnelli

Ing. Nicola Murino

Ing. Guido Francesco Marino

Ing. Leonardo Di Pumpo

Ing. Erica Pallaracci

Ing. Carlo Di Muzio

Ing. Irene Bugamelli (Consulente Responsabile della VAS)



## Indice

1	Premessa.....	Pag. 4
2	Coerenza degli indirizzi strategici e delle loro declinazioni operative.....	Pag. 7
3	Gli orizzonti temporali del Piano Attuativo 2021-2027 .....	Pag. 16
4	Quadro sinottico della programmazione multilivello per modalità di trasporto.....	Pag. 17
5	Le Strategie Generali di Intervento .....	Pag. 21
6	Gli indirizzi strategici e gli indirizzi operativi.....	Pag. 23

## 1. Premessa



Gli indirizzi, gli obiettivi, le strategie e le linee di intervento del Piano Regionale dei Trasporti (PRT) della Regione Puglia sono indicati dalla Legge 16/2008, che ne stabilisce anche le modalità attuative e di aggiornamento attraverso lo strumento del Piano Attuativo da redigersi, di norma, a cadenza quinquennale.

Il Governo regionale con DGR n. 551 del 6 aprile 2021, recante "Aggiornamento del Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti – Approvazione delle Linee di Indirizzo", ha individuato 6 indirizzi strategici rispetto ai quali impostare il Piano:

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

Il particolare frangente in cui vede la luce il presente aggiornamento del PRT suggerisce di adottare una visione caratterizzata da un duplice orizzonte di riferimento:

di Livello Operativo, stabilito dalla L.R. 16/2008 che, nel caso specifico, coinciderà con il 2027, orizzonte di riferimento per il PO FESR 2021-2027 e con la completa attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza includendo, quindi, la completa attuazione del PNRR (2026);

di Livello Strategico il 2030, per contribuire in maniera fattiva a cogliere gli obiettivi di medio termine (2030) del Green Deal Europeo per giungere all'azzeramento delle emissioni nette climateranti come declinati dal Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC) e dalla proposta di Piano per la Transizione Ecologica 1.

Questa visione consente di integrare nello scenario di progetto proposto dal Piano Attuativo anche le azioni da realizzare nel corso del nuovo ciclo di programmazione 2021 – 2027 dei fondi comunitari in via di definizione a livello regionale.

<sup>1</sup>“La sfida climatica impone l’accelerazione delle misure di mitigazione in modo da ottenere un saldo netto di emissioni pari a zero entro il 2050 e la stabilizzazione del riscaldamento globale a un aumento di 1,5-2°C, come auspicato dagli accordi di Parigi. Secondo i nuovi scenari comunitari condivisi a dicembre 2020, questo obiettivo comporta una riduzione delle emissioni di gas serra dei Paesi Ue del 55% entro l’anno 2030 (rispetto al 1990), un livello ben più impegnativo rispetto a quello precedente, fissato a -40%. La revisione del Piano nazionale integrato energia e clima (PNIEC), elaborato solo a fine 2019, porta il nuovo obiettivo nazionale di emissioni 2030 intorno a 256 milioni di tonnellate di CO2 equivalente (rispetto a 418 milioni di tonnellate del 2019).

Per raggiungerlo, il Piano proposto ipotizza uno sforzo ulteriore nelle politiche di risparmio energetico, soprattutto nei settori dei trasporti e dell’edilizia, e un’elettrificazione del sistema dell’energia primaria che nella prospettiva di decarbonizzazione totale al 2050 dovrà superare il 50%. La generazione di energia elettrica, a sua volta, dovrà dismettere l’uso del carbone entro il 2025 e provenire nel 2030 per il 72% da fonti rinnovabili, fino a sfiorare livelli prossimi al 95-100% nel 2050.” (Fonte Proposta di Piano Nazionale per la Transizione Ecologica)





## 1. Premessa

Questo doppio orizzonte del Piano Attuativo è, d'altro canto, reso indispensabile dal Reg. 1060/21 della CE<sup>2</sup> recante le disposizioni comuni applicabili al Fondo europeo di sviluppo regionale, al Fondo sociale europeo Plus, al Fondo di coesione, al Fondo per una transizione giusta, al Fondo europeo per gli affari marittimi, la pesca e l'acquacoltura, e le regole finanziarie applicabili a tali fondi e al Fondo Asilo, migrazione e integrazione, al Fondo Sicurezza interna e allo Strumento di sostegno finanziario per la gestione delle frontiere e la politica dei visti.

Il Regolamento, approvato successivamente alla richiamata DGR 551/2021, individua infatti nella disponibilità di una **Pianificazione completa dei trasporti al livello appropriato la condizione abilitante per l'accesso ai finanziamenti individuando altresì 9 criteri di adempimento per la suddetta condizione abilitante.**

Obiettivo strategico	Obiettivo specifico	Nome della condizione abilitante	Criteri di adempimento per la condizione abilitante
3. Un'Europa più connessa attraverso il rafforzamento della mobilità	FESR e Fondo di coesione: i) sviluppare una rete TEN-T resiliente ai cambiamenti climatici, intelligente, sicura, sostenibile e intermodale ii) sviluppare e rafforzare una mobilità locale, regionale e nazionale, resiliente ai cambiamenti climatici e sostenibile, migliorando l'accesso alla rete TEN-T e la mobilità transfrontaliera	3.1. Pianificazione completa dei trasporti al livello appropriato	<p>È in atto una mappatura multimodale delle infrastrutture esistenti e di quelle programmate – tranne a livello locale – fino al 2030 che:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. comprende una valutazione economica degli investimenti previsti, basata su un'analisi della domanda e su modelli di traffico che dovrebbero tenere conto degli effetti previsti dell'apertura dei mercati dei servizi ferroviari;</li> <li>2. è coerente con gli elementi correlati ai trasporti contenuti nel piano nazionale integrato per l'energia e il clima;</li> <li>3. comprende investimenti nei corridoi della rete centrale TEN-T, definiti nel regolamento CEF, in linea con i rispettivi piani di lavoro sui corridoi della rete centrale TEN-T;</li> <li>4. garantisce la complementarietà degli investimenti al di fuori dei corridoi della rete centrale TEN-T, comprese le tratte transfrontaliere, fornendo alle reti urbane, alle regioni e alle comunità locali sufficiente connettività alla rete centrale TEN-T e ai suoi nodi;</li> <li>5. garantisce l'interoperabilità della rete ferroviaria e, se del caso, riferisce in merito all'implementazione dell'ERTMS a norma del regolamento di esecuzione (UE) 2017/6 della Commissione<sup>1</sup>;</li> <li>6. promuove il trasporto multimodale, individuando le esigenze dei terminali multimodali o di trasbordo merci o passeggeri;</li> <li>7. comprende misure rilevanti per la pianificazione delle infrastrutture volte a promuovere i combustibili alternativi, in linea con i pertinenti quadri strategici nazionali;</li> <li>8. presenta i risultati della valutazione dei rischi per la sicurezza stradale in linea con le strategie nazionali per la sicurezza stradale, unitamente a una mappatura delle strade e delle sezioni interessate e definisce la priorità per i corrispondenti investimenti;</li> <li>9. fornisce informazioni sulle risorse di finanziamento corrispondenti agli investimenti pianificati e necessari per coprire le spese di funzionamento e di manutenzione delle infrastrutture esistenti e di quelle pianificate.</li> </ol>

<sup>2</sup>Il Regolamento è stato pubblicato sulla GUCE del 24 giugno 2021.

## CINQUE PRIORITÀ DI INVESTIMENTO NEI SETTORI IN CUI L'UNIONE EUROPEA PUÒ DARE IL MASSIMO

Nel periodo 2021-2027 gli investimenti dell'UE saranno orientati su cinque obiettivi principali:



**OS1) un'Europa più intelligente** mediante l'innovazione, la digitalizzazione, la trasformazione economica e il sostegno alle piccole e medie imprese;



**OS2) un'Europa più verde e priva di emissioni di carbonio** grazie all'attuazione dell'accordo di Parigi e agli investimenti nella transizione energetica, nelle energie rinnovabili e nella lotta contro i cambiamenti climatici;



**OS3) un'Europa più connessa**, dotata di reti di trasporto digitali strategiche;



**OS4) un'Europa più sociale**, che raggiunga risultati concreti riguardo al pilastro europeo dei diritti sociali e sostenga l'occupazione di qualità, l'istruzione, le competenze professionali, l'inclusione sociale e un equo accesso alla sanità;



**OS5) un'Europa più vicina ai cittadini** mediante il sostegno alle strategie di sviluppo gestite a livello locale e allo sviluppo urbano sostenibile in tutta l'UE.

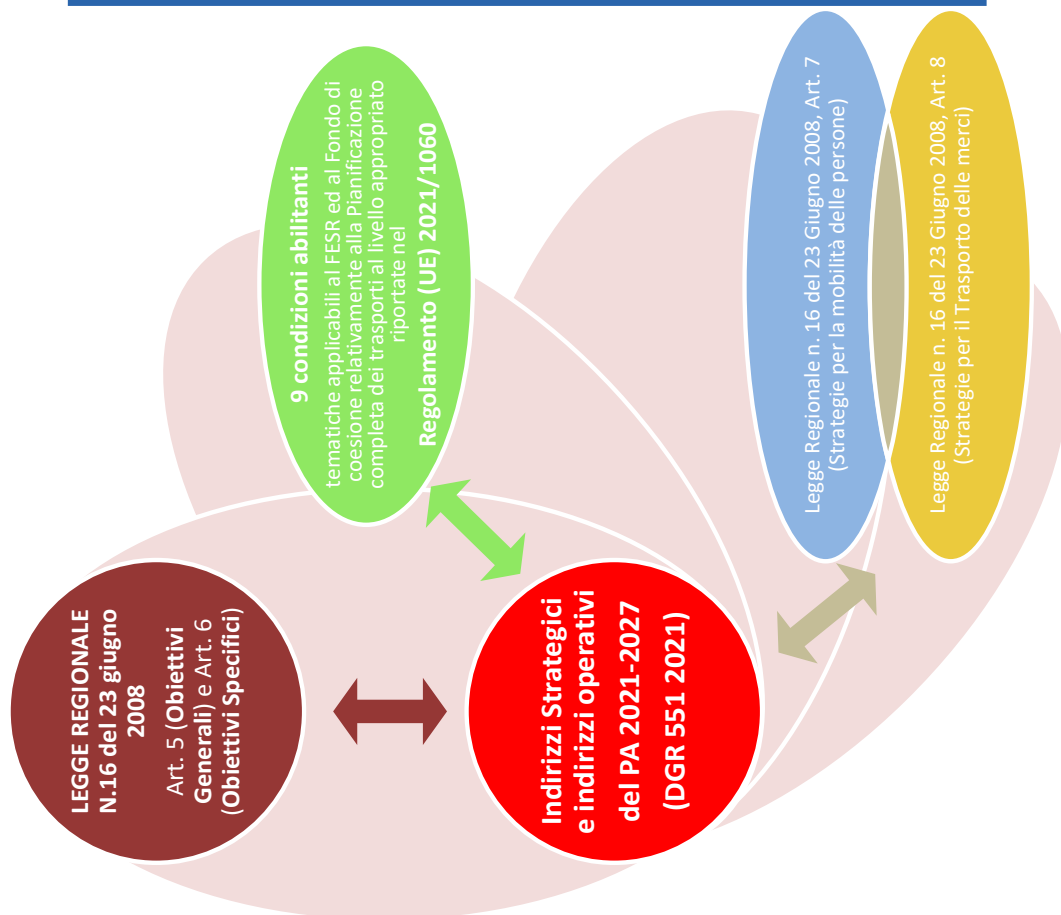
Quanto detto traduce in obbligo la decisione di **dotare il presente Piano Attuativo di una Vision Strategica a 10 anni** delle proprie previsioni che consenta di inserire nello scenario di Piano anche tutti gli interventi candidabili a finanziamento nel PO FESR 2021-2027, nel FSE + e nel FSC e necessari a conseguire gli obiettivi intermedi del Green Deal Europeo in piena coerenza ed integrazione con quanto già finanziato dal PNRR.

A ciò si aggiunge l'opportunità di ricercare una strutturale e sistematica integrazione delle Strategie e delle linee di intervento per il settore della Mobilità e il trasporto delle merci derivanti dagli indirizzi fissati attraverso la DGR 551/2021 con quanto previsto per gli altri 4 obiettivi strategici della Politica di Coesione Europea<sup>3</sup> al fine di proporre un approccio trasversale in grado di moltiplicare i benefici derivanti dalle risorse impegnate e dalle azioni proposte.

Nella colonna a fianco per completezza si riportano i 5 Obiettivi Strategici della Politica di Coesione Europea 2021 – 2027 (in luogo degli 11 della passata programmazione).

Nel presente documento, prendendo le mosse da una cornice motivazionale costituita da alcuni degli elementi più rilevanti emersi dalla ricostruzione dal quadro conoscitivo, e rispettando l'ordine degli Indirizzi strategici definiti dalla DGR 551/2021, vengono delineate **le strategie Generali di intervento** che condurranno alla individuazione dello scenario di Piano.

## 2. Coerenza degli indirizzi strategici e delle loro declinazioni operative Processo di validazione Linee di Indirizzo e delle strategie generali con la gli strumenti di regolamentazione settoriali sovraordinati



Il processo di validazione degli indirizzi strategici e degli indirizzi operativi del PA 2021-2027 si è sviluppato in tre procedure:

- La **verifica della coerenza tra gli indirizzi strategici del PA 2021-2027 con gli obiettivi generali e specifici** riportati nella legge regionale n.16 del 23 giugno 2008 all'articolo 5 e 6;
- La verifica della coerenza tra gli **indirizzi strategici e gli indirizzi operativi del PA 2021-2027** e le **9 condizioni abilitanti tematiche applicabili al FESR ed al Fondo di coesione** relativamente alla Pianificazione completa dei trasporti al livello appropriato riportate nel Regolamento (UE) 2021/1060 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 giugno 2021 al punto 3.1;
- La verifica della coerenza tra **indirizzi strategici e gli indirizzi operativi del PA 2021-2027** con:
  - le **Strategie per la mobilità delle persone** elencate all'Articolo 7 della Legge Regionale n. 16 del 23 Giugno 2008;
  - le **Strategie per il trasporto delle merci** elencate all'Articolo 8 della Legge Regionale n. 16 del 23 Giugno 2008.

Nelle pagine seguenti vengono proposte le matrici di sintesi della procedura di verifica della coerenza degli Indirizzi della DGR 551/21 con la LR16/2008 e i Criteri di adempimento per la Condizionalità abilitante del REG CE 1060/21.



## 2. Coerenza degli indirizzi strategici e delle loro declinazioni operative Verifiche di coerenza tra gli indirizzi strategici del PA 2021-2027 e gli obiettivi generali art. 5 L.R.16/2008

		Art. 5 (Obiettivi Generali)						
		a	b	c	d	e	f	g
<b>Indirizzi Strategici</b>		adottare un approccio improntato alla comodità nella definizione dell'assetto delle infrastrutture e dell'organizzazione dei servizi per la mobilità delle persone e delle merci, finalizzato a garantire efficienza, sicurezza, sostenibilità e, in generale, riduzione delle esternalità;	contribuire alla creazione di una rete sovrapregionale di infrastrutture e servizi per il trasporto di persone, merci e per la logistica – in connessione con il Corridoio VIII e il Corridoio I – che veda la Puglia protagonista tra le regioni del Mezzogiorno e nel "Sistema Mediterraneo" a supporto dello sviluppo di relazioni e integrazioni di natura culturale, economica e sociale;	configurare una rete di infrastrutture e servizi sulla base di criteri di priorità... che garantisca livelli di accessibilità territoriale rispondenti alla valenza sociale, economica e paesaggistico-ambientale delle diverse aree della regione nel rispetto dei vincoli di budget imposti a livello nazionale e regionale;	strutturare un sistema di infrastrutture e servizi di mobilità concepito in modo da garantirne la fruizione da parte di tutte le categorie di utenti/operatori;	garantire tempi certi di attuazione degli interventi programmati dai piani attuativi attraverso il coinvolgimento degli enti locali nei processi di pianificazione e attraverso forme di partecipazione e concertazione con i soggetti economici e sociali interessati dai processi stessi;	garantire l'efficacia degli interventi programmati dai piani attuativi, la coerenza della pianificazione sviluppata dai diversi settori e livelli amministrativi e il corretto funzionamento del sistema della mobilità nel suo complesso promuovendo forme di co-pianificazione intersettoriale (in primis trasporti-territorio) e indirizzando la pianificazione sott'ordinata;	contribuire a raggiungere gli obiettivi dei piani di riassetto urbanistico e territoriale e dei piani di sviluppo economico e sociale attraverso un'adeguata interpretazione delle istanze che nascono dal sistema insediativo e da quello economico sociale.
1	Connettere la Puglia alla rete europea e nazionale per accrescere lo sviluppo economico della regione		<b>X</b>					
2	Promuovere una mobilità orientata alla sostenibilità e alla tutela dell'ambiente e del territorio	<b>X</b>			<b>X</b>			
3	Migliorare la coesione sociale promuovendo la competitività del sistema economico produttivo e turistico, a partire dalle aree più svantaggiate	<b>X</b>						
4	Accrescere la sicurezza delle infrastrutture e dei servizi di trasporto	<b>X</b>						
5	Sostenere la connettività regionale alle TIC (Tecnologie dell'informazione e della Comunicazione)	<b>X</b>					<b>X</b>	
6	Migliorare la governance degli investimenti infrastrutturali			<b>X</b>		<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>



## 2. Coerenza degli indirizzi strategici e delle loro declinazioni operative Verifiche di coerenza tra gli indirizzi strategici del PA 2021-2027 e gli obiettivi specifici art. 6 L.R.16/2008

	1. Il PRT si propone i seguenti obiettivi specifici:
a	Realizzare le condizioni strutturali materiali e immateriali per <b>affermare il ruolo di piattaforma logistica multimodale della Puglia nel Mezzogiorno</b> e, più in generale, nello spazio euromediterraneo;
b	Realizzare le condizioni strutturali materiali e immateriali per lo <b>sviluppo della logistica e dell'intermodalità nel trasporto merci</b> da parte delle imprese del sistema produttivo pugliese;
c	Promuovere <b>forme ambientalmente e socialmente sostenibili del trasporto delle merci</b> nell'ambito dei sistemi urbani;
d	Migliorare i livelli di <b>sicurezza del trasporto delle merci</b> in ambito regionale;
e	Accrescere la <b>competitività</b> , la <b>specializzazione</b> e la <b>complementarietà del sistema portuale regionale</b> ;
f	Garantire un'efficiente <b>interconnessione tra le reti di rango sovrapregionale e quella regionale</b> ;
g	Migliorare l' <b>accessibilità interna alla regione</b> a supporto della coesione territoriale e dell'inclusione sociale, dello sviluppo locale e della valorizzazione di ambiti a valenza strategica;
h	<b>Potenziare e integrare l'offerta di collegamenti sovrapregionali di trasporto passeggeri</b> a supporto della competitività del sistema economico pugliese;
i	Riconoscere al <b>trasporto aereo un ruolo strategico</b> per i collegamenti di lungo raggio;
j	Riconoscere alla <b>modalità ferroviaria il ruolo di sistema portante della rete regionale</b> di trasporto pubblico locale;
k	Contribuire a <b>mantenere e potenziare il ruolo della ferrovia nei collegamenti di lunga percorrenza</b> , in previsione dei futuri sviluppi del sistema alta capacità/alta velocità;
l	Indirizzare la <b>riorganizzazione del TPRL su gomma in forma complementare e integrata rispetto ai servizi ferroviari</b> ;
m	<b>Promuovere forme di mobilità sostenibile nei centri urbani</b> e nei sistemi territoriali rilevanti e per la valorizzazione di ambiti a valenza ambientale strategica a livello regionale;
n	Promuovere la piena accessibilità alle reti e ai servizi di trasporto da parte di tutte le categorie di utenti attraverso la <b>progressiva eliminazione delle barriere architettoniche e sensoriali</b> rispetto a infrastrutture fisiche e informazioni;
o	<b>Massimizzare l'efficienza gestionale dei servizi di trasporto su ferro</b> creando le condizioni per la progressiva riconversione dei servizi automobilistici sostitutivi di servizi ferroviari;
p	Contribuire a realizzare le condizioni strutturali materiali e immateriali per il libero accesso e la circolazione sulla rete ferroviaria regionale finalizzati alla <b>piena valorizzazione del patrimonio infrastrutturale</b> , alla <b>massimizzazione della capacità ferroviaria</b> e dei benefici derivanti da tutti gli investimenti settoriali.



## 2. Coerenza degli indirizzi strategici e delle loro declinazioni operative Verifiche di coerenza tra gli indirizzi strategici del PA 2021-2027 e gli obiettivi specifici art. 6 L.R.16/2008

		Art. 6 (Obiettivi Specifici)															
		a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	o	p
<b>Indirizzi Strategici</b>	Connettere la Puglia alla rete europea e nazionale per accrescere lo sviluppo economico della regione	X	X			X	X			X	X	X					
1	Promuovere una mobilità orientata alla sostenibilità e alla tutela dell'ambiente e del territorio			X				X						X			
2	Migliorare la coesione sociale promuovendo la competitività del sistema economico produttivo e turistico, a partire dalle aree più svantaggiate					X		X	X				X		X		X
3	Accrescere la sicurezza delle infrastrutture e dei servizi di trasporto						X									X	
4	Sostenere la connettività regionale alle TIC (Tecnologie dell'informazione e della Comunicazione)	X	X	X									X				
5	Migliorare la governance degli investimenti infrastrutturali						X										
6																	



## 2. Coerenza degli indirizzi strategici e delle loro declinazioni operative Strategie per la mobilità delle persone LR 16/2008 art. 7

Legge Regionale n. 16 del 23 Giugno 2008, Art. 7 (Strategie per la mobilità delle persone)	
1. Per raggiungere gli obiettivi di cui agli articoli 5 e 6 relativamente alla mobilità delle persone il PRT individua le seguenti strategie di intervento:	
a	assicurare la continuità fisico-funzionale tra la rete delle infrastrutture e dei servizi di livello sovrapregionale e quella regionale, con particolare riferimento all'accesso ai principali nodi di trasporto passeggeri presenti sul territorio regionale eliminando deficit infrastrutturali e inefficienze funzionali;
b	migliorare la capacità intermodale dei principali nodi di trasporto passeggeri di valenza sovrapregionale presenti sul territorio regionale e potenziarne le dotazioni infrastrutturali e funzionali;
c	realizzare l'integrazione fisico-funzionale delle reti di trasporto pubblico ferroviario e automobilistico in ambito regionale, promuovendo la co-modalità e la cooperazione tra operatori e assegnando alla ferrovia il ruolo di sistema portante;
d	migliorare la qualità e l'affidabilità dei servizi di TPRL in ambito urbano ed extraurbano, adottando le migliori soluzioni progettuali e tecnologiche (tipologia dei mezzi, tipologia dei servizi) rispetto ai diversi bacini di traffico;
e	promuovere forme innovative, flessibili e sostenibili di mobilità alternativa all'auto privata;
f	rafforzare la potenzialità e la competitività del sistema aeroportuale pugliese attraverso la specializzazione e la complementarietà tra gli scali;
g	potenziare l'accessibilità al sistema aeroportuale in relazione alla specializzazione e ai bacini potenziali di traffico assegnati ai singoli aeroporti;
h	realizzare l'integrazione tariffaria su tutto il territorio regionale in modo da massimizzare l'uso co-modale della rete di trasporto pubblico locale;
i	promuovere la diffusione di tecnologie intelligent transport systems (ITS) a supporto dell'informazione all'utenza, della gestione delle infrastrutture di trasporto, dell'integrazione tariffaria, del monitoraggio e del controllo del traffico;
j	promuovere l'orientamento della domanda attraverso incentivi e disincentivi basati su leve tariffarie, regolamentazione d'uso delle infrastrutture e dei servizi, pianificazione di tempi e orari della città;
k	rafforzare l'efficacia dell'azione regionale in materia di sicurezza stradale mediante la realizzazione, attraverso il Centro regionale per il monitoraggio sulla sicurezza stradale (CREMISS), di attività di osservazione, studio e monitoraggio finalizzate all'individuazione e attuazione di azioni innovative di prevenzione e gestione del rischio, il coordinamento di progetti di carattere infrastrutturale promossi da enti locali e gestori delle infrastrutture, la cura costante di campagne di sensibilizzazione, educazione e formazione degli utenti della strada a scopo preventivo;
l	promuovere il ricorso al trasporto elicotteristico per garantire la continuità territoriale con le isole Tremiti, realizzare condizioni di perequazione dell'accessibilità ai servizi sanitari di emergenza, porre le condizioni per lo sviluppo di servizi di trasporto passeggeri da aree particolarmente svantaggiate ai nodi principali del trasporto, ricorrere, nei casi previsti, alle risorse destinate a livello nazionale al cofinanziamento per l'acquisto di mezzi.



**2. Coerenza degli indirizzi strategici e delle loro declinazioni operative**  
**Verifiche di coerenza tra gli indirizzi strategici e operativi del PA 2021-2027 e le Strategie per la mobilità delle persone LR16**

		Delibera della Giunta Regionale n. 551 del 06 Aprile 2021												
		Legge Regionale n. 16 del 23 Giugno 2008, Art. 7 (Strategie per la mobilità delle persone)												
		a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	
1	Commettere la Puglia alla rete europea e nazionale per accrescere lo sviluppo economico della regione	S1.1	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.	X	X		X	X						
		S1.2	Completare le connessioni stradali e/o ferroviarie di "ultimo miglio" ai porti succitati per migliorare la competitività delle diverse forme di intermodalità.											
2	Promuovere una mobilità orientata alla sostenibilità e alla tutela dell'ambiente e del territorio	S2.1	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.			X								
		S2.2	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.											
3	Migliorare la coesione sociale promuovendo la competitività del sistema economico produttivo e turistico, a partire dalle aree più svantaggiate	S3.1	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.	X			X	X					X	
		S3.2	Costruzione di reti integrate di trasporto atte a garantire una migliore accessibilità e una maggiore fruibilità della rete grazie all'utilizzo delle nuove tecnologie.	X		X	X	X						
4	Accrescere la sicurezza delle infrastrutture e dei servizi di trasporto	S4.1	Dotare le infrastrutture stradali di sistemi 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.				X			X				
		S4.2	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).										X	
5	Sostenere la connettività regionale alle TIC (Tecnologie dell'informazione e della Comunicazione)	S5.1	Realizzare l'integrazione tariffaria nell'ambito del sistema regionale di trasporto pubblico ferroviario ed automobilistico prevedendo il 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.	X		X	X	X		X	X			
		S5.2	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.			X	X	X		X	X			
		S5.3	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.										X	
		S5.4	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.											
		S6.1	definire gli interventi infrastrutturali necessari al completamento del progetto di piena accessibilità di tutto il territorio regionale.	X	X				X					
		S6.2	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.						X			X		
6	Migliorare la governance degli investimenti infrastrutturali	S6.3	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.											
		S6.4	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.											
		S6.5	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.											
		S6.6	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.								X			X





## 2. Coerenza degli indirizzi strategici e delle loro declinazioni operative Strategie per la mobilità delle merci LR 16/2008 art.8

Legge Regionale n. 16 del 23 Giugno 2008, Art. 8 (Strategie per la mobilità delle merci)	
1. Per raggiungere gli obiettivi di cui agli articoli 5 e 6 relativamente alla mobilità delle merci il PRT individua le seguenti strategie di intervento:	
a	definire l'assetto gerarchico di riferimento dei centri merci e dei poli logistici sul territorio regionale, individuando le forme di coordinamento e complementarietà reciproca;
b	assicurare la continuità fisico-funzionale tra la rete delle infrastrutture e dei servizi di livello sovragregionale e quella regionale, con particolare riferimento all'accesso ai principali nodi e centri merci presenti sul territorio regionale, eliminando deficit infrastrutturali e inefficienze funzionali;
c	migliorare la capacità intermodale dei principali nodi e centri merci di valenza sovragregionale e potenziarne le dotazioni infrastrutturali e di servizi;
d	promuovere il coordinamento tra tutti gli attori a diverso titolo interessati (autorità portuali e marittime, gestori di poli logistici e di reti di trasporto, vettori, operatori economici e istituzionali) per lo sviluppo e la gestione integrati della piattaforma logistica regionale;
e	promuovere lo sviluppo del trasporto combinato strada-rotatoria coordinando le attività dei centri di interscambio per massimizzare l'uso della capacità ferroviaria e rendere i tempi complessivi di trasporto competitivi con la modalità tutto-strada;
f	promuovere lo sviluppo del trasporto combinato strada-mare, incluse le autostrade del mare, e ferro-mare integrando a rete e specializzando per funzioni i terminal portuali, le aree retroportuali, i poli logistici e +i sistemi produttivi regionali;
g	promuovere la specializzazione degli scali del sistema aeroportuale pugliese verso specifici segmenti della domanda di trasporto merci;
h	sviluppare sinergie e accordi strutturali di collaborazione con poli logistici nazionali e internazionali sulle principali direttrici di traffico;
i	promuovere l'aggregazione della domanda e la qualificazione dell'offerta di servizi logistici rivolti sia alle imprese e alle filiere presenti sul territorio regionale sia a soggetti economici esterni e operatori del settore potenziali fruitori della piattaforma pugliese, anche attraverso la realizzazione di sistemi di combinazione tra domanda e offerta;
j	promuovere in accordo con le previsioni dei piani urbani della mobilità e di specifici studi di fattibilità tecnico-economica la realizzazione di centri di distribuzione urbana (CDU) (piattaforme logistiche prossime alle aree urbane in grado di accentrare il flusso in ingresso delle merci e di assicurarne la distribuzione attraverso un efficiente sistema di mezzi a basso o nullo impatto ambientale) delle merci a servizio dei sistemi urbani rilevanti;
k	promuovere la diffusione di tecnologie ITS a supporto di una più efficiente e competitiva gestione dei flussi di merci e informazioni, aperta alla cooperazione internazionale;
l	istituire sistemi di controllo del traffico di mezzi pesanti finalizzati a evitare un uso improprio della rete stradale di accessibilità regionale;
m	promuovere la formazione specialistica nel campo della logistica degli attuali e futuri addetti del settore (figure tecniche e gestionali) di enti e imprese;
n	prevedere la redazione di un piano regionale per il trasporto delle merci pericolose, dei rifiuti e dei carichi eccezionali che disciplini e coordini gli interventi tra tutti i soggetti coinvolti a vario titolo per l'uso efficiente e sicuro delle infrastrutture di trasporto in condizioni ordinarie e di emergenza, in un'ottica che privilegi, laddove possibile, la scelta della modalità ferroviaria



**2. Coerenza degli indirizzi strategici e delle loro declinazioni operative**  
**Verifiche di coerenza tra gli indirizzi strategici e operativi del PA 2021-2027 e le Strategie per la mobilità delle merci LR 16**

		Legge Regionale n. 16 del 23 Giugno 2008, Art. 8 (Strategie per la mobilità delle merci)													
		a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n
<b>Delibera della Giunta Regionale n.551 del 06 Aprile 2021</b>															
1	Commettere la Puglia alla rete europea e nazionale per accrescere lo sviluppo economico della regione	S1.1	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.	X	X	X	X	X	X	X					X
		S1.2	Completare le connessioni stradali e/o ferroviarie di "ultimo miglio" ai porti succitati per migliorare la competitività delle diverse forme di intermodalità.	X			X								
2	Promuovere una mobilità orientata alla sostenibilità e alla tutela dell'ambiente e del territorio	S2.1	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.						X						
		S2.2	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.							X					
3	Migliorare la coesione sociale promuovendo la competitività del sistema economico produttivo e turistico, a partire dalle aree più svantaggiate	S3.1	Garantire l'accessibilità universale modale 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 SNA) e valutando, caso per caso, le soluzioni complessivamente più sostenibili sotto il profilo ambientale, economico e sociale.	X											
		S3.2	Costruzione di reti integrate di trasporto atte a garantire una migliore accessibilità e una maggiore fruibilità della rete grazie all'utilizzo delle nuove tecnologie.	X				X							
4	Accrescere la sicurezza delle infrastrutture e dei servizi di trasporto	S4.1	Dotare le infrastrutture stradali di sistemi 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.					X				X			
		S4.2	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)	S5.1	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.												
		S5.2	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.												
6	Migliorare la governance degli investimenti infrastrutturali	S5.3	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.					X		X	X				X
		S5.4	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.				X			X	X	X			
		S6.1	definire gli interventi infrastrutturali necessari al completamento del progetto di piena accessibilità di tutto il territorio regionale.		X			X	X						
		S6.2	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.					X							
		S6.3	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.					X							
		S6.4	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.					X							
		S6.5	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.												X
		S6.6	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.											X	

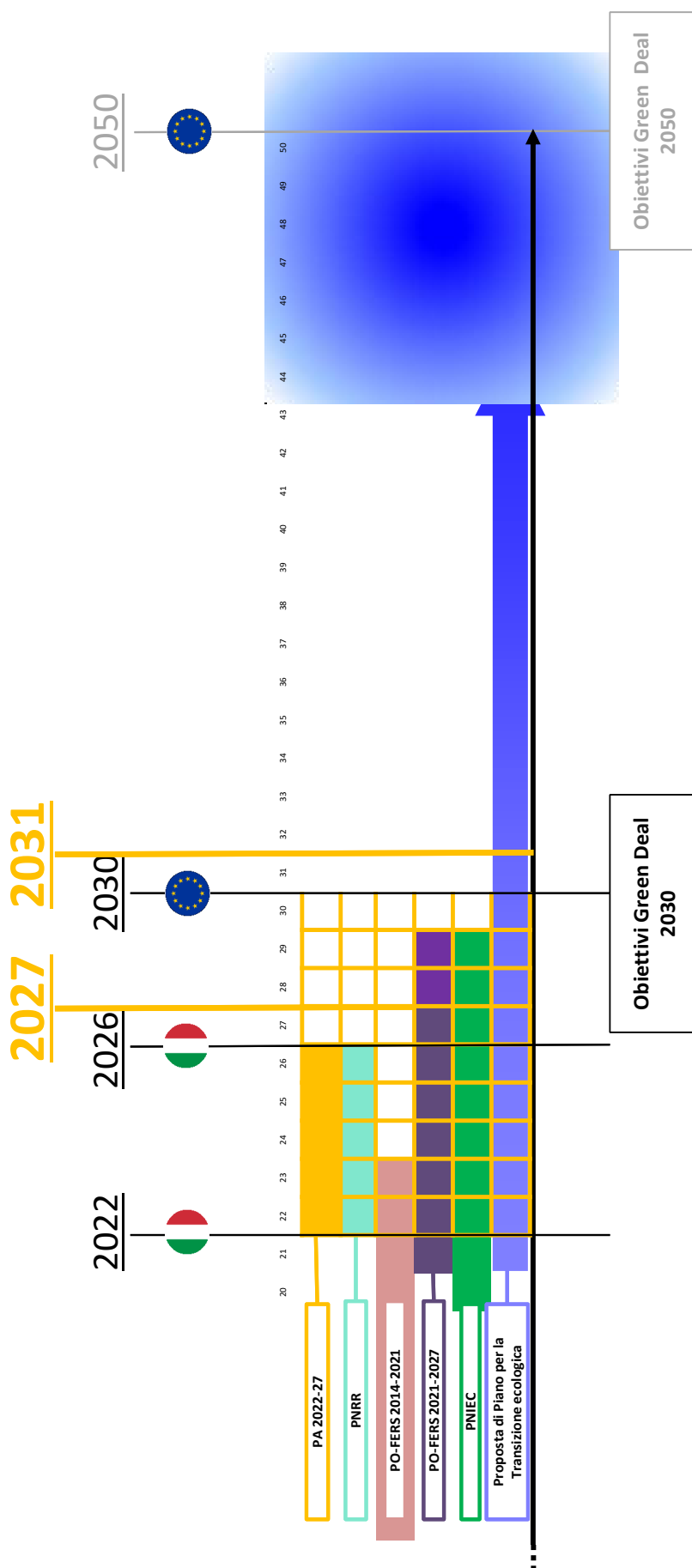


## 2. Coerenza degli indirizzi strategici e delle loro declinazioni operative Verifiche di coerenza tra gli indirizzi strategici del PA 2021-2027 e Criteri di adempimento Regolamento (UE) 2021/1060

		Delibera della Giunta Regionale n.551 del 06 Aprile 2021									
		Indirizzi Operativi									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	
1	Indirizzi Strategici	OBIETTIVO STRATEGICO OS3) Un'Europa più connessa attraverso il rafforzamento della mobilità									
		OBIETTIVI SPECIFICI (i, ii)									
	CRITERI DI ADEMPIMENTO										
	2	Promuovere una mobilità orientata alla sostenibilità e alla tutela dell'ambiente e del territorio	S1.1		X	X	X	X			
			S1.2		X	X	X				
			S2.1	X					X		
S2.2			X					X			
3	Migliorare la coesione sociale promuovendo la competitività del sistema economico produttivo e turistico, a partire dalle aree più svantaggiate	S3.1			X						
		S3.2			X	X	X				
4	Accrescere la sicurezza delle infrastrutture e dei servizi di trasporto	S4.1							X		
		S4.2								X	
5	Sostenere la connettività regionale alle TIC (Tecnologie dell'informazione e della Comunicazione)	S5.1			X			X			
		S5.2				X		X	X		
		S5.3							X		
		S5.4							X		
		S6.1						X	X		
		S6.2						X	X		
6	Migliorare la governance degli investimenti infrastrutturali	S6.3	X				X	X			
		S6.4	X								
		S6.5	X							X	
		S6.6								X	



### 3. Gli orizzonti temporali del Piano Attuativo 2021-2027 Il doppio orizzonte temporale del PA

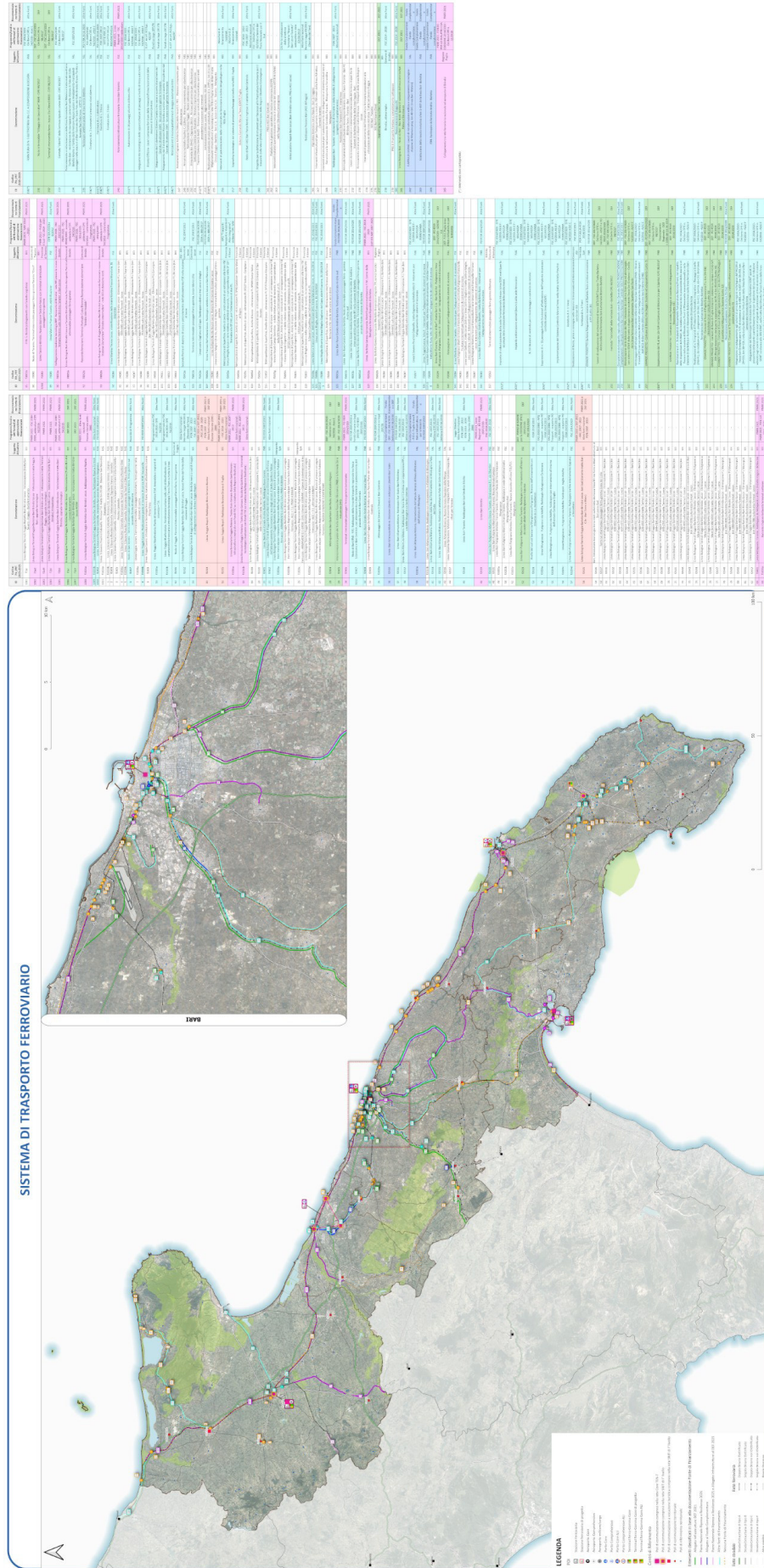




#### 4. Quadro sinottico della programmazione multilivello per modalità

Di seguito viene presentata la ricognizione di tutti gli interventi programmati a livello regionale nonché quelli previsti dai diversi strumenti di programmazione nazionale (PNRR, Allegato al DEF 2021, Fondo Complementare). Ne deriva un Quadro programmatico complesso che richiederà, in sede di elaborazione dello scenario di progetto, l'assegnazione di talune priorità di intervento.

### Modalità FERROVIARIA













## 5. Le strategie generali di intervento

L'interpretazione del quadro conoscitivo nonché il quadro pianificatorio sovraordinato suggeriscono un'impostazione delle strategie generali del Piano Attuativo articolata su tre livelli di seguito brevemente descritti e visualizzati nella pagina seguente.

**Livello 1 - La rete Core e i suoi poli principali di commutazione territoriale.** Questo sistema si sviluppa sulla dorsale del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo che attraversa il territorio regionale e sulla proposta di revisione alla rete Core contenuta nel Protocollo d'Intesa siglato il 24 ottobre 2020 tra le Regioni Puglia, Marche, Abruzzo e Molise. Tale sistema infrastrutturale individua anche i sei poli multimodali principali di commutazione territoriale di Foggia, Barletta, Bari, Taranto, Brindisi e Lecce.

Le priorità d'intervento individuate per questo livello sono: il completamento dell'interoperabilità della rete ferroviaria e il potenziamento dell'accessibilità multimodale alle stazioni, porti e aeroporti, con particolare riferimento all'ultimo miglio.

Inoltre l'accessibilità da/verso la rete Core sarà garantita dal ricorso a sistemi ITC per ottimizzare sia l'utilizzo combinato di infrastrutture e servizi di mobilità condivisa sia il trasporto delle merci. Con particolare riferimento ai porti, tale connettività dovrà estendersi anche alle principali relazioni transfrontaliere a partire da quelle che costituiscono elementi feeder rispetto al corridoio Scandinavo-Mediterraneo.

**Livello 2 - La rete multimodale di interesse regionale.** Questo sistema è costituito dalla rete multimodale di infrastrutture e servizi di trasporto che garantiscono la mobilità intercomunale e la continuità, in ambito urbano, dei collegamenti con i principali poli attrattori di traffico di rango sovracomunale.

Una particolare valenza assumono, in questo contesto, anche gli interventi finalizzati a garantire l'accessibilità multimodale a territori a domanda debole o ad elevata attrattività turistica, al fine di supportare lo sviluppo sociale, economico ed ambientale di questi contesti territoriali. Inoltre le analisi effettuate nell'ambito del quadro conoscitivo hanno evidenziato la prevalenza di spostamenti su auto privata inferiori ai 25 km rilevati nell'ora di punta di un giorno feriale. La lettura di questo fenomeno suggerisce di individuare una serie di interventi che contemplino modalità di spostamento sostenibili e compatibili con tali classi di distanza; pertanto le priorità di intervento per questo livello sono: -il potenziamento selettivo del trasporto pubblico extraurbano, - la progettazione di adeguamenti stradali in ambito extraurbano finalizzati ad ospitare sistemi di preferenziazione per autobus, la realizzazione di Ciclovie Interurbane.

**Livello 3 - Aree urbane e territori identitari.** Questo sistema include, da un lato, le aree urbane con popolazione superiore ai 15'000 abitanti che, ai sensi della LR 18/2002 sono dotati di Trasporto Pubblico Urbano e dall'altro, aree urbane che presentano criticità peculiari di accessibilità e organizzazione della mobilità interna. Relativamente a questo livello, il Piano Attuativo si propone di offrire un set di strategie d'intervento al fine di garantire misure condivise in tema di mobilità delle persone e logistica delle merci per contrastare una eventuale frammentazione delle soluzioni adottate a livello locale. Con riferimento a tale set di strategie d'intervento a carattere sistemico, l'accesso ai fondi della programmazione comunitaria sarà consentita solo ai Comuni dotati di PUMS.





### INDIRIZZO STRATEGICO 1

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

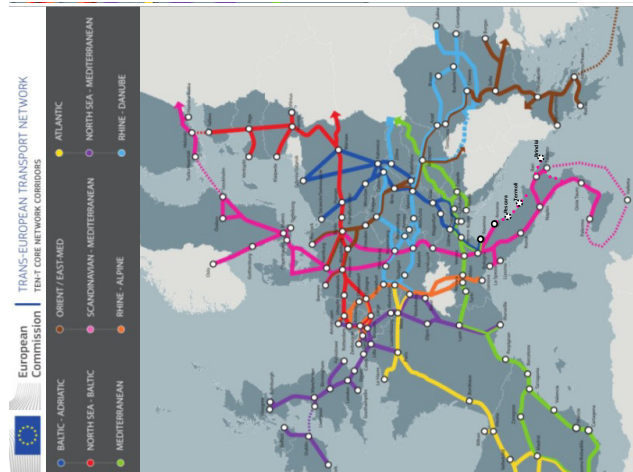
- **INDIRIZZO OPERATIVO 1.1 CORRIDOI:** Migliorare la qualità delle connessioni alle reti **Ten-T Core** e **Comprehensive**, prevedendo, in particolare, una progressiva estensione della copertura della rete Core in ambito regionale fino a ricomprendere tutti i capoluoghi di provincia.
- **INDIRIZZO OPERATIVO 1.2 NODI:** Completare le connessioni stradali e/o ferroviarie di “**ultimo miglio**” ai porti per migliorare la competitività delle diverse forme di intermodalità.



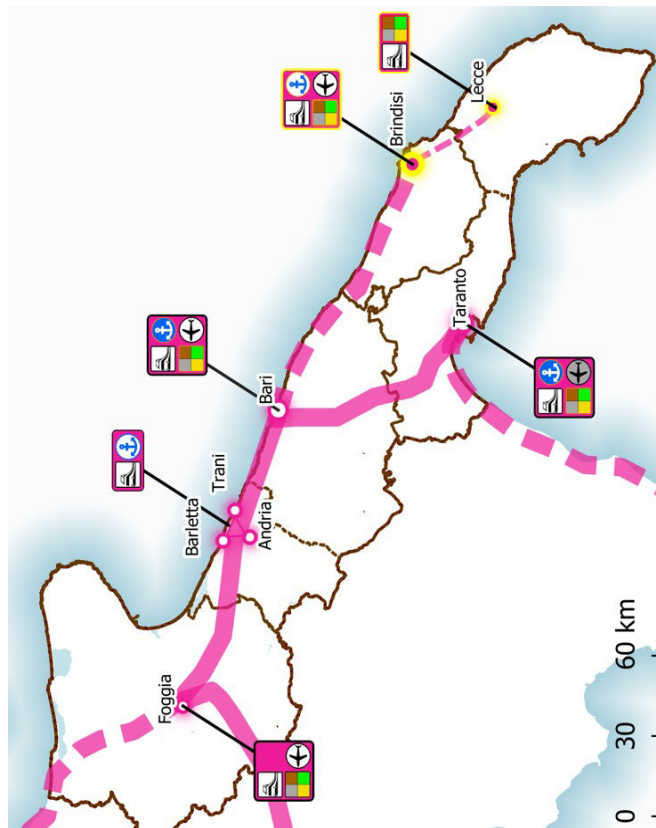
6. Gli indirizzi strategici e gli indirizzi operativi

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

Dallo screening del quadro programmatico progettuale e dei fabbisogni, stante l'accelerazione impressa dal PNRR e dall'Allegato al DEF agli interventi per la «velocizzazione» delle tratte Bari-Brindisi e Brindisi-Lecce, e tenuto conto delle richieste avanzate dalla Regione Puglia nell'ambito del Processo di revisione della rete TEN-T, è emersa l'esigenza di assicurare le risorse per il totale adeguamento agli standard dell'Alta Velocità di Rete a sud di Bari entro il 2026, con l'obiettivo di rendere totalmente comparabili le prestazioni di queste tratte rispetto alla tratta Bari-Foggia della linea AC Bari-Napoli.



parte di tutti i territori che ad essi fanno riferimento. A tal proposito sono esemplificativi il caso della nuova stazione AC/AV di Foggia per la quale sarebbe opportuno prevedere un collegamento diretto con la viabilità principale, oppure il caso del nodo stradale complesso di Taranto tra la SS106, la SS100, la SS7, che dovrebbe assicurare i collegamenti tra la rete stradale extraurbana principale, il Porto e la stazione ferroviaria di Taranto.



La rete TEN-T: il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo – Proposta di revisione PUGLIA

Inoltre, le analisi hanno fatto emergere la necessità di attuare il potenziamento dei nodi di accesso a questa rete (tutti i capoluoghi di provincia dovranno essere elevati a nodi Core), in quanto, a titolo esemplificativo e non esaustivo, allo stato attuale solo uno su sei dei nodi di primo livello di accesso alla rete Core - componente ferroviaria - è dotato di un Centro intermodale ferro-gomma (Foggia). L'analisi ha evidenziato anche come il set di interventi programmati non sempre risulta adeguato a garantire l'accessibilità multimodale a questi nodi da



## 6. Gli indirizzi strategici e gli indirizzi operativi Indirizzo strategico 1. Connettere la Puglia alla rete europea e nazionale per accrescere lo sviluppo economico della regione

I collegamenti intermodali ferro-mare esistenti a Taranto, e in corso di realizzazione a Brindisi, necessitano anche di interventi complementari a favore dello sviluppo delle Zone Economiche Speciali (ZES), nonché in corrispondenza delle piattaforme intermodali/logistiche presenti in regione. Sul versante dell'intermodalità ferro-aria, è necessario rendere disponibili, in aggiunta a quello già operativo presso l'aeroporto di Bari, collegamenti intermodali con gli aeroporti di Brindisi, destinato esclusivamente al traffico passeggeri, e Grottole, vocato al soddisfacimento delle esigenze di trasporto merci.



**FONTE: Piano Commerciale Merci RFI (Febbraio 2021)**

## 6. Gli indirizzi strategici e gli indirizzi operativi



**INDIRIZZO STRATEGICO 2**  
Promuovere una mobilità orientata alla sostenibilità e alla tutela dell'ambiente e del territorio

- **INDIRIZZO OPERATIVO 2.1:** disseminazione dei **principi della mobilità sostenibile** già attuato dalla Regione Puglia attraverso la **redazione di Linee Guida regionali** e l'assegnazione di contributi ai Comuni per la redazione dei PUMS.
- **INDIRIZZO OPERATIVO 2.2:** 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.

## 6. Gli indirizzi strategici e gli indirizzi operativi

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



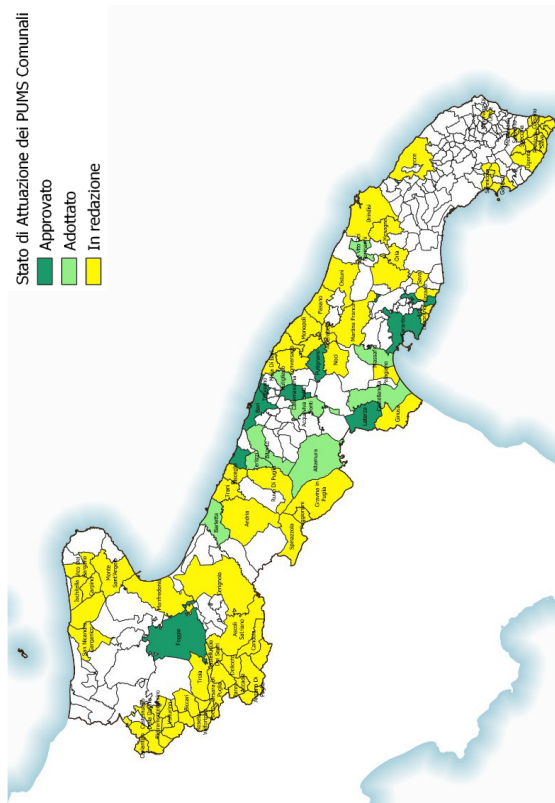
La mobilità sostenibile svolge un ruolo centrale come strumento per garantire una limitazione delle externalità del trasporto stradale.

Dal Quadro Conoscitivo è emerso che circa il **78% della domanda di mobilità (nell'ora di punta del mattino) si sviluppa all'interno dei Comuni e, di questa, ben il 95% viene soddisfatta da spostamenti su auto privata.**

La prevalenza della componente di mobilità interna ai Comuni richiede un'azione incisiva nella gestione della mobilità urbana con politiche e strumenti a sostegno della sua sostenibilità sociale, economica ed ambientale. Nell'immagine a fianco sono riportati i Comuni pugliesi classificati in base allo stato di attuazione dei PUMS comunali la cui redazione, per quelli non obbligati ai sensi del DM 397/2017 e ss.mm.ii. è stata in parte finanziata con risorse regionali.

Dei 257 comuni della Regione Puglia (**aggiornamento regionale su dati Euromobility**) 102 comuni hanno almeno avviato il percorso di redazione del PUMS. **Risulta adottato il PUMS della Città Metropolitana di Bari e approvati quelli dei Comuni di Taranto e Foggia** a cui si aggiungono, una serie di comuni sotto i 100'000 abitanti.

Questa azione estensiva, ove attuata con sistematicità e coniugata con le azioni di competenza della Regione e degli ATO, è in grado di fornire un supporto fondamentale per il conseguimento degli obiettivi fissati dal PNIEC e dalla proposta di Piano per la Transizione Ecologica.



#### FOCUS Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC) Proposta di Piano per la Transizione Ecologica (PTE) segue

Il Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC) «*intende concorrere a un'ampia trasformazione dell'economia, nella quale la decarbonizzazione, l'economia circolare, l'efficienza e l'uso razionale ed equo delle risorse naturali rappresentano insieme obiettivi e strumenti per un'economia più rispettosa delle persone e dell'ambiente.*»

Il Piano per la Transizione Ecologica (PTE) (la cui proposta è stata presentata il 28/07/2021) si integra con il Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e coordina, integrandole con la digitalizzazione e la transizione energetica, le politiche ambientali che porteranno, attraverso un cronoprogramma di misure e di azioni, alla trasformazione del sistema Paese al fine di renderlo capace di centrare gli obiettivi fissati a livello internazionale ed europeo al 2050.



## 6. Gli indirizzi strategici e gli indirizzi operativi Indirizzo strategico 2. Promuovere una mobilità orientata alla sostenibilità e alla tutela dell'ambiente e del territorio

### FOCUS Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC) Proposta di Piano per la Transizione Ecologica (PTE) segue

La Direttiva RED II prevede al 2030 un target specifico nel settore dei trasporti pari al 14% (obbligo per i fornitori di carburanti ed energia elettrica). Per contribuire allo sfidante target generale del 30% di consumi finali lordi totali soddisfatti da Fonti Energetiche Rinnovabili (FER), si prevede che il settore dei trasporti superi il valore del 14%, aumentando l'obbligo in capo ai fornitori di carburanti e di energia elettrica per i trasporti fino ad arrivare a una quota rinnovabile del 22,0%.

Il ruolo delle FER trasporti è significativo nel calcolo del target rinnovabile complessivo, in quanto in un'ottica di ottimizzazione dei costi di sistema, il ricorso a biocarburanti sembra avere un buon rapporto costo/efficacia. Il mix ottimale per il raggiungimento del target carburanti rinnovabili appare dato dai contributi orientativi delle diverse tipologie di fonti rinnovabili di seguito riportati:

- 1) biocarburanti di prima generazione
- 2) biocarburanti avanzati
- 3) biometano avanzato
- 4) altri biocarburanti avanzati
- 5) elettricità da FER consumata nel settore stradale
- 6) elettricità da FER consumata nel settore trasporti su rotaia e altro
- 7) carburanti rinnovabili non biologici
- 8) biocarburanti avio e marittimo
- 9) recycled fossil fuels

Fonte: Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC)

Vedi grafico pagina seguente.

La Proposta di Piano per la Transizione Ecologica (PTE) si articola su cinque macro-obiettivi condivisi a livello europeo:

- neutralità climatica;
- riduzione dell'inquinamento;
- adattamento ai cambiamenti climatici;
- ripristino della biodiversità e degli ecosistemi;
- transizione verso l'economia circolare e la bioeconomia.

Un capitolo particolarmente importante dell'azione di decarbonizzazione riguarda i trasporti, responsabili in Italia di circa il 26% delle emissioni (in linea con la media EU27) con un peso che è stato crescente negli ultimi anni come risultato di una riduzione complessiva delle emissioni a livello di Paese e una crescita del comparto.

Il trasporto privato (macchine e motocicli) è responsabile per circa il 56% delle emissioni del settore (con un peso relativo aumentato di 3,4 punti percentuali dal 1990 al 2019) mentre il 22% è attribuibile agli autobus e ai trasporti pesanti (-9,6 punti percentuali di calo nel peso relativo). Le ferrovie contribuiscono in maniera marginale (0,1%), con un peso relativo che dal 1990 si è anche ridotto di circa 0,5 punti percentuali.

Per questo il Piano si allinea ai principali obiettivi indicati dalla strategia europea sulla mobilità (2020), che prevedono 30 milioni di auto elettriche entro il 2030 (6 milioni in Italia), navi e aerei a emissioni zero fra il 2030 e il 2035; il raddoppio del traffico ferroviario ad alta velocità per il 2030 e la triplicazione entro il 2050; l'aumento del 50% del traffico merci su rotaia entro il 2030 e il suo raddoppio per il 2050.

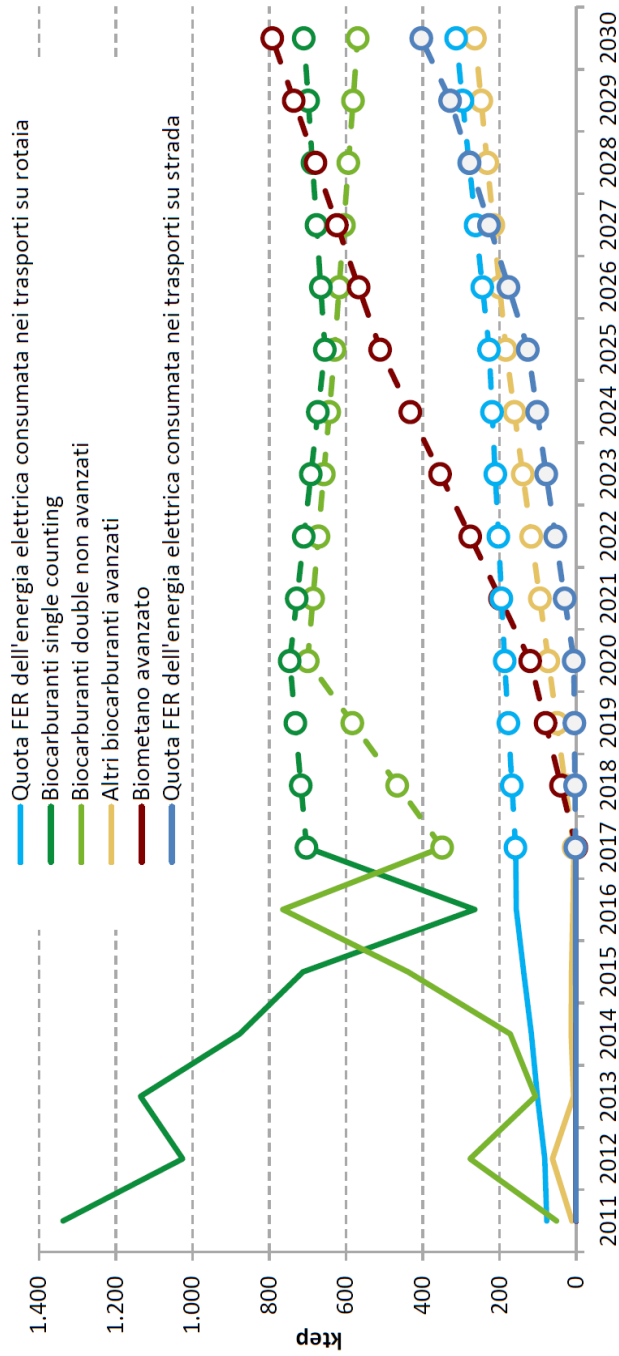
Fonte: Proposta di Piano per la Transizione Ecologica (PTE)



## 6. Gli indirizzi strategici e gli indirizzi operativi Indirizzo strategico 2. Promuovere una mobilità orientata alla sostenibilità e alla tutela dell'ambiente e del territorio

**FOCUS Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC) Proposta di Piano per la Transizione Ecologica (PTE) segue**

Figura 13 - Traiettorie di crescita dell'energia da fonti rinnovabili al 2030 nel settore dei trasporti [Fonte: GSE e RSE]



Il tema della decarbonizzazione nei trasporti, che nei prossimi anni comporterà una radicale modifica del peso relativo delle fonti energetiche impiegate (vedi grafico sovrastante), non è di stretta ed esclusiva competenza del Piano Attuativo del PRT; a tal fine andrà elaborato un percorso condiviso con il Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR).

Fonte: Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC)





### INDIRIZZO STRATEGICO 3

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

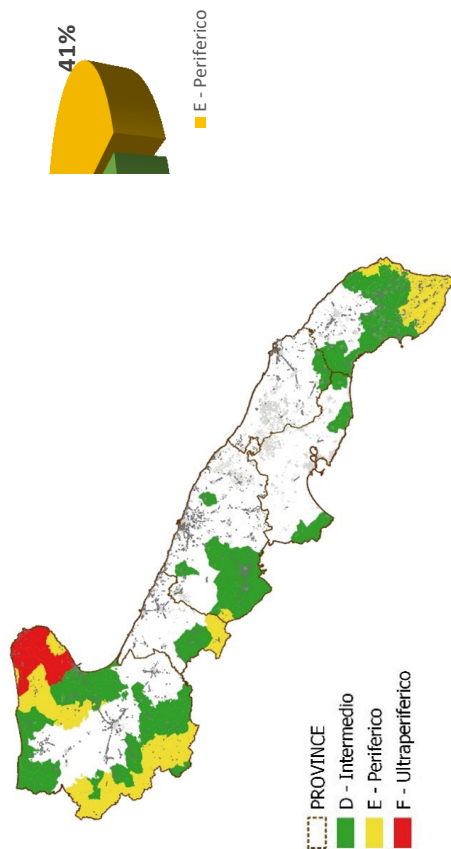
- **INDIRIZZO OPERATIVO 3.1:** Garantire l'**accessibilità universale** **comodale e intermodale** verso e tra i poli attrattori di rango sovracomunale puntando, in particolare, a ridurre le criticità che gravano sui cittadini e gli operatori economici delle zone più svantaggiate (tra cui in primis le Aree interne della SNAI) e valutando, caso per caso, le soluzioni complessivamente più sostenibili sotto il profilo ambientale, economico e sociale.
- **INDIRIZZO OPERATIVO 3.2:** Costruzione di **reti integrate di trasporto** atte a garantire una migliore accessibilità e una maggiore fruibilità della rete grazie all'utilizzo delle **nuove tecnologie**.



## 6. Gli indirizzi strategici e gli indirizzi operativi Indirizzo strategico 3. Migliorare la coesione sociale promuovendo la competitività del sistema economico produttivo e turistico, a partire dalle aree più svantaggiate

In Puglia, secondo la classificazione proposta dal Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica, 140 comuni risultano classificabili come area interna, di questi, il 56% appartiene al livello Intermedio (tempo di accesso al polo di Riferimento compreso tra 40 e 75 minuti). (cfr. <https://www.agenziacoesione.gov.it/strategia-nazionale-aree-interne/>)

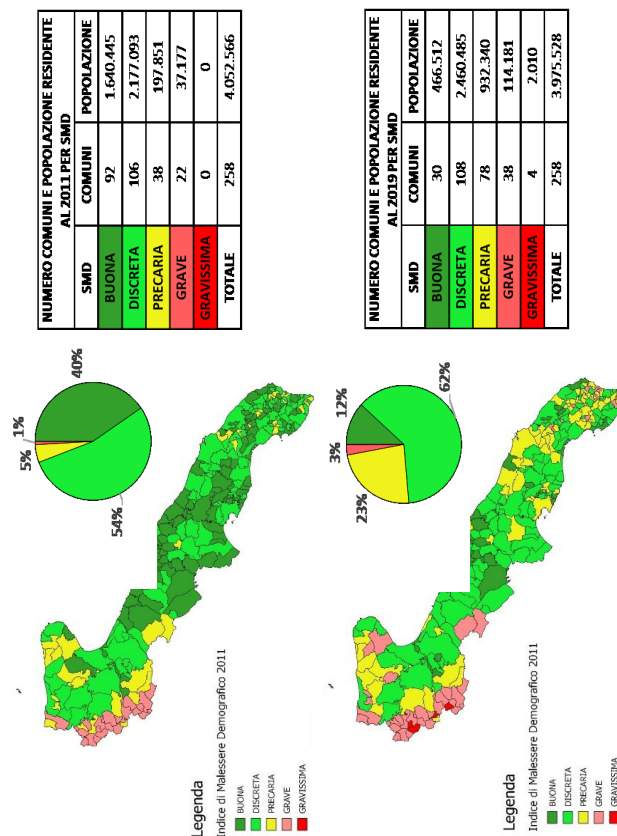
Classificazione Area interne secondo i livelli di perifericità - Puglia



Dall'analisi delle variazioni di popolazione tra la data dell'ultimo censimento (2011) e il 2019 dei comuni classificati come aree interne si apprezza una generale flessione dei residenti, con evidenti ripercussioni sul "potenziale generativo" rispetto alla domanda di trasporto.

Le variazioni più significative in negativo della popolazione si registrano nella provincia di Foggia, dove si sono verificati decrementi che superano il 20% rispetto ai dati del 2011.

Dalla variazione dell'indice di malessere demografico (per la definizione vedi Quadro Conoscitivo par. 1.2) tra il 2011 e il 2019 si evidenzia poi come proprio nei comuni per lo più localizzati nell'area dei Monti Dauni e, in generale, in quelle che sono considerate aree interne in ambito regionale, vi è un peggioramento dello stato di malessere demografico. I comuni considerati in buona condizione passano da 92 a 30 mentre i **comuni considerati in grave o gravissima condizione passano da 22 a 38.**





## 6. Gli indirizzi strategici e gli indirizzi operativi

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

Per contrastare la marginalizzazione di queste aree e il loro spopolamento è necessario accrescere l'accessibilità ai servizi di base e a quelli di eccellenza del Welfare e del lavoro, nonché verso i principali poli attrattori di rango sovracomunale, perseguendo un'integrazione verticale tra assetto infrastrutturale e servizi di trasporto a livello locale. Nella tabella seguente sono riportati sinteticamente i risultati attesi e le azioni definite nelle strategie previste da ciascuna delle quattro Aree Interne Pugliesi (sito *Agencia Nazionale di Coesione* <https://www.agenziacoesione.gov.it/strategia-nazionale-aree-interne/regione-puglia/>). Sono altresì in corso di redazione i PUMS di area vasta delle 4 Aree interne, finanziati con risorse regionali a titolo sperimentale. E' indispensabile che, per apportare i contributi attesi in termini di miglioramento della mobilità interna e di scambio con il territorio regionale, tali PUMS si possano raccordare in maniera strutturale con le previsioni del Piano Attuativo.

Aree Interne	RISULTATI ATTESI	AZIONI
Monti Dauni (Accordo di programma quadro Regione Puglia, Aprile 2019)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Miglioramento della mobilità interna all'Area</li> <li>Miglioramento della Accessibilità viaria all'Area</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sviluppare un sistema di trasporto sostenibile intercomunale e verso l'esterno (Centri di servizio) di tipo misto pubblico/privato, attraverso la sperimentazione di servizi a chiamata, bus dedicati, taxibus, per attività scolastiche ed extra scolastiche, servizi di welfare e sanitari, culturali e sportivi. Occorre quindi sviluppare soluzioni flessibili, integrate, on demand, sostenibili socialmente ed economicamente, e con basso impatto ambientale: piccoli mezzi a metano, car sharing, car pooling, pedibus, bike sharing a pedalata assistita.</li> <li>Promuovere interventi di sistemazione e potenziamento delle infrastrutture viarie, sia interne all'Area che di accesso alla stessa (provinciali e regionali). La proposta parte dalla nuova sensibilità manifestata dal PRT 2015-2019 che valorizza l'accessibilità nelle aree interne.</li> </ul>
Alta Murgia (Strategia d'Area Approvata., Ottobre 2020)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Il miglioramento della mobilità grazie all'offerta di un servizio di trasporto pubblico locale flessibile in funzione della domanda, anche con riguardo alle esigenze delle fasce deboli della popolazione, nonché attraverso la realizzazione di infrastrutture per la mobilità dolce.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sviluppo di servizi di trasporto pubblico locale flessibili (Studio sulla mobilità, Servizio di trasporto a chiamata, Taxi Sociale, Acquisto minibus)</li> <li>Realizzazione di infrastrutture per la mobilità "dolce" (Pista ciclabile urbana a Poggiorsini, Percorso escursionistico mountain bike Spinazzola-Cave di Bauxite, Percorso escursionistico ciclabile Grotte di San Michele - Santuario della Madonna del Sabato)</li> </ul>
Sud Salento (Accordo di programma quadro Regione Puglia, Maggio 2020)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sperimentazione del nuovo sistema di trasporto a domanda (TAD), la rete del trasporto collettivo su gomma basata sia su servizi di linea ad orario che su servizi flessibili</li> <li>Integrazione del sistema TAD nel piano di bacino provinciale del TPL, incluso il programma di riqualificazione della rete del trasporto ferroviario previsto da Ferrovie Sud Est e la realizzazione dell'hub territoriale di Tricase come punto di snodo</li> <li>Miglioramento della viabilità dei centri urbani e di accessibilità al trasporto intermodale, attraverso la ristrutturazione infrastrutturale delle strade di accesso ai borghi storici, alle stazioni delle Ferrovie Sud Est e alle nuove fermate del trasporto collettivo flessibile a domanda (TAD), rivalutando le potenzialità del reticolo delle correlazioni urbane, delle aree delle stazioni FSE, dei luoghi di interscambio, in diretta connessione con la creazione di zone pedonali e percorsi ciclabili secondo un modello d'intervento territoriale della "città diffusa"</li> </ul>
Gargano (Strategia d'Area Approvata., Agosto 2020)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Miglioramento della mobilità regionale, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Realizzazione di uno studio sulla mobilità dell'Area</li> <li>Trasporto inclusivo di comunità: bus bianco</li> <li>Taxi sociale</li> <li>Trasporto inclusivo di comunità: acquisto mezzi</li> </ul>

FONTE: <https://www.agenziacoesione.gov.it/strategia-nazionale-aree-interne/regione-puglia/>



#### INDIRIZZO STRATEGICO 4

Accrescere la sicurezza  
delle infrastrutture e dei  
servizi di trasporto

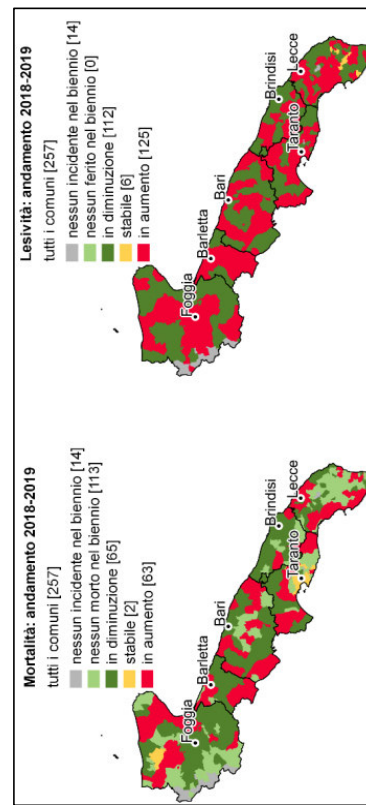
- **INDIRIZZO OPERATIVO 4.1:** Dotare le infrastrutture stradali di **sistemi ITS** (Intelligent Transportation Systems) in grado di dialogare con i veicoli, e promuovere interventi atti a garantire le condizioni di sicurezza per la mobilità debole.
- **INDIRIZZO OPERATIVO 4.2:** Garantire un **sistema 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).



## 6. Gli indirizzi strategici e gli indirizzi operativi Indirizzo strategico 4. Accrescere la sicurezza della sicurezza delle infrastrutture e dei servizi di trasporto

Dal Quadro Conoscitivo emerge che nel 2019 in Puglia si sono verificati 9'679 incidenti stradali (circa il 5,5% del totale nazionale), in lieve incremento (+0,1%) rispetto all'anno precedente, così come il numero dei morti (+3%) e dei feriti (+0,1%).

PROVINCE	2019		2018		Morti - Differenza 2019/2018 (valori assoluti)		Morti - Variazioni % 2019/2010		Tasso di mortalità 2019	
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Morti	Feriti	Morti	Feriti
Foggia	1.277	45	2.317	1.238	58	2.203	-13	-39,2	7,3	7,3
Bari	3.486	59	5.693	3.627	58	5.699	1	5,4	4,7	4,7
Taranto	1.215	27	2.097	1.172	18	1.999	9	-27,0	4,7	4,7
Brindisi	1.096	24	1.747	1.033	23	1.673	1	-29,4	6,1	6,1
Lecce	1.793	42	2.878	1.778	33	2.927	9	-28,8	5,3	5,3
Barietta-Andria-Trani	812	10	1.432	845	11	1.448	-1	-68,8	2,6	2,6
<b>Puglia</b>	<b>9.679</b>	<b>207</b>	<b>16.164</b>	<b>9.693</b>	<b>201</b>	<b>16.149</b>	<b>6</b>	<b>-29,1</b>	<b>5,2</b>	<b>5,2</b>
<b>Italia</b>	<b>172.183</b>	<b>3.173</b>	<b>241.384</b>	<b>172.553</b>	<b>3.334</b>	<b>242.919</b>	<b>-161</b>	<b>-22,9</b>	<b>5,3</b>	<b>5,3</b>



Tra la primavera e l'estate, in coincidenza con la maggiore presenza di flussi di mobilità legata a periodi di vacanza, è più elevata la concentrazione e, soprattutto, la gravità degli incidenti. Tra maggio e settembre (5 mesi) infatti si contano 4.493 incidenti (il 46,4% di quelli avvenuti durante l'intero anno) in cui hanno subito lesioni 7.637 persone (47,2%) e 104 sono decedute (50,2%).

Dai dati ISTAT si evince inoltre che in Puglia il 49,2% degli incidenti stradali è concentrato nelle aree urbane; **considerando anche le aree di cintura, che comprendono i comuni più prossimi ai centri principali, si arriva all'81,5% del totale. Nei comuni delle Aree interne, caratterizzate da tempi di percorrenza mediamente superiori ai 20 minuti per l'accesso ai Poli urbani di riferimento, gli incidenti rappresentano il 18,5% del totale regionale.** Il numero delle vittime è in aumento del 3,0% rispetto al 2018 sia nel totale dei Centri urbani che nelle Aree Interne. Anche gli indicatori statistici di mortalità e gravità evidenziano una situazione critica nelle Aree interne, dove, nel 2019, si registrano valori rispettivamente di 3,9 e 2,2, superiori alla media regionale (2,1 e 1,3).

TIPOLOGIA DI COMUNE	2019						Variazioni 2019/2018					
	Numero comuni	% Incidenti	% Feriti	% Morti	% Incidenti	% Feriti	Numero comuni	% Incidenti	% Feriti	% Morti	% Incidenti	% Feriti
Polo	14	5,4	4.762	49,2	60	29,0	7.774	48,1	57	-1	245	-105
Polo intercomunale	7	2,7	276	2,9	9	4,4	432	2,7	-31	-3	-3	
Cintura	97	37,7	2.853	29,5	69	33,3	4.865	30,1	-28	8	-89	
<b>Totale Centri</b>	<b>118</b>	<b>45,9</b>	<b>7.891</b>	<b>81,5</b>	<b>138</b>	<b>66,7</b>	<b>13.071</b>	<b>80,9</b>	<b>-2</b>	<b>4</b>	<b>51</b>	
Intermedio	78	30,4	1351	14,0	47	22,7	2.406	14,9	-49	-9	-57	
Periferico	56	21,8	394	4,1	20	9,7	630	3,9	36	11	41	
Ultra periferico	5	1,9	43	0,4	2	1,0	57	0,4	1	0	-20	
<b>Totale Aree interne</b>	<b>139</b>	<b>54,1</b>	<b>1.788</b>	<b>18,5</b>	<b>69</b>	<b>33,3</b>	<b>3.093</b>	<b>19,1</b>	<b>-12</b>	<b>2</b>	<b>-36</b>	
<b>Puglia</b>	<b>257</b>	<b>100</b>	<b>9.679</b>	<b>100</b>	<b>207</b>	<b>100</b>	<b>16.164</b>	<b>100</b>	<b>-14</b>	<b>6</b>	<b>15</b>	



## 6. Gli indirizzi strategici e gli indirizzi operativi Indirizzo strategico 4. Accrescere la sicurezza delle infrastrutture e dei servizi di trasporto

La maggior parte degli incidenti (oltre il 69%) si è verificato su strade urbane, provocando, nel 2019, 48 morti e 10'647 feriti. Il restante 31% dei sinistri stradali ha avuto luogo fuori dai centri abitati e, in particolare, dai dati ACI si riscontra che le strade extraurbane più incidentate risultano essere nell'ordine: SS16, SS7, SS172, A14, SS100 e SS101.

Strada	Puglia 2019		
	Incidenti	Morti	Feriti
SS16	421	14	821
SS7	157	3	307
SS172	64	3	130
A14	64	6	138
SS100	58	0	112
SS101	52	3	100

L'analisi della composizione dei flussi, inoltre, evidenzia che i mezzi pesanti utilizzano impropriamente alcune strade extraurbane (la SS16 e la SS100) per spostamenti di medio-lungo raggio (>75 km) in sostituzione della viabilità autostradale. Inoltre si rileva un fenomeno totalmente opposto al precedente che riguarda la componente «autovetture» in particolar modo lungo la SS16, tra Barletta e Bari. La strada statale in questo caso è utilizzata come tangenziale dei rispettivi centri abitati costieri, determinando una commistione di traffico che, associato alle inadeguate caratteristiche delle complanari e delle connessioni con la viabilità urbana, contribuisce ad innalzare il rischio di sinistri.

Fondamentale, a tal proposito, risulta la previsione di interventi riguardanti la sicurezza delle infrastrutture stradali esistenti, come:

- il miglioramento della geometria e la messa in sicurezza degli svincoli della SS16;
- la messa in sicurezza e il miglioramento dell'accessibilità delle strade provinciali di collegamento dei Poli urbani con le aree interne che, come emerso, evidenziano alcune situazioni fortemente critiche.

Per supportare efficacemente la gestione della sicurezza stradale è necessario dotare anche le infrastrutture stradali di sistemi ITS in grado di dialogare con i veicoli. Nei prossimi anni le tecnologie delle Smart Road e delle Smart mobility, la guida connessa e autonoma, la cybersecurity e i sistemi di trasporto intelligenti saranno fondamentali per la sicurezza delle strade, perché consentiranno di ridurre sempre di più i comportamenti di guida inappropriati che causano la maggior parte degli incidenti. Sarà proprio grazie al dialogo tra la strada e i veicoli che si potrà ridurre l'incidentalità, ottimizzare ulteriormente la manutenzione programmata, aumentare il comfort degli utenti e l'info mobilità.

Tra i benefici che derivano dall'impiego di queste tecnologie vanno considerati quelli relativi alla gestione del traffico e della mobilità, nonché il monitoraggio del trasporto di merci pericolose mediante un continuo tracciamento sia dei veicoli che dei carichi movimentati, incrementando il livello di sicurezza della circolazione.

**La sicurezza riveste un ruolo strategico non solo per il trasporto stradale ma anche per il trasporto ferroviario, aereo e marittimo. Nell'ambito della sicurezza di questi sistemi, a tal proposito, risulta importante garantire il completamento degli interventi (SCMT, ERTMS, Approach Lighting System, Automatic Identification System,...) programmati nei relativi Piani di Sviluppo settoriale di Reti ferroviarie, Aeroporti e Porti.**



## INDIRIZZO STRATEGICO 5

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



- **INDIRIZZO OPERATIVO 5.1:** 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.
- **INDIRIZZO OPERATIVO 5.2:** 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.
- **INDIRIZZO OPERATIVO 5.3:** 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.
- **INDIRIZZO OPERATIVO 5.4:** 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. Gli indirizzi strategici e gli indirizzi operativi Indirizzo strategico 5. Sostenere la connettività regionale alle TIC (Tecnologie dell'Informazione e della Comunicazione)

Il confronto tra i dati di domanda di trasporto attuale desunti dal modello di traffico multimodale regionale, ricostruito sulla base dei flussi dei veicoli di trasporto privato, sulle frequentazioni dei servizi ferroviari e sul venduto di COTRAP, e la ripartizione modale emersa dall'indagine sulla mobilità dei cittadini residenti nel territorio regionale curata da ASSET nel 2019, mostra un disallineamento che, vista l'origine dei due dati, consente di azzardare una stima preliminare indiretta della percentuale di utenti che effettuano uno spostamento con più mezzi di trasporto. Nel modello regionale, infatti, la domanda di trasporto rappresenta lo spostamento effettuato con il mezzo relativo alla modalità specifica, mentre l'indagine è relativa al mezzo prevalente utilizzato per effettuare lo spostamento sistematico, perciò se i due dati fossero stati identici questo avrebbe indicato l'assenza totale di spostamenti plurimodali. **Si può dunque assumere che la percentuale di spostamenti intercomunalmente che effettua scambio modale corrisponde solo al 7% della domanda complessiva**, e che quindi la domanda di trasporto in Puglia è tendenzialmente monomodale con una netta prevalenza di utilizzo dell'auto privata. In ottemperanza all'obiettivo strategico OS2 della politica di coesione «un'Europa più verde e priva di emissioni di carbonio grazie all'attuazione dell'accordo di Parigi e agli investimenti nella transizione energetica, nelle energie rinnovabili e nella lotta contro i cambiamenti climatici», risulta importante offrire un'alternativa economica, funzionale, sostenibile ed integrata all'utilizzo dell'auto. Per ottenere questo risultato, il punto di partenza è rappresentato dalla realizzazione dell'integrazione tariffaria nell'ambito del sistema regionale di trasporto pubblico ferroviario ed automobilistico mediante la combinazione più efficiente di interventi, non solo infrastrutturali ma anche tecnologici.

L'integrazione tariffaria costituisce il primo passo per 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.

	Dato Rip. modale modello Regione Puglia (aggiornamento 2019)	Dato Rip. modale Indagine sulla mobilità, ASSET, 2019
 Auto*	72%	79%
 TPL (Bus Extraurbani+treno)	28%	21%
	<b>100%</b>	<b>100%</b>

*\* Il numero degli spostamenti auto è stato moltiplicato per il coefficiente di riempimento medio (1,1) per considerare anche gli spostamenti degli eventuali passeggeri*

Ad integrazione di quanto già previsto nell'ambito dell'indirizzo strategico 1 per migliorare l'accessibilità alla rete Core in termini di sistemi ITS per il trasporto multimodale di passeggeri e merci, in questa sede si richiama l'attenzione sull'impiego integrato delle TIC (nel caso specifico, ad esempio, protezione civile e trasporti) sulla viabilità locale delle aree interne e di quelle delle aree turistiche, particolarmente vulnerabili dal punto di vista ambientale. La previsione è quella di applicare i concetti propri della Smart Road a sistemi le cui criticità prevalenti non sono costituiti dall'entità del traffico ma dal rischio di dissesto idrogeologico e di incidentalità connessa alle caratteristiche geometriche dell'infrastruttura.

## 6. Gli indirizzi strategici e gli indirizzi operativi



### INDIRIZZO STRATEGICO 6 Migliorare la *governance* degli investimenti infrastrutturali

- **INDIRIZZO OPERATIVO 6.1:** definire gli interventi infrastrutturali necessari al completamento del progetto di piena accessibilità di tutto il territorio regionale.
- **INDIRIZZO OPERATIVO 6.2:** 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.
- **INDIRIZZO OPERATIVO 6.3:** 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.
- **INDIRIZZO OPERATIVO 6.4:** 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.
- **INDIRIZZO OPERATIVO 6.5:** 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.
- **INDIRIZZO OPERATIVO 6.6:** 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.



## 6. Gli indirizzi strategici e gli indirizzi operativi Indirizzo strategico 6. Migliorare la governance degli investimenti infrastrutturali

La Regione, con DGR 2030/2017, ha avviato il Monitoraggio ambientale del Piano Attuativo 2015-2019 del PRT, unitamente alla verifica dello stato di attuazione degli interventi sul piano finanziario, procedurale e operativo. Gli interventi compresi nel P.A. 2015-2019 sono **oltre 450**, di questi **poco più la metà (56%) risulta ad oggi avviata**.

STATO D'AVANZAMENTO PIANO ATTUATIVO 2015-2019 (Num.)						
MODALITA'	Totale interventi previsti dal P.A. 2015-2019	Fase di Progettazione	Fase di Esecuzione	Lavori conclusi/Collaudato	Totale interventi in corso	% Interventi in corso sul totale degli interventi previsti
Stradale	100	28	13	14	55	55%
Ferroviaria	144	45	32	35	112	78%
Marittima	84	22	9	15	46	55%
Aereoportuale	112	19	5	8	32	29%
Nodi intermodali	13	3	4	1	8	62%
<b>Totale complessivo</b>	<b>453</b>	<b>117</b>	<b>63</b>	<b>73</b>	<b>253</b>	<b>56%</b>

La ricostruzione del Quadro conoscitivo del Piano Attuativo 2021-2027 ha comportato una verifica dello stato di attuazione degli interventi previsti nel PA 2015-2019 e in differenti e successivi atti di programmazione. Con riferimento a quest'ultima tipologia, sono stati monitorati **227 interventi che risultano quasi tutti avviati (90%)**. Tali interventi sono stati classificati in base allo stato di avanzamento dei lavori: in fase di progettazione, in fase di esecuzione, conclusi o in fase di collaudo, ed infine quelli non ancora avviati.

STATO D'AVANZAMENTO INTERVENTI NON INCLUSI NEL PIANO ATTUATIVO 2015 - 2019 (Num.)						
MODALITA'	Totale interventi NON previsti dal P.A. 2015-2019	Fase di Progettazione	Fase di Esecuzione	Lavori conclusi/Collaudato	Totale interventi in corso	% Interventi in corso sul totale degli interventi previsti
Stradale	53	10	37	1	48	91%
Ferroviaria	84	41	29	10	80	95%
Marittima	56	30	8	4	42	75%
Aereoportuale	34	16	12	5	33	97%
Nodi intermodali	0	0	0	0	0	-
<b>Totale complessivo</b>	<b>227</b>	<b>97</b>	<b>86</b>	<b>20</b>	<b>203</b>	<b>89%</b>



## 6. Gli indirizzi strategici e gli indirizzi operativi

### Indirizzo strategico 6. Migliorare la governance degli investimenti infrastrutturali

Il confronto delle due tabelle riportate nella pagina precedente permette di effettuare una serie di considerazioni attinenti la *governance* complessiva della programmazione degli interventi infrastrutturali e, più in generale, degli investimenti nel settore della mobilità e dei trasporti.

1. Il presentarsi di eventi di rilevanza significativa ma imprevisi ed imprevedibili (ad esempio nel caso del P.A. 2015-2019 il trasferimento da USTF a ANSF delle competenze in materia di sicurezza ferroviaria sulle reti regionali), può determinare una modifica nelle priorità di intervento e l'introduzione di interventi non pianificati;
2. Il Piano Attuativo del PRT, per sua natura, non contempla, ad esempio, interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria della viabilità nonostante che, considerate le condizioni della rete stradale locale extraurbana nelle aree interne, essi possono assumere una rilevanza in termini di numerosità ed impatto economico tali da costituire una variabile non trascurabile (come accaduto tra il 2017 e il 2020 per gli interventi nell'Area interna dei Monti Dauni);
3. La programmazione settoriale di Porti e Aeroporti è sostanzialmente autonoma rispetto agli atti di programmazione strategica regionale.

Ciò considerato, e tenuto conto del ruolo di Condizionalità abilitante rivestito dal Piano Attuativo del PRT, si impone l'esigenza di stabilire meccanismi di raccordo quantomeno con la programmazione comunitaria e il FSC.