

REPUBBLICA ITALIANA

BOLLETTINO UFFICIALE

della Regione Puglia



REGIONE
PUGLIA

ANNO LIV

BARI, 21 DICEMBRE 2023

n. 112 *suppl.*



Statuto, leggi e regolamenti regionali
Deliberazioni della Giunta regionale
Decreti e ordinanze del Presidente della Giunta regionale

Il Bollettino Ufficiale della Regione Puglia, ai sensi della Legge regionale 15 giugno 2023, n. 18, è pubblicato con frequenza bisettimanale, attraverso edizioni ordinarie, di norma il lunedì e il giovedì, straordinarie e supplementari. Il BURP si articola in tre sezioni.

Nella prima sezione sono pubblicati gli atti della Regione Puglia, di seguito elencati per tipologia:

- a) lo Statuto, le leggi e i regolamenti regionali;
- b) gli atti aventi contenuto normativo a rilevanza esterna;
- c) le deliberazioni del Consiglio regionale;
- d) le deliberazioni della Giunta regionale;
- e) i decreti e le ordinanze del Presidente della Giunta regionale;
- f) i decreti del Presidente del Consiglio regionale;
- g) le deliberazioni dell'Ufficio di Presidenza del Consiglio regionale;
- h) le determinazioni dirigenziali aventi contenuto di interesse generale, in primis quelle che definiscono i criteri e le modalità per la concessione di sovvenzioni, contributi, sussidi, ausili e vantaggi economici di qualunque genere, oppure che specificano criteri e modalità per il rilascio di autorizzazioni, accreditamenti, licenze e provvedimenti analoghi, nonché ogni determinazione dirigenziale che la struttura regionale adottante ritenga di pubblicare;
- i) gli atti dell'amministrazione regionale di cui sia disposta la pubblicazione in base all'ordinamento vigente;
- j) le richieste di referendum regionali, i relativi atti d'indizione e la proclamazione dei risultati.

Nella seconda sezione sono pubblicati gli atti degli enti pubblici e privati e degli organi giurisdizionali dello Stato, di seguito elencati per tipologia:

- a) le sentenze e le ordinanze della Corte costituzionale relative a leggi della Regione Puglia o a leggi statali o a conflitti di attribuzione che coinvolgono la Regione Puglia;
- b) le ordinanze degli organi giurisdizionali che sollevano questioni di legittimità costituzionale relative a leggi regionali;
- c) i ricorsi e le ordinanze promossi innanzi alla Corte costituzionale aventi ad oggetto questioni di legittimità costituzionale delle leggi della Regione Puglia, insieme ai provvedimenti adottati dalla Corte costituzionale per la definizione di tali giudizi;
- d) gli atti di organi statali o comunitari di cui sia prescritta la pubblicazione nel bollettino ufficiale da norma di legge oppure la cui pubblicazione sia disposta dal Presidente della Giunta regionale;
- e) gli atti degli enti locali e degli enti pubblici e privati, la cui pubblicazione sia richiesta dagli stessi anche in ragione di prescrizioni normative o regolamentari;
- f) tutti gli altri atti di particolare interesse per la Regione Puglia, adottati da qualunque autorità o ente diverso dalla Regione, la cui pubblicazione sia disposta dal Presidente della Giunta regionale o dall'autorità giudiziaria.

Nella terza sezione sono pubblicati tutti gli atti e gli avvisi della Regione e di altri enti pubblici che interessano la collettività regionale la cui pubblicità risponda a esigenze di carattere informativo diffuso, nonché gli atti e avvisi relativi alle procedure di reclutamento del personale o alle procedure di affidamento per l'acquisizione di lavori, servizi e forniture, con particolare riferimento a:

- a) provvedimenti di approvazione di bandi e avvisi in materia di contratti pubblici;
- b) provvedimenti di avvio delle procedure di reclutamento del personale;
- c) determinazioni dirigenziali di approvazione delle graduatorie di affidamento e/o di concorso;
- d) determinazioni dirigenziali di costituzione delle commissioni di gara e/o di concorso;
- e) altri atti delle procedure di affidamento e/o procedure concorsuali la cui pubblicazione sia richiesta da legge.

SOMMARIO

“Avviso per i redattori e per gli Enti:

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

SEZIONE PRIMA

Statuto, leggi e regolamenti regionali

LEGGE REGIONALE 19 dicembre 2023, n. 35

“XI legislatura - 19° provvedimento di riconoscimento di debiti fuori bilancio ai sensi dell’articolo 73, comma 1, lettere a) ed e), del decreto legislativo 23 giugno 2011, n. 118, come modificato dal decreto legislativo 10 agosto 2014, n. 126”..... 4

LEGGE REGIONALE 19 dicembre 2023, n. 36

“Disciplina regionale degli interventi di ristrutturazione edilizia ai sensi dell’articolo 3, comma 1, lettera d), del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380 (Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia) e disposizioni diverse”. 10

REGOLAMENTO REGIONALE 19 dicembre 2023, n. 13

“Definizione di modelli e standard per lo sviluppo dell’assistenza territoriale ai sensi del DM 77/2022”..... 19

REGOLAMENTO REGIONALE 19 dicembre 2023, n. 14

“Regolamento attuativo degli articoli 6, 7, 10, 13 e 31 della Legge Regionale 07 Febbraio 2020 n. 2, “Norme sul controllo del randagismo, anagrafe canina e protezione degli animali d’affezione”. 73

Deliberazioni della Giunta regionale

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 7 dicembre 2023, n. 1832

LR 18/2002 art. 7 comma 4 - LR 16/2008 art. 2 comma 1. Approvazione del Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti 2021-2030 (PA PRT 2021-2030)..... 82

Decreti e ordinanze del Presidente della Giunta regionale

ORDINANZA DEL PRESIDENTE DELLA GIUNTA REGIONALE 20 dicembre 2023, n. 574

Misure di protezione relative all’influenza aviaria ad alta patogenicità del sottotipo H5N1 attorno al focolaio in provincia di Lecce 1128

SEZIONE PRIMA

Statuto, leggi e regolamenti regionali

LEGGE REGIONALE 19 dicembre 2023, n. 35

“XI legislatura - 19° provvedimento di riconoscimento di debiti fuori bilancio ai sensi dell’articolo 73, comma 1, lettere a) ed e), del decreto legislativo 23 giugno 2011, n. 118, come modificato dal decreto legislativo 10 agosto 2014, n. 126”.

IL CONSIGLIO REGIONALE HA APPROVATO

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA REGIONALE

PROMULGA LA SEGUENTE LEGGE:

Art. 1

Riconoscimento di debiti fuori bilancio ai sensi dell’articolo 73, comma 1, lettera a), del d.lgs. 118/2011, come modificato dal d.lgs., 126/2014

1. Ai sensi dell’articolo 73, comma 1, lettera a), del decreto legislativo 23 giugno 2011, n. 118 (Disposizioni in materia di armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio delle Regioni, degli enti locali e dei loro organismi, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 5 maggio 2009, n. 42), come modificato dal decreto legislativo 10 agosto 2014, n. 126, sono riconosciuti legittimi i debiti di cui alle seguenti lettere a), b), c), d), e), f), g) e h):

- a) il debito fuori bilancio, ai sensi dell’articolo 73, comma 1, lettera a), del d.lgs. 118/2011, come modificato dal d.lgs. 126/2014, dell’importo di euro 1.829,12 derivante dalla sentenza del TAR Puglia n. 875/2023. Al finanziamento della spesa di cui alla presente lettera a) si provvede con imputazione alla missione 1, programma 11, titolo 1, capitolo 1317 “Oneri per ritardati pagamenti. Spese procedurali e legali” del bilancio 2023;
- b) il debito fuori bilancio, ai sensi dell’articolo 73, comma 1, lettera a), del d.lgs. 118/2011, come modificato dal d.lgs. 126/2014, dell’importo di euro 66,44 in favore dell’Agenzia delle entrate, riscossione, derivante dalla cartella di pagamento n. 014 2022 0027044500000 emessa a seguito di sentenza della Corte d’appello di Firenze, seconda sezione penale, n. 5782 del 5 dicembre 2018. Al finanziamento della spesa di cui alla presente lettera b) si provvede con imputazione alla missione 1, programma 11, titolo 1, capitolo U001317 “Oneri per ritardati pagamenti. Spese procedurali e legali” dell’esercizio di bilancio 2023;
- c) il debito fuori bilancio, ai sensi dell’articolo 73, comma 1, lettera a), del d.lgs. 118/2011, come modificato dal d.lgs. 126/2014, dell’importo di euro 300,23 per la regolarizzazione parziale delle carte contabili con provvisorio d’uscita n. 53/2023 del 26 maggio 2023, relative alla cartella di pagamento n. 01420220032282521001. Al finanziamento della spesa di cui alla presente lettera c) si provvede con imputazione alla missione 1, programma 11, titolo 1, macroaggregato 10, p.d.c.f. 1.10.05.04, capitolo 0001317 “Oneri per ritardati pagamenti spese procedurali e legali” del bilancio corrente;
- d) il debito fuori bilancio, ai sensi dell’articolo 73, comma 1, lettera a), del d.lgs. 118/2011, come modificato dal d.lgs. 126/2014, dell’importo complessivo di euro 4.975,00 derivante dalla sentenza dell’ufficio del Giudice di pace di Bari n. 1892/2023. Al finanziamento della spesa di cui alla presente lettera d) si provvede con la seguente imputazione: per gli interessi legali pari ad euro 174,00 alla missione 1, programma 11, titolo 1, capitolo 1315 “Oneri per ritardati pagamenti. Quota interessi”; per le spese procedurali e legali pari ad euro 1.981,00 alla missione 1, programma 11, titolo 1,

- capitolo 1317 "Oneri per ritardati pagamenti. Spese procedurali e legali"; per la sorte capitale, con variazione in diminuzione al bilancio del corrente esercizio di euro 2.820,00 della missione 20, programma 3, titolo 1, capitolo 1110090 "Fondo di riserva per la definizione delle partite potenziali" e contestuale variazione di pari importo in aumento sulla missione 1, programma 11, titolo 1, capitolo 1318 "Spesa finanziata con prelievo somme dal capitolo 1110090";
- e) il debito fuori bilancio, ai sensi dell'articolo 73, comma 1, lettera a), del d.lgs. 118/2011, come modificato dal d.lgs. 126/2014, dell'importo complessivo di euro 781.321,77 a titolo di sorte capitale, interessi e spese procedurali e legali, derivante dalla ordinanza di assegnazione somme resa dal Tribunale di Bari, seconda sezione civile, in data 30 agosto 2023 e recante repertorio 1181/2022, r.g.e. 1271/2022, a seguito dell'atto di pignoramento presso terzi per l'esecuzione della sentenza della Corte d'appello di Bari, seconda sezione civile n. 1892/2018 dell'8 novembre 2018 e recante repertorio 3367/2018, r.g. 1072/2013. Al finanziamento della spesa di cui alla presente lettera e) si provvede con la seguente imputazione al bilancio regionale 2023: per la sorte capitale pari a euro 753.830,78 alla missione 1, programma 3, titolo 1, capitolo U1110097 "Oneri rivenienti dalla regolarizzazione delle carte contabili"; per gli interessi pari ad euro 21.169,22 alla missione 1, programma 11, titolo 1, capitolo U0001315 "Oneri per ritardati pagamenti. Quota interessi"; per le spese procedurali e legali pari ad euro 6.321,77 alla missione 1, programma 11, titolo 1, capitolo U0001317 "Oneri per ritardati pagamenti. Spese procedurali e legali";
- f) il debito fuori bilancio, ai sensi dell'articolo 73, comma 1, lettera a), del d.lgs. 118/2011, come modificato dal d.lgs. 126/2014, per la liquidazione delle competenze ammontanti ad euro 9.081,95 a favore dell'architetto Giovanbattista Cataldo Favatà, derivanti dal provvedimento del 26 ottobre 2023 emesso dal Tribunale di Taranto nella procedura esecutiva immobiliare n. 79/2022 r.g.e., promossa dalla Regione Puglia nei confronti del signor R.A. Al finanziamento della spesa di cui alla presente lettera f) dovuta a titolo di spese procedurali si provvede mediante imputazione al bilancio del corrente esercizio, alla missione 01, programma 11, titolo 1, capitolo 1317 "Oneri per ritardati pagamenti. Spese procedurali e legali";
- g) il debito fuori bilancio, ai sensi dell'articolo 73, comma 1, lettera a), del d.lgs. 118/2011, come modificato dal d.lgs. 126/2014, dell'importo di euro 4.843,38 in favore di CNIPA Puglia a titolo di rimborso dell'imposta di registro sulla sentenza n. 2119/2019 resa al Tribunale di Bari all'esito del giudizio recante r.g. 186/2012, cartella di pagamento n. 01420220034601251001, ruolo n. 2022/000782. Al finanziamento della spesa di cui alla presente lettera g) si provvede con imputazione alla missione 1, programma 11, titolo 1, capitolo 1317 "Oneri per ritardati pagamenti spese procedurali e legali", del bilancio 2023;
- h) il debito fuori bilancio, ai sensi dell'articolo 73, comma 1, lettera a), del d.lgs. 118/2011, come modificato dal d.lgs. 126/2014, dell'importo di euro 522,08 derivante dal provvedimento di liquidazione competenze e fondo spese in acconto in favore del CTU emesso dal Tribunale di Bari in data 26 ottobre 2023 nel giudizio r.g. 5558/2022. Al finanziamento della spesa di cui alla presente lettera h) si provvede con imputazione alla missione 1, programma 11, titolo 1, capitolo 1317 "Oneri per ritardati pagamenti spese procedurali e legali" del bilancio 2023.

Art. 2

Riconoscimento di debito fuori bilancio ai sensi dell'articolo 73, comma 1, lettera e), del d.lgs. 118/2011, come modificato dal d.lgs. 126/2014

1. Ai sensi dell'articolo 73, comma 1, lettera e), del d.lgs. 118/2011, come modificato dal d.lgs. 126/2014, sono riconosciuti legittimi i debiti fuori bilancio di cui alle seguenti lettere a), b) e c):
- a) il debito fuori bilancio, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 73, comma 1, lettera e), del d.lgs. 118/2011, come modificato dal d.lgs. 126/2014, dell'importo complessivo di euro 30.156,92, compresi oneri

- di legge, inerente a compensi professionali spettanti agli avvocati esterni, per incarichi conferiti in assenza di preventivo o adeguato impegno di spesa relativi ai seguenti contenziosi: n. 1305/09/SH presso la Corte d'appello di Lecce, r.g. 648/2009, per euro 24.484,56; n. 3673/04/SH presso la Corte d'appello di Bari, r.g. 185/2009, per euro 4.000,46; n. 3498/03/CA presso il Tribunale di Bari, r.g. 10351/2003, per euro 1.671,90. Al finanziamento della spesa di cui alla presente lettera a) si provvede mediante imputazione alla missione 01, programma 11, titolo 1, tramite utilizzo delle quote accantonate del risultato di amministrazione;
- b) il debito fuori bilancio, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 73, comma 1, lettera e), del d.lgs. 118/2011, come modificato dal d.lgs. 126/2014, dell'importo complessivo di euro 25.229,08, compresi oneri di legge, inerente a compensi professionali spettanti all'avvocato esterno, per incarichi conferiti in assenza di preventivo o adeguato impegno di spesa relativi ai seguenti contenziosi: n. 1679/02/GU presso il Tribunale di Lecce, r.g. 389/08, per euro 903,62; n. 3852/02/GU presso il Tribunale di Lecce, r.g. 7387/03, per euro 6.468,64; n. 3093/03/GU presso il Tribunale di Taranto, r.g. 4522/03, per euro 3.847,26; n. 3205/03/GU presso il Tribunale di Taranto, r.g. 4525/03, per euro 2.846,69; n. 2529/03/GU presso il Tribunale di Taranto, sezione distaccata Grottaglie, r.g. 162/03, per euro 3.675,82; n. 12393/02/GU presso il Tribunale di Lecce, appello, r.g. 6661/08, per euro 2.858,36; n. 4870/02/GU presso il Tribunale di Lecce, r.g. 2898/2006, per euro 4.628,69. Al finanziamento della spesa di cui alla presente lettera b) si provvede mediante imputazione alla missione 01, programma 11, titolo 1, tramite utilizzo delle quote accantonate del risultato di amministrazione;
- c) il debito fuori bilancio, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 73, comma 1, lettera e), del d.lgs. 118/2011, come modificato dal d.lgs. 126/2014, dell'importo complessivo di euro 25.054,32 inerente a spese e compensi professionali spettanti all'avvocato esterno, per incarichi conferiti in assenza di preventivo o adeguato impegno di spesa relativi ai seguenti contenziosi: n. 1565/09/FR presso il TAR Puglia sede di Bari, r.g. 1938/2009, per euro 3.703,08; n. 282/10/SH presso il Tribunale superiore delle acque pubbliche, r.g. 40/2010, per euro 5.031,12; n. 2861/99/TO presso la Corte di Cassazione, r.g. 28088/2007, per euro 5.914,05; n. 1125/09/FR presso il Tribunale di Bari, r.g. 9773/2009, per euro 8.037,85; n. 817/11/GR presso il Tribunale di Lecce, r.g. 2093/2010, per euro 2.297,12; n. 1564/10/GR presso il Tribunale di Lecce, r.g. 6532/2010, per euro 71,10. Al finanziamento della spesa di cui alla presente lettera c) si provvede mediante imputazione alla missione 01, programma 11, titolo 1, tramite utilizzo delle quote accantonate del risultato di amministrazione.

La presente legge è dichiarata urgente e sarà pubblicata sul Bollettino ufficiale della Regione ai sensi e per gli effetti dell'articolo 53, comma 1, della legge regionale 12 maggio 2004, n° 7 "Statuto della Regione Puglia" ed entrerà in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione.

E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e farla osservare come legge della Regione Puglia.

Data a Bari, addì 19 dicembre 2023

MICHELE EMILIANO



REGIONE PUGLIA

Allegato n.51 al D.L. n. 119/2011

Allegato atto di variazione del bilancio riportante i dati d'interesse del Tesoriere Rif. Del. Com. n. 182 del 28/11/2023
 «XI legislatura - 19° provvedimento di riconoscimento di debiti fuori bilancio ai sensi dell'articolo 73, comma 1, lettere a) ed e), del decreto
 legislativo 23 giugno 2011, n. 118, come modificato dal decreto legislativo 10 agosto 2014, n. 126»

FIDUCIA REGIONALE	DESCRIZIONE	ENTRATE		PREVISIONI AGGIORNATE ALLA PRECEDENTE VARIAZIONE ESERCIZIO PREG.		VARIAZIONI		PREVISIONI AGGIORNATE ALLA DELIBERA IN OGGETTO ESERCIZIO PREG.
		ENTRATE	ESERCIZIO PREG.	IN AUMENTO	IN DIMINUIZIONE	IN AUMENTO	IN DIMINUIZIONE	
	Fondo pluriennale vincolato per spese correnti			0,00	0,00	0,00	0,00	
	Fondo pluriennale vincolato per spese in conto capitale			0,00	0,00	0,00	0,00	
	Utilizzo avanzo di amministrazione			39.446,52	0,00	39.446,52	0,00	
	TOTALE VARIAZIONI IN ENTRATA			0,00	0,00	0,00	0,00	
	redditi presuntivi			0,00	0,00	0,00	0,00	
	providenze di competenza			39.446,52	0,00	39.446,52	0,00	
	providenze di cassa			0,00	0,00	0,00	0,00	
	TOTALE GENERALE DELLE ENTRATE			0,00	0,00	39.446,52	0,00	
	redditi presuntivi			0,00	0,00	0,00	0,00	
	redditi di competenza			39.446,52	0,00	39.446,52	0,00	
	redditi di cassa			0,00	0,00	0,00	0,00	
	TOTALE GENERALE DELLE ENTRATE			0,00	0,00	39.446,52	0,00	
								Firmato digitalmente da NICOLA PALADINO C = IT

(*) La stipulazione della colonna può essere rinviata, dopo l'approvazione della delibera di variazione di bilancio, a cura del responsabile finanziario.



REGIONE PUGLIA

Allegato alla deliberazione n. 118/2023 del 28/11/2023
 Allegato alla deliberazione n. 118/2023 del 28/11/2023
 Allegato alla deliberazione n. 118/2023 del 28/11/2023

MISSIONI, PROGRAMMI, TITOLO	DENOMINAZIONE	SPESA		PREVISIONI AGGIORNATE ALLA PRECEDENTE ESERCIZIO 2024 (*)		VARIAZIONI		PREVISIONI AGGIORNATE ALLA DELIBERA IN OGGETTO ESERCIZIO 2024 (*)
		IN VALORE	IN NATURA	IN AUMENTO	IN DIMINUIZIONE			
TOTALE VARIAZIONI IN USCITA				0,00	0,00	0,00	0,00	
	redditi prestativi			83.266,52	2.820,00			
	previdenze di competenza			83.266,52	83.269,32			
	previdenze di cassa							
TOTALE GENERALE DELLE USCITE				0,00	0,00	0,00	0,00	
	redditi prestativi			83.266,52	2.820,00			
	previdenze di competenza			83.266,52	83.269,32			
	previdenze di cassa							

(*) La compilazione della colonna può essere trovata, dopo l'approvazione della delibera di variazione di bilancio, a cura del responsabile finanziario.

LEGGE REGIONALE 19 dicembre 2023, n. 36

“Disciplina regionale degli interventi di ristrutturazione edilizia ai sensi dell’articolo 3, comma 1, lettera d), del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380 (Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia) e disposizioni diverse”.

IL CONSIGLIO REGIONALE HA APPROVATO

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA REGIONALE

PROMULGA LA SEGUENTE LEGGE:

CAPO I

Disposizioni in materia edilizia

Art. 1

Finalità ed obiettivi

1. Le presenti norme disciplinano gli interventi di ristrutturazione edilizia previsti nell’articolo 3, comma 1, lettera d), del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380 (testo unico delle disposizioni legislative e regolamenti in materia edilizia) al fine di promuovere il recupero, la riqualificazione e il riuso del patrimonio edilizio esistente, nonché allo scopo di incentivare gli interventi di edilizia residenziale sociale.
2. Gli interventi di ristrutturazione edilizia realizzati in forza della presente legge devono essere rivolti al miglioramento della qualità architettonica, della sicurezza statica e igienico-funzionale e delle prestazioni energetiche degli edifici ed alla riqualificazione ambientale, paesaggistica e architettonica del tessuto edificato, nell’intento di ridurre progressivamente il degrado, il sottoutilizzo e l’abbandono degli ambiti urbanizzati e contribuire al contenimento del consumo di suolo, all’adattamento ed alla mitigazione dei cambiamenti climatici a scala urbana.
3. Tutti gli interventi realizzati ai sensi della presente legge devono risultare conformi alle norme statali e regionali in materia edilizia, urbanistica, di tutela del patrimonio ambientale, culturale e paesaggistico, di difesa del suolo, prevenzione del rischio sismico e accessibilità degli edifici. In particolare, gli interventi devono risultare conformi agli indirizzi, alle direttive, alle prescrizioni ed alle misure di salvaguardia del Piano paesaggistico territoriale regionale (PPTR) e, ove previsto, devono acquisire l’autorizzazione paesaggistica prevista nell’articolo 90 delle Norme tecniche di attuazione (NTA) del PPTR o l’accertamento di compatibilità paesaggistica di cui all’articolo 91 delle NTA del PPTR.

Art. 2

Incentivi volumetrici

1. Al fine di perseguire gli obiettivi di cui all’articolo 1, ai sensi del quarto periodo della lettera d) dell’articolo 3 del d.p.r. 380/2001, sono riconosciuti incentivi volumetrici per la realizzazione di interventi di ristrutturazione edilizia che prevedono:
 - a) l’ampliamento di edifici esistenti, legittimi o legittimati, ricadenti negli ambiti di intervento individuati ai sensi dell’articolo 4, comma 1, oppure degli edifici di cui all’articolo 4, comma 3, lettera a);
 - b) la demolizione e ricostruzione di edifici esistenti, legittimi o legittimati, ricadenti negli ambiti di intervento individuati ai sensi dell’articolo 4, comma 1, oppure degli edifici di cui all’articolo 4, comma

3, lettera a).

2. Per le medesime finalità, la presente legge riconosce incentivi volumetrici per la realizzazione di interventi di ristrutturazione urbanistica di cui all'articolo 3, comma 1, lettera f), del d.p.r. 380/2001 che prevedono la delocalizzazione negli ambiti individuati ai sensi dell'articolo 4, comma 3, lettera b), delle volumetrie rivenienti dalla demolizione di edifici esistenti, legittimi o legittimati, di cui all'articolo 5, comma 1, lettere g), h), i), j), k) ed l).

3. Gli incentivi volumetrici previsti nei commi 1 e 2 possono essere concessi una tantum e non possono superare i seguenti limiti:

- a) il 20 per cento della volumetria complessiva, e comunque non oltre 300 metri cubi, per gli interventi di ampliamento di edifici esistenti, legittimi o legittimati, ricadenti negli ambiti individuati ai sensi dell'articolo 4, comma 1, aventi qualsiasi destinazione d'uso, da destinare alla residenza e/o a usi strettamente connessi con la residenza, oppure ai medesimi usi preesistenti;
- b) il 20 per cento della volumetria complessiva, e comunque non oltre 200 metri cubi, per gli interventi di ampliamento di edifici residenziali esistenti, legittimi o legittimati, di cui all'articolo 4, comma 3, lettera a), che non comportano la modifica della destinazione d'uso;
- c) il 35 per cento della volumetria complessiva per gli interventi di demolizione e ricostruzione di edifici esistenti, legittimi o legittimati, ricadenti negli ambiti individuati ai sensi dell'articolo 4, comma 1, aventi qualsiasi destinazione d'uso, da destinare alla residenza e/o a usi strettamente connessi con la residenza oppure ai medesimi usi preesistenti;
- d) il 35 per cento della volumetria complessiva, e comunque non oltre 200 metri cubi, per gli interventi di demolizione e ricostruzione di edifici residenziali esistenti, legittimi o legittimati, di cui all'articolo 4, comma 3, lettera a), che non comportano la modifica della destinazione d'uso;
- e) il 35 per cento della volumetria complessiva per gli interventi di delocalizzazione all'interno degli ambiti individuati ai sensi dell'articolo 4, comma 3, lettera b), delle volumetrie rivenienti dalla demolizione di edifici esistenti, legittimi o legittimati, di cui all'articolo 5, comma 1, lettere g) h), i), j), k) ed l) aventi qualsiasi destinazione d'uso, da destinare alla residenza e/o a usi strettamente connessi con la residenza oppure ai medesimi usi preesistenti.

4. Ai fini del calcolo degli incentivi volumetrici, si computano i volumi per i quali sia riconosciuto lo stato legittimo ai sensi dell'articolo 9 bis del d.p.r. 380/2001 alla data di entrata in vigore della presente legge.

5. Nel caso di interventi di demolizione e ricostruzione di edifici a destinazione produttiva ricadenti negli ambiti individuati ai sensi dell'articolo 4, comma 1, aventi altezze interpiano superiori a 3,50 metri, il volume di riferimento per la determinazione dei bonus è ottenuto moltiplicando la superficie lorda di pavimento per un'altezza utile virtuale pari a 3,50 metri.

Art. 3

Condizioni per la realizzazione degli interventi di ristrutturazione edilizia

1. La realizzazione degli interventi di ristrutturazione edilizia previsti dalla presente legge, anche in assenza degli incentivi di cui all'articolo 2, è in ogni caso subordinata al rispetto dei limiti di densità edilizia previsti nell'articolo 7 del decreto ministeriale 2 aprile 1968, n. 1444 (Limiti inderogabili di densità edilizia, di altezza, di distanza fra i fabbricati e rapporti massimi tra gli spazi destinati agli insediamenti residenziali e produttivi e spazi pubblici o riservati alle attività collettive, al verde pubblico o a parcheggi, da osservare ai fini della formazione dei nuovi strumenti urbanistici o della revisione di quelli esistenti, ai sensi dell'art. 17 della legge n. 765 del 1967) e della disciplina di tutela paesaggistica dettata dal PPTR, all'acquisizione di autorizzazioni, pareri, nulla osta o altri atti di assenso previsti per legge da parte degli enti e delle autorità competenti, nonché all'osservanza delle seguenti ulteriori specifiche condizioni, il Comune può derogare ai limiti di cui all'articolo 7 del d.m. 1444/1968 nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 2 bis del d.p.r. 380/2001.

2. Gli interventi di ampliamento previsti nell'articolo 2, comma 1, lettera a), possono usufruire degli incentivi volumetrici previsti dal comma 3, lettere a) e b), del medesimo articolo a condizione che:

- a) l'ampliamento sia realizzato in contiguità fisica, anche in sopraelevazione, e/o a mezzo di elementi strutturali di collegamento, all'edificio e nel rispetto delle distanze minime e delle altezze massime previste dalla strumentazione urbanistica comunale vigente. In caso di specifiche previsioni più restrittive degli strumenti urbanistici vigenti, il Comune ne può disporre la deroga, fermo restando il rispetto delle altezze massime e delle distanze minime previste dal d.m. 1444/1968 ove l'ampliamento in contiguità fisica non risulti tecnicamente o fisicamente realizzabile oppure compromette le caratteristiche tipologiche e architettoniche del fabbricato esistente, può essere autorizzata la costruzione di un corpo edilizio separato, di carattere accessorio e pertinenziale, da collocarsi sullo stesso lotto dell'edificio esistente e a una distanza non superiore a dieci metri da quest'ultimo. Il nuovo corpo edilizio deve rispettare le caratteristiche tipologiche, morfologiche e costruttive del fabbricato esistente;
 - b) l'immobile ampliato, oppure la singola unità immobiliare ampliata, ottenga il salto di almeno due classi energetiche rispetto all'esistente, ovvero, qualora non risulti possibile, il conseguimento della classe energetica superiore, da dimostrare mediante l'attestato di prestazione energetica di cui all'articolo 6 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 192 (Attuazione della direttiva 2002/91/CE relativa al rendimento energetico nell'edilizia), precedente e posteriore all'intervento, rilasciato da tecnico abilitato nella forma della dichiarazione asseverata;
 - c) per gli edifici ricadenti negli ambiti individuati ai sensi dell'articolo 4, comma 1, la complessiva volumetria massima risultante a seguito dell'intervento sia destinata a residenza e/o a usi strettamente connessi con le residenze, oppure ai medesimi usi preesistenti. Negli usi strettamente connessi con le residenze sono ricompresi gli esercizi di vicinato previsti nell'articolo 16, comma 5, lettera a), della legge regionale 16 aprile 2005, n. 24 (Codice del commercio), nonché i laboratori per arti e mestieri e locali per imprese artigiane di cui all'articolo 3 della legge 8 agosto 1985, n. 443 (Legge quadro per l'artigianato), dirette alla prestazione di servizi connessi alla cura della persona, alla manutenzione dei beni di consumo durevoli o degli edifici, o alla produzione di beni di natura artistica, con l'esclusione delle attività rumorose, inquinanti o comunque moleste;
 - d) per gli edifici di cui all'articolo 4, comma 3, lettera a), l'intervento non comporta l'aumento delle superfici impermeabili e garantisce l'incremento dell'indice di piantumazione attraverso l'utilizzo di essenze autoctone;
 - e) ai fini del rispetto delle prescrizioni previste nel d.m. 1444/1968, in alternativa alla cessione, i Comuni possono consentire la monetizzazione delle aree a standard. Le somme rivenienti dalla monetizzazione saranno vincolate e utilizzate esclusivamente per l'acquisizione di aree a standard e per la realizzazione di interventi di rinaturalizzazione e forestazione, in coerenza con le finalità della presente legge e con gli obiettivi e le indicazioni fornite dai progetti strategici e dalle linee guida del PPTR "La rete ecologica regionale" e "Il patto città campagna".
3. Gli interventi di demolizione e ricostruzione previsti nell'articolo 2, comma 1, lettera b), possono usufruire degli incentivi volumetrici previsti dal comma 3, lettere c) e d), del medesimo articolo a condizione che:
- a) l'edificio ricostruito acquisisca almeno il punteggio 3 nello strumento di Valutazione della sostenibilità ambientale previsto dalla legge regionale 10 giugno 2008, n. 13 (Norme per l'abitare sostenibile) e si doti della certificazione di cui all'articolo 9 della l.r. 13/2008 prima della presentazione della segnalazione certificata di agibilità di cui all'articolo 24 del d.p.r. 380/2001;
 - b) l'intervento contempli l'applicazione di misure di cui agli articoli 5, 6, 7 e 8 della l.r. 13/2008, rientranti nelle seguenti aree tematiche:
 - 1) utilizzo di tecniche per il risparmio idrico e per la riduzione e/o trattamento delle acque grigie;
 - 2) interventi sull'albedo e uso del verde per diminuire l'effetto isola di calore;
 - 3) applicazione estesa delle fonti energetiche rinnovabili, sia per la produzione di energia termica che di energia elettrica, nella misura minima prevista per legge in applicazione del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199 (Attuazione della direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili);

- 4) utilizzo di materiali riciclabili o riciclati o di recupero, di provenienza locale e durevoli nel tempo o materie prime riciclabili e di materie prime rinnovabili, ottenendo punteggio pari a 3 in almeno uno dei criteri dello strumento di Valutazione della sostenibilità ambientale in vigore all'atto della richiesta del titolo abilitativo, corrispondenti alle misure riferite a ciascuna area tematica su riportata;
 - c) l'intervento contempli la riduzione delle superfici impermeabili per una quota minima pari al 20 per cento di quella preesistente o, laddove non sia possibile per motivazioni tecniche, da dimostrare mediante relazione asseverata da parte di un tecnico abilitato, compensazioni con piantumazioni da effettuare nelle aree pubbliche a tal fine specificatamente individuate dal Comune con la deliberazione di cui all'articolo 4, comma 1, oppure con altri analoghi strumenti di competenza comunale quali anche il Piano del Verde e il Piano dei Servizi;
 - d) l'intervento sia realizzato in coerenza con gli obiettivi e le indicazioni forniti dai progetti territoriali strategici 4.2.1 La rete ecologica regionale e 4.2.2 Il patto città campagna e dalle linee guida regionali del PPTR;
 - e) l'intervento rispetti le norme previste dal decreto ministeriale 14 giugno 1989, n. 236 (Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche);
 - f) l'intervento sia realizzato nel rispetto dell'articolo 2 bis, comma 1 ter e dell'articolo 3 del d.p.r. 380/2001. La diversa sistemazione plano-volumetrica all'interno dell'area di pertinenza è orientata al massimo soddisfacimento dei requisiti di cui alle lettere a), b), c), d) ed e);
 - g) le superfici a standard da cedere siano reperite prioritariamente nel lotto di intervento; dove questo non sia possibile, in tutto o in parte, dette superfici possono essere reperite, se nella disponibilità del richiedente e sempreché ritenute funzionali alla utilizzazione pubblica, nelle zone urbanizzate immediatamente limitrofe anche in lotti interclusi, in aree degradate o in stato di abbandono, in relitti o aree da riqualificare. Nel caso in cui, in alternativa alla cessione, il Comune intenda ricorrere alla monetizzazione delle aree a standard, lo stesso, oppure il diretto interessato previa stipulazione di apposita convenzione, utilizza dette risorse per la realizzazione di interventi di attrezzamento o riqualificazione di aree a verde urbano, forestazione e rinaturalizzazione, in aree puntualmente indicate dallo stesso Comune con la deliberazione di cui all'articolo 4, comma 1, oppure con altri analoghi strumenti di competenza comunale, quali anche il Piano del Verde e il Piano dei Servizi, in coerenza con gli obiettivi e le indicazioni forniti dai progetti territoriali strategici 4.2.1 La rete ecologica regionale e 4.2.2 Il patto città campagna e dalle linee guida regionali del PPTR.
4. Gli interventi di demolizione e ricostruzione con delocalizzazione delle volumetrie di cui all'articolo 2, comma 2, possono usufruire degli incentivi volumetrici previsti dal comma 3, lettera e), del medesimo articolo a condizione che, oltre al rispetto dei requisiti indicati nel comma 3:
- a) le aree di sedime e di pertinenza dell'edificio demolito rimangano libere da edificazione; a tal fine, l'interessato si impegna alla demolizione dell'edificio e al ripristino ambientale di dette aree, previa stipulazione di apposita convenzione con il Comune che prevede l'uso pubblico delle aree ripristinate e può altresì prevederne la cessione a favore del Comune;
 - b) la ricostruzione avvenga successivamente alla demolizione e al ripristino ambientale di cui alla lettera a);
 - c) l'area in cui è prevista la ricollocazione delle volumetrie ricada all'interno degli specifici ambiti a tal fine individuati ai sensi dell'articolo 4, comma 3, lettera b), aventi destinazione urbanistica conforme a quella assegnata alle volumetrie delocalizzate oppure nelle aree interessate da vincoli preordinati all'esproprio decaduti, intercluse o contigue alle zone omogenee B e C, ai sensi del d.m. 1444/1968, detta area è puntualmente indicata nella convenzione ai sensi dell'articolo 28 bis del d.p.r. 380/2001 stipulata tra il Comune e l'interessato. Al fine di ricollocare le volumetrie all'interno degli ambiti appositamente individuati, il Comune può consentire la deroga all'indice di edificabilità di zona, fermo restando il rispetto dei limiti di densità edilizia previsti dall'articolo 7 del d.m. 1444/1968,

e a condizione che non venga compromessa la funzionalità del contesto oggetto di intervento: la sussistenza delle condizioni necessarie a consentire la localizzazione delle nuove volumetrie sarà opportunamente dimostrata in apposita relazione asseverata a firma di un tecnico abilitato nella quale si evidenzia la sufficiente dotazione di strade, parcheggi e infrastrutture a rete nonché di spazi pubblici e servizi adeguati;

d) al fine di perseguire gli obiettivi di cui all'articolo 4, comma 2, lettera f), della legge regionale 30 aprile 2019, n. 18 (Norme in materia di perequazione, compensazione urbanistica e contributo straordinario per la riduzione del consumo di suolo e disposizioni varie), il Comune acquisisca l'area al proprio patrimonio, a titolo gratuito, per la realizzazione di spazi pubblici ed autorizzi la ricostruzione della relativa volumetria e degli incentivi volumetrici concessi su altra area, anche pertinenziale. Il procedimento è concluso nelle forme previste dall'articolo 28 bis del d.p.r. 380/2001.

5. Gli interventi di cui ai commi 3 e 4 sono inoltre soggetti agli obblighi previsti dall'articolo 26 del d.lgs. 199/2021 e dell'articolo 4 bis del d.lgs. 192/2005.

6. In caso di impossibilità a reperire gli spazi a parcheggio previsti dalla legge 24 marzo 1989, n. 122 (Disposizioni in materia di parcheggi, programma triennale per le aree urbane maggiormente popolate, nonché modificazioni di alcune norme del testo unico sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393), da dimostrarsi mediante relazione asseverata da parte del tecnico comunale, il Comune può prevedere la monetizzazione di dette aree calcolandone l'importo sulla base del volume incrementato, per gli interventi di ampliamento, e sulla volumetria totale, per gli interventi di demolizione e ricostruzione. Tali risorse sono vincolate alla realizzazione e alla manutenzione di parcheggi pubblici.

Art. 4

Ambiti d'intervento

1. Fatto salvo quanto previsto dal comma 2, il riconoscimento degli incentivi volumetrici previsti dall'articolo 2 è subordinato all'approvazione di una deliberazione del Consiglio comunale ai sensi dell'articolo 12, comma 3, lettera e), della legge regionale 27 luglio 2001, n. 20 (Norme generali di governo e uso del territorio), supportata da perimetrazione, effettuata sulle planimetrie esistenti degli strumenti urbanistici vigenti e fatta salva la prevalenza giuridica delle disposizioni narrative sulla grafica, che individui gli ambiti edificati in cui promuovere interventi di ristrutturazione edilizia che prevedono l'ampliamento o la demolizione e ricostruzione di edifici esistenti, legittimi o legittimati, aventi qualsiasi destinazione d'uso, da destinare alla residenza e a usi strettamente connessi con la residenza, oppure ai medesimi usi preesistenti. Detti ambiti devono essere individuati all'interno delle zone omogenee B e C come identificate dal proprio strumento urbanistico ai sensi del d.m. 1444/1968, escludendo le zone destinate a standard urbanistici di cui all'articolo 3 dello stesso o a esse assimilabili, così come definite dagli strumenti urbanistici generali e attuativi o dagli atti di governo del territorio comunali. I suddetti ambiti possono includere anche zone omogenee D e F di cui all'articolo 2 del d.m. 1444/1968 che risultano interamente intercluse all'interno di zone omogenee B e C, previo accertamento dell'assenza dell'interesse al mantenimento della destinazione attualmente vigente. Le volumetrie da realizzare all'interno delle zone omogenee D e F incluse negli ambiti così individuate saranno destinate alla residenza e a usi strettamente connessi con la residenza, fermo restando la previsione di una quota non inferiore al 10 per cento da destinare a edilizia residenziale sociale. La restante parte è soggetta alla corresponsione a favore del Comune del contributo straordinario di costruzione di cui all'articolo 9 della l.r. 18/2019 che andrà vincolato a specifico centro di costo del bilancio comunale destinato al finanziamento di interventi di recupero e riqualificazione degli edifici ricadenti nelle zone A di cui al d.m. 1444/1968. Nell'individuazione di detti ambiti, i Comuni possono fare riferimento al Documento programmatico di rigenerazione urbana di cui all'articolo 3 della legge regionale 29 luglio 2008, n. 21 (Norme per la rigenerazione urbana) oppure al Documento programmatico preliminare o al PUG di cui alla l.r. 20/2001, ove detti strumenti hanno individuato ambiti edificati che necessitano di interventi di rigenerazione urbana. Al fine di garantire

che gli interventi realizzati in forza della presente legge risultano coerenti con il contesto urbanistico-edilizio esistente e consentono un ordinato sviluppo urbano, il Comune può prevedere, all'interno dei diversi ambiti individuati, una graduazione degli incentivi previsti dall'articolo 2 entro i limiti previsti dal medesimo articolo. I requisiti di prestazione energetica previsti dall'articolo 3, comma 2, lettera b), potranno essere proporzionalmente ridotti nel caso di riduzione degli incentivi finalizzati alla realizzazione degli interventi di ampliamento di cui all'articolo 2, comma 1, lettera a).

2. Il riconoscimento degli incentivi volumetrici previsti dall'articolo 2 non richiede l'approvazione della deliberazione di cui al comma 1 nel caso in cui i Comuni hanno già approvato il Documento programmatico di rigenerazione urbana ai sensi dell'articolo 3 della l.r. 21/2008 che individua, all'interno delle zone omogenee B e C come identificate dal proprio strumento urbanistico ai sensi del d.m. 1444/1968, specifici ambiti che necessitano di interventi di rigenerazione urbana.

3. Ove ritenuto necessario ai fini del perseguimento degli obiettivi della presente legge, fermo restando il rispetto delle condizioni previste nell'articolo 3, la deliberazione di cui al comma 1 può espressamente prevedere:

- a) il riconoscimento degli incentivi volumetrici di cui all'articolo 2, comma 1, nella misura prevista dall'articolo 2, comma 3, lettere b) e d) per la realizzazione di interventi di ristrutturazione edilizia attraverso l'ampliamento o la demolizione e ricostruzione di edifici residenziali esistenti, legittimi o legittimati, ubicati nei contesti rurali identificati dal proprio strumento urbanistico come zone omogenee E ai sensi del d.m. 1444/1968;
- b) l'individuazione di ambiti, ricadenti all'interno di aree urbanizzate dello stesso Comune classificate dal proprio strumento urbanistico esclusivamente come zone omogenee B e C ai sensi del d.m. 1444/1968, dove riconoscere gli incentivi di cui all'articolo 2, comma 2, nella misura prevista nell'articolo 2, comma 3, lettera e), per la realizzazione di interventi di delocalizzazione dei volumi derivanti dalla demolizione di edifici esistenti, legittimi o legittimati, previsti nell'articolo 5, comma 1, lettere g), h), i), j), k) ed l), aventi qualsiasi destinazione d'uso, da destinare alla residenza e/o a usi strettamente connessi con la residenza che non comportano mutamento di destinazione d'uso urbanisticamente rilevante oppure ai medesimi usi preesistenti.

4. La deliberazione prevista nel comma 1 è soggetta alla procedura di cui all'articolo 7 del regolamento regionale 9 ottobre 2013, n. 18 (Regolamento di attuazione della legge regionale 14 dicembre 2012, n. 44 - Disciplina regionale in materia di valutazione ambientale strategica, concernente piani e programmi urbanistici comunali) in virtù di quanto previsto dalla lettera a) del comma 2 del medesimo articolo.

Art. 5

Limiti di applicazione

1. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 2, comma 2, sono esclusi dall'applicazione della presente legge gli edifici:

- a) illegittimamente realizzati, anche parzialmente, ad eccezione di quelli per i quali è rilasciato titolo edilizio in sanatoria, prima della presentazione dell'istanza, e gli edifici che hanno già usufruito degli incentivi previsti nella legge regionale 30 luglio 2009, n. 14 (Misure straordinarie e urgenti a sostegno dell'attività edilizia e per il miglioramento della qualità del patrimonio edilizio residenziale);
- b) individuati dagli atti di governo del territorio o dagli strumenti urbanistici generali in ragione del proprio valore storico, culturale e architettonico o testimoniale o in quanto identitari per sapienze costruttive, valori storici, sociali e simbolici, pur se privi di interesse culturale ai sensi della parte II del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 (Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137). In assenza di tale individuazione, sono esclusi dall'applicazione della presente legge gli edifici la cui epoca di costruzione è antecedente al 31 dicembre 1950 a meno che, fatto salvo quanto disposto dalla lettera e), per detti immobili l'autorità competente di cui all'articolo 91, comma 2 delle NTA del PPTR, pur in assenza di un'area tutelata e/o sottoposta a specifiche misure

- di salvaguardia e di utilizzazione ai sensi dell'articolo 38 delle NTA del PPTR, ha preventivamente valutato l'insussistenza dell'interesse paesaggistico, accertando la compatibilità della trasformazione proposta sulla base delle linee guida del PPTR e in relazione alle caratteristiche intrinseche del manufatto architettonico e del contesto. Ove tali immobili sono assoggettati alla disciplina della parte II del d.lgs. 42/2004 in virtù di quanto in esso disposto dall'articolo 12, comma 1, nelle more della verifica dell'interesse culturale prevista dal comma 2 del medesimo articolo, è obbligatorio acquisire preliminarmente l'autorizzazione di cui all'articolo 21 del d.lgs. 42/2004;
- c) all'interno delle zone territoriali omogenee A di cui all'articolo 2 del d.m. 1444/1968, o a esse assimilabili, così come definite dagli strumenti urbanistici generali o dagli atti di governo del territorio comunali, salvo che questi strumenti o atti consentano interventi edilizi di tale natura, oppure all'esito dell'approvazione di un piano di recupero in variante, con gli incentivi di cui all'articolo 2 e la procedura di cui all'articolo 4, commi 1 e 4, della presente legge e dell'articolo 2 bis, comma 1 ter, del d.p.r. 380/2001, anche riferiti a singoli compendi e su istanza del privato proponente, purché compatibile con il regime vincolistico e di tutela previsti dalle disposizioni ambientali, culturali e relativi piani sovraordinati;
 - d) inclusi negli elenchi di cui all'articolo 1 della legge regionale 10 giugno 2008, n. 14 (Misure a sostegno della qualità delle opere di architettura e di trasformazione del territorio) e di cui all'articolo 2 della legge regionale 27 gennaio 2015, n. 1 (Valorizzazione del patrimonio di archeologia industriale);
 - e) aventi interesse storico-culturale, tutelati ai sensi della parte II del d.lgs. 42/2004;
 - f) ubicati all'interno delle zone destinate a standard urbanistici di cui all'articolo 3 del d.m. 1444/1968 o a esse assimilabili, così come definite dagli strumenti urbanistici generali e attuativi o dagli atti di governo del territorio comunali nonché nelle aree che sono state oggetto di procedure speciali di variante urbanistica già perfezionate e concluse con la sottoscrizione della relativa convenzione urbanistica;
 - g) ubicati in area sottoposta a vincolo ai sensi degli articoli 136 e 142 del d.lgs. 42/2004, fatta salva la possibilità di realizzare, previa acquisizione dell'autorizzazione paesaggistica prevista dall'articolo 146 del d.lgs. 42/2004 e dall'articolo 90 delle NTA del PPTR, gli interventi ammissibili ai sensi del PPTR e fatta salva la possibilità di realizzare gli interventi di cui alla presente legge agli edifici realizzati e/o in corso di costruzione già muniti di autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'articolo 90 delle NTA del PPTR;
 - h) ubicati nei siti della Rete Natura 2000, Zone speciali di conservazione (ZSC) e Zone di protezione speciale (ZPS), ai sensi della direttiva 92/43/CEE del Consiglio del 21 maggio 1992 relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche, nelle aree protette nazionali istituite ai sensi della legge 6 dicembre 1991, n. 394 (Legge quadro sulle aree protette) e nelle aree protette regionali istituite ai sensi della legge regionale 24 luglio 1997, n. 19 (Norme per l'istituzione e la gestione delle aree naturali protette nella Regione Puglia), salvo che le relative norme o misure di salvaguardia o i relativi strumenti di pianificazione consentono interventi edilizi di tale natura;
 - i) ubicati nelle oasi istituite ai sensi della legge regionale 13 agosto 1998, n. 27 (Norme per la protezione della fauna selvatica omeoterma, per la tutela e la programmazione delle risorse faunistico-ambientali e per la regolamentazione dell'attività venatoria);
 - j) ubicati nelle zone umide tutelate a livello internazionale dalla convenzione relativa alle zone umide d'importanza internazionale, soprattutto come habitat degli uccelli acquatici, firmata a Ramsar il 2 febbraio 1971 e resa esecutiva dal decreto del Presidente della Repubblica 13 marzo 1976, n. 448 (Esecuzione della convenzione relativa alle zone umide d'importanza internazionale, soprattutto come habitat degli uccelli acquatici, firmata a Ramsar il 2 febbraio 1971);
 - k) ubicati negli ambiti dichiarati ad alta pericolosità idraulica e a elevata o molto elevata pericolosità geomorfologica, o ad essi assimilabili, dai piani stralcio di bacino di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 (Norme in materia ambientale) o dalle indagini geologiche allegare agli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, salvo che questi strumenti o atti consentano interventi

edilizi di tale natura e la pericolosità idraulica o geomorfologica possa essere superata o mitigata con interventi di sistemazione idraulica e/o di consolidamento del sito interessato, previa acquisizione del parere favorevole vincolante dell'autorità di bacino distrettuale;

- l) ubicati all'interno delle fasce di rispetto per la viabilità, le ferrovie, gli eliporti, gli aeroporti, le zone cimiteriali, gli impianti di depurazione.
2. Gli incentivi previsti nell'articolo 2 non sono cumulabili con quelli previsti dai piani comunali vigenti.

Art. 6

Misure finalizzate alla promozione degli interventi di edilizia residenziale sociale

1. Con la deliberazione del Consiglio comunale di cui all'articolo 4, comma 1, i Comuni possono prevedere in favore di coloro che effettuano interventi previsti nell'articolo 3, commi 3 e 4 della presente legge, riduzioni e/o esclusioni dell'IMU o di altre imposte comunali, nonché la completa esenzione dal contributo di costruzione, a condizione che l'intero intervento prevede la realizzazione di alloggi di edilizia residenziale sociale, con una quota non inferiore al 35 per cento degli alloggi riservata a locazione a canoni agevolati.
2. Con la deliberazione di Consiglio comunale di cui all'articolo 4, comma 1, i Comuni stabiliscono le modalità di convenzione, nonché di assegnazione e di gestione degli alloggi di edilizia residenziale sociale realizzati secondo quanto previsto dal comma 1, nonché le modalità di determinazione del canone di locazione, del canone di locazione con patto di futura vendita e del prezzo massimo di vendita degli stessi. Le convenzioni, di durata ventennale, potranno rinviare ai regolamenti e agli altri atti comunali per la formazione delle graduatorie dei cittadini che faranno richiesta di assegnazione degli alloggi di edilizia residenziale sociale.
3. Nel solo caso di interventi di edilizia residenziale sociale realizzati ai sensi del presente articolo, gli incentivi volumetrici previsti nell'articolo 2, comma 3, lettere c), d), ed e), sono cumulabili anche con quelli previsti dai piani comunali.

Art. 7

Monitoraggio

1. I Comuni trasmettono alla Regione la deliberazione prevista nell'articolo 4, comma 1, oppure il DPRU, nei casi previsti dall'articolo 4, comma 2, e pubblicano obbligatoriamente entro il 31 gennaio di ogni anno, in apposita sezione del proprio sito web istituzionale, o tramite accesso a specifica sezione del sito web regionale, l'elenco degli interventi autorizzati ai sensi della presente legge relativi all'anno precedente. Il suddetto elenco indica, per ciascun tipo di intervento:
 - a) la localizzazione del fabbricato oggetto di incremento volumetrico o di demolizione e ricostruzione;
 - b) l'entità del volume originario e la consistenza dell'incremento volumetrico autorizzato;
 - c) le modalità di utilizzo delle risorse previste nell'articolo 3, comma 2, lettera e) e nell'articolo 3, comma 3, lettera g).
2. In sede di monitoraggio annuale i Comuni verificano, inoltre, il rispetto degli standard di cui al d.m. 1444/1968.
3. La mancata o incompleta pubblicazione delle informazioni di cui al comma 1 comporta l'applicazione delle sanzioni previste nell'articolo 46 del decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33 (Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni).
4. La Giunta regionale, su proposta dell'assessore competente in materia di governo del territorio, approva, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, una deliberazione contenente le modalità di pubblicazione delle informazioni previste nel comma 1; tali informazioni sono comunque trasmesse all'assessorato regionale competente con periodicità quadrimestrale.

Art. 8
Abrogazioni

1. Il capo I e gli articoli 11 e 14 della legge regionale 12 agosto 2022, n. 20 (Norme per il riuso e la riqualificazione edilizia e modifiche alla legge regionale 26 novembre 2007, n. 33 "Recupero dei sottotetti, dei porticati, di locali seminterrati e interventi esistenti e di aree pubbliche non autorizzate"), sono abrogati.

CAPO II
Disposizioni diverse

Art. 9
Modifica all'articolo 13 della l.r. 34/2023

1. All'articolo 13, comma 2, della legge regionale 30 novembre 2023, n. 34 (Assestamento e variazione al bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 2023 e pluriennale 2023-2025) le parole: "articolo 22, comma 4" sono sostituite dalle seguenti: "articolo 20, comma 3".

Art. 10
Norme in materia di abbattimento delle barriere architettoniche

1. I Comuni destinano il 15 per cento dei proventi annuali derivanti dagli oneri di urbanizzazione di cui all'articolo 3 della legge 28 gennaio 1977, n. 10 (Norme per la edificabilità dei suoli) e dalle sanzioni in materia urbanistica ed edilizia, nonché dalle sanzioni amministrative pecuniarie derivanti da inosservanza di norme relative al diritto di libero accesso in spazi pubblici riservati ai portatori di handicap motori e sensoriali, ai fini dell'abbattimento delle barriere architettoniche per le opere, edifici e impianti esistenti di loro competenza istituendo a tal fine un apposito capitolo di bilancio.

2. I Comuni che non rispettano le prescrizioni della presente legge sono esclusi dai finanziamenti e trasferimenti regionali, di bilancio autonomo.

3. I Comuni comunicano alla Regione entro il 30 settembre di ogni anno il capitolo di bilancio e le somme previste in esso.

Art. 11
Clausola di invarianza finanziaria

1. Dall'attuazione della presente legge non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Le amministrazioni interessate provvedono alle attività previste dalla presente legge con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

La presente legge è dichiarata urgente e sarà pubblicata sul Bollettino ufficiale della Regione ai sensi e per gli effetti dell'articolo 53, comma 1, della legge regionale 12 maggio 2004, n° 7 "Statuto della Regione Puglia" ed entrerà in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione.

E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e farla osservare come legge della Regione Puglia.

Data a Bari, addì 19 dicembre 2023

MICHELE EMILIANO

REGOLAMENTO REGIONALE 19 dicembre 2023, n. 13

“Definizione di modelli e standard per lo sviluppo dell’assistenza territoriale ai sensi del DM 77/2022”.

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA REGIONALE:

VISTO l’art. 121 della Costituzione, così come modificato dalla legge costituzionale 22 novembre 1999 n. 1, nella parte in cui attribuisce al Presidente della Giunta Regionale l’emanazione dei regolamenti regionali;

VISTO l’art. 42, comma 2, lett. c) della L. R. 12 maggio 2004, n. 7 “Statuto della Regione Puglia”;

VISTO l’art. 44, comma 2, della L. R. 12 maggio 2004, n. 7 “Statuto del Regione Puglia” così come modificato dalla L.R. 20 ottobre 2014, n. 44;

VISTA la Delibera di Giunta Regionale N° 1729 del 30/11/2023 di adozione del Regolamento;

EMANA IL SEGUENTE REGOLAMENTO

Art. 1 Finalità

1. Con il presente Regolamento viene definita l’organizzazione dell’Assistenza territoriale ai sensi del DECRETO 23 maggio 2022, n. 77 concernente il “Regolamento recante la definizione di modelli e standard per lo sviluppo dell’assistenza territoriale nel Servizio sanitario nazionale”.

2. In coerenza con il Decreto 23 maggio 2022, n. 77, si definiscono:

a) **Distretto**: è un’articolazione organizzativo-funzionale dell’Azienda Sanitaria Locale (ASL) sul territorio. Il Distretto costituisce il luogo privilegiato di gestione e di coordinamento funzionale ed organizzativo della rete dei servizi sociosanitari e sanitari territoriali, centro di riferimento per l’accesso a tutti i servizi dell’ASL. È inoltre deputato, anche attraverso la Casa di Comunità, al perseguimento dell’integrazione tra le diverse strutture sanitarie, sociosanitarie, nonché dei servizi socioassistenziali in un’ottica di collaborazione con le istituzioni locali presenti sul territorio, in modo da assicurare una risposta coordinata e continua ai bisogni della popolazione, l’uniformità dei livelli di assistenza e la pluralità dell’offerta. Il Distretto garantisce, inoltre, una risposta assistenziale integrata sotto il profilo delle risorse, degli strumenti e delle competenze professionali per determinare una efficace presa in carico della popolazione di riferimento.

b) **Casa della Comunità (CdC)**: è il luogo fisico di facile individuazione al quale i cittadini possono accedere per bisogni di assistenza sanitaria, socio-sanitaria a valenza sanitaria, nonché ai programmi di prevenzione e di promozione della salute. Esso rappresenta il modello organizzativo che rende concreta l’assistenza di prossimità per la popolazione di riferimento. Nella Casa della Comunità lavorano in modalità integrata e multidisciplinare tutti i professionisti per la progettazione e la erogazione di interventi sanitari e di integrazione sociale ai sensi dell’articolo 1, comma 163, della legge 31 dicembre 2021, n. 234 subordinatamente alla sottoscrizione della Intesa ivi prevista e alla sottoscrizione dell’Accordo previsto all’articolo 21, comma 1, del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 12 gennaio 2017;

c) **Infermiere di famiglia o comunità**: è la figura professionale di riferimento che assicura l’assistenza infermieristica ai diversi livelli di complessità in collaborazione con tutti i professionisti presenti nella comunità in cui opera, perseguendo l’integrazione interdisciplinare, sanitaria e sociale dei servizi e dei professionisti e ponendo al centro la persona anche al fine di promuoverne i corretti stili di vita e l’adesione ai programmi di prevenzione e di promozione della salute. L’IFoC interagisce con tutti gli attori e le risorse presenti nella

comunità formali e informali; non è solo l'erogatore di cure assistenziali, ma diventa la figura che garantisce il raccordo tra i servizi di prevenzione erogati a livello territoriale e la risposta assistenziale all'insorgenza di nuovi bisogni sanitari e sociosanitari espressi e potenziali che insistono in modo latente nella comunità. È un professionista con un forte orientamento alla gestione proattiva della salute. È coinvolto in attività di promozione, prevenzione e gestione partecipativa dei processi di salute individuali, familiari e di comunità all'interno del sistema dell'assistenza sanitaria territoriale nei diversi setting assistenziali in cui essa si articola;

d) Unità di continuità assistenziale: nel limite previsto dall'articolo 1, comma 274, della legge 30 dicembre 2021 n. 234, è un'équipe mobile distrettuale per la gestione e il supporto della presa in carico di individui, o di comunità, che versano in condizioni clinico-assistenziali di particolare complessità e che comportano una comprovata difficoltà operativa;

e) Centrale Operativa Territoriale (COT): è un modello organizzativo che svolge una funzione di coordinamento della presa in carico della persona e raccordo tra servizi e professionisti coinvolti nei diversi setting assistenziali: attività e programmi di prevenzione e promozione della salute, attività territoriali, sanitarie e sociosanitarie, ospedaliere e dialoga con la rete dell'emergenza-urgenza;

f) Centrale Operativa 116117: sede del Numero Europeo Armonizzato (NEA) per le cure mediche non urgenti offre un servizio telefonico gratuito alla popolazione per tutte le prestazioni sanitarie e sociosanitarie a bassa intensità assistenziale;

g) Assistenza domiciliare: in questo Regolamento intesa quale sinonimo di "cure domiciliari", è un servizio a valenza distrettuale finalizzato all'erogazione al domicilio di interventi caratterizzati da un livello di intensità e complessità assistenziale variabile nell'ambito di specifici percorsi di cura e di un piano personalizzato di assistenza. In relazione al bisogno di salute del soggetto e al livello di intensità, complessità e durata dell'intervento assistenziale, le cure domiciliari, si articolano nei seguenti livelli: cure domiciliari di livello base e cure domiciliari integrate (ADI) di I, II e III livello. Le cure domiciliari sono integrate da prestazioni di aiuto infermieristico e assistenza tutelare professionale alla persona. Le cure domiciliari sono integrate da interventi sociali in relazione agli esiti della valutazione multidimensionale (art.22, DPCM 2017);

h) Ospedale di Comunità (OdC): è una struttura sanitaria di ricovero che afferisce alla rete di offerta dell'Assistenza Territoriale e svolge una funzione intermedia tra il domicilio e il ricovero ospedaliero, con la finalità di evitare ricoveri ospedalieri impropri o di favorire dimissioni protette in luoghi più idonei al prevalere di fabbisogni sociosanitari, di stabilizzazione clinica, di recupero funzionale e dell'autonomia e più prossimi al domicilio;

i) Rete delle cure palliative: è costituita da servizi e strutture in grado di garantire la presa in carico globale dell'assistito e del suo nucleo familiare, in ambito ospedaliero, con l'attività di consulenza nelle U.O., ambulatoriale, domiciliare e in hospice. Le cure palliative sono rivolte a malati di qualunque età e non sono prerogativa della fase terminale della malattia. Possono infatti affiancarsi alle cure attive fin dalle fasi precoci della malattia cronico-degenerativa, controllare i sintomi durante le diverse traiettorie della malattia, prevenendo o attenuando gli effetti del declino funzionale;

j) Servizi per la salute dei minori, delle donne, delle coppie e delle famiglie: il Consultorio Familiare e l'attività rivolta ai minori, ove presenti, rappresentano la struttura aziendale a libero accesso o programmato e gratuita e sono deputati alla protezione, prevenzione, promozione della salute, consulenza e cura rivolte alla donna in tutto il suo ciclo di vita (comprese quelle in gravidanza), minori, famiglie all'interno del contesto comunitario di riferimento. Nell'ambito dei programmi di prevenzione e promozione della salute, i consultori familiari offrono, altresì, servizi gratuiti di orientamento e di educazione all'attività sessuale e a quella riproduttiva nonché per la prevenzione delle malattie sessualmente trasmissibili;

k) Prevenzione in ambito sanitario, ambientale e climatico: il Dipartimento di Prevenzione (DP), come previsto dagli articoli 7, 7-bis, 7-ter e 7-quater del decreto legislativo 502/1992 e s.m., ha il compito di attuare i programmi di prevenzione e di promozione della salute e, in tale contesto, di promuovere azioni volte a individuare e rimuovere le cause di nocività e malattia di origine ambientale, umana e animale, mediante iniziative coordinate con i distretti e con i dipartimenti dell'azienda sanitaria locale, delle aziende ospedaliere e degli I.R.C.C.S. pubblici, prevedendo il coinvolgimento di operatori di diverse discipline. Il Dipartimento di Prevenzione (DP) ha, inoltre, il compito di dare attuazione agli interventi previsti dal Sistema Nazionale

Prevenzione Salute, istituito ai sensi dell'art. 27 del decreto-legge 30 aprile 2022, n. 36 convertito con modificazioni in legge 29 giugno 2022, n. 79, e dal Sistema Regionale Prevenzione Salute, previsto dall'art. 2 del Decreto Ministeriale 9/6/2022, assicurando il raggiungimento degli obiettivi di prevenzione primaria correlati, in particolare, alla promozione della salute, alla prevenzione e al controllo dei rischi sanitari associati direttamente e indirettamente a determinanti ambientali e climatici, anche derivanti da cambiamenti socio-economici, valorizzando le esigenze di tutela delle comunità e delle persone vulnerabili o in situazioni di vulnerabilità, in coerenza con i principi di equità e prossimità;

l) **Telemedicina:** è una modalità di erogazione di servizi e prestazioni assistenziali sanitarie sociosanitarie a rilevanza sanitaria a distanza, abilitata dalle tecnologie dell'informazione e della comunicazione, e utilizzata da un professionista sanitario per fornire prestazioni sanitarie agli assistiti (telemedicina professionista sanitario – assistito) o servizi di consulenza e supporto ad altri professionisti sanitari (telemedicina professionista sanitario – professionista sanitario). La telemedicina rappresenta un approccio innovativo alla pratica sanitaria, già consolidato in diversi ambiti sanitari, consentendo - se inclusa in una rete di cure coordinate - l'erogazione di servizi e prestazioni sanitarie a distanza attraverso l'uso di dispositivi digitali, internet, software e delle reti di telecomunicazione.

m) **Sistemi informativi e di qualità:** soluzioni digitali idonee ad assicurare la completa informatizzazione dei processi di attività nonché la produzione nativa dei documenti sanitari in formato digitale, secondo gli standard adottati a livello nazionale, e la condivisione dei dati relativi a ciascun paziente tra i diversi professionisti sanitari coinvolti nelle attività di prevenzione e promozione della salute e nell'assistenza: ciò al fine di consentire di realizzare servizi in rete pienamente integrati. Tutte le unità operative territoriali che compongono il Distretto devono essere dotate di infrastrutture tecnologiche e informatiche integrate e interoperabili sia con i sistemi dell'ecosistema di sanità digitale nazionali (ANA, NSIS, TS, PAGOPA, SPID, etc.) e regionali (FSE, CUP, Sistemi informativi dell'area prevenzione e promozione della salute, etc.) nonché con le soluzioni di telemedicina.

Art. 2 **Distretto**

1. Il Distretto è un'articolazione organizzativo-funzionale dell'Azienda sanitaria locale (ASL) sul territorio e ha un dimensionamento standard di circa 100.000 abitanti, con variabilità secondo criteri di densità di popolazione e caratteristiche orografiche del territorio.

2. Il Distretto costituisce il luogo privilegiato di gestione e di coordinamento funzionale e organizzativo della rete dei servizi sociosanitari a valenza sanitaria e sanitari territoriali. È inoltre deputato, anche attraverso la Casa di Comunità, al perseguimento dell'integrazione tra le diverse strutture sanitarie, in modo da assicurare una risposta coordinata e continua ai bisogni della popolazione, l'uniformità dei livelli di assistenza e la pluralità dell'offerta.

All'interno del distretto possono essere presenti i Consultori familiari e le attività rivolte ai minori, ove esistenti, funzionalmente collegati con la Casa della Comunità hub.

3. Il Distretto garantisce una risposta assistenziale integrata sotto il profilo delle risorse, degli strumenti e delle competenze professionali per determinare una efficace presa in carico della popolazione di riferimento.

4. Al Distretto possono essere ricondotte le seguenti funzioni:

a) **committenza**, ossia la capacità di programmare i servizi da erogare a seguito della valutazione dei bisogni dell'utenza di riferimento anche in relazione alle risorse disponibili. Il Distretto, su mandato della Direzione Generale della ASL, provvede alla programmazione dei servizi da garantire, alla pianificazione delle innovazioni organizzativo/produttive locali, alle decisioni in materia di logistica, accesso, offerta di servizi, assicurando la fruizione delle prestazioni all'utenza;

b) **produzione**, ossia la funzione di erogazione dei servizi sanitari territoriali, caratterizzata da erogazione in forma diretta o indiretta dei servizi sanitari e sociosanitari di cui all'articolo 3 quinquies del decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 502;

c) garanzia, ossia il compito di assicurare l'accesso ai servizi, l'equità all'utenza attraverso il monitoraggio continuo della qualità dei servizi medesimi, la verifica delle criticità emergenti nella relazione tra i servizi e tra questi e l'utenza finale.

5. L'organizzazione del Distretto deve garantire:

a) l'assistenza primaria, ivi compresa la continuità assistenziale, attraverso il necessario coordinamento e l'approccio multidisciplinare, in ambulatorio e a domicilio, tra medici di medicina generale, pediatri di libera scelta, servizi di guardia medica notturna e festiva, infermieri di famiglia o comunità e i presidi specialistici ambulatoriali;

b) il coordinamento dei medici di medicina generale e dei pediatri di libera scelta con le strutture operative a gestione diretta, organizzate in base al modello dipartimentale, nonché con i servizi deputati alle attività di prevenzione e promozione della salute, con i servizi specialistici ambulatoriali e le strutture ospedaliere ed extraospedaliere accreditate;

c) l'erogazione delle prestazioni sanitarie a rilevanza sociale, connotate da specifica ed elevata integrazione, nonché delle prestazioni sociali di rilevanza sanitaria in raccordo con i servizi sociali territoriali se delegate dai comuni.

6. Il Distretto può avere responsabilità gerarchiche dirette sulle unità operative territoriali che lo compongono. In queste tipologie di assetti organizzativi il Distretto opera sia come committente che come gestore.

7. Al Distretto sono attribuite risorse definite in rapporto agli obiettivi di salute della popolazione di riferimento. Nell'ambito delle risorse assegnate, il Distretto è dotato di autonomia tecnico-gestionale ed economico-finanziaria, con contabilità separata all'interno del bilancio della ASL.

8. Con l'obiettivo di consentire una programmazione condivisa, unitaria e coerente in relazione ai bisogni sociosanitari del territorio, il Distretto assicura i servizi di assistenza primaria relativi alle attività sanitarie e sociosanitarie di cui all'articolo 3-quinquies del decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 502, nonché il coordinamento delle proprie attività con quella dei dipartimenti e dei servizi aziendali, inclusi i presidi ospedalieri, inserendole organicamente nel Programma delle attività territoriali. Quest'ultimo, tra l'altro, determina le risorse per l'integrazione socio-sanitaria di cui all'articolo 3 septies del predetto decreto legislativo e le quote, rispettivamente, a carico delle aziende sanitarie e dei comuni e al fine di valorizzare e integrare le risorse delle comunità di riferimento su cui insiste il Distretto, è proposto, sulla base delle risorse assegnate, dal Comitato dei sindaci dei Comuni appartenenti all'Ambito Territoriale Sociale e dal direttore di distretto ed è approvato dal direttore generale della ASL.

9. Il Direttore del Distretto è il responsabile dell'attività di programmazione del Distretto, in termini di risposta integrata alle specifiche esigenze di salute della popolazione di riferimento, di disponibilità delle risorse, degli strumenti e delle competenze professionali. Egli è garante del rispetto del raggiungimento degli obiettivi che gli sono assegnati dalla Direzione generale aziendale in materia di efficacia ed efficienza dei servizi erogati; espressione dell'orientamento alla persona, attraverso una continua attenzione agli aspetti dell'informazione, della tutela e garanzia dell'equità e della trasparenza dell'offerta, del rispetto della dignità della persona. Il Direttore del Distretto è responsabile della gestione dei percorsi assistenziali integrati di propria competenza in stretto raccordo con i servizi, professionisti del territorio e dell'ospedale.

10. Il Distretto e il relativo Direttore acquisiscono la funzione di garanzia attraverso la valutazione dei bisogni di salute della popolazione, la valutazione delle priorità d'azione e della sostenibilità delle scelte, l'orientamento dei livelli di produzione di attività sanitaria come richiesta alle strutture ospedaliere e territoriali, la verifica dei risultati.

11. Con provvedimento di Giunta regionale è definita l'articolazione della Rete dei Distretti Socio – Sanitari (D.S.S.) della Regione Puglia, nonché il dettaglio delle attività e dei servizi di ciascun D.S.S.

Art. 3

Casa di Comunità

1. La Casa di Comunità (CdC) è il luogo fisico di facile individuazione al quale i cittadini possono accedere

per bisogni di assistenza sanitaria, socio-sanitaria a valenza sanitaria, e rappresenta il modello organizzativo dell'assistenza di prossimità per la popolazione di riferimento.

2. La CdC è una struttura pubblica del SSN facilmente riconoscibile e raggiungibile dalla popolazione di riferimento, per l'accesso, l'accoglienza e l'orientamento dell'assistito; essa rappresenta il luogo in cui il SSN si coordina e si integra con il sistema dei servizi sociali proponendo un raccordo intrasettoriale dei servizi in termini di percorsi e soluzioni basati sull'integrazione delle diverse dimensioni di intervento e dei diversi ambiti di competenza, con un approccio orizzontale e trasversale ai bisogni tenendo conto anche della dimensione personale dell'assistito.

3. I principi che orientano lo sviluppo delle CdC sono l'equità di accesso e di presa in carico, secondo il modello della sanità d'iniziativa, e il principio della qualità dell'assistenza declinata nelle sue varie dimensioni (es. appropriatezza, sicurezza, coordinamento/continuità, efficienza, tempestività).

4. L'obiettivo dello sviluppo delle CdC è quello di garantire in modo coordinato:

a) l'accesso unitario e integrato all'assistenza sanitaria, sociosanitaria a rilevanza sanitaria e in un luogo di prossimità, ben identificabile e facilmente raggiungibile dalla popolazione di riferimento;

b) la risposta e la garanzia di accesso unitario ai servizi sanitari, attraverso le funzioni di assistenza al pubblico e di supporto amministrativo-organizzativo ai pazienti svolte dal Punto Unico di Accesso (PUA);

c) la prevenzione e la promozione della salute - anche attraverso l'implementazione del Punto Unico di Accesso alla Prevenzione (PUAP) - attuando gli interventi previsti da piani e programmi nazionali e regionali, mediante equipe sanitarie coordinate dalle Direzioni dei Servizi e dalla Direzione del Dipartimento di Prevenzione aziendale;

d) la promozione e tutela della salute dei minori, e della donna, sia in campo sessuale e riproduttivo e dell'età evolutiva sia negli ambiti previsti dal Piano Regionale della Prevenzione (PRP) e dal Sistema Regionale Prevenzione Salute (SRPS), in rapporto a tutti gli eventi naturali fisiologici tipici delle fasi del ciclo vitale;

e) la presa in carico della cronicità e fragilità secondo il modello della sanità di iniziativa;

f) la presa in carico unitaria delle persone coinvolte dai programmi organizzati di prevenzione e promozione della salute ivi compresi i programmi di screening oncologici;

g) la valutazione del bisogno della persona e l'accompagnamento alla risposta più appropriata agendo sull'empowerment dei pazienti e sulla promozione della prevenzione, sviluppando forme proattive di rapporto medico-paziente;

h) le attività di valutazione della popolazione, in base alla rilevazione di informazioni utili alla determinazione del profilo di rischio individuale, per l'identificazione e la segmentazione dei bisogni di salute, di quelli connessi alla protezione dai rischi e di quelli connessi al contesto lavorativo, socio-economico, culturale e ambientale;

i) la risposta alla domanda di salute della popolazione e la garanzia della continuità dell'assistenza anche attraverso il coordinamento con i servizi sanitari territoriali (es. DSM, consultori, ecc.);

j) l'attivazione di percorsi di cura multidisciplinari, che prevedono l'integrazione tra servizi di prevenzione, servizi sanitari, ospedalieri e territoriali, e tra servizi sanitari e sociali;

k) la partecipazione della comunità locale, delle associazioni di cittadini, dei pazienti, dei caregiver.

5. La CdC è il luogo in cui operano, attraverso il lavoro di gruppo, i medici di medicina generale (MMG) in forma associata, i pediatri di libera scelta (PLS), gli specialisti ambulatoriali, il personale infermieristico, gli assistenti sociali e gli altri professionisti sanitari. La CdC promuove un modello di intervento integrato e multidisciplinare e multi professionale, in qualità di sede privilegiata per la progettazione e l'erogazione di interventi di prevenzione e promozione della salute e di interventi sanitari. L'attività deve essere organizzata in modo tale da permettere un'azione d'équipe tra Medici di Medicina Generale, Pediatri di Libera Scelta, Specialisti Ambulatoriali Interni – anche nelle loro forme organizzative – Infermieri di Famiglia o Comunità, gli assistenti sanitari e altri professionisti della salute disponibili a legislazione vigente nell'ambito delle aziende sanitarie, quali ad esempio medici igienisti, Psicologi, Ostetrici, Professionisti dell'area della Prevenzione, della Riabilitazione e Tecnica, e Assistenti Sociali anche al fine di consentire il coordinamento con i servizi sociali degli enti locali e di garantire equità nell'accesso ai servizi di prevenzione e di promozione della salute e a quelli sanitari. L'attività amministrativa è assicurata, anche attraverso interventi di riorganizzazione

aziendale, da personale dedicato già disponibile a legislazione vigente nell'ambito delle aziende sanitarie, che si occupa anche delle attività di servizio di relazioni al pubblico e di assistenza, orientamento e counselling alle persone.

6. I medici, gli infermieri e gli altri professionisti sanitari che operano all'interno delle CdC provvedono a garantire le attività di prevenzione e promozione della salute, quelle di assistenza primaria attraverso un approccio di sanità di iniziativa e la presa in carico della comunità di riferimento, con i servizi h 12 e integrandosi con il servizio di continuità assistenziale h 24.

7. Per rispondere alle differenti esigenze territoriali, garantire equità di accesso, capillarità e prossimità del servizio, sono previste due tipologie di CdC secondo il modello hub e spoke:

a) La CdC hub, oltre a garantire l'erogazione dei servizi di prevenzione e promozione della salute, dei servizi di assistenza primaria, offre anche attività specialistiche e di diagnostica di base anche correlate ai programmi organizzati;

b) La CdC Spoke è prettamente finalizzata all'erogazione dei servizi di prevenzione e promozione della salute e di quelli di assistenza primaria.

8. Sia nell'accezione hub sia in quella spoke, la CdC costituisce l'accesso unitario fisico per la comunità di riferimento ai servizi di prevenzione e promozione della salute e a quelli di assistenza primaria.

9. Lo standard è pari a: 1 CdC hub ogni 40.000-50.000 abitanti

10. Con riferimento al modello organizzativo e alle tipologie di CdC si rinvia all'allegato A, parte integrante e sostanziale del presente Regolamento.

11. Con provvedimento di Giunta regionale è aggiornata la Rete delle Case di Comunità nonché il dettaglio delle attività e dei servizi di ciascuna Casa di Comunità.

Art 4

Infermiere di famiglia o di comunità

1. L'Infermiere di Famiglia o di Comunità (IFoC) è un professionista responsabile dei processi infermieristici in ambito familiare e comunitario che, attraverso una presenza continuativa e proattiva nell'area/ambito o comunità di riferimento, assicura l'assistenza infermieristica in collaborazione con tutti i professionisti presenti nella comunità (MMG/PLS, assistente sociale, professioni sanitarie tecniche, della riabilitazione e della prevenzione, ecc.) contribuendo all'integrazione interdisciplinare sanitaria dei servizi e dei professionisti.

2. L'IFoC interagisce con tutte le risorse presenti nella comunità formali e informali e concorre a realizzare la rete del welfare di comunità/generativo. È un professionista che ha un forte orientamento alla gestione proattiva della salute e ricopre le diverse funzioni, erogando prestazioni assistenziali sanitarie, a seconda del setting in cui opera. L'IFoC si attiva per facilitare e monitorare percorsi di presa in carico e di continuità dell'assistenza in forte integrazione con le altre figure professionali del territorio. In sintesi, l'Infermiere di Famiglia o Comunità:

a) collabora con le altre figure professionali del Dipartimento di Prevenzione al fine di assicurare la intercettazione del bisogno di salute, agendo sulla promozione, prevenzione e gestione della salute in tutte le fasce d'età;

b) contribuisce alla programmazione delle attività anche attraverso gli strumenti propri della gestione degli assistiti finalizzati a mantenere la popolazione in condizioni di buona salute rispondendo ai bisogni del singolo paziente sia in termini di prevenzione sia di cura delle condizioni croniche;

c) favorisce la raccolta delle informazioni, l'accessibilità e l'orientamento ai servizi al fine di garantire un'effettiva valutazione del rischio, dei bisogni di salute e la presa in carico della persona assistita;

d) promuove il coinvolgimento attivo e consapevole della comunità, organizzando processi e momenti di educazione sanitaria di gruppo in presenza o in remoto, in collaborazione con tutti i livelli e gli attori sanitari e in linea con le indicazioni del Dipartimento di Prevenzione aziendale;

e) promuove attività di informazione/comunicazione sia ai singoli sia alla comunità, in collaborazione con le idonee competenze relazionali di linguaggi, format e modalità di interazione in base alla

popolazione a cui si rivolge;

f) svolge attività di counseling infermieristico e contribuisce ad attività di supporto motivazionale per la promozione di corretti stili di vita e comportamenti individuali, al fine di favorire la partecipazione e la responsabilizzazione individuale e collettiva;

g) valorizza e promuove il coinvolgimento attivo della persona e del suo caregiver;

h) lavora in forte integrazione con le reti sociosanitarie a valenza sanitaria e con le risorse della comunità (associazioni, volontariato, ecc.), e collabora in team con i MMG, i PLS e gli altri professionisti sanitari;

i) utilizza sistematicamente strumenti digitali e di telemedicina e teleassistenza.

3. Lo standard è pari a: 1 Infermiere di Famiglia o Comunità ogni 3.000 abitanti. Tale standard è da intendersi come numero complessivo di Infermieri di Famiglia o Comunità impiegati nei diversi setting assistenziali in cui l'assistenza territoriale si articola.

4. Con provvedimento di Giunta regionale è definita l'organizzazione e l'assegnazione dell'Infermiere di Famiglia o Comunità per ciascuna ASL.

Art. 5

Unità di continuità assistenziale

1. L'Unità di Continuità Assistenziale (UCA) è un'équipe che afferisce al Distretto ed è composta da 1 medico e 1 infermiere che operano sul territorio di riferimento anche attraverso l'utilizzo di strumenti di telemedicina (es. televisita e teleassistenza) e in collaborazione con MMG e PLS delle AFT/UCCP. Al fine di svolgere la propria attività l'UCA può usufruire del supporto a distanza (teleconsulto) di specialisti del territorio e ospedalieri.

2. L'équipe UCA può essere integrata con altre figure professionali sanitarie, nell'ambito delle professionalità disponibili a legislazione vigente anche attraverso interventi di riorganizzazione aziendale.

3. L'UCA non sostituisce, ma supporta per un tempo definito i professionisti responsabili della presa in carico del paziente e della comunità. Essa può essere attivata in presenza di condizioni clinico-assistenziali di particolare complessità e di comprovata difficoltà operativa di presa in carico:

a. Dimissione difficile del paziente non altrimenti ricoverabile in Ospedale di Comunità o dimissibile al domicilio in Assistenza Domiciliare;

b. Supporto all'Assistenza Domiciliare in particolari situazioni di instabilità clinica o emergenti necessità diagnostiche/terapeutiche;

c. Presa in carico e follow-up dei pazienti domiciliari durante focolai epidemici, garantendo una risposta rapida e flessibile effettuando accertamenti diagnostici specifici ivi comprese l'esecuzione di test a domicilio, e relativi interventi terapeutici;

d. Programmi di prevenzione e promozione della salute, in modo coordinato con il Dipartimento di prevenzione, quali ad esempio, ondate di calore, vaccinazioni domiciliari e presso le RSA/Case di Riposo per pazienti "fragili" (vaccinazioni previste dal Piano Nazionale Prevenzione Vaccinale, da Piani Straordinari e dal Calendario Vaccinale per la Vita della Regione Puglia);

e. Programmi di prevenzione e di promozione della salute, in modo coordinato con i Servizi del Dipartimento di Prevenzione, nell'ambito:

- del sistema educativo di istruzione e di formazione;
- nelle comunità difficili da raggiungere;
- in particolari contesti lavorativi, socio-economici, ambientali e del disagio.

4. L'UCA deve essere dotata di un sistema integrato comprendente una moderna infrastruttura di telemedicina collegata alle COT e accessibile via internet al fine di garantire anche in teleconsulto l'interoperabilità della rete di consulenti collegati; deve essere dotata, inoltre, di strumentazione avanzata di primo livello e di una gamma completa di dispositivi medici portatili (anche diagnostici) in grado di acquisire informazioni e parametri necessari al monitoraggio delle condizioni cliniche del paziente.

5. La sede operativa dell'UCA è la Casa della Comunità hub alla quale afferisce anche dal punto di vista

organizzativo.

6. Gli operatori dell'UCA utilizzano sistematicamente strumenti digitali e di telemedicina e teleassistenza.
7. Lo standard è pari a: 1 Unità di Continuità Assistenziale (1 medico e 1 infermiere) ogni 100.000 abitanti.
8. Con provvedimento di Giunta regionale è definito il modello organizzativo delle UCA.

Art. 6

Centrale Operativa Territoriale

1. La Centrale Operativa Territoriale (COT) svolge funzioni di coordinamento sia della presa in carico della persona anche nell'ambito dei programmi di prevenzione e promozione della salute, che diventa integrata e coordinata, sia del raccordo tra servizi e professionisti coinvolti nei diversi percorsi e nei diversi setting assistenziali: attività di prevenzione, attività di assistenza territoriali, sanitarie e sociosanitarie, ospedaliere e, altresì, dialoga con la rete dell'emergenza-urgenza.
2. L'obiettivo della COT è assicurare continuità, accessibilità e integrazione dei servizi di prevenzione e promozione della salute, dell'assistenza sanitaria e sociosanitaria. La COT assolve al proprio ruolo di raccordo tra i vari servizi attraverso funzioni distinte e specifiche, seppur tra loro interdipendenti:
 - a) coordinamento della presa in carico della persona tra i servizi e i professionisti sanitari coinvolti nei diversi setting assistenziali (transizione tra programmi, percorsi e setting diversi: programmi di prevenzione, presa in carico in PDTA, ammissione/dimissione nelle strutture ospedaliere, ammissione/dimissione trattamento temporaneo e/o definitivo residenziale, ammissione/dimissione presso le strutture di ricovero intermedie o dimissione domiciliare);
 - b) coordinamento/ottimizzazione degli interventi, attivando soggetti e risorse della rete assistenziale;
 - c) tracciamento e monitoraggio delle transizioni tra diversi luoghi o livelli clinico assistenziali;
 - d) supporto informativo e logistico ai professionisti della rete assistenziale (MMG, PLS, MCA, IFeC ecc.), riguardo le attività e servizi distrettuali;
 - e) raccolta, gestione e monitoraggio dei dati di salute, anche attraverso strumenti di telemedicina, dei percorsi integrati di cronicità (PIC), anche attraverso strumenti di telemedicina, dei pazienti in assistenza domiciliare e gestione della piattaforma tecnologica di supporto per la presa in carico della persona, (telemedicina, teleassistenza, strumenti di e-health, ecc.), utilizzata operativamente dalle CdC e dagli altri servizi afferenti al Distretto, al fine di raccogliere, decodificare e classificare il bisogno;
 - f) consultazione e registrazione dei dati attraverso i sistemi informativi facenti parte dell'ecosistema di sanità digitale nazionale e di quello regionale.
3. Tutti gli attori servizio sanitario regionale, personale della prevenzione distrettuale territoriale e ospedaliero, possono richiedere l'intervento della COT, In particolare: MMG, PLS e medici di continuità assistenziale, medici specialisti ambulatoriali interni, medici e professionisti sanitari dei dipartimenti territoriali, medici e professionisti sanitari addetti ai servizi di prevenzione e promozione della salute, medici e professionisti sanitari presenti nelle CdC, nei servizi aziendali e in quelli distrettuali nonché personale delle strutture di ricovero intermedie, residenziali e semiresidenziali.
4. La COT deve essere operativa 7 giorni su 7 e deve essere dotata di infrastrutture tecnologiche e informatiche quali, ad esempio, piattaforma comune integrata con i principali applicativi di gestione aziendale, software con accesso al Fascicolo Sanitario Elettronico (FSE) e ai principali database aziendali, software di registrazione delle chiamate. Al fine di garantire un accesso alla totalità dei servizi disponibili sul territorio, nonché affrontare situazioni complesse o di emergenza, è fondamentale che la COT, a livello regionale, usufruisca di un sistema informativo condiviso e interconnesso con la Centrale Operativa Regionale 116117.
5. Il servizio che offre è operativo 24/7 ed è composto da 8 figure professionali che operano valutando le situazioni a livello multidimensionale e integrando le competenze di figure diverse tra loro. La composizione e la numerosità del team all'interno della COT deve tener conto delle funzioni previste e del bacino di utenza.

6. Lo standard professionale da prevedere in una COT per un Distretto standard di circa 100.000 abitanti comprende:
- 1 Responsabile/Coordinatore Infermieristico;
 - 3-5 Infermieri/Infermieri di Famiglia o di Comunità (IFoC);
 - 1-2 Unità di Personale di Supporto (sanitario e/o amministrativo).
7. In aggiunta a queste figure, è possibile integrare professionalità come Infermiere case manager, medico, assistente sanitario, assistente sociale per la valutazione dei pazienti con bisogni sociali più o meno complessi, la cui valutazione è determinante ai fini della scelta del setting di destinazione.
8. L'utenza a cui è diretto questo servizio è ad uso esclusivo delle figure che appartengono alla rete dei Professionisti della Salute, parte del sistema sociosanitario, personale distrettuale e ospedaliero:
- a) medici di medicina generale (MMG),
 - b) pediatri di libera scelta (PLS),
 - c) medici di continuità assistenziale,
 - d) medici specialisti ambulatoriali interni,
 - e) professionisti sanitari presenti nei servizi aziendali,
 - f) professionisti sanitari presenti nei servizi distrettuali,
 - g) personale delle strutture di ricovero intermedie,
 - h) personale delle strutture di ricovero residenziali e semiresidenziali,
 - i) personale operante nei servizi sociali.
9. Gli operatori della COT utilizzano sistematicamente strumenti digitali e di telemedicina e teleassistenza.
10. Standard: 1 Centrale Operativa Territoriale ogni 100.000 abitanti o comunque a valenza distrettuale, qualora il Distretto abbia un bacino di utenza maggiore.
11. Con riferimento al modello organizzativo della COT si rinvia all'allegato B, parte integrante e sostanziale del presente Regolamento.
12. Con provvedimento di Giunta regionale è definito il modello organizzativo e di funzionamento delle COT di ciascuna ASL.

Art. 7

Centrale Operativa 116117

1. Il numero 116117 (NEA) ha la funzione di facilitare l'accesso della popolazione alle cure mediche non urgenti e ad altri servizi sanitari territoriali a bassa intensità/priorità di cura, raccordandosi anche con il servizio di continuità assistenziale e di emergenza urgenza, con le Centrali Operative Territoriali e con altri servizi previsti.
2. La Centrale Operativa NEA 116117 offre un servizio diretto, per un bacino di utenza non inferiore a due milioni di abitanti, anche se la dimensione regionale deve essere considerata come quella minima, fatti salvi accordi di prossimità e la istituzione di centrali interregionali.
3. Il servizio è aperto, gratuito e attivo h24 7/7 giorni, e permette alla popolazione di entrare in contatto con un operatore, sanitario o tecnico-amministrativo opportunamente formato, che possa fornire assistenza, direttamente o attraverso il trasferimento di chiamata al servizio competente, a valenza sociosanitaria.
4. La NEA 116117 eroga servizi:
- 1) che garantiscono una risposta operativa con trasferimento di chiamata (servizio erogabile obbligatorio) per:
 - a) prestazioni e/o consigli medici non urgenti nelle ore di apertura del servizio di Continuità Assistenziale;
 - b) individuazione e trasferimento delle richieste di soccorso sanitario urgente al 118/112.
 - 2) che garantiscono la risposta di tipo informativo (servizio erogabile obbligatorio). Può essere prevista anche la risposta operativa con trasferimento di chiamata (servizio consigliato) per:
 - a) modalità di accesso alle prestazioni dei MMG/PLS, anche in caso di difficoltà di reperimento /contatto del medico;

- b) consigli sanitari non urgenti da fornirsi alle persone prima e dopo l'orario di operatività del servizio di Continuità Assistenziale, con eventuale inoltro della chiamata, in caso di necessità, al 118;
 - c) modalità di accesso alla Guardia medica turistica.
5. Lo standard è pari a: 1 Centrale Operativa NEA 116117 ogni 1-2 milioni di abitanti o comunque a valenza regionale (se con popolazione inferiore allo standard), incrementabile sulla base della numerosità della popolazione. La Centrale Operativa 116117 raccoglie le chiamate di uno o più distretti telefonici in funzione delle dimensioni dei distretti stessi e delle modalità organizzative definite con il presente Regolamento.
6. Con provvedimento di Giunta regionale è definito il modello organizzativo della Centrale Operativa NEA 116117, individuando espressamente ruoli e responsabilità.

Art. 8

Assistenza domiciliare

1. Le cure domiciliari, nelle sue forme previste nell'ambito dei Livelli essenziali di assistenza, si configurano come un servizio in grado di gestire al domicilio interventi a diverso livello di intensità e complessità dell'assistenza nell'ambito di specifici percorsi di cura e di un piano personalizzato.
2. Le forme di Assistenza Domiciliare Integrata (ADI) vanno tenute distinte dalle Cure Palliative Domiciliari definite come un livello essenziale specifico e denominate come Unità di Cure Palliative Domiciliari, nell'ambito delle reti locali di cure palliative per l'adulto e per il bambino. Tale distinzione può non essere presente a livello organizzativo aziendale nella composizione dell'équipe purché i professionisti siano specificatamente formati in cure palliative come previsto dalla normativa vigente.
3. Le Cure Domiciliari si articolano in un livello Base e in Cure Domiciliari Integrate (ADI di I livello, ADI di II livello, ADI di III livello) e consistono in trattamenti medici, infermieristici, riabilitativi, diagnostici, ecc., prestati da personale sanitario e sociosanitario qualificato per la cura e l'assistenza alle persone non autosufficienti e in condizioni di fragilità, con patologie in atto o esiti delle stesse, per stabilizzare il quadro clinico, limitare il declino funzionale e migliorare la qualità della vita quotidiana.
4. Le risposte assistenziali, differenziate per intensità e complessità, sono programmate a seguito della Valutazione Multidimensionale e della conseguente formulazione di un Progetto di assistenza individuale integrato (PAI) che comprende, quando necessario, anche il Piano di Riabilitazione Individuale (PRI). Tale valutazione multidimensionale è effettuata dall'unità valutativa che garantisce anche la rivalutazione periodica della persona assistita e definisce criteri di dimissione o passaggio ad altri setting assistenziali. Periodicamente deve essere effettuata la rivalutazione del PAI e dell'eventuale PRI.
5. Viene assicurato il coinvolgimento degli specialisti in relazione a quanto stabilito nel PAI con il coinvolgimento di tutte le componenti dell'offerta sanitaria, del paziente e del caregiver. Il responsabile clinico del paziente è il Medico di Medicina Generale o il Pediatra di Libera Scelta.
6. La Regione garantisce l'accesso ai servizi sanitari, la presa in carico della persona, la valutazione multidimensionale dei bisogni e la definizione dei percorsi assistenziali integrati sotto il profilo clinico, funzionale, nonché procedure e strumenti di valutazione multidimensionale, scientificamente validati, garantendo uniformità sul territorio.
7. La classificazione nei diversi livelli di intensità assistenziale è codificata e misurata nel flusso informativo nazionale sull'assistenza domiciliare (Sistema Informativo Assistenza Domiciliare - SIAD) attraverso il Coefficiente di Intensità Assistenziale (CIA), un indicatore che misura il rapporto tra giornate effettive di assistenza (GEA) e giornate di cura (GDC) relative al periodo di presa in carico. La complessità assistenziale è misurata attraverso l'insieme delle prestazioni erogate e dei professionisti coinvolti nel PAI. L'intensità e la complessità assistenziale consentono di misurare e caratterizzare i percorsi assistenziali erogati.
8. I soggetti che erogano Cure Domiciliari devono possedere i requisiti strutturali, tecnologici, organizzativi previsti per l'autorizzazione e per l'accreditamento sulla base della normativa vigente. Tali soggetti devono disporre di una sede organizzativa e operativa per garantire l'accessibilità alle cure, il

coordinamento dell'équipe assistenziale, l'integrazione tra professionisti e servizi assicurando la necessaria continuità dell'assistenza in particolare in sede di dimissione ospedaliera protetta e al fine di evitare ricoveri inappropriati. Tale integrazione deve avvenire per il tramite del Distretto che, attraverso i suoi servizi e professionisti, governa le transizioni degli assistiti tra i diversi setting assistenziali.

9. Il servizio di Assistenza Domiciliare costituisce una delle articolazioni distrettuali con cui la Centrale Operativa Territoriale si interfaccia e raccorda attraverso piattaforme digitali che facilitino l'inserimento nel Fascicolo Sanitario Elettronico dei dati relativi alle persone prese in carico nel Fascicolo Sanitario Elettronico.

10. La dotazione di personale da definire nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, sia in termini numerici che di figure professionali coinvolte, deve essere proporzionata alla tipologia di attività erogata, in particolare: medici, infermieri, operatori delle professioni sanitarie, della riabilitazione, operatori sociosanitari, e altri professionisti sanitari necessari a rispondere ai bisogni assistenziali individuati nel PAI/PRI.

11. Il servizio di cure domiciliari garantisce la continuità assistenziale 7 giorni su 7 e 24 ore su 24 nelle modalità indicate dalla normativa nazionale e regionale vigente ivi compresi i servizi di telemedicina nelle modalità e forme previste.

12. Gli operatori del servizio di assistenza domiciliare utilizzano sistematicamente strumenti digitali e di telemedicina e teleassistenza.

13. Lo standard è pari a: 10% della popolazione over 65 da prendere in carico progressivamente.

14. Gli Indicatori di Monitoraggio dell'Assistenza Domiciliare sono pari a: % di pazienti over 65 in assistenza domiciliare (considerando tutti gli assistiti di età pari o superiore a 65 anni "presi in carico" per tutte le classi di CIA).

15. Con riferimento ai requisiti strutturali, tecnologici e organizzativi delle cure domiciliari necessari ai fini del rilascio dell'autorizzazione all'esercizio e dell'accreditamento istituzionale ai sensi dell'Accordo Stato - Regioni n.151/CSR del 04 agosto 2021 si rinvia al Regolamento regionale in materia.

Art. 9

Ospedale di Comunità

1. L'Ospedale di Comunità (OdC) è una struttura sanitaria territoriale, rivolta a pazienti che, a seguito di un episodio di acuzie minore o per la riacutizzazione di patologie croniche, necessitano di interventi sanitari a bassa intensità clinica potenzialmente erogabili a domicilio, ma che necessitano di assistenza/sorveglianza sanitaria infermieristica continuativa, anche notturna, non erogabile a domicilio o in mancanza di idoneità del domicilio stesso (strutturale e/o familiare). Tali necessità possono concretizzarsi sia in occasione di dimissione da struttura ospedaliera, sia per pazienti che si trovano al loro domicilio, in questo secondo caso possono rientrare anche ricoveri brevi.

2. L'OdC svolge una funzione intermedia tra il domicilio e il ricovero ospedaliero, con la finalità di evitare ricoveri ospedalieri impropri e di favorire dimissioni protette in luoghi più idonei al prevalere di fabbisogni assistenziali, di stabilizzazione clinica, di recupero funzionale e dell'autonomia più prossimi al domicilio.

3. L'OdC è una struttura sanitaria in possesso dei requisiti strutturali, tecnologici e organizzativi che garantiscano la qualità delle cure e la sicurezza dei pazienti, nonché la misurazione dei processi e degli esiti. L'OdC, così come chiarito dall'Intesa Stato-Regioni del 20/02/2020, non è ricompreso nelle strutture residenziali (articoli 29-35 del DPCM 12/01/2017 recante "Definizione e aggiornamento dei livelli essenziali di assistenza, di cui all'articolo 1, comma 7, del decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 502").

4. L'Ospedale di Comunità deve essere realizzato nel rispetto delle norme vigenti a livello nazionale e regionale in materia di edilizia sanitaria. L'OdC deve essere dotato di servizi generali, nonché di eventuali opportuni spazi organizzati e articolati in modo tale da garantire lo svolgimento delle seguenti funzioni: locali a uso amministrativo, cucina e locali accessori, lavanderia e stireria, servizio mortuario. Tali servizi possono essere in comune e/o condivisi con altre strutture e/o unità di offerta.

5. L'OdC ha un numero di posti letto di norma tra 15 e 20. È possibile prevedere l'estensione fino a due moduli e non oltre, ciascuno di norma con un numero di 15-20 posti letto, per un totale di massimo 40 posti letto per garantire la coerenza rispetto alle finalità, ai destinatari e alle modalità di gestione. È gestito da personale infermieristico, in cui l'assistenza medica è assicurata dai medici di medicina generale o dai pediatri di libera scelta o da altri medici dipendenti o convenzionati con il SSN; la responsabilità igienico-organizzativa e gestionale fa capo al distretto che assicura anche le necessarie consulenze specialistiche.

6. Il ricovero presso l'OdC deve avere una durata non superiore a 30 giorni. Solo in casi eccezionali, e comunque motivati dalla presenza di situazioni cliniche non risolte, la degenza può prolungarsi ulteriormente.

7. Possono accedere all'OdC pazienti con patologia acuta minore che non necessitano di ricovero in ospedale, ma hanno ancora bisogno di sorveglianza clinica o dell'erogazione di prestazioni infermieristiche, oppure pazienti con patologie croniche riacutizzate che devono completare il processo di stabilizzazione clinica, con una valutazione prognostica di risoluzione a breve termine (entro 30 giorni), provenienti dal domicilio o da altre strutture residenziali, dal Pronto soccorso o dimessi da presidi ospedalieri per acuti. Tra gli obiettivi primari del ricovero deve essere posto anche il coinvolgimento attivo e l'aumento di consapevolezza, nonché la capacità di auto-cura dei pazienti e del familiare/caregiver, attraverso la formazione e l'addestramento alla migliore gestione possibile delle nuove condizioni cliniche e terapeutiche e al riconoscimento precoce di eventuali sintomi di instabilità.

8. Le categorie principali di pazienti eleggibili sono le seguenti:

a) pazienti fragili e/o cronici, provenienti dal domicilio, per la presenza di riacutizzazione di condizione clinica preesistente, insorgenza di un quadro imprevisto, in cui il ricovero in ospedale risulti inappropriato;

b) pazienti, prevalentemente affetti da multimorbilità, provenienti da struttura ospedaliera, per acuti o riabilitativa, clinicamente dimissibili per conclusione del percorso diagnostico terapeutico ospedaliero, ma con condizioni richiedenti assistenza infermieristica continuativa;

c) pazienti che necessitano di assistenza nella somministrazione di farmaci o nella gestione di presidi e dispositivi, che necessitano di interventi di affiancamento, educazione ed addestramento del paziente e del caregiver prima del ritorno al domicilio;

d) pazienti che necessitano di supporto riabilitativo-rieducativo, il quale può sostanziarsi in: valutazioni finalizzate a proporre strategie utili al mantenimento delle funzioni e delle capacità residue (es. proposte di fornitura di ausili); supporto ed educazione terapeutica al paziente con disabilità motoria, cognitiva e funzionale; interventi fisioterapici nell'ambito di Percorsi/PDTA/Protocolli già attivati nel reparto di provenienza e finalizzati al rientro a domicilio.

Ai pazienti di cui al comma precedente deve essere garantita l'assistenza infermieristica continuativa e l'assistenza medica programmata o su specifica necessità.

9. L'accesso presso l'OdC avviene su proposta di:

a) medico di medicina generale;

b) medico di continuità assistenziale;

c) medico specialista ambulatoriale interno ed ospedaliero;

d) medico del pronto soccorso;

e) pediatra di libera scelta.

10. Gli OdC possono prevedere ambienti protetti, con posti dedicati a pazienti con demenza o con disturbi comportamentali, in quanto affetti da patologie croniche riacutizzate a domicilio o in dimissione ospedaliera.

11. In prossimità di Ospedali Pediatrici è possibile prevedere la realizzazione di OdC dedicati a pazienti pediatrici, con la responsabilità clinica del pediatra e la presenza di personale di assistenza specificamente formato e competente per tale target di pazienti.

12. La gestione e l'attività nell'OdC sono basate su un approccio multidisciplinare, multiprofessionale e interprofessionale, in cui sono assicurate collaborazione e integrazione delle diverse competenze.

13. Gli Ospedali di Comunità hanno una connotazione a forte indirizzo infermieristico e sono utilizzati sia per la presa in carico dei pazienti nelle fasi post ricovero ospedaliero sia per tutti quei casi in cui c'è bisogno di una particolare assistenza vicino al domicilio del paziente.

14. La responsabilità organizzativa è affidata a un responsabile infermieristico ai sensi del DM n. 70/2015,

secondo quanto previsto dall'Accordo Stato-Regioni del 20 febbraio 2020. Gli Operatori Socio-Sanitari coadiuvano il servizio di assistenza infermieristica, garantendone la continuità H24, vi sono gli Operatori Socio-Sanitari, in coerenza con gli obiettivi del Piano Assistenziale Individualizzato (PAI) e in stretta sinergia con il responsabile clinico e gli altri professionisti coinvolti (es. assistenti sociali, fisioterapisti, specialisti).

15. La responsabilità igienico sanitaria e clinica complessiva della struttura è in capo al medico e può essere attribuita a un medico dipendente o convenzionato con il SSN, pertanto può essere attribuita anche a MMG/PLS, SAI.

16. L'assistenza infermieristica è garantita nelle 24 ore 7 giorni su 7 con il supporto degli Operatori Sociosanitari, in coerenza con gli obiettivi del Progetto di assistenza individuale integrato (PAI) e in stretta sinergia con il responsabile clinico e gli altri professionisti sanitari e sociali coinvolti.

17. All'interno dell'equipe di cura è presente l'Infermiere che si occupa, in particolare, delle transizioni di cura dei pazienti assicurandone la presa in carico e la continuità assistenziale: tale infermiere si interfaccia con le Centrali Operative Territoriali in modo da facilitare l'organizzazione dell'assistenza e gli ausili eventualmente necessari al rientro del paziente al domicilio.

18. L'assistenza medica è assicurata dai medici incaricati, nel turno diurno (8-20) deve essere garantita per 4,5 ore al giorno 6 giorni su 7 mentre nel turno notturno (20-8) e diurno festivo e prefestivo in forma di pronta disponibilità, anche organizzata per più strutture dello stesso territorio, con tempi di intervento conformi a quanto previsto dalle norme vigenti in materia. L'assistenza notturna è garantita anche da Medici della Continuità Assistenziale, in rapporto a specifici accordi locali, oppure da medici operanti nella struttura.

19. In generale per ogni modulo di 20 posti letto deve essere comunque garantita la presenza delle seguenti figure professionali:

- a. 7-9 infermieri (di cui 1 Coordinatore infermieristico eventualmente condivisibile sui due moduli se presenti nell'OdC e di cui 1 responsabile delle transizioni di cura dei pazienti assicurandone la presa in carico e la continuità assistenziale);
- b. 4-6 Operatori Socio Sanitari (OSS);
- c. 1-2 o più unità di altro personale sanitario con funzioni riabilitative;
- d. 1 Medico per 4,5 ore al giorno 6 giorni su 7.

20. L'organizzazione dell'OdC deve garantire l'interfaccia con le diverse componenti che partecipano e realizzano la continuità dell'assistenza nell'ambito del PDTA e del PAI per ogni singolo paziente, compresi i professionisti che prescrivono e forniscono i necessari ausili ed eventualmente con i servizi sociali dei comuni.

21. I responsabili delle attività cliniche e infermieristiche provvedono alla raccolta delle informazioni sanitarie per i rispettivi ambiti di competenza, utilizzando una cartella clinico - assistenziale integrata, inserita in un processo di informatizzazione integrato con il FSE.

22. In caso di emergenza, devono essere attivate le procedure previste, a livello regionale, tramite il Sistema di Emergenza Urgenza territoriale. Nel caso in cui la sede dell'OdC sia all'interno di un presidio ospedaliero potranno essere attivate le procedure d'urgenza del presidio ospedaliero.

23. All'interno degli OdC devono, inoltre, essere garantite alcune attività di monitoraggio dei pazienti, in loco o in collegamento funzionale, anche attraverso servizi di telemedicina.

24. Al fine di realizzare anche attività di riabilitazione motoria, in ogni OdC deve essere garantito l'accesso a idonei locali attrezzati, destinati alle principali attività motorie e riabilitative.

25. L'OdC, pur avendo un'autonomia funzionale, opera in forte integrazione con gli altri servizi sanitari quali: la rete delle cure intermedie, i servizi di assistenza specialistica ambulatoriale, le cure domiciliari e i servizi di emergenza urgenza territoriali. A tal fine devono essere predisposte specifiche procedure operative volte a garantire la continuità assistenziale e la tempestività degli interventi necessari, valorizzando la funzione di coordinamento e raccordo garantito dalle COT.

26. Devono essere definiti appositi collegamenti funzionali con i servizi di supporto diagnostico specialistico.

27. L'OdC è dotato di apposito sistema informativo, facente parte dell'ecosistema di Sanità digitale della Puglia, per la raccolta, il periodico aggiornamento e la gestione dei contenuti informativi integrati necessari al monitoraggio dell'attività clinica e assistenziale erogata; mediante tale Sistema è assicurata la tempestiva

trasmissione dei dati a livello regionale per l'alimentazione del debito informativo nazionale nell'ambito del Nuovo Sistema Informativo Sanitario (NSIS) del Ministero della Salute nonché l'interconnessione con gli altri sistemi di Sanità digitale della Puglia e/o nazionali..

28. Gli Indicatori di Monitoraggio degli Ospedali di Comunità sono:
 - a. Tasso di ricovero della popolazione >75 anni;
 - b. Tasso di ricovero in Ospedale per acuti durante la degenza in OdC;
 - c. Tasso di riospedalizzazione a 30 giorni;
 - d. Degenza media in OdC;
 - e. Degenza oltre le 6 settimane (o N° di outlier);
 - f. N. pazienti provenienti dal domicilio;
 - g. N. pazienti provenienti da ospedali.
29. Le funzioni da inserire all'interno degli OdC sono riportate all'interno dell'Intesa Stato-Regioni del 20 febbraio 2020, insieme ai requisiti strutturali, tecnologici e organizzativi.
30. Gli operatori degli OdC utilizzano sistematicamente strumenti digitali e di telemedicina e teleassistenza.
31. Lo standard è pari a: 1 Ospedale di Comunità dotato di 20 posti letto ogni 100.000 abitanti.
32. Con riferimento al modello organizzativo e alle tipologie di OdC si rinvia all'allegato C, parte integrante e sostanziale del presente Regolamento.
33. Con provvedimento di Giunta regionale è definita e aggiornata la rete degli Ospedali di Comunità nonché la relativa organizzazione e il funzionamento.

Art. 10

Rete delle cure palliative

1. La Rete Locale di Cure Palliative (RLCP) è un'aggregazione funzionale integrata delle attività di CP erogate nei diversi setting (ospedale, ambulatorio, domicilio, hospice) assistenziali in un territorio, alla quale corrispondono le seguenti funzioni:
 - a) coordina e integra le CP nei diversi livelli di assistenza, in collaborazione con la Centrale Operativa Territoriale, i Punti Unici di Accesso, l'ADI e l'Assistenza Primaria;
 - b) definisce un sistema di erogazione di CP, per l'attuazione dei percorsi di presa in carico e di continuità delle cure e dell'assistenza favorendo l'integrazione dei servizi sanitari e sociali;
 - c) adotta sistemi di valutazione, miglioramento della qualità e controllo dei percorsi di cura erogati;
 - d) raccoglie e trasmette i dati al sistema informativo;
 - e) attiva percorsi formativi aziendali specifici;
 - f) partecipa a iniziative di Ricerca.
2. La governance della RLCP, ai sensi della normativa vigente, è demandata a livello aziendale, attraverso l'istituzione di un organismo di coordinamento, composto da: un coordinatore di rete, referenti delle singole strutture e una rappresentanza delle associazioni di volontariato di settore.
3. La rete nell'ambito delle risorse umane disponibili a legislazione vigente, anche attraverso interventi di riorganizzazione aziendale, agisce, sul territorio di riferimento assicurando l'erogazione dell'assistenza:
 - a) nell'ambito di strutture di degenza ospedaliera attraverso équipe di cure palliative della rete che erogano consulenza, facilitano l'attivazione dei percorsi di cure palliative per garantire la continuità ospedale-territorio, supportano l'équipe dell'unità operativa ospedaliera nelle strategie per la rimodulazione e ridefinizione degli obiettivi terapeutici;
 - b) nell'ambito ambulatoriale dove sono erogate cure palliative precoci e simultanee da équipe dedicate e specificatamente formate in cure palliative che operano all'interno della RLCP;
 - c) a domicilio del paziente, attraverso il servizio di Cure Palliative Domiciliari (CPD), con la previsione di un'équipe assistenziale multiprofessionale dedicata o specificatamente formata (Unità di Cure Palliative - UCP), in integrazione con il medico di medicina generale per assicurare la continuità assistenziale h 24 per 7 giorni su 7. Tale équipe può essere, dal punto di vista organizzativo, integrata con l'équipe dell'assistenza domiciliare integrata;

- d) nelle strutture residenziali e negli Hospice, con standard di riferimento di 8/10 posti letto ogni 100.000 abitanti.
4. I servizi di cui al comma precedente devono essere garantiti sulla base dei criteri e requisiti previsti dalla normativa e dagli accordi vigenti, tra cui l'Intesa Stato-Regioni del 25 luglio 2012, l'Accordo Stato-Regioni del 27 luglio 2020 (Rep. Atti n. 119/CSR e Rep. Atti n. 118/CSR) e l'Accordo Stato-Regioni del 25 marzo 2021.
5. Lo standard è pari a:
- a) 1 Unità di Cure Palliative Domiciliari (UCP – DOM) ogni 100.000 abitanti;
- b) Hospice: 8/10 posti letto ogni 100.000 abitanti.
6. Con deliberazione di Giunta regionale è definito il modello organizzativo e di funzionamento della Rete regionale delle cure palliative dell'adulto e pediatriche.
7. Gli operatori delle Reti Cure Palliative utilizzano sistematicamente strumenti digitali e di telemedicina e teleassistenza.

Art. 11

Servizi per la salute dei minori, delle donne, delle coppie e delle famiglie

1. Il Consultorio Familiare (CF) e l'attività rivolta ai minori nell'ambito dell'assistenza territoriale ad accesso diretto garantiscono le prestazioni, anche domiciliari, mediche specialistiche, diagnostiche e terapeutiche, ostetriche, psicologiche e psicoterapeutiche, infermieristiche, riabilitative, preventive alle donne, ai minori, alle coppie e alle famiglie. Gli ambiti di attività dei CF sono quelli previsti nei Livelli Essenziali di Assistenza.
2. Il CF nell'ambito delle professionalità disponibili a legislazione vigente, anche attraverso interventi di riorganizzazione aziendale, garantisce tutte le prestazioni descritte nell'articolo 24 del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri (DPCM) 12 gennaio 2017, anche domiciliari, mediche specialistiche, diagnostiche e terapeutiche, ostetriche, psicologiche e psicoterapeutiche, e riabilitative, mediante l'impiego di metodi e strumenti basati sulle più avanzate evidenze scientifiche, necessarie e appropriate.
3. L'attività consultoriale è caratterizzata da un approccio multidisciplinare, multi professionale e olistico ("Planetary Health"), nonché da una attenzione alla complessità dello stato di salute della popolazione anche attraverso la qualità dell'accoglienza, dell'ascolto e della comunicazione e attraverso programmi multi professionali di promozione della salute e di assistenza volti anche alla presa di consapevolezza delle persone e delle comunità.
4. Il CF svolge la propria attività in integrazione con tutti i professionisti afferenti ai servizi ospedalieri e territoriali, soprattutto con quelli dedicati alla presa in carico della persona, quelli rientranti nell'area dell'assistenza primaria e quelli diretti alla tutela della salute nei "primi 1000 giorni", della salute della donna in tutto il suo ciclo vitale e della salute mentale (es. pediatri di libera scelta, psicologi delle cure primarie, neuropsichiatria dell'infanzia e dell'adolescenza, dipartimenti di salute mentale e dipendenze, specialisti ambulatoriali, servizi di riabilitazione).
5. L'attività del CF richiede un approccio intersettoriale in quanto, oltre al sociale, innumerevoli altri attori possono contribuire alla produzione del benessere dell'individuo e delle comunità (es. settore scolastico, culturale, sportivo), al contenimento del disagio familiare e sociale (es. settore della giustizia, del lavoro).
6. Le figure professionali che possono operare nel CF sono: l'ostetrica, il medico ginecologo, lo psicologo, l'assistente sociale, l'infermiere, l'assistente sanitario e altro personale sanitario, quale ad esempio l'educatore professionale con funzioni sociosanitarie, il personale amministrativo, e altre figure come il mediatore linguistico culturale, il mediatore familiare, il terapeuta della neuro e psicomotricità dell'età evolutiva (tnpee), il tecnico della riabilitazione psichiatrica (terp), l'avvocato.
7. Le attività del CF devono essere definite e coordinate, sia sul piano del funzionamento interno del CF, sia sul piano dell'integrazione in rete, con gli altri servizi sanitari (prevenzione, territoriali e ospedalieri) e con gli altri attori della Rete Materno Infantile.

8. Tutte le sedi dei CF devono essere dotate di locali e spazi adeguati alla tipologia e al volume delle prestazioni erogate.
9. Lo standard è pari a:
 - 1 consultorio ogni 20.000 abitanti con la possibilità di 1 ogni 10.000 nelle aree interne e rurali. L'attività consultoriale può svolgersi all'interno delle Case della Comunità, privilegiando soluzioni logistiche che tutelino la riservatezza.
10. Gli operatori dei Consultori utilizzano sistematicamente strumenti digitali e di telemedicina e teleassistenza.
11. Con deliberazione di Giunta regionale è definita la rete consultoriale della Regione Puglia, nonché il dettaglio delle attività/servizi resi in ciascuno Consultorio Familiare.

Art. 12

Prevenzione in ambito sanitario, ambientale e climatico

1. Il Dipartimento di Prevenzione (DP), nei limiti degli obiettivi assegnati e delle risorse attribuite, opera con riferimento al piano annuale di attività e di risorse negoziate con la Direzione Strategica nell'ambito della programmazione aziendale, al fine di garantire la tutela della salute collettiva, perseguendo obiettivi di promozione della salute, di prevenzione delle malattie e delle disabilità e di miglioramento della qualità della vita.
2. Alla luce di quanto definito dal DPCM 12 gennaio 2017, il DP garantisce, attraverso le sue articolazioni e i suoi professionisti, il supporto tecnico-scientifico alle autorità sanitarie locali in tutti gli aspetti relativi alla Sanità Pubblica ed esercita, nell'ambito delle risorse umane disponibili a legislazione vigente, le seguenti funzioni:
 - a) Sorveglianza, prevenzione e controllo delle malattie infettive e parassitarie, inclusi i programmi vaccinali
 - b) Tutela della salute e della sicurezza degli ambienti aperti e confinati
 - c) Sorveglianza, prevenzione e tutela della salute e sicurezza nei luoghi di lavoro
 - d) Salute animale e igiene urbana veterinaria
 - e) Sicurezza alimentare – Tutela della salute dei consumatori
 - f) Sorveglianza e prevenzione delle malattie croniche, inclusi la promozione di stili di vita sani ed i programmi organizzati di screening, sorveglianza e prevenzione nutrizionale
 - g) Attività medico legali per finalità pubbliche.
3. Il Dipartimento di Prevenzione (DP), in quanto facente parte del Sistema Nazionale Prevenzione Salute (SNPS), istituito ai sensi dell'art. 27 del decreto-legge 30 aprile 2022, n. 36 convertito con modificazioni in legge 29 giugno 2022, n. 79, e del Sistema Regionale Prevenzione Salute (SRPS) previsto dall'art. 2 del Decreto Ministeriale 9.6.2022, assicura gli interventi di prevenzione primaria correlati, in particolare, alla promozione della salute, alla prevenzione e al controllo dei rischi sanitari associati direttamente e indirettamente a determinanti ambientali e climatici, anche derivanti da cambiamenti socio-economici, valorizzando le esigenze di tutela delle comunità e delle persone vulnerabili o in situazioni di vulnerabilità, in coerenza con i principi di equità e prossimità e il raggiungimento degli obiettivi previsti dai rispettivi Piani nazionali e regionali.
4. Nell'ambito delle attività di tutela della salute e della sicurezza degli ambienti aperti e confinati il DP, quale parte della rete del Sistema Nazionale Prevenzione Salute (SNPS), garantisce il supporto, nell'ambito delle risorse disponibili, al raggiungimento dell'obiettivo "salute" nelle azioni di controllo sulle matrici ambientali attraverso interventi di analisi e di monitoraggio in stretto raccordo con l'ARPA Puglia facente parte del Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente (SNPA), con l'obiettivo di identificare e valutare i rischi per la popolazione e per gli ecosistemi.
5. Il Dipartimento di Prevenzione, nelle sue diverse articolazioni e organizzazioni aziendali, è dotato, nell'ambito delle disponibilità previste dalla legislazione vigente, delle risorse multidisciplinari per poter adempiere alle funzioni elencate ai commi precedenti.

6. A partire dalle funzioni di cui al comma 2) e al comma 3), il DP, per la sua missione di supporto tecnico-scientifico alle autorità sanitarie locali e regionali, è chiamato a garantire attività trasversali quali la preparazione e risposta rapida alle crisi/emergenze di natura infettiva, ambientale, di sanità pubblica, etc.
7. Per la sorveglianza delle malattie infettive, in uno scenario di pre-allerta epidemica, è prevista la strutturazione nell'ambito di ciascun Dipartimento di Prevenzione, di almeno nr. 1 team multisetoriale al fine di fronteggiare le emergenze pandemiche con uno standard di riferimento di professionisti sanitari da definire in base alle condizioni epidemiologiche e all'evoluzione delle fasi pandemiche, come previsto dal Piano Pandemico Nazionale, nell'ambito delle risorse di cui all'articolo 1, comma 261 della legge n. 234/2021 e dal corrispondente Piano Pandemico Regionale (PanFlu Puglia).
8. Per adempiere alle attività e funzioni previste, il DP:
 - a. opera in stretto raccordo con gli enti e le agenzie che sovrintendono alla materia di volta in volta trattata; nel caso delle crisi/emergenze/crisi diventa punto di riferimento tecnico-operativo tra le autorità nazionali, regionali e locali;
 - b. garantisce il supporto alle attività di pianificazione, programmazione, organizzazione e monitoraggio volte a promuovere la salute e prevenirne e contenerne i rischi nei diversi ambiti di vita dei singoli e delle comunità (es. contesti sociali diversi, zone agricole e industriale, aree urbane e montane, ecc.).
9. Nell'ambito delle attività di tutela della salute e della sicurezza degli ambienti aperti e confinati il DP, quale parte della costituenda rete del Sistema Nazionale di Prevenzione Salute, Ambiente e Clima (SNPS), garantisce il supporto, nell'ambito delle predette risorse disponibili, al raggiungimento dell'obiettivo "salute" nelle azioni di controllo sulle matrici ambientali attraverso interventi di analisi e di monitoraggio in stretto raccordo con le Agenzie del Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente con l'obiettivo di identificare e valutare i rischi per la popolazione e per gli ecosistemi.
10. Nell'ambito della tutela della salute e della sicurezza negli ambienti di lavoro e della prevenzione dei danni acuti e cronici associati all'esposizione a rischi professionali, il DP agisce in raccordo con gli altri Enti preposti, anche contribuendo per quanto di competenza, sul versante tecnico, al costituendo SINP - Sistema Informativo Nazionale per la Prevenzione nei luoghi di Lavoro.
11. Nell'ambito del contrasto alle malattie croniche non trasmissibili, il DP agisce in stretto raccordo con il Distretto per la programmazione, attuazione, validazione e coordinamento di azioni finalizzate all'individuazione di condizioni di rischio individuali e al conseguente indirizzo a interventi mirati alla promozione della salute e/o alla presa in carico della persona. In questo contesto si inserisce l'articolazione dei servizi di prevenzione e promozione della salute nell'ambito delle Case della Comunità nonché l'attivazione di un coordinamento stabile con i Dipartimenti di Salute mentale, delle Dipendenze, di Riabilitazione territoriale nonché con tutte le altre articolazioni e servizi della rete sociosanitaria territoriale per l'invio a interventi strutturati e per la modifica dei comportamenti a rischio.
12. Per la piena realizzazione del mandato, che supera la visione "settoriale" (Accordo Stato-Regioni sulle "Linee di guida per la prevenzione sanitaria e lo svolgimento delle attività del Dipartimento di prevenzione delle Aziende sanitarie locali" Repertorio Atti n. 1493 del 25 luglio 2002), per servizi, il DP adotta un approccio basato sui principi di priorità, efficacia ed efficienza produttiva e allocativa, che necessita di una organizzazione e di una governance flessibile (multidisciplinare, multi professionale, multisetoriale), capace di aggregare intorno a obiettivi complessi professionalità diverse, anche esterne al sistema sanitario.
13. Elementi cardine della organizzazione di cui ai commi precedenti sono:
 - a. valutazione dell'impatto sanitario (health impact assessment) e identificazione del rischio (risk assessment e health equity audit) attraverso l'uso dei dati epidemiologici e, in particolar modo, del Profilo di salute ed equità, strumento essenziale per compiere una corretta analisi dello scenario e per la definizione di bisogni e priorità di intervento;
 - b. azioni di promozione della salute, prevenzione rispetto ai determinanti della salute nel rapporto salute-ambiente, in stretto raccordo con enti locali e agenzie regionali e nazionali;
 - c. azioni di preparedness e di risposta rapida alle emergenze sanitarie di tipo infettivo, ambientale, ecc. garantendo uno stretto raccordo ed il supporto alle autorità sanitarie locali e regionali nonché alle Agenzie ed Enti a ciò deputati;

- d. cultura e pratica di interventi di prevenzione ancorati alle prove di efficacia (efficacy ed effectiveness), equità e sostenibilità;
- e. approccio sistemico:
- nell'erogazione delle prestazioni, anche al fine di favorire l'integrazione delle articolazioni del DP nella rete dei servizi sociosanitari a rilevanza sanitaria coordinata dal Distretto;
 - nella promozione, prevenzione e tutela della salute delle comunità avendo come riferimento gli Obiettivi di sviluppo sostenibili (SDGs) anche attraverso l'adozione della strategia "One Health" e con particolare attenzione al rapporto salute - ambiente, favorendo una stretta sinergia con le diverse articolazioni delle comunità locali, con le agenzie e le istituzioni interessate;
- f. comunicazione come veicolo di efficacia degli interventi di promozione della salute e prevenzione, per contribuire ad incrementare l'alfabetizzazione sanitaria e lo sviluppo di competenze e capacità, per il riorientamento salutare di ambienti, contesti e stili di vita e l'adesione a programmi di prevenzione secondaria, nonché come strumento per la condivisione degli obiettivi di salute e dei criteri di priorità degli interventi a tutti i livelli della concertazione (tecnica, istituzionale e di comunità), e di fidelizzazione, di trasparenza e credibilità del DP;
- g. qualità ovvero adozione e implementazione di standard e processi con valutazione degli stessi e degli esiti delle azioni rispetto agli obiettivi fissati al fine di innescare meccanismi di revisione e miglioramento continuo della efficacia, appropriatezza e qualità professionale, tecnologica, relazionale;
- h. formazione continua degli operatori basata sulle competenze essenziali per ogni profilo professionale (core competencies) finalizzata:
- al raggiungimento e mantenimento delle stesse e degli standard operativi collegati;
 - all'assimilazione degli elementi del metodo di lavoro (costruzione del profilo di salute, scelta delle priorità, individuazione degli interventi efficaci, programmazione, realizzazione e valutazione, di processo e di impatto) orientato alla collaborazione e alla trasversalità;
- i. valorizzazione dell'epidemiologia e uso di dati (sistemi di sorveglianza di popolazione) ed indicatori, come strumento
- di monitoraggio dello stato di salute delle comunità
 - di valutazione di impatto dei programmi;
 - di governance dei processi, anche nella direzione dell'integrazione con altre strutture e aree del sistema.
14. Il DP assicura un modello di collaborazione - anche attraverso la previsione all'interno di ogni DP, di esperti in tematiche che riguardano la salute, l'ambiente e le loro connessioni - che funga da elemento collettore a livello territoriale delle attività svolte dalle Case di Comunità, al fine di garantire in modo coordinato la prevenzione e la promozione della salute sia attraverso interventi di comunità che individuali realizzati dalle equipe sanitarie sotto il coordinamento del Dipartimento di Prevenzione.
15. Le funzioni del DP direttamente afferenti alla prevenzione primaria e al controllo dei determinanti di salute di natura ambientale e climatica operano, a livello regionale, nell'ambito del SRPS e, a livello nazionale, nell'ambito del SNPS-SNPA, al fine di garantire un approccio di sistema nella valutazione e controllo degli effetti delle pressioni ambientali e climatiche sul benessere delle persone e delle comunità, e nella costruzione di interventi e di scenari decisionali, con un metodo basato sulla prevenzione integrata, strettamente connesso con l'assistenza sanitaria territoriale e le attività svolte nell'ambito delle Case della Comunità.
16. Come sancito dai Piani Nazionali della Prevenzione a partire dal 2005, l'azione del DP è sempre più multidisciplinare e intersettoriale, nell'ottica della Salute in tutte le politiche. Esso opera in raccordo con gli altri nodi della rete, estendendo gli ambiti di intervento (prevenzione universale, medicina predittiva, medicina di genere, prevenzione nella popolazione a rischio, prevenzione delle complicanze e delle recidive di malattia) attraverso una stretta interazione e integrazione (organizzativa, funzionale, operativa) nonché un utilizzo coordinato di tutte le risorse. Tale modello a rete di erogazione dei servizi favorisce la presenza capillare sul territorio delle attività di prevenzione e promozione della salute e allo stesso modo garantisce la capacità del DP di: i) intercettare precocemente la domanda di salute della popolazione e fornire adeguate risposte; ii) sviluppare strategie e strumenti di gestione etica delle

risorse della comunità (stewardship); iii) promuovere consapevolezza e autodeterminazione della persona (empowerment). Questa strategia viene ulteriormente rafforzata dal PNP 2020-2025 il quale promuove un approccio multidisciplinare, intersettoriale e coordinato per affrontare i rischi potenziali o già esistenti secondo una visione che considera la salute come risultato di uno sviluppo armonico e sostenibile dell'essere umano, della natura e dell'ambiente (One Health).

17. In relazione all'ampliamento delle competenze e delle funzioni dei Dipartimenti di Prevenzione, come riportato ai commi precedenti, può essere prevista, in coerenza con gli indirizzi nazionali e mediante specifici provvedimenti della Regione Puglia, una diversa articolazione territoriale dei Dipartimenti di Prevenzione, al fine di mantenere efficienza organizzativa e conoscenza delle peculiarità di ciascun territorio con particolare riferimento all'identità, all'omogeneità culturale e socioeconomica che risultano fattori imprescindibili nell'azione di prevenzione e di promozione della salute.

18. Lo Standard massimo di popolazione per DP è pari a: 1: 500.000 abitanti (necessario per mantenere efficienza organizzativa e conoscenza del territorio che ha identità, omogeneità culturale e socioeconomica imprescindibili nell'azione preventiva).

19. Con deliberazione di Giunta regionale si provvede all'aggiornamento dell'organizzazione e del funzionamento dei Dipartimenti di Prevenzione.

Art. 13

Telemedicina

1. La telemedicina è una modalità di erogazione di servizi e prestazioni assistenziali sanitarie sociosanitarie a rilevanza sanitaria a distanza, abilitata dalle tecnologie dell'informazione e della comunicazione, e utilizzata da un professionista sanitario per fornire prestazioni sanitarie agli assistiti (telemedicina professionista sanitario – assistito) o servizi di consulenza e supporto ad altri professionisti sanitari (telemedicina professionista sanitario – professionista sanitario). Essa rappresenta un approccio innovativo alla pratica sanitaria, già consolidato in diversi ambiti sanitari, consentendo - se inclusa in una rete di cure coordinate - l'erogazione di servizi e prestazioni sanitarie a distanza attraverso l'uso di dispositivi digitali, internet, software e delle reti di telecomunicazione.

2. La telemedicina supporta l'interazione dei diversi professionisti sanitari con l'assistito nelle diverse fasi di valutazione del bisogno assistenziale, di erogazione delle prestazioni e di monitoraggio delle cure. Facilita, inoltre, lo scambio di informazioni tra professionisti e la collaborazione multiprofessionale e multidisciplinare sui singoli casi clinici. Implica il trasferimento di dati e informazioni, anche personali e relativi alla salute, in diversi formati (numerici, testuali, grafici, multimediali, etc.) e modalità di interazione (sincrona o asincrona).

3. Le diverse prestazioni e servizi di telemedicina, quali la televisita specialistica, la teleassistenza, il telemonitoraggio, la teleriabilitazione, il teleconsulto medico, la teleconsulenza medico sanitaria, o la telerefertazione, devono far parte, quale opportunità e fattore abilitante, dei modelli di gestione integrata delle attività di prevenzione e promozione della salute, delle attività di assistenza sanitaria e socio-sanitaria a rilevanza sanitaria, in grado di rispondere sia alle necessità dei sistemi sanitari, con particolare riferimento alla gestione della cronicità, sia, in un'ottica di medicina personalizzata, a quelle individuali del singolo assistito, così come previsto anche dal "Patto per la Salute 2019-2021".

4. La sanità digitale e la telemedicina devono favorire i processi di presa in carico del paziente cronico, consentendo una migliore gestione domiciliare della persona. L'utilizzo della telemedicina per l'erogazione di prestazioni e servizi assistenziali abilita e supporta l'attuazione delle disposizioni di cui all'articolo 21 del DPCM del 12 gennaio 2017, nell'ambito dei percorsi assistenziali integrati e assistenza territoriale.

5. Lo sviluppo della telemedicina è elemento abilitante per l'attuazione della riorganizzazione dell'assistenza territoriale, come definita con il presente Regolamento, poiché favorisce:

- a) la riduzione delle distanze tra operatori sanitari e le persone che accedono ai servizi nonché tra gli operatori sanitari stessi;
- b) il tempestivo intervento per pazienti cronici trattati a domicilio in occasione di episodi di acuzie;

- c) la diagnosi precoce dell'evento acuto e il tempestivo intervento per pazienti trattati a domicilio e/o in condizioni di emergenza;
- d) l'efficientamento dei servizi di prevenzione e promozione della salute e delle prestazioni assistenziali erogate in zone interne e/o disagiate con una ottimizzazione delle risorse, offrendo servizi di prossimità che aumentino l'adesione ai programmi di prevenzione secondaria l'appropriatezza e l'aderenza terapeutica;
- e) la correlazione degli interventi per una presa in carico integrata a livello territoriale, tra ospedale e territorio e tra ospedale e percorsi di riabilitazione, , anche assicurando processi di deospedalizzazione, quali ad esempio le dimissioni protette;
- f) la collaborazione tra gli operatori appartenenti alle diverse reti assistenziali ospedaliere e territoriali, consentendo una più efficace ed efficiente operatività dei gruppi di lavoro, in particolare per tutti quei contesti nei quali la multidisciplinarietà è elemento essenziale per una corretta presa in carico e gestione dell'assistito.

6. In base alle "Indicazioni nazionali per l'erogazione di prestazioni in telemedicina", approvate in Conferenza Stato-Regioni il 17 dicembre 2020, le prestazioni e i servizi di telemedicina sono assimilati a qualunque altra prestazione o servizio diagnostico/terapeutico/assistenziale/riabilitativo, e come tali devono sempre rispettare tutti i diritti e gli obblighi propri di qualsiasi atto sanitario.

7. Per quel che concerne il rapporto personale medico-paziente, le prestazioni di telemedicina non sostituiscono completamente le prestazioni assistenziali tradizionali, ma le integrano per migliorarne efficacia, efficienza, appropriatezza e sostenibilità.

8. In coerenza con l'obiettivo di aumentare l'accessibilità e ridurre le disuguaglianze nell'accesso alle cure e garantire un approccio quanto più omogeneo possibile sul territorio, e in considerazione delle potenzialità delle moderne tecnologie ICT, i sistemi che erogano prestazioni di telemedicina a livello aziendale e/o regionale, i, devono:

- a) interoperare con le piattaforme nazionali (ANA, NSIS, TS, PAGOPA, SPID, etc.) e con le piattaforme di sanità digitale della Puglia (FSE, CUP, Edotto, Sistemi dell'area Prevenzione, Portale Puglia Salute, etc.) a supporto delle attività di prevenzione e promozione della salute e dell'assistenza sanitaria, garantendo il rispetto degli standard di interoperabilità nei dati;
- b) supportare la convergenza di processi e strutture organizzative, seppur con la necessaria flessibilità in base alle esigenze specifiche, anche superando la frammentazione tecnologica;
- c) supportare l'attivazione di servizi di telemedicina per i singoli pazienti, in base alle indicazioni del Progetto di salute;
- d) uniformare le interfacce e le architetture per la fruizione delle prestazioni di telemedicina, sia per l'utente che per il professionista, in un'ottica di semplificazione, fruibilità e riduzione del rischio clinico, assicurando anche l'integrazione con i sistemi di profilazione regionali/nazionali (es. SPID);
- e) mettere a disposizione servizi strutturati in modo uniforme e con elevati livelli di sicurezza, sull'intero territorio, sviluppati con approccio modulare e che garantiscono il rispetto delle vigenti indicazioni nazionali.

9. La responsabilità professionale nel determinare l'idoneità dell'assistito alla fruizione di prestazioni di telemedicina e di teleassistenza è in capo ai medici o per le attività di teleassistenza agli altri professionisti sanitari che, opportunamente formati all'uso delle tecnologie, operativamente erogano le prestazioni a distanza, in quanto deputati a individuare gli strumenti più idonei per il singolo paziente, in un'ottica di proporzionalità, appropriatezza, efficacia e sicurezza, nel pieno rispetto dei diritti della persona.

10. Affinché le prestazioni di telemedicina possano essere attivate, è necessaria una preventiva adesione da parte della persona cui le prestazioni si riferiscono ovvero dei suoi tutori/esercenti la responsabilità genitoriale; essa si rende disponibile al contatto telematico, all'interazione documentale e informativa con il professionista sanitario e a utilizzare i previsti sistemi di comunicazione remota, secondo le normative vigenti in tema di privacy e sicurezza.

11. In questo contesto, se il paziente è disponibile a ricevere la prestazione in telemedicina dal domicilio, il suo "profilo tecnologico", ovvero la sua conoscenza e capacità d'uso degli strumenti informatici, deve diventare parte dell'anamnesi. Al variare del tipo di prestazione di telemedicina erogata, e dei relativi requisiti minimi e dispositivi accessori associati, per il singolo assistito dovrebbero essere valutati i seguenti aspetti:

- a. se sa usare o è in grado di imparare a usare gli strumenti digitali di comunicazione (es. smartphone, tablet, computer con webcam);
 - b. se può usare autonomamente tali strumenti (disabilità fisica e cognitiva potrebbero limitarne la possibilità);
 - c. se può essere aiutato da un familiare o un caregiver nell'uso di tali strumenti;
 - d. l'idoneità al domicilio della rete internet, degli impianti (elettrici, idraulici, ecc), degli ambienti e delle condizioni igienico-sanitarie.
12. Per i Requisiti minimi e gli Standard di servizio si rinvia alle "Indicazioni nazionali per l'erogazione di prestazioni in telemedicina", approvate in Conferenza Stato Regioni il 17 dicembre 2020 nonché ai provvedimenti regionali in materia.
13. Con deliberazione di Giunta regionale è definito il modello organizzativo e di funzionamento delle prestazioni in telemedicina.

Art. 14

Sistemi informativi e di qualità

1. Tutte le articolazioni organizzative del Distretto devono essere dotate e devono utilizzare soluzioni digitali idonee ad assicurare la produzione nativa dei documenti sanitari e di quelli amministrativi in formato digitale, secondo le norme, le linee guida e gli standard adottati a livello nazionale, e devono assicurare la condivisione dei dati relativi a ciascun paziente tra i diversi professionisti sanitari coinvolti nell'assistenza: ciò al fine di consentire di realizzare servizi in rete pienamente integrati. La Regione e le Aziende Sanitarie Locali assicurano che, nell'ambito dell'ecosistema di Sanità digitale della Puglia, a ciascun Distretto siano resi disponibili infrastrutture tecnologiche e sistemi di Sanità digitale, integrati e interoperabili sia con i sistemi e le piattaforme nazionali (ANA, NSIS, TS, PAGOPA, SPID, etc.) e quelli regionali (FSE, CUP, Edotto, etc.) nonché con le soluzioni di telemedicina.
2. I sistemi informativi del Distretto devono essere in grado di:
 - a) produrre i documenti nativi digitali necessari ad alimentare il Fascicolo sanitario elettronico (FSE) di ciascun assistito, anche grazie al potenziamento del FSE previsto nel PNRR;
 - b) integrarsi e interoperare con la piattaforma del Sistema TS del Ministero dell'economia e delle finanze, per garantire la corretta generazione della ricetta dematerializzata (a carico del SSN e non a carico del SSN), nonché dei Piani Terapeutici Elettronici;
 - c) produrre i dati necessari al monitoraggio a livello nazionale dell'assistenza territoriale, al fine di assicurare la produzione nativa dei dati relativi ai flussi informativi nazionali già attivi (SDO, FAR, SIAD, EMUR, HOSPICE, ecc.), nonché assicurare la necessaria evoluzione applicativa per la produzione dei flussi informativi di prossima attivazione (riabilitazione territoriale, consultori familiari, ospedali di comunità e cure primarie); la piattaforma può utilizzare le componenti software (Software Developer Toolkit - SDK) messe a disposizione dal Ministero della salute, nell'ambito NSIS, per facilitare l'interoperabilità e la standardizzazione della semantica delle applicazioni IT a livello locale;
 - d) interoperare con il repository centrale del FSE al fine di utilizzare servizi applicativi di interesse per la prevenzione, diagnosi, cura e riabilitazione degli assistiti del Distretto;
 - e) interoperare con le piattaforme di telemedicina adottate a livello regionale/nazionale.
3. I sistemi informativi del Distretto devono essere sottoposti a certificazione da parte della Regione per assicurare il rispetto di requisiti di qualità e completezza nella produzione dei dati. Per la certificazione degli standard di produzione dei dati relativi ai punti a) e b) la Regione adotta le specifiche tecniche pubblicate dal Ministero della salute.
4. Le strutture territoriali e intermedie adottano standard di qualità e documentano in merito a:
 - a) Gestione del rischio clinico:
 - applicazione di ogni misura finalizzata alla prevenzione del rischio clinico e utilizzazione di sistemi gestionali

degli eventi sentinella e delle denunce di sinistri. Ciascuna struttura adotta, altresì, in forma anonima sistemi di segnalazione dei rischi e errori e criticità organizzative;

- applicazione di liste di controllo specifiche per il contesto territoriale, in coerenza con linee di indirizzo nazionali e le raccomandazioni ministeriali;
- effettuazione di programmi di formazione specifica;

b) Protocolli, istruzioni operative e azioni di miglioramento continuo:

- definizione di protocolli e istruzioni operative validate formalmente e dedicate alle maggiori criticità o problemi assistenziali;
- misurazione delle prestazioni e degli esiti;
- audit clinici;

c) Documentazione sanitaria e consegna referti, comunicazione, informazione e partecipazione dell'assistito e dei caregiver;

d) Formazione continua e interprofessionale del personale.

5. Tutte le articolazioni organizzative che operano per la prevenzione e la promozione della salute, per la realizzazione del nuovo modello di assistenza territoriale, come definito con il presente Regolamento, nonché per l'integrazione tra prevenzione, territorio e ospedale, sono dotate e devono utilizzare soluzioni digitali idonee ad assicurare la completa digitalizzazione dei processi di attività nonché la produzione nativa dei documenti sanitari e di quelli amministrativi in formato digitale, secondo le norme, le linee guida e gli standard adottati a livello nazionale. Esse devono assicurare la condivisione dei dati relativi a ciascun soggetto con i Distretti e tra i diversi professionisti sanitari coinvolti nei programmi di prevenzione e di assistenza, al fine di consentire di realizzare la presa in carico della personale nell'ambito di servizi in rete pienamente integrati anche sotto il profilo della gestione digitale di processi e documenti.

6. Con deliberazione di Giunta regionale è definita la modalità di implementazione dei Sistemi informativi.

Art. 15

Il ruolo delle farmacie

Le farmacie convenzionate con il SSR ubicate uniformemente sull'intero territorio regionale, costituiscono presidi sanitari di prossimità e rappresentano un elemento fondamentale e integrante del Servizio Sanitario Regionale.

La rete capillare delle farmacie convenzionate con il SSR assicura quotidianamente prestazioni di servizi sanitari a presidio della salute della cittadinanza: in tale ambito vanno inquadrare la dispensazione del farmaco, per i pazienti cronici la possibilità di usufruire di un servizio di accesso personalizzato ai farmaci, la farmacovigilanza, le attività riservate alle farmacie dalla normativa sulla c.d. "Farmacia dei Servizi" (D. Lgs. 153/2009) e l'assegnazione delle nuove funzioni tra le quali le vaccinazioni anti-Covid e antinfluenzali, la somministrazione di test diagnostici a tutela della salute pubblica.

Il ruolo delle farmacie si innesta integralmente con le esigenze contenute nel PNRR riguardanti l'assistenza di prossimità, l'innovazione e la digitalizzazione dell'assistenza sanitaria.

Per l'attuazione del presente articolo si rimanda alle disposizioni regionali in materia.

Art. 16

Formazione

Entro 60 giorni dalla emanazione del presente Regolamento, con deliberazione di Giunta regionale, è definito il piano formativo con la previsione del coinvolgimento di Aress, delle Università insistenti sul territorio regionale e delle Aziende ed Enti del Servizio Sanitario Regionale.

Art. 17
Attuazione

1. I Direttori Generali delle Aziende ed Enti del Servizio Sanitario Regionale devono presentare al Dipartimento Promozione della Salute e del Benessere Animale, entro sessanta giorni dalla entrata in vigore del presente Regolamento, un Piano Operativo attuativo delle previsioni di cui al D.M. n. 77/2022 nonché di quanto espressamente stabilito dai provvedimenti regionali. Il Piano operativo aziendale deve prevedere, altresì, un dettagliato cronoprogramma delle azioni da realizzare, secondo uno schema uniforme predisposto dalla competente Sezione Strategie e Governo dell'Offerta. Il Piano Operativo di ciascuna Azienda ed Ente del Servizio Sanitario Regionale è approvato con deliberazione di Giunta regionale.

Art. 18
Monitoraggio

1. Con il presente Regolamento si intende istituire una Cabina di Regia deputata al monitoraggio dell'attuazione di quanto espressamente previsto dal D.M. n. 77/2022. La Cabina di Regia, coordinata dal Direttore del Dipartimento Promozione della Salute e del Benessere Animale o suo delegato, si compone di:
 - a) Dirigenti di Sezione e di Servizio del Dipartimento Promozione della Salute e del Benessere Animale;
 - b) Direttori di Area dell'Aress;
 - c) altre figure che si riterranno necessarie.
2. Con provvedimento dirigenziale del Direttore del Dipartimento Promozione della Salute e del Benessere Animale sono nominati i componenti della Cabina di Regia di cui al comma precedente.
3. La Cabina di Regia si riunisce almeno bimestralmente e comunque in coerenza con le tempistiche degli adempimenti previsti dal CIS e delle scadenze ministeriali ex PNRR.
4. La Cabina di Regia effettua il monitoraggio delle azioni poste in essere dalle Aziende ed Enti del Servizio Sanitario Regionale contenute nel Piano Operativo di cui al precedente art. 17.

Il presente Regolamento è pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia ai sensi e per gli effetti dell'art. 53 comma 1 della L.R. 12/05/2004, n. 7 "Statuto della Regione Puglia". E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e farlo osservare come Regolamento della Regione Puglia.

Dato a Bari, addì 19 dicembre 2023

EMILIANO



REGIONE PUGLIA

Allegato A)

Il modello organizzativo e le tipologie di Case della Comunità

A. Definizione Macro-aree, Aree funzionali e Unità ambientali

1. Le diverse funzioni della CdC si articolano nelle seguenti n.4 macro-aree omogenee per tipologia di funzione da erogare:
 - 1) **Macro-Area SPECIALISTICA** che ospita tutti i servizi di natura sanitaria quali servizi di diagnosi e cura con la presenza di diagnostica di base, area prelievi, servizi ambulatoriali e quelli specialistici;
 - 2) **Macro-Area CURE PRIMARIE** che accoglie tutti gli spazi per la Medicina di Gruppo, tra cui i Medici di Medicina Generale (MMG), Pediatria di Libera Scelta (PLS) e gli Infermieri di Famiglia o Comunità (IFoC), ecc.;
 - 3) **Macro-Area ASSISTENZA DI PROSSIMITA'** che ospita Assistenza medica H24/12, servizi infermieristici, il Punto Unico di Accesso (PUA) sanitario e amministrativo, nonché uno sportello e uffici sede dei servizi socio-sanitari quali quelli sociali con la presenza di un assistente sociale, di prevenzione, di assistenza domiciliare, ecc.;
 - 4) **Macro-Area SERVIZI GENERALI E LOGISTICI** che accoglie tutte le funzioni non sanitarie che permettono il funzionamento della struttura quali accoglienza utenti e personale sanitario, aree logistiche e locali tecnici. Questa macro-area può essere suddivisa in:
 - a. servizi di accoglienza per gli utenti (area CUP, area amministrativa, ecc.);
 - b. servizi di accoglienza per il personale sanitario e non (spogliatoi, aree relax, locale coordinatore, ecc.);
 - c. servizi logistici (archivi, magazzini, depositi, ecc.);
 - d. locali tecnici (locali tecnici, centrale tecnologica, locali UTA, ecc.).
2. Ogni Macro-area è suddivisa in **Aree funzionali**, sanitarie e non sanitarie, che, a loro volta, si suddividono in obbligatorie e facoltative secondo i seguenti criteri:
 - **Obbligatorie**, se indicate come "Obbligatorie" in termini organizzativi nella Tab. 4 del DM 77 (pp. 29 e 30);
 - **Facoltative**, se considerate "Fortemente Raccomandate", "Raccomandate" e "Facoltative" in termini organizzativi nella Tab. 4 del DM 77 (pp. 29 e 30).
3. In ogni CdC devono essere previste le funzioni ritenute obbligatorie dal seguente Regolamento, in attuazione del DM 77, e possono essere previste funzioni aggiuntive/facoltative secondo le indicazioni fornite dall'Azienda Sanitaria Locale.
4. Ogni Area Funzionale è composta da **unità ambientali** (singoli ambienti fisici), che possono essere:
 - a. unità ambientali operative, che caratterizzano l'area funzionale e il servizio da erogare;
 - b. unità ambientali per i servizi annessi e di supporto, cioè i locali che utili per lo svolgimento delle funzioni quali depositi, locali lavoro, ecc., che possono essere in comune con altre aree funzionali;
 - c. unità ambientali per l'accoglienza pazienti e caregiver, cioè gli spazi destinati agli utenti e accompagnatori, che possono essere in comune con altre aree funzionali.
5. Alcuni spazi possono essere interscambiabili e adoperati per diverse attività erogate all'interno della CdC, come ad esempio l'area accoglienza, le aree di deposito, gli spogliatoi per il personale, le aree relax per il personale.
6. Nell'ipotesi di cui al capoverso precedente, a livello organizzativo e gestionale della struttura deve essere previsto un coordinamento delle attività socio-sanitarie adeguate all'uso degli spazi, nonché, da un punto di vista progettuale, gli spazi possono essere adattati per diverse esigenze.



REGIONE PUGLIA

7. Il numero dei locali operativi può variare in relazione alle attività previste all'interno della CdC, alle istanze epidemiologiche della popolazione e al modello organizzativo degli spazi. Per quanto concerne il dimensionamento minimo delle unità ambientali si rimanda ai riferimenti regionali relativi all'accreditamento delle strutture ospedaliere e/o socio-sanitarie assimilabili alle CdC.

8. In caso di CdC realizzata all'interno di poli ospedalieri o edifici sanitari già operativi (edifici interi e/o porzioni di esse) oppure di CdC Hub o Spoke integrate con OdC e/o COT, diverse aree funzionali non sanitarie afferenti alla Macro-area Servizi Generali e Logistici possono essere in comune e/o condivisione, quali per esempio l'area accoglienza, aree di deposito, spogliatoi per il personale, aree tecnologiche.

Tabella con l'elenco delle Macro-aree e Aree funzionali considerate obbligatorie e facoltative per la CdC Hub e Spoke

Unità Funzionali della CdC		Indicazioni CdC		
MACROAREA	AREE FUNZIONALI	METAPROGETTO		
		HUB	SPOKE	
SPECIALISTICA	AREA DIAGNOSTICA DI BASE			
	Servizi di diagnosi e cura	DIAGNOSTICA di BASE (retinografo, spirometro, ecografo, ecc.)	Obbligatorio	Facoltativo
	AREA PRELIEVI			
	Area prelievi e PO	AREA PRELIEVI	Obbligatorio	Facoltativo
	ATTIVITA' AMBULATORIALE SPECIALISTICA			
	Servizi ambulatoriali specialistici	AREA AMBULATORIALE SPECIALISTICA (diabetologo, cardiologo, ecc.)	Obbligatorio	Obbligatorio
CURE PRIMARIE	AREA CURE PRIMARIE			
		AMBULATORI per Medici di Medicina Generale (MMG)	Obbligatorio	Obbligatorio
		AMBULATORI per Pediatri di Libera Scelta (PLS)	Obbligatorio	Obbligatorio
		AMBULATORI per Infermieri di Famiglia o Comunità (IFoC)	Obbligatorio	Obbligatorio
ASSISTENZA DI PROSSIMITA'	SERVIZI INFERMIERISTICI			
		AMBULATORI INFERMIERISTICI (IFoC)	Obbligatorio	Obbligatorio
	ASSISTENZA MEDICA H24 / H12			
	Assistenza medica	ASSISTENZA MEDICA H24 / H12	Obbligatorio (H24)	Obbligatorio (H12)
	PUNTO UNICO DI ACCESSO (PUA)			
		PUNTO UNICO DI ACCESSO (PUA)	Obbligatorio	Obbligatorio
	INTEGRAZIONE con i SERVIZI SOCIALI			
		Spazi per ASSISTENTI SOCIALI	Obbligatorio	Obbligatorio
	ASSISTENZA DOMICILIARE			
	ASSISTENZA DOMICILIARE INTEGRATA (ADI)	Obbligatorio	Obbligatorio	
	UNITA' CONTINUITA' ASSISTENZIALE (UCA)	Obbligatorio	/	
	SERVIZI PER LA COMUNITA'			



REGIONE PUGLIA

		SALA RIUNIONI POLIVALENTE	Obbligatorio	Obbligatorio
SERVIZI GENERALI E LOGISTICI	AREA SERVIZI GENERALI			
	Servizi urbani per utenti esterni e per il personale medico sanitario	ACCOGLIENZA UTENTI - URP-CUP	Obbligatorio	Obbligatorio
		AREA PERSONALE	Obbligatorio	Obbligatorio
		AREA DIREZIONALE e AMMINISTRATIVA	Obbligatorio	Obbligatorio
	AREA SERVIZI LOGISTICI			
	Servizi logistici per il funzionamento della struttura socio-sanitaria	ARCHIVI - MAGAZZINI - DEPOSITI	Obbligatorio	Obbligatorio
		SERVIZI INFORMATIVI e TELEMEDICINA	Obbligatorio	Obbligatorio
		ISOLA ECOLOGICA	Obbligatorio	Obbligatorio
		AREA PULIZIA	Obbligatorio	Obbligatorio
	AREE LOCALI TECNICI			
CT, Centrali gas, collegamenti impiantistici, sotto-centrali,	LOCALI TECNICI, CENTRALE TECNOLOGICA, LOCALI UTA, ecc.			

B. Relazioni funzionali e spaziali della CdC

- In riferimento alle relazioni funzionali e, nello specifico, quelle spaziali, è necessario assicurare la compattezza dell'intero complesso al fine di ottimizzare i percorsi e rendere pressoché contigue aree funzionali che necessitano di un'effettiva vicinanza. La localizzazione delle macro-aree e delle aree funzionali all'interno della CdC definisce non solo il sistema dei flussi e dei differenti percorsi (pazienti, personale sanitario, merci) ma contribuisce a conferire privacy, flessibilità, ed efficacia agli spazi.
- Occorre definire e individuare le relazioni (funzionali e spaziali) delle diverse unità funzionali presenti nella struttura attraverso due matrici che evidenziano, rispettivamente:
 - la relazione funzionale, ovvero il livello di relazione funzionale (alto, medio, standard, basso) tra due funzioni sanitarie o non sanitarie. Viene valutato il livello di collegamento che le due attività hanno in termini di servizio (ad esempio assistenza medica h24 con la diagnostica di base);
 - la relazione spaziale, cioè il livello di prossimità e vicinanza che due funzioni devono avere tra di loro all'interno della struttura.
- In relazione ai flussi principali è preferibile la presenza di un unico ingresso utenti centrale e riconoscibile che possa indirizzare le persone verso l'accoglienza principale il sistema distributivo per le varie funzioni presenti nella struttura. A questo vanno affiancati, ove possibile, gli accessi differenziati per il personale sanitario (o per le merci) ed eventuali ulteriori accessi che possano – in caso di esigenza- supportare la gestione di flussi separati per categoria di utenti o di entrata e/o uscita (come suggerito dall'esperienza Covid-19).
- A livello distributivo, è possibile posizionare i percorsi a livello orizzontali e/o verticale. In relazione alla tipologia edilizia si possono originare diverse configurazioni con una serie di sale di attesa in prossimità delle macro-aree e per quanto riguarda i percorsi verticali, è preferibile una loro collocazione in punti strategici e facilmente individuabili dagli utenti. È preferibile, ove possibile, in relazione alla tipologia edilizia e distributiva, garantire i percorsi pubblici e sanitari differenziati (con relativi accessi separati). In ogni caso, occorre organizzare le relazioni spaziali e l'assetto distributivo al fine di garantire le migliori performance organizzativo-gestionali.



REGIONE PUGLIA

C. CdC Hub

1. La CdC hub garantisce la presenza dei seguenti professionisti, nell'ambito di quelli disponibili a legislazione vigente anche attraverso interventi di riorganizzazione aziendale, e l'erogazione dei seguenti servizi, anche mediante modalità di telemedicina e tele assistenza e relative competenze professionali:

- a) Equipe multiprofessionali (MMG, PLS, Continuità Assistenziale, Specialisti Ambulatoriali Interni (SAI) e dipendenti, Infermieri e altre figure sanitarie e socio sanitarie);
 - b) Presenza medica h24 - 7 giorni su 7 anche attraverso l'integrazione della Continuità Assistenziale;
 - c) Presenza infermieristica h12 - 7 giorni su 7;
 - d) Punto Unico di Accesso (PUA) sanitario;
 - e) Punto prelievi;
 - f) Servizi diagnostici finalizzati al monitoraggio della cronicità con strumentazione diagnostica di base (ecografo, elettrocardiografo, retinografo, oct, spirometro, ecc.) anche attraverso strumenti di telemedicina (es. telerefertazione, ecc.);
 - g) Servizi ambulatoriali specialistici per le patologie ad elevata prevalenza (cardiologia, pneumologia, diabetologia, ecc.);
 - h) Servizi di prevenzione collettiva e promozione della salute pubblica, inclusa l'attività dell'Infermiere di Famiglia o Comunità (IFoC), ambulatori infermieristici per la gestione integrata della cronicità e per la risposta ai bisogni occasionali;
 - i) Interventi di prevenzione e promozione della salute a livello di comunità, anche attraverso i Consulenti Familiari e l'attività rivolta ai minori – ove esistenti – che si articolano con il mondo educativo e scolastico per gli specifici interventi sulla popolazione 0-18 anni (facoltativo);
 - j) Attività di Profilassi Vaccinale in particolare per alcune fasce di età o condizioni di rischio e di fragilità. Tutte le attività di profilassi vaccinale e di sorveglianza delle malattie infettive sono in linea con le indicazioni del Dipartimento di Prevenzione.
 - k) Sistema integrato di prenotazione collegato al CUP aziendale;
 - l) Servizio di assistenza domiciliare di base;
 - m) Partecipazione della Comunità e valorizzazione della co-produzione, attraverso le associazioni di cittadini e volontariato;
 - n) Integrazione con i servizi sociali
2. La tipologia Hub, sulla base delle Aree funzionali obbligatorie, può essere strutturata nelle seguenti 4 Macroaree (3 sanitarie e una non sanitaria):

a. 3 macro-aree sanitarie:

- 1) Macro-area Specialistica con le Aree Funzionali: prelievi, diagnostica di base e ambulatori specialistici
- 2) Macro-area Cure Primarie con l'omonima Area Funzionale
- 3) Macro-area Assistenza di prossimità con le Aree Funzionali: assistenza medica h24; servizi infermieristici; punto unico di accesso (PUA); integrazione con i servizi sociali; assistenza domiciliare; servizi per la comunità

b. 1 macro area non sanitaria: Servizi Generali e Logistici che comprende 3 Aree Funzionali che possono essere distribuite in diversi spazi all'interno della stessa struttura sanitaria:

- 1) Servizi Generali di Accoglienza utenti
- 2) Servizi Generali di Accoglienza personale sanitario
- 3) Area logistica e Locali tecnici.

3. È preferibile garantire due corridoi per suddividere i flussi sanitari e quelli del pubblico, e in caso di strutture a sviluppo verticale, garantire gli ascensori differenziati; e,



REGIONE PUGLIA

altresì, a partire dalla recente pandemia da Covid-19 e dalla relativa necessità di poter differenziare i flussi degli utenti (Covid /non Covid), e per esigenze di sicurezza ed efficientamento (es: compartimentazione della struttura durante la notte e/o nei giorni festivi, ecc.), degli accessi secondari di servizio:

- a. per l'Assistenza medica H24 un accesso autonomo nelle strutture ove sono garantiti i servizi medici H24/7 (accesso notturno, con una sala di attesa);
- b. collegamenti con le aree esterne per garantire - in caso di emergenza - possibili collegamenti con strutture prefabbricate e/o tensostrutture.

D. CdC Spoke

1. La CdC spoke garantisce, nell'ambito delle professionalità disponibili a legislazione vigente anche

attraverso interventi di riorganizzazione aziendale, l'erogazione dei seguenti servizi, anche mediante modalità di telemedicina:

- a. Équipe multiprofessionali (MMG, PLS, Specialisti Ambulatoriali Interni (SAI) e dipendenti, Infermieri e altre figure sanitarie e sociosanitarie);
- b. Presenza medica e infermieristica almeno h12 - 6 giorni su 7 (lunedì-sabato);
- c. Punto Unico di Accesso (PUA) sanitario;
- d. Alcuni servizi ambulatoriali per patologie ad elevata prevalenza (cardiologo, pneumologo, diabetologo, ecc.);
- e. Servizi infermieristici sia in termini di prevenzione collettiva e promozione della salute pubblica, inclusa l'attività dell'Infermiere di Famiglia o Comunità (IFoC), sia di continuità di assistenza sanitaria, per la gestione integrata delle patologie croniche;
- f. Programmi di screening
- g. Collegamento con la Casa della Comunità hub di riferimento;
- h. Sistema integrato di prenotazione collegato al CUP aziendale;
- i. Partecipazione della Comunità e valorizzazione co-produzione, attraverso le associazioni di cittadini, volontariato.

2. La tipologia Spoke, sulla base delle Aree funzionali obbligatorie, può essere strutturata nelle seguenti 4 Macroaree (3 sanitarie ed una non sanitaria):

- a. 3 macro-aree sanitarie:
 - 1) Macro-area Specialistica con l'Area Funzionale ambulatori specialistici
 - 2) Macro-area Cure Primarie con l'omonima Area Funzionale
 - 3) Macro-area Assistenza di prossimità con le Aree Funzionali: assistenza medica h12; servizi infermieristici; punto unico di accesso (PUA); integrazione con i servizi sociali; assistenza domiciliare; servizi per la comunità.
 - b. 1 macroarea non sanitaria: Servizi Generali e Logistici che comprende 3 Aree Funzionali che possono essere distribuite in diversi spazi all'interno della stesa struttura sanitaria:
 - 1) Servizi Generali di Accoglienza utenti
 - 2) Servizi Generali di Accoglienza personale sanitario
 - 3) Area logistica e Locali tecnici.
3. È preferibile garantire due corridoi per suddividere i flussi sanitari e quelli del pubblico, e in caso di strutture a sviluppo verticale, di garantire gli ascensori differenziati

E. Il coordinamento della Casa della Comunità con i servizi territoriali

1. La CdC rappresenta un nodo centrale della rete dei servizi territoriali sotto la direzione del Distretto e proprio per questo adotta meccanismi di coordinamento strutturali a rete in quattro direzioni:



REGIONE PUGLIA

- a. Rete Intra-CdC, costituita dalla messa in rete dei professionisti che svolgono la loro attività anche nelle forme associative che hanno sede fisica all'interno della CdC e quelle che vi sono funzionalmente collegate;
 - b. Rete Inter-CdC, con l'obiettivo di mettere in relazione la CdC Hub con le sue CdC Spoke, così da soddisfare al meglio le esigenze di erogare servizi in maniera più ampia e diffusa possibile; costituita dalla messa in rete tra CdC hub e CdC spoke al fine di contemperare le esigenze di capillarità erogativa e di prossimità con la necessità di raggiungere una massa critica per alcuni servizi a maggiore intensità specialistica e tecnologica, sia per poter rispondere in modo flessibile ai diversi contesti geografici caratterizzati da differente densità abitativa e livelli di presenza attiva degli MMG nelle strutture ambulatoriali delle CdC;
 - c. Rete Territoriale, ovvero il sistema con il quale le CdC vengono messe in rete con gli altri settori assistenziali territoriali, quali assistenza domiciliare, specialistica ambulatoriale territoriale e ospedaliera ospedali di comunità, RSA, hospice e rete delle cure palliative, RSA, Consultori familiari e attività rivolte ai minori ove già esistenti, servizi per la salute mentale, dipendenze e disabilità e altre forme di strutture intermedie e servizi;
 - d. Rete Territoriale Integrata, che pone le CdC a sistema con l'attività ospedaliera. In questo caso è fondamentale il ruolo delle piattaforme informatiche: queste permettono il cruciale compito di poter destinare pazienti delle CdC alle strutture che possono garantire prestazioni ospedaliere ambulatoriali specialistiche, specie quando si tratta di malati con cronicità ad alta complessità. La CdC è in rete con l'attività ospedaliera, anche grazie all'ausilio di piattaforme informatiche, in particolare quella specialistica ambulatoriale o di day service svolta in questo contesto. Questo può avvenire nella doppia direzione di invio di pazienti selezionati dalla CdC, per fasi di processi assistenziali e stadi di patologia che richiedono prestazioni ospedaliere e/o ambulatoriali specialistiche. Tale forma di integrazione e coordinamento ha una maggiore valenza soprattutto in merito alla gestione comune dei malati cronici più complessi e ad alto grado di instabilità, che sono soggetti a frequenti ricoveri. In tal modo sono generati meccanismi di condivisione delle conoscenze tra i professionisti della CdC e quelli ospedalieri, a favore anche di una maggiore articolazione delle competenze professionali all'interno della CdC.
2. Lo strumento attraverso cui avviene il coordinamento a rete nelle quattro direzioni è la Centrale Operativa Territoriale (COT) che opera come vettore di coordinamento e raccordo tra i nodi e i professionisti delle diverse reti.

F. Localizzazione della CdC e inserimento nel contesto urbano

1. È prevista una CdC hub ogni 40.000-50.000 abitanti; differentemente, il numero delle CdC spoke – in quanto presidi di supporto agli hub – possono variare in relazione alle caratteristiche orografiche e demografiche del territorio al fine di favorire la capillarità dei servizi e maggiore equità di accesso, in particolare nelle aree interne e rurali, nel pieno rispetto del principio di prossimità. Tutte le aggregazioni dei MMG e PLS (AFT e UCCP) sono ricomprese nelle Case della Comunità avendone in esse la sede fisica oppure a queste collegate funzionalmente; alle Case della Comunità accedono anche gli specialisti ambulatoriali.
2. I servizi devono essere organizzati in relazione alle esigenze sanitarie e proporzionati secondo il bacino di utenza di riferimento. Le funzioni specialistiche che si affiancano ai servizi di assistenza primaria possono variare sia in relazione al loro livello di preesistenza nell'area di pertinenza della CdC, sia in relazione a scelte strategiche definite a priori e relative ai servizi e alle prestazioni da erogare;
3. Nella programmazione di queste strutture, all'interno di una rete di strutture sanitarie già esistenti, rivestono fondamentale importanza sia la localizzazione per la tipologia di contesto di riferimento e per il riuso di edifici esistenti e/o la realizzazione di una



REGIONE PUGLIA

nuova costruzione, sia il dimensionamento rispetto al territorio di riferimento, alla presenza e il livello dei servizi previsti;

4. Le singole CdC oppure integrate con l'OdC e/o COT possono essere insediate:

- a) All'interno di poli ospedalieri o edifici o edifici sanitari già operativi (edifici e/o porzioni della struttura);
- b) in presidi autonomi all'interno di edifici esistenti oppure con la realizzazione di una nuova costruzione.

La scelta in ordine al relativo insediamento può essere valutata in relazione alla disposizione di edifici esistenti e/o di terreni ove poter inserire tali architetture.

5. Per definire la più adeguata localizzazione di una CdC oppure di una struttura integrata con l'OdC e/o COT, sotto il profilo metodologico, occorre effettuare alcune analisi preliminari secondo due scale di lettura che vanno considerate strettamente interrelate per informare le conseguenti scelte operative:

1. a scala territoriale occorre analizzare:
 - a. la rete ospedaliera esistente e programmata;
 - b. la rete dei servizi sanitari complementari esistenti e programmati;
 - c. il bacino d'utenza attuale e potenziale;
 - d. il sistema infrastrutturale esistente e programmato;
 - e. il sistema ambientale in tutta la sua complessità;
2. a scala locale occorre considerare:
 - a. la disponibilità, la conformazione oro-geografica, le caratteristiche e le dimensioni dell'area;
 - b. la posizione ottimale rispetto ai flussi e al bacino d'utenza;
 - c. il grado di accessibilità attraverso le principali infrastrutture viarie e di trasporto pubblico;
 - d. le caratteristiche e la localizzazione dei servizi sanitari e socio-assistenziali esistenti;
 - e. le caratteristiche del manufatto architettonico, se esistente.

G. Casa di Comunità con Ospedale di Comunità e/o COT

1. La CdC Hub o Spoke può essere insediata all'interno di una struttura che ospita anche un OdC e una COT. In tal caso diversi spazi associati alla Macro-Area Servizi Generali e Logistici possono essere dimensionati in maniera tale da efficientare l'uso degli spazi.

2. La localizzazione delle funzioni deve garantire in particolare modo:

- a. prossimità tra l'OdC e la macro-area specialistica della CdC (ambulatori specialistici, diagnostica di base), in caso di evenienza;
- b. prossimità tra la COT e la macro-area assistenza di prossimità della CdC ove sono localizzati i servizi infermieristici e il PUA, che potrebbero avere, sebbene in maniera marginale, possibili relazioni tra di loro.

H. Standard di personale

1. Lo standard di personale per 1 Casa di Comunità hub è il seguente:

- a) 7-11 Infermieri;
- b) 1 assistente sociale;
- c) 5-8 unità di Personale di Supporto (Sociosanitario, Amministrativo).

2. Il modello organizzativo delle CdC Hub, al fine di assicurare i servizi previsti, prevede che ci siano 7-11 Infermieri di Famiglia o Comunità (IFoC) così organizzati, come indicato dal DM 77:

- a) 1 Coordinatore Infermieristico;
- b) 2-3 IFoC per le attività ambulatoriali;
- c) 1-2 IFoC per l'attività di triage e di valutazione dei bisogni di salute;
- d) 4-6 IFoC per l'assistenza domiciliare, le attività di prevenzione e teleassistenza.



REGIONE PUGLIA

3. Nelle CdC hub e spoke è garantita l'assistenza medica H12 - 6 giorni su 7 attraverso la presenza dei MMG afferenti alle AFT del Distretto di riferimento. Tale attività ambulatoriale è aggiuntiva rispetto alle attività svolte dal MMG nei confronti dei propri assistiti e deve essere svolta presso la CdC hub e spoke.

I. Dimensionamento parametrico della CdC

1. Il dimensionamento della CdC deriva dalla tipologia di attività sanitarie e non, da insediare e dalla loro organizzazione spaziale. Esso varia a seconda delle risultanze delle indagini preliminari alla progettazione a scala territoriale e locale (vedi art.5);
2. Secondo le indicazioni organizzative di cui al DM 77, e in relazione alla programmazione delle CdC, è preferibile che il dimensionamento minimo delle CdC secondo i livelli di complessità si attesti intorno a:

Dimensionamento	CdC Hub	CdC Spoke
Superficie Lorda di Pavimento indicativa	800/900 mq circa	500/600 mq circa

3. In considerazione delle caratteristiche delle strutture esistenti, possono essere ricomprese come CdC Hub strutture con superfici maggiori di 500 mq e come CdC Spoke strutture con superfici minori di 500 mq.

4. In relazione alla tipologia di intervento (nuova realizzazione e/o riuso dell'esistente), alla tipologia edilizia del manufatto architettonico (edificio a sviluppo verticale o orizzontale) e la tipologia distributiva (corpo doppio, triplo o quintuplo) la superficie può risultare superiore;

5. Una CdC Spoke può avere un dimensionamento maggiore rispetto a quello indicato;

6. Un edificio con una superficie pari o superiore a 800/900 mq non deve essere considerato necessariamente una CdC Hub;

7. I dimensionamenti sopra riportati si riferiscono alla superficie minima complessiva che la struttura deve garantire per ospitare le macro-aree sanitarie, e socio-sanitarie a valenza sanitaria. Nel caso di inserimento della CdC all'interno di una struttura ospedaliera e/o sanitaria, alcuni servizi generali, logistici e locali tecnici possono essere in condivisione con il polo sanitario preesistente;

8. A partire dai dimensionamenti minimi previsti nella programmazione a livello nazionale e, in considerazione delle superfici ideali stimate, sono definiti nella seguente tabella- in maniera indicativa - il numero minimo di locali operativi (ambulatori, studi medici, sale di trattamento, ecc.).

	CdC Hub	CdC Spoke
Stima del numero indicativo di locali operativi minimi previsti	24 LOCALI OPERATIVI	14 LOCALI OPERATIVI

9. In relazione al numero di locali riportati nel comma precedente, si precisa che:



REGIONE PUGLIA

a) per locale operativo si intende un locale adoperato per le visite mediche, sale di trattamento e/o studio medico/ufficio per gli assistenti sociali, e quindi dove viene erogato un servizio all'utenza, quali:

- 1) Sala esami e diagnostica di base;
- 2) Ambulatorio prelievi;
- 3) Ambulatori di visita di base e infermieristici;
- 4) Studi medici / Ambulatori per le visite degli MMG, PLS e IFoC, ecc.;
- 5) Ambulatorio di visita specialistica;
- 6) Ufficio per lo Psicologo e/o Assistente sociale;
- 7) Locali operativi per ADI e UCA;
- 8) Punto Unico di Accesso (PUA).

b) Non sono locali operativi i locali lavoro medici e infermieri, i depositi, gli uffici dei medici e del coordinatore infermieristico, poiché considerati come locali annessi e di supporto alle attività da svolgersi;

c) Il numero di locali operativi è calcolato a partire dallo staff sanitario e non previsto dal DM 77 attraverso un metodo parametrico che tiene in considerazione i dimensionamenti minimi di accreditamento indicati dal DPR 14/01/1997 dei locali operativi e di tutti quei locali relativi:

- 1) al pubblico un'area comune di attesa per utenti (pazienti diurni e caregiver) e i servizi igienici per il pubblico suddivisi per genere;
 - 2) ai servizi annessi e di supporto per lo svolgimento dell'attività sanitaria e non;
 - 3) alla distribuzione dei percorsi.
10. I dimensionamenti, che corrispondono ai valori minimi individuati, possono variare in relazione a una serie di fattori dovuti alla tipologia edilizia (monoblocco, a corte, torre, ecc.) e distributiva (corpo doppio, triplo o quintuplo).



REGIONE PUGLIA

Allegato B)

Il modello organizzativo della COT

A. Localizzazione delle COT e contiguità con altre strutture sanitarie

1. La COT è una nuova tipologia di Centrale che si aggiunge all'interno dell'insieme di Centrali Operative già tradizionalmente attive, quali le Centrali 118 e le CO NUE 112, e a quelle in stato di attuazione come le Centrali Operative NEA 116117.
2. Ogni tipologia di centrale operativa deve essere collocata in una zona a basso rischio idrogeologico e non alluvionale, posizionata al di fuori delle zone/raggi di sicurezza definiti dai Piani di Emergenza Esterni delle Industrie a Rischio d'Incidente Rilevante (rif. Direttiva Seveso III).
3. La COT può essere posizionata sia in presidi autonomi a proprio utilizzo esclusivo (di nuova realizzazione o edifici esistenti) sia all'interno una struttura sanitaria già operativa (edifici e/o porzioni della struttura), come i nuovi presidi della sanità territoriale (CdC e OdC), RSA, ospedali generali e/o strutture similari.
4. A prescindere dal collocamento delle COT, deve essere garantito un facile accesso alla struttura, nella quale deve essere prevista un'area di parcheggio a utilizzo esclusivo del personale operante in centrale, sia in condizioni ordinarie sia di emergenza.
5. È preferibile, ove possibile, localizzare le COT in prossimità degli altri servizi territoriali previsti dal DM 77, con particolare riferimento alle CdC e agli OdC. Per la tipologia di edificio dove collocare la COT occorre effettuare una preventiva valutazione di compatibilità nel riutilizzo di edifici esistenti, con l'intento di ridurre l'impatto sull'ambiente e valorizzare il patrimonio costruito esistente.

B. Definizione Macro-aree, aree funzionali e unità ambientali

1. Le diverse funzioni possono essere classificate in macro-aree, valide sia per COT collocate in un presidio autonomo sia per quelle posizionate in una struttura sanitaria esistente. A ciascuna macro-area corrispondono diverse aree funzionali. Ogni Area Funzionale è caratterizzata da diverse Unità Ambientali classificabili in spazi per:
 - a. le unità ambientali operative, che caratterizzano l'area funzionale;
 - b. i servizi annessi e di supporto, che possono essere in comune con altre aree funzionali.
2. Per le COT collocate dentro presidi esistenti è possibile prevedere aree funzionali che possono essere utilizzate congiuntamente sia dal personale della Centrale Operativa che dal personale della struttura sanitaria.
3. Per il dimensionamento minimo delle unità ambientali si rimanda ai riferimenti regionali relativi alle strutture assimilabili alle COT.
4. Le funzioni operative possono essere classificate secondo 2 macro-aree:
 - 1) macro-area CENTRALE OPERATIVA che ospita l'area che comprende la sala operativa e i relativi uffici direzionali e amministrativi;
 - 2) macro-area SERVIZI GENERALI E LOGISTICI che accoglie tutte le funzioni non sanitarie che permettono il funzionamento della struttura quali accoglienza utenti e personale sanitario, aree logistiche e locali tecnici. Questa macro-area è suddivisa in:
 - a) servizi di accoglienza per il personale sanitario e non (spogliatoi, aree relax, ecc.);
 - b) servizi logistici (magazzini, depositi, ecc.);
 - c) locali tecnici (locali tecnici, centrale tecnologica, locali UTA, ecc.).
5. Le predette aree sono valide sia per le COT collocate in un presidio autonomo sia in strutture sanitarie già operative, con le quali possono avere in condivisione i locali facenti parte dell'Area dei Servizi Generali e Logistici.
6. Per le COT inserite all'interno di presidi esistenti, l'area funzionale della macro-area centrale operativa è obbligatoria ed esclusiva, se destinata unicamente agli operatori della



REGIONE PUGLIA

COT, ma può anche essere in condivisione, se il loro utilizzo è rivolto congiuntamente anche al personale della struttura sanitaria ospitante;

7. Nell'area funzionale della macro-area centrale operativa sono previsti: la sala operativa, organizzata in open space o in uffici e l'ufficio direzionale e amministrativo;
8. All'interno della macro-area Centrale Operativa devono essere previsti nello specifico una serie di servizi annessi e di supporto comuni, quali:
 - a. Locale per attrezzature tecnologiche e informatiche;
 - b. Archivio e deposito/magazzino;
 - c. Servizi igienici per il personale suddivisi per genere.
9. È preferibile ove possibile e, in particolar modo per le COT previste in presidi autonomi di nuova realizzazione, collocare la sala operativa in ambienti open space.
10. Se la COT è collocata in un presidio autonomo, è richiesto un unico ingresso; diversamente, se la COT è allocata all'interno di una struttura sanitaria con più servizi sanitari, è preferibile garantire gli accessi in condivisione con la struttura ospitante.
11. La macro-area servizi generali e logistici ospita tutte le aree funzionali di supporto alle attività operative della COT:
 - a. SERVIZI GENERALI in cui rientrano tutti i servizi di accoglienza sia per il personale;
 - b. AREA LOGISTICA in cui si considerano i depositi archivio, ecc.;
 - c. LOCALI TECNICI in cui rientrano la centrale tecnologica, locali UTA, ecc.
12. In relazione alle indicazioni definite dal DM 77 e all'adeguata erogazione dell'attività, i servizi generali e logistici sono obbligatori.
13. In caso di COT insediata all'interno di una struttura che ospita anche una CdC e/o OdC diversi spazi associati alla Macro-Area Servizi Generali e Logistici possono essere dimensionati in maniera tale da efficientare l'uso degli spazi.
14. In caso di COT realizzata all'interno di edifici esistenti e già operativi (edifici interi e/o porzioni di esse), diverse aree funzionali non sanitarie -associate alla macro-area Servizi Generali e Logistici- possono essere in comune e/o condivisione, quali per esempio: aree di deposito, spogliatoi per il personale, aree tecnologiche, ecc., come indicato nella tabella seguente.

Tabella con l'elenco delle Macro-aree e Aree funzionali considerate obbligatorie e facoltative per la COT

Unità Funzionali della COT		Indicazioni COT	
MACROAREA	AREE FUNZIONALI	METAPROGETTO	
CENTRALE OPERATIVA	CENTRALE OPERATIVA		
	<i>Centrale operativa con postazioni lavoro</i>	AREA OPERATIVA (sala operativa, locali per attrezzature tecnologiche, uffici direzionali e amministrativi, ecc.).	Obbligatorio
SERVIZI GENERALI E LOGISTICI	AREA SERVIZI GENERALI		
	<i>Servizi di accoglienza per gli utenti e il personale</i>	ACCOGLIENZA PERSONALE	Obbligatorio ma può essere in condivisione
	AREA SERVIZI LOGISTICI		
	<i>Servizi logistici per il funzionamento della struttura</i>	ARCHIVI - MAGAZZINI - DEPOSITI	Obbligatorio ma può essere in condivisione
		AREA PULIZIA	Obbligatorio ma può essere in condivisione
	AREE LOCALI TECNICI		



REGIONE PUGLIA

CT, Centrali gas, collegamenti impiantistici, sotto-centrali, ecc.	LOCALI TECNICI, CENTRALE TECNOLOGICA, LOCALI UTA, ecc.	Obbligatorio ma può essere in condivisione
--	--	---

C. Relazioni funzionali e spaziali della COT

- In riferimento alle relazioni funzionali e, nello specifico, quelle spaziali, è necessario assicurare la compattezza dell'intero complesso al fine di ottimizzare i percorsi e rendere pressoché contigue aree funzionali che necessitano di un'effettiva vicinanza.
- In relazione ai flussi è preferibile prevedere un unico ingresso.
- Occorre definire e individuare le relazioni (funzionali e spaziali) delle diverse aree funzionali, attraverso due matrici che hanno la funzione di evidenziare rispettivamente la relazione funzionale, cioè se due funzioni sanitarie o non sanitarie sono in relazione tra di loro e, quindi, se devono essere collegate, e la relazione spaziale, cioè il livello di prossimità e vicinanza che due funzioni devono avere tra di loro.

D. Dimensionamento parametrico della COT

- Il dimensionamento della COT può variare rispetto alla tipologia di presidi sanitari in cui viene collocata e dalla relativa organizzazione. Esso varia a seconda delle risultanze delle indagini preliminari alla progettazione a scala territoriale e locale.
- Il dimensionamento minimo di una COT può attestarsi indicativamente come indicato nella tabella seguente.

Dimensionamento	COT
Superficie Lorda di Pavimento	100 mq circa

- In relazione alla tipologia di intervento (nuova realizzazione e/o riuso dell'esistente), alla tipologia edilizia del manufatto architettonico (edificio a sviluppo verticale o orizzontale) e alla tipologia distributiva (corpo doppio, triplo o quintuplo) la superficie può risultare superiore;
- Nel caso di inserimento della COT all'interno di una struttura ospedaliera e/o sanitaria, alcuni servizi generali, logistici e locali tecnici possono essere in condivisione con il polo sanitario preesistente.
- A partire dai dimensionamenti minimi di accreditamento indicati dal DPR 14/01/1997, sono definiti nella tabella seguente – in maniera indicativa - il numero minimo di locali operativi (uffici e locali postazioni). I dimensionamenti indicati, che corrispondono ai valori minimi individuati, possono variare in relazione alla tipologia edilizia e layout distributivo in cui si va ad insediare la COT.

	COT
Stima del numero di locali operativi minimi	3/5 UFFICI/LOCALI POSTAZIONI



REGIONE PUGLIA

E. Caratteristiche strutturali e tecnologiche delle COT

- 1) È preferibile negli interventi di nuova realizzazione introdurre una maglia strutturale regolare, possibilmente quadrata, che possa permettere una serie di configurazioni dei layout per configurazioni future e futuribili.
- 2) L'impianto complessivo della struttura sanitaria e le soluzioni tecnico-costruttive devono garantire diversi gradi di flessibilità di scala differente: per l'intero complesso, per aree funzionali, per singolo ambiente. Nello specifico:
 - a. il primo livello di flessibilità è quello dell'impianto complessivo, che deve consentire che siano già individuate le possibili aree di ampliamento e che queste siano coerenti con l'impianto originario, anche con strutture temporanee e tensostrutture;
 - b. il secondo livello di flessibilità che deve essere assicurato investe la effettiva trasformabilità delle aree funzionali;
 - c. il terzo livello di flessibilità, altrettanto importante, è la trasformabilità delle singole aree funzionali, ovvero la possibilità di modificare agevolmente le unità ambientali di base e questo implica l'uso di materiali e soluzioni tecnologiche appropriate, con tecnologia a secco, su una maglia ordinatrice e con uno spazio tecnico di servizio distribuito in maniera uniforme.
- 3) Per la realizzazione di una nuova struttura sanitaria è necessario adoperare le tecnologie più consone alla funzione da erogare, in relazione al ciclo di vita della struttura e alle sue possibili configurazioni future e futuribili. Le scelte costruttive devono poter garantire caratteristiche di flessibilità:
 - a) In relazione alla tipologia di intervento (nuova costruzione e riuso), l'edificio deve essere realizzato con una struttura e sistemi di compartimentazione con caratteristiche REI secondo i riferimenti di legge relativi alle strutture sanitarie e i materiali utilizzati per le finiture devono avere un'adeguata resistenza al fuoco. L'edificio deve essere progettato in modo tale da circoscrivere e limitare la propagazione di un eventuale incendio, suddividendo la struttura in compartimenti, distinguendo aree con diverse caratteristiche in funzione delle attività svolte;
 - b) In aggiunta, sempre in relazione alle disposizioni di legge, l'edificio deve garantire il minimo disagio in caso di sisma e/o emergenza ambientale.
- 4) Deve essere garantita la presenza di luce naturale in tutti i locali operativi, attraverso la presenza di viste verso l'esterno, corti verdi, ecc. In ogni caso, a supporto delle attività da svolgersi, è preferibile garantire la variabilità in termini di intensità della quantità di luce artificiale.
- 5) Devono essere previsti sistemi di ventilazione meccanizzati; per quanto concerne l'aerazione naturale, il ricambio dell'aria deve essere garantito in parte dalle finestrate che devono essere previste sull'involucro esterno.
- 6) Gli infissi possono avere un grado di permeabilità all'aria più o meno alto in modo tale da favorire l'ingresso di aria esterna dai giunti, o da altri elementi che compongono l'infisso oppure serramenti particolari con meccanismi meccanici di apertura di fessure che permettano l'ingresso dell'aria.
- 7) Con riferimento a tutte le componenti edilizie e impiantistiche occorre assicurare, non solo la totale idoneità e affidabilità per il relativo funzionamento, ma anche il mantenimento del valore e della funzionalità nel tempo.
- 8) È opportuno privilegiare soluzioni che permettano una regolare gestione e manutenzione degli impianti, nonché un'adeguata igienizzazione e sanificazione per la sicurezza di lavoratori e utenti. In generale, particolare attenzione deve essere rivolta a:
 - a. ispezionabilità degli impianti;
 - b. facilità di eventuali verifiche dei parametri prestazionali;
 - c. facilità di pulizia e sanificazione delle canalizzazioni.



REGIONE PUGLIA

9) In relazione alla tipologia di intervento –nuova costruzione, riuso di un edificio in disuso oppure intervento all'interno di una struttura sanitaria- le soluzioni tecnologiche e impiantistiche possono fortemente variare e quindi devono essere valutate caso per caso. In generale, è preferibile introdurre e/o aggiornare il sistema impiantistico. È necessario, lavorare sull'efficientamento energetico non solo con riguardo ai grandi sistemi di generazione di energia, ma anche ai piccoli dettagli di funzionamento, ad esempio, le riduzioni delle quantità d'aria e d'acqua in circolo, in relazione all'operatività discontinua e prevedibile delle strutture, mediante l'utilizzo estensivo di sistemi impiantistici a portata variabile, o anche l'installazione di recuperatori di calore, indispensabile ausilio al risparmio di energia negli impianti a tutt'aria esterna.

10) Per garantire flessibilità e adattabilità degli spazi e impianti, nella progettazione e realizzazione devono essere adottate soluzioni che consentano un facile cambiamento di utilizzo, mediante definizione a priori della possibilità di espansione interna o esterna, nella logica di adattare la struttura in modo ottimale alle funzioni.

11) È preferibile introdurre un sistema di edificio intelligente che consenta il controllo, preferenzialmente automatico o rimandato ad operatori, della situazione di attività dei diversi settori dei diversi impianti e consenta, con il fermo o la riduzione di attività degli impianti o delle attrezzature in periodi di non uso o di uso limitato, consistenti risparmi.

12) Per tutti i requisiti tecnici, si rinvia ai riferimenti di legge presenti in materia a livello nazionale e regionale.

F. Dimensione organizzativa

1. La COT svolge una funzione di coordinamento della presa in carico della persona e raccordo tra servizi e professionisti coinvolti nei diversi setting assistenziali: attività territoriali, sanitarie e sociosanitarie, ospedaliere e dialogo con la rete dell'emergenza-urgenza.

2. Per svolgere la propria funzione la COT deve operare in rete con gli altri servizi territoriali, tra cui anche il Numero Europeo Armonizzato a valenza sociale 116117 (NEA) e il Punto Unico di Accesso (PUA). Tali collegamenti devono consentire la presa in carico globale dei bisogni sanitari, sociosanitari e socioassistenziali delle persone con cronicità complesse e/o fragili insistenti sul territorio di appartenenza del distretto della COT.

3. La COT assolve al proprio ruolo di raccordo tra i vari servizi/professionisti attraverso funzioni distinte e specifiche, seppur tra loro interdipendenti:

a) coordinamento della presa in carico della persona tra i servizi e i professionisti sanitari coinvolti nei diversi setting assistenziali (transizione tra i diversi setting: ammissione/dimissione nelle strutture ospedaliere, ammissione/dimissione trattamento temporaneo e/o definitivo residenziale, ammissione/dimissione presso le strutture di ricovero intermedie o dimissione domiciliare);

b) coordinamento/ottimizzazione degli interventi, attivando soggetti e risorse della rete assistenziale;

c) tracciamento e monitoraggio delle transizioni da un luogo di cura all'altro o da un livello clinico assistenziale all'altro;

d) supporto informativo e logistico ai professionisti della rete assistenziale (MMG, PLS, MCA, IFOC, ecc.), riguardo alle attività e ai servizi distrettuali;

e) raccolta, gestione e monitoraggio dei dati di salute, anche attraverso strumenti di telemedicina, dei percorsi integrati di cronicità, dei pazienti in assistenza domiciliare e gestione della piattaforma tecnologica di supporto per la presa in carico della persona, (telemedicina, strumenti di e-health, ecc.), utilizzata operativamente dalle CdC e dagli altri servizi afferenti al Distretto, al fine di raccogliere, decodificare e classificare il bisogno”.

4. La COT, per garantire le funzioni di cui al comma precedente, oltre a interfacciarsi con il PUA e il NEA 116117, deve stabilire modalità formalizzate di comunicazione e i relativi



REGIONE PUGLIA

strumenti tecnologici a supporto con i professionisti della salute che operano nelle Case della Comunità (CdC), nelle Unità di Continuità Assistenziale (UCA), nelle Cure Domiciliari Integrate (ADI), nelle residenze/centri diurni, nelle strutture ospedaliere, nelle altre strutture territoriali (es. SERD, Alcologia) e con gli MMG/PLS, oltre che con i servizi sociali dei Comuni.

5. Per assicurare il supporto informativo, organizzativo e logistico delle transizioni dei pazienti da un setting di assistenza all'altro, la COT deve farsi carico delle necessità espresse dal professionista del setting di provenienza responsabile del caso, contattando e attivando il servizio/i necessario/i alla definizione del setting di destinazione, dando supporto ai processi necessari (tra cui anche il processo di valutazione del setting) e tracciando, monitorando e registrando la transizione e il suo esito. In questo caso, la COT coordina le transizioni che coinvolgono i diversi setting per i casi gestiti nel proprio ambito territoriale.

6. La COT garantisce il coordinamento e l'ottimizzazione degli interventi, attraverso l'attivazione di tutte le risorse sociosanitarie presenti sul territorio di riferimento, anche mediante l'utilizzo dei sistemi di Telemedicina. Nello specifico, la COT assicura il collegamento di professionisti che operano in setting e servizi differenti, favorendo la tempestività e l'appropriatezza delle prestazioni erogate al cittadino. Nel supportare i processi, provvede a tracciarli, verificando al contempo, la corretta e completa alimentazione dei flussi informativi necessari.

7. Per svolgere le proprie funzioni basilari la COT deve godere di un patrimonio informativo pertinente e non eccedente rispetto alle finalità attribuite alla stessa dalla norma.

8. La COT deve raccordare le informazioni tra i professionisti che operano nei diversi servizi, supportandoli nell'accesso e nell'inserimento di tutte le informazioni utili a soddisfare lo specifico bisogno.

G. Il ruolo della COT nella transizione Ospedale – Territorio

1. La struttura ospedaliera esprime il bisogno di continuità delle cure per un paziente ricoverato per il quale, alla dimissione, si prevede la necessità di supporto sanitario/sociale anche attraverso l'utilizzo di strumenti e/o scale validate. La struttura ospedaliera individua gli elementi e il grado di complessità del caso in modo che, in raccordo con gli altri setting (ADI, servizio sociale, ecc.), la COT collabori con la stessa contribuendo a identificare la struttura/il servizio più appropriato rispetto al setting di cura verso il quale si vuole indirizzare il paziente. La COT coordina, traccia, monitora e interviene proattivamente per garantire il buon esito della transizione.

2. I Fase – Identificazione del bisogno e avvio del processo: Al momento del ricovero, la struttura ospedaliera trasmette una notifica di avvenuto ricovero alla COT la quale a sua volta deve verificare la presenza di altri servizi aperti su quel paziente (es. centro diurno, pasti a domicilio, ecc.) e deve informare del ricovero tutti i soggetti coinvolti nella presa in carico della persona (es. MMG/PLS, Equipe di Cure Domiciliari, servizio sociale comunale, ecc.). Durante il ricovero la struttura ospedaliera esprime il bisogno di continuità delle cure alla COT per il paziente ricoverato, per il quale si prevede alla dimissione la necessità di supporto per la prosecuzione della presa in carico, configurandosi pertanto una "dimissione protetta". La COT visualizza la nuova richiesta attraverso il sistema di ricezione delle notifiche di richiesta delle transizioni, prendendola in carico. Alla COT vengono messe a disposizione tutte le sole informazioni necessarie a garantire la continuità delle cure e attivare il percorso assistenziale più idoneo a rispondere alle necessità manifestate, monitorando il coinvolgimento di tutti gli attori necessari.

3. Attori e Azioni: 1) La Struttura Ospedaliera:

- a) notifica alla COT l'avvenuto ricovero;
- b) rileva il bisogno di continuità della presa in carico alla dimissione;



REGIONE PUGLIA

- c) stratifica il bisogno utilizzando schede valutative a valenza predittiva dotate di score;
- d) comunica tempestivamente (il prima possibile e auspicabilmente entro 48 ore dalla ammissione) alla COT la necessità di supporto post dimissione, prefigurando una "dimissione protetta".
- 2) La COT:
- a) comunica a tutti i soggetti interessati l'avvenuto ricovero (es. MMG/PLS, altri servizi che hanno già in carico il paziente - eventuale Centrale Operativa ADI, ecc.) in modo da informare e consentire il rilascio temporaneo delle eventuali risorse allocate;
- b) raccoglie il bisogno espresso dalla struttura richiedente;
- c) visualizza le schede di valutazione e, se necessario, integra informazioni sul caso comunicandole, laddove necessario, all'UVM;
- d) monitora tutte le fasi del processo.
4. Supporti tecnici e informativi necessari alla COT per assolvere alle funzioni della fase: limitatamente ai pazienti per i quali è stata inviata una richiesta di transizione (dimissione protetta) è necessario disporre di:
- a) sistema di ricezione delle notifiche di richiesta delle transizioni (sezione del cruscotto di gestione e monitoraggio delle transizioni) corredata delle informazioni anagrafiche, contatti del paziente e/o famiglia, dei dati sulla complessità del caso e dei bisogni;
- b) possibilità di verificare per il caso specifico servizi attivi/già attivati (sanitari, sociosanitari, sociali) sul paziente;
- c) mappatura aggiornata di tutti i servizi della rete territoriale, con tutte le informazioni necessarie (es. strutture, disponibilità posti letto, referenti, ecc.);
5. Il Fase - Identificazione del setting di destinazione e coordinamento della transizione: a seguito della valutazione e della formulazione da parte dell'UVM, laddove necessaria, di una proposta di setting di destinazione e delle conseguenti informazioni necessarie ed essenziali desumibili dal PAI (comprensivo di obiettivi, tempistiche, modalità definite), la COT attiva il servizio o la struttura appartenente al setting assistenziale individuato (es. ADI, OdC, struttura riabilitativa, Hospice, RSA, ecc.). La COT, quindi, raccordandosi direttamente con la struttura ospedaliera, pianifica e organizza il momento della dimissione e la transizione verso il nuovo setting territoriale individuato, sulla base delle condizioni del paziente.
6. Attori e Azioni: 1) La COT:
- a) Supporta l'individuazione della struttura/servizio di destinazione specifica;
- b) attiva/prenota la struttura/servizio territoriale individuato e i relativi professionisti/servizi coinvolti (es. assistente sociale del comune, servizi di Telemedicina, ecc.);
- c) coordina tutte le risorse necessarie al trasferimento;
- d) registra le informazioni relative al trasferimento.
- 2) La Struttura Ospedaliera: mantiene il contatto con il paziente e la sua famiglia accompagnando alla dimissione.
7. Supporti tecnici e informazioni necessari alla COT per assolvere alle funzioni della fase: limitatamente ai pazienti per i quali è stata inviata una richiesta di transizione (dimissione protetta) è necessario disporre di:
- a) cruscotto dei pazienti in dimissione (sezione del cruscotto di gestione e monitoraggio delle transizioni) con lo stato di avanzamento (es. esito UVM, programmazione primo accesso al domicilio, ecc.) comprensiva di funzionalità di notifica degli scostamenti rispetto al processo atteso (fasi e tempi);
- b) sistema di notifica al MMG/PLS e ad altri soggetti coinvolti o da coinvolgere (es. servizio pasti al domicilio, ecc.);



REGIONE PUGLIA

c) mappatura aggiornata di tutti i servizi della rete territoriale, con tutte le informazioni necessarie (es. strutture, disponibilità posti letto, referenti, ecc.) e con la possibilità di "riservare" la risorsa;

8. III Fase - Attuazione della transizione: La COT organizza il momento della dimissione dall'ospedale al setting territoriale di destinazione attivando e organizzando i servizi necessari.

9. Attori e azioni: la COT:

1. verifica la sussistenza degli aspetti organizzativi e logistici pianificati;
2. attiva gli attori necessari per la corretta presa in carico del paziente;
3. verifica l'avvenuta dimissione e l'avvenuta presa in carico da parte del servizio/strutture territoriale preposto;
4. supporta l'organizzazione del primo accesso da parte dei professionisti della salute;
5. monitora il completamento della transizione e supporta la risoluzione di eventuali problematiche;
6. notifica a tutti gli attori coinvolti l'esito della transizione e ne garantisce l'adeguato aggiornamento.

10. Supporti tecnici e informazioni necessari alla COT per assolvere alle funzioni della fase: limitatamente ai pazienti per i quali è stata inviata una richiesta di transizione (dimissione protetta) è necessario disporre di:

- a) cruscotto di gestione e monitoraggio delle transizioni con funzionalità di reportistica anche per la valutazione della rispondenza alle fasi e tempi previsti e con funzionalità di notifica degli scostamenti eventuali;
- b) sistema informatico dove registrare i dati necessari per gestire la programmazione delle transizioni "intermedie" previste in modo da consentire alla COT di disporre di un monitoraggio anche della programmazione delle attività oltre che delle transizioni "in itinere".

H. Il ruolo della COT nella transizione Territorio – Ospedale

1. Il Territorio (rappresentato dai suoi diversi setting) esprime il bisogno di un ricovero ospedaliero (ammissione protetta) non a carattere di urgenza, ma programmabile.

2. I Fase – Identificazione del bisogno e avvio del processo: il MMG/PLS o il medico palliativista/medico del distretto o chi ha in gestione il caso, previo raccordo con MMG/PLS qualora la richiesta non provenga dallo stesso, concorda la necessità di un accesso ospedaliero programmabile. A fronte della necessità viene emessa una prescrizione/richiesta di attivazione della procedura con le relative informazioni sui bisogni e condizioni del paziente (es. necessità ossigeno o specifici presidi, presenza di accompagnatore, possibilità di trasporto da sdraiato/seduto, ecc.).

3. La COT visualizza la nuova richiesta attraverso il sistema di ricezione delle notifiche di richiesta delle transizioni, prendendola in carico.

4. Attori e azioni: 1) MMG/PLS o il medico palliativista/medico del distretto o chi ha in gestione il caso:

- a) ravvisa il bisogno di un intervento che prevede un accesso ospedaliero programmabile e predispone la prescrizione/richiesta;
- b) invia alla COT la prescrizione/richiesta.

2) La COT:

- a) prende in carico la prestazione/richiesta
- b) Integra informazioni sul caso

5. Supporti tecnici ed informazioni necessari alla COT per assolvere alle funzioni della fase: limitatamente ai pazienti per i quali è stata inviata una richiesta di transizione è necessario disporre di:

- a) Sistema di ricezione delle notifiche;



REGIONE PUGLIA

- b) Possibilità di recuperare informazioni sulla presenza di esigenze clinico assistenziali specifiche (es. trasportabilità, utilizzo di particolari presidi, presenza di un accompagnatore);
- c) Possibilità di recuperare informazioni sulla prestazione richiesta per cui è necessario un accesso in ospedale (es. sostituzione di catetere venoso centrale, PEG, programmazione di visite specialistiche o esami diagnostici);
6. Il Fase - Identificazione del setting di destinazione e coordinamento della transizione: la COT, accedendo alle liste di attesa e alle agende di prenotazione, propone al richiedente la struttura ospedaliera più idonea con le relative disponibilità di appuntamento. Il servizio territoriale richiedente conferma la proposta sulla base della situazione clinica e organizzativa del paziente, lo informa e insieme alla COT organizza il trasporto. La COT fissa l'appuntamento concordato all'interno dell'agenda ospedaliera prescelta.
7. Attori e azioni: 1) La COT:
- a) Accede in forma anonima alle liste di attesa, alle agende di prenotazione delle strutture ospedaliere idonee al caso per la prestazione richiesta per verificare la disponibilità e in forma nominativa relativamente ai soli pazienti di cui gestisce la transizione;
- b) propone al richiedente la struttura disponibile individuata;
- c) fissa l'appuntamento, supportando la valutazione e gestione delle priorità di risposta da dare
- d) facilita, salvo diverse organizzazioni territoriali, la transizione (es. organizzazione dell'appuntamento e accesso) del paziente dal territorio alla struttura ospedaliera individuata.
- 2) La Struttura/servizio territoriale richiedente:
- a) conferma alla COT la proposta di appuntamento;
- b) mantiene il contatto con il paziente e la sua famiglia.
8. Supporti tecnici ed informazioni necessari alla COT per assolvere alle funzioni della fase: limitatamente ai pazienti per i quali è stata inviata una richiesta di transizione è necessario disporre di:
- a) cruscotto di gestione e monitoraggio delle transizioni;
- b) possibilità di accedere alle agende di prenotazione delle strutture ospedaliere con l'indicazione delle disponibilità per la fase di prenotazione e con la possibilità di riservare la risorsa individuata;
- c) sistema di notifica al MMG/PLS e ad altri soggetti coinvolti o da coinvolgere (es. servizio pasti a domicilio, ecc.).
9. III Fase - Attuazione della transizione: La COT traccia e registra il buon esito della transizione del paziente verso la Struttura Ospedaliera individuata. Il documento emesso dall'ospedale al termine della prestazione (es. foglio di ricovero, lettera di dimissione, referto, ecc.) genera una notifica alla COT la quale a sua volta informerà del buon esito della prestazione tutti i professionisti coinvolti. Nel caso in cui la prestazione non sia stata erogata, l'ospedale informa la COT che in accordo con la Struttura/servizio territoriale richiedente, che ha in gestione il caso, riprogramma un nuovo appuntamento.
10. Attori e azioni: 1) La COT:
- a) monitora il completamento della transizione e supporta la risoluzione di eventuali problematiche;
- b) notifica a tutti gli attori coinvolti l'esito della transizione e ne garantisce l'adeguato aggiornamento, riprogrammando un nuovo appuntamento nel caso in cui la prestazione non venga erogata.
- 2) Struttura Ospedaliera:
- a) effettua la prestazione;



REGIONE PUGLIA

- b) a seguito della prestazione emette la documentazione clinica dandone notifica alla COT;
- c) eventualmente notifica la non avvenuta prestazione alla COT nel caso di impedimenti.
- 3) La Struttura/servizio territoriale richiedente:
- a) gestisce il paziente nella fase di transizione (es. informazione, coinvolgimento accompagnatori, ecc.);
- b) riprende in carico il paziente al termine della transizione in ospedale;
- c) in accordo con la COT riprogramma un nuovo appuntamento, nel caso in cui la prestazione non venga erogata.
11. Supporti tecnici ed informazioni necessari alla COT per assolvere alle funzioni della fase: limitatamente ai pazienti per i quali è stata inviata una richiesta di transizione è necessario disporre di:
- a) cruscotto di gestione e monitoraggio delle transizioni con funzionalità di reportistica anche per la valutazione della rispondenza alle fasi e tempi previsti e con funzionalità di notifica degli scostamenti eventuali;
- b) sistema integrato con i principali applicativi di gestione ospedaliera per acquisire accettazione del paziente (prestazioni ospedaliere);
- c) sistema di notifica al MMG/PLS e ad altri soggetti coinvolti o da coinvolgere (es. servizio pasti a domicilio, ecc.).

I. Il ruolo della COT nella transizione Territorio – Territorio

1. Il Servizio sociale/sociosanitario/MMG che ha in carico il soggetto sul territorio esprime il bisogno di modificare/integrare il setting assistenziale della persona.
2. Nel caso in cui si palesa la necessità di assecondare un bisogno sanitario di nuova manifestazione per un paziente che risiede in una struttura a valenza sociale (Comunità Alloggio, ecc.) oppure in una struttura sociosanitaria (RSA, Residenzialità per disabili, ecc.) o al proprio domicilio, la presa in carico di questa necessità esiterà in una transizione verso:
- a) un'integrazione di presa in carico con servizi aggiuntivi (transizione tra servizi);
- b) una transizione verso struttura sanitaria o altra sociosanitaria territoriale (transizione tra setting).
3. I Fase – Identificazione del bisogno e avvio del processo: il MMG/PLS o chi ha in gestione il caso, previo raccordo con MMG/PLS qualora la richiesta non provenga dallo stesso (es. referente di struttura, ecc.), individua un bisogno di natura clinico- assistenziale pianificabile non a carattere emergenziale, e invia una segnalazione alla COT. La segnalazione deve contenere la descrizione del bisogno, l'ipotesi di intervento necessario, le principali informazioni sul caso (es. diagnosi, descrizione della disabilità, grado di autonomia, ecc.). La COT visualizza la nuova richiesta attraverso il sistema di ricezione delle notifiche di richiesta delle transizioni (sezione del cruscotto di gestione e monitoraggio delle transizioni), prendendola in carico.
4. Attori e azioni: 1) MMG/PLS o chi ha in gestione il caso (es. referente di struttura, ecc.), previo raccordo con MMG/PLS:
- a) individua un bisogno di natura clinico-assistenziale pianificabile che prevede una nuova/ulteriore presa in carico sanitaria;
- b) produce una scheda di valutazione del bisogno del paziente con le principali informazioni;
- c) notifica la prescrizione/richiesta alla COT nel cruscotto di gestione e monitoraggio delle transizioni;
- d) informa il paziente/caregiver della avvenuta richiesta.
- 2)La COT:
- a) prende in carico la richiesta;



REGIONE PUGLIA

- b) si attiva, se necessario, in accordo con il Distretto, per far effettuare l'UVM e per la conseguente definizione del PAI;
- c) integra le informazioni e funge da facilitatore tra tutti i professionisti coinvolti;
- d) visualizza le schede di valutazione e, se necessario, integra informazioni sul caso comunicandole alla UVM.
5. Supporti tecnici ed informazioni necessari alla COT per assolvere alle funzioni della fase: limitatamente ai pazienti per i quali è stata inviata una richiesta di transizione è necessario disporre di:
- a) sistema di ricezione delle notifiche di richiesta delle transizioni (sezione del cruscotto di gestione e monitoraggio delle transizioni) corredata delle informazioni anagrafiche, contatti del paziente e/o famiglia, dei dati sulla complessità del caso e dei bisogni;
- b) possibilità di verificare per il caso specifico servizi attivi/già attivati (sanitari, sociosanitari, sociali) sul paziente;
- c) mappatura aggiornata di tutti i servizi della rete territoriale, con tutte le informazioni necessarie (es. strutture, disponibilità posti letto, referenti, ecc.);
6. Il Fase - Identificazione del setting e Coordinamento della transizione: La COT, sulla base degli esiti della valutazione/rivalutazione/richiesta, verifica la disponibilità da parte dei servizi o delle strutture corrispondenti al setting assistenziale individuato, appropriate in termini di prossimità e di bisogni clinico-assistenziali ravveduti, attraverso la mappatura aggiornata di tutti i servizi della rete territoriale, con tutte le informazioni necessarie (es. strutture, posti letto, referenti, liste di attesa, ecc.). Una volta individuata la struttura o il servizio più idoneo, la COT provvede a contattarla e a pianificare la presa in carico, e quindi la transizione. Successivamente, notifica l'avvenuta pianificazione della transizione al soggetto richiedente e a tutti gli altri attori coinvolti nel processo (MMG/PLS ecc.).
7. Attori e Azioni:
1. La COT:
- a) raccoglie e trasmette le informazioni utili a gestire la transizione (es. bisogni specifici, personalizzazione della presa in carico, ecc.);
- b) supporta l'individuazione del servizio/struttura di destinazione;
- c) effettua un'analisi sul territorio per verificare la disponibilità dei servizi o strutture corrispondenti al setting assistenziale individuato;
- d) attiva/prenota la struttura o il servizio territoriale individuato e i relativi professionisti coinvolti (es. assistente sociale del comune, servizi di Telemedicina, ecc.);
- e) si interfaccia con il soggetto richiedente per gli aspetti organizzativi e logistici della transizione;
- f) pianifica la transizione.
2. La Struttura/servizio Territoriale richiedente:
- a) riceve notifica, da parte della COT, di avvenuta individuazione della struttura/servizio sanitaria/sociosanitaria idonea;
- b) conferma/approva la proposta ricevuta;
- c) riceve la notifica di tutti gli aspetti organizzativi e logistici della transizione, da parte della COT;
- d) mantiene il contatto con il paziente e la sua famiglia, accompagnandolo nella transizione.
- e) La Struttura/servizio Territoriale di destinazione:
- f) conferma la disponibilità alla presa in carico;
- g) pianifica la transizione, unitamente alla COT.
8. Supporti tecnici ed informazioni necessari alla COT per assolvere alle funzioni della fase: limitatamente ai pazienti per i quali è stata inviata una richiesta di transizione è necessario disporre di:



REGIONE PUGLIA

- a) cruscotto di gestione e monitoraggio delle transizioni con lo stato di avanzamento (es. esito UVM, ecc.) comprensivo di funzionalità di notifica degli scostamenti rispetto al processo atteso (fasi e tempi);
- b) sistema per la “prenotazione/impegno” della risorsa/servizio individuati.
- c) sistema di notifica al MMG/PLS e ad altri soggetti coinvolti o da coinvolgere (es. servizio pasti a domicilio, ecc.).
- d) database delle strutture/servizi territoriali con l’indicazione delle eventuali disponibilità (mappatura).
9. III Fase - Attuazione della transizione: la COT organizza e monitora la transizione e verifica che il primo accesso alla struttura di destinazione o al domicilio sia avvenuto secondo quanto programmato, dandone notifica a tutti i soggetti coinvolti nella presa in carico.
10. Attori e azioni:
1. La COT:
- a) verifica la sussistenza degli aspetti organizzativi e logistici pianificati;
- b) attiva gli attori per la corretta presa in carico del paziente;
- c) monitora lo stato della transizione e del primo accesso nella sede di destinazione;
- d) in caso di scostamenti dal programmato, si attiva proattivamente con il referente del servizio/struttura di destinazione;
- e) notifica a tutti gli attori coinvolti l’esito della transizione e ne garantisce l’adeguato aggiornamento.
2. La Struttura/servizio territoriale di destinazione:
- a) prende in carico il paziente;
- b) mantiene il contatto con il paziente e la sua famiglia.
11. Supporti tecnici ed informazioni necessari alla COT per assolvere alle funzioni della fase: limitatamente ai pazienti per i quali è stata inviata una richiesta di transizione è necessario disporre di:
- a) cruscotto di gestione e monitoraggio delle transizioni con funzionalità di reportistica anche comprensiva della notifica degli scostamenti rispetto al processo atteso (fasi e tempi)
- b) sistema di notifica esito transizione al MMG/PLS e ad altri soggetti coinvolti o da coinvolgere (es. pasti a domicilio, ecc.).

J. Il ruolo della COT nel coordinamento e monitoraggio della salute al domicilio – Telemonitoraggio e/o Telecontrollo - (DM 29 aprile 2022)

1. I Fase – Identificazione del bisogno e presa in carico della richiesta: nell’ambito dell’assistenza territoriale, il telemonitoraggio può essere richiesto da un medico (MMG/PLS, specialista) che ravvisa la necessità di monitorare da remoto, in maniera continuativa e automatica i parametri vitali di un paziente mediante l’utilizzo di dispositivi e sensori certificati forniti dall’Azienda sanitaria. La COT visualizza la richiesta, prendendola in carico e informando la Centrale operativa ADI ove presente o il servizio preposto all’erogazione del telemonitoraggio secondo l’organizzazione locale. Nel caso in cui venga ravvisata la necessità di coordinare ulteriori setting e professionisti, la COT attiva l’UVM al fine di valutare la richiesta di attivazione del telemonitoraggio e/o telecontrollo.
2. Attori e azioni:
1. MMG/PLS o il medico specialista:
- a) ravvisa il bisogno di monitorare da remoto i parametri vitali di un paziente;
- b) invia alla COT la prescrizione/richiesta;
- c) informa il paziente/caregiver dell’avvenuta richiesta.
2. La COT:
- a) prende in carico la richiesta;



REGIONE PUGLIA

- b) informa la Centrale Operativa ADI (ove presente) o il servizio preposto secondo l'organizzazione locale;
- c) attiva, qualora necessario, l'UVM per la valutazione della richiesta;
- d) visualizza le schede di valutazione e, se necessario, integra informazioni sul caso comunicandole all'UVM.
3. Supporti tecnici ed informazioni necessari alla COT per assolvere alle funzioni della fase limitatamente ai pazienti per i quali è stata inviata la richiesta di attivazione, è necessario disporre di:
- a) sistema di ricezione delle notifiche di richiesta delle transizioni (sezione del cruscotto di gestione e monitoraggio delle transizioni) corredata delle informazioni anagrafiche, contatti del paziente e/o famiglia e dati sulla complessità del caso e del bisogno;
- b) possibilità di verificare i servizi attivi/già attivati (sanitari, sociosanitari, sociali) sul paziente.
4. Il Fase – Attivazione ed erogazione: l'attivatore del telemonitoraggio/telecontrollo è la COT. La consegna dei dispositivi prescritti e la formazione di paziente e/o caregiver è in carico al personale sanitario che segue il paziente (eventualmente coadiuvato da personale tecnico per l'installazione e l'avvio degli stessi) ed è organizzata dalla Centrale Operativa ADI, ove presente o dal servizio preposto secondo l'organizzazione locale. La COT monitora che la consegna dei dispositivi prescritti sia avvenuta con successo. Il servizio di telemonitoraggio/telecontrollo, inteso come l'accesso alla piattaforma, il settaggio dei valori soglia, ecc., è erogato dal Centro servizi per la telemedicina, il cui supporto viene richiesto dalla COT e/o dagli operatori che erogano l'assistenza. Il Centro servizi si deve occupare di fornire assistenza tecnica e servizio di help desk di secondo livello (supporto tecnico) in caso di necessità (attraverso canali, orari e giornate definiti). Il telecontrollo avviene attraverso il contributo attivo del paziente/caregiver che fornisce dati relativi al proprio stato di salute (es. questionari, sintomi, parametri fisiologici, esercizio fisico, alimentazione, aderenza alla terapia farmacologica, ecc.) agli operatori tramite una piattaforma digitale. La gestione degli allarmi del telemonitoraggio/telecontrollo generati dalla piattaforma prevede la stesura di uno specifico protocollo.
5. Attori e azioni:
1. Personale sanitario che ha in carico il paziente per il telemonitoraggio/telecontrollo:
- a) provvede alla consegna dei dispositivi prescritti, eventualmente coadiuvato da personale tecnico per l'installazione e l'avvio degli stessi;
- b) provvede alla formazione del paziente e/o caregiver;
- c) rappresenta il riferimento per il paziente e/o caregiver per la gestione del telemonitoraggio/telecontrollo.
2. La COT:
- a) attiva il servizio di telemonitoraggio/telecontrollo;
- b) monitora che la consegna dei dispositivi prescritti sia avvenuta con successo;
3. Paziente/Caregiver (telecontrollo): Fornisce dati relativi al proprio stato di salute (PGHD);
6. Supporti tecnici e informazioni necessari alla COT per assolvere alle funzioni della fase II:
1. sistema di notifica al MMG/PLS e ad altri soggetti coinvolti o da coinvolgere;
2. cruscotto su dati di salute anonimi derivanti da strumenti di telemedicina ai fini di raccogliere, decodificare e classificare il bisogno.



REGIONE PUGLIA

Allegato C

Modello organizzativo e tipologie dell' Ospedale di Comunità (OdC)

A. Localizzazione dell'OdC e contiguità con altre strutture sanitarie

1. L'OdC, in virtù della sua specifica funzione di transizione tra diverse modalità e/o strutture di assistenza, può avere una sede propria, essere collocato in una Casa della Comunità, in strutture sanitarie polifunzionali, presso strutture residenziali sociosanitarie oppure essere situato in una struttura ospedaliera, ma è sempre riconducibile ai servizi ricompresi nell'assistenza territoriale distrettuale.
2. Ai fini dell'inserimento dell'OdC nella rete socio sanitaria territoriale occorre valutare diversi aspetti quali, ad esempio, il contesto demografico e sociale di riferimento, la dotazione infrastrutturale e la possibile riconversione di edifici esistenti e/o la realizzazione di una nuova costruzione.
3. Al fine di favorire l'efficacia del servizio sia per gli utenti che per gli operatori sanitari è preferibile allocare l'OdC presso una Casa della Comunità (di tipo Hub), magari in compresenza anche di una COT.
4. Gli Ospedali di Comunità (con o senza CdC e/o COT) possono inoltre essere localizzati all'interno di poli ospedalieri o edifici socio-sanitari già operativi ad esempio all'interno di un padiglione ospedaliero o su un piano di un ospedale monoblocco oppure in presidi autonomi all'interno di edifici esistenti oppure con la realizzazione di una nuova costruzione. Tale scelta può essere valutata in relazione alla disposizione di edifici esistenti e/o di terreni ove poter inserire nuovi edifici, che devono tuttavia essere ben inseriti nel contesto territoriale e infrastrutturale, al fine di aumentarne l'accessibilità inclusiva.
5. Per definire la più adeguata localizzazione di un OdC, occorre analizzare:
 - a. la rete dei servizi sanitari e socio-complementari esistenti e programmati (per i rapporti di prossimità funzionale e per la gestione di eventuali emergenze sanitarie);
 - b. il bacino d'utenza attuale e potenziale (dati demografici e sanitari) per ogni distretto (per definirne il dimensionamento);
 - c. il sistema infrastrutturale esistente e programmato (per accessibilità delle aree);
 - d. il sistema ambientale in tutta la sua complessità (per localizzazione in aree di qualità ambientale e minore rischio climatico);
 - e. possibile disponibilità e localizzazione di aree ed edifici di proprietà delle Aziende.
6. Le analisi di cui al comma precedente sono utili all'individuazione di alcune possibili aree o edifici da adibire a OdC e valutare le possibili alternative in funzione di:
 - a. dimensionamento, appropriatezza dell'area o adattabilità dell'eventuale edificio esistente;
 - b. posizionamento ottimale rispetto ai flussi e al bacino d'utenza;
 - c. accessibilità (pubblica e privata) e visibilità dell'area.
7. È preferibile, ove disponibili strutture in disuso nel territorio comunale, allocare un OdC integrato con la CdC e COT in un edificio esistente per permettere rigenerazione urbana, ridurre l'impatto sull'ambiente e permettere la valorizzazione patrimonio costruito esistente: il riuso di edifici dismessi o sottoutilizzati (ad esempio nel caso di edifici sanitari), favorisce la riorganizzazione della rete sanitaria e al contempo consente la riqualificazione di comparti urbani, grazie all'inserimento di nuovi servizi e funzionalità.
8. In relazione all'analisi sulle potenzialità di riuso di edifici esistenti, o di parte di essi, per la realizzazione di un OdC, è necessario preventivamente accertare l'assenza di vincoli e/o condizioni che rendano difficile il rispetto dei requisiti strutturali, tecnologici, ambientali e organizzativi oltre che delle condizioni di comfort e benessere degli utenti. A tale scopo è opportuno esaminare almeno i seguenti vincoli:
 - a. storici e artistici;



REGIONE PUGLIA

- b. economici, connessi all'assetto delle proprietà, alla tipologia strutturale e costruttiva dell'edificio, e alle doverose opere da integrare, soprattutto dal punto di vista impiantistico;
- c. urbanistici e localizzativi;
- d. accessibilità;
- e. dimensionali dell'area e/o dell'edificio di riferimento.

Al fine di adottare una scelta adeguata e coerente in merito a queste specificità, occorre effettuare un'analisi preliminare dell'efficacia e convenienza di riutilizzo del patrimonio esistente. Tale scelta deve essere attuata al fine di garantire un'adeguata accessibilità dell'area in particolare alle categorie fragili, principali utenti dell'OdC. Alla rilevazione dei bisogni di salute del bacino d'utenza e all'analisi delle caratteristiche di accessibilità si unisce la verifica delle caratteristiche naturali e antropiche del territorio fisico di riferimento, soprattutto in quei casi in cui l'OdC risponde alle esigenze di più contesti urbani, e pertanto deve essere localizzato in aree che possano garantire un'adeguata raggiungibilità e fruibilità della struttura.

9. In relazione alla disponibilità di strutture esistenti e/o aree libere (adeguate alle necessità della funzione da ospitare), è preferibile che:

- 1. se l'OdC ha un bacino che corrisponde a un intero Comune o una parte, essa venga localizzata all'interno del contesto urbano – purché l'area sia facilmente accessibile e raggiungibile da tutti i cittadini anche con il trasporto pubblico;
- 2. se l'OdC serve invece più Comuni, è necessario valutare di localizzare la struttura:
 - a. in un'area baricentrica rispetto ai centri urbani, se il numero di cittadini è simile tra un Comune e l'altro, per garantire equità tra tutti – purché l'area sia facilmente accessibile e raggiungibile da tutti i cittadini anche con il trasporto pubblico;
 - b. all'interno del centro urbano di uno dei comuni di riferimento, magari quello con un bacino di utenti maggiore – purché facilmente accessibile e raggiungibile da tutti i cittadini anche con il trasporto pubblico.

B. Definizione macro-aree, Aree funzionali e Unità ambientali

1. Le diverse funzioni dell'OdC si articolano nelle seguenti n.2 macro-aree omogenee per tipologia di funzione da erogare:

- 1) Macro-Area DEGENZA, che ospita tutti i servizi di natura sanitaria quali degenze, ambulatori e aree per la riabilitazione, composta da 1 o 2 moduli da 20 posti letto ciascuno;
- 2) Macro-Area GENERALI E LOGISTICI che accoglie tutte le funzioni non sanitarie che permettono il funzionamento della struttura quali accoglienza utenti e personale sanitario, aree logistiche e locali tecnici. Questa macro-area può essere suddivisa in:
 - a) servizi di accoglienza per gli utenti (area CUP, area amministrativa, ecc.);
 - b) servizi di accoglienza per il personale sanitario e non (spogliatoi, aree relax, ecc.);
 - c) servizi logistici (magazzini, depositi, ecc.);
 - d) locali tecnici (locali tecnici, centrale tecnologica, locali UTA, ecc.).

2. Ogni Macro-area è suddivisa in Aree funzionali e ogni Area Funzionale è composta da unità ambientali (singoli ambienti fisici), che possono essere:

- a) unità ambientali operative, che caratterizzano l'area funzionale e il servizio da erogare;
- b) unità ambientali per i servizi annessi e di supporto, cioè i locali che utili per lo svolgimento delle funzioni quali depositi, locali lavoro, ecc., che possono essere in comune con altre aree funzionali;
- c) unità ambientali per l'accoglienza pazienti e caregiver, cioè gli spazi destinati agli utenti e accompagnatori, che possono essere in comune con altre aree funzionali.

3. La Macro-area Degenza ospita esclusivamente l'area degenza comprendente tutti i servizi di ricovero degli utenti. In essa sono previste le seguenti unità ambientali:



REGIONE PUGLIA

- a) Camere di degenza singola o doppia (tripla o quadrupla), comprensive di servizio igienico dedicato
- b) Camere protette, comprensive di servizio igienico dedicato
- c) Ambulatorio e locale medicazioni
- d) Locale dedicato all'attività riabilitativa Soggiorno comune
4. All'interno della macro-area degenza devono essere previsti nello specifico, come indicato nell'Intesa Stato- Regioni del 20 febbraio 2020, Allegato A, punto 2 dei requisiti minimi generali, strutturali e tecnologici specifici, organizzativi e standard minimi clinico-assistenziale:
- a. per il percorso pubblico: un'area comune di attesa per utenti (accompagnatori e caregiver) e i servizi igienici per il pubblico suddivisi per genere;
- b. per il percorso sanitario una serie di servizi annessi e di supporto comuni, quali:
- o depositi sporco/pulito;
 - o un deposito attrezzature e presidi medici;
 - o un locale infermieri e relativa postazione controllo infermieri;
 - o un locale medici;
 - o una tisaneria;
 - o servizi igienici per il personale suddivisi per genere.
5. Con riferimento all'Intesa Stato-Regioni sui Requisiti Minimi generali, strutturali e tecnologici specifici, organizzativi e standard minimi clinico-assistenziale l'OdC deve essere dotato di camere singole e da 2 a 4 posti letto. Vista la specifica categoria di utenti fragili e le criticità delle camere quaduple messe in luce dalla pandemia da COVID-19, è preferibile realizzare camere esclusivamente singole e doppie (e non triple e quaduple), salvo ovviamente particolari esigenze specifiche del contesto edilizio-territoriale di riferimento.
6. Gli OdC possono prevedere ambienti protetti, cioè camere singole con posti dedicati a pazienti con demenza o con disturbi comportamentali, in quanto affetti da patologie croniche riacutizzate a domicilio o in dimissione ospedaliera, in prossimità delle aree infermieristiche e delle palestre riabilitative, secondo i riferimenti di legge. Tali ambienti devono essere attrezzati con arredi appropriati alla tipologia di utenza a tutela della loro sicurezza e incolumità.
7. La Macro-area Servizi Generali e Logistici ospita tutti i servizi relativi a:
- a) SERVIZI GENERALI in cui rientrano tutti i servizi di accoglienza sia per gli utenti e il personale sanitario;
- b) AREA LOGISTICA in cui si considerano le aree dei magazzini economici, l'isola ecologica, ecc
- c) LOCALI TECNICI in cui rientrano la centrale tecnologica, locali UTA, ecc.
- In relazione alle indicazioni definite dal DM 77 e all'adeguata erogazione dell'attività sanitaria, i servizi generali e logistici sono Obbligatori.
8. Nella macro-area Servizi Generali e Logistici, tra le aree funzionali ritenute facoltative vi sono la Cucina e la Lavanderia. Si tratta di servizi raccomandati per lo svolgimento delle attività sanitarie, ma quest'ultime possono essere effettuate in outsourcing.



REGIONE PUGLIA

9. Per ciascuna area funzionale sono previsti i seguenti locali:

SERVIZI GENERALI	Accoglienza utenti (Area accoglienza, Area di attesa /soggiorno, Servizi igienici utenti suddivisi per genere) Accoglienza personale sanitario (Spogliatoi suddivisi per genere, Servizi Igienici per il personale, Area relax / Locale ristoro / Tisaneria con Cucina)
AREA LOGISTICA	Magazzini – depositi (Magazzino / Deposito sporco, Magazzino / Deposito pulito, Sosta salme) Area pulizia (Deposito) Isola ecologica (Area stoccaggio rifiuti)
LOCALI TECNICI	Locale Unità Trattamento dell’Aria (UTA), ove presente Locali tecnici vari

10. In caso di OdC realizzata all’interno di poli ospedalieri o edifici sanitari già operativi (edifici interi e/o porzioni di esse) oppure di OdC integrate con CdC e/o COT, diverse aree funzionali non sanitarie afferenti alla Macro- area Servizi Generali e Logistici possono essere in comune e/o condivisione, quali per esempio l’area accoglienza, aree di deposito, spogliatoi per il personale, aree tecnologiche, ecc.

Tabella con l’elenco delle Macro-Aree e Aree funzionali considerate obbligatorie e facoltative per l’OdC

Unità Funzionali dell’OdC indicazioni OdC

MACROAREA AREE FUNZIONALI METAPROGETTO

DEGENZA AREA DEGENZA

Servizio di degenza low-care AREA DEGENZA Obbligatorio

Unità Funzionali dell’OdC		indicazioni OdC	
MACROAREA	AREE FUNZIONALI	METAPROGETTO	
DEGENZA	AREA DEGENZA		
	Servizio di degenza low-care	AREA DEGENZA	Obbligatorio
	AREA SERVIZI GENERALI		
	Servizi di accoglienza per gli utenti e il personale sanitario	ACCOGLIENZA UTENTI	Obbligatorio ma può essere in condivisione
		ACCOGLIENZA PERSONALE	Obbligatorio ma può essere in condivisione
	AREA SERVIZI LOGISTICI		



REGIONE PUGLIA

SERVIZI GENERALI E LOGISTICI	<i>Servizi logistici per il funzionamento della struttura sanitaria</i>	MAGAZZINI - DEPOSITI	Obbligatorio ma può essere in condivisione
		ISOLA ECOLOGICA	Obbligatorio ma può essere in condivisione
		AREA PULIZIA	Obbligatorio ma può essere in condivisione
		CUCINA	Facoltativo
		LAVANDERIA	Facoltativo
	AREE LOCALI TECNICI		
	<i>CT, Centrali gas, collegamenti impiantistici, sotto-centrali, ecc.</i>	LOCALI TECNICI e CENTRALE TECNOLOGICA, UTA, ecc.	Obbligatorio ma può essere in condivisione

11. In relazione ai flussi principali è preferibile un unico ingresso pubblico centrale e riconoscibile che possa indirizzare l'utente verso le funzioni presenti nella struttura e la presenza di possibili accessi secondari (sanitari, merci, ecc.) che possano – in caso di esigenza- supportare la gestione di flussi separati di entrata e/o uscita.

12. Se l'OdC è allocato all'interno di una struttura sanitaria con più servizi sanitari, è preferibile garantire gli accessi in condivisione con la struttura ospitante ma separabili in caso di emergenza.

13. È preferibile, ove possibile, garantire due corridoi per suddividere i percorsi del pubblico e quelli sanitari, e in caso di strutture a sviluppo verticale, garantire ascensori differenziati.

C. Relazioni funzionali e spaziali dell'OdC

1. In riferimento alle relazioni funzionali e, nello specifico, quelle spaziali, è necessario assicurare la compattezza dell'intero complesso al fine di ottimizzare i percorsi e rendere pressoché contigue aree funzionali che necessitano di un'effettiva vicinanza.

2. Occorre definire e individuare le relazioni (funzionali e spaziali) delle diverse unità funzionali presenti nella struttura attraverso due matrici che evidenziano rispettivamente:

a. la relazione funzionale, ovvero il livello di relazione funzionale (alto, medio, standard, basso) tra due funzioni sanitarie o non sanitarie. Viene valutato il livello di collegamento che le due attività hanno in termini di servizio;

b. la relazione spaziale, cioè il livello di prossimità e vicinanza che due funzioni devono avere tra di loro all'interno della struttura.

3. Gli OdC possono prevedere ambienti protetti, di cui al precedente articolo 3, comma 6. Tali degenze devono essere di tipo singolo ed essere le più prossime alla postazione controllo infermieri.

D. Dimensionamento complessivo dell'OdC

1. Il dimensionamento dell'OdC deriva dalla tipologia organizzativa, ad esempio se collocato all'interno di edificio esistente o di una CdC, e dal numero di posti letto. Esso è variabile a seconda delle risultanze delle indagini preliminari alla progettazione a scala territoriale e locale.

2. Secondo le indicazioni organizzative di cui al DM 77 e in relazione alla programmazione degli OdC, il dimensionamento medio per un OdC da 20 pl può attestarsi indicativamente come suggerito nella tabella riportata di seguito.



REGIONE PUGLIA

Dimensionamento	OdC
Superficie Lorda di Pavimento (SLP)	1.000 mq circa

3. I dimensionamenti, che corrispondono ai valori minimi individuati, possono variare in relazione a una serie di fattori dovuti alla tipologia edilizia (monoblocco, a corte, torre, ecc.) e distributiva (corpo doppio, triplo o quintuplo). Per SLP si intende la Superficie Lorda di Pavimento di tutti gli spazi dell'OdC e quindi relativi:

- a) alle degenze;
- b) agli spazi pubblici: un'area comune di attesa per utenti (pazienti diurni e caregiver) e i servizi igienici per il pubblico suddivisi per genere;
- c) ai servizi annessi e di supporto per lo svolgimento dell'attività sanitaria e non;
- d) alla distribuzione dei percorsi.

4. Per il dimensionamento minimo dei locali si rimanda ai riferimenti di accreditamento regionale e al DPR 14/01/1997.

E. ODC integrato con la CdC e/o la COT

1. L'OdC può essere insediato all'interno di una struttura che ospita anche una CdC e/o COT. In tal caso diversi spazi associati alla Macro-Area Servizi Generali e Logistici possono essere dimensionati in maniera tale da efficientare l'uso degli spazi.

2. La localizzazione delle funzioni deve garantire in particolar modo la prossimità tra l'OdC e la macro- area specialistica della CdC (ambulatori specialistici, diagnostica di base, ecc.), in caso di evenienza.

F. Caratteristiche strutturali e tecnologiche degli ODC

1. La flessibilità degli spazi è fortemente dettata anche dalla maglia strutturale dell'edificio. Negli interventi di nuova realizzazione è preferibile introdurre una maglia strutturale regolare, possibilmente quadrata che possa permettere una serie di configurazioni dei layout per configurazioni future e futuribili.

2. L'impianto complessivo della struttura sanitaria e le soluzioni tecnico-costruttive devono garantire diversi gradi di flessibilità di scala differente: per l'intero complesso, per aree funzionali, per singolo ambiente. Nello specifico:

- a) il primo livello di flessibilità è quello dell'impianto complessivo, che deve consentire che siano già individuate le possibili aree di ampliamento e che queste siano coerenti con l'impianto originario, anche con strutture temporanee e tensostrutture;
- b) il secondo livello di flessibilità che deve essere assicurato investe la effettiva trasformabilità delle aree funzionali;
- c) il terzo livello di flessibilità, altrettanto importante, è la trasformabilità delle singole aree funzionali, ovvero la possibilità di modificare agevolmente le unità ambientali di base e questo implica l'uso di materiali e soluzioni tecnologiche appropriate, con tecnologia a secco, su una maglia ordinatrice e con uno spazio tecnico di servizio distribuito in maniera uniforme.

3. Per la realizzazione di una nuova struttura sanitaria è necessario adoperare le tecnologie più consone alla funzione da erogare, in relazione al ciclo di vita della struttura e alle sue possibili configurazioni future e futuribili. Le scelte costruttive devono poter garantire caratteristiche di flessibilità.

4. In relazione alla tipologia di intervento (nuova costruzione e riuso), l'edificio deve essere realizzato con una struttura e sistemi di compartimentazione con caratteristiche REI secondo i riferimenti di legge relativi alle strutture sanitarie e i materiali utilizzati per le finiture devono avere un'adeguata resistenza al fuoco. L'edificio deve essere progettato in



REGIONE PUGLIA

modo tale da circoscrivere e limitare la propagazione di un eventuale incendio, suddividendo la struttura in compartimenti, distinguendo aree con diverse caratteristiche in funzione delle attività svolte.

5. In aggiunta, sempre in relazione alle disposizioni di legge, l'edificio deve garantire il minimo disagio in caso di sisma e/o emergenza ambientale.

6. È preferibile adoperare materiali comuni che vengono adoperati tradizionalmente, quali il PVC o linoleum, pannelli metallici, ecc. che garantiscono una facile manutenzione e sanificazione, poiché assenti di fughe.

7. È necessario adoperare materiali sempre più performanti, duraturi e facilmente sanificabili in relazione alle esigenze;

8. L'assenza di materiali antibatterici e antivirali può essere superata da un'attenta, regolare e costante sanificazione. Una particolare attenzione deve essere posta alle superfici toccate più frequentemente (es. porte, maniglie delle porte, finestre, tavoli, interruttori della luce, servizi igienici, rubinetti e lavandini, scrivanie, sedie, ecc.).

9. È preferibile che l'ingresso alla struttura sanitaria sia uno e riconoscibile. L'ingresso dei visitatori da collocarsi verso la parte di edificio aperta al pubblico, deve essere facilmente identificabile e accessibile.

10. L'area d'ingresso deve coincidere con l'inizio della *simil main street*, corridoio del pubblico, oltre che con le aree d'informazione, prenotazione e accettazione. Per i servizi logistici invece è preferibile garantire almeno un accesso per facilitare l'ingresso e l'uscita delle merci.

11. È preferibile garantire accessi secondari che possano essere adoperati per diversi scenari ed esigenze organizzative della struttura sanitaria, quali per esempio: garantire l'estensione della struttura con componenti prefabbricati e/o tensostrutture, garantire accessi compartimentati utili per le attività di primo soccorso ed/o similari, ecc.

12. È preferibile differenziare i flussi tra utenti diurni e personale sanitario:

a. percorso pubblico: per percorso pubblico si intende il percorso degli utenti diurni e dei visitatori, del pubblico in generale. Gli utenti devono accedere all'atrio dall'ingresso principale della struttura, in corrispondenza dell'area accoglienza e del CUP. Tale distribuzione consente di accogliere e separare il flusso dei visitatori da quello degli interni, garantendo un elevato controllo e il quieto e ordinato svolgersi delle attività sanitarie.

b. percorso sanitario / tecnico: il percorso del personale deve essere generalmente separato da quello pubblico e può coincidere con il percorso tecnico/logistico.

13. L'organizzazione dei percorsi della struttura deve essere realizzata tenendo in considerazione la tipologia edilizia:

a) se a sviluppo orizzontale diventa strategico garantire un adeguato sistema di wayfinding che permetta agli utenti di raggiungere le diverse aree sanitarie e non;

b) se a sviluppo verticale, oltre a garantire un sistema di wayfinding chiaro e immediato, gli ascensori devono essere facilmente riconoscibili, devono aprirsi e chiudersi in modo veloce e silenzioso, essere affidabili nel tempo ed essere correttamente dimensionati per garantirne l'utilizzo a persone non autosufficienti (con carrozzina e accompagnatore). Quest'ultimi devono essere differenziati per i due differenti percorsi.

Gli ascensori per il pubblico devono essere adeguati ai volumi di attività che devono essere debitamente calcolati e devono essere posti in corrispondenza degli spazi d'accoglienza e facilmente individuabili.

14. Occorre ottimizzare i percorsi interni alla struttura sanitaria mediante progettazione di segnaletica che dia origine a un sistema di wayfinding capace di aiutare l'utente a riconoscere adeguatamente i percorsi e gli spazi sanitari, agevolando l'organizzazione dei flussi e gli accessi alle molteplici aree funzionali.

15. Deve essere prevista una segnaletica facile da comprendere per supportare l'orientamento del personale e la comprensione dei percorsi.



REGIONE PUGLIA

16. Devono essere previsti arredi e attrezzature adeguati alle attività da svolgersi e deve essere garantita sicurezza per gli utenti. In aggiunta devono essere garantiti la relativa totale idoneità e affidabilità per il funzionamento, e, altresì, il mantenimento del valore e la funzionalità nel tempo.
17. Occorre assicurare la qualità ambientale e gli aspetti sociali degli spazi sanitari per il raggiungimento di un'efficiente qualità degli ambienti per tutte le diverse tipologie di utenti mediante forma, illuminazione, viste, materiali di finitura e scelte cromatiche, nonché arredi, ergonomia, ecc.
18. Occorre prevedere spazi per garantire il benessere psico-fisico di tutti gli individui coinvolti (pazienti, personale sanitario e visitatori), nonché l'efficienza lavorativa dello staff sanitario. Tali spazi possono essere interni alla struttura, in prossimità delle aree funzionali o delle aree verdi, preferibilmente con una varietà di spazi, diverse sedute e punti di isolamento per garantire la privacy degli utenti.
19. Occorre prevedere i giardini sulle coperture e nelle corti interne, unitamente alle pareti verdi, nonché le viste sui parchi in prossimità della struttura sanitaria. In particolare cortili interni, terrazze e tetti verdi aperti ai pazienti, ai familiari e al personale sanitario, non solo per le attività terapeutiche e riabilitative ma anche per trascorrere momenti di relax e pausa.
20. Deve essere garantita la presenza di luce naturale in tutti i locali operativi (ad esclusione di quelli specifici per l'area di diagnostica di base, ove presenti) e dove c'è persistenza di utenti, attraverso la presenza di viste verso l'esterno, corti verdi, ecc. In ogni caso, a supporto delle attività da svolgersi, è preferibile che la quantità di luce artificiale sia variabile in termini di intensità.
21. Devono essere previsti sistemi di ventilazione meccanizzati; per quanto concerne l'aerazione naturale, il ricambio dell'aria deve essere garantito in parte dalle finestre che devono essere previste sull'involucro esterno.
22. Gli infissi possono avere un grado di permeabilità all'aria più o meno alto in modo tale da favorire l'ingresso di aria esterna dai giunti, o da altri elementi che compongono l'infisso oppure serramenti particolari con meccanismi meccanici di apertura di fessure che permettono l'ingresso dell'aria.
23. Nella fase di progettazione e realizzazione occorre assicurare che tutte le componenti edilizie e impiantistiche garantiscano agli impianti non solo la totale idoneità e affidabilità per il relativo funzionamento, ma anche il mantenimento del valore e della funzionalità nel tempo.
24. È opportuno privilegiare soluzioni che permettano una regolare gestione e manutenzione degli impianti, nonché un'adeguata igienizzazione e sanificazione per la sicurezza di lavoratori e utenti. In generale, particolare attenzione deve essere rivolta a:
- ispezionabilità degli impianti;
 - facilità di eventuali verifiche dei parametri prestazionali;
 - facilità di pulizia e sanificazione delle canalizzazioni.
25. In relazione alla tipologia di intervento –nuova costruzione, riuso di un edificio in disuso oppure intervento all'interno di una struttura sanitaria- le soluzioni tecnologiche e impiantistiche possono fortemente variare e quindi vanno valutate caso per caso. In generale però– ove possibile – è preferibile introdurre e/o aggiornare il sistema impiantistico. Una particolare attenzione deve essere ricondotta alla riduzione dell'impatto ambientale di tali strutture con strategie di efficientamento energetico. Occorre impiegare mezzi di generazione del miglior livello tecnologico di efficienza e quando possibile ricorrere all'integrazione della produzione termica ed elettrica, tramite l'installazione di impianti cogenerativi.
26. È necessario, in riferimento alle missioni e obiettivi del PNRR, assicurare l'efficientamento energetico anche mediante piccoli dettagli di funzionamento, ad esempio



REGIONE PUGLIA

le riduzioni delle quantità d'aria e d'acqua in circolo, in relazione all'operatività discontinua e prevedibile delle strutture, promuovendo l'utilizzo estensivo di sistemi impiantistici a portata variabile, o anche l'installazione di recuperatori di calore, indispensabile ausilio al risparmio di energia negli impianti a tutt'aria esterna.

27. Per garantire flessibilità e adattabilità degli spazi e impianti, nella progettazione e realizzazione si devono adottare soluzioni che consentano un facile cambiamento di utilizzo, si devono definire a priori possibilità di espansione interna o esterna, sempre nella logica che la struttura deve essere adattabile in modo ottimale alle funzioni.

28. È necessario assicurare in maniera elevata il comfort per gli ospitati in condizioni di fragilità: in questa ottica devono essere garantite le condizioni termo-igrometriche. In generale l'OdC deve essere dotato di un'impiantistica di condizionamento che garantisca un comfort opportuno per tutti, e al contempo garantisca un'adeguata qualità dell'aria, come indicato anche nei documenti suggeriti dall'Istituto Superiore di Sanità.

29. Trattandosi di aree low-care, tra i sistemi si possono introdurre dei sistemi a tutt'aria che possano risultare ottimali per una facile pulizia e manutenzione, nonché assenza di possibile discomfort acustico.

30. Deve essere disponibile per tutti i giorni dell'anno l'approvvigionamento e la distribuzione idrica.

31. È preferibile un sistema di edificio intelligente che consenta il controllo, preferibilmente automatico o rimandato ad operatori, della situazione di attività dei diversi settori dei diversi impianti e consenta, con il fermo o la riduzione di attività degli impianti o delle attrezzature in periodi di non uso o di uso limitato, consistenti risparmi.

32. Per tutti i requisiti tecnici, il documento rimanda ai riferimenti di legge presenti in materia a livello nazionale e regionale.

33. Per quanto non esplicitato si rinvia all'Intesa Stato-Regioni del 20 febbraio 2020, recepita con la deliberazione di Giunta regionale n.134 del 15/02/2022.

REGOLAMENTO REGIONALE 19 dicembre 2023, n. 14

“Regolamento attuativo degli articoli 6, 7, 10, 13 e 31 della Legge Regionale 07 Febbraio 2020 n. 2, “Norme sul controllo del randagismo, anagrafe canina e protezione degli animali d’affezione”.

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA REGIONALE:

VISTO l’art. 121 della Costituzione, così come modificato dalla legge costituzionale 22 novembre 1999 n. 1, nella parte in cui attribuisce al Presidente della Giunta Regionale l’emanazione dei regolamenti regionali;

VISTO l’art. 42, comma 2, lett. c) della L. R. 12 maggio 2004, n. 7 “Statuto della Regione Puglia”;

VISTO l’art. 44, comma 2, della L. R. 12 maggio 2004, n. 7 “Statuto del Regione Puglia” così come modificato dalla L.R. 20 ottobre 2014, n. 44;

VISTA la Delibera di Giunta Regionale N° 1804 del 07/12/2023 di adozione del Regolamento;

EMANA IL SEGUENTE REGOLAMENTO

Art. 1

Oggetto e finalità

1. Il presente Regolamento, ai sensi dell’art. 1 della Legge Regionale 07 Febbraio 2020, n. 2 “Norme sul controllo del randagismo, anagrafe canina e protezione degli animali d’affezione. Abrogazione della L. R. 3 Aprile 1995 n. 12 (Interventi per la tutela degli animali d’affezione e prevenzione del randagismo)”, disciplina nel dettaglio le modalità per garantire ed assicurare il benessere degli animali d’affezione, nonché di prevenire il fenomeno del randagismo. In particolare, negli articoli che seguono sono definiti:

- a) i requisiti strutturali, funzionali ed igienico sanitari delle strutture di ricovero, di cui agli artt. 5, 6 e 7 della L.R. n. 2/2020;
- b) il modello di gara d’appalto a cui dovranno attenersi tutte le stazioni appaltanti di cui all’art. 6, comma 8, della L.R. n. 2/2020;
- c) la misura del contributo che il proprietario o detentore di un animale d’affezione deve corrispondere al Comune competente, in caso di rinuncia all’animale, ai sensi dell’art. 10, comma 2, della L.R. n. 2/2020;
- d) le norme in materia di protezione dei gatti.

Art.2

Classificazione e definizione delle strutture di ricovero di cui agli artt. 5, 6 e 7 della L.R. n. 2/2020

1. Ai fini del presente Regolamento si intende:

- a) per canile sanitario: struttura sanitaria pubblica registrata nel Sistema Informatico Nazionale dell’Anagrafe degli Animali da Compagnia (SINAC), finalizzata alla custodia temporanea e al controllo della popolazione canina vagante;
- b) per canile rifugio: struttura - pubblica o privata convenzionata - registrata nel Sistema Informatico Nazionale dell’Anagrafe degli Animali da Compagnia (SINAC) in cui vengono custoditi i cani registrati in anagrafe canina che abbiano superato il periodo di osservazione e che non siano

- stati restituiti al proprietario o adottati durante la permanenza nel canile sanitario e/o i cani di proprietà restituiti; tali strutture hanno la finalità prioritaria dell'adozione;
- c) per micro-canile: struttura pubblica in cui vengono custoditi un numero limitato di cani (massimo sessanta esemplari) con requisiti strutturali in deroga a quelli stabiliti per i canili rifugio;
 - d) per altre strutture destinate alla custodia di cani: pensioni o strutture destinate a scopo di ricovero, commercio, addestramento e allevamento.

Art. 3

Requisiti strutturali e igienico sanitari dei canili sanitari

1. I canili sanitari sono realizzati ed attrezzati in modo da assicurare il rispetto delle norme igieniche previste per i concentramenti di animali, nonché per consentire l'espletamento di tutti gli adempimenti sanitari di cui all'art. 15 della L.R. n. 2/2020.
2. La capacità massima per singola struttura è di:
 - a) N. 20 (venti) esemplari per Comuni con una popolazione fino ai 100.000 abitanti;
 - b) N. 40 (quaranta) esemplari per i Comuni con una popolazione maggiore ai 100.000 abitanti.
3. Presso tutti i canili sanitari deve essere previsto un apposito reparto, con almeno ulteriori numero 3 (tre) box singoli adeguatamente riscaldati per l'ospitalità dei cuccioli, in attesa che possano essere erogate le prestazioni sanitarie di cui all'art. 15 della L.R. 2/2020.
4. I criteri strutturali da osservare per la costruzione di nuovi canili sanitari o per la ristrutturazione di quelli già esistenti sono i seguenti:
 - a) i materiali da utilizzare per la costruzione/ristrutturazione della struttura non devono essere nocivi per gli animali;
 - b) i box, destinati ad ospitare gli animali, devono essere agevolmente lavabili e disinfettabili, per garantire la massima igiene e progettati in modo da evitare che gli animali possano ferirsi;
 - c) i box devono essere dotati di pedana isolante e di adeguati contenitori per l'acqua ed il cibo ed avere dimensioni tali da permettere le fondamentali libertà di movimento agli animali e da assicurare:
 - una superficie minima di 5 mq, di cui 2 mq di superficie chiusa e 3 mq di superficie scoperta per m 2 di altezza;
 - il 20% del numero totale dei box presenti nella struttura con le seguenti caratteristiche:
 - superficie minima di 6 mq, di cui 3 mq di superficie chiusa e 3 mq di superficie scoperta per m 2 di altezza;
 - doppio ingresso;
 - la parte chiusa deve essere divisa da quella scoperta da strutture mobili (p. es. sistema a ghigliottina);
 - d) numero massimo di esemplari per box: n. 1 soggetto o n. 1 femmina con cucciolata.
5. Approvvigionamento idrico e smaltimento reflui secondo la normativa vigente.
6. All'interno del canile sanitario deve essere individuato un reparto riservato esclusivamente alla custodia di animali sottoposti a misure di polizia veterinaria, quarantena ed isolamento che abbia i requisiti di cui al comma 4 lettera c) del presente Regolamento e sia separato strutturalmente dagli altri box.
7. Il canile deve disporre di un ambulatorio veterinario con sala chirurgica che rispetti i requisiti di cui all'Allegato 1 dell'art. 2 comma 1, dell'Intesa Stato Regioni n. 1868 del 26 Novembre 2006, ove applicabile.
8. Il canile deve disporre di un locale per il deposito e la preparazione degli alimenti e di un locale o di un armadio per detersivi e disinfettanti.
9. Spogliatoio e servizi igienici per gli addetti.
10. Locale amministrativo.

11. Il canile deve essere adeguatamente recintato e deve essere dotato di accesso autonomo distinto da quello dell'eventuale canile rifugio adiacente. Al fine di evitare l'ingresso di persone estranee ed animali selvatici, i recinti devono avere un'altezza non inferiore a 2,5 mt.
12. Nei canili sanitari deve essere presente un'area scoperta comune ai box, di dimensioni pari ad almeno il 15% della superficie complessiva e comunque non inferiore ai 50 mq, per lo sgambamento degli animali.

Art. 4

Requisiti funzionali dei canili sanitari

1. La gestione ed il funzionamento dei canili sanitari garantiscono:
 - la presenza di almeno un operatore fino a 40 animali ospitati, inteso come colui che si occupa del governo degli stessi (alimentazione, abbeveraggio, pulizia);
 - la presenza in prossimità di ogni box o recinto dell'elenco dei microchip dei cani in esso ospitati;
 - l'esistenza di una convezione sottoscritta dal Comune con una struttura veterinaria privata per la cura degli animali che ne abbiano necessità;
 - pulizie giornaliere e periodiche disinfezioni, disinfestazioni e derattizzazioni;
 - la disponibilità delle schede cliniche di ogni cane ivi ospitato, attestanti lo stato fisico generale, le terapie somministrate o in corso, gli interventi chirurgici e l'alimentazione;
 - la presenza del registro attestante i decessi con relativo certificato di morte firmato dal veterinario ASL.
 - la presenza di una zona dedicata all'allocazione dei congelatori per la conservazione delle carcasse sino al ritiro da parte della Ditta autorizzata.
2. Al fine di permettere il completamento dell'iter sanitario previsto dall'art. 15, comma 1, lettera i) della L.R. n. 2/2020, in deroga a quanto previsto dall'art. 5 comma 3 della legge regionale n. 2/2020, i cuccioli possono permanere nel canile sanitario oltre il termine dei 60 giorni, fatta salva la possibilità di affidamento o adozione.

Art. 5

Requisiti strutturali e igienico-sanitari dei canili rifugio

1. I canili rifugi, ai sensi dell'art. 2 lett. b) del presente regolamento, sono strutture destinate al ricovero dei cani.
2. I canili rifugio devono osservare i seguenti requisiti strutturali:
 - a) i materiali da costruzione utilizzati, non devono essere nocivi per gli animali;
 - b) i box, destinati ad ospitare gli animali, devono essere agevolmente lavabili e disinfettabili, per garantire la massima igiene, nonché rispettare le seguenti dimensioni:
 - box singoli (capacità massima: un esemplare): superficie minima di 6 mq. x 2 m. di altezza, di cui 2 mq. di superficie chiusa, 2 mq. di superficie coperta con pensilina e 2 mq. di superficie scoperta;
 - box doppi (capacità massima: due esemplari): superficie minima di 12 mq. x 2 m. di altezza, di cui 4 mq. di superficie chiusa, 4 mq. di superficie coperta con pensilina e 4 mq. di superficie scoperta;
 - box tripli (capacità massima: tre esemplari): superficie minima di 20 mq. x 2 m. di altezza, di cui 8 mq. di superficie chiusa, 6 mq. di superficie coperta con pensilina e 6 mq. di superficie scoperta;
 - c) un numero di box - pari almeno al 10% della capacità recettiva della struttura - costruiti secondo i parametri riportati alle lettere a), b), c) dell'art. 3, comma 4, del presente Regolamento, riscaldati ed attrezzati per ospitare animali affetti da particolari patologie o che necessitano di particolari condizioni di stabulazione (disabili, ammalati, convalescenti, anziani);
 - d) area ad uso stabulazione libera e pari almeno al 50% dell'intera superficie della struttura costituita da recinti con superficie minima di 60 mq, dotati di adeguato riparo nei quali ospitare un numero massimo di

esemplari per recinto pari a 3;

e) il canile deve essere costruito da box, agevolmente lavabili e disinfettabili, in modo da garantire la massima igiene, i materiali usati per la costruzione della struttura non devono essere nocivi per gli animali;

f) i box ed i recinti sono progettati in modo da evitare che gli animali ivi ospitati possano ferirsi;

g) le coperture dei locali (box e parte coperta dei recinti) devono essere adeguatamente coibentate;

h) i box ed i recinti devono permettere le fondamentali libertà di movimento agli animali e dovranno essere dotati di:

- bacheca esterna per l'indicazione dei microchip identificativi dei cani ivi custoditi;
- pedane isolanti in pvc o materiale similare;
- adeguati contenitori antiribaltamento per il cibo e l'acqua, per ciascun cane;
- cucce in numero pari a quello degli esemplari ospitati;

i) un numero pari al 10% di box sul totale dovrà essere dotato di meccanismi divisorii di sicurezza che consentano di custodire e gestire cani con particolari problemi comportamentali;

j) area verde di estensione pari almeno al 20% della superficie dell'intera struttura e di minimo 100 mq., adibita a spazio comune sia per lo sgambamento e l'esercizio fisico dei cani sia per la socializzazione tra cani e visitatori, ivi compresi gli aspiranti adottanti e/o affidatari. Tale area deve essere dotata di idonei sistemi di arricchimento ambientale;

k) locale ambulatoriale per la somministrazione di prestazioni veterinarie di base e per la degenza post-operatoria;

l) locale adibito esclusivamente all'allocazione di celle di conservazione per le carcasse degli animali;

m) locale per il deposito di materiali, attrezzature, detergenti, disinfettanti;

n) locale per il deposito di alimenti per animali protetto da sistemi anti-intrusione per roditori ed insetti;

o) locale uso ufficio per gli adempimenti amministrativi, tra cui la conservazione e l'aggiornamento del registro di cui all'art. 5, comma 5, della Legge Regionale n. 2/2020;

p) spogliatoio e servizi igienici per gli addetti;

q) servizi igienici per i visitatori;

r) telecamere di sorveglianza, interne ed esterne, che garantiscano una copertura dell'intera superficie della struttura e collegate a sistemi di registrazione che consentano l'archiviazione delle riprese per almeno 72 ore, compatibilmente con la normativa nazionale in materia di privacy e di sicurezza dei dati e, comunque, per la sola visione da parte degli organi di vigilanza autorizzati;

s) approvvigionamento idrico e smaltimento reflui secondo la normativa vigente.

3. Fermo restando il numero massimo di cani collocabili presso le strutture di cui all'art. 7 della Legge regionale n. 2/2020, i canili rifugio, possono essere costituiti da una parte adibita a stabulazione fissa di cui al comma 1 del presente articolo e una parte a stabulazione libera, rispondente ai requisiti riportati ai commi da 1 a 6 del successivo art. 7 del presente regolamento.

Art. 6

Requisiti funzionali dei canili rifugio

1. Il gestore della struttura di ricovero ha l'obbligo di assicurare il rispetto dei seguenti requisiti funzionali:

a) garantire la presenza di un Direttore Sanitario ai sensi dell'art. 8, comma 1, lettera a) della L.R. n. 2/2020 in possesso del titolo di Medico Veterinario e iscritto all'ordine professionale. Il Direttore Sanitario deve monitorare le condizioni di salute e benessere degli animali custoditi presso la struttura e verificare che siano state effettuate le prestazioni sanitarie previste dall'art. 15, comma 1, dalla lettera b) alla lettera i) della L.R. n. 2/2020. È, inoltre, responsabile dell'eventuale scorta di farmaci presenti nella struttura nel rispetto della normativa vigente;

b) mantenere un registro delle presenze degli animali custoditi, aggiornato con la banca dati dell'anagrafe regionale e dotarsi di apposito portale web contenente tutte le informazioni relative agli animali ospitati, comprese le foto, liberamente consultabile e contenente le informazioni riguardanti il sesso, l'età e il numero

di microchip dell'animale;

c) garantire almeno un operatore ogni 50 animali ospitati, inteso come colui che si occupa del governo degli stessi (alimentazione, abbeveraggio, pulizia) ad esclusione del resto del personale impiegato in amministrazione o altri settori di interesse dell'azienda;

d) garantire giornalmente l'esercizio fisico dei cani ospitati in adeguati spazi;

e) garantire la fruibilità della struttura da parte di privati cittadini e di associazioni nel rispetto di quanto stabilito all'art. 8, comma 1, lettera j) della L.R. n. 2/2020;

f) affiggere, in prossimità di ogni box o recinto, l'elenco dei microchip dei cani in esso ospitati;

g) assicurare un numero di adozioni pari almeno al 20% delle presenze per anno, pena l'applicazione di eventuali sanzioni amministrative da prevedersi con successiva norma di legge regionale, qualora si accerti che il mancato raggiungimento della percentuale minima è dovuto a cause imputabili al gestore. Per causa imputabile deve intendersi: la mancata messa in campo di iniziative finalizzate alla sensibilizzazione, all'incentivazione delle adozioni, divieto o limitazione ingiustificata all'ingresso del pubblico.

h) garantire la consulenza di un medico veterinario esperto in comportamento, il quale può avvalersi della collaborazione di educatori/addestratori cinofili con comprovate competenze, allo scopo di effettuare interventi di socializzazione intra ed interspecifica dei cani, di arricchimento ambientale, di stimolazione fisica e mentale, di educazione di base e di preparazione all'adozione, nonché di recupero comportamentale di cani problematici;

i) organizzare un numero minimo di due eventi di promozione all'anno, per pubblicizzare le iniziative in struttura ed incentivare le adozioni;

j) garantire orari di accesso al pubblico tutti i giorni della settimana, per almeno tre ore consecutive al giorno. Gli orari di apertura al pubblico, così come le eventuali chiusure per motivi straordinari, sono comunicati con congruo anticipo al Comune ed alla ASL competente per territorio e pubblicizzati sul sito ufficiale della struttura. Gli orari di apertura devono essere chiaramente visibili all'ingresso della struttura;

k) consentire l'accesso ai volontari delle associazioni di cui all'art. 2, comma 1, lettera n) della L.R. n. 2/2020 anche in orari differenti da quelli di apertura al pubblico, ma concordati con il responsabile della struttura;

l) consentire alle associazioni di cui all'art. 2, comma 1, lettera n) della L.R. n. 2/2020 le riprese fotografiche e audiovisive dei cani ospitati al fine di facilitare l'adozione.

Art. 7

Requisiti strutturali e igienico-sanitari dei micro-canili

1. I micro-canili, ai sensi dell'art. 2, comma 1, lettera c) del presente regolamento, sono rifugi in cui si praticano forme di governo a stabulazione libera in ampi spazi, insistenti su suolo agricolo, localizzati almeno a distanza di 200 metri dai centri abitati perimetralmente recintati con rete metallica la antiscavalamento di altezza non inferiore a 2,5 mt.

2. Ogni singolo micro-canile può ospitare massimo n. 60 cani.

3. Ogni recinto presente nel micro-canile può ospitare massimo n. 3 (tre) cani e dovrà avere una superficie minima pari a 60 mq.

4. In ogni micro-canile deve essere presente un reparto di isolamento costituito da n. 3 box di mq 6 (di cui mq 3 di superficie chiusa e mq 3 di superficie scoperta) per m. 2 di altezza.

5. I recinti sono progettati in modo da evitare che gli animali ivi ospitati possano ferirsi e devono permettere le fondamentali libertà di movimento agli animali.

6. I recinti devono prevedere una:

- parte coperta che può essere:

- ambiente chiuso (legno, muratura o pannelli coibentati);

- ambiente con tettoia e barriere laterali chiuse su tre lati;

- una parte scoperta costituita da una pavimentazione in terreno battuto o ghiaietto;

- una pedana isolante e adeguati contenitori per l'acqua ed il cibo;
 - la rete di separazione tra i recinti e quella dei cancelli di ingresso deve essere di tipo metallico, antitaglio, di materiale inossidabile e di spessore non inferiore ai 4 mm a maglie strette.
7. In ogni micro-canile sono assicurati i seguenti servizi:
- locale per il deposito dei materiali e delle attrezzature;
 - locale o armadio per il deposito dei detersivi e disinfettanti;
 - locale o armadio per il deposito degli alimenti per gli animali;
 - locale per la preparazione degli alimenti;
 - spogliatoio e servizi igienici per gli addetti;
 - spazio comune per la socializzazione tra cani e visitatori, ivi compresi gli aspiranti adottanti e/o affidatari. Tale area deve essere dotata di idonei sistemi di arricchimento ambientale.
8. La struttura deve essere allacciata alla rete idrica o, in alternativa, prevedere appositi serbatoi di acqua potabile.

Art. 8

Requisiti funzionali e igienico-sanitari dei micro-canili

1. Il gestore dei micro-canili ha l'obbligo di garantire il rispetto dei requisiti di cui all'art. 6 del presente Regolamento ove applicabili.

Art. 9

Requisiti strutturali e igienico-sanitari delle altre strutture di custodia

1. Le altre strutture destinate alla custodia di cani di proprietà, a scopo di ricovero (pensioni), commercio, addestramento e/o allevamento devono soddisfare i seguenti requisiti strutturali:
- a) i materiali da costruzione utilizzati non devono essere nocivi per gli animali;
 - b) i box, destinati ad ospitare gli animali, devono essere agevolmente lavabili e disinfettabili, per garantire la massima igiene, nonché rispettare le seguenti dimensioni:
 - i. box singoli (capacità massima: un esemplare): superficie minima di 6mq. x 2 m. di altezza, di cui 2 mq. di superficie chiusa, 2 mq. di superficie coperta con pensilina e 2 mq. di superficie scoperta;
 - ii. box doppi (capacità massima: due esemplari): superficie minima di 12 mq. x 2 m. di altezza, di cui 4 mq. di superficie chiusa, 4 mq. di superficie coperta con pensilina e 4 mq. di superficie scoperta;
 - iii. box tripli (capacità massima: tre esemplari): superficie minima di 20 mq. x 2 m. di altezza, di cui 8 mq. di superficie chiusa, 6 mq. di superficie coperta con pensilina e 6 mq. di superficie scoperta;
 - c) la struttura deve essere costruita da box, agevolmente lavabili e disinfettabili, in modo da garantire la massima igiene, i materiali usati per la costruzione della struttura non devono essere nocivi per gli animali
 - d) i box ed i recinti sono progettati in modo da evitare che gli animali ivi ospitati possano ferirsi;
 - e) i box ed i recinti devono permettere le fondamentali libertà di movimento agli animali ed essere dotati di pedana isolante e di adeguati contenitori per l'acqua ed il cibo;
 - f) le coperture dei locali (box e parte coperta dei recinti) devono essere adeguatamente coibentate;
 - g) i box ed i recinti dovranno essere dotati di:
 - i. pedane isolanti in pvc o materiale similare,
 - ii. adeguati contenitori antiribaltamento per il cibo e l'acqua, per ciascun cane;
 - iii. cucce in numero pari a quello degli esemplari ospitati.
 - h) locale adibito esclusivamente all'allocazione di celle di conservazione per le carcasse degli animali;
 - i) locale per il deposito di materiali, attrezzature, detersivi, disinfettanti;
 - j) locale per il deposito di alimenti per animali protetto da sistemi anti-intrusione per roditori ed insetti;
 - k) spogliatoio e servizi igienici per gli addetti;

- l) servizi igienici per i visitatori;
- m) approvvigionamento idrico e smaltimento reflui secondo la normativa vigente.

Art. 10

Gara d'appalto per l'affidamento del servizio di mantenimento e ricovero nelle strutture

1. Ai sensi dell'art. 6, comma 8, della L.R. n. 2/2020, i comuni sprovvisti di propri canili rifugio e/o micro-canili o di disponibilità di posti in altri canili rifugio possono affidare il servizio di mantenimento e ricovero dei cani, riconducibili al territorio di competenza, a soggetti privati, individuati mediante l'espletamento di gara di appalto da effettuarsi con le modalità stabilite dalla normativa del Codice dei contratti pubblici in relazione all'importo complessivo del servizio determinato ai sensi del successivo articolo 11.

2. Per l'affidamento del servizio di mantenimento e ricovero, i comuni si attengono al Bando di gara tipo approvato, di concerto con la struttura regionale competente in materia di appalti, dalla Sezione Promozione della Salute e del Benessere, che ne curerà l'aggiornamento successivo in conformità alle norme di legge vigenti nel tempo.

3. Il Bando tipo è approvato entro 15 giorni dall'approvazione definitiva del presente Regolamento regionale e sarà contestualmente reso disponibile in formato editabile sul sito istituzionale dell'ente all'indirizzo: <https://www.regione.puglia.it>.

4. I comuni redigono il bando di gara in conformità al Bando tipo. Nella determina a contrarre la stazione appaltante motiva espressamente in ordine sia ad eventuali deroghe al Bando tipo regionale, sempre che le previsioni introdotte non contrastino con la normativa, che al mancato ricorso a strumenti telematici per l'espletamento della gara.

5. Il Bando tipo contiene gli elementi fondamentali della procedura di affidamento, salve le specifiche prescrizioni ulteriori espressamente riservate alle stazioni appaltanti; contiene altresì le necessarie prescrizioni per la prevenzione dell'illegalità e della corruzione (es. controlli antimafia prima della stipula del contratto).

6. L'importo, posto a base di gara, è calcolato per tutta la durata contrattuale, al netto dell'IVA e degli oneri di sicurezza non soggetti al ribasso. I costi della manodopera, pur rientrando nell'importo complessivo dell'appalto e come tali soggetti a ribasso, sono individuati separatamente (articolo 23, comma 16, ultimo periodo, del Codice). Nei documenti contrattuali, la stazione appaltante può, in caso di appalto di servizi o di forniture periodiche, specificare la periodicità dei pagamenti/canoni.

7. Ai fini del calcolo del valore del contratto e dell'eventuale superamento delle soglie, il Bando tipo prevede che all'importo complessivo della gara sono sommati gli importi connessi all'eventuale previsione di rinnovi o della proroga per il tempo necessario alla conclusione delle procedure di gara avviata prima della scadenza del contratto.

8. In caso di modifiche sopravvenute o di integrazioni normative che dovessero incidere su talune clausole del Bando tipo, queste dovranno intendersi sostituite dalle nuove disposizioni nelle more dell'aggiornamento del Bando tipo.

Art. 11

Costo di mantenimento dei cani ospitati nei canili rifugio privati

1. Il prezzo o costo fisso per il mantenimento dei cani ospitati nei canili rifugio privati affidatari - ai sensi dell'art. 6, comma 8, della L.R. n. 2/2020 - del servizio di mantenimento e ricovero dei cani, riconducibili al territorio di quei Comuni sprovvisti di un canile rifugio o di micro-canili di proprietà, è determinato nella misura fissa, non negoziabile, di € 5,10 IVA compresa (cinque/10) al giorno per ciascun cane, fatta salva la deroga di cui all'articolo 14 comma 4.

2. Il prezzo o costo fisso di cui sopra si applica per giorno e per ciascun singolo animale in favore di

quei soggetti privati che garantiscano il possesso di tutti i requisiti strutturali, funzionali ed igienico sanitari di cui agli artt. 5,6,7 e 8 del regolamento nonché gli ulteriori requisiti stabiliti nella gara di appalto ed è onnicomprensivo di qualsiasi onere relativo al servizio di ricovero, custodia e mantenimento.

3. La Giunta regionale ai sensi dell'art. 6, comma 8, della L.R. n. 2/2020 procede con proprie deliberazioni all'aggiornamento periodico dei prezzi determinati nei commi precedenti.

4. Per le procedure di affidamento, in corso alla data di entrata in vigore del regolamento, restano ferme tutte le condizioni definite dal bando di gara pubblicato dalla stazione appaltante.

5. Il Comune potrà prendere a riferimento, per il mantenimento dei cani nei canili sanitari, nei canili rifugio o nei micro-canili di sua proprietà, affidati in gestione a soggetti privati o ad associazioni animaliste di cui all'art. 2, comma 1, lettera n) della L.R. n. 2/2020, il prezzo di cui al comma 1).

Art. 12 **Rinuncia di proprietà**

1. Il proprietario o il detentore che rinuncia ad un animale d'affezione è tenuto a versare al Comune del canile rifugio ove viene collocato l'animale, un contributo annuale di € 300,00 (trecento).

2. La prima annualità è versata all'atto della cessione dell'animale.

Art. 13 **Colonie feline**

1. Al fine di garantire le compatibilità igienico-sanitarie ed ambientali, le colonie di cui all'art. 2, comma 1, lettera j) della L.R. n. 2/2020, devono osservare le seguenti prescrizioni:

a. è fatto divieto di individuare come areali di distribuzione di colonie feline, ai fini della registrazione nella Banca Dati degli Animali d'Affezione, le strutture sanitarie e le aree contermini (strutture sanitarie di ricovero e ambulatoriali);

b. è fatto divieto di individuare come areali di distribuzione di colonie feline, ai fini della registrazione nella Banca Dati degli Animali d'Affezione, le strutture residenziali, semiresidenziali, anche di tipo riabilitativo o socio assistenziale e le relative aree contermini;

c. è fatto divieto di individuare come areali di distribuzione di colonie feline, ai fini della registrazione nella Banca Dati degli Animali d'Affezione, le strutture dei servizi educativi per l'infanzia, le scuole dell'infanzia e le scuole del I ciclo di istruzione.

2. In deroga al divieto di cui alla lettera a) del comma 1 e previo controllo sanitario da parte dei Servizi competenti del Dipartimento di Prevenzione dell'Azienda Sanitaria Locale territorialmente competente (SISP, SIAV A e SIAV C), è consentita la permanenza delle colonie feline, già registrate nella Banca Dati degli Animali d'Affezione (SIRAAF) alla data di entrata in vigore del presente Regolamento, sino al naturale esaurimento dei soggetti censiti che dovranno essere tutti (maschi e femmine) sottoposti ad intervento di sterilizzazione chirurgica.

3. In deroga al divieto di cui alle lettere b) e c) del comma 1 e previo controllo sanitario da parte dei Servizi competenti del Dipartimento di Prevenzione dell'Azienda Sanitaria Locale territorialmente competente (SISP, SIAV A e SIAV C), è consentita la presenza di piccoli gruppi composti da massimo venti soggetti che dovranno essere tutti (maschi e femmine) sottoposti ad intervento di sterilizzazione chirurgica. Per le colonie già registrate alla data di entrata in vigore del presente Regolamento, composte da più di venti esemplari, si osservano le disposizioni di cui al comma 2.

4. Al fine di tutelare la biodiversità, è vietato individuare come areali di distribuzione di colonie feline, ai fini della registrazione nella Banca Dati degli Animali d'Affezione, i territori delle Aree Protette Nazionali e/o Regionali, ovvero i territori in cui insistono le Riserve Statali, i Parchi Nazionali, i Parchi Naturali Regionali, i Parchi Naturali Regionali Orientati, le Aree SIC e ZPS e similari, ad eccezione delle aree urbanizzate dei Comuni ricadenti nelle fattispecie di cui al presente comma.

Art. 14
Norma transitoria

1. I proprietari ed i gestori delle strutture di ricovero indicate all'art. 2 del presente Regolamento, in esercizio alla data della sua entrata in vigore, si adeguano ai requisiti strutturali, funzionali ed igienico-sanitari indicati agli artt. 3 ,4, 5, 6, 7, 8 e 9 entro il termine di 36 (trentasei) mesi dall'entrata in vigore del Regolamento.

2. In caso di infruttuoso esito della gara indetta secondo la disciplina del Codice dei contratti pubblici avuto riguardo all'importo complessivo del servizio determinato ai sensi dell'articolo 11 del regolamento, i Comuni, ove ricorrano i presupposti fissati dal comma 2 dell'articolo 76 del D.Lgs. n. 36/2023, individuano un operatore economico privato idoneo a garantire un livello ottimale di benessere animale secondo le disposizioni dell'articolo 76, comma 7, del D.Lgs. n. 36/2023.

3. Nell'ipotesi di cui al comma 2, può essere derogato il prezzo o costo fisso di € 5,10 IVA compresa (cinque/10) al giorno per ciascun cane di cui al comma 2 dell'art. 11.

4. La previsione di cui al comma 2 trova applicazione a far data dall'entrata in vigore del presente regolamento e cessa allo scadere del termine di 36 (trentasei) mesi di cui al comma 1.

Art. 15
Entrata in vigore

1. Il presente Regolamento entra in vigore il quindicesimo giorno successivo alla data di pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia.

Il presente Regolamento è pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia ai sensi e per gli effetti dell'art. 53 comma 1 della L.R. 12/05/2004, n. 7 "Statuto della Regione Puglia". E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e farlo osservare come Regolamento della Regione Puglia.

Dato a Bari, addì 19 dicembre 2023

EMILIANO

Deliberazioni della Giunta regionale

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 7 dicembre 2023, n. 1832

LR 18/2002 art. 7 comma 4 - LR 16/2008 art. 2 comma 1. Approvazione del Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti 2021-2030 (PA PRT 2021-2030).

L'Assessore ai Trasporti e Mobilità Sostenibile, Dott.ssa Anna Maurodinoia, sulla base dell'istruttoria espletata dal funzionario P.O. 'Pianificazione regionale dei trasporti e gestione delle infrastrutture del trasporto aereo e portuale di sistema', confermata dal Dirigente della Sezione Infrastrutture per la Mobilità, riferisce quanto segue:

Premesse

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

Sulla scorta di tali indicazioni, la LR 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.

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

Considerata la necessità di procedere all'aggiornamento del Piano Attuativo 2015-2019, approvato con DGR n. 598 del 26.04.2016, alla luce dell'avvio 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. *dare mandato alla Sezione Infrastrutture per la Mobilità di espletare una procedura di evidenza pubblica ai sensi del D. Lgs 50/2016 per l'affidamento del servizio di redazione del Piano unitamente alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica comprensiva della Valutazione di Incidenza, nelle forme di cui all'art 7 della L.R. 44/2012.*

Con **DGR n. 551 del 06.04 2021**, recante "Aggiornamento del Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti – Approvazione delle Linee di Indirizzo", la Giunta Regionale ha definito 6 indirizzi strategici rispetto ai quali impostare il PA PRT 2021-2030:

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.

Con **DGR n. 1731 del 28 ottobre 2021** le predette sei Strategie Generali di Intervento del PA PRT 2021–2030 sono state articolate in indirizzi operativi:

STRATEGIA GENERALE 1 - Indirizzo Strategico 1 - Connettere la Puglia alla rete europea e nazionale per accrescere lo sviluppo economico della regione.

- Indirizzo Operativo 1.1 - Corridoio: 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.

STRATEGIA GENERALE 2 - 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.

STRATEGIA GENERALE 3 - 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.

STRATEGIA GENERALE 4 - 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).

STRATEGIA GENERALE 5 - 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.

STRATEGIA GENERALE 6 - 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.

CONSIDERATO CHE

Con DGR n. 754 del 23.05.2022 la Giunta Regionale:

1. ha adottato la proposta di Piano Attuativo 2021-2030 del PRT composta dai seguenti allegati:
 - Allegato A - Relazione generale;
 - Allegato B - n. 5 elaborati grafici;
 - Allegato C - Database interventi;
 - Allegato D - Banca Dati da Fonte;
 - Allegato E - Rapporto Ambientale, comprensivo di Valutazione di incidenza ambientale e Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale.
2. ha confermato l’assolvimento dei 9 criteri di adempimento della condizione abilitante 3.1 “Pianificazione completa dei trasporti a livello appropriato” di cui all’Allegato IV del Regolamento 1060/2021 CE;
3. ha demandato alla Sezione Infrastrutture per la Mobilità gli adempimenti necessari a dare avvio alla fase di consultazione pubblica, ai sensi dell’art. 11 della L.R. n. 44/2012, del Piano Attuativo 2021-2030 del PRT;
4. ha dato atto che nel procedimento di Valutazione Ambientale Strategica, comprensivo di Valutazione di incidenza, ai sensi dell’art. 5 comma 1 del D. Lgs. 152/06, sono parti del procedimento, ai sensi dell’art. 2 comma 1 della L.R. n. 44/2012 (*definizioni*):
 - autorità procedente: Regione Puglia - Assessorato ai Trasporti e Mobilità Sostenibile - Sezione Infrastrutture per la Mobilità;
 - autorità competente: Regione Puglia - Assessorato all’Ambiente - Sezione Autorizzazioni Ambientali.

Con nota prot. AOO_148/PROT/09/06/2022/0001732, l’Autorità Procedente (Sezione Infrastrutture per la Mobilità) ha presentato istanza di avvio della consultazione pubblica, ai sensi dell’art. 11 della L.R. 44/2012 nell’ambito della procedura di VAS, pubblicando l’avviso sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia n. 64 del 09.06.2022 e rendendo disponibile la documentazione per la consultazione in formato digitale all’indirizzo web fornito.

Durante il periodo di consultazione pubblica, cittadini, Enti, associazioni e stakeholders hanno potuto prendere visione degli elaborati del Piano, del Rapporto Ambientale e della Sintesi non tecnica e inviare i propri contributi tramite la formulazione di osservazioni in forma scritta.

La Sezione Autorizzazioni Ambientali, in qualità di Autorità Competente, con nota prot. n. 9052 del 22.07.2022, acquisita al prot. AOO_148/PROT/25/07/2022/0002297 e notificata a mezzo PEC all'Autorità Procedente, agli SCMA e agli Enti territoriali interessati, ha dato avvio alla procedura di VAS, pubblicando la documentazione sul Portale ambientale regionale e comunicando i tempi e le modalità di trasmissione dei contributi.

Con nota AOO_148/PROT/05/06/2023/0001768 la Sezione Infrastrutture per la Mobilità, in qualità di Autorità Procedente, ha trasmesso all'Autorità Competente un resoconto delle osservazioni pervenute in fase di consultazione pubblica con le relative controdeduzioni, precisando che le modifiche verranno apportate agli elaborati di Piano e al Rapporto Ambientale a valle del parere motivato, allegando, altresì, i contributi pervenuti.

Con Determinazione Dirigenziale n. 326 del 10.08.2023 l'Autorità competente ha espresso ai sensi del art. 12 della LR 44/2012 e ss.mm.ii. il parere motivato di Valutazione Ambientale Strategica relativo all'Aggiornamento del PA PRT 2021-2030 e al Rapporto Ambientale, a condizione che si ottemperi alle prescrizioni/richieste di integrazioni in esso contenute.

Con nota prot. AOO_148/PROT/07/09/2023/0002845 la Sezione Infrastrutture per la mobilità ha trasmesso al Presidente del Consiglio regionale la documentazione completa relativa al Piano adottato, affinché potesse formalmente inviare tali documenti alla V Commissione consiliare, che ai sensi dell'art. 7 comma 5 della L.R. 18/2002 esprime il proprio parere sulla proposta di PA PRT 2021-2030.

Con Decisione n. 58 del 02.10.2023, trasmessa a mezzo pec in data 04.10.2023 e acquisita al prot. AOO_148/PROT/05/10/2023/0003135, la V Commissione consiliare ha espresso parere favorevole sulla proposta di PA PRT 2021-2030 adottata.

Con riferimento alla conformità del PA PRT 2021-2030 al PPTR (art. 99 comma 2 delle NTA del PPTR), il 05.10.2023 si è tenuto un tavolo di coordinamento tecnico tra la Sezione infrastrutture per la Mobilità e la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio i cui esiti sono riportati nella Relazione Generale di Piano al paragrafo 4.4.3.

Con nota prot. 231108_PEC140_RegPuglia_3832PRO_Consegna_DocPiano_Approvazione, acquisita al prot. n. AOO_148/PROT/09/11/2023/0003603 della Sezione Infrastrutture per la Mobilità, il RTI TPS PRO srl ha trasmesso gli elaborati del PA PRT 2021-2030 (di seguito elencati), aggiornati tenendo conto delle risultanze del parere motivato, di cui alla DD n. 326 del 10/08/2023 innanzi citata, e delle osservazioni pervenute durante la fase di consultazione degli SCMA e degli Enti territoriali interessati:

- Relazione Generale di Piano
- Database degli interventi
- Banca Dati da Fonte
- Tavola 1 - I tre livelli del Piano
- Tavola 2 - Trasporto Collettivo e Intermodalità Merci
- Tavola 3 - Trasporto su strada
- Tavola 4 - Sistema di Trasporto marittimo e aereo
- Tavola 5 - Mobilità ciclistica
- Rapporto Ambientale e VINCA
- Sintesi non tecnica
- Dichiarazione di Sintesi

La Sezione Infrastrutture per la Mobilità ha espletato l'istruttoria della documentazione sopra elencata con esito positivo, verificandone la completezza e la coerenza rispetto a quanto previsto nel Contratto rep. n. 23169 del 01.04.2020 sottoscritto con il RTI TPS PRO srl.

VISTI:

- la D.G.R. n. 1466 del 15.09.2021, recante l'approvazione della Strategia regionale per la parità di genere, denominata "Agenda di Genere";
- la D.G.R. n. 938 del 03.07.2023, recante "D.G.R. n. 302/2022 Valutazione di impatto di genere. Sistema di gestione e di monitoraggio. Revisione degli allegati".

Si ritiene che, alla luce delle risultanze istruttorie, sussistano i presupposti di fatto e di diritto per:

1. prendere atto del parere motivato di Valutazione Ambientale Strategica del Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti 2021-2030, comprensivo di Valutazione d'incidenza, espresso dalla competente Sezione Autorizzazioni Ambientali con DD n. 326 del 10 agosto 2023, che allegato al presente provvedimento ne costituisce parte integrante e sostanziale (Allegato A);
2. approvare ai sensi dell'art. 7 comma 4 della LR 18/2002 il Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti 2021-2030 (PA PRT 2021-2030), composto dai seguenti elaborati che costituiscono parte integrante e sostanziale del presente provvedimento:
 - Allegato 1 - Relazione Generale di Piano
 - Allegato 2 - Database degli interventi
 - Allegato 3 - Banca Dati da Fonte
 - Allegato 4 - Tavola 1 - I tre livelli del Piano
 - Allegato 5 - Tavola 2 - Trasporto Collettivo e Intermodalità Merci
 - Allegato 6 - Tavola 3 - Trasporto su strada
 - Allegato 7 - Tavola 4 - Sistema di Trasporto marittimo e aereo
 - Allegato 8 - Tavola 5 - Mobilità ciclistica
 - Allegato 9 - Rapporto Ambientale e VINCA
 - Allegato 10 - Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale
 - Allegato 11 - Dichiarazione di sintesi e misure previste in merito al monitoraggio

Garanzie di riservatezza

La pubblicazione sul BURP, nonché la pubblicazione all'albo o sul sito istituzionale, salve le garanzie previste dalla legge n. 241/90 in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela alla 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 e ss.mm.ii. e ai sensi del vigente regolamento regionale n. 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 previsti dagli artt. 9 e 10 del succitato regolamento UE.

Valutazione di impatto di genere (atto collegato)

Ai sensi della D.G.R. n. 938 del 03/07/2023 la presente deliberazione deriva dalla D.G.R./A.D. n.754 del 23.05.2022 per la quale si è proceduto alla valutazione di impatto di genere risultata indiretta. Il presente atto conferma la stessa rilevanza.

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

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

DISPOSITIVO DELLA PROPOSTA

L'Assessore relatore, sulla base delle risultanze istruttorie come innanzi illustrate, ai sensi dell'art. 4, comma 4, lettera d) della L.R. n. 7/1997, propone alla Giunta:

1. Di fare propria e approvare la relazione esposta in narrativa e che qui si intende integralmente riportata.

2. Di prendere atto del parere motivato di Valutazione Ambientale Strategica del Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti 2021-2030, comprensivo di Valutazione d'incidenza, espresso dalla competente Sezione Autorizzazioni Ambientali con DD n. 326 del 10 agosto 2023, che allegato al presente provvedimento ne costituisce parte integrante e sostanziale (Allegato A);
3. Di approvare ai sensi dell'art. 7 comma 4 della LR 18/2002 il Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti 2021-2030 (PA PRT 2021-2030), composto dai seguenti elaborati che costituiscono parte integrante e sostanziale del presente provvedimento:
 - Allegato 1 - Relazione Generale di Piano
 - Allegato 2 - Database degli interventi
 - Allegato 3 - Banca Dati da Fonte
 - Allegato 4 - Tavola 1 - I tre livelli del Piano
 - Allegato 5 - Tavola 2 - Trasporto Collettivo e Intermodalità Merci
 - Allegato 6 - Tavola 3 - Trasporto su strada
 - Allegato 7 - Tavola 4 - Sistema di Trasporto marittimo e aereo
 - Allegato 8 - Tavola 5 - Mobilità ciclistica
 - Allegato 9 - Rapporto Ambientale e VINCA
 - Allegato 10 - Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale
 - Allegato 11 - Dichiarazione di sintesi e misure previste in merito al monitoraggio
4. Di pubblicare il presente provvedimento in versione integrale sul BURP e sul sito istituzionale regionale.
5. Di rendere disponibile, a cura della Sezione Infrastrutture per la Mobilità, la documentazione di cui si compone il presente piano, sul portale tematico "Territorio, mobilità e infrastrutture" del sito istituzionale regionale.
6. Di demandare alla Sezione Infrastrutture per la Mobilità gli adempimenti consequenziali all'approvazione del PA PRT 2021-2030, ivi incluse ai sensi dell'art. 14 della L.R. n. 44/2012:
 - la redazione e pubblicazione sul BURP di specifico avviso relativo all'approvazione del Piano;
 - la pubblicazione sul sito istituzionale regionale dell'atto di approvazione finale comprensivo di parere motivato espresso dall'autorità competente, dichiarazione di sintesi e misure adottate in merito al monitoraggio;
 - la trasmissione alla Sezione Autorizzazioni Ambientali del presente provvedimento unitamente agli elaborati di Piano approvati e della dichiarazione di sintesi e misure adottate in merito al monitoraggio.

I sottoscritti attestano che il procedimento istruttorio loro affidato è stato espletato nel rispetto della vigente normativa regionale, nazionale ed europea 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.

Il Funzionario P.O. Pianificazione regionale dei trasporti e gestione delle infrastrutture del trasporto aereo e portuale di sistema
arch. Delle Foglie Filomena

Il Dirigente della Sezione Infrastrutture per la Mobilità
ing. Irene di Tria

Il sottoscritto Direttore di Dipartimento NON RAVVISA la necessità di esprimere sulla proposta di Delibera osservazioni ai sensi del combinato disposto degli artt. 18 e 20 del D.P.G.R. n. 22/2021.

Il Direttore del Dipartimento Mobilità
avv. Vito Antonio Antonacci

L'Assessore ai Trasporti e Mobilità Sostenibile

dott.ssa Anna Maurodinoia

LA GIUNTA

udita la relazione e la conseguente proposta dell'Assessore ai Trasporti e Mobilità Sostenibile;
viste le sottoscrizioni apposte in calce alla proposta di deliberazione;
a voti unanimi espressi nei modi di legge

DELIBERA

1. Di fare propria e approvare la relazione esposta in narrativa e che qui si intende integralmente riportata.
2. Di prendere atto del parere motivato di Valutazione Ambientale Strategica del Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti 2021-2030, comprensivo di Valutazione d'incidenza, espresso dalla competente Sezione Autorizzazioni Ambientali con DD n. 326 del 10 agosto 2023, che allegato al presente provvedimento ne costituisce parte integrante e sostanziale (Allegato A);
3. Di approvare ai sensi dell'art. 7 comma 4 della LR 18/2002 il Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti 2021-2030 (PA PRT 2021-2030), composto dai seguenti elaborati che costituiscono parte integrante e sostanziale del presente provvedimento:
 - Allegato 1 - Relazione Generale di Piano
 - Allegato 2 - Database degli interventi
 - Allegato 3 - Allegato Banca Dati da Fonte
 - Allegato 4 - Tavola 1 - I tre livelli del Piano
 - Allegato 5 - Tavola 2 - Trasporto Collettivo e Intermodalità Mercè
 - Allegato 6 - Tavola 3 - Trasporto su strada
 - Allegato 7 - Tavola 4 - Sistema di Trasporto marittimo e aereo
 - Allegato 8 - Tavola 5 - Mobilità ciclistica
 - Allegato 9 - Rapporto Ambientale e VINCA
 - Allegato 10 - Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale
 - Allegato 11 - Dichiarazione di sintesi e misure previste in merito al monitoraggio
4. Di pubblicare il presente provvedimento in versione integrale sul BURP e sul sito istituzionale regionale.
5. Di rendere disponibile, a cura della Sezione Infrastrutture per la Mobilità, la documentazione di cui si compone il presente piano, sul portale tematico "Territorio, mobilità e infrastrutture" del sito istituzionale regionale.
6. Di demandare alla Sezione Infrastrutture per la Mobilità gli adempimenti consequenziali all'approvazione del PA PRT 2021-2030, ivi incluse ai sensi dell'art. 14 della L.R. n. 44/2012:
 - la redazione e pubblicazione sul BURP di specifico avviso relativo all'approvazione del Piano;
 - la pubblicazione sul sito istituzionale regionale dell'atto di approvazione finale comprensivo di parere motivato espresso dall'autorità competente, dichiarazione di sintesi e misure adottate in merito al monitoraggio;
 - la trasmissione alla Sezione Autorizzazioni Ambientali del presente provvedimento unitamente agli elaborati di Piano approvati e della dichiarazione di sintesi e misure adottate in merito al monitoraggio.

Il Segretario generale della Giunta

ANNA LOBOSCO

Il Presidente della Giunta

MICHELE EMILIANO

**REGIONE
PUGLIA**

Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana

Sezione Autorizzazioni Ambientali

Servizio VIA / VINCA

Irene di Tria
07.12.2023 09:14:08
GMT+00:00

ATTO DIRIGENZIALE

Codifica adempimenti L.R. 15/08 (trasparenza)	
Ufficio istruttore	Servizio VIA / VINCA
Tipo materia	ALTRO
Materia	ALTRO
Sotto Materia	ALTRO
Riservato	NO
Pubblicazione integrale	SI
Obblighi D.Lgs 33/2013	art. 23 co. 1 D.Lgs. 33/2013
Tipologia	Autorizzazione
Adempimenti di inventariazione	NO

N. 00326 del 10/08/2023 del Registro delle Determinazioni della AOO 089

Codice CIFRA (Identificativo Proposta): 089/DIR/2023/00343

OGGETTO: VAS_1819_VAL – Valutazione Ambientale Strategica, comprensiva di Valutazione di Incidenza, dell'Aggiornamento del Piano Attuativo 2021-2030 del Piano Regionale dei Trasporti della Regione Puglia - PARERE MOTIVATO ex art. 12 L.R. 44/2012 e ss.mm.ii.



**REGIONE
PUGLIA**

Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana

Sezione Autorizzazioni Ambientali

Servizio VIA / VINCA

Il giorno 10/08/2023, in Bari,

IL DIRIGENTE DELLA STRUTTURA PROPONENTE

VISTA la Legge Regionale 4 febbraio 1997 n. 7;

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

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

VISTI gli artt. 14 e 16 del D.lgs. n. 165/2001 "Norme generali sull'ordinamento del Lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche";

VISTA la L.7 agosto 1990 n.241 "Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi" e s.m.i.;

VISTO il D. Lgs. 3 aprile 2006 n.152 "Norme in materia ambientale" e ss.mm.ii., con particolare riferimento alla Parte II, relativamente alla Valutazione d'Impatto Ambientale di progetti ed alla Valutazione Ambientale Strategica di Piani e Programmi;

VISTA la Legge Regionale 14 dicembre 2012, n. 44, "Disciplina regionale in materia di valutazione ambientale strategica" e ss.mm.ii.;

VISTO il DPR 8 settembre 1997, n. 357 "Regolamento recante attuazione della Direttiva habitat" e ss.mm.ii.;

VISTA la D.G.R. 304/2006, così come modificata ed integrata dalla DGR 1327 del 24/07/2018;

VISTA la D.G.R. n.1518 del 31 luglio 2015 "Adozione del modello organizzativo denominato "Modello Ambidestro per l'Innovazione della macchina Amministrativa regionale - MAIA". Approvazione Atto di Alta Organizzazione";

VISTO il Decreto del Presidente della Giunta Regionale 31 luglio 2015, n. 443 di "Adozione del modello organizzativo denominato "Modello Ambidestro per l'Innovazione della macchina Amministrativa regionale- MAIA"

VISTA la D.G.R. n.458 del 08.04.2016 con la quale sono state definite le Sezioni dei Dipartimenti e delle relative funzioni;

VISTA la Determinazione n. 997 del 23 dicembre 2016 del Dirigente della Sezione Personale e Organizzazione, con cui sono stati istituiti i Servizi afferenti alle Sezioni, in applicazione dell'art. 19 c. 2 del DPGR n. 443 del 31 luglio 2015 e s. m. i.;

VISTA la Determinazione Dirigenziale della Dirigente della Sezione Autorizzazioni Ambientali n.176 del 28 maggio 2020, recante "Atto di organizzazione interna della Sezione Autorizzazioni Ambientali e Servizi Afferenti";

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

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

**REGIONE
PUGLIA**

Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana

Sezione Autorizzazioni Ambientali

Servizio VIA / VINCA

VISTA la D.G.R. n.1575 del 30.09.2021, avente ad oggetto “Conferimento incarichi di direzione delle Sezioni di Dipartimento ai sensi dell’articolo 22, comma 2, del decreto del Presidente della Giunta regionale 22 gennaio 2021 n. 22.” con cui è stato conferito alla Dott.ssa Antonietta Riccio l’incarico di direzione, ad interim, della Sezione Autorizzazione Ambientali a decorrere dal 1° novembre 2021 sino alla nomina del Dirigente titolare;

VISTE le Determinazioni Dirigenziali n. 190 del 30.5.2022 e n. 220 del 22.6.2022 rispettivamente di conferimento dell’incarico di Posizione Organizzativa di tipologia a) denominato “Coordinamento VAS” dei procedimenti di Valutazione Ambientale Strategica alla dott.ssa Rosa Marrone e di presa d’atto della decorrenza del medesimo incarico a far data 31.5.2022 nella qualifica di Responsabile di Procedimento dei Procedimenti VAS di competenza regionale.

VISTA la sottoscrizione del contratto di lavoro subordinato a tempo indeterminato e a tempo pieno di categoria D con qualifica di Specialista tecnico di policy tra la Regione Puglia e l’ing. Daniela Frisullo, assegnata al Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana e con presa in servizio presso la Sezione Autorizzazioni Ambientali, giusta nota prot. n. 7655 del 11/05/2023 con decorrenza dalla data del 01/04/2023;

VISTA l’assegnazione del presente procedimento al Responsabile di Procedimento PO Coordinamento VAS avv. Rosa Marrone che a sua volta ha assegnato l’attività istruttoria al funzionario ing. Daniela Frisullo e all’esperto PNRR tecnico ing. Wanda Arena.

VISTA la D.G.R. del 3/7/2023, n. 938 recante “D.G.R. n. 302/2022 Valutazione di impatto di genere. Sistema di gestione e di monitoraggio. Revisione degli allegati.

PREMESSO CHE:

- Con Deliberazione n. 1731 del 28 ottobre 2021 sono state approvate sei Strategie Generali di Intervento del PA 2021 – 2030, individuate e definite in coerenza con gli atti della programmazione nazionale ed europea in materia di infrastrutture e in particolare con i contenuti del nuovo ciclo di programmazione europea 2021 – 2027. Ciascuna Strategia, è costituita da un Indirizzo strategico, così come approvato con DGR n. 551 del 06.04 2021, e dai relativi Indirizzi operativi:

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.

- Con nota prot. AOO_148-PROT-29-10-2021-0002790 la Sezione regionale “Infrastrutture per la mobilità”, in qualità di autorità procedente, ha avviato la fase di consultazione preliminare dei SCMA ai sensi dell’art.9, commi 2-3 della L.R. 44/2012 ss.mm.ii. in relazione all’aggiornamento del Piano Attuativo 2021



**REGIONE
PUGLIA**

Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana

Sezione Autorizzazioni Ambientali

Servizio VIA / VINCA

del Piano Regionale dei Trasporti della Regione Puglia rendendo disponibile su supporto informatico

- il rapporto preliminare di orientamento
- la Determinazione Dirigenziale n. 149/2021 di avvio del procedimento di Vas e di adozione del documento preliminare del Piano Attuativo 2021 del Piano Regionale dei Trasporti e del rapporto preliminare di orientamento
- il documento preliminare del Piano Attuativo.

In riscontro alla suddetta nota, la scrivente Sezione con nota prot. 17507 del 01/12/2021 ha fornito alcune indicazioni su come condurre l'attività di valutazione da contenere nel Rapporto Ambientale della presente proposta di aggiornamento.

Al termine della fase di consultazione preliminare, i contributi pervenuti e le modalità di recepimento sono state integrate nel Rapporto Ambientale.

- Con Deliberazione della Giunta regionale n. 754 del 23.05.2022 è stata adottata la proposta di Piano Attuativo 2021-2030 del PRT comprensiva degli allegati
- Allegato A - Relazione generale;
- Allegato B - - Tavola 1 - I tre livelli del Piano; - Tavola 2 - Trasporto Collettivo e Intermodalità Merci;- Tavola 3 - Trasporto su strada;- Tavola 4 - Sistema di Trasporto marittimo e aereo;- Tavola 5 - Mobilità ciclistica;
- Allegato C - Database interventi;
- Allegato D - Banca Dati da Fonte;
- Allegato E - Rapporto Ambientale, comprensivo di Valutazione di incidenza ambientale e Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale
- Con nota prot. AOO_148/PROT/09/06/2022/0001732, acquisita in data 13.7.2022 al n. 8792 di protocollo della scrivente sezione, l'Autorità Procedente ha presentato istanza di avvio della consultazione pubblica, ai sensi dell'art. 11 della L.R. 44/2012 nell'ambito della procedura di VAS, pubblicando l'avviso sul Bollettino ufficiale della Regione Puglia n. 64 del 09.06.2022 e rendendo disponibile la documentazione per la consultazione in formato digitale all'indirizzo web della Regione Puglia fornito.

La scrivente Sezione, in qualità di Autorità competente, con nota prot. n. 9052 del 22.7.2022, notificata mezzo PEC all'autorità procedente, agli SCMA e agli Enti territoriali interessati, ha dato avvio alla procedura di VAS, pubblicando la documentazione sul Portale ambientale regionale e comunicando i tempi e le modalità di trasmissione dei contributi.

- con nota AOO_148/PROT/05/06/2023/0001768, ricevuta a mezzo PEC in data 06/06/2023 e acquisita al prot. n. 9313 del 14/06/2023 della scrivente Sezione, l'Autorità procedente ha trasmesso un resoconto delle osservazioni pervenute in fase di consultazione pubblica con le relative controdeduzioni, precisando che le modifiche verranno apportate agli elaborati di Piano e al Rapporto Ambientale a valle del parere motivato, allegando, altresì, i contributi pervenuti.



**REGIONE
PUGLIA**

Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana

Sezione Autorizzazioni Ambientali

Servizio VIA / VINCA

Inoltre ha richiesto di procedere alla determinazione relativa all'espressione del parere motivato.

- Con nota pervenuta a mezzo PEC il 4.8.2023 e in pari data acquisita al prot. n. 11908, il Servizio VINCA ha espresso il parere di competenza in merito alla Valutazione di Incidenza, quale contributo endo procedimentale delle procedura Vas, ai sensi dell'art. 17 LR 44/2012. Si riporta di seguito uno stralcio del parere che nella versione integrale è disponibile nella scheda istruttoria pubblica sul Portale Ambientale.

'Con riferimento al procedimento di cui all'oggetto, la presente nota è da intendersi come contributo endo-procedimentale al parere di VAS e, a tal fine si rappresenta quanto segue.

Il piano regionale dei trasporti (PRT) costituisce il principale strumento di pianificazione dei trasporti della Regione. Esso è normato dalla legge regionale n.18 del 31 ottobre 2002, "Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale", così come modificata dalla L.R. 32/2007.

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).

Il Piano regionale dei trasporti si attua attraverso

- **il Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti** che per legge ha durata quinquennale e di cui con Delibera della Giunta Regionale n.551 del 2021 sono state approvate le linee di indirizzo per l'avvio della redazione del nuovo piano 2021-2030
- **il Piano Triennale dei Servizi (PTS)**; ad oggi rimane in vigore il PTS 2015-2019, approvato con DGR n. 598 del 26.04.2016
- **Piano Regionale delle Merci e della Logistica** adottato con D.G.R. n. 177 del 17 febbraio 2021, unitamente al Rapporto Ambientale, alla Sintesi non Tecnica ed alla Valutazione d'Incidenza Ambientale

A partire dal quadro di riferimento europeo, nazionale e regionale, dalle risultanze del Piano di Monitoraggio del PA del precedente quinquennio, nonché dal confronto con i soggetti attuatori degli interventi regionali, la Delibera della Giunta Regionale del 6 Aprile 2021 n. 551 ha definito le Linee di indirizzo per la costruzione dello scenario progettuale del Piano Attuativo per i prossimi anni.

- *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*



**REGIONE
PUGLIA**

Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana

Sezione Autorizzazioni Ambientali

Servizio VIA / VINCA

della Comunicazione);

- Migliorare la governance degli investimenti infrastrutturali.

Al cap. 7.3 del R.A. (pag. 134) sono stati individuati dei criteri di sostenibilità ambientale da applicare alle varie componenti ambientali interessate dagli interventi previsti nel PA21-30. In particolare per quanto riguarda Rete Natura 2000, e più in generale la biodiversità sono da prendere in considerazione i seguenti criteri così descritti da contestualizzare in base al tipo di intervento:

	Codice	Criterio ambientale generale
BIODIVERSITA'	EN01	Premialità per interventi che prevedano l'inserimento di aree verdi, anche attrezzate, anche per la mitigazione dell'impatto visivo delle strutture edilizie e delle infrastrutture
	EN02	Premialità per infrastrutture che presentino, oltre a misure di mitigazione e compensazione degli impatti derivanti dalla realizzazione delle opere, ulteriori misure atte a riqualificare paesaggisticamente le aree interessate (a titolo esemplificativo, formazione di spazi a vegetazione arborea ed arbustiva, per spessori variabili, in forma discontinua ed irregolare lungo i tracciati, al fine di dissolvere l'effetto di linearità prodotto dall'infrastruttura sul paesaggio e di costituire funzione di corridoio ecologico per gli habitat presenti)

Il PA21-30 inoltre mostra la volontà di integrare obiettivi di conservazione e "avvio della ripresa" per la biodiversità soprattutto adottando l'obiettivo di "Promuovere una mobilità orientata alla sostenibilità e alla tutela dell'ambiente e del territorio", declinato nelle strategie "disseminazione dei principi della mobilità sostenibile già attuato dalla Regione Puglia attraverso la redazione di Linee Guida regionali" e "Progressiva decarbonizzazione del sistema della mobilità e del trasporto delle merci": si programma infatti uno sviluppo del "sistema mobilità" armonico, sinergico e integrato con le risorse ambientali e paesaggistiche, e si concorre, riducendo l'inquinamento, ad arrestare la perdita di biodiversità.

Al Cap. 4 dello Studio di Incidenza Ambientale, si riportano da pag. 23 a pag. 25 in Tab. 4 (Interventi del Piano per modalità di trasporto) che individua le azioni del Piano, suddivise per tipologia di trasporto.

Le azioni previste in attuazione delle Strategie del Piano insistono sul territorio regionale della Puglia, e sebbene siano principalmente rivolte al comparto della mobilità, e interessino principalmente le aree più densamente insediate ed antropizzate, o gli assi infrastrutturali esistenti, possono comunque avere interazioni con i siti Natura 2000 presenti, con particolare riferimento a previsioni di tipo infrastrutturale.

**REGIONE
PUGLIA**

Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana

Sezione Autorizzazioni Ambientali

Servizio VIA / VINCA

Gli interventi di Piano che potrebbero incidere sulla Rete Natura 2000 infatti possono essere

ricondotti alle seguenti tipologie:

Tipologie progettuali stradali:

- *Adeguamenti della sezione stradale*
- *Interventi di adeguamento/completamento infrastrutture stradali (possono comprendere nuovi tratti stradali)*

Tipologie progettuali ferroviarie

- *Interventi di upgrade tecnologico*
- *Interventi di rinnovo della trazione elettrica*
- *Interventi di realizzazione di nuove stazioni ferroviarie, terminal e opere annesse*
- *Interventi immateriali*
- *Materiale rotabile*

Tipologie progettuali Aeroportuali

- *Interventi impiantistici e servizi*

Dalle immagini e dalle tabelle riportate nello Studio di Incidenza Ambientale agli atti di questo Servizio si evince che 14 Siti Natura 2000 (di cui 10 ZSC, 2 ZSC-ZPS e 2 ZPS) sono interessati direttamente dall'attuazione del Piano in quanto alcuni interventi vi ricadono all'interno (in un caso sul margine).

Considerando un intorno discreto delle aree tutelate, pari ad una fascia di 1 km, 20 Siti Natura 2000 (di cui 13 ZSC, 4 ZPS e 3 ZSC-ZPS) sono interessati indirettamente dall'attuazione perché ricadono in prossimità del sito Rete Natura 2000.

Gli interventi di Piano che interferiscono direttamente con i Siti Natura sono 13: di essi, 7 sono infrastrutture stradali (di cui 3 comprendono nuove realizzazioni mentre 4 consistono in adeguamenti/razionalizzazioni/messa in sicurezza di viabilità esistenti), mentre 6 sono ferroviari; di questi ultimi 4 riguardano interventi "immateriali" quali la Realizzazione di linee di BRT con l'utilizzo di infrastrutture esistenti.

Gli interventi di Piano che coinvolgono indirettamente la Rete Natura 2000 (all'interno di un buffer di riferimento di 1km) risultano 21: di essi, 11 sono infrastrutture stradali (di cui 4 comprendono nuove realizzazioni mentre 7 consistono in adeguamenti/razionalizzazioni/messa in sicurezza di viabilità esistenti), e 10 sono ferroviari; anche di questi ultimi 6 riguardano interventi "immateriali" quali la realizzazione di linee di BRT con l'utilizzo di infrastrutture esistenti.

Gli interventi aeroportuali non sviluppano interferenze con i Siti né con le aree adiacenti (buffer 1km).

Tenendo conto che il Piano Regionale dei Trasporti e il suo Piano Attuativo aggiornato al 2021-2030 è un programma strategico di interventi che risulteranno definibili a livello di dettaglio e di ubicazione solo in fase attuativa, che il suo raggio di azione ricopre tutto il territorio regionale e che i siti Natura 2000 differiscono tra loro



**REGIONE
PUGLIA**

Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana

Sezione Autorizzazioni Ambientali

Servizio VIA / VINCA

per tipologia di habitat e di specie, non è possibile valutare in maniera specifica le potenziali incidenze, salvo ipotizzare alcuni generali elementi di disturbo.

In questa fase le criticità ipotizzabili sono da imputare all'eventuale consumo di suolo, alla perdita di biodiversità in tutti i suoi aspetti, alla frammentazione degli habitat e delle relative connessioni ecologiche, al consumo delle risorse naturali, alla desertificazione e ai cambiamenti climatici.

Nella fase attuativa del Piano pertanto, dovrà essere applicato quanto previsto dalla normativa vigente in tema di Valutazione di Incidenza Ambientale.

In fase attuativa, dunque, tutte le attività e gli interventi strutturali che interesseranno la Rete Natura 2000 dovranno essere assoggettate alle procedure di Valutazione d'Incidenza Ambientale i cui contenuti dovranno essere conformi all'Allegato alla Delibera di Giunta Regionale della Puglia n.1515 del 27/09/2021.

Dall'analisi della documentazione agli atti del Servizio scrivente, emerge la coerenza generale del Piano Generale dei Trasporti e del suo Piano Attuativo aggiornato con gli obiettivi e le misure di conservazione della Rete Natura 2000 della Regione Puglia e, pertanto, ai sensi del DPR 357/97 e ss.m.ii., della l.r. 11/2001 e ss.mm.ii. e della DGR 304/2006 e ss.m.ii., e rimandando alla predisposizione degli studi di Incidenza Ambientale per le singole azioni e i singoli interventi previsti dal piano stesso, si esprime parere favorevole per il Piano di cui all'oggetto, ai fini della sola valutazione d'incidenza, prescrivendo che:

- *tutti gli interventi e le azioni materiali di dettaglio previste dal Piano, ricadenti in aree limitrofe e/o che comunque, anche se esterni, si ritengano potenzialmente impattanti con gli obiettivi di conservazione e la coerenza della Rete Natura 2000, siano sottoposte a Valutazione di Incidenza Ambientale;*
- *vengano rispettate le misure di conservazione e le norme tecniche di attuazione relative alle ZSC dotate di Piano di Gestione sito-specifico, nonché delle misure di conservazione contenute nei R.R. 28/2008, 6/2016 e 12/2017.'*

Tutto quanto sopra premesso, dato atto che nell'ambito della presente procedura VAS

l'Autorità Procedente è la Sezione regionale Infrastrutture per la Mobilità, ai sensi dell'art.2, comma 1, lettera f) della L.R. 44/2012 e ss.mm.ii.

l'Autorità Competente VAS è la Sezione Autorizzazioni Ambientali, afferente al Dipartimento regionale "Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana", ai sensi dell'art.4, comma 2, della L.R. 44/2012 e ss.mm.ii.

Visto il prosieguo delle procedure amministrative per la definizione degli adempimenti di cui all'art. 12 della LR n.44/2012 ss.mm.ii.

Esaminati i contributi resi dai soggetti competenti in materia ambientale durante la fase di consultazione pubblica, le relative controdeduzioni e il Rapporto Ambientale, è stata redatta la scheda istruttoria "Parere motivato Vas - Scheda istruttoria", i cui contenuti prescrittivi sono riportati integralmente nel presente provvedimento. La scheda istruttoria, corredata di tutte le informazioni relative al procedimento amministrativo, è resa disponibile sul Portale Ambientale.

Espletate le procedure di rito sopra esposte ed esaminata la documentazione amministrativa e gli elaborati tecnici acquisiti agli atti di ufficio, compresi i contributi resi dai Soggetti Competenti in materia Ambientale nel corso del



**REGIONE
PUGLIA**

Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana

Sezione Autorizzazioni Ambientali

Servizio VIA / VINCA

procedimento, si ritiene di poter concludere la fase valutativa e l'attività tecnico-istruttoria propedeutica all'espressione del parere motivato con le prescrizioni da recepire nel Rapporto Ambientale e negli atti oggetto della procedura di Vas in relazione all'Aggiornamento del Piano Attuativo 2021-2030 del Piano Regionale dei Trasporti della Regione Puglia VAS_1819_VAL, reso in conformità alle disposizioni normative di cui alla L.R. 44/2012, al TUA Parte II, Titolo II e allegato VI.

Il prosieguo procedurale dovrà avvenire:

- Ai sensi del comma 14 dell'art. 3 della L.R. 44/2012 e s.m.i., *“la VAS costituisce per i Piani e programmi”* a cui si applicano le disposizioni della suddetta legge *“parte integrante del procedimento di adozione ed approvazione”*, e che, ai sensi del comma 1 dell'art. 10 della legge regionale, *“il Rapporto Ambientale (...) costituisce parte integrante del Piano o del programma e ne accompagna l'intero processo di elaborazione ed approvazione”*,
- Secondo quanto previsto dal comma 4 dell'art. 12 della legge regionale, *“L'Autorità procedente e il proponente, in collaborazione con l'autorità competente, provvedono, prima della presentazione del Piano o programma per l'approvazione e tenendo conto delle risultanze del parere motivato, alle opportune revisioni del Piano o programma”*,
- Secondo quanto previsto comma 2 dell'art. 13 della legge regionale, *“L'Autorità procedente approva il piano o programma completo del rapporto ambientale, della dichiarazione di sintesi e delle misure previste in merito al monitoraggio o, qualora non sia preposta all'approvazione del Piano o programma, li trasmette, unitamente alla documentazione acquisita durante la consultazione e al parere motivato, all'organo competente all'approvazione”*.
- Ai sensi dell'art.17 del TUA e dell'art.14 della L.R. n. 44/2012 ss.mm.ii., *“La decisione finale è pubblicata nei siti web delle autorità interessate, con indicazione del luogo in cui è possibile prendere visione del piano o programma adottato e di tutta la documentazione oggetto dell'istruttoria; sono inoltre rese pubbliche attraverso la pubblicazione sui siti web della autorità interessate:*
 - a. *il parere motivato espresso dall'autorità competente;*
 - b. *una dichiarazione di sintesi in cui si illustra in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano o programma e come si è tenuto conto del rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni, nonché le ragioni per le quali è stato scelto il piano o il programma adottato, alla luce delle alternative possibili che erano state individuate;*
 - c. *le misure adottate in merito al monitoraggio di cui all'articolo 18”*.

Si precisa, infine, che il presente provvedimento si riferisce esclusivamente alla VAS dell'Aggiornamento del Piano Attuativo 2021-2030 del Piano Regionale dei Trasporti della Regione Puglia, pertanto non esime l'autorità procedente dall'acquisizione di pareri, autorizzazioni, nulla osta, assensi comunque denominati in materia ambientale.

Tutto quanto innanzi detto costituisce il parere motivato relativo alla Valutazione Ambientale Strategica dell'Aggiornamento del Piano Attuativo 2021-2030 del Piano Regionale dei Trasporti della Regione Puglia VAS_1819_VAL.

Verifica ai sensi del Regolamento UE n. 679/2016 e del D. Lgs n. 196/2003 come modificato dal D. Lgs. n. 101/2018 -



**REGIONE
PUGLIA**

Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana

Sezione Autorizzazioni Ambientali

Servizio VIA / VINCA

Garanzia della riservatezza

La pubblicazione dell'atto all'albo, salve le garanzie previste dalla L. 241/90 e s.m.i. in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela della riservatezza dei cittadini, tenuto conto di quanto disposto dal D. Lgs. 196/2003 in materia di protezione dei dati personali, nonché dal previgente Regolamento Regionale n. 5/2006 per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari.

Ai fini della pubblicazione legale, l'atto destinato alla pubblicazione è redatto in modo da evitare la diffusione di dati personali identificativi non necessari, ovvero il riferimento a dati sensibili. Qualora tali dati fossero indispensabili per l'adozione dell'atto, essi sono trasferiti in documenti separati esplicitamente richiamati.

Copertura finanziaria ai sensi della L.R. 28/01 e s.m.i.

Il presente provvedimento non comporta implicazioni di natura finanziaria sia di entrata che di spesa e dallo stesso non deriva alcun a carico del bilancio regionale.

DETERMINA

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

- **di dare evidenza che** sul portale ambientale regionale è disponibile la Scheda istruttoria dell'Aggiornamento del Piano Attuativo 2021-2030 del Piano Regionale dei Trasporti della Regione Puglia VAS_1819_VAL, parte integrante e sostanziale del presente atto link https://pugliacon.regione.puglia.it/comp_pub/dettaglioProcedura/7d3023ea-8927-46e7-8e3e-d59c566657e2/0;
- **di esprimere** ai sensi del art. 12 della L.R. 44/2012 e ss.mm.ii., il parere motivato di Valutazione Ambientale Strategica relativo all'Aggiornamento del Piano Attuativo 2021-2030 del Piano Regionale dei Trasporti della Regione Puglia e al relativo Rapporto Ambientale, alla condizione che si ottemperi alle prescrizioni/richieste di integrazioni seguenti:
 - A. Integrare il paragrafo 4.1 con la sintesi degli esiti della fase di consultazione pubblica, le relative controdeduzioni e la descrizione delle modalità di recepimento delle osservazioni accolte; aggiornare, altresì, la documentazione di Piano e il RA con quanto richiesto nelle osservazioni dei SCMA, ritenute accoglibili o parzialmente accoglibili, e in particolare da ARPA Puglia, ritenendo accoglibili tutte le osservazioni in virtù di quanto illustrato nella scheda istruttoria;
 - B. Integrare il capitolo 4 del RA con un paragrafo dedicato alla definizione delle azioni e degli interventi in esso previsti, dando evidenza delle modifiche che costituiscono la proposta di aggiornamento, in termini di nuove azioni/interventi;
 - C. Integrare/aggiornare la verifica di coerenza interna, sia in forma matriciale che descrittiva, valutando la coerenza tra le azioni/interventi di piano previsti e gli indirizzi strategici operativi, ed esplicitando come siano state risolte le situazioni di potenziale incoerenza evidenziate nel paragrafo 6.1 del RA;
 - D. Aggiornare l'elenco dei Piani/Programmi a livello nazionale di cui al paragrafo

**REGIONE
PUGLIA**

Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana

Sezione Autorizzazioni Ambientali

Servizio VIA / VINCA

6.2.2 del RA, integrando e analizzando la Strategia Nazionale per le Aree Interne (SNAI), così come l'elenco dei Piani/Programmi a livello regionale citati al paragrafo 6.2.3 de RA, integrando e analizzando il Piano di Gestione dei SIC e delle Aree Protette;

- E. Aggiornare/Integrare la verifica di coerenza esterna, in funzione delle nuove azioni/interventi previsti nell'Aggiornamento del Piano Attuativo, verificando se e in che modo le stesse possano presentare situazioni di incoerenza con gli strumenti sovraordinati a livello europeo e nazionale ed esplicitando le raccomandazioni già presenti ai paragrafi 6.2.1 e 6.2.2 del RA ovvero, lì dove non fosse possibile per via della scala di analisi, assumerle come linee d'indirizzo nella documentazione di Piano. In merito alla verifica di coerenza esterna con i Piani/Programmi su scala regionale, è opportuno mettere a sistema le azioni/interventi previsti nell'Aggiornamento di Piano, con tali strumenti (anche attraverso l'ausilio di schede grafico/tabellari di contestualizzazione territoriale), al fine di verificare la presenza di sistemi di tutela/vincoli/emergenze, di tipo ambientali/paesaggistico e antropico/culturali, e potenziali interferenze da cui ne consegue la necessità di ulteriori valutazioni ambientali, ovvero di pareri da parte degli enti preposti, nelle successive fasi di progettazione degli interventi stessi;
- F. Approfondire l'analisi del contesto ambientale delle aree interessate dai nuovi interventi previsti dall'Aggiornamento di Piano, con particolare riferimento alle componenti ambientali suolo, paesaggio e biodiversità; integrare, altresì, con le stesse modalità, l'analisi delle altre componenti/tematiche ambientali, a cui si fa riferimento nelle successive fasi di analisi del RA, come ad esempio la tematica rifiuti. Si invita a fare uso di indicatori di contesto che consentano di misurare lo stato dell'ambiente, verificandone la coerenza con gli indicatori già definiti (o da definire) nelle successive fasi di analisi degli impatti, delle misure di mitigazione e del sistema monitoraggio, al fine di definire uno scenario di riferimento quanto più coerente possibile e rendere le predette analisi più efficaci;
- G. Esplicitare la verifica di coerenza esterna tra gli obiettivi di sostenibilità ambientali (paragrafo 6.2.4) e le nuove azioni/interventi definiti nell'Aggiornamento del Piano Attuativo, dando evidenza di come il Piano possa contribuire al perseguimento degli stessi e argomentando le modalità di gestione delle interferenze già evidenziate, almeno sotto forma di raccomandazioni o linee guida d'indirizzo, da seguire ed approfondire nelle successive fasi di progettazione;
- H. Rivedere l'elenco degli interventi presenti nella matrice di valutazione dei potenziali impatti, al paragrafo 7.2 del RA, facendo riferimento solo a quelli che per la prima volta compaiono nell'Aggiornamento del Piano Attuativo, definiti nella documentazione di Piano, e approfondire l'analisi in relazione a tutte le componenti ambientali (sia in fase di cantiere che di esercizio) definite e descritte secondo quanto prescritto alla precedente lettera F, e associare ad essi opportuni indicatori di contributo, garantendo che questi ultimi siano coerenti a quelli relativi al contesto ambientale di riferimento. Si evidenzia che il RA deve contenere l'identificazione, la descrizione e la stima qualitativa e ove possibile quantitativa degli effetti ambientali significativi dell'Aggiornamento di



**REGIONE
PUGLIA**

Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana

Sezione Autorizzazioni Ambientali

Servizio VIA / VINCA

- Piano, utilizzando metodiche chiare e riproducibili, indicando per ciascuno di essi le relative caratteristiche, ossia se sono diretti o indiretti, secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei;
- I. Approfondire le misure di mitigazione degli effetti individuati per la componente "suolo" e integrare i "criteri ambientali" suggeriti nel RA, sotto forma di raccomandazioni e linee guida, da integrare nella documentazione di Piano, utili per le successive fasi progettuali e gestionali degli interventi;
- J. Integrare la motivazione della scelta dello scenario di Piano per chiarire se, oltre ad esso, siano individuabili ulteriori ipotesi di scenari alternativi, ad esempio con diverse configurazioni di tipo temporale, localizzativo e tipologico, al fine di dare evidenza di come la scelta fatta sia la più coerente con gli Obiettivi di Protezione Ambientale e agli obiettivi di piano stesso e con un minor impatto ambientale, rispetto agli altri scenari possibili. In tal caso, per ciascuno scenario alternativo individuato, deve essere indicata l'allocazione delle risorse finanziarie, la tipologia di azione/intervento e la loro localizzazione, nonché le modalità di attuazione e gestione. Sarebbe opportuno inserire un'analisi (matriciale o SWOT) degli effetti delle azioni attuate dagli scenari alternativi, sulle componenti ambientali;
- K. Rivedere il piano di monitoraggio, in linea con quanto prescritto ai precedenti punti F ed H, prestando particolare attenzione alle componenti ambientali paesaggio, suolo e biodiversità. Nel merito, al fine di verificare l'efficace raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità elencati nella Tab. 5.1 del RA, integrare nella tabella 8.1.1 del RA l'indicatore "consumo del suolo" per la componente suolo, approfondire con le competenti sezioni regionali l'opportunità di prevedere l'indicatore "superficie agricola sottratta dagli interventi" per le componenti biodiversità e paesaggio e l'indicatore "frammentazione del paesaggio" per la componente paesaggio, dando evidenza dell'avvenuta condivisione con gli enti di competenza. Per tutti gli indicatori di monitoraggio prescelto (di contributo e di processo), inoltre, indicare il target di riferimento e verificare per il piano di monitoraggio siano coerenti con gli indicatori di contesto, al fine di consentire il monitoraggio degli impatti e delle misure di mitigazione e, dunque, di verificare l'efficacia delle azioni dell'Aggiornamento del Piano Attuativo in coerenza con i criteri di sostenibilità. Indicare nel RA le risorse e le responsabilità per l'attuazione del Piano di Monitoraggio, la modalità e la cadenza temporale dei report di monitoraggio, le responsabilità e le tempistiche di aggiornamento dei dati, nonché le eventuali e necessarie azioni da intraprendere (cd. misure correttive/meccanismi di riorientamento) nel caso si verificano scostamenti rispetto ai target prefissati;
- L. Aggiornare la Sintesi Non Tecnica sulla base del nuovo documento RA, e integrandola, altresì, con un capitolo dedicato al sistema di monitoraggio dell'Aggiornamento di Piano;
- M. Ricepire negli elaborati dell'Aggiornamento di Piano, le prescrizioni della Valutazione d'Incidenza, come riportate nella sezione J della parte 4 della scheda istruttoria;
- **di precisare** altresì, in relazione che l'autorità procedente, ai sensi dell'art. 18 co. 2bis D. Lgs 152/2006 dovrà dare evidenza degli esiti o sviluppi dei piani di

**REGIONE
PUGLIA**

Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana

Sezione Autorizzazioni Ambientali

Servizio VIA / VINCA

monitoraggio, trasmettendo all'autorità competente i risultati del monitoraggio ambientale e le eventuali misure correttive adottate secondo le indicazioni di cui alla lettera i) dell'Allegato VI alla parte seconda. Delle modalità di svolgimento del monitoraggio, dei risultati e delle eventuali misure correttive adottate ai sensi del comma 1 dovrà dare adeguata informazione attraverso i siti web dell'autorità competente e dell'autorità procedente;

- **di notificare** il presente provvedimento a mezzo PEC all'Autorità procedente, ai sensi della L.R. 44/2012, art. 2, comma 1, lettera f).;
- **di demandare** all'autorità procedente l'assolvimento degli obblighi stabiliti dagli artt. 13-14-15 della L.R. 44/2012 e ss.mm.ii, secondo quanto riportato in narrativa.

Il presente provvedimento, composto da n. 5 facciate, firmato digitalmente ai sensi del Testo Unico D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445 e del D. Lgs. 7 marzo 2005, n. 82:

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

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

Il presente Provvedimento è direttamente esecutivo.



**REGIONE
PUGLIA**

Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana

Sezione Autorizzazioni Ambientali

Servizio VIA / VINCA

Firmato digitalmente da:

P.O. Coordinamento V.A.S.
Rosa Marrone

Il Funzionario Istruttore
Daniela Frisullo

Il Dirigente del Servizio Via/Vinca
Vincenzo Lasorella

P.O. Valutazione Incidenza Ambientali nel Settore del Patrimonio Forestale
Giovanni Zaccaria

Il Dirigente ad interim della Sezione Autorizzazioni ambientali
Antonietta Riccio

Inps di Tris
06.12.2023 13:01:40
GMT+0000



Piano Regionale dei Trasporti
Piano Attuativo
2021 – 2030

Allegato database degli interventi

Dicembre 2023





**Gruppo di Lavoro
Assessore ai Trasporti e Mobilità Sostenibile**

Dot.ssa Anna Maurodinola

Direttore del Dipartimento Mobilità

Avv. Vito Antonio Antonacci

Sezione Infrastrutture per la Mobilità

Dirigente: Ing. Irene di Tria

Funzionario: Arch. Filomena Delle Foglie

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)

Arch. Camilla Alessi

Ing. Gildo Tomassetti

Dott.ssa Francesca Rametta

Ing. Giacomo Nonino

Geol. Valeriano Franchi

Dott. Fabio Montigiani

Dott. Lorenzo Diani

Ing. Francesco Pagnanini

Geol. Marco Sacchi



INDICE	
1 Istruzioni per la lettura dell'allegato.....	5
2 Rete portante del trasporto collettivo (ferroviario e automobilistico) e intermodalità delle merci	6
2.1 Gestione Rete Ferroviaria Italiana	7
2.2 Gestione Ferrovie del Gargano	13
2.3 Gestione Ferrotramviaria.....	15
2.4 Gestione Ferrovie Appulo Lucane.....	18
2.5 Gestione Ferrovie del Sud-Est.....	21
2.6 La rete portante dei BRT	24
2.7 Intermodalità merci.....	26
3 Trasporto su strada.....	28
3.1 Rete di interesse Nazionale.....	29
3.2 Provincia di Foggia	31
3.3 Provincia di Bari-Andria-Trani.....	33
3.4 Città Metropolitana di Bari.....	35
3.5 Provincia di Taranto	37
3.6 Provincia di Brindisi	39
3.7 Provincia di Lecce	41
3.8 Interventi non cartografati sulla rete stradale di competenza provinciale	43
4 Trasporto Aereo.....	44
4.1 L'Aeroporto di Foggia	45
4.2 L'Aeroporto di Bari.....	47
4.3 L'Aeroporto di Brindisi	51
4.4 L'Aeroporto di Grottaglie (Taranto).....	54
5 Trasporto Marittimo.....	57
5.1 Il Porto di Taranto	58
5.2 Il porto di Bari	61
5.3 Il Porto di Brindisi	63
5.4 Il Porto di Barietta	65
5.5 il Porto di Monopoli.....	67
5.1 Il Porto di Manfredonia.....	69
6 Mobilità ciclistica	71



Si rileva in particolare che gli interventi che compaiono per la prima volta nel PA 2021-2030, sono riconoscibili perché presentano un "*" nella stringa dell'ID, mentre nelle planimetrie è riportato un sottile bordo bianco attorno all'etichetta.

Il presente documento costituisce parte integrante del PA 2021-2030 e contiene il dettaglio di tutti gli interventi compresi nel Piano di cui si fornisce sia una planimetria che le informazioni raccolte durante il monitoraggio del PA 15-19 e durante le successive fasi di interlocuzione con i gestori dei servizi e delle infrastrutture della rete di trasporto regionale. Gli interventi, così come negli elaborati grafici di Piano, sono presentati per modalità di trasporto, in particolare:

- il capitolo 2, relativo alla rete portante del trasporto collettivo (ferroviario e automobilistico) e intermodalità delle merci, elenca gli interventi ferroviari per gestori dell'infrastruttura (RFI, FDG, FNB, FAL e FSE), riassume tutti gli interventi che costituiscono la rete portante dei BRT, gli interventi sui principali nodi logistici;
- il capitolo 3 relativo al trasporto stradale, riporta l'elenco degli interventi riguardanti la rete di interesse nazionale, poi raggruppa gli altri interventi per Provincia o Città Metropolitana in cui ricade;
- il capitolo 4 raggruppa tutti gli interventi relativi al sistema di trasporto aereo per aeroporto;
- il capitolo 5 raggruppa tutti gli interventi relativi al sistema di trasporto marittimo per i principali porti di interesse regionale con riferimenti anche ai porti minori di Manfredonia e Monopoli;
- il capitolo 5.1 infine riporta l'elenco degli interventi compresi nel Piano Regionale della Mobilità Ciclistica.

La prima colonna del database "ID" rappresenta la stringa alfanumerica che è possibile ritrovare nelle tavole di Piano e nelle planimetrie riportate nei paragrafi seguenti. Tale colonna è formata secondo la seguente legenda, riportata anche negli elaborati grafici di Piano e che si basa sulla distinzione degli orizzonti temporali, delle fonti di finanziamento e della presenza o meno degli interventi nel precedente PA 15-19:

Tabella 1. Legenda rappresentazione interventi

	Opere previste dal PA. 2015-2019 e finanziate dal PNRR/F-compl. (orizzonte temporale di attuazione 2026)
	Opere previste dal PA. 2015-2019 e finanziate dal FSC 2021-2027 (orizzonte temporale di attuazione 2030)
	Opere previste dal PA. 2015-2019 e finanziate da fonti progressse (orizzonte temporale di attuazione 2030)
	Opere programmate e finanziate nel periodo di vigenza del PA 2015-2019 (orizzonte temporale 2030)
	Opere prioritarie previste dal PA 2021-2030 e finanziate dal PNRR/F-compl. (orizzonte temporale 2026)
	Opere prioritarie proposte dal PA 2021-2030 (orizzonte temporale 2030)
	Opere prioritarie proposte dal PA 2021-2030 (orizzonte temporale 2030) e finanziate dal FSC 2021-2027
	Opere prioritarie ereditate dal PA 2015-2019 (orizzonte temporale 2030)
	Opere strategiche Scenario evolutivo (orizzonte temporale oltre il 2030)
	Opere complementari Scenario evolutivo (orizzonte temporale oltre il 2030)



Si rileva in particolare che gli interventi che compaiono per la prima volta nel PA 2021-2030, sono riconoscibili perché presentano un "*" nella stringa dell'ID, mentre nelle planimetrie è riportato un sottile bordo bianco attorno all'etichetta.

Gli altri campi disponibili per ogni intervento sono la denominazione, il soggetto attuatore, la maturità dell'intervento riportata con un codice che va da 0 a 11, dalla fase di avvio fino a lavori conclusi (vedi tabella seguente), la fonte di finanziamento ed il relativo totale delle somme ammesse a finanziamento, la stima del costo dell'opera, lo strumento di Pianificazione o atto di programmazione in cui quell'intervento è compreso ed infine l'orizzonte temporale previsto.

Tabella 2. Legenda per la lettura della colonna del database "codice maturità intervento"

Codice Maturità intervento	Descrizione Maturità dell'intervento
0	Non applicabile
1	Non avviato
2	Studio di Prefattibilità/Analisi Costi Benefici
3	Progetto di Fattibilità tecnica ed economica
4	Progettazione preliminare
5	Progettazione definitiva
6	Acquisizione pareri/autorizzazioni specifici (MNVIP, Consiglio SUP, LUPP, JUSTIF, ANSF, ecc)
7	Progettazione esecutiva
8	In fase di appalto
9	Lavori in corso
10	Fornitura in corso
11	Fase di consegna fornitura



2 Rete portante del trasporto collettivo (ferroviario e automobilistico) e intermodalità delle merci

L'immagine sottostante è una riduzione della tavola di Piano riguardante il quadro sinottico degli interventi sulla rete portante di trasporto collettivo e per l'intermodalità delle merci, che include quelli previsti sulla rete ferroviaria nazionale e su quella regionale.

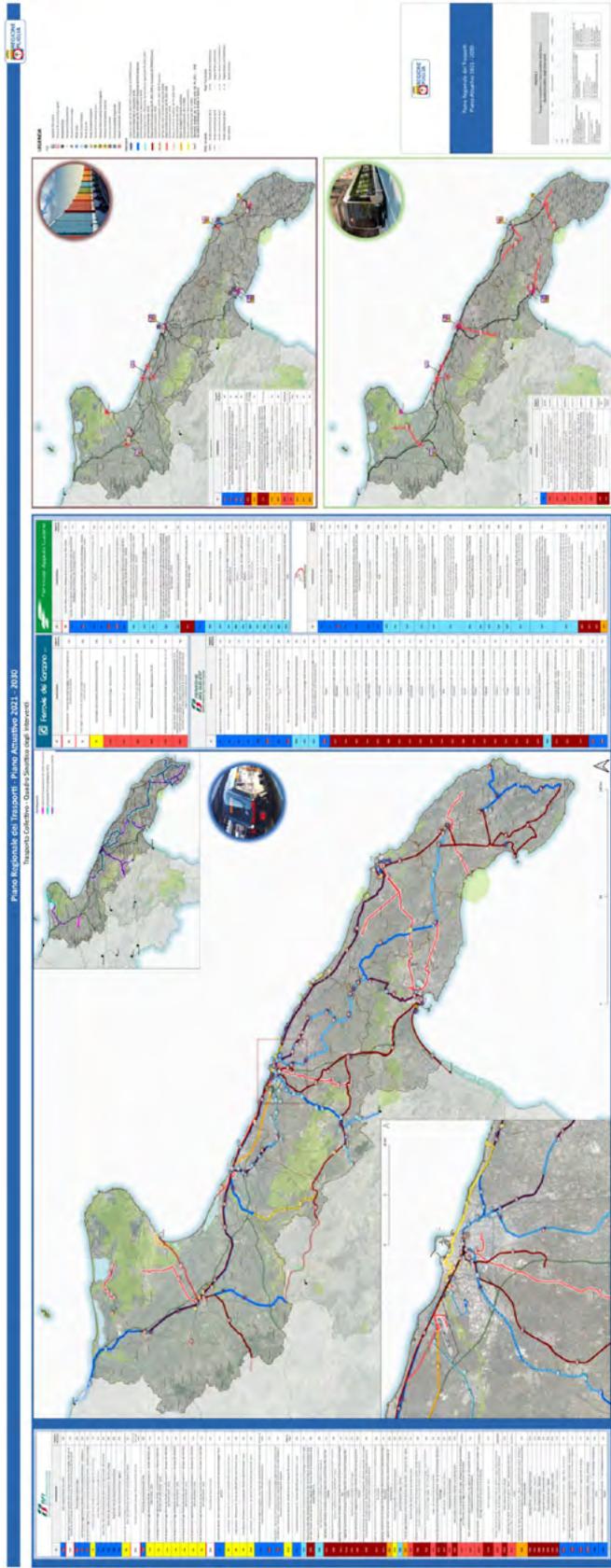


Figura 1. PRT PA 2021 - 2030 Tavola 2, interventi relativi alla rete portante di trasporto collettivo (ferroviario e automobilistico) e all'intermodalità delle merci.



2.1 Gestione Rete Ferroviaria Italiana

 RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE									
ID	Denominazione	Soggetto Attuatore	Maturità dell'intervento	Fonte di Finanziamento	Totale somme programmate - Costo ammesso a finanziamento (€) (ove dato disponibile)	Stima Costo dell'intervento (€) (ove dato disponibile)	Strumento di Pianificazione/Atto di Programmazione	Orizzonte temporale	
f6a	Piano Integrato Stazioni San Severo	RFI	9	PNRR	2'800'000	2'800'000	Piano commerciale straordinario RFI agosto 2021	2026	
f12a	Nodo di Foggia. Creazione di un secondo fronte di stazione e terminal intermodale, nelle aree di stazione non più funzionali all'esercizio ferroviario per favorire l'accesso alle reti AV/AC	RFI	2	Da definire	-	Da definire	PA 15-19	2030	
f12b	Piano Integrato Stazioni Foggia	RFI	4	CdP RFI-MIT	25'000'000	25'000'000	Piano commerciale straordinario RFI agosto 2021	2030	
f17	Linea ferroviaria Foggia-Potenza. Tratta Bivio Cervaro-Rocchetta Sant'Antonio - Infrastruttura	RFI	9	PNRR - FSC 2007 - 2013 - Altre fonti nazionali	365'000'000	365'000'000	CdP RFI-MIT dicembre 2022	2026	
f18	Linea ferroviaria Foggia-Potenza. Tratta Bivio Cervaro-Rocchetta Sant'Antonio - Interventi tecnologici	RFI	8	PNRR - FSC 2007 - 2013 - Altre fonti nazionali	-	-	CdP RFI-MIT dicembre 2022	2026	
f44	Linea Gravina-Spinazzola. Modello di esercizio integrato TPL-servizi turistici	RFI	1	-	-	-	PA 15-19	oltre il 2030	
f48a	Nodo di Bari: Bari Sud Nuova fermata Bari Campus	RFI	-	-	-	-	-	-	
f48b	Nodo di Bari: Bari Sud Quadruplicamento della linea tra Bari Centrale e Bari Executive	RFI	9	PAC 2007 - 2013 Altre fonti nazionali PON 2007 - 2013	431'300'000	431'300'000	CdP RFI-MIT dicembre 2022	2030	
f48c	Nodo di Bari: Bari Sud Variante tratta Bari Colle - Bari Torre a Mare	RFI	-	-	-	-	-	-	
f48d	Nodo di Bari: Bari Sud Nuova fermata Bari Executive	RFI	-	-	-	-	-	-	
f48e	Nodo di Bari: Bari Sud Nuova fermata Triggiano	RFI	-	-	-	-	-	-	
f59	Nodo di Bari: Bari Sud Accessibilità territoriale. Riutilizzo del sedime ferroviario dismesso Bari Torre a Mare - Bari Centrale per servizio di Trasporto Rapido di Massa	Comune di Bari	1	-	-	-	PA 15-19	oltre il 2030	
f60a	Terminal intermodale passeggeri ferro-gomma Gioia del Colle	Comune di Gioia del Colle	9	Programma Ordinario Convergenza Puglia Asse VII - Sezione Tutela e valorizzazione del Paesaggio	2'179'100,00	2'179'100,00	PA 15-19	2030	
f60b	Piano Integrato Stazioni Gioia del Colle	RFI	4	CdP RFI-MIT	11'000'000	11'000'000	Piano commerciale straordinario RFI agosto 2021	2030	
f71	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barletta-Bari-Brindisi Lecce Eliminazione P.L. Bari (km 660+224) sulla tratta Termoli - Lecce.	RFI	9	Fondi richiesti ambito velocizzazione a 200 km/h linea Adriatica	-	-	PA 15-19	oltre il 2030	
f76	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barletta-Bari-Brindisi Lecce Eliminazione P.L. Polignano a Mare (km 682+040) sulla tratta Termoli - Lecce.	RFI	6	Fondi richiesti ambito velocizzazione a 200 km/h linea Adriatica	-	-	PA 15-19	oltre il 2030	
f78	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barletta-Bari-Brindisi Lecce Eliminazione P.L. Monopoli (km 689+402) sulla tratta Termoli - Lecce.	RFI	6	Progetto elettrificazione Bari Lecce, interventi regionali	-	-	PA 15-19	oltre il 2030	
f79	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barletta-Bari-Brindisi Lecce Eliminazione P.L. Monopoli (km 690+097) sulla tratta Termoli - Lecce.	RFI	6	Progetto elettrificazione Bari Lecce, interventi regionali	-	-	PA 15-19	oltre il 2030	



ID	Denominazione	Soggetto Attuatore	Maturità dell'intervento	Fonte di Finanziamento	Totale somme programmate - Costo ammesso a finanziamento (€) (ove dato disponibile)	Stima Costo dell'intervento (€) (ove dato disponibile)	Strumento di Pianificazione/Atto di Programmazione	Orizzonte temporale
f80	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barletta-Bari-Brindisi Lecce Eliminazione P.L. Monopoli (km 694+802) sulla tratta Termoli - Lecce.	RFI	6	Progetto elettrificazione Bari Lecce, interventi residuali	-	-	PA 15-19	oltre il 2030
f81	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barletta-Bari-Brindisi Lecce Eliminazione P.L. Monopoli (km 696+018) sulla tratta Termoli - Lecce.	RFI	6	Progetto elettrificazione Bari Lecce, interventi residuali	-	-	PA 15-19	oltre il 2030
f82	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barletta-Bari-Brindisi Lecce Eliminazione P.L. Monopoli (km 696+788) sulla tratta Termoli - Lecce.	RFI	6	Progetto elettrificazione Bari Lecce, interventi residuali	-	-	PA 15-19	oltre il 2030
f86a	Piano Integrato Stazioni Taranto	RFI	8	PNRR (€ 15'000'000) CdP RFI MIT (€ 6'000'000) Comune di Taranto (€ 1'000'000)	22'000'000	22'000'000	Piano commerciale straordinario RFI agosto 2021	2026
f87	Linea Taranto-Brindisi. Nuova stazione Taranto-Nasici con terminal intermodale passeggeri ferro-gomma	RFI	6	Patto per lo sviluppo della Regione Puglia - PSC 2014 - 2020 (€ 15'000'000) MEF (€ 8'000'000)	23'000'000	23'000'000		2030
f95	Linea Adriatica -Eliminazione P.L. Fasano (km 699+100) sulla tratta Termoli - Lecce.	RFI	8	Progetto elettrificazione Bari Lecce, interventi residuali	-	-	PA 15-19	oltre il 2030
f96	Linea Adriatica -Eliminazione P.L. Fasano (km 699+497) sulla tratta Termoli - Lecce.	RFI	8	Progetto elettrificazione Bari Lecce, interventi residuali	-	-	PA 15-19	oltre il 2030
f99	Linea Adriatica -Eliminazione P.L. Carovigno (km 740+387) sulla tratta Termoli - Lecce.	RFI	5	-	-	-	PA 15-19	oltre il 2030
f103	Linea Adriatica -Eliminazione P.L. Brindisi (km 758+716) sulla tratta Termoli - Lecce.	RFI	4	Fondi richiesti ambito veicolizzazione a 200 km/h linea Adriatica	-	-	PA 15-19	oltre il 2030
f104	Terminal Intermodale passeggeri ferro-gomma, Lecce Marco Vito. Secondo fronte di stazione di Lecce e potenziamento dell'attestamento FSE nella stazione di Lecce	Comune di Lecce	9	FSC 2007 - 2013	13'500'000	13'500'000	PA 15-19	2026
f105	Piano Integrato Stazioni Lecce	RFI	8	PNRR	11'000'000	11'000'000	Piano commerciale straordinario RFI agosto 2021	2026
f129	Linea Barletta - Spinazola. Elettrificazione e rinnovo tecnologie di gestione della circolazione della tratta Barletta - Canosa di P., trasformazione in stazione della fermata di Canne della Battaglia e attivazione nuova fermata di Barletta Ospedale	RFI	6	PNRR FSC 2014 - 2020 Stato MEF	180'000'000	180'000'000	CdP RFI-MIT dicembre 2022	2026
f130	Linea Barletta-Canosa-Spinazola. Modello di esercizio integrato TPL servizi turistici	Regione Puglia	1	-	-	-	PA 15-19	oltre il 2030
f134	Linea Adriatica Eliminazione P.L. Trani (km 606+820) sulla tratta Termoli - Lecce.	RFI	6	Fondi soppressione PL - NPP 1056	-	-		2030
f256	Interventi di potenziamento delle infrastrutture ferroviarie a rischio idrogeologico nella REG. Puglia	RFI	4	Altre fonti di finanziamenti nazionali	-	-	PRML	2030



ID	Denominazione	Soggetto Attuatore	Maturità dell'intervento	Fonte di Finanziamento	Totale somme programmate - Costo ammesso a finanziamento (€) (ove dato disponibile)	Stima Costo dell'intervento (€) (ove dato disponibile)	Strumento di Pianificazione/Atto di Programmazione	Orizzonte temporale
f259	Sistemazione nodo di Bari.Raddoppio Bari Parco Sud - Bari Torre a Mare e variante ingresso linea Bari-Taranto, variante Ingresso linea viaggiatori Bari-Taranto, binari di stazionamento della stazione di Bari C.le	RFI	9	POC 2014 - 2020 PON 2007 - 2013 Altre fonti nazionali	159'610'000	159'610'000	CdP RFI-MIT dicembre 2022	2026
f260	Progetto per la definizione di strumenti per l'accesso all'infrastruttura Ferroviaria per il trasporto delle Merci (IFMerci) nel territorio delle Regioni Obiettivo Convergenza	RFI	9	FSC - Delibera CIPE n. 62/2011 a favore del Piano Nazionale per il Sud	-	-	PRML	2030
f261	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto: PRG e ACC Bari Centrale	RFI	9	FSC 2014 - 2020 - CIPE 98/2018 Stato MEF	90'000'000	90'000'000	CdP RFI-MIT dicembre 2022	2026
f264	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto: PRG e ACC Lecce (inclusa la velocizzazione sub tratta Brindisi - Lecce)	RFI	9	FSC 2014 - 2020 - CIPE 98/2018 Stato MEF	60'000'000	60'000'000	CdP RFI-MIT dicembre 2022	2026
f264a	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto: Velocizzazione Napoli-Bari	RFI	9	FSC 2014 - 2020 - CIPE 98/2018 Stato MEF	15'000'000	15'000'000	CdP RFI-MIT dicembre 2022	2026
f264b	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto: Raddoppio Bari-Taranto	RFI	9	FSC 2014 - 2020 - CIPE 98/2018 Stato MEF	219'800'000	219'800'000	CdP RFI-MIT dicembre 2022	2026
f265	Raddoppio Pescara-Bari (PRG e ACC di Foggia)	RFI	9	PNRR - Altre fonti nazionali Decreto-legge 69/2013 (Decreto del Fare)	-	-	CdP RFI-MIT dicembre 2022	2026
f267	Interventi infrastrutturali per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea Adriatica (Termoli-Taranto)	RFI	4	PNRR	-	-	PRML	2026
f268	Interventi infrastrutturali per il potenziamento dei collegamenti al distretto industriale di Ferrandina e la realizzazione del Corridoio Taranto - Metaponto e Ferrandina - Metaponto (compresa la realizzazione della nuova stazione a Castellana Marina)	RFI	2	PNRR	-	-	CdP RFI-MIT novembre 2021	2026
f277	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto: Upgrading tecnologico Bari-Taranto	RFI	9	FSC 2014 - 2020 - CIPE 98/2018 Stato MEF	18'000'000	18'000'000	CdP RFI-MIT dicembre 2022	2026
f277a	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto: Upgrading tecnologico Bari-Lecce	RFI	9	FSC 2014 - 2020 - CIPE 98/2018 Stato MEF	78'600'000	78'600'000	CdP RFI-MIT dicembre 2022	2026
F407	Upgrade linea Bari - Taranto: Velocizzazione per adeguare la linea a 200 km/h (Tecnologie ed Infrastruttura)	RFI	1					Oltre 2030
f279	FrancaVilla Fontana PRG e completamento sottopasso	RFI	2				PA 15-19	oltre il 2030
f280	Nuova Fermata AV Foggia - Cervaro	RFI	6	FSC 2014 - 2020 - Stato MEF	40'000'000	40'000'000	CdP RFI-MIT dicembre 2022	2030
F397	Nodo di Foggia. Raddoppio lunetta interconnessione linea Adriatica - Itinerario AC Bari - Napoli	RFI	1					Oltre 2030
f281	Nodo di Bari: Bari Nord Variante Santo Spirito-Palese	RFI	6	FSC 2021-2027	628'000'000	633'000'000	CdP RFI-MIT dicembre 2022	2030
f285	Collegamento ferroviario Aeroporto di Brindisi Attivazione nuova stazione "Brindisi Aeroporto" e bretelle di collegamento con le linee Bari-Brindisi e Taranto-Brindisi	RFI	6	FSC 2014 - 2020 CIPE n. 12/2018 - PNRR	112'000'000	112'000'000	CdP RFI-MIT dicembre 2022	2026
f316	Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna - Lecce Tratte Rimini-Ancona, Pescara - Foggia, Foggia - Bari, e Brindisi-Lecce	RFI	9	Stato MEF	351'000'000	351'000'000	CdP RFI-MIT dicembre 2022	2026
f321	Foggia - Manfredonia. Studio di Fattibilità	RFI	1					2030



ID	Denominazione	Soggetto Attuatore	Maturità dell'intervento	Fonte di Finanziamento	Totale somme programmate - Costo ammesso a finanziamento (€) (ove dato disponibile)	Stima Costo dell'intervento (€) (ove dato disponibile)	Strumento di Pianificazione/Atto di Programmazione	Orizzonte temporale
f322	Percorsi nella storia-Turismo lento: Rocchetta Sant'Antonio- Gioia del Colle interventi sulla linea e tecnologie	RFI	1	PNRR	30'000'000	30'000'000		2026
f323	Linea Bari-Napoli - Raddoppio Orsara-Bovino	RFI	9	PNRR	561'800'000	561'800'000	CdP RFI-MIT dicembre 2022	2026
f326*	Potenziamento Taranto-Brindisi	RFI	5	-	-	250'000'000		2030
f327	Velocizzazione Linea Adriatica tratta Bari-Lecce ulteriore fase	RFI	1	PNRR	27'300'000	27'300'000		2026
f334*	Nuova Fermata AV Foggia - Cervaro. Accessibilità ultimo miglio. Collegamento di trasporto pubblico con la stazione centrale di Foggia e l'annesso Terminal Intermodale	da definire	1	-	-	20'000'000		2030
f335*	Ruvo - potenziamento nodo di interscambio su rete regionale per attestamento missioni interoperabili a servizio dell'aeroporto	RFI	1	-	-	3'000'000		2030
f336a*	Stazione Bari Centrale - Accessibilità ultimo miglio. Potenziamento del collegamento stradale e dei parcheggi a servizio del secondo fronte di Stazione	da definire	1	-	-	20'000'000		2030
f336b	Piano Integrato Stazioni - Bari	RFI	4	PNRR PINQUA	146'000'000	146'000'000	Piano commerciale straordinario RFI agosto 2021	2026
f337a*	Stazione "Brindisi Centrale" - Accessibilità territoriale sull'ultimo miglio. Potenziamento del collegamento stradale e dei parcheggi a servizio del secondo fronte di Stazione	da definire	1	-	-	-		2030
f337b	Piano Integrato Stazioni - Brindisi	RFI	6	PNRR	15'300'000	15'300'000	Piano commerciale straordinario RFI agosto 2021	2026
f341*	Nodo di Bari: Bari Nord - Variante Santo Spirito - Palese - Collegamento della nuova fermata/stazione "Bari Palese/Aeroporto" con l'aerostazione dell'aeroporto Karol Wojtyła con bus shuttle	da definire	1	-	-	-		2030
f343	Nodo di Bari: Bari Nord - Variante Santo Spirito - Palese - Compatibilità della variante "Bari Nord" con quadruplicamento delocalizzato della linea adriatica della tratta compresa tra la stazione di Bari Smistamento e Barietta	RFI	1	-	-	-		oltre il 2030
f346	Linea Bari-Bitritto - Upgrading infrastrutturale	RFI	9	PNRR	40'110'000	40'110'000	CdP RFI-MIT dicembre 2022	2026
f384	Piano Integrato Stazioni - Monopoli	RFI	4	PNRR	11'000'000	11'000'000	Piano commerciale straordinario RFI agosto 2021	2026
f386	Piano Integrato Stazioni - Giovinazzo	RFI	9	PNRR	5'7000'000	5'7000'000	Piano commerciale straordinario RFI agosto 2021	2026
f388	Piano Integrato Stazioni - Acquaviva delle Fonti	RFI	4	PNRR	6'800'000	6'800'000	Piano commerciale straordinario RFI agosto 2021	2026
f390	Piano Integrato Stazioni - Barietta	RFI	4	PNRR	5'000'000	5'000'000	Piano commerciale straordinario RFI agosto 2021	2026
f393	Piano Integrato Stazioni - Polignano a Mare	RFI	4	PNRR	2'800'000	2'800'000	Piano commerciale straordinario RFI agosto 2021	2026
f394	Piano Integrato Stazioni - Trinitapoli - S. Ferdinando	RFI	4	PNRR	9'000'000	9'000'000	Piano commerciale straordinario RFI agosto 2021	2026
f1001	Linea Adriatica - Velocizzazione (tratta San Severo - Foggia - Bari) - Armamento	RFI	5	PNRR	-	-		2026
f1005	Upgrading e potenziamento tecnologico (itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto - Velocizzazione adriatica. Upgrading tecnologico Foggia-Bari-Brindisi (tratte Bari Torre a Mare-Fasano e Foggia-Bari P.N.)	RFI	8	FSC 2014 - 2020 - CIPE 98/2018 Stato MEF	92'000'000	92'000'000	CdP RFI-MIT dicembre 2022	2026
f1003	Linea Adriatica - Velocizzazione tratta Termoli - Foggia. upgrade tecnologico	RFI	7	PNRR	-	-		2026
f1004	Linea Adriatica - Velocizzazione (tratta Bari - Brindisi) - Armamento	RFI	5	PNRR	-	-		2026
f1008	Completamento raddoppio Pescara-Bari (tratta Termoli-Lesina) - I^ fase: Raddoppio	RFI	9	Altre fonti nazionali RI-	106'000'000	106'000'000	CdP RFI-MIT dicembre 2022	2030



ID	Denominazione	Soggetto Attuatore	Maturità dell'intervento	Fonte di Finanziamento	Totale somme programmate - Costo ammesso a finanziamento (€) (ove dato disponibile)	Stima Costo dell'intervento (€) (ove dato disponibile)	Strumento di Pianificazione/Atto di Programmazione	Orizzonte temporale
f1009	tratta Ripalta-Lesina Completamento raddoppio Pescara-Barri (tratta Termoli-Lesina) - 2ª fase: Raddoppio tratta Termoli-Ripalta	RFI	7	sose liberate 2006 - 2006 Altre fonti nazionali	593'000'000	594'000'000	2022 CdP RFI-MI dicembre 2022	2030



Figura 2. Planimetria interventi Rete Ferroviaria Italiana.



2.2 Gestione Ferrovie del Gargano

ID	Denominazione	Soggetto Attuatore	Maturità dell'intervento	Fonte di Finanziamento	Totale somme programmate - Costo ammesso a finanziamento (€) (ove dato disponibile)	Stima Costo dell'intervento (€) (ove dato disponibile)	Strumento di Pianificazione/Atto di Programmazione	Orizzonte temporale
f6a	Nodo di San Severo - Terminali intermodale passeggeri ferro-ferro, ferro-gomma sul secondo fronte di stazione	FdG	9	-	-	-	PA 15-19	2030
f7	Linea Foggia- Lucera. Terminali intermodale passeggeri ferro-ferro, ferro-gomma nella stazione di Lucera	FdG	3	-	-	-		2030
f9	Linea Foggia-Lucera. Ripristino attestamento Lucera-Porta Troia	FdG	3	-	-	-	PA 15-19	oltre 2030
f249	Sottostazione Elettrica Foggia - Nuova sottostazione	FdG	7	-	-	1'500'000		2030
f251	Sottostazione Elettrica San Nicandro - Rinnovo impianto per obsolescenza	FdG	7	-	-	1'500'000		2030
f252	Trazione Elettrica km21-km25 - Rinnovo per continuità impiantistica con i tratti precedente e successivo già rinnovati	FdG	7	Fondo Complementare al PNNR (D.M. del 23 settembre 2021, n. 363 così come integrato con D.M. del 23 dicembre 2022, n.416)	1'000'000	1'000'000		2030
f253	Sottostazione Elettrica Lucera - Aggiornamento HD-SW	FdG	7	-	-	200'000		2030
f254	Realizzazione cavalcavia stradale per contestuale soppressione di n. 2 P.P.LL. km 21 e 23	FdG	9	FSC 2007/2013 Delibera CIPE 62/2011	7'708'680	8'960'000		2026
f286*	Linea San Severo - Peschici Calenella. Velocizzazione (rinnovo armamento, TE ed eliminazione PPL) e adeguamento alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) della tratta Sannicandro Garganico - Cagnano Varano con annessa realizzazione del nodo intermodale di Cagnano Varano e adeguamento di tutte le stazioni della linea alle esigenze di accessibilità universale.	FdG	1	-	-	45'000'000		2030

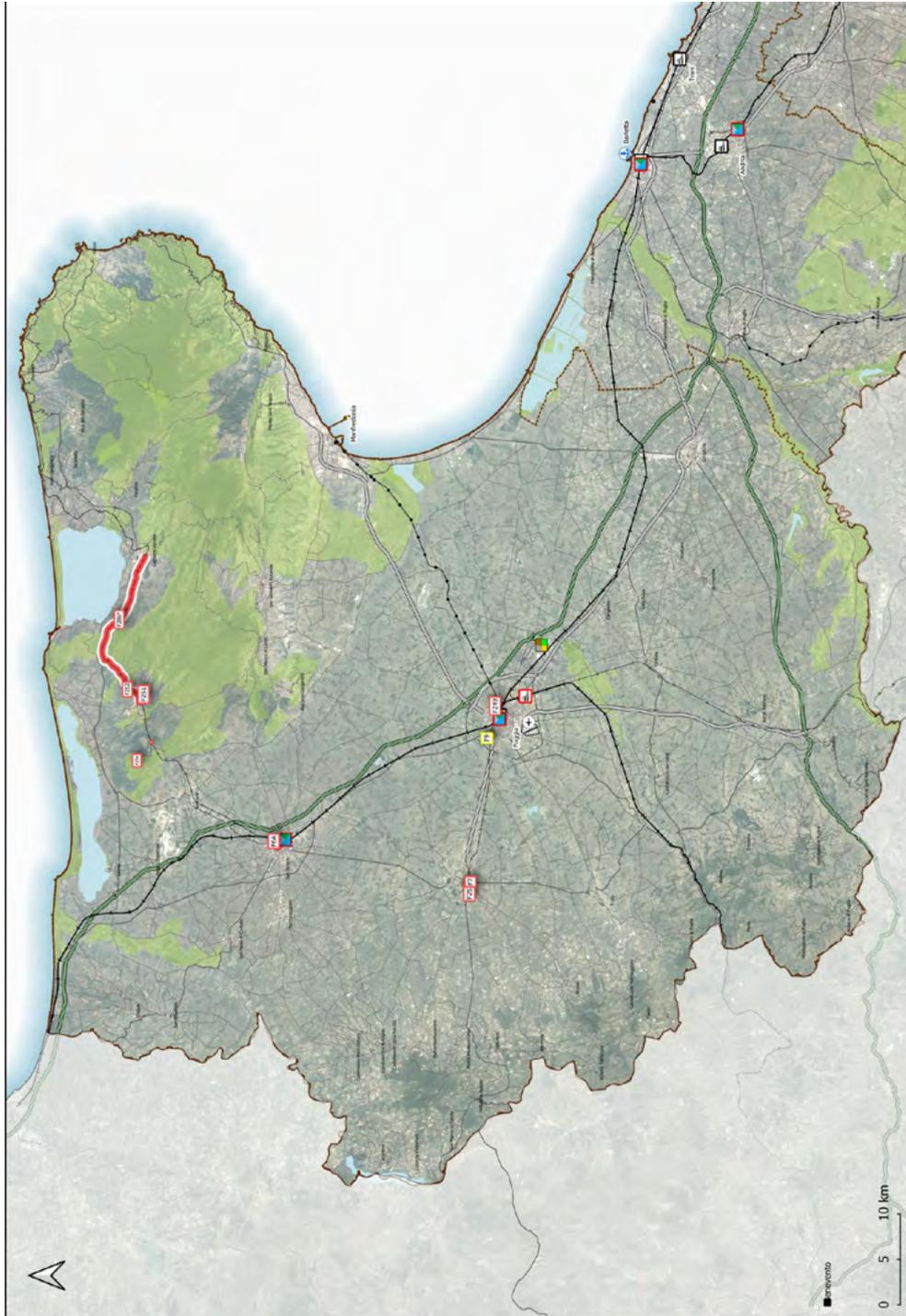


Figura 3. Planimetria interventi gestione Ferrovie del Gargano.



2.3 Gestione Ferrotramviaria

ID	Denominazione	Soggetto Attuatore	Maturità dell'intervento	Fonte di Finanziamento	Totale somme programmate - Costo ammesso a finanziamento (€) (ove dato disponibile)	Stima Costo dell'intervento (€) (ove dato disponibile)	Strumento di Pianificazione/Atto di Programmazione	Orizzonte temporale
f28	Metropolitana Bari-Quartiere San Paolo, tratta Cecilia-Regioni	FNB	8	DEF - FSC 2014/2020 - Delibera CIPE n. 54/2016 - Asse C	36'000'000	36'000'000		2030
f29	Interconnessione pedonale tra la stazione Fesca San Girolamo (FNB) e la fermata Zona Industriale (RFI)	FNB	8	FSC 2014/2020 - Patto per lo sviluppo della Regione Puglia	7'000'000	7'000'000		2030
f30	Terminal Intermodale passeggeri ferro-gomma Lamasinata	FNB	9	PO FESR 2014/2020	2'372'000	2'372'000		2026
f25	Linea Bari-Ruvo-Corato-Andria-Barletta. Raddoppio Corato-Andria sud	FNB	9	PO FESR 2014/2020	41'650'000	41'650'000		2026
f27	Linea Bari-Ruvo-Corato-Andria-Barletta. Interramento della linea e della stazione nel centro urbano con la nuova fermata Andria Nord (Interrata) e interoperabilità con la rete RFI nella stazione di Barletta	FNB	9	PO FESR 2014/2020	91'096'000	91'096'000		2026
f28	Linea Bari-Ruvo-Corato-Andria-Barletta. Terminal intermodale passeggeri ferro-gomma secondo fronte stazione di Barletta	FNB	9	PO FESR 2014/2020	3'973'000	3'973'000		2026
f45	Linea Bari-Ruvo-Corato-Andria-Barletta. Tratta Corato-Andria intervento di attrezzaggio SCMT	FNB	9	PO FESR 2014/2020	6'210'000	6'210'000		2026
f209	Barletta Adeguamento stazione di Barletta Scalo e interconnessione a RFI	FNB	3					2030
f210	Lavori di realizzazione del sottosistema di terra (SST) SCMT Encoder Tratta Barletta - Andria della linea Ferroviaria Bari-Lamasinata-Bitonto-Barletta	FNB	3					2030
f215	Rimodulazione delle distanze del PBA, rimozione del sistema Train Stop ed attrezzaggio con sistema SCMT della tratta a doppio binario esistente Fesca San Girolamo - Cecilia della linea ferroviaria Bari-Lamasinata-Quartiere San Paolo	FNB	7	FSC 2014/2020 - Delibera CIPE n. 54/2016 - ASSE F	2'670'000	2'670'000		2030
f216	Attrezzaggio dell'infrastruttura esistente della tratta Fesca San Girolamo (FNB) - Binario V ovest (RFI) con un sistema BCA e SCMT oltre l'adeguamento degli impianti esistenti dell'ACEI di Bari Centrale (RFI) e ACCM di Fesca San Girolamo (FNB)	FNB	7	FSC 2014/2020 - Delibera CIPE n. 54/2016 - ASSE F	2'100'000	2'100'000		2030
f218	Soppressione del P.L. km 16+524 della linea ferroviaria Bari-Barletta con realizzazione sottopasso ferroviario e nuova viabilità	FNB	8	FSC 2014/2020 - Delibera CIPE n. 98/2017 Finanziamento Regionale - DGR n.1086 del 18.06.2019	10'000'000	10'000'000		2030
f220	Realizzazione di n. 3 impianti di Rilievamento Temperature Boccole/Freni, nel rispetto delle disposizioni dell'ANSF, da installare rispettivamente in prossimità della stazione di Fesca e della stazione di Bitonto (due Punti di Rilievamento monodirezionali) e della Stazione di Barletta (un Punto di Rilievamento bidirezionale) sulla linea ferroviaria Bari-Lamasinata-Bitonto-Barletta	FNB	7	FSC 2014/2020 - Delibera CIPE n. 54/2016 - ASSE F	2'900'000	2'900'000		2030
f221	Realizzazione di n. 5 impianti di Protezione Automatica Integrativa - Passaggi a Livello (PAI-PL), da installare ai PP.L. progressive 18+360, 26+311, 34+916, 65+151 della linea ferroviaria Bari-Lamasinata-Bitonto-Barletta	FNB	7	FSC 2014/2020 - Delibera CIPE n. 54/2016 - ASSE F	1'870'000	1'870'000		2030
f222	Comune di Ruvo di Puglia Soppressione P.L. km 34+916 (MADONNA DELLE GRAZIE)	FNB	3					2030



FERROTRAMVIARIA SPA										
ID	Denominazione	Soggetto Attuatore	Maturità dell'intervento	Fonte di Finanziamento	Totale somme programmate - Costo ammesso a finanziamento (€) (ove dato disponibile)	Stima Costo dell'intervento (€) (ove dato disponibile)	Strumento di Pianificazione/Atto di Programmazione	Orizzonte temporale		
f223	Comune di Ruvo di Puglia Creazione rotonda su rampa innesto S.P. 231 (Riorganizzazione viaria per la soppressione del PL al km 35+635)	FNB	3					2030		
f224	Comune di Ruvo di Puglia Soppressione P.L. km 36+779 Parcheggio di scambio ed Adeguamento Stazione	FNB	3					2030		
f225	Realizzazione sottopasso Viale Lillium Terlizzi	FNB	9	PO FESR 2014/2020	7'000'000	7'000'000		2030		
f227	Integrazione ed adeguamento agli schemi di principio vigenti nella logica dell'ACCM di Fesca San Girolamo per n. 5 PL di stazione al km 3+684, km 3+827, km 18+359, km 29+555, km 36+316, nella tratta Bari-Bitonto-Terlizzi-Ruvo della linea ferroviaria Bari-Lamasinata-Bitonto-Barletta	FNB	7	FSC 2014/2020 - Delibera CIPE n. 54/2016 - ASSE F	800'000	800'000		2030		
f228	Adeguamento del Sistema per la rimozione dei Punti Informativi SCMT posati in prossimità delle punte scambi/traverse limite per la gestione del punto di riduzione velocità sugli scambi e non in asse al segnale di protezione al fine di rendere il sistema SCMT conforme alle SRS SCMT, nella tratta Bari-Bitonto-Terlizzi-Ruvo della linea ferroviaria Bari-Lamasinata-Bitonto-Barletta	FNB	9	FSC 2014/2020 - Delibera CIPE n. 54/2016 - ASSE F	1'070'000	1'070'000		2030		
f229	Integrazione del PL di linea con il sistema di distanziamento esistente (BAbcc) attraverso la realizzazione di n. 13 SPL23 al km 9+504, km 16+524, km 19+316, km 20+660, km 21+934, km 24+348, km 26+777, km 27+311, km 28+429, km 31+576, km 32+915, km 34+916, km 35+649, con conseguente adeguamento del sistema SCMT, nella tratta Bari-Bitonto-Terlizzi-Ruvo della linea ferroviaria Bari-Lamasinata-Bitonto-Barletta	FNB	7	FSC 2014/2020 - Delibera CIPE n. 54/2016 - ASSE F	8'000'000	8'000'000		2030		
f283	Sostituzione della travata metallica al km 1+897 della linea Bari -Barletta	FNB	8	Fondo Complementare PNRR - D.M. 363/2021	1'450'000	1'450'000		2026		
f284	FNB: Raddoppio della tratta Andria - Barletta	FNB	8	Fondo Complementare PNRR - D.M. 363/2021	45'000'000	45'000'000		2026		
f325	Rinnovo del binario esistente della tratta Corato-Andria	FNB	8	Fondo Complementare PNRR - D.M. 363/2021	12'000'000	12'000'000		2026		
f331	Potenziamento capacità di ricevimento treni della rete FNB su Bari Centrale	FNB	1	-	-	25'000'000		oltre il 2030		

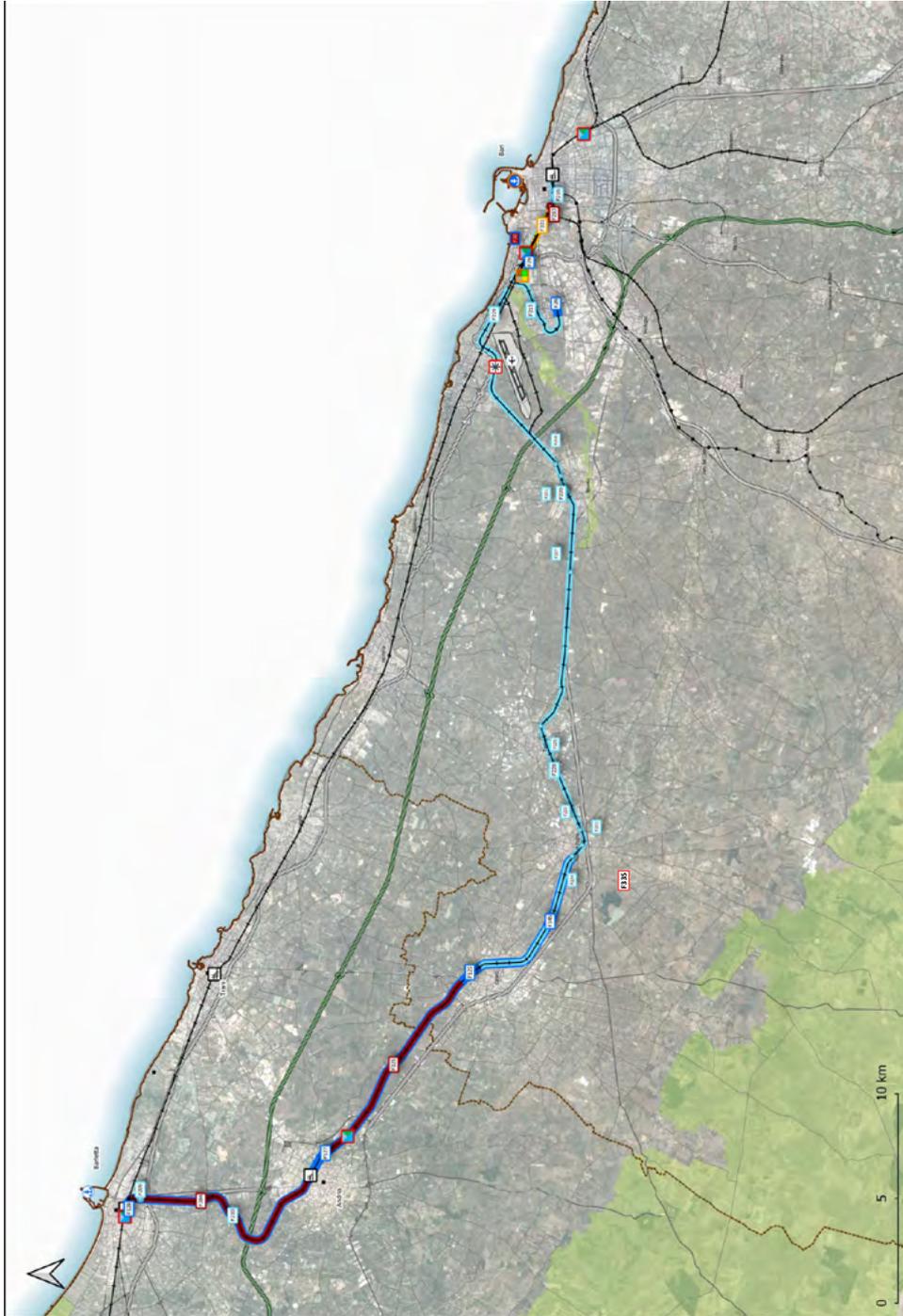


Figura 4. Planimetria interventi gestione Ferrottramviaria.



2.4 Gestione Ferrovie Appulo Lucane

ID	Denominazione	Soggetto Attuatore	Maturità dell'intervento	Fonte di Finanziamento	Totale somme programmate - Costo ammesso a finanziamento (€) (ove dato disponibile)	Stima Costo dell'intervento (€) (ove dato disponibile)	Strumento di Pianificazione/Atto di Programmazione	Orizzonte temporale
f36	Linea Bari-Altamura-Matera. Raddoppio di binario tra Bari Scalo e Bari Libertà	FAL	1	-	-	-	-	-
f38	Linea Bari-Altamura-Matera. Potenziamento e velocizzazione della tratta Bari/Toritto. (Raddoppio Bari Policlinico - Bari S. Andrea) LOTTO IV	FAL	9	FSC 2007/2013 Delibera CIPE 62/2011	18.477.160,54	18.477.160,54		2026
f40	Interramento linea ferroviaria FAL nell'ambito urbano della città di Modugno - secondo stralcio funzionale dalle progressive km 8+834 ÷ 10+750 della linea Bari - Matera	FAL	8	Piano Nazionale Complementare (PNC) del PNRR - D.M. 363/2021	23'500'000	23'500'000		2026
f41	Linea Bari-Altamura-Matera. Raddoppio dalla fine dell'interramento di Modugno a Palo del Colle	FAL	9	FSC 2007/2013 Delibera CIPE 62/2011	11'500'000	11'500'000		2030
f43	Linea Altamura-Gravina. Nuova fermata Ospedale delle Murge	FAL	2	-	-	-	-	2030
f157a	Realizzazione parcheggio di interscambio nella stazione di Altamura	FAL	8	Comma 95 Legge 145/2018 (DM 364/2021) € 2.500'000	2'500'000	2'500'000		2030
f398	Lavori di ristrutturazione edilizia e adeguamento tecnologico Stazione di Altamura	FAL	8	Piano Nazionale Complementare (PNC) del PNRR - D.M. 363/2021 € 1'000'000	1'000'000	1'000'000		2026
f157b	Terminal intermodale passeggeri ferro-gomma Altamura: Rinnovo piano del ferro - stazione di Altamura progr. Km 48+345 (linea Bari - Matera)	FAL	2	-	-	-	-	2030
f231	Realizzazione della fermata ferroviaria di Bari Sant'Andrea, alla progressiva km 5+360 della linea ferroviaria Bari Matera. Realizzazione di un tratto di raddoppio ferroviario, dal km 4+850 al km 5+490 della linea Bari - Matera	FAL	8	FSC 2014/2020 Delibera CIPE n. 98/2017	3'200'000	3'200'000		2030
f232	Realizzazione di un sovrappasso stradale per l'eliminazione del Passaggio a Livello ubicato alla progressiva km 3+885 della linea ferroviaria Bari Matera	FAL	8	FSC 2014/2020 Delibera CIPE n. 98/2017	5'613'407	5'613'407		2030
f233	Fermata "Libertà" delle Ferrovie Appulo Lucane BARI - CIPE 98/2017	FAL	8	FSC 2014/2020 Delibera CIPE n. 98/2017	18'000'000	18'000'000		2030
f234	Potenziamento e velocizzazione della linea ferroviaria Bari-Matera e tratta metropolitana Toritto-Bari - realizzazione dei sovrappassi pedonali nelle stazioni di Palo del Colle Binetto Grumo e Toritto delle Ferrovie Appulo Lucane e innalzamento marciapiedi passeggeri nelle stazioni di Bari Centrale Bari Scalo Palo del Colle Binetto Grumo Toritto e fermate Bari Policlinico - LOTTO III	FAL	9	FSC 2007/2013 Delibera CIPE 62/2011	2'500'000	2'500'000		2026
f235	Raddoppio selettivo posto di movimento Mellitto	FAL	9	PO FESR 2014/2020	5'300'000	5'300'000		2026
f324	Linea Bari - Matera: rinnovo armamento tratta Bari centrale-Bari Scalo dalla progr. km 0+000 alla progr. 1+809	FAL	8	Piano Nazionale Complementare (PNC) del PNRR - D.M. 363/2021	1'020'000	1'020'000		2026
f347	Adeguamento impianti di segnalamento e sicurezza della linea Bari - Matera	FAL	8	FSC 2014-2020 - Delibera CIPE n. 54/2016 ASSE B	11'000'000	11'000'000		2030
f348	Raddoppio ferroviario tratta Grumo Appula - Toritto	FAL	8	FSC 2014-2020 - Delibera CIPE n. 54/2016 ASSE B	28'500'000	28'500'000		2030
f349	Raddoppio ferroviario tratta Palo del Colle - Grumo Appula	FAL	8	Comma 95 Legge 145/2018 (DM 182/2020)	21'030'000	21'030'000		2030
f359	Rinnovo armamento tratta Altamura - Gravina progr. Km 0+000 ÷ 11+710 (linea Altamura - Avigliano Lucania)	FAL	2	-	-	-	-	2030
f360	Rinnovo armamento tratta Altamura - Marinella progr. Km 48+345 ÷ 60+422 (linea Bari - Matera)	FAL	6	Comma 95 Legge 145/2018 (DM 182/2020)	10'400'000	10'400'000		2030
f361	Rinnovo armamento tratta Bari Centrale - Bari Scalo progr. Km 0+000 ÷ 1+809 (linea Bari - Matera)	FAL	6	Comma 95 Legge 145/2018 (DM 182/2020)	1'020'000	1'020'000		2030
f362	Rinnovo armamento tratta Gravina - Basentello progr. Km 11+710 ÷ 27+049 (linea Altamura - Avigliano Lucania)	FAL	2	-	-	-	-	2030



Ferrovie Appulo Lucane

ID	Denominazione	Soggetto Attuatore	Maturità dell'intervento	Fonte di Finanziamento	Totale somme programmate - Costo ammesso a finanziamento (€) (ove dato disponibile)	Stima Costo dell'intervento (€) (ove dato disponibile)	Strumento di Pianificazione/Atto di Programmazione	Orizzonte temporale
f363	Rinnovo armamento tratta Marinella – Venusio progr. Km 60+422 (linea Bari – Matera)	FAL	2		-			2030
f365	Rinnovo piano del ferro – stazione di Gravina progr. Km 11+710 (linea Altamura – Avigliano Lucania)	FAL	6	Comma 95 Legge 145/2018 (DM 182/2020)	1'350'000	1'350'000		2030
f366	Rinnovo piano del ferro – stazione di Marinella progr. Km 60+422 (linea Bari – Matera)	FAL	6	Comma 95 Legge 145/2018 (DM 182/2020)	1'290'000	1'290'000		2030
f367	Potenziamento armamento Altamura - Gravina	FAL	2		-	-		2030
f396	Riorganizzazione della radice nord del piano del ferro del Deposito ferroviario FAL di Bari Scalo	FAL	9	FSC 3014/2020 Delibera CIPE 54/2016 - Asse B	4'500'000	4'500'000		2030

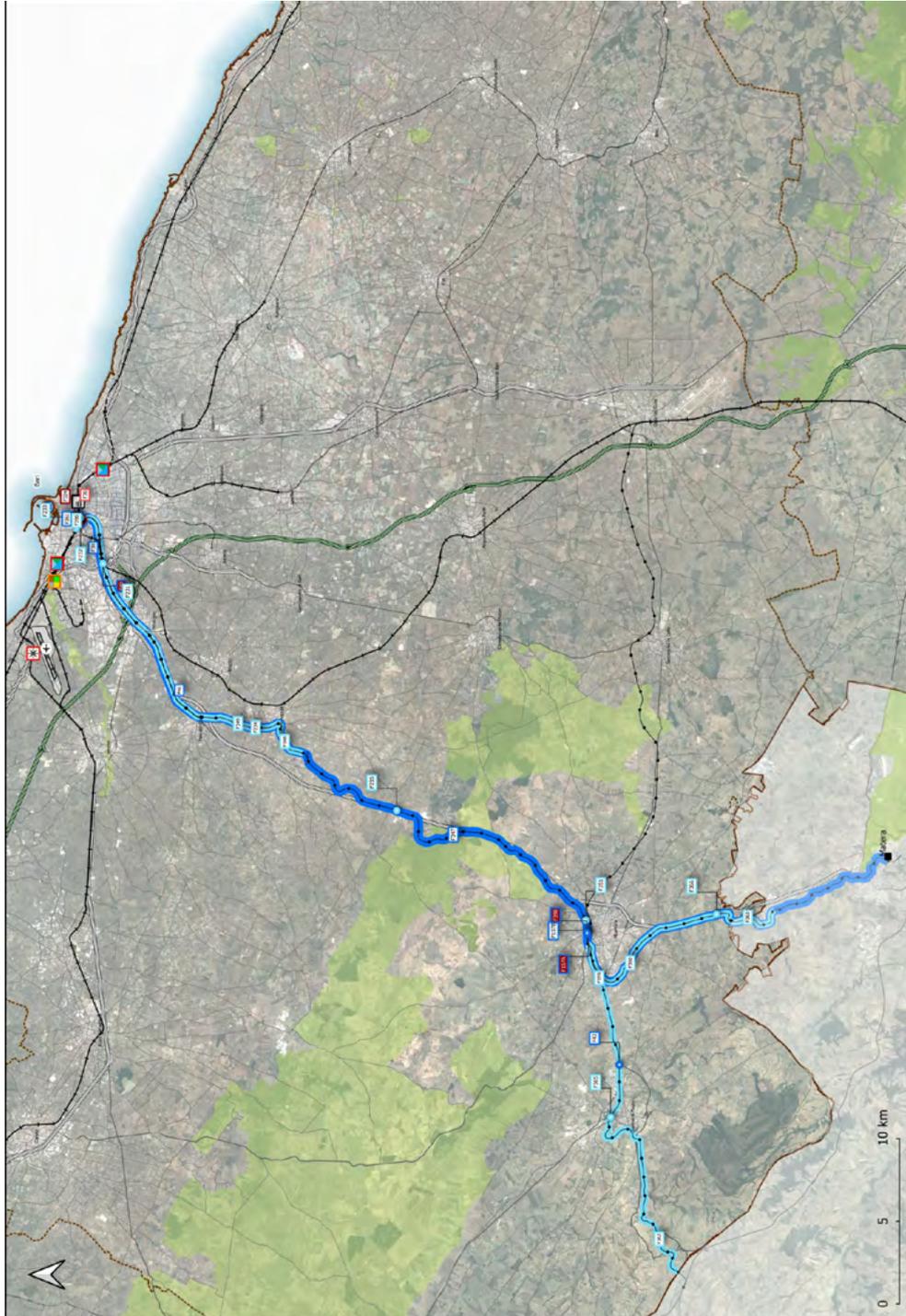


Figura 5. Planimetria interventi gestione Ferrovie Appulo Lucane.



2.5 Gestione Ferrovie del Sud-Est

ID	Denominazione	Soggetto Attuatore	Maturità dell'inter-vento	Fonte di Finanziamento	Totale somme programma- te - Costo ammesso a fi- nanziamento (€) (ove dato disponibile)	Stima Costo dell'intervento (€) (ove dato disponibile)	Strumento di Planifi- cazione/Atto di Pro- grammazione	Orizzonte temporale
f47	Soppressione del Passaggio a Livello al Km 0+800 della Linea Ferroviaria FSE Bari- Taranto	FSE	6	FSC 2007-2013 Accordo di programma Regione Pu- gilia-FSE 2022	44.434.682	44.434.682		2026
f51	Linea Bari-Putignano-Martina Franca-Taranto. Nuovo deposito officina T.D./T.E. Mungivacca	FSE	3	Altre Fonti	29.041.870	33.800.000		2030
f52	Bretella ferroviaria del sud-est barese	FSE	9	PIANO di AZIONE per la COESIONE (PAC) 2007/2013 FSC 2014/2020. Patto per lo sviluppo della Regione Puglia	124.596.915,73	124.596.915,73		2026
f94a	Metro politana di superficie Martina/Lecce/Gagliano - Elettrificazione ed eliminazione PL (fase 1)	FSE	9	FSC 2014/2020 - Patto per lo sviluppo della Re- gione Puglia	130.000.000	130.000.000	-	2026
f94b	Completamento elettrificazione dorsale salento (tratta Maglie-Otranto e Zollino-Gagliano)	FSE	7	Legge n. 145/2018, art. 1, co. 95 - DM 364/2021	50.000.000	50.000.000		2030
f139	Linea Bari-Taranto, "Anello di Bari", tratta Bari C.le - Bari Sud-Est - Putignano e linea Mungivacca -Putignano, Lotto I-II - interventi per l'adeguamento dei sistemi di sicu- rezza.	FSE	9	PO FESR 2014/2020 - A- ZIONE 7.3	12.970.000	12.970.000		2026
f141	Intervento 15: completamento tratta Putignano-Martina Franca con SCMT sottosi- stema di terra	FSE	9	FSC 2014/2020 - Delibera CIPE n. 54/2016 - ASSE F	1.952.760,33	Ricompreso nel finanzia- mento di 75,3 mln € di "Convenzione Sicurezza"		2026
f142	FSE: Completamento attrezzaggio SCMT/FERTIMS su restante rete	FSE	6	PNRR - DM n. 439/2021	130.800.000	130.800.000		2026
f240	Potenziamento infrastruttura ferroviaria linea Bari-Taranto (Armamento)	FSE	9	FSC 2014/2020 - CPE n. 98/2017 - Asse C - Addendum	70.000.000	70.000.000		2026
f241	Intervento 16: Automazione di 26 passaggi a livello di linea a filo	FSE	9	FSC 2014/2020 - Delibera CIPE n. 54/2016 - ASSE F	9.399.962	Ricompreso nel finanzia- mento di 75,3 mln € di "Convenzione Sicurezza"		2026
f242	Intervento 17: Adeguamento tecnologico delle apparecchiature di passaggi a livello di linea automatici e installazione SCMT sottosistema di terra	FSE	9	FSC 2014/2020 - Delibera CIPE n. 54/2016 - ASSE F	63.953.278,05	Ricompreso nel finanzia- mento di 75,3 mln € di "Convenzione Sicurezza"		2026
f109	FSE: Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermoda- le Maglie	FSE	6	PNRR - DM n. 439/2021				
f295	FSE: Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermoda- le Alberobello	FSE	6	PNRR - DM n. 439/2021				
f296	FSE: Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermoda- le Casarano	FSE	6	PNRR - DM n. 439/2021				
f297	FSE: Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermoda- le Castellana Grotte	FSE	6	PNRR - DM n. 439/2021				
f298	FSE: Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermoda- le Ceglie Messapica	FSE	6	PNRR - DM n. 439/2021				
f299	FSE: Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermoda- le Conversano	FSE	6	PNRR - DM n. 439/2021				
f300	FSE: Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermoda- le Crispiano	FSE	6	PNRR - DM n. 439/2021				
f301	FSE: Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermoda- le Gallipoli	FSE	6	PNRR - DM n. 439/2021				
					165.000.000	165.000.000		2026





ID	Denominazione	Soggetto Attuatore	Maturità dell'intervento	Fonte di Finanziamento	Totale somme programmate - Costo ammesso a finanziamento (€) (ove dato disponibile)	Stima Costo dell'intervento (€) (ove dato disponibile)	Strumento di Pianificazione/Atto di Programmazione	Orizzonte temporale
f302	FSE: Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodali Locorotondo	FSE	6	PNRR - DM n. 439/2021				
f304	FSE: Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodali Manduria	FSE	6	PNRR - DM n. 439/2021				
f305	FSE: Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodali Martina Franca	FSE	6	PNRR - DM n. 439/2021				
f306	FSE: Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodali Noicattaro	FSE	6	PNRR - DM n. 439/2021				
f307	FSE: Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodali Noicattaro	FSE	6	PNRR - DM n. 439/2021				
f308	FSE: Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodali Novoli	FSE	6	PNRR - DM n. 439/2021				
f309	FSE: Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodali Otranto	FSE	6	PNRR - DM n. 439/2021				
f310	FSE: Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodali Putignano	FSE	6	PNRR - DM n. 439/2021				
f311	FSE: Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodali Rutigliano	FSE	6	PNRR - DM n. 439/2021				
f312	FSE: Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodali Tricase	FSE	6	PNRR - DM n. 439/2021				
f313	FSE: Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodali Valenzano	FSE	6	PNRR - DM n. 439/2021				
f314	FSE: Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodali Zollino	FSE	6	PNRR - DM n. 439/2021				
f368	Realizzazione IS/SCMT e apparecchiature tecnologiche sulla tratta Manduria/Lecce	FSE	9	PNRR - DM n. 439/2021	17'530'000	17'530'000		2026
f373	FSE: Potenziamento Infrastruttura Ferroviaria linea Bari - Taranto - Rinnovo binario sulla linea Ba - Ta, tratta Martina Franca - Taranto	FSE	9	PNRR - DM n. 439/2021	33'000'000	33'000'000		2026
f374	FSE: Potenziamento Infrastruttura Ferroviaria linea Bari - Taranto - Rinnovo binario sulla linea Ba - Ta, tratta Noicattaro - Conversano	FSE	9	PNRR - DM n. 439/2021	17'000'000	17'000'000		2026
f375	FSE: Potenziamento infrastruttura Ferroviaria linea Bari-Taranto - Elettrificazione dei binari, completamento delle stazioni Triggiano e Capurso, adeguamento e potenziamento della dorsale in fibra ottica e adeguamento tecnologico di sicurezza con sistema PAI-PL	FSE	8	PNRR - DM n. 439/2021	36'500'000	36'500'000		2026





Figura 6. Pianimetria interventi Gestione Ferrovie del Sud Est.



2.6 La rete portante dei BRT

ID	Denominazione	Soggetto Attuatore	Maturità dell'intervento	Fonte di Finanziamento	Totale somme programmate - Costo ammesso a finanziamento (€) (ove dato disponibile)	Stima Costo dell'intervento (€) (ove dato disponibile)	Strumento di Pianificazione/Atto di Programmazione	Orizzonte temporale
f90	Collegamento mediante tecnologia BRT Aeroporto di Brindisi - rete RFI presso la nuova fermata Perrino sulle linee Brindisi-Taranto e Bari-Lecce	Comune di Brindisi	9	FSC 2007 - 2013	40'000'000	40'000'000		2026
f288*	Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico o a idrogeno costiero Margherita - Barletta - Trani - Molfetta (incluso materiale rotabile e deposito) (50 Km)	Da definire	0	-	-	115'000'000		2030
f289*	Realizzazione della linea di BRT suburbano a idrogeno sul corridoio Santeramo - Bari - Fasse 1 - Cassano - Sannicandro Bari Policlinico - Bari Terminal Parco Due Giugno (incluso materiale rotabile e deposito) (43 Km)	Da definire	0	-	-	135'000'000		2030
f290*	Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico o a idrogeno Foggia-San Giovanni Rotondo (incluso materiale rotabile e deposito) (38 Km)	Da definire	0	-	-	100'000'000		2030
f291*	Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico Manduria - Sava - San Giorgio Ionico - Nuovo Ospedale San Cataldo - Stazione RFI Taranto Nasoli - Polo Direzionale e Universitario Paolo VI (incluso materiale rotabile e deposito di Manduria) (43 Km)	Da definire	0	-	-	90'000'000		2030
f292*	Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico Ostuni - Carovigno - San Vito dei Normanni - Mesagne - Cittadella della Ricerca - Ospedale Perrino - Stazione RFI di Brindisi (incluso Terminal interscambio 2° fronte di stazione, materiale rotabile e depositi) (42 Km)	Da definire	0	-	-	80'000'000		2030
f293*	Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico o a idrogeno (in combinazione con il progetto idrogeno su rete FSE) Porto Cesareo - Leverano - Campus universitario EcoTeckne - Ospedale Vito Fazzi - 2° Fronte stazione RFI di Lecce - Vernole - Melendugno, incluso materiale rotabile e depositi) (50 Km)	Da definire	0	-	-	120'000'000		2030
f294	Rete Urbana di BRT Comune di Bari	Comune di Bari	6	PNRR	159'170'000	159'170'000		2026
f303	Rete Urbana di BRT Comune di Taranto	Comune di Taranto	6	PNRR	264'560'000	264'560'000		2026

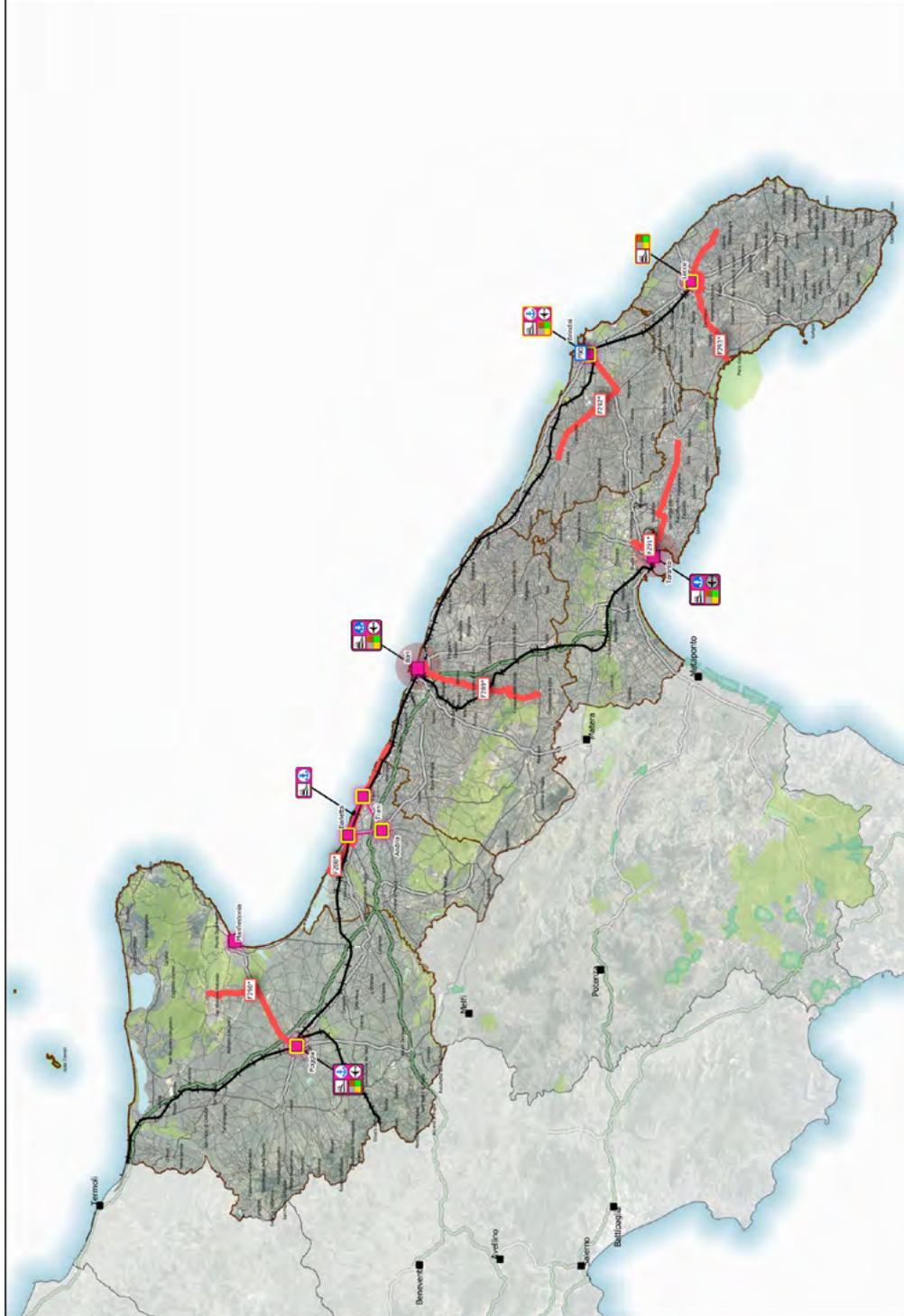


Figura 7. Planimetria LRT/BRT previsti dal PA 2021 - 2030.



2.7 Intermodalità merci

ID	Denominazione	Soggetto Attuatore	Intermodalità merci			Fonte di Finanziamento	Totale somme programmate - Costo ammesso a finanziamento (€) (ove dato disponibile)	Stima Costo dell'intervento (€) (ove dato disponibile)	Strumento di Pianificazione/Atto di Programmazione	Orizzonte temporale
			Maturità dell'intervento	3	9					
f27	Scalo merci Bari - Lamasinata - Nuova stazione di Bari Lamasinata/Ferruccio fase 1	RFI	3		PNRR FSC 2007 - 2013 Altre fonti nazionali	155'000'000	155'000'000	CdP RFI-MIT dicembre 2022	2026	
f84	Porto di Taranto - Collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale Nuova stazione di Cagliani e collegamento con nuova Piastra Logistica	RFI	9		PNRR	37'500'000	37'500'000	CdP RFI-MIT dicembre 2022	2026	
f85	Stazione di Taranto - Collegamento con il porto	RFI	9							
f92	Nodo Intermodale di Brindisi - Raccordo ferroviario con la rete RFI in direzione nord e nuova Stazione Elementare "Brindisi Intermodale"	RFI	6		PNRR FSC 2014 - 2020 Stato-MEF	67'000'000	67'000'000	CdP RFI-MIT dicembre 2022	2026	
f207	Piattaforma Logistica Incoronata - Realizzazione di fascio, presa e consegna ed interconnessione con binari RFI	Consorzio ASI Foggia	9		PNRR - FSC 2007/2013	11'800'000	11'800'000	-	2026	
F401	Stazione di Incoronata - Adeguamento a modulo 750m del terzo binario	RFI	3		Contratto di Programma - Parte investimenti MIT/RFI		Il costo dell'intervento è in corso di definizione nell'ambito della progettazione attuale in corso	CdP-I riga P072 "Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto"	2030	
f332	ASI LECCE: Riattivazione scalo merci e rifacimento binari a Surbo (Lecce); ristrutturazione, potenziamento e completamento reti di servizi, efficientamento immobili adibiti a servizi e creazione centro di ricerca ed innovazione prodotti - settore ingegneristico (Surbo e moda e Design a Soleto); servizi digitali alle imprese	ASI di Lecce	2		PNRR	16'280'000	16'280'000	-	2026	
F402	Ripristino Scalo merci di Surbo. 1ª fase: Riquadratura binari e fabbricati, sistemazione del piazzale, opere di mitigazione acustica	RFI	2		Contratto di Programma - Parte investimenti MIT/RFI		10'000'000	CdP-I riga P060 "Infrastrutturazione porti e terminali"	oltre 2030	
F403	Ripristino Scalo merci di Surbo. 2ª fase: Prolungamento binari, nuova viabilità di accesso, nuovo PP-ACC e modifiche PRG	RFI	1		Da finanziare nei successivi Aggiornamenti al CdP-I		14'000'000	Da pianificare	oltre 2030	
f333*	Adeguamento a modulo standard europeo a 750 m dei binari dei terminali allacciati alla nuova stazione Bari - Smistamento	Da definire Comune di Bari	1		-	-	-	-	2030	
525	Asse di PRG - Completamento del collegamento diretto tra l'Area di Sviluppo Industriale e l'Interporto Regionale della Puglia con la SS16	RFI	0						2030	
F404*	Porto di Molfetta - Connessione con la Linea Adriatica	RFI	0						oltre 2030	
F405*	Porto di Manfredonia - Ripristino collegamento linea Foggia-Manfredonia e porto industriale	RFI	0						oltre 2030	
F406*	Nodo di Foggia. Realizzazione bretella merci.	RFI	0						oltre 2030	

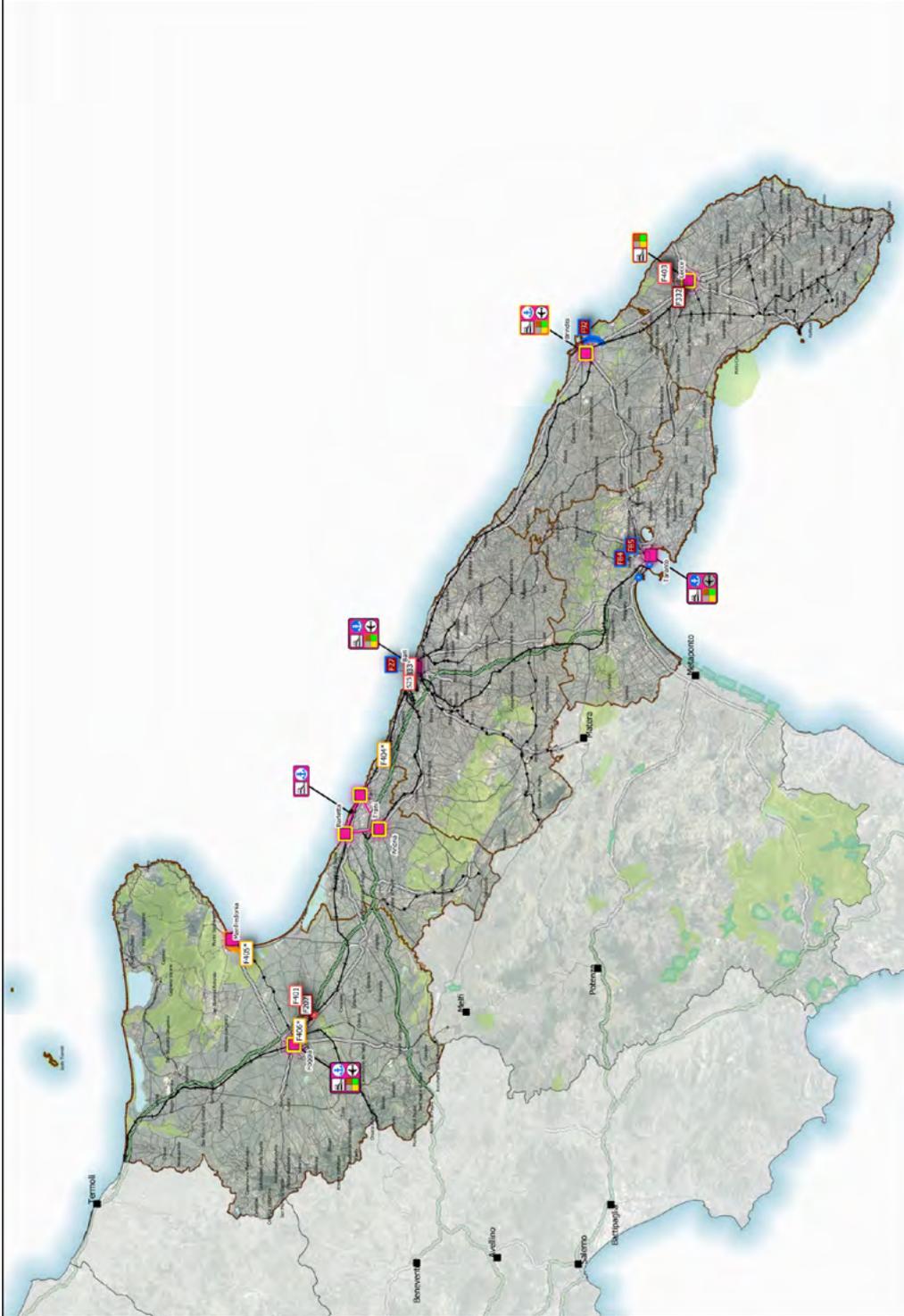


Figura 8. Pianimetria interventi intermodalità merci.



3.1 Rete di interesse Nazionale

ID	Denominazione	Soggetto Attuatore	Maturità dell'intervento	Programmi/fondi e atti formali di approvazione finanziamenti	Totale somme programmate - Costo ammesso a finanziamento (€) (ove dato disponibile)	Stima Costo dell'intervento (€) (ove dato disponibile)	Strumento di Pianificazione/Atto di Programmazione	Orizzonte temporale
s46	Tronco Bari - Mola di Bari. Variante nel tratto compreso fra Bari e Mola con adozione della sezione stradale B (DM 5/11/2001). SS16Bis - Declassamento e rifunionalizzazione tratto S.Giorgio-via Caldarella	ANAS	1	-	-	-	-	2'030
s47	Tronco Bari - Mola di Bari. Variante nel tratto compreso fra Bari e Mola con adozione della sezione stradale B (DM 5/11/2001). SS16Bis - Declassamento e rifunionalizzazione tratto Mola-S.Giorgio	ANAS	1	-	-	-	-	2'030
s48	SS 16 "Adriatica" - Tronco Bari - Mola di Bari. Variante alla tangenziale di Bari nel tratto compreso fra Bari Mungivacca e Mola di Bari, con adozione della sezione stradale B2 del DM 5/11/2001.	ANAS	5	FSC 2014 - 2020 - CIPE 54/2016	17'500'000	882'580'000,00	Accordo di Programmazione 2016 - 2020	2'030
s49	A14 - Realizzazione antenna autostradale diramazione Brindisi-Lecce con sezione tipo A 3 corsie per senso di marcia	Da Definire	1	-	-	-	PA 15-19	oltre il 2030
s144	SS 16 - Itinerario Bari-Brindisi-Lecce - Riqualficazione tratte prioritarie	ANAS	9	FSC 2014 - 2020 - CIPE 54/2016 - Asse D	250'000'000	250'000'000	Accordo di Programmazione 2016 - 2020	2'030
s167*	SS N.16 ADRIATICA Tratto Bari - Lecce. Lavori di adeguamento con adozione della sezione stradale A (D.M. 5/11/2001) + corsia dinamica, nel tratto compreso tra la variante di Mola di Bari allo svincolo dell'abitato di Fasano (35 km). 1° stralcio	ANAS	1	-	-	319'161'570***	da inserire nel nuovo Accordo di Programma 2021 - 2025	2'030
s169*	Potenziamento e messa in sicurezza tangenziale di Brindisi e collegamento alla viabilità di accesso al porto e alla stazione ferroviaria	ANAS	1	-	-	40'000'000**	da inserire nel nuovo Accordo di Programma 2021 - 2025	2'030
s174	SS16-SS613 Adeguamento a caratteristiche di piattaforma autostradale dell'itinerario Fasano-Lecce	ANAS	1	-	-	440'000'000***	-	oltre il 2030
s185*	Variante SS16 Bari Nord S. Spirito-Palese	ANAS	0	-	-	-	-	oltre il 2030
s186*	Completamento della strada che collega il casello autostradale di Canosa di Puglia (A14) alla SS 99	Da Definire	0	-	-	-	-	oltre il 2030

** Stima dei costi PA 2021 - 2030

*** Stima dei costi ANAS

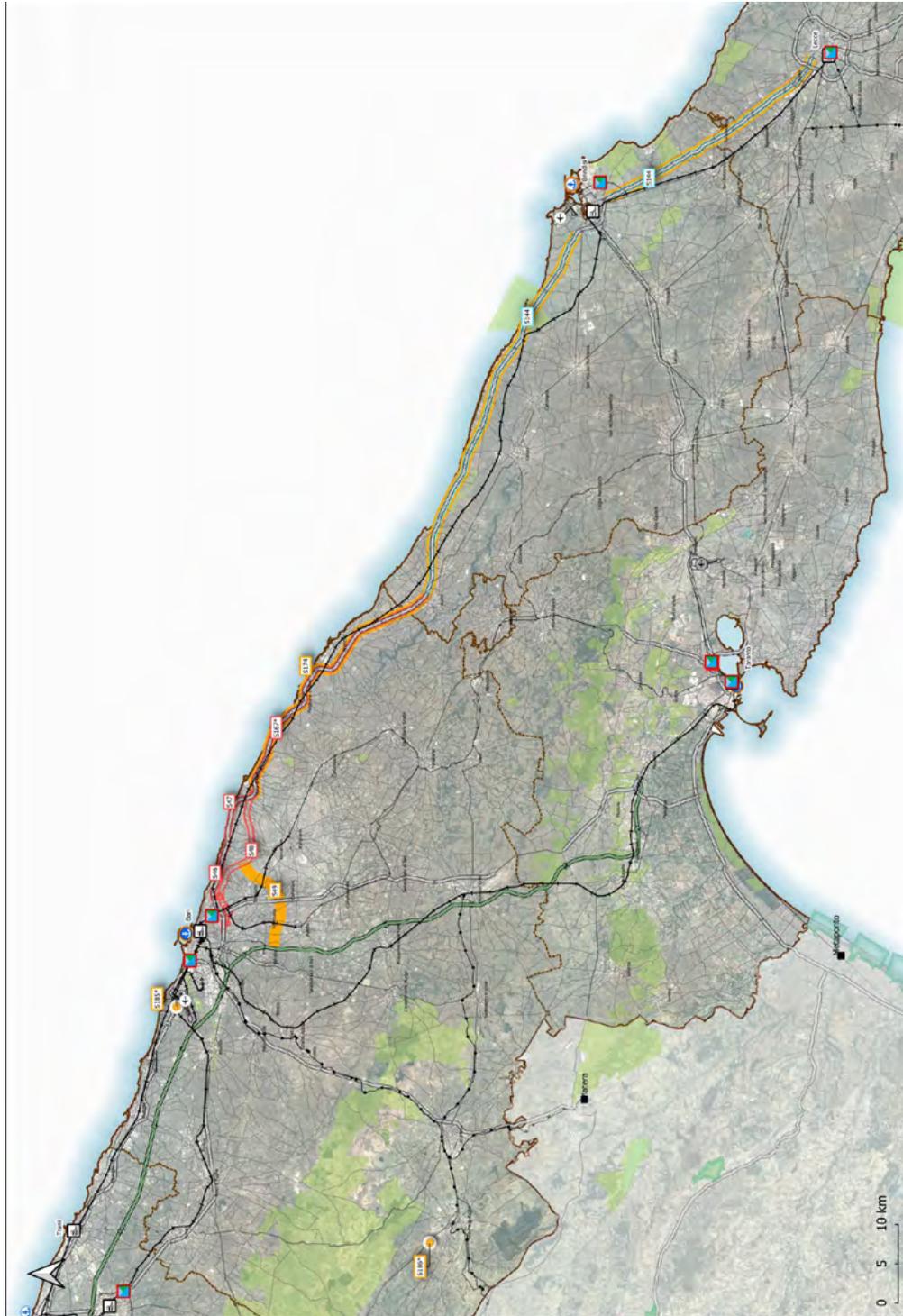


Figura 10. Planimetria interventi stradali sulla rete di interesse regionale.



3.2 Provincia di Foggia

ID	Denominazione	Soggetto Attuatore	Maturità dell'intervento	Fonte di Finanziamento	Totale somme Programmate - Costo ammesso a finanziamento (€) (ove dato disponibile)	Stima Costo dell'intervento (€) (ove dato disponibile)	Strumento di Pianificazione/Atto di Programmazione	Orizzonte temporale
s1	Strada a scorrimento veloce del Gargano - Realizzazione e adeguamento in variante da Vico del Gargano a Peschici con sezione tipo C	ANAS	8				da inserire nel nuovo Accordo di Programma 2021 - 2025	2'030
s152	Strada a scorrimento veloce del Gargano - Realizzazione e adeguamento in variante da Peschici a Vieste con sezione tipo C	ANAS	8	FSC 2021-2027 Delibera CIPESS 1/2022	300'000'000	1'054'000'000		2'030
s153	Strada a scorrimento veloce del Gargano - Realizzazione e adeguamento in variante da Vieste a Mattinata con sezione tipo C	ANAS	1					oltre il 2030
s3	SS16 - Adeguamento alla sezione tipo C del tratto Foggia - San Severo confine regionale (Marina di Chieveti) 1° stralcio. Adeguamento della tangenziale ovest di San Severo	ANAS	1			76'200'000	da inserire nel nuovo Accordo di Programma 2021 - 2025	2'030
s4	SS 16 "Adriatica" - Lavori di adeguamento nel tratto compreso tra S. Severo e Foggia	ANAS	8	FSC 2014 - 2020 - CIPE n. 54/2016 - Asse A	180'841'399,24	180'841'399,24		2'030
s5	Strada Regionale 1 - Poggio Imperiale-Candela: lotti 1 e 2	Provincia di Foggia	6	FSC 2021-2027 Delibera CIPE 1/2022 (SOME) - Riprogrammazione CIS Capitanata	97'247'330,65	97'247'330,65		2'030
s5a	Strada Regionale 1 - Poggio Imperiale-Candela: successivi lotti	Provincia di Foggia	3			145'802'900		
s10	Tangenziale est di San Severo - lotto 2 - Tratto di collegamento con il casello autostradale ed il km 650+500 della SS 16	Provincia di Foggia	8	FSC 2014-2020 - CIPE n. 12/2018 e n. 54/2016 (primo stralcio)	18'800'000	36'600'000		2'030
s14	SS 16 Tangenziale ovest di Foggia - "Interventi ricorrenti di manutenzione ai fini del recupero funzionale della Tangenziale Ovest di Foggia - S.S. n. 16" - Lotto 2 SS 673 dal casello autostradale al km 23+650	ANAS	8	FSC 2014 - 2020 - CIPE 54/2016 - Asse A - Riprogrammazione - Delibera CIPESS 43/2022	42'088'322,10	42'088'322,10		2'030
s15	SS 16 Tangenziale ovest di Foggia - "Interventi ricorrenti di manutenzione ai fini del recupero funzionale della Tangenziale Ovest di Foggia - S.S. n. 16" - Lotto 1 SS 673 dal km 16+540 al km 23+650	ANAS	8	FSC 2014 - 2020 - CIPE 54/2016 - Asse A - Riprogrammazione - Delibera CIPESS 43/2022	32'413'453,39	32'413'453,39		2'030
s16	SS 16 Tangenziale Ovest di Foggia - "Interventi ricorrenti di manutenzione ai fini del recupero funzionale della Tangenziale Ovest di Foggia - S.S. n. 16" - Lotto 3 da innesto primo lotto Foggia - Cerignola (km. 683+700) all'innesto con la SS16 in direzione Bari (km 16+540)	ANAS	8	FSC 2014 - 2020 - CIPE 54/2016 - Asse A - Riprogrammazione - Delibera CIPESS 43/2022	48'204'569,81	48'204'569,81		2'030
s16plus	Adeguamento SS 673 a sezione tipo B nel tratto tra SS 16 innesto primo lotto Foggia Cerignola e lo svincolo con la SS 655	ANAS	1					oltre il 2030
s17	S.S. 16 "Adriatica" - Tangenziale Est di Foggia - Collegamento tra la S.S.16 ed il Casello Autostradale	ANAS	1			90'000'000***	da inserire nel nuovo Accordo di Programma 2021 - 2025	2'030
s21	SS 89 "Garganica" - Lavori di razionalizzazione della viabilità di S. Giovanni Rotondo e realizzazione dell'asta di collegamento da San Giovanni Rotondo al capoluogo ovest (Manfredonia) - 1° stralcio - Manfredonia (km 172+000) - Aeroporto di Amendola (km 186+000)	ANAS	8	FSC 2014 - 2020 - CIPE 54/2016 - Asse A	177'925'182,57	177'925'182,57		2'030
s104	Realizzazione dell'orbitale urbana della città di Foggia - I lotto	Comune di Foggia	9	FSC 2007 - 2013	30'000'000	30'000'000		2'026
s151	Viabilità a servizio del distretto turistico del Gargano: sistemazione funzionale della SP 53 Mattinata - Vieste	Provincia di Foggia	2	FSC relativo alla programmazione 2014 - 2020 - CIS FOGGIA FSC (SOLO PROGETTAZIONE)	2'350'000	26'405'000		oltre il 2030
s160	2° Stralcio: EX SS 273 - Lavori di realizzazione dell'asta di collegamento da San Giovanni Rotondo alla SS 89	ANAS	3			138'300'000		2'030
s162*	Collegamento tra la SS673 e la nuova fermata ferroviaria Foggia AV sulla linea Bari - Napoli	ANAS	0			10'000'000**		2'030
s168	3° Stralcio: EX SS 272 - Realizzazione della Tangenziale di San Giovanni Rotondo	ANAS	3			103'800'000***		2'030
s173	SS16 - Adeguamento alla sezione tipo C del tratto Foggia - San Severo confine regionale (Marina di Chieveti) 1° stralcio innesto con la variante di San Severo - Innesito SP44	ANAS	1			139'620'000***	da inserire nel nuovo Accordo di Programma 2021 - 2025	2'030



** Stima dei costi PA 2021 – 2030
*** Stima dei costi ANAS

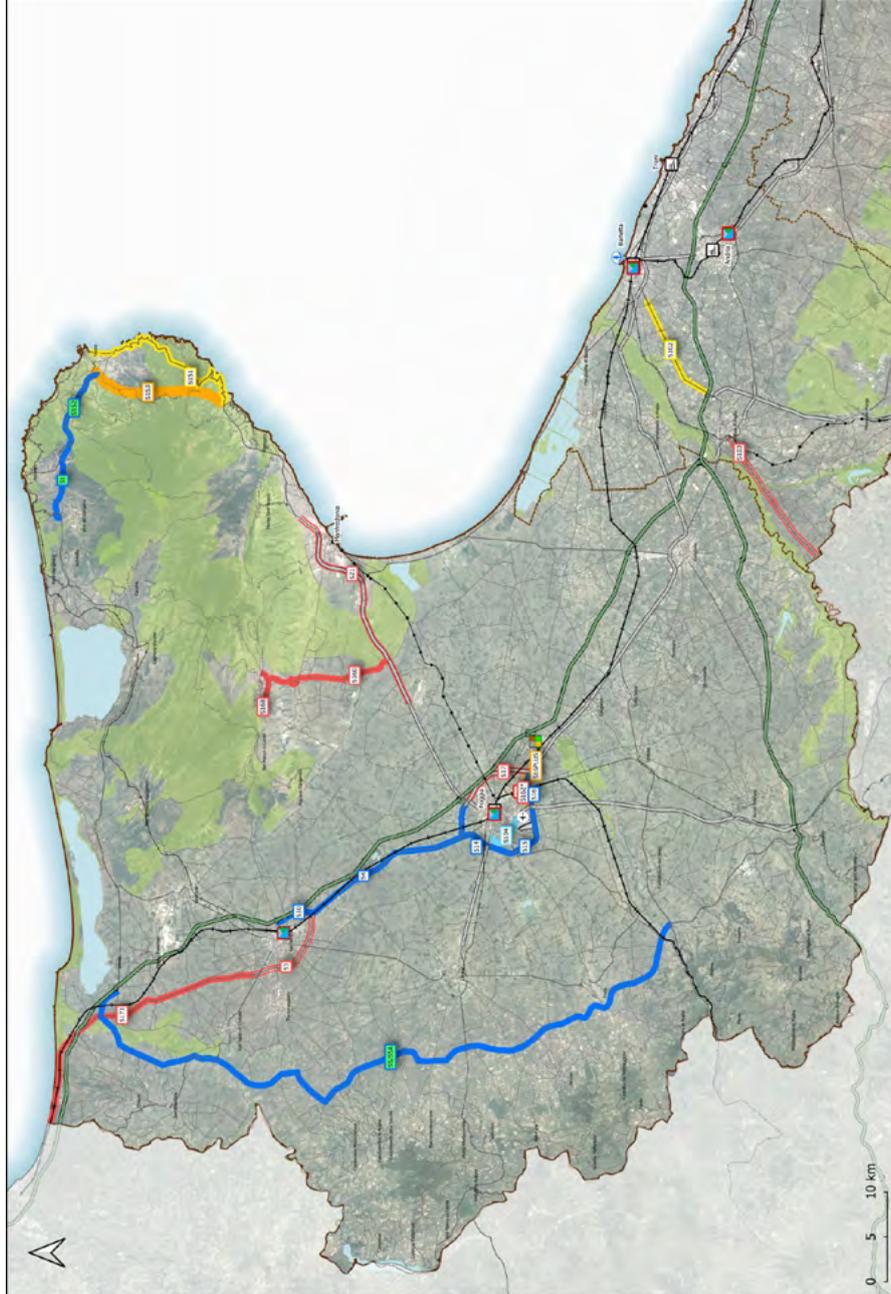


Figura 11. Planimetria interventi stradali in Provincia di Foggia.



3.3 Provincia di Barletta-Andria-Trani

ID	Denominazione	Soggetto Attuatore	Maturità dell'intervento	Programmi/fondi e atti formali di approvazione finanziamenti	Totale somme programmate - Costo ammesso a finanziamento (€) (ove dato disponibile)	Stima Costo dell'intervento (€) (ove dato disponibile)	Strumento di Pianificazione/Atto di Programmazione	Orizzonte temporale
s102	SS93 - Messa in sicurezza tratto Barletta-Canosa con sezione tipo C2	ANAS	1	-	-	-	-	oltre il 2030
s103	SS 93 Appulo-Lucana - Ampliamento e messa in sicurezza tratto Canosa-Loconia-Lavello dal Km 24+080 al Km 41+570 (confine regionale)	ANAS	3	Convenzione 2019 ANAS - Comune di Canosa su LR 53/2014	500'000	111917775,30	da inserire nel nuovo Accordo di Programma 2021 - 2025	2030
s188	Lavori di ammodernamento e messa in sicurezza della Strada Provinciale 4 - Canosa di Puglia/Spinazzola - 1° stralcio funzionale dal km 24+625 al km 27+260 - Svincolo Paredano	BAT	8	POR Puglia 2014-2020 - Asse VII - Azione 7.2	5'000'000	5'000'000		2026

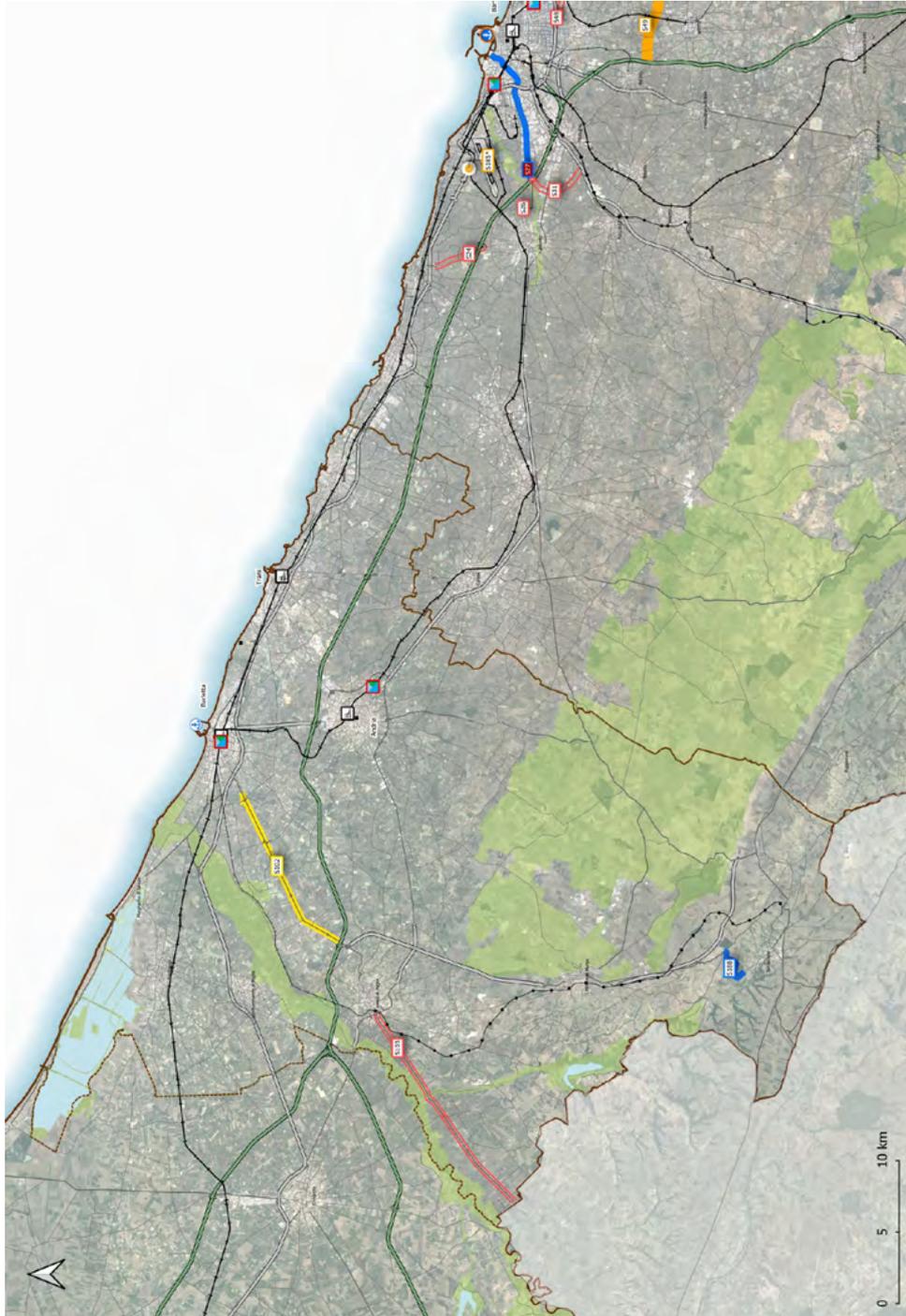


Figura 12. Planimetria interventi stradali in Provincia di Barietta-Andria-Trani.



3.4 Città Metropolitana di Bari

ID	Denominazione	Soggetto Attuatore	Maturità dell'intervento	Programmi/fondi e atti formali di approvazione finanziamenti	Totale somme programmate - Costo ammesso a finanziamento (€) (ove dato disponibile)	Stima Costo dell'intervento (€) (ove dato disponibile)	Strumento di Pianificazione/Atto di Programmazione	Orizzonte temporale
s24	SP88 potenziamento da Giovinazzo fino al casello A14 di Bitonto.	Città Metropolitana	3	-	-	-	-	2'030
s26	Nuovo Casello autostradale Bari Nord sulla A14	ASPI	1	-	-	20'000'000	-	2'030
s27	Camionale di Bari - Realizzazione tratta Viale delle Magnolie Zona A.S.I. di Bari, collegamento camionale Porto di Bari-SS16	Città Metropolitana	8	FSC 2014 - 2020 - CIPE 98/2017 (90ME), CIPE 12/2018 (7ME), Patto per Bari (37ME), DM 353 del 13-08-2020 (42ME), DM 332 del 17-08-2021 (40 M€)	216'000'000	216'000'000	-	2'030
s31	Collegamento stradale tra lo svincolo della SS.96 (Km 114+600) e il nuovo Casello Autostradale Bari Nord sulla A14	ANAS	1	-	-	45'000'000**	-	2'030
s46	Tronco Bari - Mola di Bari. Variante nel tratto compreso fra Bari e Mola con adozione della sezione stradale B (DM 5/11/2001). SS16Bis - Declassamento e rifunionalizzazione tratto S.Giorgio-via Caldarola	ANAS	1	-	-	-	-	2'030
s47	Tronco Bari - Mola di Bari. Variante nel tratto compreso fra Bari e Mola con adozione della sezione stradale B (DM 5/11/2001). SS16Bis - Declassamento e rifunionalizzazione tratto Mola-S.Giorgio	ANAS	1	-	-	-	-	2'030
s48	SS 16 "Adriatica" - Tronco Bari - Mola di Bari. Variante alla tangenziale di Bari. Lavori di realizzazione di una variante alla SS 16 nel tratto compreso fra Bari Mungivacca e Mola di Bari, con adozione della sezione stradale B2 del DM 5/11/2001.	ANAS	5	FSC 2014 - 2020 - CIPE 54/2016	17'500'000	882'580'000,00***	-	2'030
s49	A14 - Realizzazione antenna autostradale diramazione Brindisi-Lecce con sezione tipo A.3 corsie per senso di marcia	Da Definire	1	-	-	-	-	oltre il 2030
s53	SS271-SS271 - Variante esterna all'abitato di Santeramo in Colle realizzazione 1° e 2° Stralcio con sezione tipo C	ANAS	1	-	-	-	-	oltre il 2030
s54	Collegamento mediano Murgia-Matera-Pollino - adeguamento della tratta Matera-Santeramo in Colle-Gioia dei Colle con sezione tipo C	ANAS	1	-	-	95'760'000***	da inserire nel nuovo Accordo di Programma 2021 - 2025	2'030
s56	SS172 - Lavori di costruzione del tronco: Casamassima - Putignano	ANAS	3	FSC 2014 - 2020 - CIPE 29/2012 (7,2M€) e CIPE 137/2012 (11M€)	18'204'419	112'798'992,06***	Accordo di Programma 2016 - 2020	2'030
s59	SS172 - Adeguamento tratta Putignano-Alberobello con sezione tipo C2	ANAS	1	-	-	-	da inserire nel nuovo Accordo di Programma 2021 - 2025	oltre il 2030
S184*	Variante stradale collegamento Altamura - Gravina	ANAS	0	-	-	70'000'000***	-	oltre il 2030

** Stima dei costi PA 2021 - 2030

*** Stima dei costi ANAS

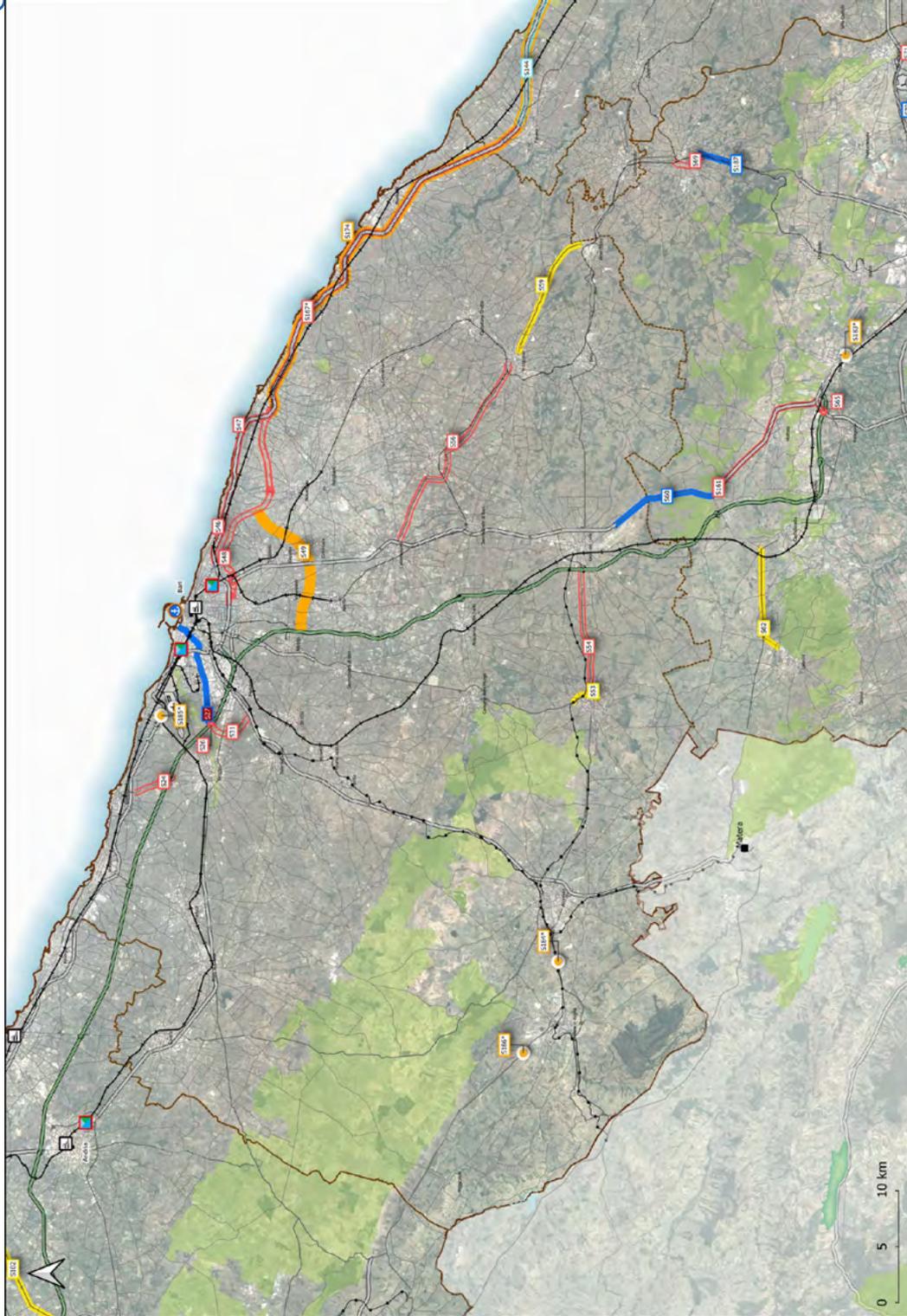


Figura 13. Planimetria interventi stradali nella Città Metropolitana di Bari.



3.5 Provincia di Taranto

ID	Denominazione	Soggetto Attuatore	Maturità dell'intervento	Programmi/fondi e atti formali di approvazione finanziamenti	Totale somme programmate - Costo ammesso a finanziamento (€) (ove dato disponibile)	Stima Costo dell'intervento (€) (ove dato disponibile)	Strumento di Pianificazione/Atto di Programmazione	Orizzonte temporale
s60	SS 100 "Gioia del Colle". Completamento funzionale e messa in sicurezza tra i km 44+500 e 52+600 (San Basilio) con sezione di tipo B	ANAS	5	FSC 2014 - 2020 - CIPE 54/2016 (59,5 ME) e CIPE 12/2018 (24,5 ME) - Asse A	84'000'000	107'851'142,14	Accordo di Programma 2016 - 2020	2'030
s62	SS 7 Appia - Adeguamento alla sezione di tipo C del tratto compreso tra lo svincolo di Laterza e la rotatoria di Castellana dal Km 604 al Km 611+900	ANAS	1	-	-	61'620'000***	da inserire nel nuovo Accordo di Programma 2021 - 2025	oltre il 2030
s65	A14 - Ripristino delle rampe di collegamento tra la A14 e la SS106dir/SS7	Da Definire	5	-	-	-	-	2'030
s69	Lavori di costruzione della Circonvallazione Ovest all'abitato di Martina Franca	ANAS	3	FSC 2014 - 2020 - CIPE 54/2016 e 12/2018 Asse A	35'000'000	134'832'793	Accordo di Programma 2016 - 2020	2'030
s70	Collegamento SS7 - Aeroporto di Grottaglie. Realizzazione, ammodernamento e manutenzione rete viaria con sezione tipo C1	Provincia di Taranto	9	FSC 2014 - 2020 - CIPE 26/2016	12'000'000	12'000'000	-	2'030
s71	SS 7 ter "Itinerario Bradanico-Salentino". - Adeguamento alla sezione tipo C tra l'innesto con la variante di Sava e Manduria e l'abitato di Grottaglie in corrispondenza della SS7 "Appia"	ANAS	1	-	-	67'200'000***	-	2'030
s78	SS 7 ter - Itinerario Bradanico - Salentino Tratto compreso fra la SSV Taranto - Grottaglie e Manduria Lavori di completamento funzionale del Lotto 3" - stralcio 2 - 3	ANAS	8	FSC 2014 - 2020 - CIPE 54/2016 - Riprogrammazione (€25.000.000) + Risorsa Legge di Bilancio 2022 (€10.445.238,95)	35'445'238,95	35'445'238,95	Accordo di Programma 2016 - 2020	2'030
s161	SS 100 Bari- Taranto. Completamento funzionale e messa in sicurezza con sez. tipo B dal km 52,200 fino al km 66,600 (conclusivo della SS100) con immissione sulla nuova arteria SS106dir/SS7 in territorio di Palagiano.	ANAS	1	-	-	168'000'000***	da inserire nel nuovo Accordo di Programma 2021 - 2025	2'030
s163	Interventi di adeguamento della viabilità di accesso alla nuova stazione ferroviaria di Nasisi	Provincia di Taranto	3	FSC 2014-2020 Patto per la Puglia	7'000'000	7'000'000	-	2'030
s164*	Taranto: Adeguamento e potenziamento del nodo complesso SS 7 - SS 100 - SS 106	Da Definire	1	-	-	18'000'000**	-	2'030
s183*	Interventi di potenziamento della SS 7. Realizzazione della strada statale n. 7 nel tratto compreso tra il comune di Massafra e il comune di Taranto	Da Definire	2	L.n. 91/2022 (FINANZIATA SOLO LA PROGETTAZIONE)	4'500'000,00	4'500'000,00	-	oltre 2030
s187	SS 172 "dei Trulli" - Adeguamento ed ammodernamento in sede ed in variante. Costruzione della quarta corsia sull'Orizzonte superiore tra i km 56+000 e 60+500 e aste di penetrazione a Martina Franca.	ANAS	9	FSC 2007-2013 Cipe 62/2011	24'634'328,51	24'634'328,51	-	2026

** Stima dei costi PA 2021 - 2030

*** Stima dei costi ANAS



Figura 14. Planimetria interventi stradali in Provincia di Taranto



3.6 Provincia di Brindisi

ID	Denominazione	Soggetto Attuatore	Maturità dell'intervento	Programmi/fondi e atti formali di approvazione finanziamenti	Totale somme programmate - Costo ammesso a finanziamento (€) (ove dato disponibile)	Stima Costo dell'intervento (€) (ove dato disponibile)	Strumento di Pianificazione/Atto di Programmazione	Orizzonte temporale
s86	Viabilità z.i. di Brindisi - Completamento e miglioramento del collegamento con il bacino logistico portuale industriale di Costa Morena con sezione tipo D	Provincia di Brindisi	1	-	-	6'000'000**	-	2'030
s87	SS 7 ter - Itinerario Bradanico - Salentino. Ammodernamento del tronco Manduria - Lecce. Completamento funzionale della Variante di S. Pancrazio Salentino - Lotto 1 - 2° stralcio	ANAS	9	FSC 2014 - 2020 - CIPE 54/2016 e 127/2018 - Asse A - Riprogrammazione	24'800'000	24'800'000	Accordo di Programmazione 2016 - 2020	2'030
s169*	Potenziamento e messa in sicurezza tangenziale di Brindisi e collegamento alla viabilità di accesso al porto e alla stazione ferroviaria	ANAS	1	-	-	40'000'000**	-	2'030

** Stima dei costi PA 2021 - 2030

*** Stima dei costi ANAS



Figura 15. Planimetria interventi stradali in Provincia di Brindisi



3.7 Provincia di Lecce

ID	Denominazione	Soggetto Attuatore	Maturità dell'intervento	Programmi/fondi e atti formali di approvazione finanziamenti	Totale somme programmate - Costo ammesso a finanziamento (C) (ove data disponibile)	Stima Costo dell'intervento (€) (ove data disponibile)	Strumento di Pianificazione/Atto di Programmazione	Orizzonte temporale
s88	SS7ter - Itinerario Bradanico-Salentino - Adeguamento alla sez.C del D.M.6792/2001 nel tratto tra l'abitato di San Pancrazio Salentino e Guagnano (in corrispondenza dell'innesto con la tangenziale di Guagnano)	ANAS	1	-	-	44'400'000	da inserire nel nuovo Accordo di Programma 2021 - 2025	2'030
s91	SR8 - Realizzazione del tracciato in variante (cioè in nuova sede) tra via della Cancelleria e la frazione di Merino, con sezione stradale tipo C1	Provincia di Lecce	9	-	-	-	-	2'030
s92	SR8 - Adeguamento in sede e messa in sicurezza, tra lo svincolo 8 della tangenziale est di Lecce e l'abitato di Vernole con adozione della sezione stradale tipo III delle norme CNR n.78/1980	Provincia di Lecce	9	-	-	-	-	2'030
s93	SR8 - tracciato in variante nel tratto tra Vernole e l'abitato di Melendugno, con sezione stradale tipo III (CNR n.78/1980)	Provincia di Lecce	7	-	-	-	-	2'030
s95	"Corridoio plurimodale Adriatico - Itinerario Maglie - Santa Maria di Leuca, SS 275 di SM di Leuca" Lavori di ammodernamento e adeguamento alla sez. B del D.M. 05/11/2001, SS 16 "Adriatica" dal km 981+700 al km 985+386 - SS 275 dal Km 0+000 al Km 23+300, 1° Lotto - Stralcio I, Stralcio II, Stralcio III	ANAS	8	PON Trasporti (Regione Puglia) - Fondo Infrastrutture (ANAS) - FOI 2022	351.096.339,33	351.096.339,33	-	2'030
s96	Corridoio plurimodale Adriatico Itinerario Maglie-Santa Maria di Leuca - S.S. 275 di "Santa Maria di Leuca" - Lavori di ammodernamento ed adeguamento - 2° Lotto da Montesano Salentino a Santa Maria di Leuca	ANAS	3	PON Trasporti (Regione Puglia) - Fondo Infrastrutture (ANAS)	18.633.293,45	240'162'127,78**	-	2'030
s171a	SS7 ter Itinerario Bradanico - Salentino - Realizzazione della variante all'abitato di Guagnano e Salice Salentino	ANAS	3	FSC - Delibera CIPE 54/2016	20'650'000	208'626'000	Accordo di Programmazione 2016 - 2020	2'030
s171b	SS7 ter Itinerario Bradanico - Salentino - adeguamento fino a Lecce	ANAS	1	-	-	-	-	oltre il 2'030
s172*	Distribuzione retrocostiero Capo di Leuca: Adeguamento allo standard CI1 e messa in sicurezza della SS274 tra Alessano, Castrignano del Capo, Gagliano del Capo e Presicce.	ANAS	1	-	-	44'000'000**	-	2'030
s189	PIANIFICAZIONE E PROGETTAZIONE DEL POTENZIAMENTO DELLE CONNESSIONI DEI NODI SECONDARI E TERZIARI DELL'AREA INTERNA SUD SALENTO-CAPO DI LEUCA - Perfezionamento dell'accessibilità nei centri urbani attraversati dal trasporto a domanda (TAD) ed eliminazione delle strozzature nelle principali infrastrutture di rete	Unione Comuni Terre di Leuca	3	POR Puglia 2014-2020 - Asse VII - Azione 7.2	10'000'000	10'000'000	-	2026

** Stima dei costi PA 2021 - 2030

*** Stima dei costi ANAS

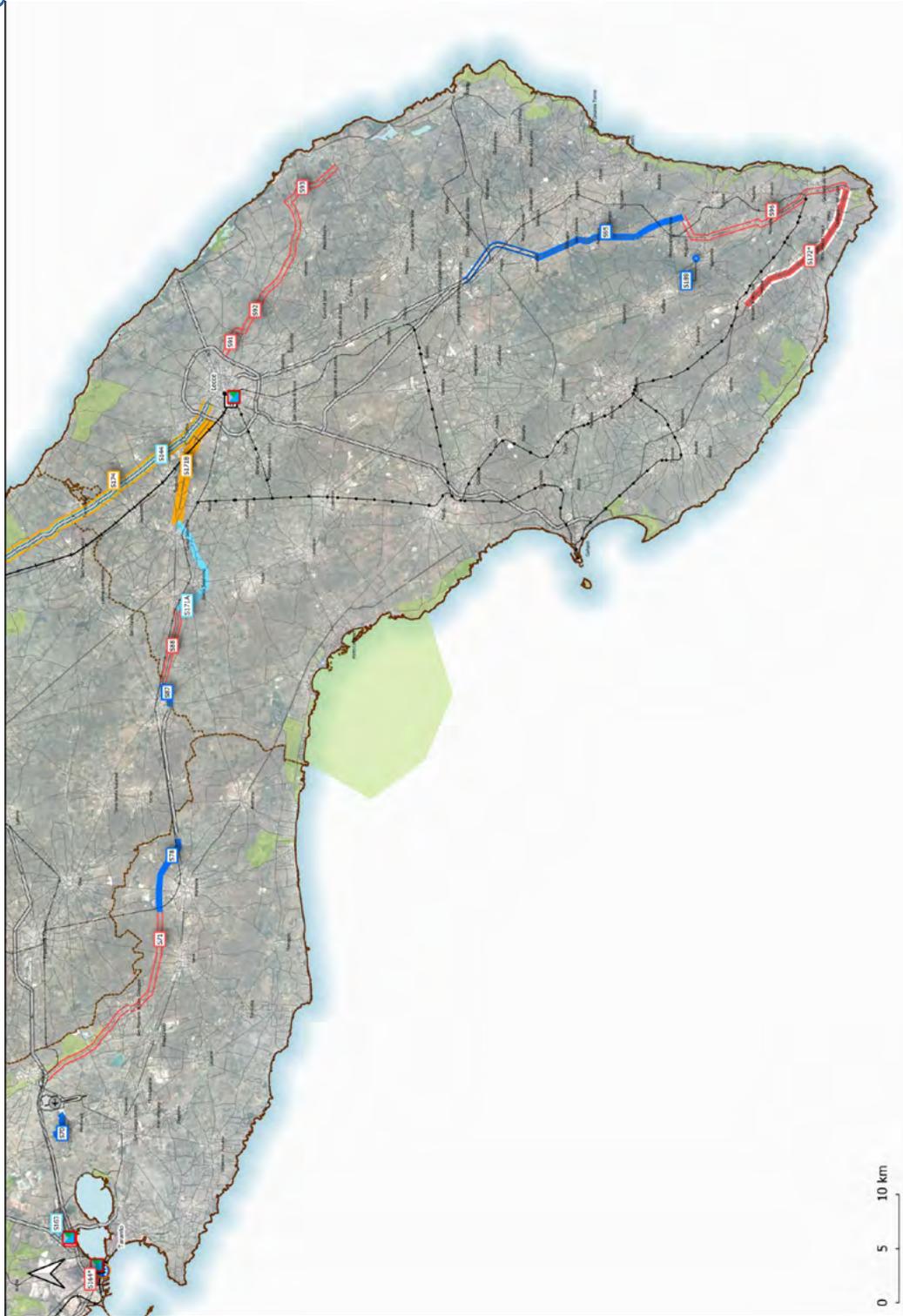


Figura 16. Planimetria interventi stradali in Provincia di Lecce.

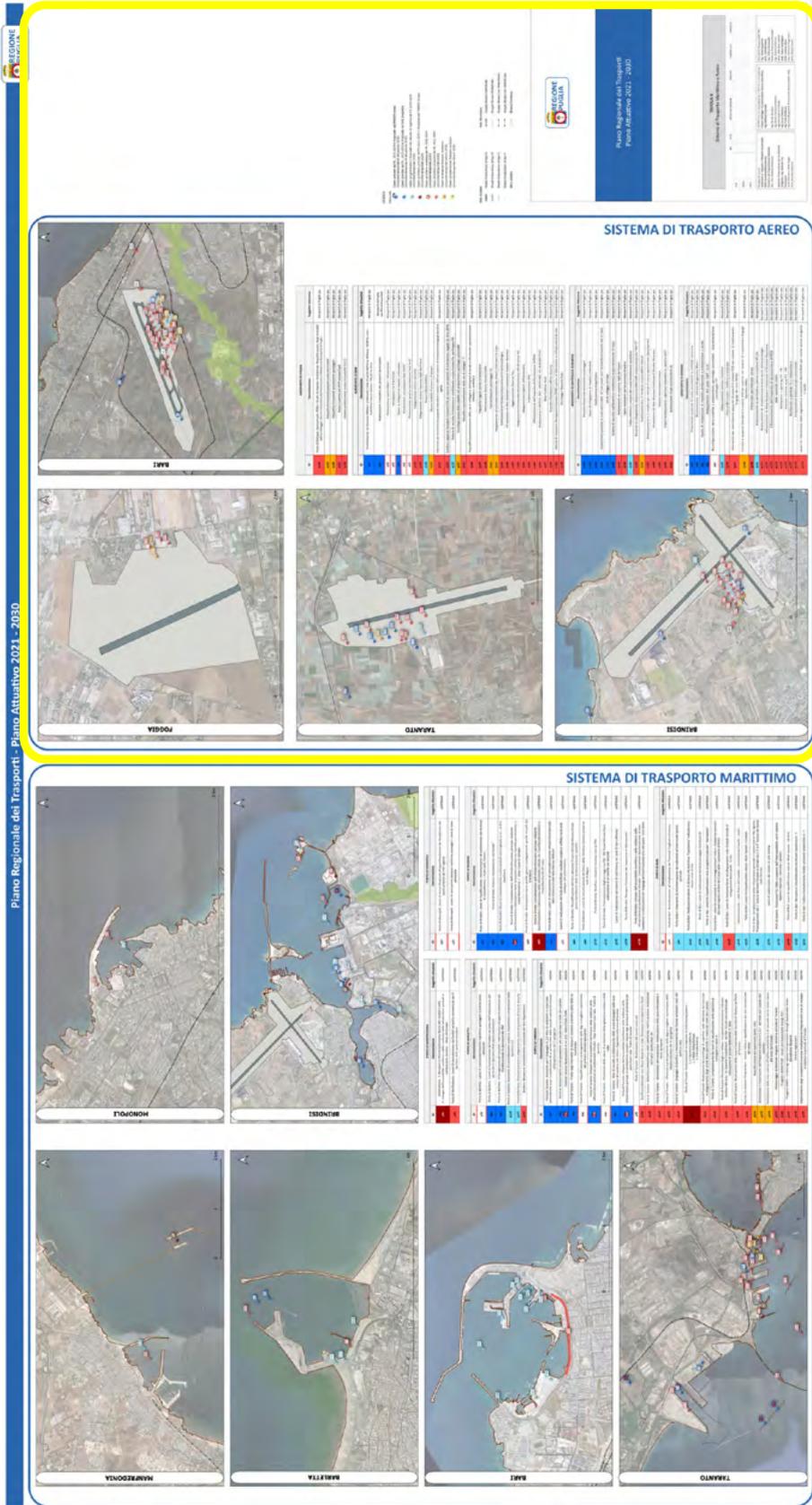


3.8 Interventi non cartografati sulla rete stradale di competenza provinciale

ID	Denominazione	Soggetto Attuatore
540	Poligonale di Bari - S.P. 92 Bitritto/Modugno. Adeguamento funzionale ed ampliamento del tratto dal km. 0+000 al km 1+250 (LOTTO A)	Città Metropolitana
542	Poligonale di Bari - Collegamento tra la S.P. 92 Bitritto/Modugno e la S.P. 224 Raccordo tra la S.S. 96 e la S.P. 1 (LOTTO B)	Città Metropolitana
573	Strada litoranea interna Talsano - Avetrana. Realizzazione lotto 1 tratta Talsano - Marina di Pulsano con sezione tipo C. Realizzazione lotto 2 tratta Marina di Pulsano - rotatoria per Manduria con sezione tipo C.	Provincia di Taranto
598	S.P. n.2 (ex S.P. 231) Completamento della tangenziale ovest di Andria dal Km 43+265 al Km 52+295.	Provincia BAT
599	S.P. n.2 (ex SP 231) Andria- Canosa di Puglia- lavori di completamento per l'ammodernamento, l'allargamento del piano viabile e la realizzazione viabilità di servizio dal KM 52+000 al Km 70+000	Provincia BAT



4 Trasporto Aereo





4.1 L'Aeroporto di Foggia

ID	Denominazione	Soggetto Attuatore	Maturità dell'intervento	Fonte di Finanziamento	Totale somme programmate - Costo ammesso a finanziamento (€) (ove dato disponibile)	Stima Costo dell'intervento (€) (ove dato disponibile)	Orizzonte temporale	Strumento di Pianificazione/Atto di Programmazione
a144	Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) + Studio di Impatto Ambientale - Riqualficazione degli immobili dell'ex Villaggio Azzurro transitato dall'Aeronautica Militare ad Aeroporti di Puglia	Aeroporti di Puglia spa	3	-	-	34'150'000	2030	Contratto di Programma ADP-ENAC 2019-2022
a145	Riqualfica funzionale piazzale sosta aeromobili	Aeroporti di Puglia spa	3	-	-	2'200'000	oltre il 2030	Contratto di Programma ADP-ENAC 2019-2022
a146	Riqualfica funzionale aerostazione passeggeri	Aeroporti di Puglia spa	3	-	-	2'000'000	oltre il 2030	Contratto di Programma ADP-ENAC 2019-2022
a157	Nuova caserma dei VVFF aeroportuali	Aeroporti di Puglia spa	2	-	-	5'250'000	2030	da inserire nel nuovo Piano Sviluppo Aeroportuale (PSA) Foggia di cui al n. 144
a158	Sistema anti-intrusione nuovo (incluso RX-TVCC)	Aeroporti di Puglia spa	3	-	-	6'470'000	2030	da inserire nel Nuovo Piano di interventi del Contratto di Programma 2023-2027

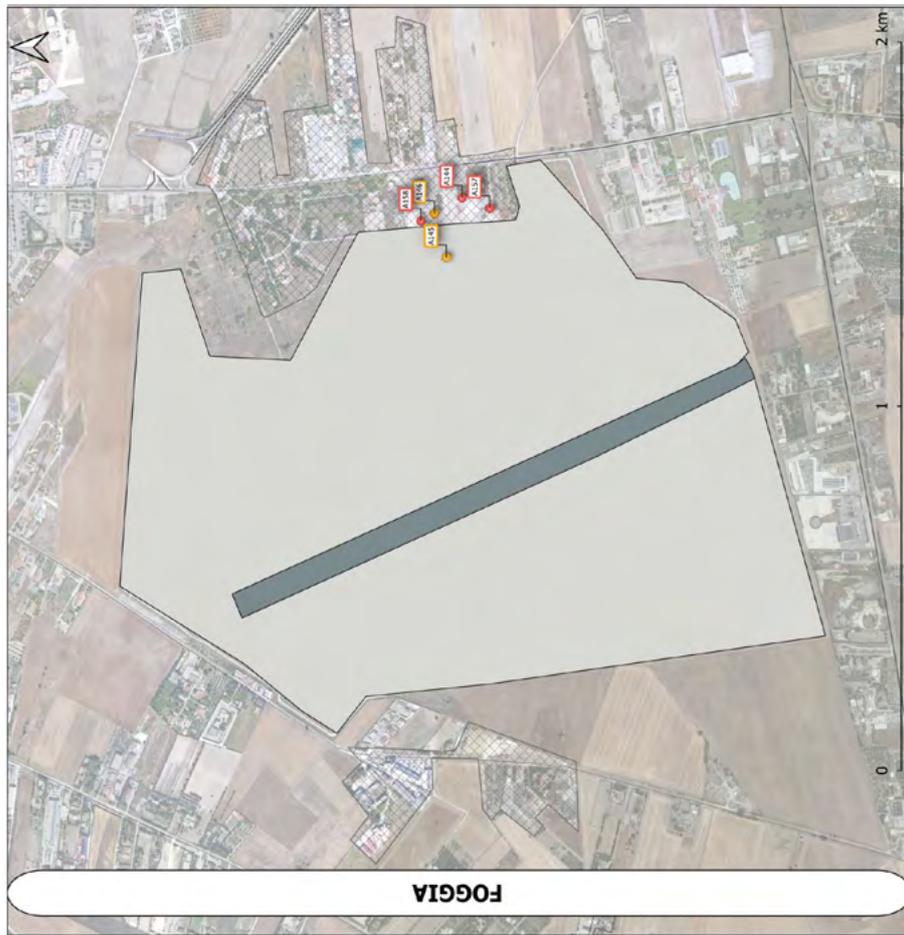


Figura 18. Planimetria interventi Aeroporto di Foggia.



4.2 L'Aeroporto di Bari

ID	Denominazione	Soggetto Attuatore	Maturità dell'intervento	Fonte di Finanziamento	Totale somme programmate - Costo ammesso a finanziamento (ove dato disponibile)	Stima Costo dell'intervento (€) (ove dato disponibile)	Orizzonte temporale	Strumento di Pianificazione/Atto di Programmazione
a4	Trasferimento da Demanio Militare a Demanio Civile di parte dell'Area Militare: 58,00 ha circa - Superficie nuovo sedime: 346,21 ha circa	Aeroporti di Puglia spa	1	Bilancio Aeroporti di Puglia	-	20'000'000	2030	Piano Sviluppo Aeroportuale (PSA) 2005-2022 Bari - Palese
a23	Realizzazione manufatto per prodotti aeronautici	Aeroporti di Puglia spa/Blackshape Spa	1	-	-	5'000'000	2030	Piano Sviluppo Aeroportuale (PSA) 2005-2022 Bari - Palese
a24	Riconversione aree militari - infrastrutture	Aeroporti di Puglia spa	3	-	-	34'000'000	2030	Piano Sviluppo Aeroportuale (PSA) 2005-2022 Bari - Palese
a25	Sovrappasso via d'annunzio	Aeroporti di Puglia spa	3	-	-	10'000'000	2030	Piano Sviluppo Aeroportuale (PSA) 2005-2022 Bari - Palese
a26	Opere di mitigazione impatto ambientale	Aeroporti di Puglia spa	1	-	-	10'000'000	2030	Piano Sviluppo Aeroportuale (PSA) 2005-2022 Bari - Palese
a41	Ampliamento aerostazione-IATO OVEST	Aeroporti di Puglia spa	3	-	-	25'000'000	2030	Piano Sviluppo Aeroportuale (PSA) 2005-2022 Bari - Palese
a52	Riconversione spazi ex aerostazione Fase A e B	Aeroporti di Puglia spa	9	-	-	6'930'000	2030	Piano Sviluppo Aeroportuale (PSA) 2005-2022 Bari - Palese
a118	Adeguamento sismico terminal	Aeroporti di Puglia spa	9	-	-	7'166'288	2030	Piano Sviluppo Aeroportuale (PSA) 2005-2022 Bari - Palese
a119	Adeguamento sismico Caserma Vigili del Fuoco	Aeroporti di Puglia spa	8	-	-	902'192,28	2030	Piano Sviluppo Aeroportuale (PSA) 2005-2022 Bari - Palese
a120	Nuova cabina elettrica	Aeroporti di Puglia spa	9	-	-	1'162'899,85	2030	Piano Sviluppo Aeroportuale (PSA) 2005-2022 Bari - Palese
a121	Nuova viabilità d'accesso + Espropri	Aeroporti di Puglia spa	3	-	-	3'500'000	oltre il 2030	Piano Sviluppo Aeroportuale (PSA) 2005-2022 Bari - Palese
a122	Interventi per inserimento apparati Standard 3 sistemi EDS nei sistemi di trattamento bagagli da stiva (BHS)	Aeroporti di Puglia spa	7	-	-	4'000'000	2030	Piano Sviluppo Aeroportuale (PSA) 2005-2022 Bari - Palese
a123	Fornitura apparati Standard 3 sistemi EDS da inserire nei sistemi di trattamento bagagli da stiva (BHS)	Aeroporti di Puglia spa	10	Credito di imposta "Industria punto 0 Legge di bilancio 2021" (40%)	600'000	1'500'000	2030	Piano Sviluppo Aeroportuale (PSA) 2005-2022 Bari - Palese
a125	Sistema di raccolta, trattamento e smaltimento acque meteoriche parcheggio P6	Aeroporti di Puglia spa	9	-	-	382'500	2030	Piano Sviluppo Aeroportuale (PSA) 2005-2022 Bari - Palese
a127	Riconfigurazione della viabilità ed ampliamento parcheggi automobili	Aeroporti di Puglia spa	1	-	-	6'000'000	oltre il 2030	Piano Sviluppo Aeroportuale (PSA) 2005-2022 Bari - Palese
a147	Riqualifica pavimentazione della via di rullaggio "T"	Aeroporti di Puglia spa	8	-	-	2'692'327	2030	Piano Sviluppo Aeroportuale (PSA) 2005-2022 Bari - Palese
a148	Riqualifica pavimentazione della via di rullaggio e dei fognoni di bordo e rifacimento pavimentazione APRON 2 e APRON 3	Aeroporti di Puglia spa	8	-	-	13'250'000	2030	Piano Sviluppo Aeroportuale (PSA) 2005-2022 Bari - Palese



ID	Denominazione	Soggetto Attuatore	Maturità dell'intervento	Fonte di Finanziamento	Totale somme programmate - Costo ammesso a finanziamento (ove dato disponibile)	Stima Costo dell'intervento (€) (ove dato disponibile)	Orizzonte temporale	Strumento di Pianificazione/Atto di Programmazione
a149	Riqualifica fognoli bordo infrastrutture	Aeroporti di Puglia spa	8	-	-	159'084	2030	Piano Sviluppo Aeroportuale (PSA) 2005-2022 Bari - Palese
a150	Manutenzione Blocco Tecnico ENAV	Aeroporti di Puglia spa	8	-	-	518'220	2030	Piano Sviluppo Aeroportuale (PSA) 2005-2022 Bari - Palese
a151	Sopraelevazione parcheggio P3	Aeroporti di Puglia spa	3	-	-	2'849'183	oltre il 2030	Piano Sviluppo Aeroportuale (PSA) 2005-2022 Bari - Palese
a152	Adeguamento ed ammodernamento dei sistemi informatici di scalo	Aeroporti di Puglia spa	9	-	-	2'000'000	oltre il 2030	Piano Sviluppo Aeroportuale (PSA) 2005-2022 Bari - Palese
a159	Realizzazione di Tendostruttura area arrivi extra schengen	Aeroporti di Puglia spa	9	-	-	351'159	2030	Piano di utilizzo Aeroportuale Bari 2022-2023
a160	Infrastruttura Di Rete Business Continuity E Disaster Recovery	Aeroporti di Puglia spa	8	-	-	700'000	2030	da inserire nel Nuovo Piano di interventi del Contratto di Programma 2023-2027
a161	Aggiornamento Sistema Tvcc	Aeroporti di Puglia spa	8	-	-	1'000'000	2030	da inserire nel Nuovo Piano di interventi del Contratto di Programma 2023-2027
a162	Adeguamento infrastrutturale locali tecnici alla Direttiva NIS	Aeroporti di Puglia spa	8	-	-	300'000	2030	da inserire nel Nuovo Piano di interventi del Contratto di Programma 2023-2027
a163	Adeguamento impianti ufficio security	Aeroporti di Puglia spa	3	-	-	900'000	2030	da inserire nel Nuovo Piano di interventi del Contratto di Programma 2023-2027
a164	Implementazione SOC	Aeroporti di Puglia spa	8	-	-	100'000	2030	da inserire nel Nuovo Piano di interventi del Contratto di Programma 2023-2027
a165	Efficientamento dell'impianto di illuminazione APRON	Aeroporti di Puglia spa	3	-	-	500'000	2030	da inserire nel Nuovo Piano di interventi del Contratto di Programma 2023-2027
a166	Realizzazione E-GATES + SELF - KIOSK REG. UE 2226/2017 EES	Aeroporti di Puglia spa	8	-	-	1'500'000	2030	Piano di utilizzo Aeroportuale Bari 2022-2023
a167	Bike Facilities Point	Aeroporti di Puglia spa	8	Programma di cooperazione Interreg Italia-Croazia 2014-2020	190'000	190'000	2030	da inserire nel Nuovo Piano di interventi del Contratto di Programma 2023-2027
a168	Riassetto Distributivo Ufficio Security	Aeroporti di Puglia spa	3	-	-	980'000	2030	da inserire nel Nuovo Piano di interventi del Contratto di Programma 2023-2027



ID	Denominazione	Soggetto Attuatore	Maturità dell'intervento	Fonte di Finanziamento	Totale somme programmate - Costo ammesso a finanziamento (ove dato disponibile)	Stima Costo dell'intervento (€) (ove dato disponibile)	Orizzonte temporale	Strumento di Pianificazione/Atto di Programmazione
a169	Attività di Pavement Management System (PMS) e prove di laboratorio su infrastrutture di volo	Aeroporti di Puglia spa	8		-	100'000	2030	da inserire nel Nuovo Piano di Interventi del Contratto di Programma 2023-2027
a170	Parcheggio frequent flyer	Aeroporti di Puglia spa	5			900'000	2030	da inserire nel Nuovo Piano di Interventi del Contratto di Programma 2023-2027

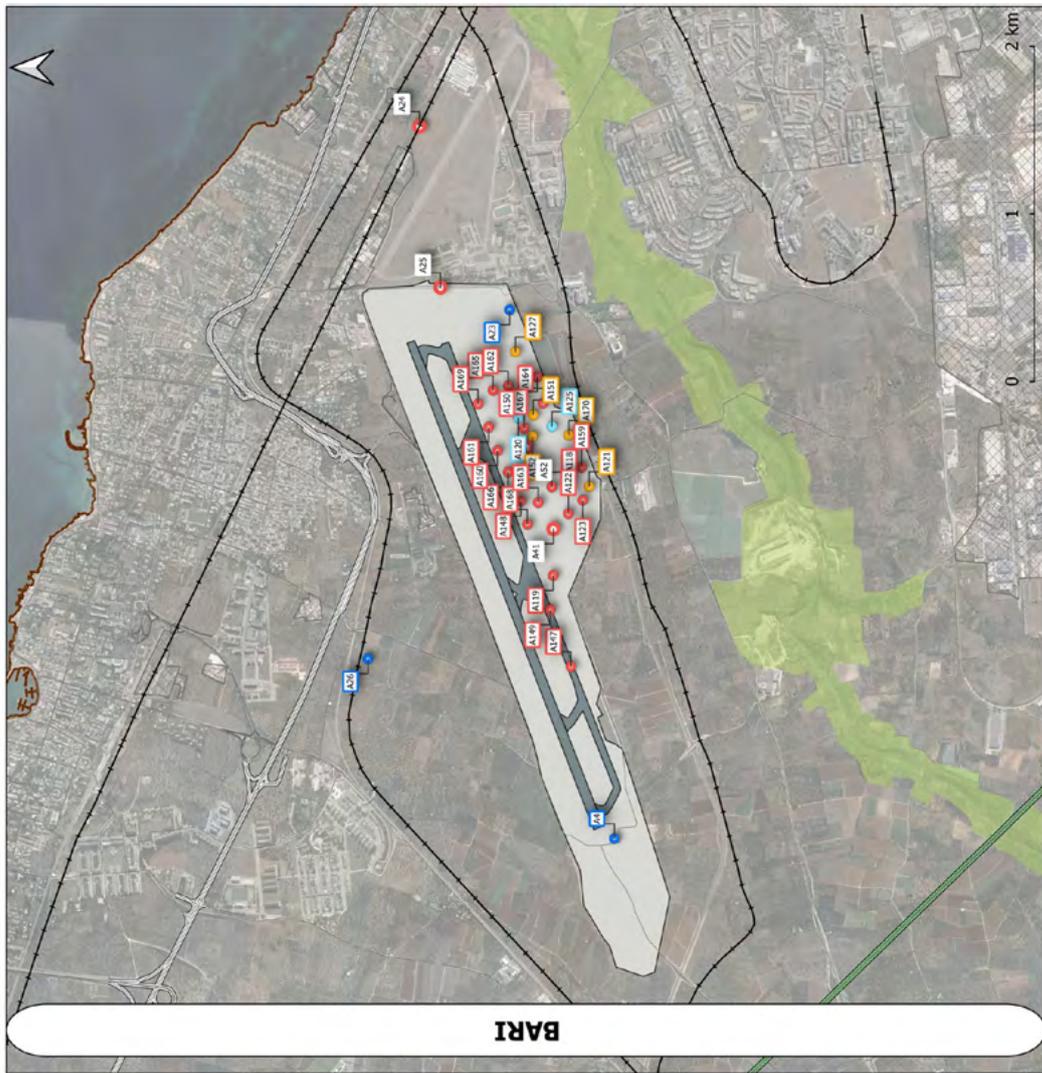


Figura 19. Planimetria interventi/Aeroporto di Bari.



4.3 L'Aeroporto di Brindisi

ID	Denominazione	Soggetto Attuatore	Maturità dell'intervento	Fonte di Finanziamento	Totale somme programmate - Costo ammesso a finanziamento (€) (ove dato disponibile)	Stima Costo dell'intervento (€) (ove dato disponibile)	Orizzonte temporale	Strumento di Pianificazione/Atto di Programmazione
a63	Rifacimento piazzale di sosta aeromobili e viabilità connessa	Aeroporti di Puglia spa	9	Fondo sviluppo e coesione FSC 2007/2013	20'000'000	20'000'000	2030	Contratto di Programma ADP-ENAC 2019-2022
a69	Riconversione attuale Magazzino Merci	Aeroporti di Puglia spa	2	Fondi Bilancio Aeroporti di Puglia	1'000'000	1'000'000	2030	da inserire nel nuovo Piano Sviluppo Aeroportuale (PSA) Brindisi in fase di redazione
a85	Opere di mitigazione di impatto ambientale e sistemazione a verde	Aeroporti di Puglia spa	1	Fondi Bilancio Aeroporti di Puglia		5'000'000	2030	da inserire nel nuovo Piano Sviluppo Aeroportuale (PSA) Brindisi in fase di redazione
a86	Adeguamento AVL pista RWY 13/31	Aeroporti di Puglia spa	9	FINANZIAMENTO ENAC - AUTORITY PORTUALE Brindisi	13'964'707	13'964'707	2030	Contratto di Programma ADP-ENAC 2019-2022
a87	Riconfigurazione della viabilità e ampliamento parcheggi automobili - Sopraelevazione parcheggio P7	Aeroporti di Puglia spa	3	-	-	1'422'690	2030	Contratto di Programma ADP-ENAC 2019-2022
a135	Adeguamento sismico terminal	Aeroporti di Puglia spa	9	-	-	738'587,50	2030	Contratto di Programma ADP-ENAC 2019-2022
a136	Polo air&Cruisers - Edificio e piazzale	Aeroporti di Puglia spa	3	-	-	2'635'900	2030	Contratto di Programma ADP-ENAC 2019-2022
a137	Interventi per inserimento apparati Standard 3 sistemi EDS nei sistemi di trattamento bagagli da stiva (BHS)	Aeroporti di Puglia spa	7	-	-	8'645'114,58	2030	Contratto di Programma ADP-ENAC 2019-2022
a138	Fornitura apparati Standard 3 sistemi EDS da inserire nei sistemi di trattamento bagagli da stiva (BHS)	Aeroporti di Puglia spa	10	Credito di imposta "Industria punto 0 Legge di bilancio 2021" (40%)	600'000	1'500'000	oltre il 2030	Contratto di Programma ADP-ENAC 2019-2022
a139	Protezione perimetrale attiva	Aeroporti di Puglia spa	2	-	-	6'470'000	2030	da inserire nel nuovo Piano Sviluppo Aeroportuale (PSA) Brindisi in fase di redazione
a141	Manutenzione straordinaria cabina esistente MT/bt	Aeroporti di Puglia spa	9	-	-	719'203,04	2030	Contratto di Programma ADP-ENAC 2019-2022



ID	Denominazione	Soggetto Attuatore	Maturità dell'intervento	Fonte di Finanziamento	Totale somme programmate - Costo ammesso a finanziamento (€) (ove dato disponibile)	Stima Costo dell'intervento (€) (ove dato disponibile)	Orizzonte temporale	Strumento di Pianificazione/Atto di Programmazione
a171	Realizzazione di Tendostruttura area arrivi extra schengen	Aeroporti di Puglia spa	9	-	200'000	200'000	2030	Piano di utilizzo Aerostruttura Brindisi 2023
a172	Infrastruttura Di Rete Business Continuity E Disaster Recovery	Aeroporti di Puglia spa	8	-	150'000	150'000	2030	da inserire nel Nuovo Piano di Interventi del Contratto di Programma 2023-2027
a173	Efficientamento dell'impianto di illuminazione APRON	Aeroporti di Puglia spa	2	-	100'000	100'000	2030	da inserire nel Nuovo Piano di Interventi del Contratto di Programma 2023-2027
a174	Bike Facilities Point	Aeroporti di Puglia spa	8	Programma di Cooperazione Interreg Italia - Croazia 2014 - 2020	125'000	125'000	2030	da inserire nel Nuovo Piano di Interventi del Contratto di Programma 2023-2027
a175	Multipiano e parking P2 - P9	Aeroporti di Puglia spa	3	-	7'681'500	7'681'500	2030	da inserire nel Nuovo Piano di Interventi del Contratto di Programma 2023-2027
a176	stazione ricarica auto P2 - P9	Aeroporti di Puglia spa	3	-	1'630'000	1'630'000	2030	da inserire nel Nuovo Piano di Interventi del Contratto di Programma 2023-2027
a177	Multipiano e parking P1 + fotovoltaico	Aeroporti di Puglia spa	3	-	5'420'000	5'420'000	2030	da inserire nel Nuovo Piano di Interventi del Contratto di Programma 2023-2027
a178	Enucleazione Elettrica sub-concessionari	Aeroporti di Puglia spa	8	Bilancio Aeroporti di Puglia	50'000	50'000	2030	da inserire nel Nuovo Piano di Interventi del Contratto di Programma 2023-2027
a179	Lavori di rifacimento della segnaletica orizzontale dell'APRON per nuovo layout progetto + lavori	Aeroporti di Puglia spa	3	-	500'000	500'000	2030	da inserire nel Nuovo Piano di Interventi del Contratto di Programma 2023-2027

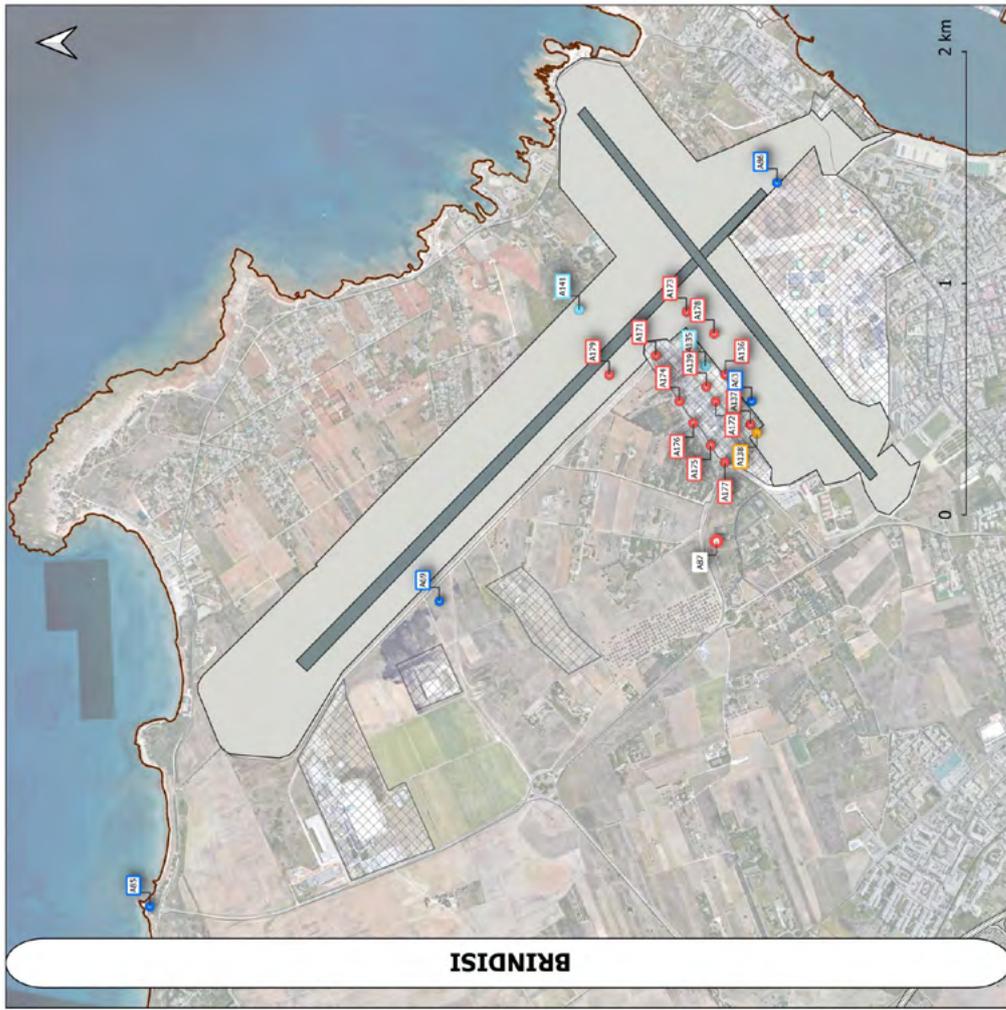


Figura 20. Planimetria interventi Aeroporto di Brindisi.



4.4 L'Aeroporto di Grottaglie (Taranto)

ID	Denominazione	Soggetto Attuatore	Maturità dell'intervento	Fonte di Finanziamento	Totale somme programmate - Costo ammesso a finanziamento (€) (ove dato disponibile)	Stima Costo dell'intervento (€) (ove dato disponibile)	Orizzonte temporale	Strumento di Pianificazione/Atto di Programmazione
a102	Riaspetto funzionale aerostazione passeggeri	Aeroporti di Puglia spa	9	CIPE 62/2011 - Fondo sviluppo e coesione FSC 2007/2013 (€ 7.879.945,24) + Bilancio Aeroporti di Puglia	7'879'945,24	9'973'039	2030	Piano Sviluppo Aeroportuale (PSA) 2015-2030 Taranto
a103	Opere di mitigazione di impatto ambientale	Aeroporti di Puglia spa	1	Bilancio Aeroporti di Puglia	5'000'000	5'000'000	2030	Piano Sviluppo Aeroportuale (PSA) 2015-2030 Taranto
a104	Realizzazione CargoCenter	Aeroporti di Puglia spa	9	Bilancio Aeroporti di Puglia	10'025'000	10'025'000	2030	Piano Sviluppo Aeroportuale (PSA) 2015-2030 Taranto
a105	Ampliamento piazzale di sosta aeromobili "D" con nuove torri faro ad illuminazione led (II Fase)	Aeroporti di Puglia spa	1			10'000'000	2030	Piano Sviluppo Aeroportuale (PSA) 2015-2030 Taranto
a107	Via di rullaggio (II Fase)	Aeroporti di Puglia spa	1			10'000'000	2030	Piano Sviluppo Aeroportuale (PSA) 2015-2030 Taranto
a108	Sistema di raccolta, trattamento e smaltimento acque meteoriche (II Fase)	Aeroporti di Puglia spa	3			10'000'000	2030	Piano Sviluppo Aeroportuale (PSA) 2015-2030 Taranto
a132	Ampliamento ex caserma Vigili del Fuoco	Aeroporti di Puglia spa	8	-	-	1'187'932	2030	Piano Sviluppo Aeroportuale (PSA) 2015-2030 Taranto
a134	Opere necessarie per la sicurezza idraulica	Aeroporti di Puglia spa	3	-		20'000'000	2030	Piano Sviluppo Aeroportuale (PSA) 2015-2030 Taranto
a142	Adeguamento impianti per infrastrutture produttive: cabina elettrica	Aeroporti di Puglia spa	8			278'000	2030	Piano Sviluppo Aeroportuale (PSA) 2015-2030 Taranto
a143	Raccordo di collegamento dal piazzale della GdF sezione aerea alla TWY "T"	Aeroporti di Puglia spa	8	Guardia di Finanza	1'000'000	1'000'000	2030	Piano Sviluppo Aeroportuale (PSA) 2015-2030 Taranto
a155	Realizzazione di n. 2 strutture a ovest dell'ex Atitech	Aeroporti di Puglia spa	2	-	-	4'479'899	oltre il 2030	Piano Sviluppo Aeroportuale (PSA) 2015-2030 Taranto
a156	Realizzazione di n. 1 struttura per attività di ricerca sperimentale (spaziporto)	Aeroporti di Puglia spa	3	-	-	50'000'000	2030	Piano Sviluppo Aeroportuale (PSA) 2015-2030 Taranto



a180	Infrastruttura Di Rete Business Continuity E Disaster Recovery	Aeroporti di Puglia spa	8	-	150'000	2030	da inserire nel Nuovo Piano di Interventi del Contratto di Programma 2023-2027
a181	Sistema antintrusione nuovo	Aeroporti di Puglia spa	3	-	6'470'000	2030	da inserire nel Nuovo Piano di Interventi del Contratto di Programma 2023-2027
a182	Impermeabilizzazione copertura manufatto ex Caserma VVFF	Aeroporti di Puglia spa	8	-	75'000	2030	da inserire nel Nuovo Piano di Interventi del Contratto di Programma 2023-2027
a183	Realizzazione Tendo struttura M.A.M.	Aeroporti di Puglia spa	3	-	1'000'000	2030	da inserire nel Nuovo Piano di Interventi del Contratto di Programma 2023-2027

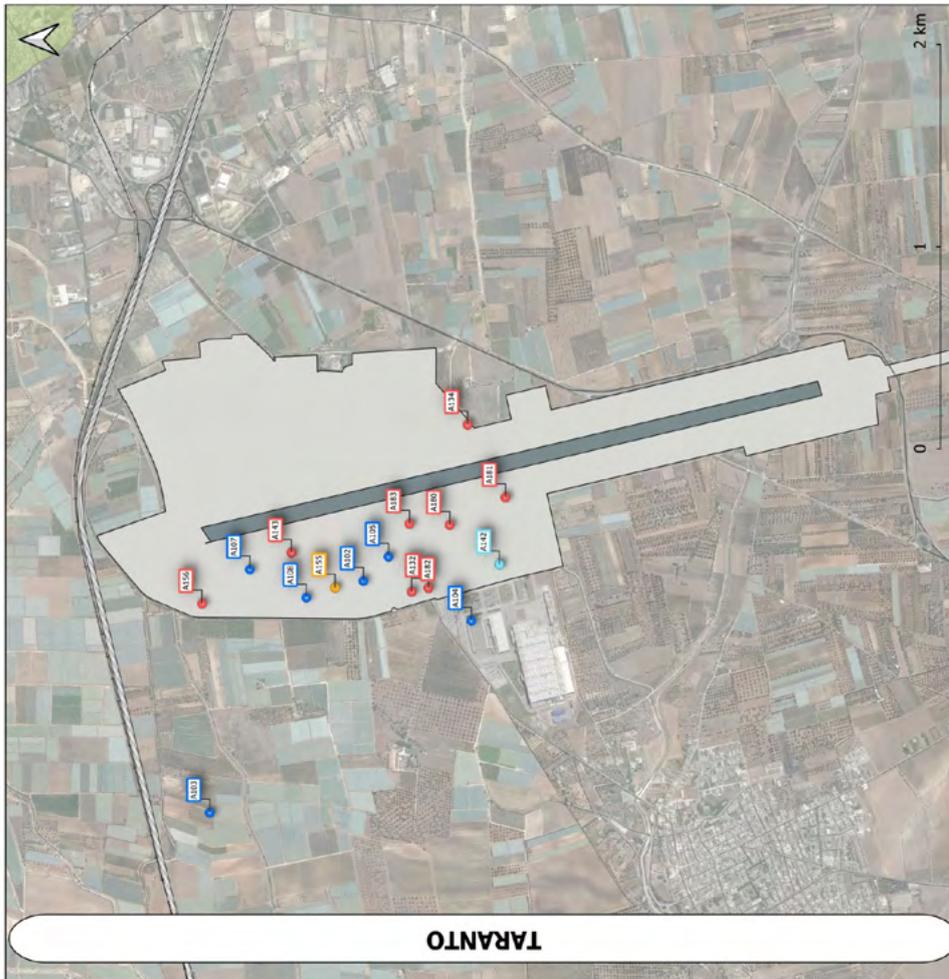
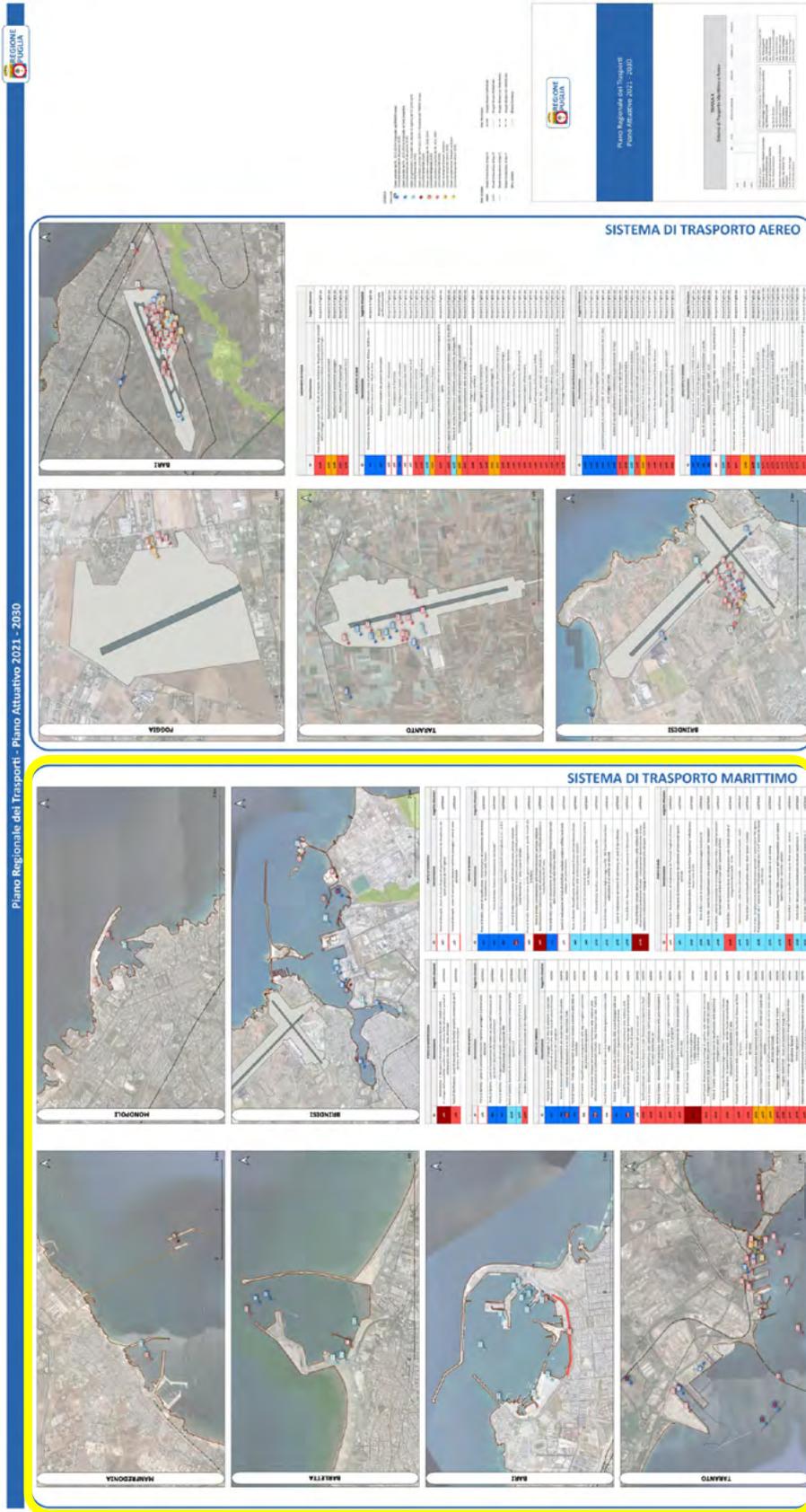


Figura 21. Planimetria interventi Aeroporto di Taranto.

5 Trasporto Marittimo





5.1 Il Porto di Taranto

ID	Denominazione	Soggetto Attuatore	Maturità dell'intervento	Fonte di Finanziamento	Totale somme programmate - Costo ammesso a finanziamento (ove dato disponibile)	Stima Costo dell'intervento (ove dato disponibile)	Orizzonte temporale	Strumento di Pianificazione/Atto di Programmazione
p27	Porto di Taranto - Interventi per il dragaggio di 2,3 Mmc di sedimenti in area molo polisetoriale e per la realizzazione di un primo lotto della cassa di colmata funzionale all'ampiamiento del V sporgente	AdSPMI	9	FSC Delibera CIPE n. 87/2012; € 17.167.143,00 DM MATTM n. 468/01; € 7.674.000,00	24'841'413	83'000'000	2030	PTOOPP 2022-2024
p30	Porto di Taranto Centro servizi polivalente per usi portuali al molo San Cataldo	AdSPMI	9	Bilancio ADSP	12'755'000	12'755'000	2026	PTOOPP 2022-2024
p31	Porto di Taranto: Opere di urbanizzazione primaria di un ECO - INDUSTRIAL PARK	AdSPMI	3	Decreto n. 163 del 14.07.2022 del PNBR Fondo Infrastrutture - Decreto ministeriale n. 353 del 13/08/2020 pubblicato in Gazzetta Ufficiale - Serie Generale - n. 244 del 2/10/2020 (€ 45'500'000) + DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 22 luglio 2021, n. 1229 "Risorsa liberate del POR Puglia 2000-2006 (€ 4'230'654,89) + delibera CIPESS 85/21 (€ 14222448) + promotore privato (€ 67213781) + FONDI ADSPMI (€ 45'580'019,75) + Delibera Cipes 27 dicembre 2021, n. 79 (€ 28056193)	50'000'000	50'000'000	2026	PTOOPP 2022-2024
p34	Porto di Taranto - Il lotto degli interventi di messa in sicurezza e bonifica della falda ex Yard Belleli	AdSPMI	5		45'500'000	204'803'096,63	2030	PTOOPP 2022-2024
p35	Porto di Taranto - Riqualficazione e prolungamento della diga a scogliera a protezione del primo e secondo sporgente	AdSPMI	2		-	12'000'000	2030	PTOOPP 2022-2024
p39	Porto di Taranto: Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici - Diga foranea fuori rada - Tratto di ponente	AdSPMI	7	Piano Nazionale Complementare (PNC)	15'700'000	35'000'000	2026	PTOOPP 2022-2024
p40	Porto di Taranto - rifiorimento delle opere di protezione dalla agitazione ondata e della rada	AdSPMI	3	PROGETTAZIONE FINANZIATA AL 50% DAL BANDO CEF-T-2021-COREGEN PER UN IMPORTO PARI A € 1.172.568 (COSTO TOTALE DELLA PROGETTAZIONE: € 2.345.136)	2'345'136	25'000'000	2030	PTOOPP 2022-2024
p41	Porto di Taranto - Rete di raccolta e collettamento delle acque di pioggia nelle aree comuni del porto e rete idrica e fognante nella zona di levante	AdSPMI	9	Fondo perequativo anno 2020 (€ 881.738,90) + POR PUGLIA 2014-2020 - Azione 7.4 (convenzione da definire € 10.616.372,69)	11.498.112,59	18'050'000	2030	PTOOPP 2022-2024
p48	Porto di Taranto: sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici- Nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada - Tratto di levante	AdSPMI	3	Piano Nazionale Complementare (PNC)	20'000'000	20'000'000	2026	PA 15-19
p49	Porto di Taranto - Realizzazione del nuovo verco est	AdSPMI	5	MIT-PAC 2014-2020 Asse B	2'295'000	3'500'000	2030	PTOOPP 2022-2024
p100	Rimozione hot spot Tesserato SC26 nelle aree libere del porto in rada	AdSPMI	2		-	700'000	2030	PTOOPP 2022-2024
p133	Porto di Taranto - BONIFICA AMBIENTALE AREE LIBERE DEL PORTO IN RADA: RIMOZIONE HOT SPOT ADIACENZE RFI	AdSPMI	2		-	1'500'000	2030	PTOOPP 2022-2024
p134	Porto di Taranto - demolizione del cavalcavia e risistemazione della zona retrostante il terzo sporgente	AdSPMI	2		-	1'200'000	2030	PTOOPP 2022-2024
p135	Porto di Taranto - rifiorimento e prolungamento della diga a scogliera a protezione della darsena ad ovest del IV sporgente	AdSPMI	2		-	12'000'000	2030	PTOOPP 2022-2024
p136	Porto di Taranto - dragaggio di bonifica e mantenimento dei fondali antistanti i moli del porto in rada	AdSPMI	2	PROGETTAZIONE - fondo	100'000	16'000'000	2030	PTOOPP 2022-2024



ID	Denominazione	Soggetto Attuatore	Maturità dell'intervento	Fonte di finanziamento	Totale somme programmate - Costo ammesso a finanziamento (€) (ove dato disponibile)	Stima Costo dell'intervento (€) (ove dato disponibile)	Orizzonte temporale	Strumento di Pianificazione/Atto di Programmazione
	Porto di Taranto: Realizzazione di un impianto di Cold Ironing presso: 1. Le banchine pubbliche 2. Il Molo Polisettoriale 3. Il Pontile Petroli	AdSPMI	2	MIMS di cui al D.M. 171/2019 - GIA' INTROI-TATE PROT. ADSP 8729/30-08-2021 Piano Nazionale Complementare (PNC)	55'000'000	55'000'000	2026	PTOOPP 2022-2024
p140		AdSPMI	3		-	7'000'000	2030	PTOOPP 2022-2024
p141	Porto di Taranto: Realizzazione dei parcheggi di superficie nelle adiacenze del varco est e adeguamento degli arredi delle banchine in radice del molo San Cataldo	AdSPMI	8		-	2'100'000	2030	PTOOPP 2022-2024
p142	Porto di Taranto: Completamento dei lavori di riqualificazione della banchina di ormeggio in calata V	AdSPMI	5		-	20'000'000	2030	PTOOPP 2022-2024
p143	Porto di Taranto: Dismissione dagli usi militari, recupero/valorizzazione culturale-turistica dell'area "Ex Stazione Torpediniere" nel Mar Piccolo con contestuale riallocazione di funzioni della M.M.-1° lotto	AdSPMI	5		-	6'000'000	2030	PTOOPP 2022-2024
p144	Porto di Taranto: Realizzazione della nuova Caserma della Guardia di Finanza nel Porto di Taranto	AdSPMI	5		-	127'000'000	2030	PTOOPP 2022-2024
p145	Taranto: Ex Stazione Torpediniere - Centro Velico e riqualificazione per uso commerciale del porto	AdSPMI	3		9'705'000	28'000'000	Oltre 2030	PTOOPP 2022-2024
p152	Riqualificazione del waterfront porto-città	AdSPMI	3	MIT PAC 2014-2020		28'000'000	Oltre 2030	
p153	Demolizione e ricostruzione dell'impianto a giorno in c.a.p. Del molo san cataldo lato ponente	AdSPMI	2			900'000	Oltre 2030	
p154	Sistemazione delle aree esterne all'edificio polivalente e di raccordo con le nuove opere del molo san cataldo	AdSPMI	9		8'865'312,29	14'000'000	2030	
p155	Monitoraggio ambientale integrato dell'area portuale di taranto	AdSPMI	2	Bando PAC 2014-2020 Programma Interreg Italia-Albania-Montenegro 2014-2020	265'000	265'000	2030	
p156	Progetto smartport - smart and sustainable energy port	AdSPMI	2		371'390	371'390	2030	
p157	Progetto swan - enhancing regional transportation through sustainable water aerodrome network	AdSPMI	2	Programma Interreg V-A - Greece-Italy 2014-2020				
p158	Taranto digital port	AdSPMI	2	Programma di Azione e Coesione complementare al PON "infrastrutture e Reti" 2014-20	6'185'849,46	8'307'307,46	2030	
p159	Miglioramento degli standard di sicurezza intelligente ed integrata dell'area di sviluppo produttivo e portuale di Taranto	AdSPMI	2	PROGRAMMA OPERATIVO "LEGALITA' - FESR/FSE 2014 - 2020	1'931'812,83	1'931'812,83	2030	



Figura 23. Planimetria interventi Porto di Taranto



5.2 Il porto di Bari

ID	Denominazione	Soggetto Attuatore	Maturità dell'intervento	Fonte di Finanziamento	Totale somme programmate - Costo ammontato a finanziamento (ove dato di-spanibile)	Stima Costo dell'intervento (€) (ove dato di-spanibile)	Orizzonte temporale	Strumento di Pianificazione/Atto di Programmazione
p19	Porto di Bari - Ristrutturazione ed ampliamento del Terminal Traghetti e Crociere	AGSPMAM	7	-	-	10'000'000	2030	PTOOPP 2022-2024
p85	Porto di Bari: Intervento di movimentazione dei sedimenti all'interno del bacino portuale	AGSPMAM	9	PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 €2.500.000 + FONDI BILANCIO ADSP €1.000.000	3'500'000	3'500'000	2030	PTOOPP 2022-2024
p102	Porto di Bari. Realizzazione dente di attracco alla banchina "Capitaneria" nella darsena interna molo S.Vito	AGSPMAM	9	Art. 18 bis Legge 84/94 (€ 1'850'000)	1'850'000	3'200'000	2030	PTOOPP 2022-2024
p103	Porto di Bari. Lavori di realizzazione terminal passeggeri banchina 10	AGSPMAM	9	BILANCIO ADSP € 5.765.000 + Finanziamento Regione Puglia Convenzione rep.n. 021437 del 25/01/2019 € 4.235.000	10'000'000	10'000'000	2030	PTOOPP 2022-2024
p107	Porto di Bari. Lavori di riqualificazione area accoglienza piazzale "Mariasabella"	AGSPMAM	3	Bilancio ADSP	700'000	700'000	2030	PTOOPP 2022-2024
p108	Porto di Bari. Lavori di costruzione di tre ormeggi presso il molo S. Cataldo da asservire alla sede logistica di Bari del Corpo della Capitaneria di Porto.	AGSPMAM	3	DPCM 21/07/2017	36'000'000	36'000'000	2030	PTOOPP 2022-2024
p116	Porto di Bari. Lavori di rimozione binari ed adeguamento sede stradale dorsale di collegamento Marisa della S.VITO	AGSPMAM	3	-	-	5'000'000	2030	PTOOPP 2022-2024
p121	Interazioni porto - città: Parco del Castello - riconnessione Castello - porto	AGSPMAM	3	PAC - Programma di Azione e Coesione 2014-2020 - Infrastrutture e Reti - Asse B - Recupero Waterfront	28'500'000	28'500'000	2030	PTOOPP 2022-2024
p123	Porto di Bari. Lavori di riqualificazione area ex Work System. Il stralcio	AGSPMAM	3	Bilancio ADSP	5'000'000	5'000'000	2030	PTOOPP 2022-2024
p124	Porto di Bari. Completamento della infrastruttura portuale in conformità al PRG vigente, Prolungamento del 5° braccio del molo foraneo e colmata tra il 3° e 4° braccio del nuovo molo foraneo	AGSPMAM	3	Bilancio ADSP	30'000'000	30'000'000	2030	PTOOPP 2022-2024
p125	Lavori di realizzazione dei sistemi di cold ironing	AGSPMAM	3	DEF - PAC - Programma di Azione e Coesione 2014-2020 - Infrastrutture e Reti - Asse D - Green ports	25'661'024	25'661'024	2030	PTOOPP 2022-2024
p130	Porti di sistema. Evoluzione PSC GAIA a supporto dell'interoperabilità con il sistema logistico regionale, nazionale e globale.	AGSPMAM	5	PAC Programma di Azione e Coesione 2014-2020 - Infrastrutture e Reti - Asse A - Digitalizzazione logistica	4'700'000	4'700'000	2030	PTOOPP 2022-2024
p149	Porto di Bari. Lavori di riqualificazione area ex Work System. I stralcio	AGSPMAM	5	-	-	1'300'000	2026	PTOOPP 2022-2024
p150	Porto di Bari: Recupero e consolidamento strutturale banchina nr. 7	AGSPMAM	2	Bilancio ADSP	900'000	900'000	2030	PTOOPP 2022-2024
p151	Porto di Bari: Pulizia e manutenzione fondali antistanti la banchina nr. 7	AGSPMAM	5	Bilancio ADSP	500'000	500'000	2026	PTOOPP 2022-2024



Figura 24. Planimetria interventi Porto di Bari.



5.3 Il Porto di Brindisi

ID	Denominazione	Soggetto Attuatore	Maturità dell'intervento	Fonte di Finanziamento	Totale somme programmate - Costo ammesso a finanziamento (ove dato disponibile)	Stima Costo dell'intervento (ove dato disponibile)	Orizzonte temporale	Strumento di Pianificazione/Atto di Programmazione
p55	Porto di Brindisi: Lavori di riqualificazione, ristrutturazione ed ampliamento del terminal di Costa Morena - Punta delle Terrare	AdSPMAM	9	P.I.C. Interreg III-A 2000-2006 Grecia/Italia	10'870'548	10'870'548	2030	PTOOPP 2022-2024
p64	Porto di Brindisi: Pulizia e manutenzione dei "fondali"	AdSPMAM	3	Bilancio AdSP	1'500'000	1'500'000	2030	PTOOPP 2022-2024
p66	Porto di Brindisi: Opere di completamento accosti portuali navi traghetto e ro - ro di S. Apollinare	AdSPMAM	5	PO - FESR 2014/2020 - AZIONE 7.4 €29.328.288,76 + Bilancio AdSP 10.671.711,24	40'000'000	40'000'000	2030	PTOOPP 2022-2024
p67	Porto di Brindisi: Completamento dell'infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile petrolchimico e Costa Morena Est: 1° Lotto. Cassa di colmata	AdSPMAM	5	Piano Nazionale Complementare (PNC) - (DM 330/2021)	39'000'000	43'000'000	2026	PTOOPP 2022-2024
p68	Porto di Brindisi: Realizzazione nuovo pontile gasciero e adeguamento pontile Versalis (Ex Enichem).	AdSPMAM	3	-	-	25'000'000	2030	PTOOPP 2022-2024
p69	Porto di Brindisi: Completamento dell'infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile petrolchimico e Costa Morena Est: 2° Lotto.	AdSPMAM	5	Piano Nazionale Complementare (PNC) - (DM 330/2021)	19'000'000	19'000'000		PA 15-19
p71	Porto di Brindisi: Lavori di manutenzione ed ammodernamento infrastrutture portuali della Stazione navale della Marina Militare"	AdSPMAM	3	DEF - FSC Delibera CIPE n. 63/2017	15'493'000	15'493'000	2030	PTOOPP 2022-2024
p72	Lavori di realizzazione del molo di sottuffuto mediante scogliera soffiata tra le isole pedagne del porto esterno	AdSPMAM	3	-	-	3'000'000	2030	PTOOPP 2022-2024
p88	Porto di Brindisi: Riqualificazione dell'area adiacente il varco di Costa Morena Ovest previa demolizione delle strutture preesistenti	AdSPMAM	5	Bilancio AdSP	500'000	500'000	2030	PTOOPP 2022-2024
p90	Porto di Brindisi. Lavori di ristrutturazione del faro e delle strutture annesse presso le Isole Pedagne	AdSPMAM	9	Bilancio AdSP	630'000	630'000	2030	PTOOPP 2022-2024
p110	Porto di Brindisi. Bonifica e messa in sicurezza area ex POL	AdSPMAM	3	DELIBERA CIPE N.63/2017	3'650'000	3'650'000	2030	PTOOPP 2022-2024
p111	Porto di Brindisi. Potenziamento degli ormeggi navi RO - RO Costa Morena Ovest: realizzazione di un pontile con briccole	AdSPMAM	9	POR Puglia 2014-2020	9'300'000	9'300'000	2030	PTOOPP 2022-2024
p125	Lavori di realizzazione dei sistemi di cold ironing nei porti di Bari e Brindisi	AdSPMAM	3	DEF - PAC - Programma di Azione e Coesione 2014-2020 - Infrastrutture e Reti - Asse D - Green ports.	25'661'024	7'000'000	2030	PTOOPP 2022-2024
p128	Porto di Brindisi. Recupero funzionale del capannone ex Montecatini	AdSPMAM	3	Bilancio AdSP	7'000'000	4'700'000	2030	PTOOPP 2022-2024
p139	Porto di Brindisi: sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici - Completamento banchinamento in zona Capobianco e realizzazione dei dragaggi ad esso funzionali sino alla quota -12m slmm.	AdSPMAM	3	30 M€ a valere su Piano Nazionale Complementare (PNC) - (DM 330/2021)	30'000'000	65'000'000	2026	PTOOPP 2022-2024

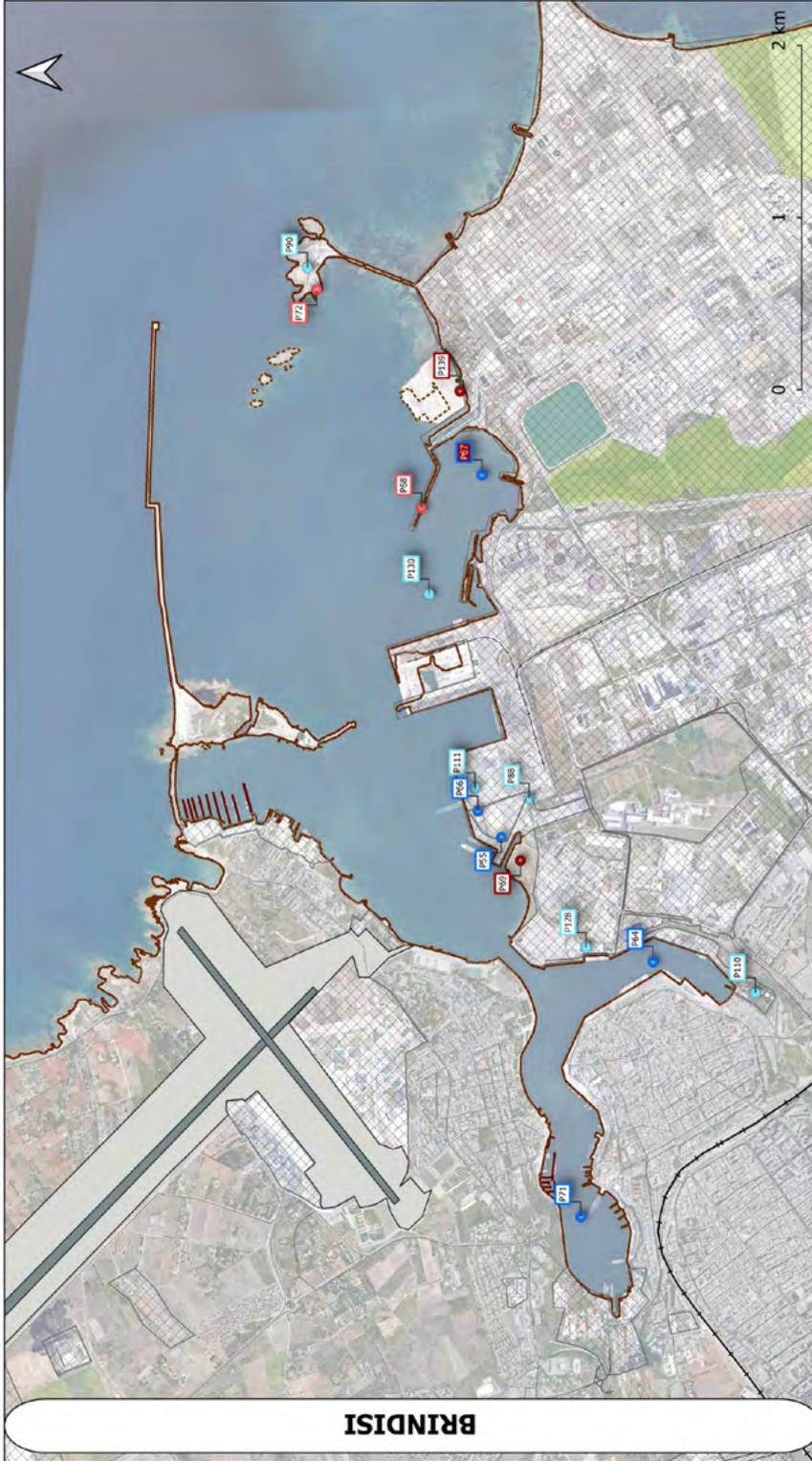


Figura 25. Planimetria interventi Porto di Brindisi.



5.4 Il Porto di Barietta

ID	Denominazione	Soggetto Attuatore	Maturità dell'intervento	Fonte di Finanziamento	Totale somme programmate - Costo ammesso a finanziamento (€) (ove dato disponibile)	Stima Costo dell'intervento (€) (ove dato disponibile)	Orizzonte temporale	Strumento di Pianificazione/Atto di Programmazione
p79	Porto di Barietta - Lavori di costruzione Stazione marittima passeggeri e aree di sosta attrezzate	AdSPMAM	3	-	-	2'500'000	2030	PTOOPP 2022-2024
p80	Porto di Barietta - Lavori di manutenzione dei fondali nei pressi dell'imboccatura del porto per il ripristino delle quote preesistenti	AdSPMAM	8	POR PUGLIA 2014-2020	6'000'000	6'000'000	2030	PTOOPP 2022-2024
p81	Porto di Barietta - Prolungamento di entrambi i moli foranei ed approfondimento dei fondali secondo le previsioni del PRP	AdSPMAM	5	DEF L. Finanziaria 2020 + € 19.916.000€ a valere su DM n.332/2021	24'916'000	38'000'000	2030	PTOOPP 2022-2024
p126	Porto di Barietta. Intervento di consolidamento statico e risanamento conservativo della banchina n.3	AdSPMAM	8	Intervento candidato a ri-sorse ex art.18 bis L.84/94 annualità 2022 + Bilancio AdSP	1'300'000	2'000'000	2030	PTOOPP 2022-2024
p127	Porto di Barietta. Ristrutturazione e adeguamento varco di accesso all'area di security	AdSPMAM	3	Bilancio AdSP	400'000	400'000	2030	PTOOPP 2022-2024
p147	Porto di Barietta: Restauro e consolidamento strutturale del faro Nappoleonico	AdSPMAM	3	-	-	1'200'000	2030	PTOOPP 2022-2024



Figura 26. Planimetria Interventi Porto di Barietta.



5.5 il Porto di Monopoli

ID	Denominazione	Soggetto Attuatore	Maturità dell'intervento	Fonte di Finanziamento	Totale somme programmate - Costo ammontamento a finanziamento (€) (ove dato disponibile)	Stima Costo dell'intervento (€) (ove dato disponibile)	Orizzonte temporale	Strumento di Pianificazione/Atto di Programmazione
p22	Porto di Monopoli - lavori di escavo finalizzati all'approfondimento dei fondali sino alle quote previste dal PRP vigente	AdSPMAM	3	-	-	5'000'000	2030	PTOOPP 2022-2024
p25	Porto di Monopoli - Lavori di costruzione Stazione marittima passeggeri e aree di sosta attrezzate	AdSPMAM	3	-	-	2'380'000	2030	PTOOPP 2022-2024



Figura 27. Planimetria interventi Porto di Monopoli.



5.1 Il Porto di Manfredonia

ID	Denominazione	Soggetto Attuatore	Maturità dell'intervento	Fonte di Finanziamento	Totale somme programmate - Costo ammissibile a finanziamento (€) (ove dato disponibile)	Stima Costo dell'intervento (€) (ove dato disponibile)	Orizzonte temporale	Strumento di Pianificazione/Atto di Programmazione
p91	Manfredonia: 1. Recupero e rifunionalizzazione Bacino Alti Fondali II lotto 2. sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici - Molo alti fondali	AdSPMAM	3	1. PNRR ZES: 41.000.000 2. Piano Nazionale Complementare (PNC) - DM 330/2021: 80.000.000	121.000'000	121'000'000	2026	PTOOPP 2022-2024
p94	Porto di Manfredonia - Lavori di manutenzione dei fondali nel porto commerciale per il ripristino delle quote preesistenti	AdSPMAM	3	-	-	5'200'000	2030	PTOOPP 2022-2024



Figura 28. Planimetria interventi Porto di Manfredonia.



6 Mobilità ciclistica

ID	Denominazione	Soggetto Attuatore	Programmi/fondi e atti formali di approvazione finanziamenti	Orizzonte temporale
c25	Velostazione di Rodi Garganico	Comune di Rodi Garganico	-	2030
c26	Velostazione di San Severo	Comune di San Severo	-	2030
c27	Velostazione di San Giovanni Rotondo	Comune di San Giovanni Rotondo	-	2030
c28	Velostazione di Monte Sant'Angelo	Comune di Monte Sant'Angelo	-	2030
c29	Velostazione di Manfredonia	Comune di Manfredonia	-	2030
c31	Velostazione di Candela	Comune di Candela	azione 4.4 POR FESR 2014 2020	2030
c32	Velostazione di Trinitapoli	Comune di Trinitapoli	azione 4.4 POR FESR 2014 2020	2030
c33	Velostazione di Barletta	Comune di Barletta	-	2030
c34	Velostazione di Andria	Comune di Andria	-	2030
c35	Velostazione di Spinazzola	Comune di Spinazzola	-	2030
c36	Velostazione di Ruvo di Puglia	Comune di Ruvo di Puglia	azione 4.4 POR FESR 2014 2020	2030
c37	Velostazione di Gravina in Puglia	Comune di Gravina in Puglia	-	2030
c39	Velostazione di Gioia del Colle	Comune di Gioia del Colle	azione 4.4 POR FESR 2014 2020	2030
c40	Velostazione di Putignano	Comune di Putignano	azione 4.4 POR FESR 2014 2020	2030
c42	Velostazione di Locorotondo	Comune di Locorotondo	-	2030
c43	Velostazione di Fasano	Comune di Fasano	-	2030
c44	Velostazione di Brindisi	Comune di Brindisi	-	2030
c45	Velostazione di Ceglie Messapica	Comune di Ceglie Messapica	-	2030
c46	Velostazione di Grottole	Comune di Grottole	azione 4.4 POR FESR 2014 2020	2030
c47	Velostazione di Taranto	Comune di Taranto	-	2030
c48	Velostazione di Castellana	Comune di Castellana	azione 4.4 POR FESR 2014 2020	2030
c49	Velostazione di Lecce	Comune di Lecce	azione 4.4 POR FESR 2014 2020	2030
c50	Velostazione di Porto Cesareo	Comune di Porto Cesareo	-	2030
c51	Velostazione di Gallipoli	Comune di Gallipoli	-	2030
c52	Velostazione di Otranto	Comune di Otranto	-	2030
c53	Velostazione di Gagliano del Capo	Comune di Gagliano del Capo	azione 4.4 POR FESR 2014 2020	2030
c54	Velostazione di Ugento	Comune di Ugento	azione 4.4 POR FESR 2014 2020	2030
c55	Velostazione di Toritto	Comune di Toritto	-	2030
c56	Velostazione di Palo del Colle	Comune di Palo del Colle	azione 4.4 POR FESR 2014 2020	2030
c57	Velostazione di Bari Palese	Comune di Bari	-	2030
c58	Velostazione di Giovinazzo	Comune di Giovinazzo	azione 4.4 POR FESR 2014 2020	2030
c59	Velostazione di Mottretta	Comune di Mottretta	azione 4.4 POR FESR 2014 2020	2030
c60	Velostazione di Corato	Comune di Corato	azione 4.4 POR FESR 2014 2020	2030
c84	Velostazione di Foggia	Comune di Foggia	-	2030
c85	Velostazione di Lattiano	Comune di Lattiano	-	2030
c86	Velostazione di Sannicola	Comune di Sannicola	-	2030
c87	Velostazione di Acquaviva delle Fonti	Comune di Acquaviva delle Fonti	-	2030
c88	Velostazione di Polignano	Comune di Polignano	azione 4.4 POR FESR 2014 2020	2030
c89	Velostazione di Bitonto	Comune di Bitonto	-	2030
c90	Velostazione di Terlizzi	Comune di Terlizzi	azione 4.4 POR FESR 2014 2020	2030
c91	Velostazione di Ostuni	Comune di Ostuni	azione 4.4 POR FESR 2014 2020	2030
c92	Velostazione di Casamassima	Comune di Casamassima	azione 4.4 POR FESR 2014 2020	2030
c61	RP01 / ID 01 EUROVELO 5 - BICITALIA 3 - Ciclovía Romea Francigena - Variante Gravina - Al-tamura	Comune di Casamassima	-	2030
c62	RP01a / ID 18 EUROVELO 5 - BICITALIA 3 - Ciclovía Romea Francigena - Variante Gravina - Al-tamura	Comune di Casamassima	-	2030
c63	RP02 / ID 06 BICITALIA 6 - Ciclovía Adriatica	Comune di Casamassima	-	2030
c64	RP02a / ID 07 BICITALIA 6 - Ciclovía Adriatica - Variante del Tavoliere	Comune di Casamassima	-	2030
c65	RP03 BICITALIA 11 - Ciclovía degli Appennini - Ciclovía AQP1 - Spinazzola - Locorotondo	Provincia di Foggia	PNRR	2026
c66	RP03 BICITALIA 11 - Ciclovía degli Appennini - Ciclovía AQP1 - Spinazzola - Locorotondo	Acquedotto Pugliese	PNRR	2026
c67	RP03 BICITALIA 11 - Ciclovía degli Appennini - Ciclovía AQP1 - Spinazzola - Locorotondo - S.Maria di Leuca	Comune di Foggia	-	2030
c68	RP03a / ID 17 BICITALIA 11 - Ciclovía degli Appennini - Ciclovía AQP1 - Bretella Bari - Gioia del Colle	Comune di Foggia	-	oltre il 2030
c69	RP04 / ID 10 BICITALIA 10 - Ciclovía dei Borboni	Comune di Foggia	-	oltre il 2030
c70	RP04a / ID 16 BICITALIA 10 - Ciclovía dei Borboni - Variante Altamura - Matera	Comune di Foggia	-	oltre il 2030
c71	RP04b / ID 02 BICITALIA 10 - Ciclovía dei Borboni - Variante Gioia del Colle - Matera	Comune di Foggia	-	oltre il 2030
c72	RP05 / ID 05 BICITALIA 11 - Ciclovía degli Appennini - Variante Gargano	Comune di Foggia	-	oltre il 2030
c73	RP06 / ID 14 BICITALIA 14 - Ciclovía dei Tre Mari	Comune di Foggia	-	oltre il 2030



ID	Denominazione	Soggetto Attuatore	Programmi/fondi e atti formali di approvazione finanziamenti	Orizzonte temporale
c74	RP07 / ID 03 Ciclovia Costa Merliata - Locorotondo		-	oltre il 2030
c75	RP08 / ID 04 Ciclovia Monopoli - Alberobello		-	oltre il 2030
c76	RP09 / ID 08 Ciclovia del Tavoliere		-	oltre il 2030
c77	RP10 / ID 09 Ciclovia Candela - Foggia		-	oltre il 2030
c78	RP11 / ID 15 Ciclovia Valle dell'Ofanto		-	oltre il 2030
c79	RP05 / ID 05 BICITALIA 11 - Ciclovia degli Appennini - Variante Gargano - Tratta San Severo San Giovanni Rotondo		-	2030
c83	RP06 / ID 14 BICITALIA 14 - Ciclovia dei Tre Mari - tratta Porto Cesareo-Lecce (intervento da coordinare al BRT Porto Cesareo-Lecce)		-	oltre il 2030

Per dati di dettaglio relativi ai costi e allo stato di maturità dell'intervento si rimanda agli elaborati del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica approvato con DGR n. 406 del 27.03.2023.

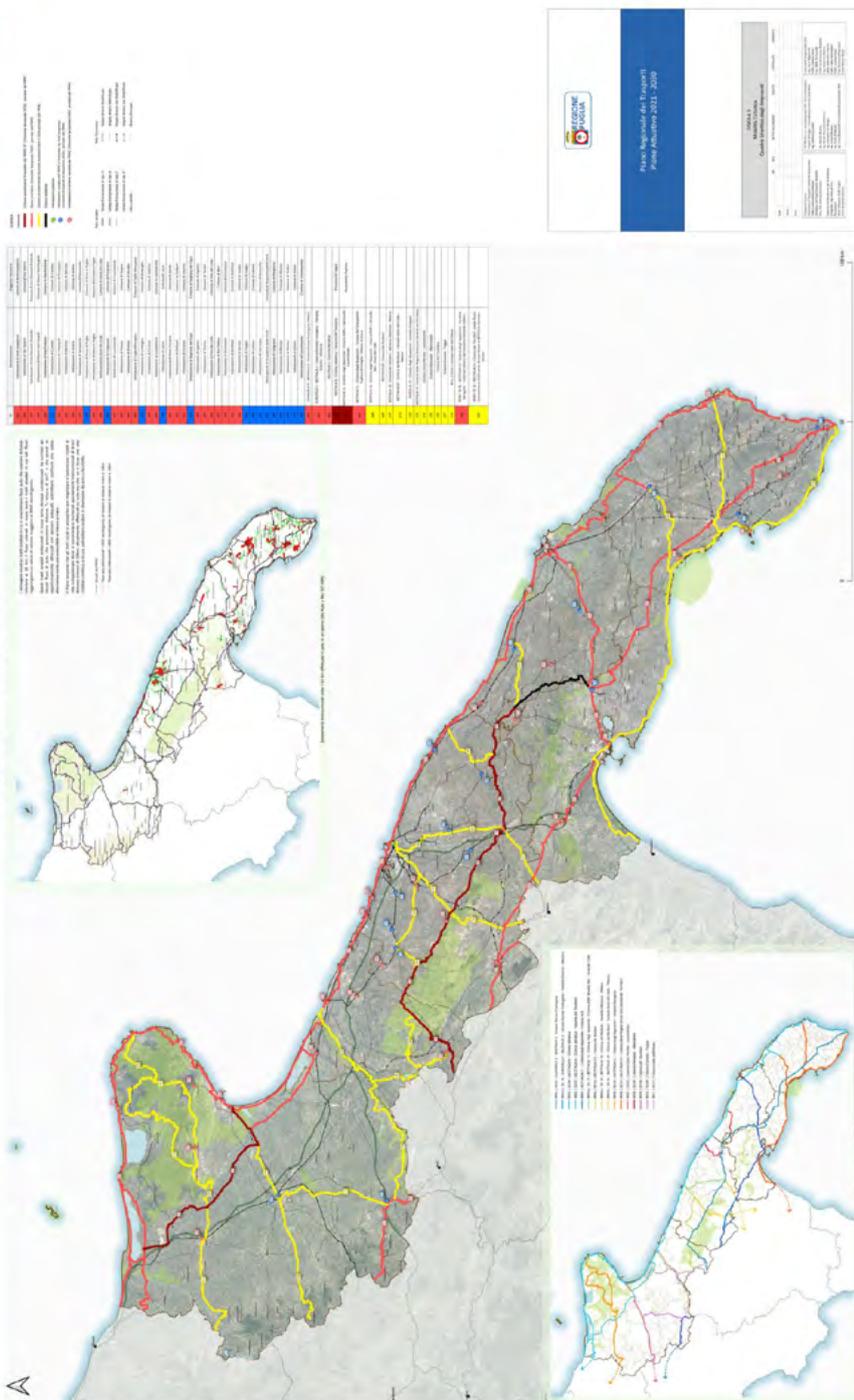


Figura 29. PRT PA 2021 - 2030 Tavola 5, interventi relativi alla mobilità ciclistica.

Irene di Tria
06.12.2023 13:00:16
GMT+00:00



Piano Regionale dei Trasporti

Piano Attuativo

2021 – 2030

Relazione Generale

Dicembre 2023





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. Irene di Tria
Funzionario: Arch. Filomena Delle Foglie

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)
Arch. Camilla Alessi
Ing. Gildo Tomassetti
Dott.ssa Francesca Rametta
Ing. Giacomo Nonino
Geol. Valeriano Franchi
Dott. Fabio Montigiani
Dott. Lorenzo Diani
Ing. Francesco Pagnanini
Geol. Marco Sacchi



INDICE

1	Premessa	8	3.3.4.7	Rete Ferroviaria Italiana	
2	La governance del Sistema regionale della mobilità e dei trasporti	10	3.3.4.8	Contenuti dell'Allegato BANCA DATI DA FONTE	
3	Sintesi del Quadro Conoscitivo 13		3.3.5	Trasporto stradale	93
3.1	Sistema territoriale ed ambientale		3.3.5.1	La rete stradale in Puglia	
3.1.1	Struttura territoriale	14	3.3.5.2	ASPI 2018 -2019 Traffico globale di trasporto autostradale	
3.2	Inquadramento socio-economico e demografico		3.3.5.3	Sezioni del sistema PANAMA	
3.2.1	Uno sguardo d'insieme	16	3.3.5.4	Analisi del Traffico Merci su strada	
3.2.2	Assetto Demografico	16	3.3.5.5	Contenuti presenti nell'Allegato BANCA DATI DA FONTE	
3.2.3	L'Indice di Malessere Demografico	23	3.3.6	Incidibilità stradale	110
3.2.4	Il settore turistico	33	3.3.6.1	Gli Incidenti stradali in Puglia - Una visione d'insieme	
3.2.5	L'istruzione	39	3.3.6.2	Contenuti dell'Allegato BANCA DATI DA FONTE	
3.2.6	Contenuti dell'Allegato BANCA DATI DA FONTE	42	3.3.7	Composizione del Parco Autovetture	118
3.3	Sistema della mobilità e dei trasporti		3.4	Ricostruzione della domanda di trasporto attuale	
3.3.1	Uno sguardo d'insieme	43	3.4.1	Trasporto stradale e Trasporto Pubblico Locale	122
3.3.2	Trasporto aereo	45	3.4.2	Contenuti dell'Allegato BANCA DATI DA FONTE	138
3.3.2.1	Offerta di mobilità attuale		4	Quadro di riferimento normativo e programmatico	139
3.3.2.2	Domanda di mobilità attuale		4.1	Riferimenti normativi e tecnici per la redazione del Piano Attuativo	
3.3.2.3	Previsione traffico passeggeri		4.2	Il Contesto Europeo	
3.3.2.4	Contenuti dell'Allegato BANCA DATI DA FONTE		4.2.1	Il Green New Deal (GND)	140
3.3.3	Trasporto marittimo	56	4.2.2	La rete TEN-T: il corridoio Scandinavo-Mediterraneo	140
3.3.3.1	I porti pugliesi		4.2.2.1	La proposta di revisione del corridoio scandinavo - mediterraneo sulle regioni marche, abruzzo, molise e puglia	
3.3.3.2	Domanda passeggeri attuale - Porti Italiani		4.2.2.2	La direttrice adriatica e il programma di investimenti di RFI	
3.3.3.3	Domanda passeggeri attuale - Porti di Bari		4.2.3	La nuova Politica di Coesione 2021-2027	154
3.3.3.4	Domanda passeggeri attuale - Porti di Brindisi		4.3	Contesto Nazionale	
3.3.3.5	Domanda merci attuale - Porti Italiani		4.3.1	Il Fondo di Sviluppo e Coesione 2021 - 2027	158
3.3.3.6	Il traffico container e il ruolo del porto di Taranto		4.3.2	Documento di Economia e Finanza 2021 - Allegato "Dieci anni per trasformare l'Italia"	160
3.3.3.7	Il ruolo del Mar Mediterraneo e del porto di Taranto		4.3.3	Documento di Economia e Finanza 2020 - Allegato #italiaveloce	163
3.3.3.8	Contenuti dell'Allegato BANCA DATI DA FONTE		4.3.4	Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza	164
3.3.4	Trasporto ferroviario	76	4.3.5	Il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale 2030	168
3.3.4.1	I servizi ferroviari sulla rete pugliese		4.3.6	Il Piano per la Transizione ecologica	177
3.3.4.2	L'infrastruttura		4.3.7	Il Piano Nazionale Integrato per l'energia ed il clima	180
3.3.4.3	Ferrovie del Gargano		4.3.7.1	I obiettivi	
3.3.4.4	Ferrovie Appulo Lucane		4.3.8	La Strategia Nazionale per le Aree Interne	183
3.3.4.5	Ferrovie del Sud-Est		4.3.8.1	Le Aree Interne in Puglia	
3.3.4.6	Ferrovie del Sud-Est		4.3.9	Le Linee Guida operative per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche - Settore Ferroviario	188



4.4	Contesto Regionale	188	6.3.5.	Strategia generale 5 - Sostenere la connettività regionale alle TIC (Tecnologie dell'informazione e della Comunicazione)	232
4.4.1	Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC)	188	6.3.6	Strategia generale 6 - Migliorare la governance degli investimenti infrastrutturali	234
4.4.1.1	Coerenza tra il PRMC e il PA 2021 - 2030 e il PRMC e verifica di assolvimento della condizione abilitante 3.1 - Reg (UE) 1060/2021 da parte del PRMC (DGR n. 268 del 28.02.2022)	197	6.4.	Verifica di coerenza tra indirizzi strategici e Indirizzi operativi del PA 2021 - 2030 e LR 16/2008	230
4.4.2	IL Piano Regionale delle Merci e della Logistica (PRML)	197	6.4.1.	Verifica di coerenza tra gli indirizzi strategici del PA 2021-2030 e gli obiettivi generali di cui all'art. 5 della LR 16/2008	238
4.4.2.1	Interventi infrastrutturali e immateriali compresi nel PRML	197	6.4.2	Verifica di coerenza tra gli indirizzi strategici del PA 2021-2030 e gli obiettivi specifici di cui all'art. 6 della LR 16/2008	239
4.4.2.2	Coerenza tra il PRML e il PA 2021 - 2030 e e verifica di assolvimento dei criteri di adempimento della condizione abilitante 3.1 "Pianificazione completa dei trasporti a livello appropriato" di cui al Regolamento 1060/2021 CE da parte del PRML. (DGR n. 269 del 28/02/2022)	208	6.4.3	Verifica di coerenza tra gli indirizzi strategici e gli indirizzi operativi del PA 2021-2030 e le Strategie per la mobilità delle persone di cui all'art. 7 della LR 16/2008	241
4.4.3	Il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTTR)	212	6.4.4	Verifica di coerenza tra gli indirizzi strategici e gli indirizzi operativi del PA 2021-2030 e le Strategie per la mobilità delle merci di cui all'art. 8 della LR 16/2008	245
4.4.4	Il Piano Regionale per la Qualità dell'Aria (PRQA)	212	6.5	I tre livelli del Piano	245
4.4.5	Il Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR)	213	6.6.	Primo livello	245
4.5	Tendenze di mobilità durante l'emergenza sanitaria del covid-19	213	6.6.1	La rete stradale di interesse nazionale ed i rapporti con i livelli sottordinati	254
4.6	Quadro programmatico degli interventi (PA 15-19 e programmazione successiva)	217	6.6.2	La rete ferroviaria di interesse nazionale ed i rapporti con i livelli sottordinati	258
4.6.1	Interventi sulla rete ferroviaria	217	6.6.3	La rete aeroportuale pugliese e i rapporti con il sistema territoriale regionale	261
4.6.2	Interventi sulla rete stradale	217	6.6.4	Il sistema portuale e i rapporti con il sistema territoriale regionale	262
4.6.3	Interventi sul sistema aeroportuale	218	6.6.5.	Il polo di commutazione di primo livello	264
4.6.4	Interventi sul sistema Marittimo	218	6.6.5.1.	Il nodo di Foggia	264
5	Analisi SWOT	221	6.6.5.2.	Il nodo di Bari	264
6	Il Piano	224	6.6.5.3.	Il nodo di Taranto	264
6.1	Il processo di redazione del Piano Attuativo	224	6.6.5.4	Il nodo di Brindisi	264
6.2	Orizzonti temporali del Piano Attuativo	224	6.6.5.5	Il nodo di Lecce	264
6.3	Strategie generali di Piano: Indirizzi strategici ed Indirizzi operativi	224	6.6.5.6	l'intermodalità delle merci sulla rete di primo livello	281
6.3.1	Strategia generale 1 - Connettere la Puglia alla rete europea e nazionale per accrescere lo sviluppo economico della regione	228	6.6.6.1	Ricostruzione della domanda attuale di traffico merci sulla linea adriatica (Fonte: RFI)	281
6.3.2	Strategia generale 2 - Promuovere una mobilità orientata alla sostenibilità e alla tutela dell'ambiente e del territorio	229	6.6.6.2	Stima della domanda potenziale intermodale strada-ferrovia	281
6.3.3	Strategia generale 3 - Migliorare la coesione sociale promuovendo la competitività del sistema economico produttivo e turistico, a partire dalle aree più svantaggiate	230	6.6.6.3	Analisi delle capacità degli impianti	281
6.3.4	Strategia generale 4 - Accrescere la sicurezza delle infrastrutture e dei servizi di trasporto	231	6.6.6.4	Stima incremento traffico merci dai porti	281



6.7	Secondo Livello – La rete multimodale di interesse regionale ed i poli di commutazione di secondo livello	7.2	Approccio metodologico
6.7.1	Rete stradale di interesse regionale e rapporti con i livelli sottordinati	7.2.1	Verifica preliminare del soddisfacimento della Condizione Abilitante
6.7.1.1	Provincia di Foggia	7.2.2	Verifica intermedia del soddisfacimento della Condizione Abilitante
6.7.1.2	Provincia di Barletta-Andria-Trani	7.2.3	Verifica finale del soddisfacimento della Condizione Abilitante
6.7.1.3	Città Metropolitana di Bari	7.2.3.1	Soddisfacimento delle condizioni abilitanti per categoria
6.7.1.4	Provincia di Taranto	7.2.4	Verifica di adempimento dei criteri 1 e 9 della Condizione Abilitante:
6.7.1.5	Provincia di Brindisi	7.2.4.1	Analisi economica
6.7.1.6	Provincia di Lecce	7.2.5	Adempimento sull'assolvimento del criterio di adempimento n. 8
6.7.1.7	Interventi non cartografati sulla rete stradale di competenza provinciale	7.3	Approfondimento sull'assolvimento del criterio di adempimento n. 4 (Connettività alla rete centrale TEN-T e ai suoi nodi)
6.7.2	Rete portante regionale del BRT	7.3.1	Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Foggia
6.7.2.1	Specifiche tecniche dei sistemi BRT – Generalità	7.3.1.1	Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Foggia
6.7.2.2	La rete portante dei BRT	7.3.1.2	Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Foggia alla Stazione Ferroviaria e ai SERVIZI AC/AV di Foggia per modalità di trasporto
6.7.3	Rete Ferroviaria di Interesse regionale e rapporti con il sistema territoriale	7.3.1.3	Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Foggia al PORTO DI BARLETTA per modalità di trasporto
6.7.4	I poli di commutazione di secondo livello	7.3.2	Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Barletta-Andria-Trani
6.7.5	Modello di esercizio del Trasporto ferroviario regionale	7.3.2.1	Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Barletta-Andria-Trani alla stazione ferroviaria e ai SERVIZI AC/AV di Barletta per modalità di trasporto
6.7.6	Misure per l'innalzamento della sicurezza ferroviaria delle reti regionali	7.3.2.2	Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Barletta-Andria-Trani all'AEROPORTO DI BARI per modalità di trasporto
6.7.7	La rete regionale delle elisuperfici	7.3.2.3	Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Barletta-Andria-Trani al PORTO DI BARLETTA per modalità di trasporto
6.8	Terzo Livello – La rete locale: aree urbane e territori identitari	7.3.3	Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Città Metropolitana di Bari
6.8.1	Strategie generali a favore della mobilità ciclistica	7.3.3.1	Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Città Metropolitana di Bari alla stazione ferroviaria e ai SERVIZI AC/AV di BARI per modalità di trasporto
6.8.1.1	Le Linee Guida regionali per la redazione dei Piani di Mobilità Ciclistica (DGR n. 1504 del 10/09/2020)		
6.8.2	Misure di Logistica urbana sostenibile		
6.9	Strategie generali a favore della sicurezza stradale		
6.10	Azioni per la decarbonizzazione		
6.10.1	Quadro sinottico decarbonizzazione flotte TPL		
6.11	La definizione degli scenari		
6.11.1	Scenario di Riferimento		
6.11.2	Scenario di Progetto		
6.11.3	Stima della Ripartizione modale		
6.11.4	Indicatori di performance della rete stradale		
7	Verifica dell'assolvimento dei Criteri di Adempimento (CA) della condizione abilitante (Allegato IV - punto 3.1 del Regolamento (UE) 2021/1060		
7.1	Il sistema delle "Condizioni Abilitanti"		



7.3.3.2	Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Città Metropolitana di Bari all'AEROPORTO DI BARI per modalità di trasporto.....	7.3.8	Interventi che garantiscono l'accessibilità delle MERCI della Provincia di Barletta-Andria-Trani.....
7.3.3.3	Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Città Metropolitana di Bari al PORTO DI BARI per modalità di trasporto.....	7.3.9	Interventi che garantiscono l'accessibilità delle MERCI della Città Metropolitana di Bari.....
7.3.4	Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Taranto.....	7.3.10	Interventi che garantiscono l'accessibilità delle MERCI della Provincia di Taranto.....
7.3.4.1	Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Taranto alla STAZIONE FERROVIARIA DI TARANTO per modalità di trasporto.....	7.3.11	Interventi che garantiscono l'accessibilità delle MERCI della Provincia di Brindisi.....
7.3.4.2	Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Taranto all'AEROPORTO DI BARI E BRINDISI per modalità di trasporto.....	7.3.12	Interventi che garantiscono l'accessibilità delle MERCI della Provincia di Lecce.....
7.3.5	Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Brindisi.....		
7.3.5.1	Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Brindisi alla stazione ferroviaria e ai SERVIZI AC/AV di Brindisi per modalità di trasporto.....		
7.3.5.2	Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Brindisi all'AEROPORTO DEL SALENTO per modalità di trasporto.....		
7.3.5.3	Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Brindisi al PORTO DI BRINDISI per modalità di trasporto.....		
7.3.6	Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Lecce.....		
7.3.6.1	Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Lecce alla Stazione Ferroviaria e ai Servizi AC/AV di Lecce per modalità di trasporto.....		
7.3.6.2	Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Lecce all'AEROPORTO DEL SALENTO per modalità di trasporto.....		
7.3.6.3	Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Lecce al PORTO DI BRINDISI per modalità di trasporto.....		
7.3.7	Interventi che garantiscono l'accessibilità delle MERCI della Provincia di Foggia.....		



La valenza strategica degli obiettivi della nuova programmazione europea soprarichiamati è stata ulteriormente avvalorata, ove ve ne fosse necessità, dalla “lezione appresa” dalla Pandemia COVID-19 che, oltre al suo tragico bilancio, ha dischiuso prospettive inedite di riorganizzazione degli stili di vita, di lavoro, di produzione, e quindi di mobilità, trasporti e logistica, che meritano la dovuta attenzione, con particolare riferimento alle potenzialità della digitalizzazione a supporto dell’efficientamento del complessivo sistema dei trasporti e alla transizione energetica.

A tal proposito il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), programma di investimenti che l’Italia ha presentato alla Commissione europea nell’ambito del Next Generation EU, rappresenta lo strumento nazionale per rispondere alla crisi pandemica provocata dal Covid-19. Con riferimento alla Missione 3 del PNRR “Infrastrutture per una mobilità sostenibile” sono ritenuti necessari investimenti per migliorare l’intermodalità tra i diversi sistemi e le diverse reti di trasporto, anche nell’ottica di una maggiore resilienza e sostenibilità ambientale, nonché per garantire il raggiungimento dei livelli essenziali delle prestazioni. Nell’ambito di questa missione, il Governo ha puntato, in primo luogo, sulla rete ferroviaria AV-AC ad alta velocità di rete per passeggeri e merci con il completamento dei corridoi TEN-T.

Questa visione del governo nazionale è in continuità con la proposta di revisione del Regolamento (UE) n. 1315/2013 dell’Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), avviata nel 2020 e di cui il CEF (Connecting Europe Facility) costituisce uno degli strumenti attuativi fondamentali. La Regione Puglia, cui spetta il primato tra le regioni italiane di obiettivo 1 per efficienza nella spesa dei fondi europei, si è impegnata attivamente nella procedura di consultazione promossa a livello unionale con una proposta presentata d’intesa con le Regioni Marche, Abruzzo e Molise per la revisione dell’assetto della rete TEN-T. Tale iniziativa, sostenuta e avvalorata da uno specifico Protocollo d’intesa per lo sviluppo del Corridoio Adriatico siglato il 24 ottobre 2020 dai Presidenti delle Regioni citate, ripropone con forza l’esigenza di

8/498

1 Premessa

Il processo di aggiornamento del Piano Attuativo si colloca in un momento storico di grande complessità: se da un lato infatti è stato necessario tenere conto della fase conclusiva del ciclo di programmazione comunitaria 2014-2020, dall’altro ci si è dovuti confrontare con gli orientamenti della nuova programmazione nazionale in materia di infrastrutture (in particolare con l’Allegato al DEF 2020 “Italia veloce. L’Italia resiliente progetta il futuro. Nuove strategie per trasporti, logistica e infrastrutture” e con l’Allegato al DEF 2021 – “10 anni per trasformare l’Italia. Strategie per infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti per il benessere delle persone e la competitività delle imprese, nel rispetto dell’ambiente”) nonché con i contenuti del nuovo ciclo di programmazione comunitaria 2021 – 2027.

Con riferimento alla Politica di Coesione 2021 - 2027, la Commissione europea ha proposto una serie di importanti cambiamenti in un’ottica di maggiore semplificazione, flessibilità ed efficienza nell’uso delle risorse. Innanzitutto, gli 11 obiettivi tematici della programmazione 2014-2020 sono sostituiti da 5 più ampi obiettivi strategici, declinati in ulteriori obiettivi specifici, di evidente rilievo europeo, che consentiranno agli Stati di essere flessibili nel trasferire le risorse nell’ambito della propria azione.

La programmazione 2021-2027, inoltre, prevede il rafforzamento delle condizioni abilitanti, ossia i prerequisiti, connessi a ciascun obiettivo specifico, che devono essere assolti affinché la programmazione di ciascuno Stato membro/Regione possa intervenire negli ambiti prescelti. Per quanto attiene alla programmazione degli interventi infrastrutturali, che attengono, più strettamente all’obiettivo di policy 3 - “un’Europa più connessa” è richiesto che ciascuna Regione sia dotata di una pianificazione aggiornata al periodo di programmazione in corso ed avente come obiettivo temporale degli interventi previsti il 2030.



completare e potenziare il corridoio infrastrutturale multimodale Adriatico – Ionico, inserendolo nel Corridoio 5 Scandinavo – Mediterraneo ed indicando una serie di interventi strategici che interessano tutte le modalità di trasporto.

In questo contesto inoltre è stato doveroso definire gli indirizzi del PA 2021 – 2030 in modo che fossero orientati a centrare l'obiettivo fissato dal Green New Deal relativo alla neutralità delle emissioni inquinanti (impatto climatico Zero) entro il 2050 e a garantire una giusta coesione sociale ed economica.

Un ultimo aspetto, infine, che ha arricchito la complessità del quadro di riferimento con cui il PA 2021-2030 si è dovuto cimentare, è costituito dalla crescente autonomia finanziaria nel campo delle attività di programmazione e progettazione riconosciuta dal Governo nazionale alle Autorità di Sistema Portuale (in Puglia AdSP Mare Adriatico Meridionale e AdSP Mare Ionio), alle Città Metropolitane (Bari) e alle città con popolazione superiore ai 100'000 abitanti (Andria, Bari, Foggia, Taranto), attraverso il DM n. 171 del 10.05.2019 e il Decreto Direttoriale n. 8060 del 28.08.2019 del MIT. Ciò ha richiesto alla Regione un ulteriore sforzo, proprio attraverso il PA 2021-2030, nel portare a sintesi iniziative progettuali che, pur riguardando una scala territorialmente circoscritta, impattano su aree e nodi strategici del sistema della mobilità regionale, destinati a svolgere un ruolo determinante nel funzionamento dello scenario complessivo.



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 interregionali, nazionali e interregionali.

In particolare (Art.2- Attuazione del Piano) «Il PRT, in accordo con il piano generale dei trasporti, è inteso come piano direttore del processo di pianificazione regionale dei trasporti e viene attuato attraverso piani attuativi che contengono, per ciascuna modalità di trasporto, le scelte di dettaglio formulate a partire da obiettivi, strategie e linee di intervento definite nel PRT.”

2 La governance del Sistema regionale della mobilità e dei trasporti

La LR n.18 del 31 ottobre 2002 “Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale”, così come modificata dalla LR 32/2007, definisce all’art. 7 il Piano Regionale dei Trasporti (PRT) ed indica i suoi contenuti. Sulla scorta di tali indicazioni, la LR 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

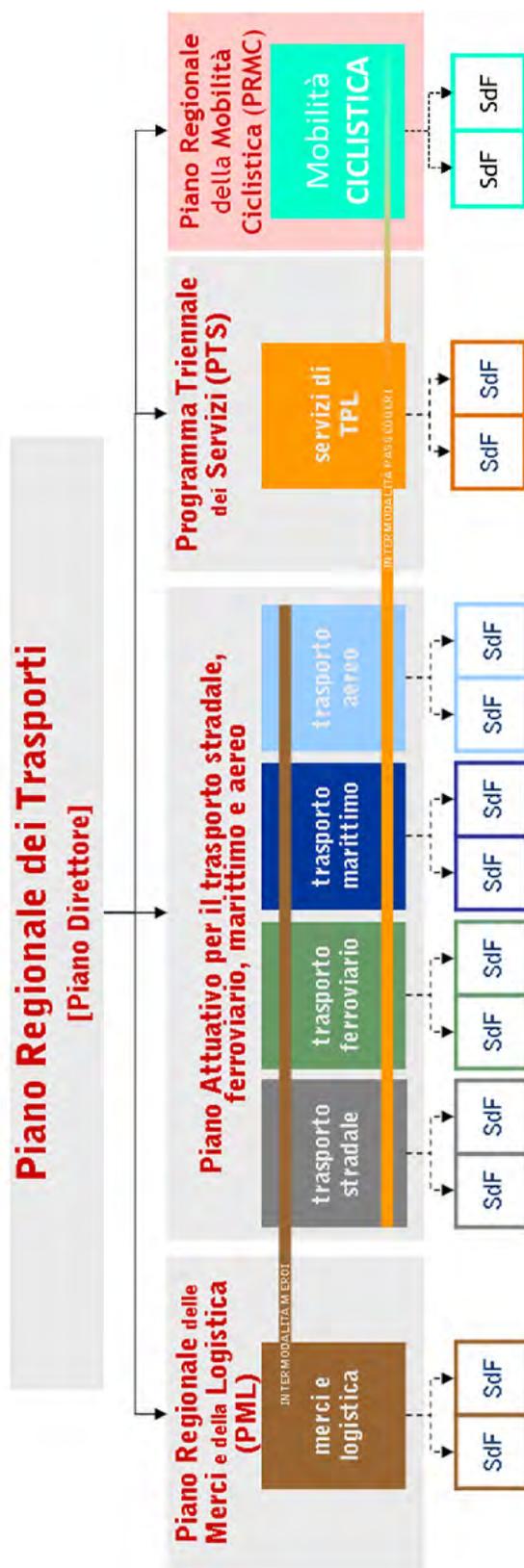


Figura 1. Rapporto tra Piano Regionale dei Trasporti e altri strumenti di Pianificazione.



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

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

- **Il Piano Attuativo 2009-2013** è stato approvato con DGR n. 814 del 23.03.2010. Si tratta del primo PA redatto in conformità all'art. 7 della LR 18/2002, e sulla base dei contenuti della LR 16 del 2008. Esso contiene le scelte di dettaglio adottate dall'Amministrazione regionale per ciascuna delle modalità di trasporto, stradale, ferroviaria, marittima e aerea e delle relative caratteristiche, interrelazioni e priorità di attuazione.
- **Il Piano Attuativo 2015-2019** è stato approvato con DGR n. 598 del 26.04.2016 e prevede, in coerenza con la visione e gli obiettivi della programmazione europea 2014-2020, lo sviluppo di un sistema regionale dei trasporti per una mobilità intelligente, sostenibile e inclusiva. Il Piano si articola secondo uno scenario di progetto declinato rispetto a tre scale territoriali, spazio euro-mediterraneo - area delle regioni meridionali peninsulari - sistema regionale, corrispondenti ad altrettanti livelli di relazione che interessano il sistema socioeconomico regionale. La realizzazione degli interventi è organizzata per modalità di trasporto e per orizzonte temporale di breve, medio e lungo periodo.
- **Il Piano Triennale dei Servizi 2015-2017** è stato approvato con DGR n. 598 del 26.04.2016, unitamente al Rapporto Ambientale ed alla Sintesi non Tecnica, corredato del parere motivato VAS con indicazioni e prescrizioni, espresso con DD n. 46 del 22.02.2016. Il Piano rappresenta uno strumento fondamentale per le politiche regionali in materia di mobilità.
- **Il Monitoraggio ambientale del Piano Attuativo 2015 – 2019 del PRT**, come previsto dalla VAS del Piano ed anche al fine di meglio orientare le future scelte strategiche regionali in tema di

infrastrutture, è stato avviato con D.G.R. n. 2030 del 29.11.2017.

Tale monitoraggio, che si è concluso a giugno 2020, fotografando lo stato di attuazione degli interventi previsti nel PA, ha consentito di sistematizzare le conoscenze inerenti la realizzazione degli interventi programmati ed in itinere e gli scostamenti rispetto a quanto previsto dal Piano.

- **Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica** è stato adottato con DGR n. 177 del 17.02.2020 recante "L.R. n. 1/2013, art. 3. Adozione della proposta di Piano Regionale della Mobilità Ciclistica". Il PRMC contribuisce alla diffusione della cultura della mobilità sostenibile, favorendo e diffondendo l'uso delle biciclette sia per scopi turistico-ricreazionali che per effettuare gli spostamenti sistemati casa-lavoro e casa-scuola. L'obiettivo generale del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica della Regione Puglia (PRMC) consiste nell'impostazione di una rete ciclabile regionale continua ed uniformemente diffusa sul territorio, definendo itinerari di lunga percorrenza che valorizzino quelli già consolidati o programmati e privilegino le strade a basso traffico.
- **Il Piano Regionale delle Merci e della Logistica (PRML)** è stato adottato con DGR n. 1310 del 04.08.2021 recante "Piano Regionale delle Merci e della Logistica – Adozione della proposta di Piano, comprensiva di Rapporto Ambientale, Sintesi non tecnica e valutazione d'incidenza". Il PRML sulla base del quadro conoscitivo relativo alla portualità e alla logistica marittima, nonché sulla base delle analisi prospettiche di evoluzione, si pone il raggiungimento di obiettivi strategici e propone altrettante azioni, la cui attuazione deve avvenire attraverso atti normativi e/o amministrativi coerenti con le linee guida fornite dal Piano Nazionale Strategico della Portualità e della Logistica (PSNPL) nonché dal Piano Regionale dei Trasporti.

La Regione Puglia, inoltre, in coerenza con quanto previsto dal PA 2015-2019, ovvero "rispondere alle esigenze di mobilità di persone e merci espresse dal territorio regionale per garantire uno svi-



luppo armonico, sinergico e integrato con le risorse ambientali e paesaggistiche”, ha approvato “Le Linee Guida regionali per la redazione dei PUMS” con DGR n. 193 del 20.02.2018. Esse costituiscono un orientamento per i Comuni o per le associazioni di Comuni cui sono destinate, cogliendo le specificità del territorio

regionale, con la sua armatura urbana e le sue reti di connessione. Tali Linee Guida danno continuità alle politiche di mobilità sostenibile intraprese a livello nazionale e regionale e perseguono il primario obiettivo del miglioramento generale delle condizioni ambientali nelle aree urbane e metropolitane.



dine, il cui clima risulta fortemente influenzato dal bacino marino del Mediterraneo.

La Regione, posta al centro di tale bacino, svolge il ruolo di ponte e/o transizione tra oriente ed occidente.

Il clima della Puglia è sostanzialmente mediterraneo, caratterizzato da inverni miti ed estati calde. Le precipitazioni in Puglia, concentrate nelle stagioni in cui si registrano le temperature più basse (ottobre-aprile), sono più abbondanti nella parte più meridionale della regione e sul Gargano, mentre le precipitazioni più scarse si hanno lungo il versante ionico e nella pianura foggiana. Il periodo più caldo, tra maggio e settembre, è anche il più secco. Le temperature minime non sono mai troppo rigide, così come scarse sono le precipitazioni nevose.

La Puglia è la regione più pianeggiante d'Italia costituita per il 53.2% da pianura, per il 43.5% da collina e per l'1.5% da montagna. La vetta più alta, il Monte Cornacchia, si trova nei Monti Dauni e raggiunge appena i 1151 mslm.

Antichissima e particolarmente estesa è risultata l'azione di trasformazione e messa a coltura del territorio regionale. La Superficie Agricola Utilizzata (SAU) in Puglia è particolarmente consistente, 1.259.000 ettari, la superficie delle aree urbanizzate e delle infrastrutture è pari a 213.400 ha, per un totale di aree non naturali esteso per il 76% della regione. Le superfici lasciate alla natura sono, pertanto, tra le più basse d'Italia. La naturalità complessiva, intesa come superfici non coltivate né urbanizzate, raggiunge appena 335.517 ha il 17% della superficie regionale di cui 164.129 ha di boschi e macchie (8,3% sup. reg.), 111.162 ha di prati e pascoli (5,7% sup. reg.) e 22.686 ha di zone umide (1,2% sup. reg.).

3 Sintesi del Quadro Conoscitivo

Il presente Capitolo illustra dati ed elaborazioni che restituiscono una rappresentazione dell'attuale assetto del sistema demografico e socio-economico e del funzionamento del sistema della mobilità regionale, a supporto dell'individuazione di obiettivi, strategie e linee di intervento del nuovo Piano Attuativo.

Il Quadro conoscitivo trova completamente nella banca dati del Quadro Programmatico Progettuale in cui sono confluite le informazioni più rilevanti di tutti i progetti riguardanti il sistema multimodale dei trasporti in ambito regionale, riportati nel Capitolo 4.

L'Allegato «Banca dati da Fonte» (cui si rinvia per un maggior approfondimento), parte integrante del presente documento, contiene i dati di dettaglio su cui si basa la presente relazione.

Come descritto nel paragrafo 6.1, il processo di redazione del Piano è stato avviato all'inizio di Maggio 2020, subito dopo l'esplosione della pandemia da Covid19. Lo stato di emergenza sanitaria ha fortemente condizionato e modificato le abitudini di spostamento dei cittadini e le relative modalità di trasporto (vedi paragrafo 4.5). Per questo si è cercato di ricostruire, nei limiti del possibile, un quadro del funzionamento del sistema della mobilità regionale riferito a condizioni precedenti alla pandemia o, rispetto alle quali, fosse comunque possibile effettuare confronti con la situazione antecedente.

3.1 Sistema territoriale ed ambientale

La Puglia rientra nella macro regione definita "bioma mediterraneo", ossia una vasta area geografica, collocata intorno al 40° di latitu-

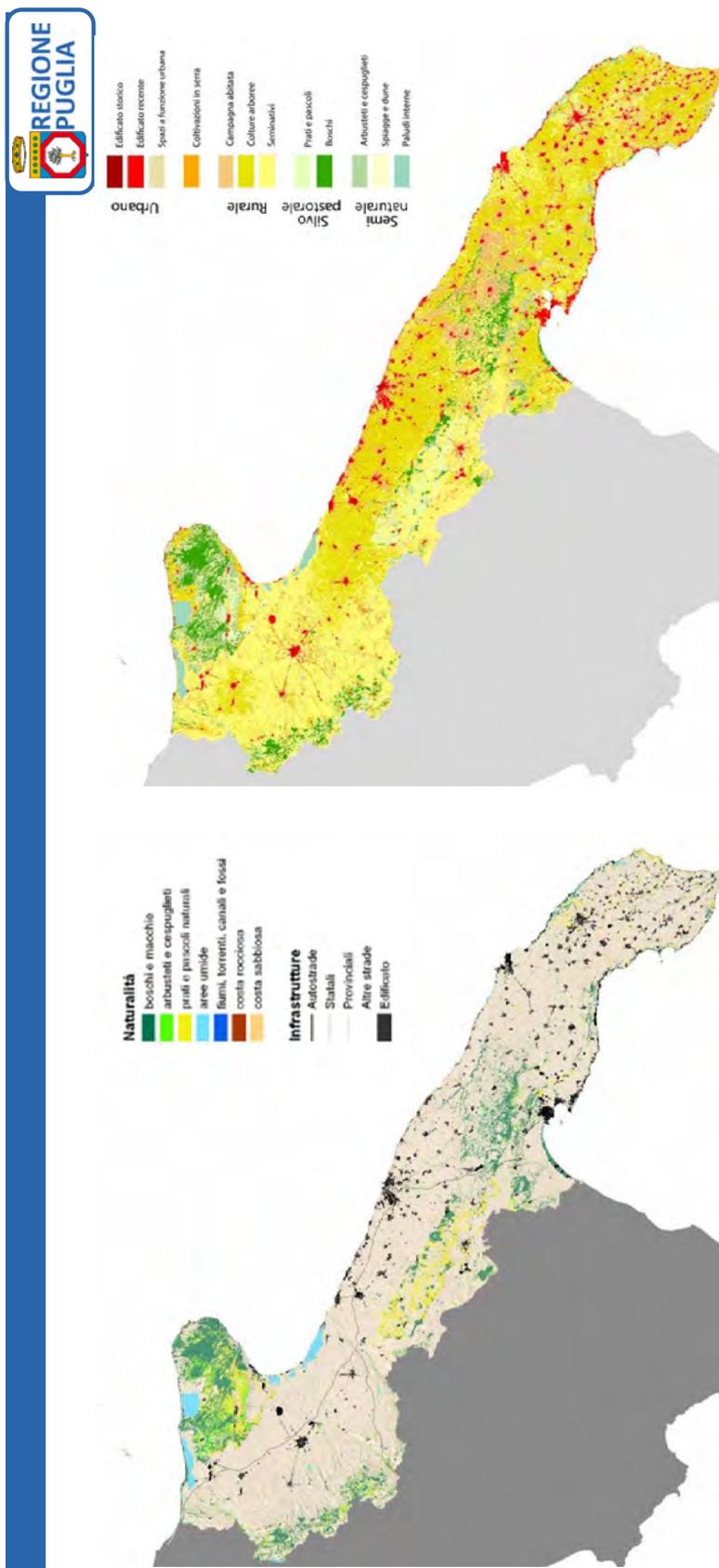


Figura 3. Piano Paesaggistico Territoriale Regionale: Carta dell'Articolazione del territorio urbano-rurale-silvopastorale-naturale.

3.1.1 STRUTTURA TERRITORIALE

La Regione Puglia è fortemente rurale, mentre residuale risulta la presenza degli apparati seminaturali. Pur essendo fortemente squilibrati i pesi tra questi due sistemi, risulta tuttavia molto accentuato il loro rapporto, creando di fatto i presupposti per il riconoscimento di un ulteriore sistema: il silvopastorale. Sui diversi ambiti riconducibili al rurale, naturale e silvopastorale, insiste infine un sistema insediativo molto articolato.

Nonostante la presenza di varietà dei biotopi e numerosissime specie vegetali e volatili, le zone protette non superano il 7,6% del territorio regionale, corrispondente ad un'estensione di 245.154,33 ha, di cui il 75,8% rappresentato da parchi nazionali (parco nazionale del Gargano e parco nazionale dell'Alta Murgia) e l'8,3% da aree naturali e riserve naturali marine.

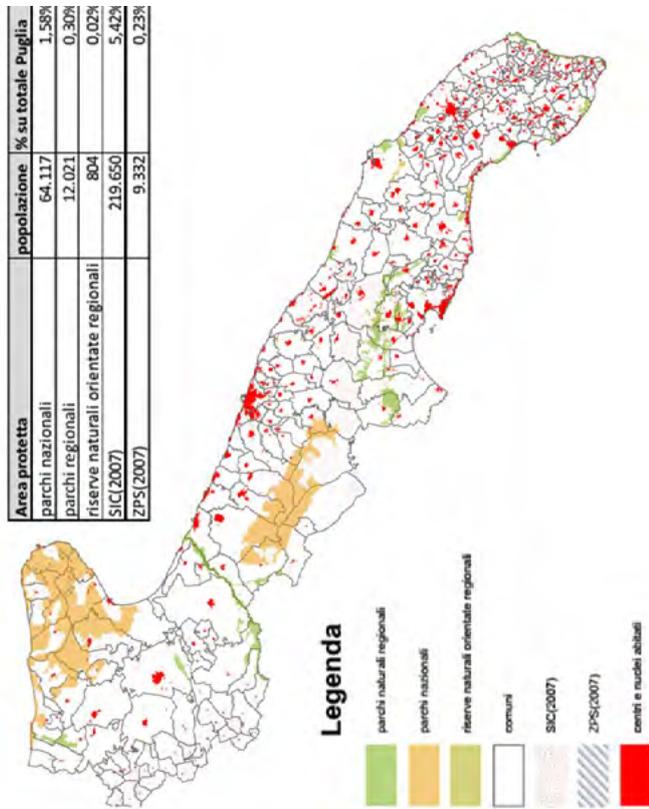


Figura 4. Parchi e aree protette istituiti in Puglia.



3.2 Inquadramento socio-economico e demografico

3.2.1 UNO SGUARDO D'INSIEME

Dal punto di vista demografico si registra un evidente fenomeno di spopolamento nelle zone dove l'altitudine è maggiore di 500 metri sul livello del mare, ma in generale è comunque diffusa una diminuzione di popolazione in tutte le provincie ad esclusione della città metropolitana di Bari, unica provincia con variazione positiva di popolazione tra il 2011 e il 2019.

L'invecchiamento della popolazione pugliese ha un andamento analogo a quello nazionale. In Puglia nel 2019 ci sono 168 persone over 65 ogni 100 persone con età inferiore ai 15 anni, praticamente 33 anziani in più rispetto al 2011. Ovviamente questo comporta un aumento dell'indice di dipendenza dagli anziani e il conseguente calo dell'indice di dipendenza dai giovani.

In particolare la variazione dell'indice di malessere demografico tra il 2011 e il 2019 evidenzia come proprio nei comuni per lo più localizzati nell'area dei Monti Dauni e in generale in quelle che sono considerate le aree interne della Puglia, vi è un peggioramento di tale stato di malessere. I comuni considerati in buona condizione passano da 92 a 30 mentre i comuni considerate in grave o gravissima condizione passano da 22 a 42.

Dal punto di vista socio-economico il tasso di occupazione regionale in Puglia è in aumento dal 2011 al 2019 con capofila Bari che riporta un +4% rispetto al 2019, seguono Brindisi e la BAT.

Anche il tasso di disoccupazione regionale è in aumento registrando un + 1,79%. A livello provinciale l'andamento è discontinuo, gli incrementi maggiori si osservano a Foggia e a Taranto mentre Brindisi e a Bari sono in diminuzione; nella Città Metropolitana sono concentrati infatti un terzo degli addetti e delle unità locali del lavoro della Re-

gione. In generale comunque si osserva una diminuzione significativa soprattutto degli addetti alla metallurgia, tutti concentrati nella provincia di Taranto.

Nel 2019 i flussi turistici che interessano la regione sono per un terzo costituiti da stranieri sia per arrivi che per presenze. Gli stessi pugliesi costituiscono il 25% degli italiani che preferiscono trascorrere le loro vacanze in Puglia, ma una quota importante è costituita anche da campani, laziali e lombardi. Le principali mete turistiche della regione si confermano i comuni litorali del Gargano, i comuni posti lungo la costa adriatica tra Brindisi e Bari ed il Salento. I flussi turistici in queste zone nel 2019 rimangono un fenomeno concentrato tra giugno e settembre, mentre nelle altre provincie l'andamento mensile risulta tendenzialmente costante ma pari ai valori invernali delle mete prima citate.

I capoluoghi di provincia sono i comuni che registrano il più alto valore di studenti iscritti agli istituti scolastici, ma va evidenziato che ci sono anche altre polarità come Altamura, Molfetta, Cerignola, San Severo, Bitonto, Manfredonia, Martina Franca e Bisceglie. Le principali sedi universitarie invece sono localizzate a Bari, a Foggia, a Taranto e a Lecce e, ovviamente, attraggono studenti anche da altre provincie.

In Puglia su 258 comuni (nel 2019) 140 sono considerati aree interne e di questi il 44% risulta classificato centro abitato periferico o ultraperiferico. Ciò indica che quasi la metà dei comuni considerati aree interne hanno il loro polo di riferimento più prossimo a più di 40-75 minuti di distanza (i comuni considerati ultraperiferici ad una distanza maggiore di 75 minuti).

3.2.2 ASSETTO DEMOGRAFICO

La popolazione della regione Puglia, nel 2019, è pari a 4.027.984 unità, con una riduzione di 19.169 abitanti (-0,5%) rispetto al 2018 e di 24.582 abitanti (-0,6%) rispetto al Censimento 2011.

La popolazione residente si distribuisce sul territorio regionale in maniera molto differenziata: il 59% circa occupa aree a un livello alti-



Zona Altimetrica (m)	Popolazione 2001	Popolazione 2011	Popolazione 2018	Popolazione 2019
0 - 100 m	2.359.362	2.375.908	2.383.556	2.371.275
100 m - 500 m	1.567.195	1.588.401	1.579.515	1.573.393
500 m - 1125 m	94.150	88.257	84.082	83.316
Totale	4.020.707	4.052.566	4.047.153	4.027.984

Zona Altimetrica (m)	Variazione % Popolazione 2011-2001	Variazione % Popolazione 2018-2011	Variazione % Popolazione 2019-2018
0 - 100 m	0,70%	0,32%	-0,52%
100 m - 500 m	1,35%	-0,56%	-0,39%
500 m - 1125 m	-6,26%	-4,73%	-0,91%

metrico inferiore ai 100 m, mentre un'esigua percentuale, il 2%, è sparsa in comuni la cui altitudine è superiore ai 500 m.

Tali dati mostrano in maniera evidente come sia in atto il fenomeno di spopolamento delle aree montane della regione. Si noti infatti il calo della popolazione nelle zone altimetriche superiori ai 500 m dal 2001 al 2019 riducendosi dell'11,5%, mentre, per gli stessi anni di riferimento, il totale della popolazione residente in zone altimetriche al di sotto dei 500m ha subito un incremento seppur lieve dello 0,5%.

Variazione % della popolazione residente in Puglia per zone altimetriche 2001-2011-2018-2019

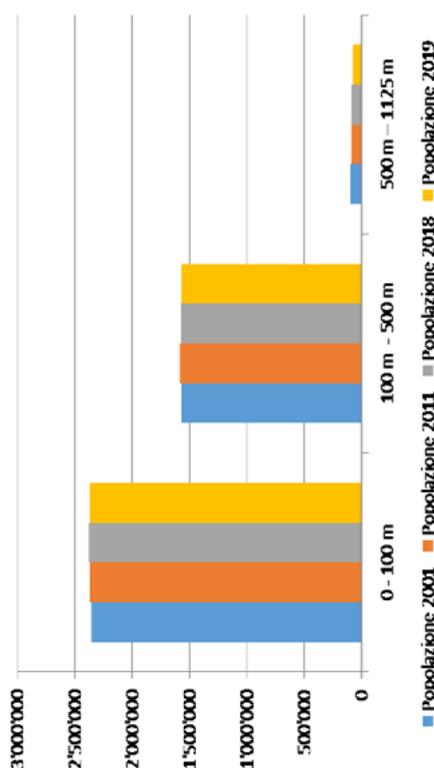


Tabella 1. Popolazione per fasce altimetriche

Fonte: ISTAT, Censimenti generali della popolazione e delle abitazioni

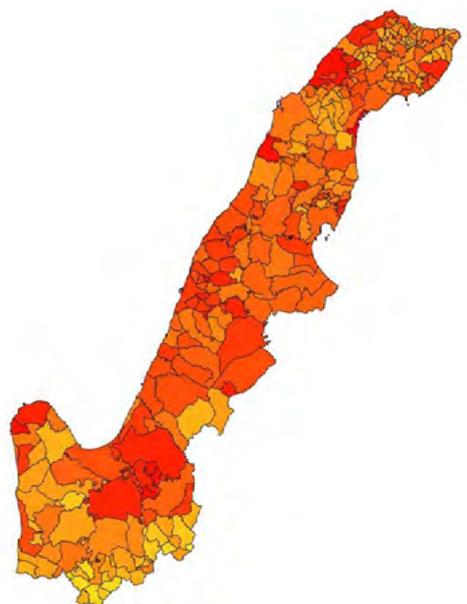
Sempre con riferimento al 2011, i residenti diminuiscono in tutte le provincie tranne che a Bari, dove si registra un incremento dello 0,38%. La Regione (considerando i dati ufficiali forniti alla data dei Censimenti generali) è stata sempre connotata da un costante aumento di unità. Nel 2019 il calo è maggiore nelle Province di Brindisi -1,95% e Taranto -1,35%. Il 31% della popolazione risiede nella Città Metropolitana di Bari dove la densità abitativa dal 2018 è passata da 325 a 324 abitanti per km².

Caratteristica demografica della regione, come in genere di gran parte dell'Italia meridionale, è l'accentramento della popolazione agricola nei nuclei urbani, talmente forte che circa un quinto degli agglomerati urbani in totale, e più della metà di quelli che spettano alla sola provincia di Bari, contano ciascuno un numero di abitanti superiore ai 10.000. Il fenomeno non presenta dappertutto la stessa intensità: nella zona conosciuta col nome di "Murgia dei trulli" la popolazione che vive fuori dei centri supera il 30% della popolazione totale; nella parte meri-



dionale del Salento è diffusa-mente rappresentato il tipo del piccolo villaggio agricolo, e i villaggi sono in molte zone vicinissimi fra loro.

Se, però, nei calcoli sulla popolazione sparsa si escludono queste eccezioni, la percentuale della popolazione accentrata nei grossi agglomerati urbani sale nel resto della regione alla cifra veramente eccezionale del 95%.



Legenda

Variatione Popolazione



Figura 5. Variazione % della popolazione per comune 2011-2019 (Fonte: ISTAT, Censimenti generali della popolazione e delle abitazioni).

REGIONE E PRO-VINCE	Popolazione 2001	Popolazione 2011	Popolazione 2018	Popolazione 2019	Densità abitativa 2018	Densità abitativa 2019	Var. % popolazione 2011-2019
Foggia	649.598	626.072	625.311	622.183	89,234	88,788	-0,62%
Bari	1.218.038	1.247.303	1.257.520	1.251.994	325,540	324,109	0,38%
Brindisi	402.422	400.801	394.977	392.975	160,081	159,270	-1,95%
Taranto	579.806	584.649	580.319	576.756	311,812	309,898	-1,35%
Lecce	787.825	802.018	797.802	794.065	285,024	283,689	-0,99%
Bat	383.018	391.723	391.224	390.011	253,555	252,769	-0,44%
Puglia	4.020.707	4.052.566	4.047.153	4.027.984	207,112	206,131	-0,61%

Il comune più popoloso della Regione è Bari con più di 320 mila abitanti, seguito da Taranto con quasi 197 mila abitanti e Foggia con 151 mila abitanti. I 10 comuni con meno abitanti della Regione, sono in provincia di Foggia, 9 dei quali nella zona altimetrica tra i 500 e i 1125 m.s.l.m. Il Comune più piccolo è Celle di San Vito (in provincia di Foggia) con 159 abitanti¹.

I Comuni con densità di popolazione maggiore di 1000 ab/km² nel 2019 sono 8, 6 ricadenti nella Città Metropolitana di Bari e 2 nella Provincia di Lecce. Il Comune a più alta densità abitativa è Bari con più di 2700 ab/km² segue Triggiano con 1351 ab/km² e Modugno con 1184 ab/km².

La Provincia di Foggia è costituita dal territorio con la più bassa densità di popolazione registrata nel 2019. In essa ricade il comune meno denso, Volturara Appula, in cui si calcolano circa 8 ab/km².

142 Comuni della Regione Puglia (55%) sono serviti dalla rete ferroviaria.

La Provincia con il numero più alto di Comuni serviti dalla ferrovia risulta la Città Metropolitana di Bari, con 37 comuni su 41, seguono la

¹ Dati precedenti alla LR n. 2 del 22 febbraio 2019 in cui è stato istituito, a decorrere dal 15 maggio 2019, il comune di Presicce-Acquarica, mediante la fusione dei comuni di Presicce e Acquarica del Capo.



Provincia di Brindisi con 14 comuni su 20 e la Provincia di Barletta-Andria-Trani con 7 comuni su 10. I comuni della Provincia di Lecce serviti dalla ferrovia sono 55 su 97, quelli della Provincia di Taranto sono 10 su 29 e quelli della Provincia di Foggia sono 19 su 61.

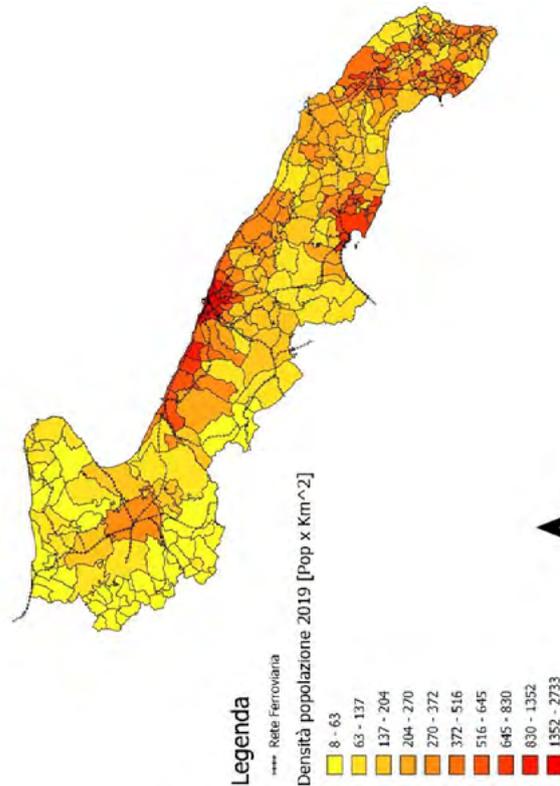


Figura 6. Densità della popolazione 2019 per comune

La Puglia è amministrativamente suddivisa in 258* Comuni, una minima fetta dei quali (5,8%) supera i 50.000 abitanti, e in misura più composta (24,4%) si colloca nel range 5.000 - 10.000. La parte più consistente della ripartizione è costituita da quei comuni appartenenti all'intervallo 10.000 - 50.000 (36,4%) e in seconda istanza (33,4%) da quelli i cui cittadini non superano la soglia dei 5.000 abitanti e sono considerati «piccoli comuni». Appartengono a questa categoria 41 Comuni ricadenti nella provincia di Lecce e 38 nella Provincia di Foggia. In

quest'ultima provincia più della metà dei Comuni che la compongono (62%) sono piccoli comuni.

Per quanto riguarda la provincia di Bari, il 46,3% dei comuni va a identificare la classe di 5.000 - 20.000 abitanti (21% della popolazione) mentre il 48,8% supera tale margine. Solo nei comuni di Poggiorsini e Binetto non si raggiunge il valore di 5.000 abitanti.

Nelle province di Brindisi e BAT non sono presenti comuni con popolazione inferiore ai 5.000 abitanti mentre sono 5 a Taranto (17,2%) e 41 a Lecce (42,2%). Nelle province di Taranto, Brindisi e Lecce ci sono 16 comuni con popolazione superiore ai 20.000 abitanti, compresi i capoluoghi, tutti, peraltro, oltre la soglia dei 50.000 abitanti.

Nella provincia BAT, infine, si assiste ad una equidistribuzione al di sopra e al di sotto della soglia dei 20.000 abitanti e quattro sono i comuni (Bisceglie, Trani, Andria e Barletta) che superano i 50.000 abitanti.

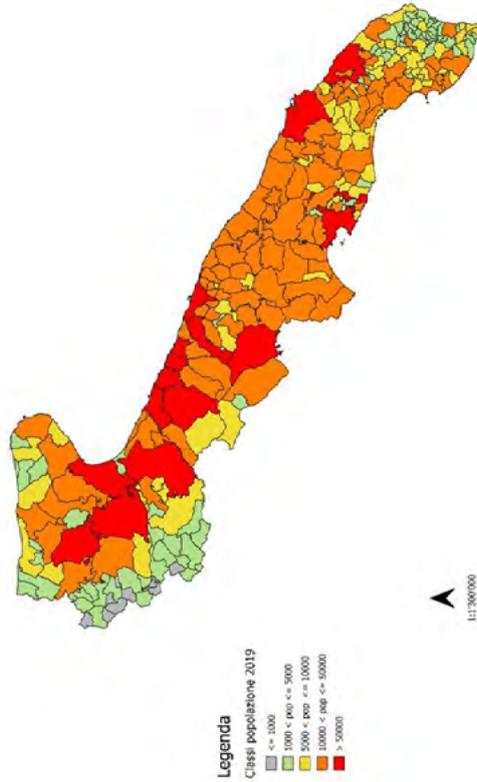


Figura 7. Classi di popolazione per comune al 2019.



Alcuni indicatori utilizzabili per studiare gli aspetti strutturali e sociali della popolazione si basano sulla (convenzionale) ripartizione della popolazione in tre categorie: le età pre lavorative (da 0 a 14 anni), le età lavorative (da 15 a 64 anni) e le età post lavorative (65 anni e oltre).

Tali indicatori sono:

- l'indice di vecchiaia (rapporto percentuale tra gli appartenenti alla classe di età 65 anni e oltre e popolazione fino ai 15 anni), che esprime il numero di anziani esistente ogni 100 giovani non ancora attivi);
- l'indice di dipendenza degli anziani (rapporto percentuale tra le persone in età post lavorativa e quelle tra 15 e 64 anni), che pertanto indica la percentuale di anziani di cui deve farsi carico la parte di popolazione attiva;
- l'indice di dipendenza dei giovani (rapporto percentuale tra popolazione con meno di 15 anni e popolazione da 15 a 64 anni), che indica la percentuale di giovani di cui deve farsi carico la parte di popolazione attiva.

Nel Grafico seguente sono illustrate le rispettive variazioni %.

Come molti processi demografici, l'invecchiamento della popolazione ha uno svolgimento a crescita lenta ma costante e apparentemente incontrastabile. Tra il 2001 e il 2011 il valore dell'indice nazionale registra un incremento di 13,1 punti percentuali e di 19,8 tra il 2011 e il 2019. Gli aumenti maggiori si registrano nelle regioni del Mezzogiorno, che si stanno rapidamente allineando al resto del Paese. La Puglia ha addirittura incrementato di 33.66 punti percentuali l'indice di vecchiaia tra il 2011 e il 2019, rimanendo tuttavia inferiore al livello nazionale.

Tale tendenza si conferma anche a livello provinciale, facendo registrare nel 2019 picchi nella provincia leccese pari a 194.94 abitanti di età maggiore a 65 anni ogni 100 giovani con meno di 15anni, e in seguito a Brindisi (183.82%) e Taranto (173.32%); la provincia Bat è quella che presenta indice più basso ma comunque ampiamente al di sopra del 100%, ovvero 138.2%.

L'indice di dipendenza degli anziani ovviamente segue un andamento parallelo, con una crescita a livello regionale di 6 punti percentuali (precisamente dal 28% al 34,07%), imputabili soprattutto alle province di Taranto e Bari. Il valore minimo dell'indice si raggiunge nella Bat (29,08%) e il massimo a Lecce (37,78%).

L'indice di dipendenza giovanile invece rispetto al 2011 subisce un decremento dal 22,2% al 20,23%. La riduzione interessa tutte le province, in particolar modo quelle di Bat, Foggia e Bari, e si riflette sul dato regionale.

Il carico di dipendenza giovanile più elevato si registra, nonostante la flessione, nelle province di Foggia (21.20%) e Bat (21.04%), e rappresenta il minimo a Lecce e Brindisi (19.38%).

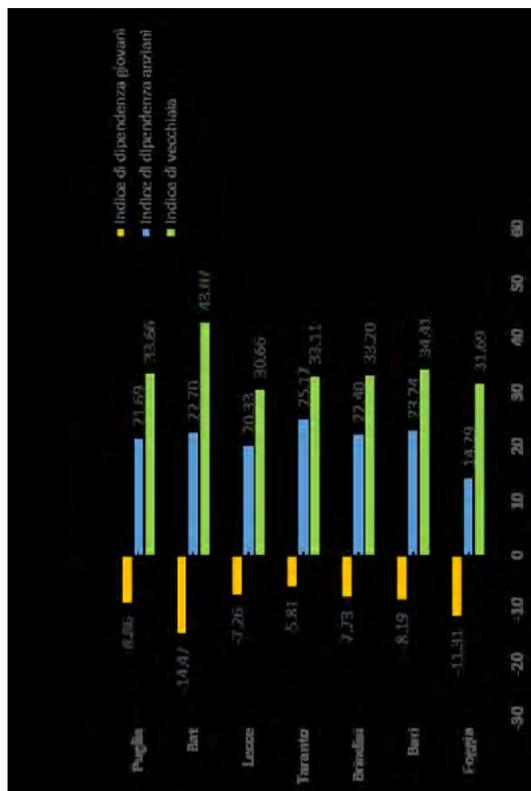


Figura 8. Variazione % 2011-2019 indice di vecchiaia, indice di dipendenza degli anziani e giovanile. (Fonte: ISTAT, Censimenti generali della popolazione e delle abitazioni)

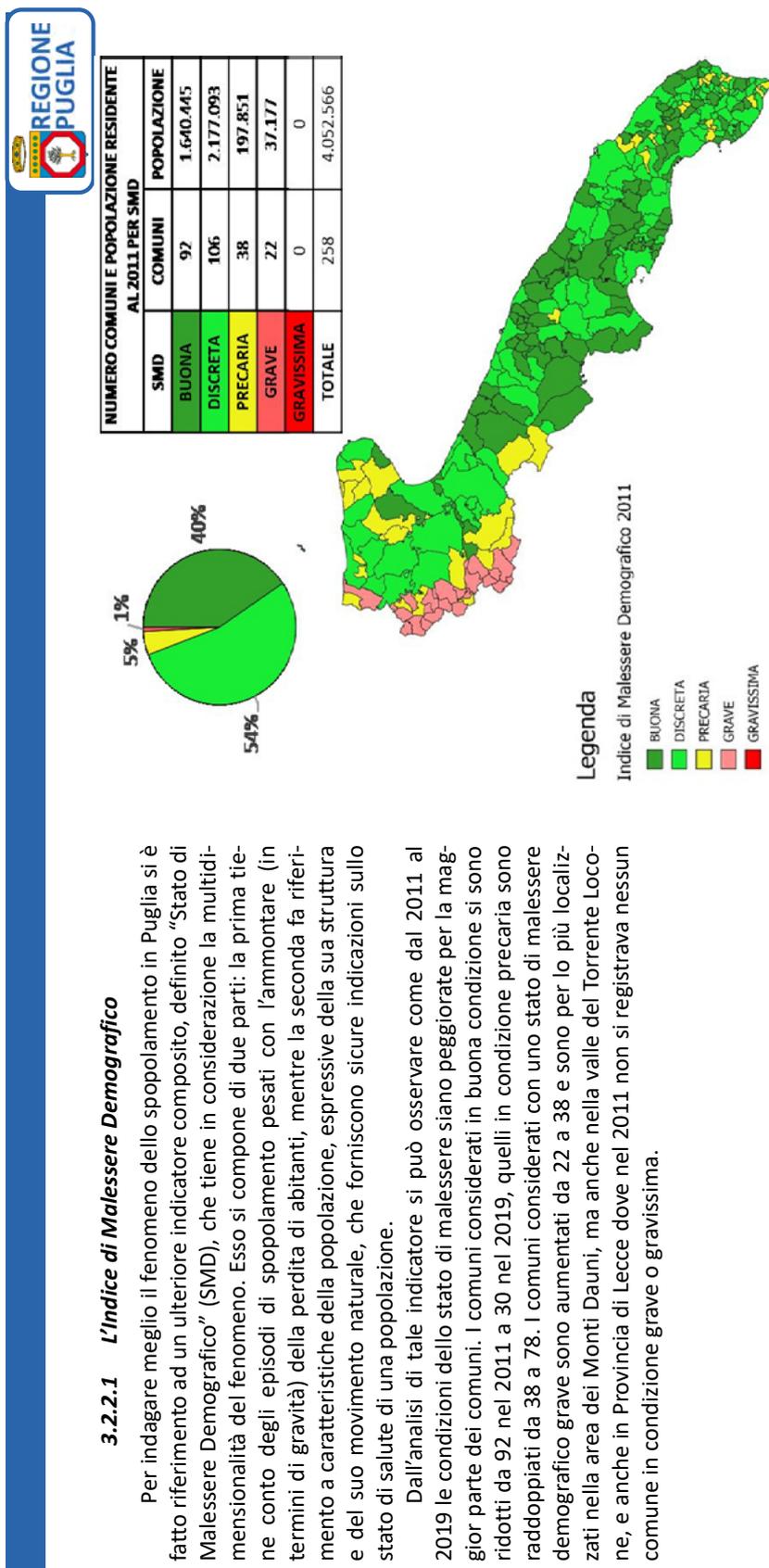
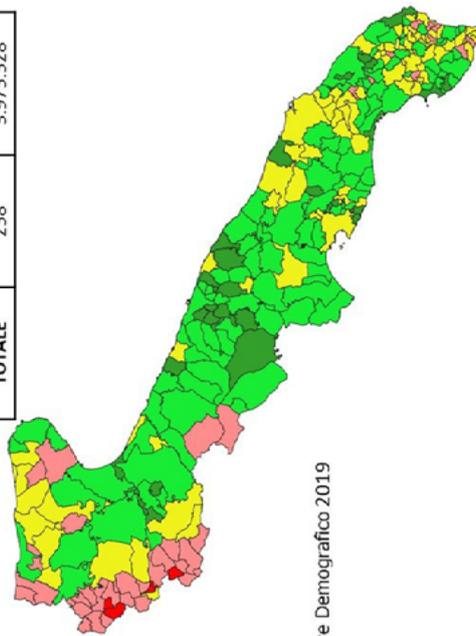
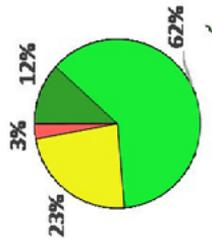


Figura 9. Indice di malessere demografico per comune al 2011



NUMERO COMUNI E POPOLAZIONE RESIDENTE AL 2019 PER SMD			
SMD	COMUNI	POPOLAZIONE	
BUONA	30	466.512	
DISCRETA	108	2.460.485	
PRECARIA	78	932.340	
GRAVE	38	114.181	
GRAVISSIMA	4	2.010	
TOTALE	258	3.975.528	



Legenda

Indice di Malessere Demografico 2019

- BUONA
- DISCRETA
- PRECARIA
- GRAVE
- GRAVISSIMA

Figura 10. Indice di malessere demografico per comune al 2019.



3.2.3 ASSETTO SOCIO-ECONOMICO

Per analizzare la situazione occupazionale in Puglia occorre fare riferimento ad alcuni dati relativi alla struttura della popolazione per età (Tabella e Grafico seguenti). Su un totale di 3.501.159 individui di età superiore ai 15 anni rilevati in Puglia nel 2019 (var.% +1,2 rispetto al 2011) gli occupati sono 1.233.719 in un rapporto pari al 35% (- 1 punto percentuale rispetto al 2011), che sale a livello nazionale al 45% (in linea con il 2011).

ANNO 2011	Bari	Brindisi	Foggia	Lecce	Taranto	Bat	Puglia	Italia
Popolazione > 15 anni	1.064.859	345.011	528.912	692.328	500.587	327.558	3.459.255	51.107.701
Popolazione 15 - 64 anni	836.089	265.666	411.079	523.607	387.729	263.222	2.687.392	38.722.729
Totale occupati	411.686	123.345	17.264	240.332	176.513	11.024	1.234.745	22.967.243
ANNO 2019	Bari	Brindisi	Foggia	Lecce	Taranto	Bat	Puglia	Italia
Popolazione > 15 anni	1.086.921	343.885	536.709	697.166	501.240	335.238	3.501.159	52.397.331
Popolazione 15 - 64 anni	817.824	253.570	404.144	505.987	370.127	259.715	2.611.367	38.613.751
Totale occupati	43.695	127.705	167.791	224.728	162.091	114.455	1.233.719	23.360.000

In realtà la numerosità degli occupati deve essere correttamente confrontata con il dato di popolazione in età lavorativa (15 – 64 anni): in generale per l'Italia si assiste ad una crescita degli occupati e della popolazione > 15 anni, con l'eccezione di un lieve calo nel valore assoluto della popolazione in età 15-64 anni rispetto al 2011; mentre in Puglia nel 2019 si registra una decrescita della popolazione > 15 anni e soprat-

tutto in età 15-64 anni, mitigando in tal modo l'aumento della proporzione di occupati rispetto agli individui in età lavorativa.

Variazioni % 2011-2019 popolazione per età e occupati

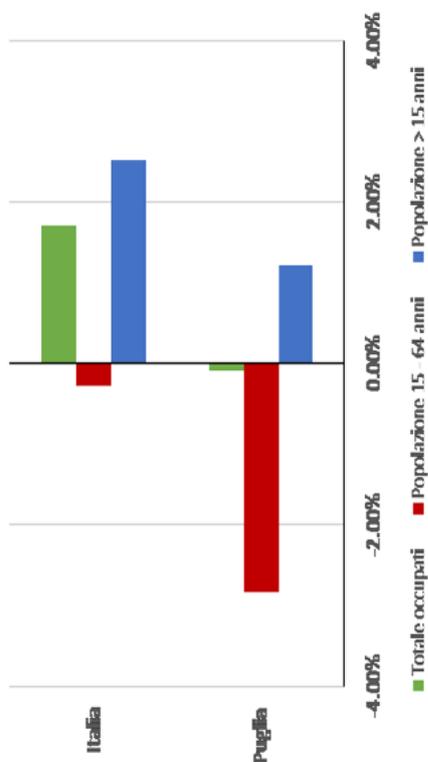


Figura 11. Variazioni % 2011-2019 popolazione per età e occupati (Fonte: ISTAT, Censimenti generali della popolazione e delle abitazioni)

In Italia nel periodo di osservazione tra il 2011 e il 2019 il tasso di occupazione è salito di 2,1 punti percentuali, raggiungendo il livello del 59,04%, e di 1,56 punti a livello regionale, raggiungendo il 46,32%. Contestualmente è aumentata anche la disoccupazione, sia in termini di persone in cerca di occupazione (+473.746 unità per l'Italia e +29.389 per la Puglia) che in termini di tasso di disoccupazione (l'aumento è rispettivamente di 1,55 e 1,8 punti).

Il dato pugliese sulla disoccupazione risulta nettamente superiore alla media nazionale. Particolarmente drammatica la situazione dei giovani (15 – 24 anni) che non trovano lavoro, il cui tasso di disoccupazione raggiunge il livello del 36,5% nel 2019, contro il 26,2% generale.



REGIONE E PROVINCE	OCCUPATI		TASSO DI OCCUPAZIONE	
	2011	2019	2011	2019
Italia	22.967.243	23.360.000	56.94	59.04
Puglia	1.234.745	1.233.719	44.76	46.32
Foggia	17.264	167.791	40.64	40.65
Bari	411.686	436.95	47.97	52.22
Taranto	176.513	162.091	44.95	43.16
Brindisi	123.345	127.705	45.31	49.46
Lecce	240.332	224.728	44.35	43.63
Barletta-Andria-Trani	110.240	114.455	41.06	43.25
REGIONE E PROVINCE	DISOCCUPATI		TASSO DI DISOCCUPAZIONE	
	2011	2019	2011	2019
Italia	2.107.782	2.581.528	8.40	9.95
Puglia	186.438	215.827	13.10	14.89
Foggia	29.098	44.076	14.40	20.80
Bari	56.888	58.615	12.10	11.83
Taranto	22.122	29.467	11.10	15.38
Brindisi	18.353	17.230	13.00	11.89
Lecce	44.477	47.570	15.60	17.47
Barletta-Andria-Trani	15.500	18.869	12.30	14.15
REGIONE E PROVINCE	FORZE DI LAVORO		TASSO DI ATTIVITA'	
	2011	2019	2011	2019
Italia	25.075.025	25.941.395	62.20	65.72
Puglia	1.421.183	1.449.546	51.60	54.59
Foggia	201.738	211.866	47.50	51.60
Bari	468.573	495.565	54.70	59.42
Taranto	198.635	191.558	50.70	51.10
Brindisi	141.698	144.935	52.20	56.27
Lecce	284.798	272.298	52.70	52.98
Barletta-Andria-Trani	125.740	133.324	46.90	50.55

Se si prende in considerazione il bacino delle forze di lavoro, nel periodo osservato, il tasso di attività aumenta del 3,52% per l'intero Paese, e del 2,89% in Puglia.

Variatione tasso di attività, occupazione e disoccupazione 2011-2019

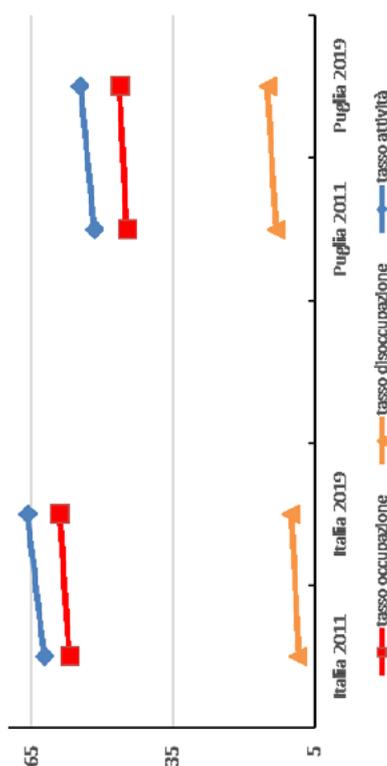


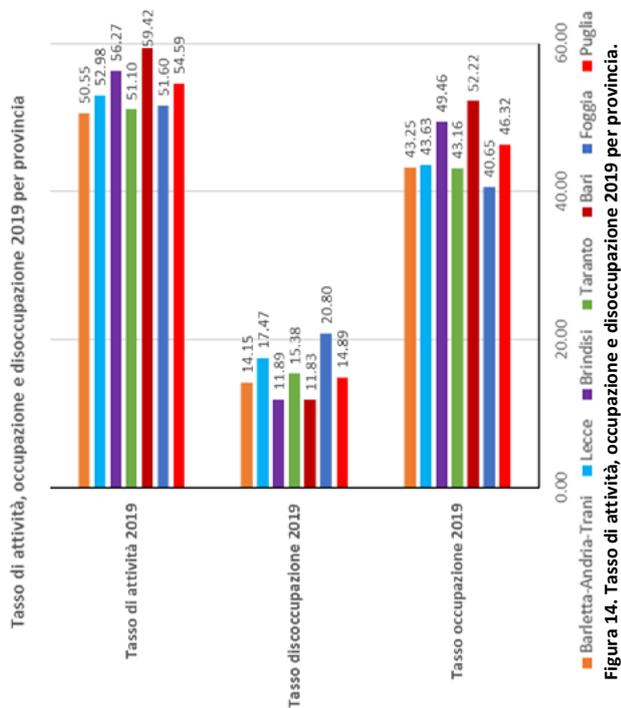
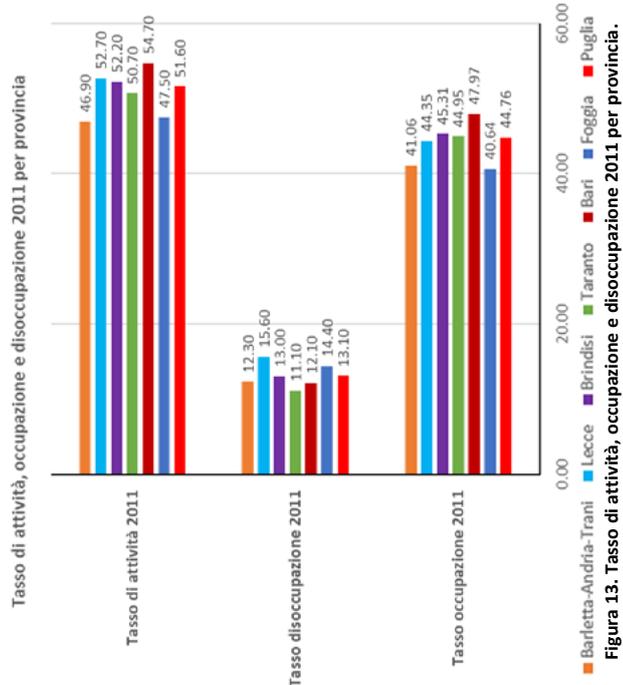
Figura 12. Variazione tasso di attività, occupazione e disoccupazione 2011-2019

La dinamica degli occupati nelle province pugliesi mostra un andamento differenziato, con un aumento superiore a quello regionale (che è di 1.56 punti) nelle province di Bari (+ 4,25), Bat (+ 2,20) e Brindisi (+ 4,15). La provincia di Foggia presenta un tasso di occupazione co-



stante con il 2011, mentre Taranto e Lecce registrano una decrescita nel 2019 rispettivamente del 1,80 e dello 0,73.

Nell'anno 2019 in ogni caso il livello dei tassi di occupazione appare sostanzialmente allineato per Lecce, Taranto e BAT, Foggia registra invece i valori più bassi, mentre Bari e Brindisi i più alti. Per quanto riguarda i tassi di disoccupazione: gli incrementi più importanti hanno interessato Foggia e Taranto (+6,4 e +4,3 rispettivamente) e in misura intermedia Lecce e BAT (+1,87 e +1,85 rispettivamente), mentre Bari e Brindisi evidenziano un decremento del tasso di disoccupazione rispetto al 2011 (-0,27 e -1,11 rispettivamente). Sostanzialmente sovrapponibile al tasso di occupazione è l'analisi del tasso di attività distinto per provincia.



Come evidenziato nel Grafico e nella Tabella seguenti, per quanto riguarda la distinzione dei settori di attività economica, la presenza del settore agricolo subisce un leggero ridimensionamento regionale e lo stesso vale per il settore industriale (che perde addetti ovunque), a testimonianza del calo occupazionale nel settore manifatturiero che ha riguardato il sistema produttivo italiano e pugliese nel periodo osservato.

Contemporaneamente invece il sistema progressivamente si terziarizza: le altre attività, ovvero commercio e altri servizi, sono in crescita in tutti i casi, fatta eccezione per la provincia di Lecce.



Anno 2011	Agricoltura	Industria	Altre attività
Bari	23.199	107.216	281.270
Brindisi	12.765	28.298	82.282
Foggia	20.894	41.732	110.014
Lecce	12.797	51.237	176.288
Taranto	24.286	43.763	108.464
Bat	13.798	29.925	66.517
Puglia	107.740	302.171	824.835
Italia	850.430	6.538.013	15.578.801
Anno 2019	Agricoltura	Industria	Altre attività
Bari	25.365	99.612	311.973
Brindisi	14.955	23.689	89.061
Foggia	20.487	35.727	111.577
Lecce	10.170	58.883	155.675
Taranto	19.284	34.139	108.667
Bat	15.479	22.943	76.033
Puglia	105.738	274.994	852.987
Italia	908.779	6.042.459	16.408.628

Occupati per settore di attività 2011-2019

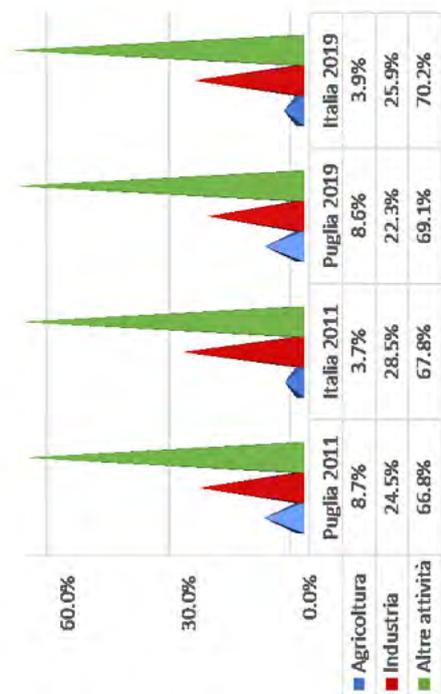


Figura 15. Occupati per settore di attività 2011-2019

Tabella 2. Occupati per settore di attività 2011-2019 (Fonte: ISTAT, Censimenti generali della popolazione e delle abitazioni)



Tabella 3. Peso occupati sul settore di attività economica per provincia 2019 (Fonte: ISTAT, Censimenti generali della popolazione e delle abitazioni)

Anno 2011	Agricoltura	Industria	Altre attività
Bari	5.6%	26.0%	68.3%
Brindisi	10.3%	22.9%	66.7%
Foggia	12.1%	24.2%	63.7%
Lecce	5.3%	21.3%	73.4%
Taranto	13.8%	24.8%	61.4%
Bat	12.5%	27.1%	60.3%
Puglia	8.7%	24.5%	66.8%
Italia	3.7%	28.5%	67.8%
Anno 2019	Agricoltura	Industria	Altre attività
Bari	5.8%	22.8%	71.4%
Brindisi	11.7%	18.5%	69.7%
Foggia	12.2%	21.3%	66.5%
Lecce	4.5%	26.2%	69.3%
Taranto	11.9%	21.1%	67.0%
Bat	13.5%	20.0%	66.4%
Puglia	8.6%	22.3%	69.1%
Italia	3.9%	25.9%	70.2%

Alla fine del 2019 le altre attività assorbono oltre il 65% di addetti in ogni caso, con picchi del 71.4% a Bari, 69.7% a Brindisi e 69,3% a Lecce, uniche province che superano il livello regionale: Foggia e la Bat sono agli ultimi posti in classifica.

Per quanto riguarda il settore dell'industria solo la provincia di Bari e Lecce riescono a superare il dato regionale, le altre si collocano al di sotto della medesima percentuale. Addirittura Lecce, come Bari per le altre attività, supera il dato nazionale.

La Puglia invece in ambito agricolo non solo in tutti i contesti territoriali è in grado di reggere il confronto con l'Italia, ma vanta una percentuale di addetti sempre superiore. In particolare, Taranto, Bat, Foggia e Brindisi superano il 10% (contro il 3,9% - Italia e l'8,6% - Puglia).

Il grafico seguente evidenzia il "contributo" dalle singole province a ciascun settore di attività economica.

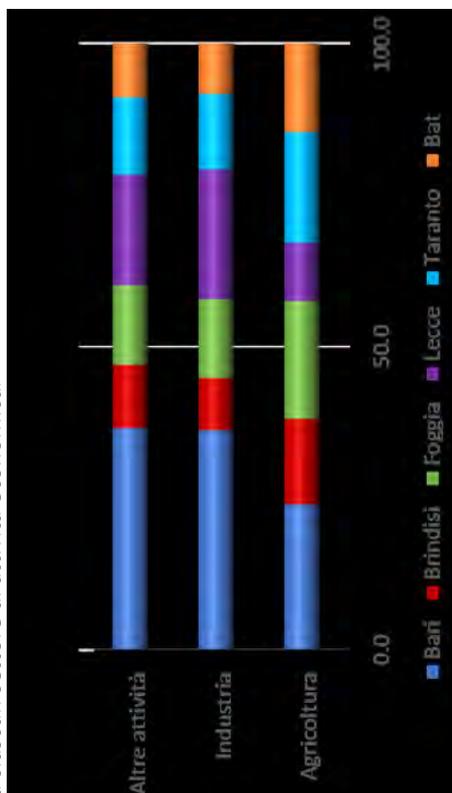


Figura 16. Peso occupati sul settore di attività economica per provincia 2019



Nelle pagine seguenti viene proposta un'analisi riguardante la variazione degli addetti e delle Unità Locali delle imprese attive tra il 2011 e il 2017 (ultimo dato disponibile a livello comunale). Complessivamente nel 2017 le imprese si articolano sul territorio pugliese in oltre 270.000 unità locali, che rappresentano la quasi totalità del sistema presso cui sono occupati 822.346 addetti.

Tabella 4. Addetti e Unità locali 2011-2017 (Fonte: ISTAT, Censimenti generali della popolazione e delle abitazioni)

Addetti	2011	2017	Var %
Italia	16.424.086	17.059.480	4%
Puglia	771.425	822.346	7%
Foggia	97.146	104.242	7%
Bari	280.051	304.688	9%
Taranto	106.469	108.892	2%
Brindisi	69.045	74.457	8%
Lecce	148.149	154.470	4%
Barletta-Andria-Trani	70.565	75.598	7%
Unità locali	2011	2017	Var %
Italia	4.775.856	4.747.265	-0.6%
Puglia	267.986	270.501	0.9%
Foggia	38.407	38.143	-0.7%
Bari	88.613	90.039	1.6%
Taranto	32.071	32.326	0.8%
Brindisi	24.481	24.730	1.0%
Lecce	57.778	58.539	1.3%
Barletta-Andria-Trani	26.636	26.724	0.3%

Entrambi i dati appaiono in crescita ovunque, fatta eccezione per la provincia di Foggia dove si registra una diminuzione rispetto al 2011 in termini di unità locali. Le variazioni maggiori si registrano oltre che a Bari sia per addetti che per unità locali, anche a Lecce per quanto riguarda le unità locali. La sola Città Metropolitana di Bari rappresenta oltre un terzo delle unità locali della regione e dà lavoro a circa il 37% degli addetti pugliesi.

Nelle slides seguenti vengono riportate le rappresentazioni dei comuni pugliesi classificati per numero di addetti e di unità locali registrati al 2017 e la relativa variazione in termini percentuali rispetto al dato del 2011.

Anche da queste elaborazioni il comune di Bari spicca con il più alto valore di addetti delle unità locali delle imprese attive superando ampiamente quota 75.000 unità, seguita da Taranto (circa 52.000), Foggia (circa 36.000) e Lecce (circa 33.000). Rispetto al 2011, il più alto tasso di crescita lo registra Volturara Appula (+272,6%) passando da 34 a 126 addetti e il più basso Castro (-49,6%) che passa da 354 a 178.

Per quanto riguarda le unità locali ancora una volta Bari risulta il comune con valore più alto registrato al 2017 (26.900 unità). I dati evidenziano che la variazione del numero di unità locali nel periodo osservato (2011-2017) a livello comunale subisce il maggiore decremento a Celle di San Vito (-44,4%) e Castro (-67,7%); la più alta crescita si registra invece a Carapelle e Acquarica del Capo (+28%).

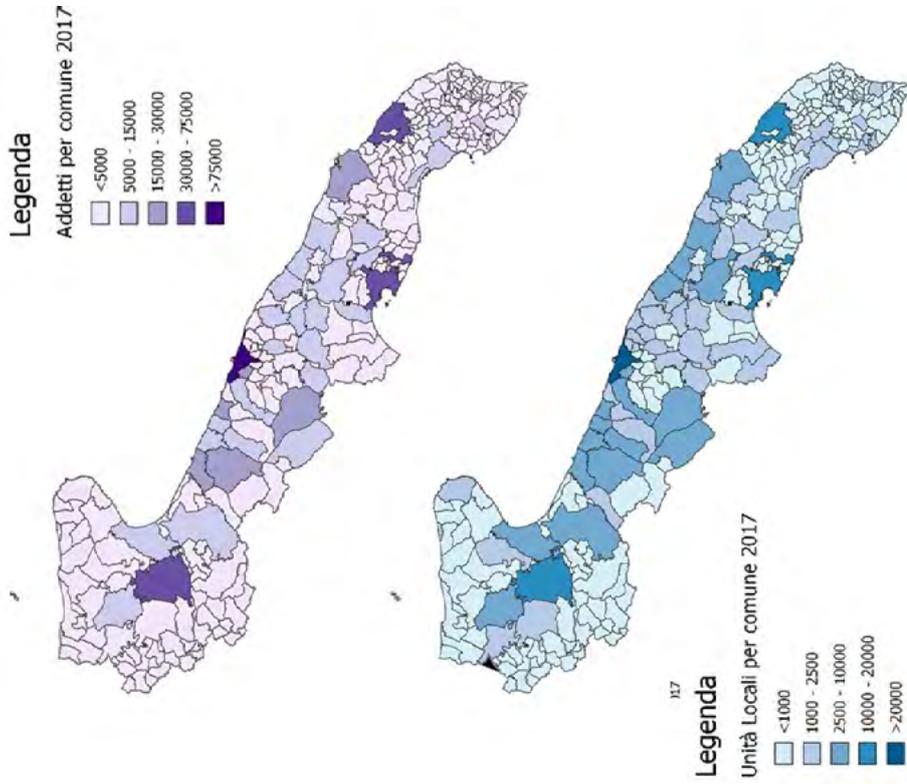


Figura 17. Addetti e Unità Locali per comune 2017 (Fonte: ISTAT, Censimenti generali della popolazione e delle abitazioni)

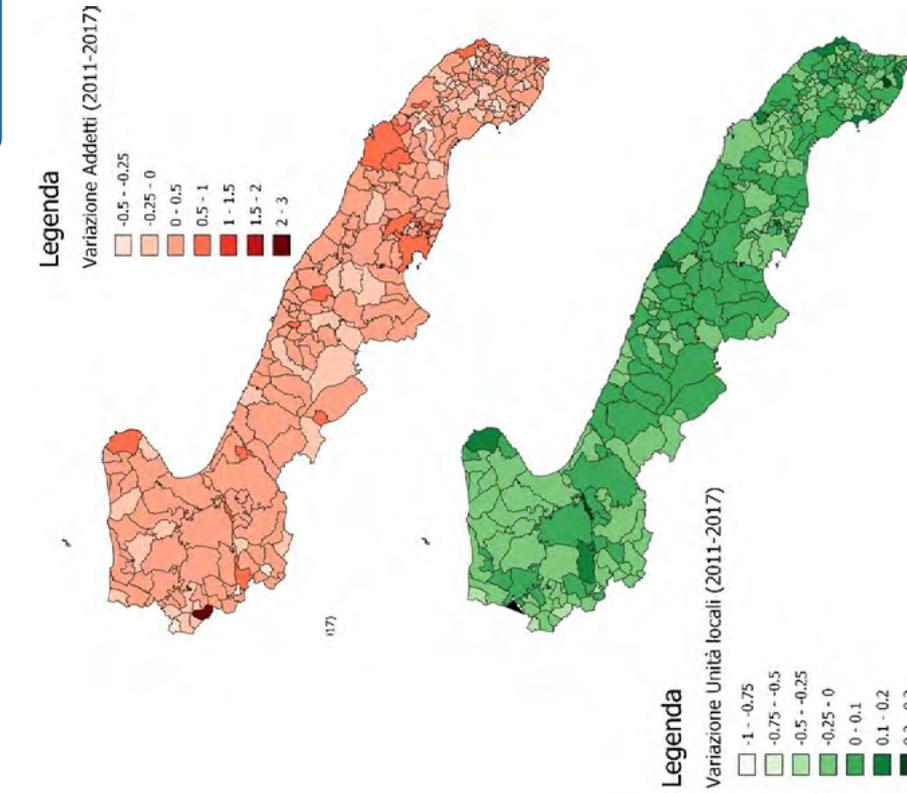


Figura 18. Variazione di Addetti e Unità Locali per comune 2011-2017 (Fonte: ISTAT, Censimenti generali della popolazione)



Per quanto riguarda i settori ATECO di attività economica, rispetto al 2011, nel 2018 a soffrire maggiormente sono la «metallurgia» (con una diminuzione complessiva di oltre 11.800 unità), la «confezione di articoli di abbigliamento, confezione di articoli in pelle e pelliccia» e la «fabbricazione di altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi» (riduzione intorno alle 3.000 unità). Forte incremento si registra invece nel settore dell'industria alimentare (+ 3.000 unità). La diminuzione di addetti nel settore metallurgico è quasi totalmente legata alla provincia di Taranto.

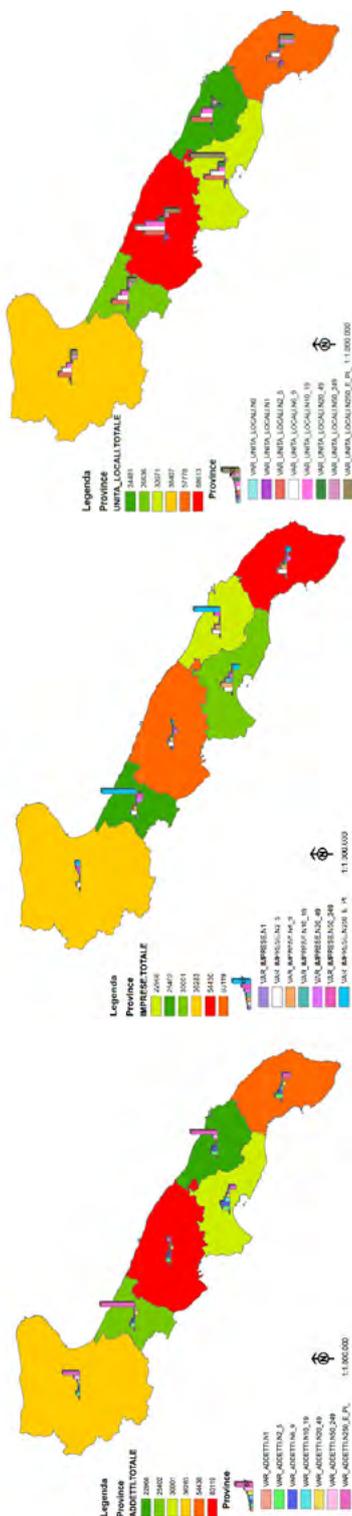
A livello provinciale a Bari si registra un forte aumento nel numero di addetti nell'ambito della «fabbricazione di mobili», dell'«industria alimentare» e nella «riparazione, manutenzione ed installazione di macchine ed apparecchiature» ed una consistente riduzione nel settore del «Pellame» (assieme alla provincia di Taranto e Lecce).



Tabella 5. Variazione numero di addetti per settore ATECO di attività economica (2018-2021) - (Fonte: ISTAT, Censimenti generali della popolazione e delle abitazioni).

ATECO 2007	Variazione numero di addetti per settore ATECO di attività economica (2018-2021)									
	Italia	Puglia	Foggia	Bari	Taranto	Brindisi	Lecce	Bat		
industrie alimentari	21'115	3'122	97	2'282	94	128	-104	625		
industria delle bevande	7'017	828	91	4	278	194	182	78		
industria del tabacco	1'760	0	0	0	0	0	0	0		
industrie tessili	-26'737	-394	-44	-122	-22	0	0	-206		
confezione di articoli di abbigliamento	-20'403	-2'851	-64	-1'363	-526	-125	-613	-160		
fabbricazione di articoli in pelle e simili	9'073	352	-2	-214	14	6	611	-65		
industria del legno e dei prodotti in legno e sughero	-37'764	-1'651	-132	-553	-274	-110	-431	-151		
fabbricazione di carta e di prodotti di carta	-1'094	90	-38	102	19	-6	-27	40		
stampa e riproduzione di supporti registrati	-10'362	-730	-352	-258	-69	-57	-54	60		
fabbricazione di coke e prodotti derivanti dalla raffinazione del petrolio	-4'896	-167	-3	-128	4	-12	-32	5		
fabbricazione di prodotti chimici	243	-1'012	-42	-111	-5	-710	-37	-107		
fabbricazione di prodotti farmaceutici di base	-842	-250	0	-154	0	0	7	0		
fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche	-1'160	-757	-251	-202	-48	-275	-114	133		
fabbricazione di altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	-47'756	-3'295	-727	-955	-368	-191	-541	-512		
metallurgia	-9'451	-11'802	-29	-84	-11'603	-86	8	-9		
fabbricazione di prodotti in metallo (esclusi macchinari e attrezzature)	2'731	-2'001	-22	-1'015	-547	-275	60	-203		
fabbricazione di computer e prodotti di elettronica e ottica	-24'586	-517	-114	-305	-79	-7	-11	-1		
fabbricazione di apparecchiature elettriche	-13'728	-467	110	-383	-35	-50	-82	-27		
fabbricazione di macchinari ed apparecchiature nca	12'871	-1'794	-112	-274	-526	-48	-793	-39		
fabbricazione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi	-635	-657	-7	-722	-15	61	35	-8		
fabbricazione di altri mezzi di trasporto	12'086	-2'086	-774	619	-606	-1'292	-29	-5		
fabbricazione di mobili	-15'695	-595	-228	862	-1'163	-34	-69	38		
altre industrie manifatturiere	-623	-293	-16	-156	-56	30	-66	-30		
riparazione, manutenzione ed installazione di macchine ed apparecchiature	-5'702	-455	-607	803	-593	-82	-14	38		
Totale attività manifatturiere	-154'539	-27'381	-3'265	-2'327	-16'128	-2'942	-2'112	-504		

I confronti per classe di addetti nel decennio intercensuario 2001-2011 evidenziano aumenti di occupati significativi nella micro impresa e una contrazione nelle classi 20-49 e oltre 50 addetti, con variazioni particolarmente consistenti nelle province di Lecce, BAT e Bari. Di seguito vengono anche evidenziate le variazioni delle imprese e delle unità locali.



Variazione % degli addetti per provincia 2001-2011 | Variazione % delle imprese per provincia 2001-2011 | Variazione % delle unità locali per provincia 2001-2011

Fonte: ISTAT, Censimenti generali della popolazione e delle abitazioni

Classi di addetti	IMPRESE ATTIVE 2018			250 e più		Totale
	0-9	10-49	50-249	250 e più	Totale	
Foggia	34.597	1.016	81	7	35.701	
Bari	80.845	3.595	340	62	84.842	
Taranto	29.069	988	95	14	30.166	
Brindisi	22.279	765	66	7	23.117	
Lecce	53.369	1.746	132	18	55.265	
BAT	24.258	1.001	54	12	25.325	
Puglia	244.417	9.111	768	120	254.416	
Italia	4.180.761	196.076	23.647	4.017	4.404.501	
Classi di addetti	0-9	10-49	50-249	250 e più	Totale	
UNITA' LOCALI 2017						
Foggia	36.742	1.274	119	8	38.143	
Bari	85.573	3.964	446	56	90.039	
Taranto	31.059	1.124	124	19	32.326	
Brindisi	23.714	897	109	10	24.730	
Lecce	56.643	1.839	172	8	58.662	
BAT	25.538	1.108	73	5	26.724	
Puglia	259.269	10.206	1.043	106	270.624	
Italia	4.489.207	224.850	29.831	3.377	4.747.265	



3.2.4 IL SETTORE TURISTICO

Gli elementi distintivi e caratterizzanti il turismo pugliese sono l'aumento della notorietà, immagine positiva e incremento dei flussi turistici internazionali.

Nel 2019 la Puglia ha superato i 4 milioni di arrivi turistici in totale tra italiani e stranieri, mentre le presenze, ovvero le notti trascorse dai clienti italiani e stranieri negli esercizi ricettivi, hanno superato i 15 milioni in totale.

Il turismo nazionale registra nel 2019 un leggero calo negli arrivi, sia italiani che stranieri, rispetto all'anno precedente a fronte di un incremento delle presenze, pari a 1.4 punti percentuali in più per i turisti italiani e 1 per quelli stranieri.

Secondo i dati forniti dall'Agenzia regionale per il turismo, gli arrivi in Puglia nel 2019 sono aumentati del 24,12% rispetto al 2012, mentre le presenze del 13,79%. Resta preponderante l'afflusso di turisti italiani, mentre le provenienze dall'estero hanno rappresentato il 27,5% circa del totale di turisti che hanno deciso di soggiornare nel territorio pugliese.

Tabella 6. Arrivi e Presenze in Puglia 2012-2019. Fonte: Agenzia Puglia Promozione, Osservatorio del Turismo

	Arrivi		Var. %
	2012	2019	
	3.225.976	4.251.244	24.12
	Presenze		
	13.291.865	15.417.812	13.79

Gli arrivi e le presenze degli stranieri pesano circa un terzo dei movimenti turistici totali della regione.

Per quanto riguarda i Paesi di origine dei turisti stranieri, in prima linea si pongono quelli dell'area UE, soprattutto Francia e Germania; seguono i viaggiatori inglesi, americani, olandesi e svizzeri. Queste cinque nazionalità generano oltre il 50% di arrivi turistici in Puglia.

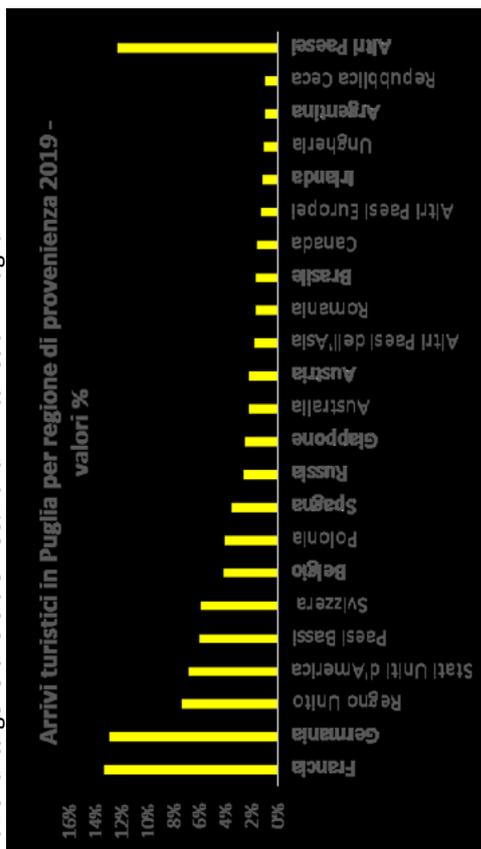


Figura 19 - Arrivi turistici in Puglia per regione di provenienza 2019 - valori %

La quota rilevante degli arrivi di italiani in Puglia è costituita dal 25% circa di movimentazioni interne, ovvero dai pugliesi stessi, mentre fra gli altri italiani che scelgono come meta per le proprie vacanze il tac-co d'Italia vanno indicati i campani, i laziali e i lombardi, che incidono rispettivamente con un 13,2%, 11,6% e 11,2% sul totale di vacanzieri.

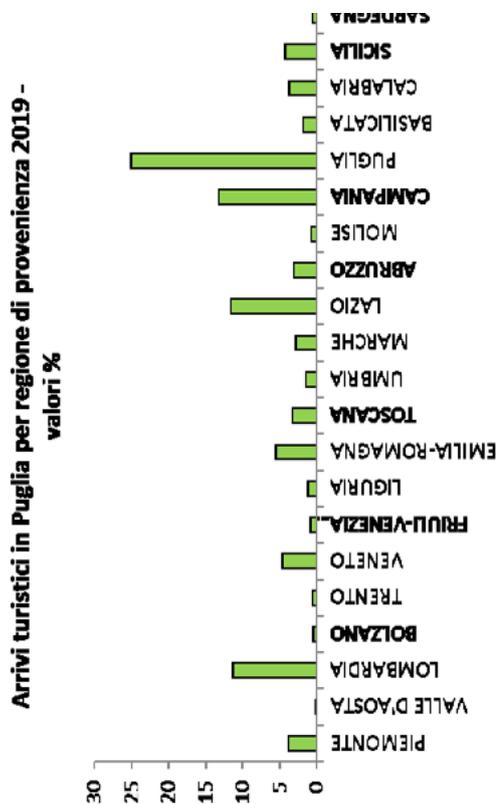


Figura 20. Arrivi turistici in Puglia per regione di provenienza 2019 - valori %

La rilevanza della componente balneare è confermata dalla distribuzione dei flussi tra le principali destinazioni turistiche della Regione e dalla consistenza dei flussi delle provincie di Foggia, Lecce e Bari che insieme totalizzano il 76,5% sia per gli arrivi che per le presenze turistiche regionali. Seguono le provincie di Brindisi e Taranto, ultima la provincia di BAT con circa 386.000 presenze e 172.000 arrivi.

REGIONI E PROVINCE	ARRIVI		
	Italiani	Stranieri	Totale
Bari	759.016	433.725	1.192.741
Brindisi	337.644	168.896	506.540
Bat	128.580	43.805	172.385
Foggia	792.294	187.480	979.774
Lecce	804.042	272.521	1.076.563
Taranto	259.390	63.851	323.241
Puglia	3.080.966	1.170.278	4.251.244

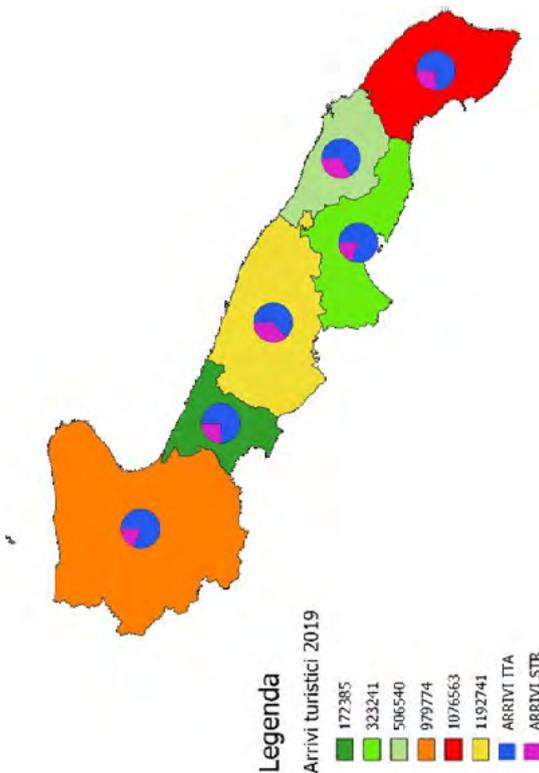


Figura 21. Arrivi turistici per provincia 2019 (Fonte: Agenzia Puglia Promozione, Osservatorio del Turismo)



Dal punto di vista degli arrivi il comune di Bari supera quota 450.000 unità, seguito da Vieste e Lecce che registrano rispettivamente 298.000 e 274.000 arrivi nel 2019. Per quel che riguarda le presenze turistiche invece il comune di Vieste è l'unico ad oltrepassare ampiamente 1.000.000 di unità, confermando la forte vocazione turistica del Gargano. Nei grafici seguenti sono riportate le 15 principali destinazioni turistiche pugliesi e i 15 comuni con le migliori performance in termini di presenze, i quali accolgono il 60% e il 63% dei vacanzieri totali (il comune di Bari si attesta rispettivamente al 11% e 6%). Come prevedibile, i comuni sulla costa adriatica tra Bari e Brindisi, il Gargano e le coste del Salento sono le zone più dinamiche in termini di arrivi e presenze.

REGIONI E PROVINCE	PRESENZE		
	Italiani	Stranieri	Totale
Bari	1.584.508	1.102.849	2.687.357
Brindisi	1.325.383	657.922	1.983.305
Bat	274.930	111.755	386.685
Foggia	3.628.057	731.576	4.359.633
Lecce	3.765.062	986.515	4.751.577
Taranto	1.006.082	243.173	1.249.255
Puglia	11.584.022	3.833.790	15.417.812

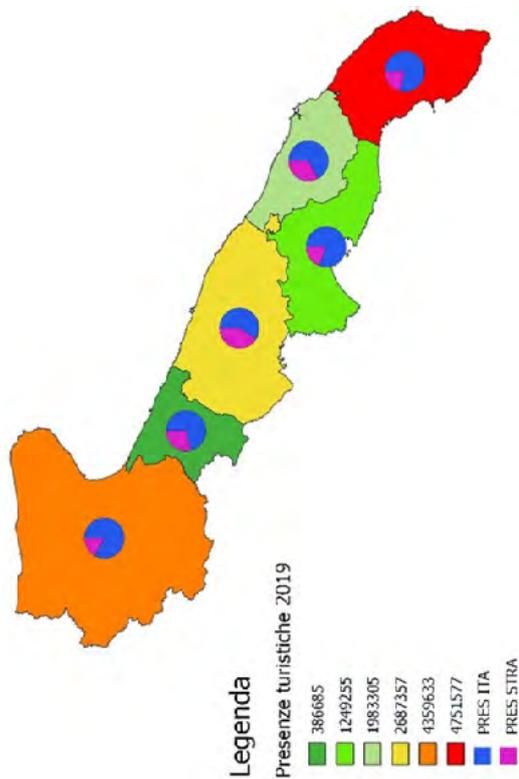


Figura 22. Presenze turistiche per provincia 2019 (Fonte: Agenzia Puglia Promozione, Osservatorio del Turismo)

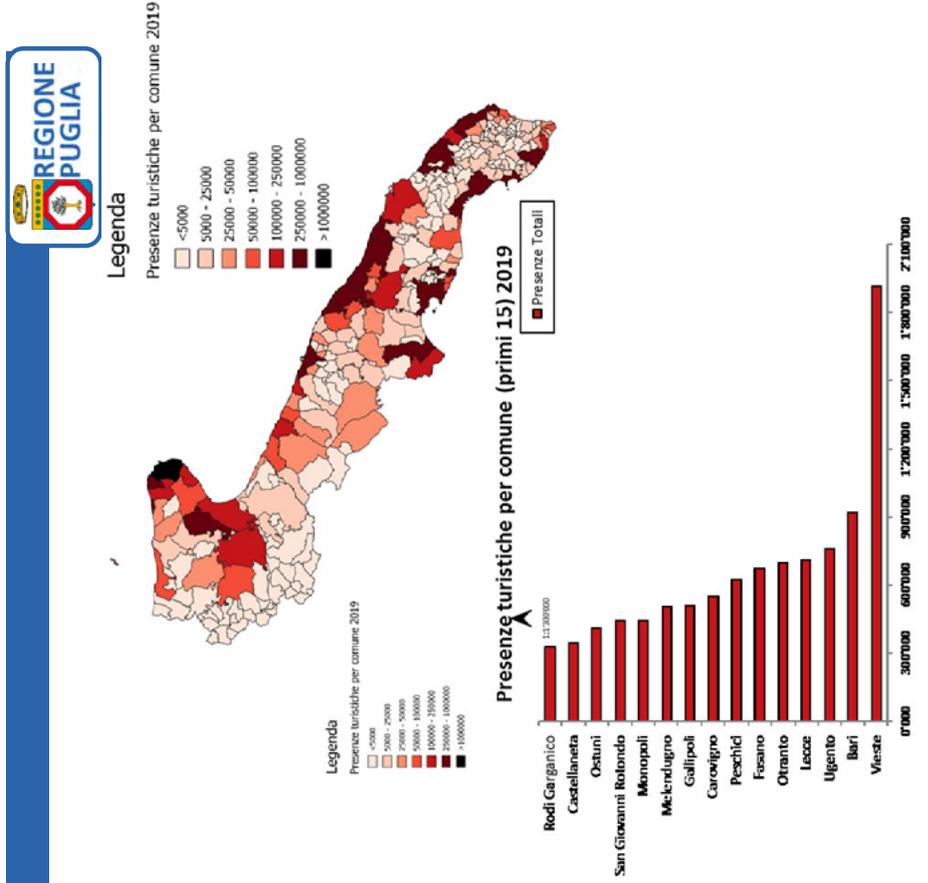


Figura 24. Presenze turistiche per comune (primi 15) 2019 (Fonte: Agenzia Puglia Promozione, Osservatorio del Turismo)

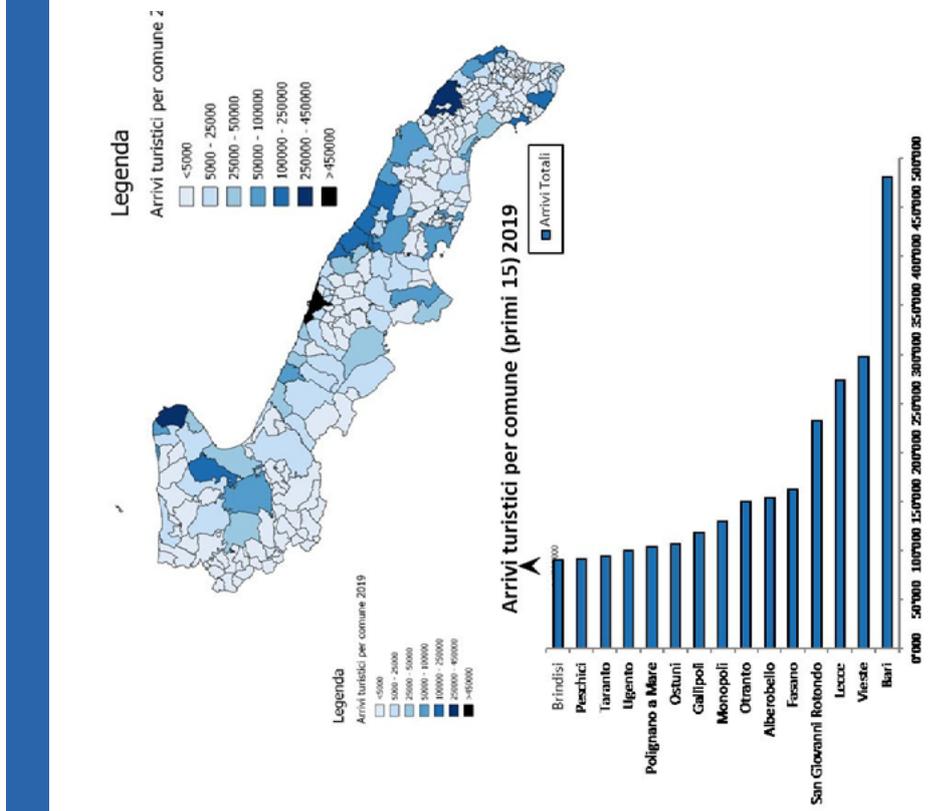


Figura 23. Arrivi turistici per comune (primi 15) 2019 (Fonte: Agenzia Puglia Promozione, Osservatorio del Turismo)



bre, soprattutto nelle province di Lecce e Foggia per quanto riguarda gli arrivi. Bari è la provincia che risente meno della stagionalità turistica.

In Puglia, come nel resto d'Italia, la stagionalità è una delle caratteristiche principali del fenomeno turistico, così come evidenziato nei due grafici seguenti. I mesi in cui si registrano il maggior numero di arrivi e presenze regionali sono i mesi di Giugno, Luglio, Agosto e Settem-

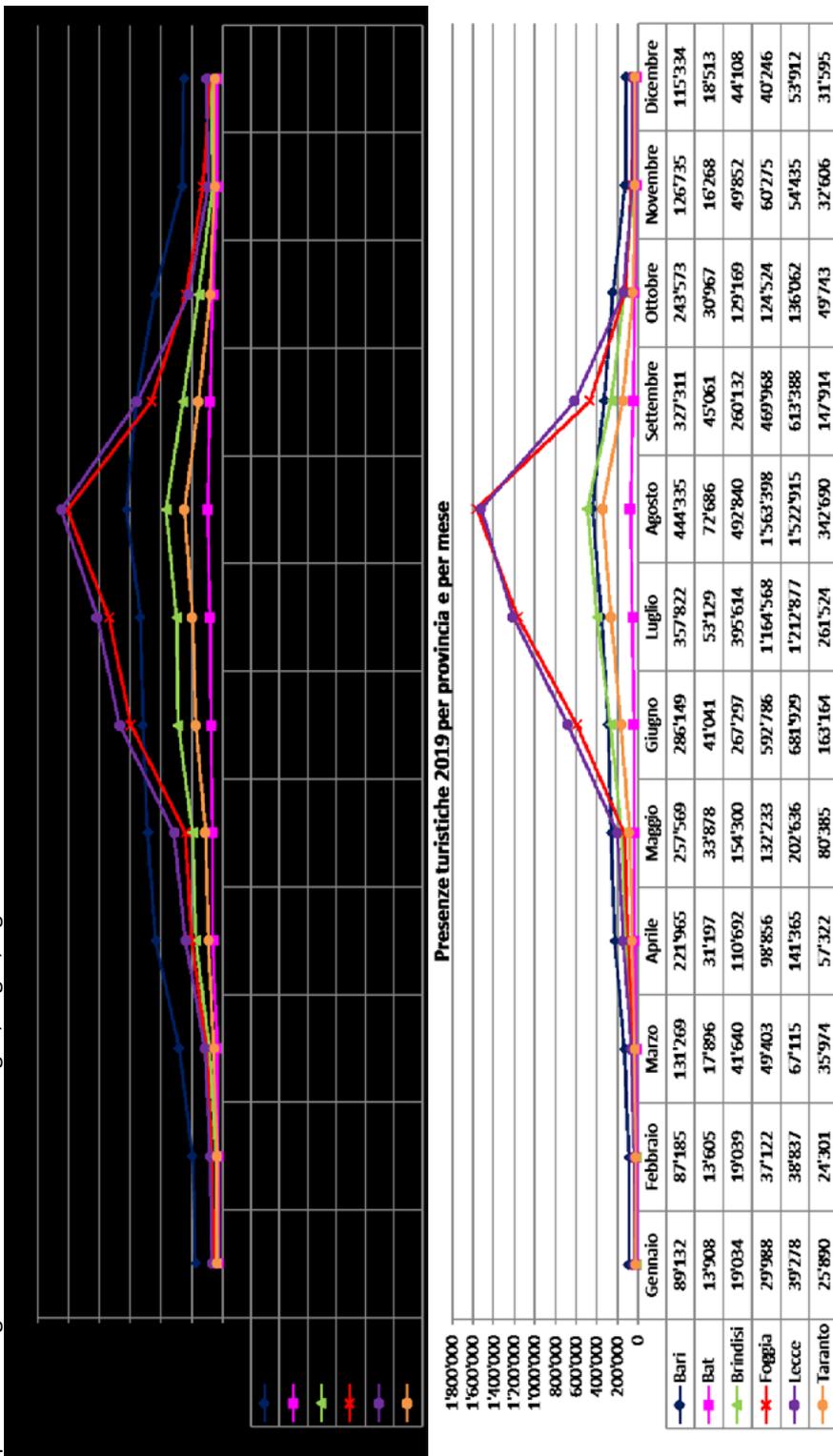


Figura 25. Arrivi e presenze turistiche 2019 per provincia e per mese (Fonte: ISTAT, Censimenti generali della popolazione e delle abitazioni).

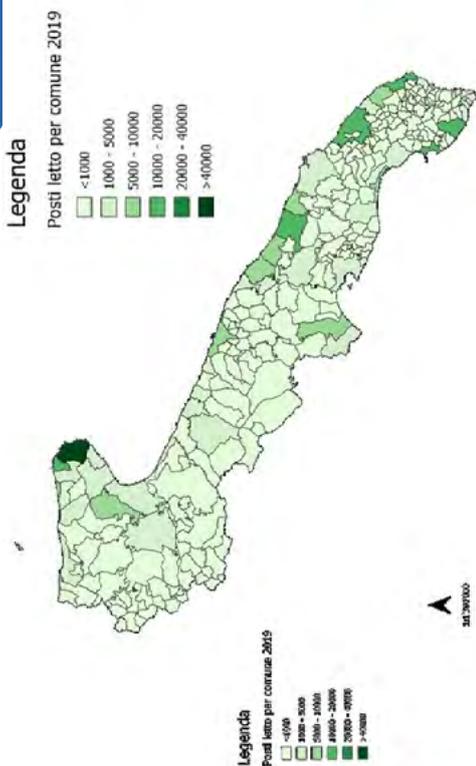


Figura 26. Posti letto offerti per comune 2019

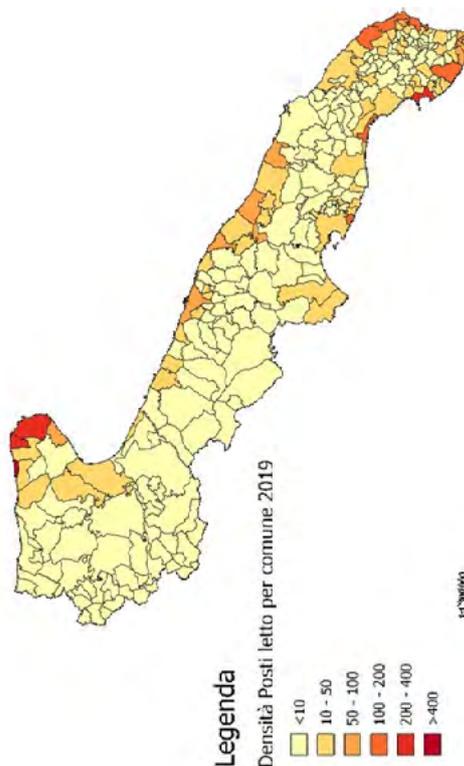


Figura 27. Densità posti letto offerti per comune 2019

Nella tabella seguente sono riportati i 15 Comuni pugliesi con il più alto numero di posti letto e la corrispondente densità per Kmq. Vieste è l'unico Comune che supera quota 40.000 unità, seguito a distanza da Peschici e Gallipoli. Per quanto riguarda la densità di posti letto i valori più alti si registrano sul litorale Garganico (Rodi, Isole tremiti, Peschici e Vieste) e nel Salento (Gallipoli e Castro).

Tabella 7. Numero di posti letto e densità di posti letto per kmq per comune 2019 (Fonte: Agenzia Puglia Promozione, Osservatorio del Turismo).

Classifica	Posti letto		Densità posti letto	
	Valore	Comune	Valore	Comune
1	42.409	Vieste	501,21	Rodi Garganico
2	18.877	Peschici	423,22	Isole Tremiti
3	12.094	Gallipoli	382,20	Peschici
4	11.640	Ugento	293,44	Gallipoli
5	11.363	Otranto	250,66	Vieste
6	10.612	Lecce	157,11	Castro
7	10.263	Ostuni	151,17	Porto Cesareo
8	9.476	Melendugno	147,20	Otranto
9	7.840	Bari	122,80	Santa Cesarea Terme
10	7.455	Fasano	115,94	Ugento
11	7.010	Carovigno	104,71	Leporano
12	6.990	Castellaneta	102,65	Melendugno
13	6.856	Monopoli	75,13	Gagliano del Capo
14	6.740	Rodi Garganico	71,33	Alberobello
15	5.923	San Giovanni Rotondo	67,23	Mattinata



Tabella 8. Comuni pugliesi con il maggior numero di iscrizioni agli istituti scolastici nel 2019 (MIUR, Ministero dell'Istruzione dell'Università e della Ricerca).

COMUNE	Totale Iscritti 2019
Altamura	13.511
Andria	15.837
Bari	47.003
Barletta	14.430
Bisceglie	7.451
Bitonto	8.601
Brindisi	16.668
Cerignola	10.113
Foggia	22.535
Lecce	22.237
Manfredonia	8.522
Martina Franca	7.727
Molfetta	11.544
San Severo	8.641
Taranto	31.285
Trani	8.548
Totale	254.653

Nel grafico riportato di seguito è riportato il numero di iscritti alle scuole nel 2019 per provincia e tipologia. Bari è la provincia che registra il maggior numero di iscrizioni per ciascuna delle scuole con diverso grado d'istruzione. Seguono Lecce e Foggia.

3.2.5 L'ISTRUZIONE

Nella tabella seguente sono riportati i 16 comuni pugliesi con il maggior numero di iscrizioni agli istituti scolastici nel 2019 raccolti dal MIUR. Tali dati fanno riferimento al numero di iscritti alle scuole d'infanzia, alle scuole primarie, alle scuole secondarie di primo grado e alle secondarie di secondo grado. I capoluoghi di provincia Bari, Taranto, Foggia, Lecce e Brindisi sono chiaramente i comuni che registrano il più alto valore di iscritti, registrando il 24% delle iscrizioni totali dell'intero territorio pugliese.

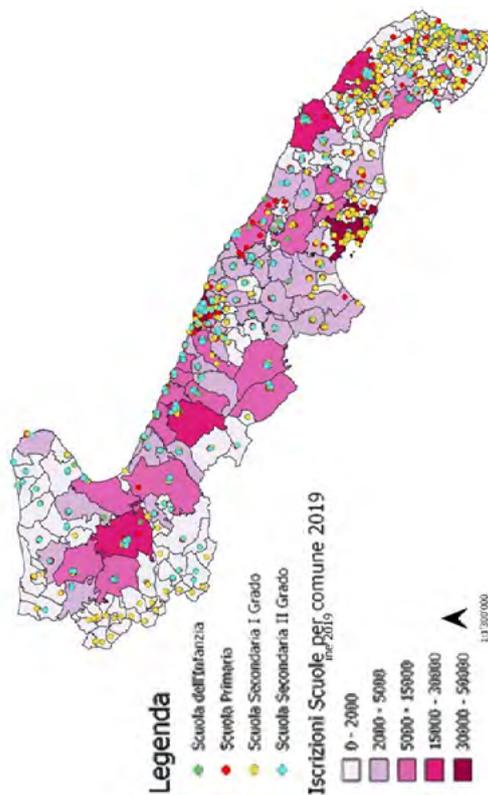


Figura 28. Iscritti Scuole per comune al 2019 (MIUR, Ministero dell'Istruzione dell'Università e della Ricerca)



Tabella 9. comuni pugliesi che nel 2019 registrano il maggior numero di iscrizioni universitarie (MIUR, Ministero dell'Istruzione dell'Università e della Ricerca)

COMUNE	ISCRITTI 2019
BARI	46'612
LECCE	17'067
FOGGIA	9'788
TARANTO	3'670
CASAMASSIMA	1'496
BRINDISI	936
VALENZANO	691
ACQUAVIVA DELLE FONTI	276
BARLETTA	261
TRICASE	257
SAN GIOVANNI ROTONDO	114
SAN SEVERO	39
Totale complessivo	81'207

Nel grafico seguente sono riportati i dati sulle province di provenienza degli studenti immatricolati nell'anno accademico 2018/19 per i principali Atenei pugliesi (Università degli studi di Bari, Politecnico di Bari, Università degli studi di Foggia e del Salento).

Da tale grafico è possibile osservare come gli studenti universitari di ogni ateneo sono per la maggior parte residenti nella stessa provincia in cui risiede l'ateneo, ma ad esempio gli quelli localizzati nella Città Metropolitana di Bari risultano molto attrattivi anche per gli studenti della BAT e di Taranto, come anche gli atenei del Salento attraggono studenti da Brindisi e Taranto oltre ai leccesi.

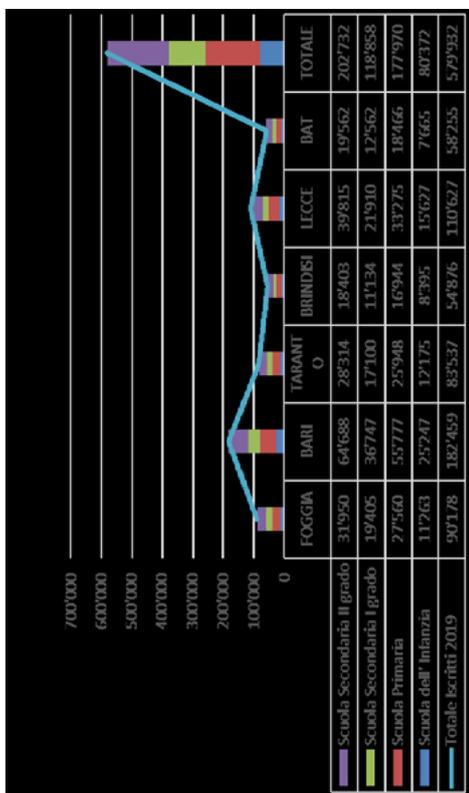


Figura 29. Numero Iscritti 2019 per tipologia scuola e provincia (MIUR, Ministero dell'Istruzione dell'Università e della Ricerca)

I comuni pugliesi che nel 2019 registrano il maggior numero di iscrizioni universitarie risultano Bari, Lecce e Foggia. Questi 3 comuni insieme totalizzano il 90,5% degli iscritti, ovvero la quasi totalità sul territorio regionale (il solo comune di Bari il 57,4%, oltrepassando le 45.000 unità).

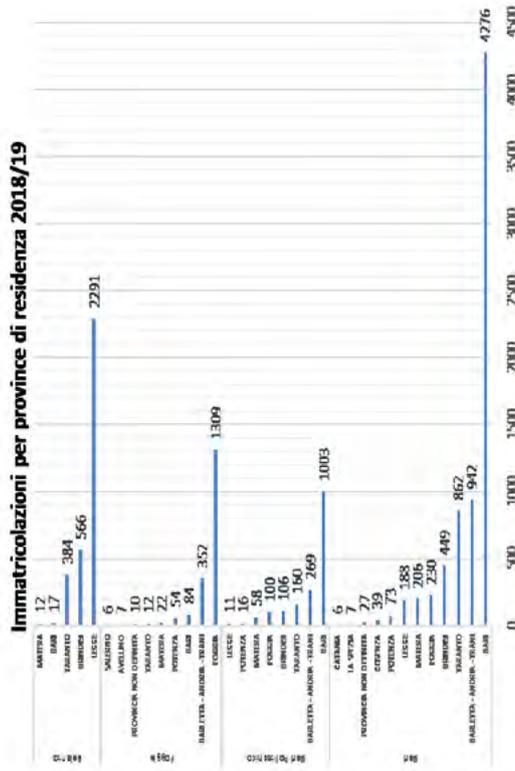


Figura 31. Immatricolazioni per province di residenza 2018/19 (MIUR, Ministero dell'Istruzione dell'Università e della Ricerca)

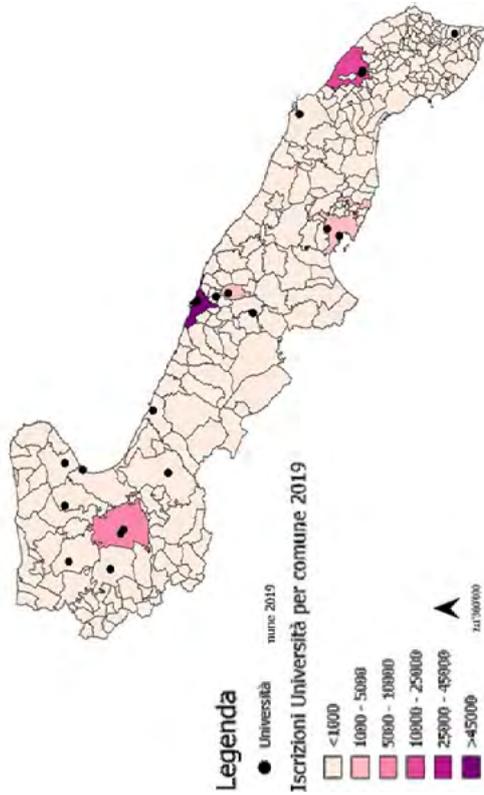


Figura 30. Iscritti Università per comune al 2019 (MIUR, Ministero dell'Istruzione dell'Università e della Ricerca)



3.2.6 CONTENUTI DELL'ALLEGATO BANCA DATI DA FONTE

Nel paragrafo 1.2.1 dell'Allegato BANCA DATI DA FONTE sono riportati:

- Tabella 1 Assetto Demografico: Dati della popolazione al 2001, 2011, 2018, 2019, la densità di popolazione al 2019 per ogni comune pugliese.
- Tabella 2 Stato di Malessere demografico: Indicatore dello stato di malessere demografico al 2011, al 2019 con la relativa classe di stato di malessere demografico per ogni comune pugliese.
- Tabella 3 Assetto Socio-economico: Numero delle Unità Locali del Lavoro e numero degli addetti alle unità locali del lavoro al 2011 e al 2017 per ogni comune pugliese.
- Tabella 4 Il settore turistico: Numero di arrivi e presenze di italiani e stranieri nel 2019 per ogni comune pugliese.
- Tabella 5 L'istruzione: Totale delle iscrizioni agli istituti scolastici e alle università nel 2019 di ogni comune pugliese.
- Tabella 6 Le Aree Interne in Puglia: elenco dei comuni considerati aree interne dal Dipartimento Per lo Sviluppo e la Coesione Economica con la variazione % della popolazione tra il 2019 ed il 2011, la variazione % della popolazione over 65 tra il 2019 ed il 2011, il totale dei generati dalla matrice del pendolarismo ISTAT per ogni modalità di trasporto.



3.3 Sistema della mobilità e dei trasporti

3.3.1 UNO SGUARDO D'INSIEME

La rete viaria principale risulta essere costituita dall'asse autostradale (A14) e dall'asse longitudinale della Statale 16 che percorre il territorio regionale da Nord a Sud parallelamente alla costa. Esso rappresenta una vera e propria spina dorsale del sistema viario su cui si strutturano i collegamenti principali alle reti urbane. Da Bovino, attraversando velocemente il Tavoliere e l'Ofanto, l'asse si affianca alla costa percorrendola fino a Monopoli, arretra quindi da Fasano fino a Brindisi e, sempre mantenendosi nell'entroterra, prosegue fino a Lecce. Da esso si dipartono le due ex consolari che collegano Bari e Lecce a Taranto e le penetranti radiali da Bari verso Altamura, Acquaviva e Santeramo. Su esso si impianta la fitta sequenza di cortissimi collegamenti tra i porti del nord barese e i loro centri agricoli gemelli dell'entroterra, collegati dall'ex Mediterranea che raddoppia verso l'interno il collegamento longitudinale principale. Ad esso, inoltre, si aggancia il sistema viario peninsulare salentino, caratterizzato da una doppia viabilità interna che tocca la costa a Gallipoli. A questa struttura principale si sovrappone una rete più minuta (reti di città) caratterizzata, nella terra di Bari, da un fitto sistema stellare di sentieri e strade sterrate che si dipartono dagli insediamenti maggiori verso il territorio rurale circostante, in terra d'Otranto, da una ragnatela di collegamenti tra piccoli centri diffusi, nella Capitanata, da un sistema radiale costituito da pochi assi che collegano il capoluogo ai maggiori centri agricoli della provincia. La struttura profondamente diversa di questi sistemi - maglia fitta, maglia larga, sistema radiale più o meno fitto, è indicativa delle diverse relazioni che, in ogni ambito, i centri hanno intessuto tra di loro e con il territorio circostante.

Gli assi ferroviari seguono le stesse logiche delle infrastrutture viarie, ma con differenziazioni interne al territorio regionale tali da evi-

denziare, talvolta, un mancato adeguamento della rete infrastrutturale alle trasformazioni produttive e sociali, specie in Capitanata. L'introduzione della ferrovia non modifica, tuttavia, i caratteri generali del sistema di comunicazioni regionale se non per un più deciso inserimento dei centri regionali in un sistema interregionale e per una accentuata attrazione dei centri costieri, Bari, Barletta, Taranto e Brindisi.

In generale comunque la Puglia gode di una rete di infrastrutture composta da:

- Oltre 11.000 Km di rete stradale (oltre 300km di autostrade e 18 caselli autostradali);
- Oltre 1600 Km di rete ferroviaria;
- un sistema portuale costituito da 3 porti principali (Bari, Brindisi e Taranto) e 6 porti minori (Manfredonia, Barletta, Molfetta, Monopoli, Otranto, Gallipoli);
- 1 Interporto Regionale della Puglia e Piattaforma Logistica di Foggia-Incoronata;
- 1 "Rete aeroportuale pugliese" costituita da 4 aeroporti: Bari, Brindisi, Foggia, Grottaglie Taranto.



all'undicesimo posto nella classifica del traffico merci. Sia il porto di Bari che il porto di Brindisi sono quelli più significativi dal punto di vista del traffico passeggeri, questi scambiano prevalentemente con l'Albania e con la Grecia. Il porto di Taranto invece è quello con il più alto volume di merci movimentate della Regione sebbene registri un calo dal 2011 al 2019. Altri porti come Monopoli e Manfredonia movimentino un volume di merci decisamente inferiore rispetto a quello di Taranto, sebbene siano gli unici a registrare un andamento crescente rispetto al 2018.

Dal punto di vista del traffico ferroviario nel 2019 si riscontra un aumento del 7% dei passeggeri che utilizzano i servizi Trenitalia mentre i servizi gestiti dagli altri gestori regionali come FDG, FNB, FAL e FSE, registrano una generale diminuzione degli utenti, spesso dovuto come nel caso della linea Bari-Taranto e Andria-Bari, ai lavori che sono stati effettuati lungo tali linee e che quindi ne hanno interrotto l'utilizzo.

L'analisi del traffico autostradale interno alla Regione Puglia ha permesso di evidenziare come il traffico di attraversamento sia praticamente nullo e che gli spostamenti effettuati sulla viabilità autostradale interna alla Puglia sono spostamenti che coprono prevalentemente brevi e/o medie distanze. L'utilizzo dell'autostrada è comunque aumentato rispetto al 2018 dell'8%.

La prevalenza delle merci (oltre i 5 mln di tonnellate nel 2018) in uscita dalla Puglia sono destinate in regioni del Sud (Puglia esclusa); analogo dato si registra per le merci in entrata. Il Nord-Est è la seconda macro-regione per scambi con la Puglia sia in origine che in destinazione, a conferma dell'importanza del corridoio adriatico rispetto all'economia di scambio della Regione.

In Puglia il numero di incidenti stradali ha registrato un andamento costante inferiore alle 10'000 unità e tendenzialmente in riduzione dal 2016 al 2019. Il numero di incidenti rapportato alle percorrenze svolte per ogni provincia mostra come la città metropolitana di Bari è quella con la concentrazione più alta di incidenti, ma è la provincia di Foggia a distinguersi per numero di morti rapportato alle percorrenze

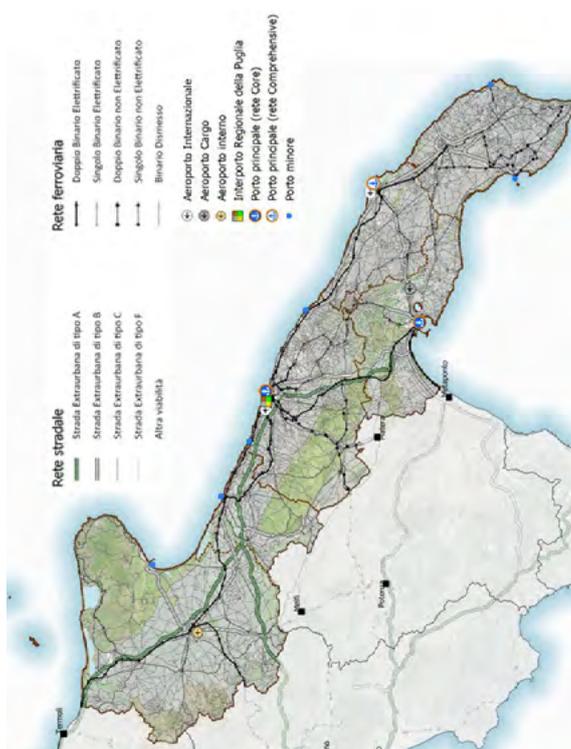


Figura 32. Rete Stradale e Ferroviaria della Regione Puglia.

La "Rete aeroportuale pugliese" è costituita da 4 aeroporti specializzati con ruoli ben precisi. Tale caratteristica rappresenta un punto di forza per il sistema regionale. Nel 2019 Bari e Brindisi hanno registrato un + 7% di traffico di passeggeri rispetto al 2018. Taranto invece conferma la sua valenza strategica per la movimentazione internazionale delle merci che non sembra risentire della stagionalità.

Dal punto di vista del trasporto marittimo il sistema dei porti pugliesi è organizzato in due Autorità di Sistema Portuale: quella del Mare Adriatico Meridionale e quella del Mar Ionio.

L'AdSP del Mare Adriatico Meridionale nel 2019 si posiziona al settimo posto nella classifica delle 16 AdSP italiane per il numero di Passeggeri/anno trasportati. L'AdSP del Mar Ionio si posiziona invece



chilometriche sviluppate all'interno della provincia. In tutte le province il numero di incidenti è maggiore all'interno dei centri abitati ma il numero dei morti è maggiore nelle tratte stradali extraurbane. Le strade dove si riscontrano il maggior numero di incidenti sono la SS16, la SS7, la SS172, la A14, la SS100 e la SS101.

3.3.2 TRASPORTO AEREO

3.3.2.1 Offerta di mobilità attuale

A scala europea, nell'ambito della RETE TEN T (Regolamento UE 1315/2013, attualmente in fase di aggiornamento), gli aeroporti di Bari, Brindisi e Foggia sono classificati come aeroporti *Comprehensive*.

A scala nazionale, la già citata "Rete aeroportuale pugliese", costituita dagli aeroporti di Bari, Brindisi, Foggia e Taranto Grottaglie e gestita dalla società Aeroporti di Puglia spa, è stata designata, prima in Italia, con L. 27/2012 che recepisce la Direttiva UE 2009/2012 e in conformità con l'allora redigendo Piano nazionale degli aeroporti che prevedeva "...l'incentivazione alla costituzione di reti o sistemi aeroportuali, che si ritiene possano costituire la chiave di volta per superare situazioni di inefficienza, ridurre i costi e consentire una crescita integrata degli aeroporti, con possibili specializzazioni degli stessi...".

Con DPR 201/2015 gli aeroporti di Bari, Brindisi e Taranto sono stati classificati **aeroporti di interesse nazionale**; Bari è inoltre annoverato nello stesso decreto tra gli a "aeroporti che rivestono particolare rilevanza strategica".

A scala regionale il Piano Regionale dei trasporti (LR 16/2008), che fa suo il master plan degli aeroporti pugliesi denominato "Diffusione e specializzazione", individua diverse funzioni o vocazioni per ciascuno scalo (art. 29):

a) Bari: scalo principale del sistema destinato a mantenere una pluralità di funzioni;

b) Brindisi: traffico di linea e charter incoming, attività complementari (World food programme, manutenzione e vestizione degli aerei);

c) Foggia: centro strategico della protezione civile regionale e polo logistico per tutte le funzioni di interesse pubblico legate alle attività di protezione civile e soccorso; traffico di linea e charter;

d) Taranto: traffico cargo in relazione al Taranto container terminal (TCT), manutenzioni e industria aeronautica, traffico di linea limita-to ai collegamenti con i due hub nazionali.

In particolare l'aeroporto di Taranto Grottaglie oltre a rivestire una preminente funzione cargo-logistica, costituisce un esempio di respiro internazionale di integrazione tra trasporto aereo e industria aerospaziale.

Per quanto riguarda l'offerta di voli, il numero di rotte commerciali nazionali e internazionali che interessano gli aeroporti pugliesi hanno registrato un notevole incremento negli ultimi anni raggiungendo complessivamente nel 2019 per l'aeroporto di Bari 112 rotte (+23% rispetto al 2018) e 60 (+28% rispetto al 2018) per l'aeroporto di Brindisi.

Nel 2019 negli aeroporti di Bari e Brindisi sono transitati circa 8 milioni di passeggeri (+7,7% rispetto all'anno precedente) che hanno volato sulle numerose destinazioni nazionali ed internazionali.



Tabella 10. Conteggio rotte Aeroporto di Bari (2015-2019) (ADP, Aeroporti di Puglia)

Anno	Bari		TOT
	Nazionale	Internazionale	
2015	20	49	69
2016	18	40	58
2017	23	77	100
2018	24	67	91
2019	24	88	112

Conteggio rotte Aeroporto Bari e Brindisi (2015-2019)

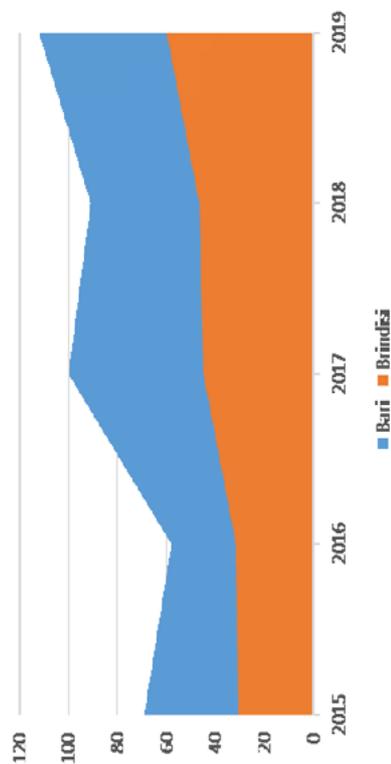


Tabella 11. Conteggio rotte Aeroporto di Brindisi (2015-2019) (ADP, Aeroporti di Puglia)

Anno	Brindisi		TOT
	Nazionale	Internazionale	
2015	13	18	31
2016	13	19	32
2017	15	30	45
2018	15	32	47
2019	16	44	60



3.3.2.2 Domanda di mobilità attuale

Nel periodo osservato (2013-2019) il traffico passeggeri dell'aeroporto di Bari è incrementato di circa il 50%, passando da quasi 3,6 milioni di passeggeri nel 2013 a circa 5,3 milioni nel 2019. Anche il numero di passeggeri dell'aeroporto di Brindisi è aumentato (+35,9%), passando da quasi 2 milioni di passeggeri nel 2013 a 2,7 milioni nel 2019.

Vista la diversa vocazione degli aeroporti di Foggia e Taranto i dati sul traffico passeggeri paragonabile sono trascurabili rispetto a quelli quelli osservati a Bari e Brindisi che rappresentano il 99,9% del traffico passeggeri regionale. In particolare, infatti, i passeggeri registrati nell'aeroporto di Foggia sono relativi all'aviazione generale.

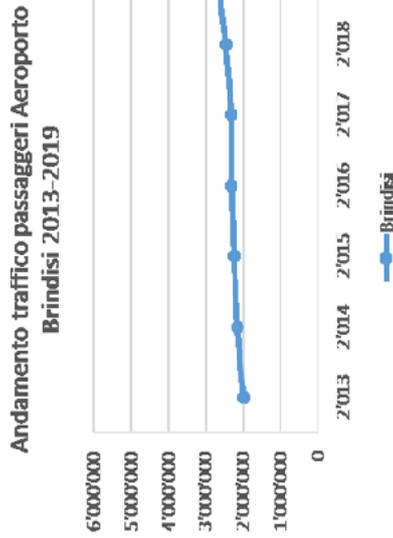


Figura 34. Andamento traffico passeggeri Aeroporto Brindisi 2013-2019 (ENAC, Ente Nazionale per l'Aviazione Civile)

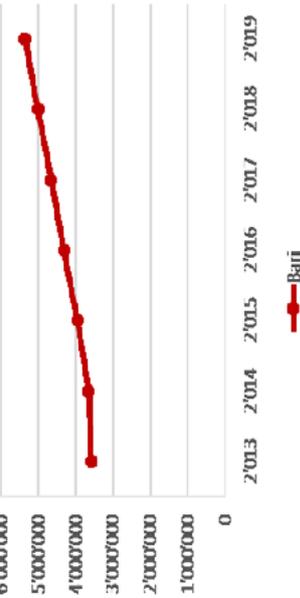


Figura 33. Andamento traffico passeggeri Aeroporto Bari 2013-2019 (ENAC, Ente Nazionale per l'Aviazione Civile)

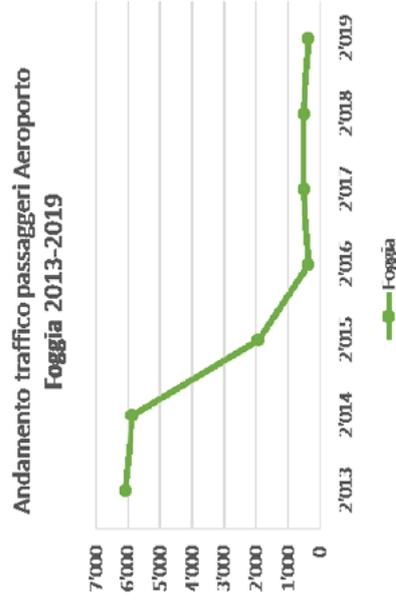


Figura 35. Andamento traffico passeggeri Aeroporto Foggia 2013-2019 (ENAC, Ente Nazionale per l'Aviazione Civile)

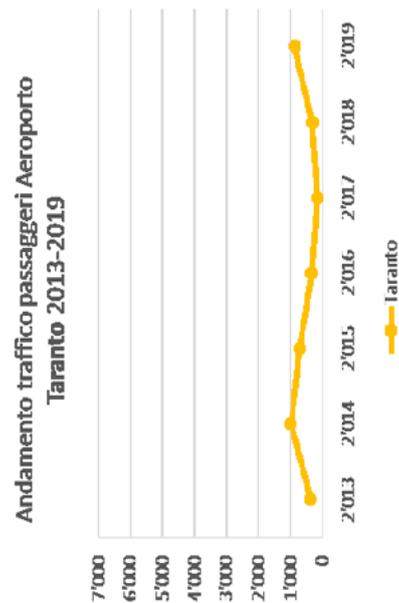


Figura 36. Andamento traffico passeggeri Aeroporto Taranto 2013-2019 (ENAC, Ente Nazionale per l'Aviazione Civile)

L'andamento mensile del traffico passeggeri al 2019 evidenzia come gli aeroporti di Bari e Brindisi (unici aeroporti pugliesi che offrono servizi commerciali di trasporto passeggeri) non risentano molto della stagionalità. È evidente un picco soprattutto nei mesi estivi (Giugno, Luglio, Agosto e Settembre) che però sembra espandersi in maniera graduale da Marzo ad Ottobre. I mesi con il minor traffico risultano Gennaio e Dicembre.

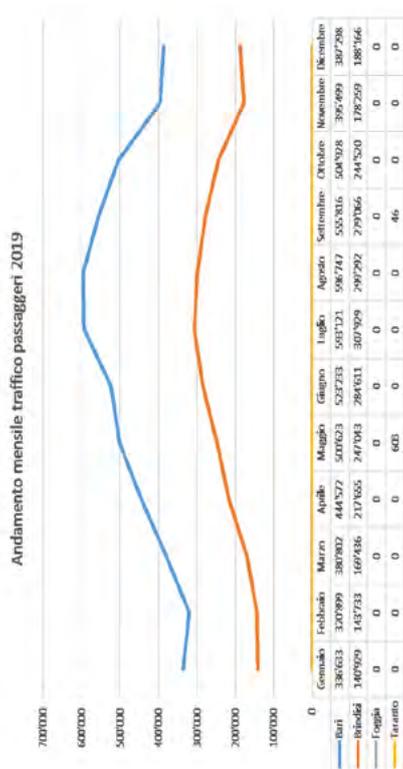


Figura 37. Andamento mensile traffico passeggeri 2019 (ENAC, Ente Nazionale per l'Aviazione Civile)

Nei grafici sottostanti è riportato l'andamento dal 2013 al 2019 del numero di passeggeri trasportati sui servizi aerei commerciali (di linea e charter) per ciascuno degli aeroporti pugliesi e la relativa ripartizione in voli nazionali ed internazionali. Nel corso degli ultimi anni l'aeroporto di Bari ha aumentato il numero di passeggeri sui voli internazionali, passando da una ripartizione del 30% ad una del 46% del totale grazie alla crescita e alla stabilizzazione dei collegamenti, garantiti dai principali vettori low cost e da prestigiose compagnie tradizionali, che oggi connettono la Puglia con tutte le più importanti destinazioni nazionali e internazionali.

Negli aeroporti di Brindisi e Foggia i passeggeri trasportati sono prevalentemente a livello nazionale, a Taranto, viceversa, a livello internazionale.



Passeggeri - Ripartizione nazionale ed internazionale - Aeroporto Bari 2013-2019

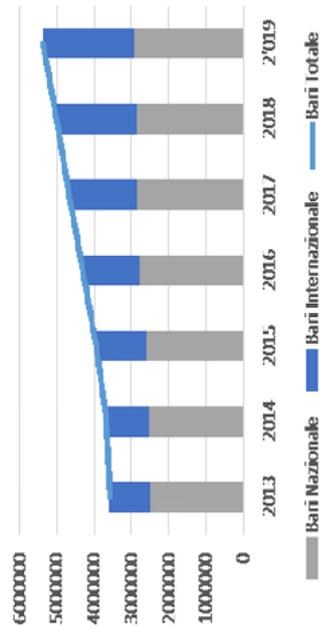


Figura 38. Passeggeri - Ripartizione nazionale ed internazionale - Aeroporto Bari 2013-2019 (ENAC, Ente Nazionale per l'Aviazione Civile)

Passeggeri - Ripartizione nazionale ed internazionale - Aeroporto Foggia 2013-2019

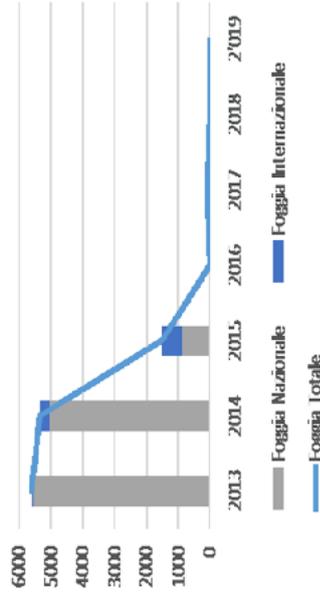


Figura 40. Passeggeri - Ripartizione nazionale ed internazionale - Aeroporto Foggia 2013-2019 (ENAC, Ente Nazionale per l'Aviazione Civile)

Passeggeri - Ripartizione nazionale ed internazionale - Aeroporto Brindisi 2013-2019

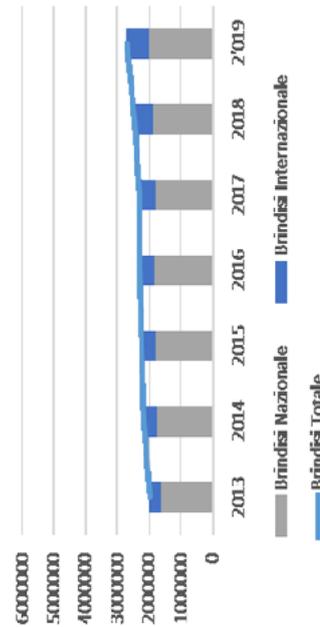


Figura 39. Passeggeri - Ripartizione nazionale ed internazionale - Aeroporto Brindisi 2013-2019 (ENAC, Ente Nazionale per l'Aviazione Civile)

Passeggeri - Ripartizione nazionale ed internazionale - Aeroporto Taranto 2013-2019

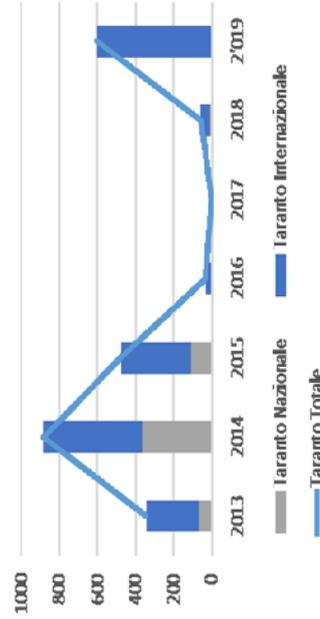


Figura 41. Passeggeri - Ripartizione nazionale ed internazionale - Aeroporto Taranto 2013-2019 (ENAC, Ente Nazionale per l'Aviazione Civile)



L'analisi del numero di movimenti nazionali e internazionali degli aerei commerciali (di linea e charter) per ciascuno degli aeroporti pugliesi nel medesimo periodo di riferimento, 2013 al 2019, mostra un trend molto simile a quanto osservato per i passeggeri.

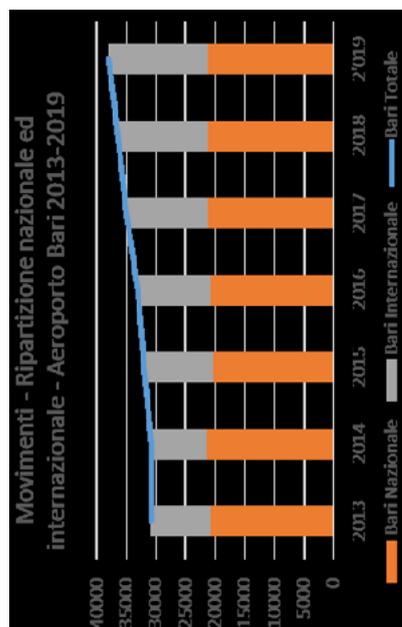


Figura 42. Movimenti - Ripartizione nazionale ed internazionale - Aeroporto Bari 2013-2019 (ENAC, Ente Nazionale per l'Aviazione Civile)

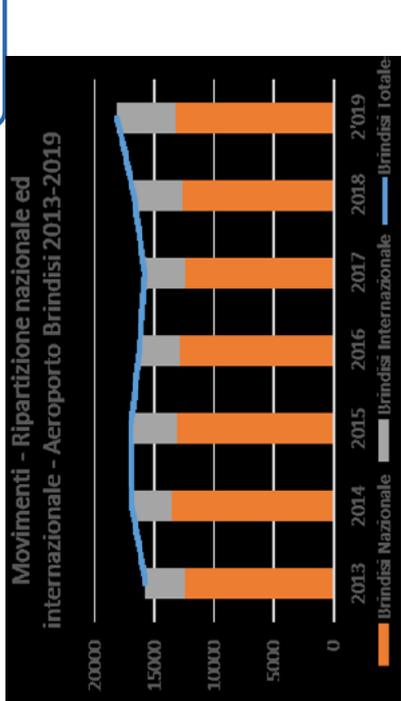


Figura 43. Movimenti - Ripartizione nazionale ed internazionale - Aeroporto Brindisi 2013-2019 (ENAC, Ente Nazionale per l'Aviazione Civile)

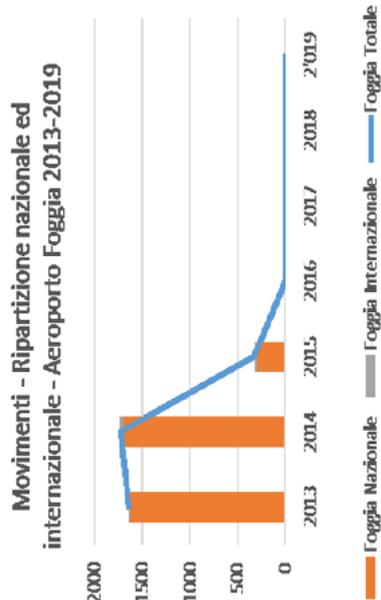


Figura 44. Movimenti - Ripartizione nazionale ed internazionale - Aeroporto Foggia 2013-2019 (ENAC, Ente Nazionale per l'Aviazione Civile)

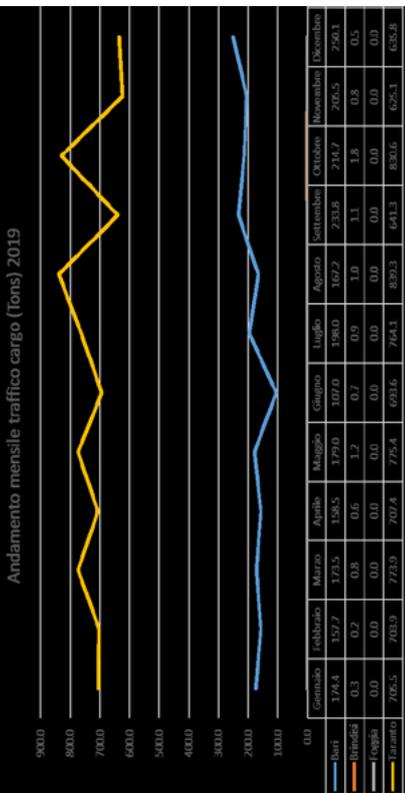


Figura 46. Andamento mensile traffico cargo (Tons) 2019 (ENAC, Ente Nazionale per l'Aviazione Civile)

Movimenti - Ripartizione nazionale ed internazionale - Aeroporto Taranto 2013-2019

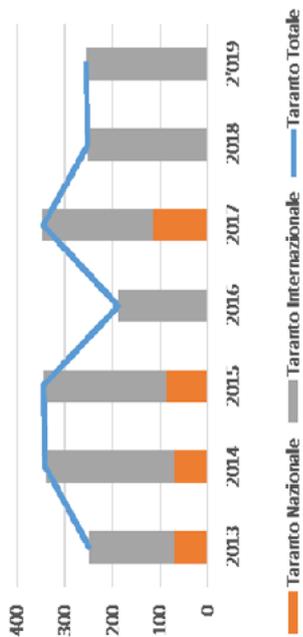


Figura 45. Movimenti - Ripartizione nazionale ed internazionale - Aeroporto Taranto 2013-2019 (ENAC, Ente Nazionale per l'Aviazione Civile)

Il grafico seguente, oltre a confermare il ruolo dell'aeroporto di Taranto come principale aeroporto pugliese che offre servizi di trasporto cargo, evidenzia come il traffico delle merci non risenta minimamente della stagionalità. Nel grafico compare anche Bari con un trend mensile praticamente costante ma decisamente minore rispetto a Taranto. Foggia e Brindisi, invece, non registrano dati rilevanti di movimentazione della merce.

Per quanto riguarda il traffico delle merci, l'andamento dal 2013 al 2019 delle tonnellate cargo trasportate sui servizi aerei commerciali (di linea e charter) per ciascuno degli aeroporti analizzati mostra come le merci trasportate dagli aeroporti di Bari e Brindisi sono per lo più rotte nazionali, mentre Taranto scambia merce cargo solamente su voli internazionali. Lo scalo, già parte integrante del programma internazionale di Alenia, è attualmente interessato da un ulteriore sviluppo quale infrastruttura strategica a livello europeo per la crescita del sistema industriale ed accademico al servizio del comparto aeronautico e aerospaziale, come confermato dall'individuazione dello stesso quale primo scalo italiano destinato ad accogliere voli suborbitali.

Foggia non registra alcun volo cargo.

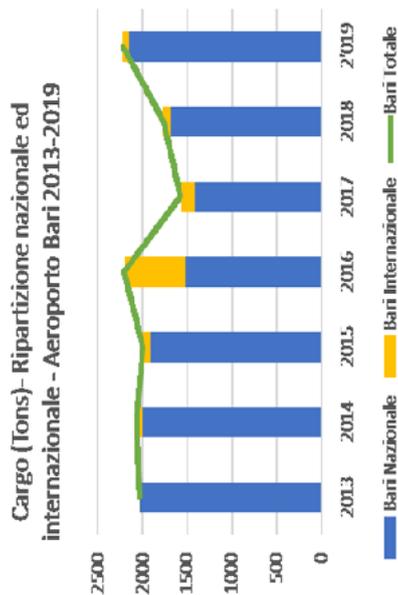


Figura 47. Cargo (Tons)- Ripartizione nazionale ed internazionale - Aeroporto Bari 2013-2019 (ENAC, Ente Nazionale per l'Aviazione Civile)

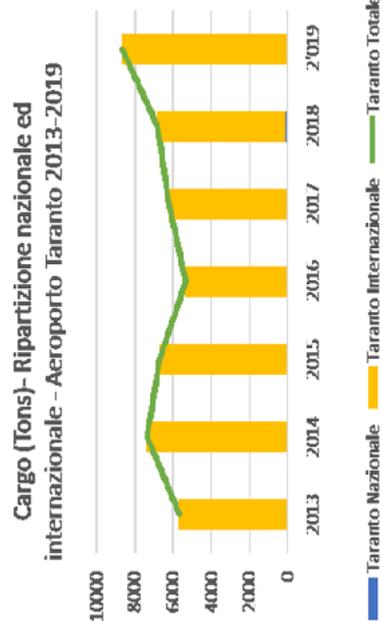


Figura 49. Cargo (Tons)- Ripartizione nazionale ed internazionale - Aeroporto Taranto 2013-2019 (ENAC, Ente Nazionale per l'Aviazione Civile)

3.3.2.3 Previsione traffico passeggeri

Sulla base dei dati disponibili e forniti da Aeroporti di Puglia e E-NAC a partire dal 2000, è stato possibile calcolare la previsione dei movimenti e del traffico passeggeri fino al 2030 per gli aeroporti di Bari e Brindisi. Dati gli andamenti più che positivi degli ultimi 15 anni di tali traffici, la previsione non può che essere positiva e descrivere un trend di crescita. Bari registra un +6,5% medio annuo per i passeggeri e +2,8% medio annuo per i movimenti. Tale stima prevede che nel 2030 l'aeroporto di Bari servirà oltre i 7,2 milioni di passeggeri annui, ossia il 41,5% in più dei passeggeri registrati nel 2019.

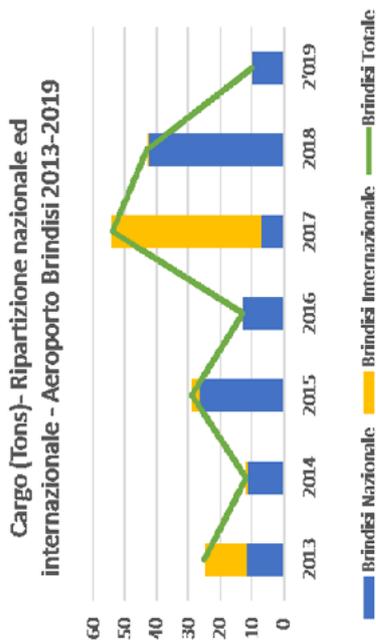


Figura 48. Cargo (Tons)- Ripartizione nazionale ed internazionale - Aeroporto Brindisi 2013-2019 (ENAC, Ente Nazionale per l'Aviazione Civile)



Tabella 12. Previsione del traffico passeggeri fino al 2030 - Aeroporto Bari.

Anno	Passeggeri	Var %	Movimenti	Var %
2000	1'249'863	-	24'528	-
2001	1'158'724	-7,3%	23'173	-5,5%
2002	1'259'372	8,7%	20'848	-10,0%
2003	1'458'302	15,8%	23'352	12,0%
2004	1'778'561	22,0%	25'376	8,7%
2005	1'658'668	-6,7%	23'488	-7,4%
2006	1'880'000	13,3%	26'622	13,3%
2007	1'978'947	5,3%	27'486	3,2%
2008	2'486'152	25,6%	32'020	16,5%
2009	2'825'458	13,6%	31'857	-0,5%
2010	3'398'065	20,3%	35'634	11,9%
2011	3'724'829	9,6%	36'875	3,5%
2012	3'780'628	1,5%	36'182	-1,9%
2013	3'599'661	-4,8%	32'989	-8,8%
2014	3'674'974	2,1%	32'563	-1,3%
2015	3'968'373	8,0%	34'120	4,8%
2016	4'319'987	8,9%	39'100	14,6%
2017	4'685'324	8,5%	38'366	-1,9%
2018	5'030'186	7,4%	40'013	4,3%
2019	5'363'791	6,6%	43'829	9,5%
2020	5'333'520	-0,6%	42'511	-3,0%
2021	5'559'189	4,2%	43'567	2,5%
2022	5'784'858	4,1%	44'624	2,4%
2023	6'010'527	3,9%	45'680	2,4%
2024	6'236'197	3,8%	46'736	2,3%
2025	6'461'866	3,6%	47'792	2,3%
2026	6'687'535	3,5%	48'848	2,2%
2027	6'913'204	3,4%	49'905	2,2%
2028	7'138'873	3,3%	50'961	2,1%
2029	7'364'543	3,2%	52'017	2,1%
2030	7'590'212	3,1%	53'073	2,0%

Previsione traffico passeggeri al 2030 - Aeroporto Bari

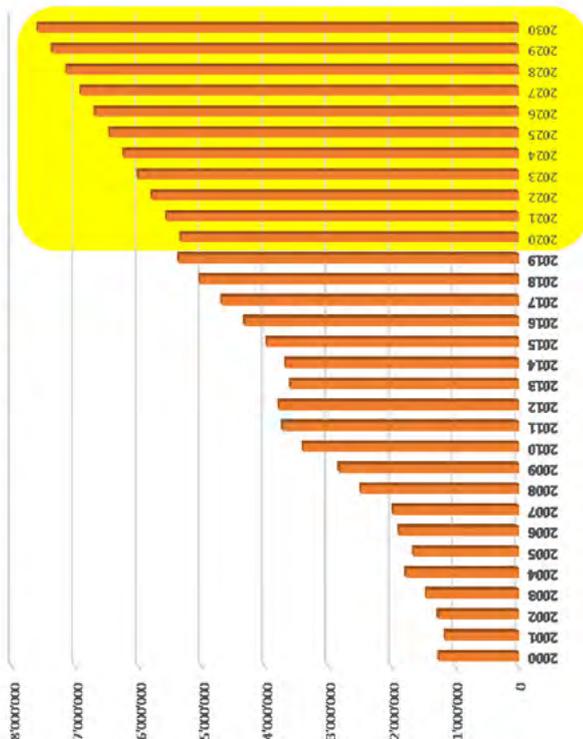


Figura 50. Previsione del traffico passeggeri fino al 2030 - Aeroporto Bari.



Tabella 13. Previsione traffico passeggeri al 2030 - Aeroporto Brindisi.

Anno	Passeggeri	Var %	Movimenti	Var %
2000	598'822	-	10'550	-
2001	591'044	-1,3%	8'350	-20,9%
2002	615'571	4,1%	8'028	-3,9%
2003	706'885	14,8%	9'308	15,9%
2004	759'647	7,5%	9'576	2,9%
2005	788'769	3,8%	10'662	11,3%
2006	829'312	5,1%	11'386	6,8%
2007	862'484	4,0%	11'732	3,0%
2008	977'982	13,4%	12'534	6,8%
2009	1'091'191	11,6%	11'465	-8,5%
2010	1'606'245	47,2%	14'528	26,7%
2011	2'058'169	28,1%	17'340	19,4%
2012	2'100'860	2,1%	17'697	2,1%
2013	1'648'604	-21,5%	14'334	-19,0%
2014	2'163'525	31,2%	17'240	20,3%
2015	2'254'376	4,2%	17'653	2,4%
2016	2'325'385	3,1%	18'910	7,1%
2017	2'320'920	-0,2%	18'194	-3,8%
2018	2'478'718	6,8%	19'194	5,5%
2019	2'700'639	9,0%	21'517	12,1%
2020	2'761'929	2,3%	21'005	-2,4%
2021	2'884'593	4,4%	21'671	3,2%
2022	3'007'257	4,3%	22'337	3,1%
2023	3'129'921	4,1%	23'003	3,0%
2024	3'252'585	3,9%	23'670	2,9%
2025	3'375'249	3,8%	24'336	2,8%
2026	3'497'913	3,6%	25'002	2,7%
2027	3'620'577	3,5%	25'668	2,7%
2028	3'743'241	3,4%	26'334	2,6%
2029	3'865'905	3,3%	27'001	2,5%
2030	3'988'569	3,2%	27'667	2,5%

• Tabella 7 Trend dal 2013 al 2019 relativo i dati sul traffico passeggeri dei 4 aeroporti pugliesi: Dati del numero di passeggeri che hanno usufruito dei 4 aeroporti pugliesi per tipologia di volo dal 2013 al 2019.

Per quanto riguarda l'aeroporto di Brindisi si registra invece un tasso di crescita medio annuo del 7,1% per il traffico passeggeri e del 3,7% relativamente la stima dei movimenti degli aeromobili al 2030, così come si evince dalla tabella e dal grafico seguenti.

Nel 2030 l'aeroporto di Brindisi servirà quasi 4 milioni di passeggeri annui, il 47,7% in più dei passeggeri registrati nel 2019.

Previsione traffico passeggeri al 2030 - Aeroporto Brindisi

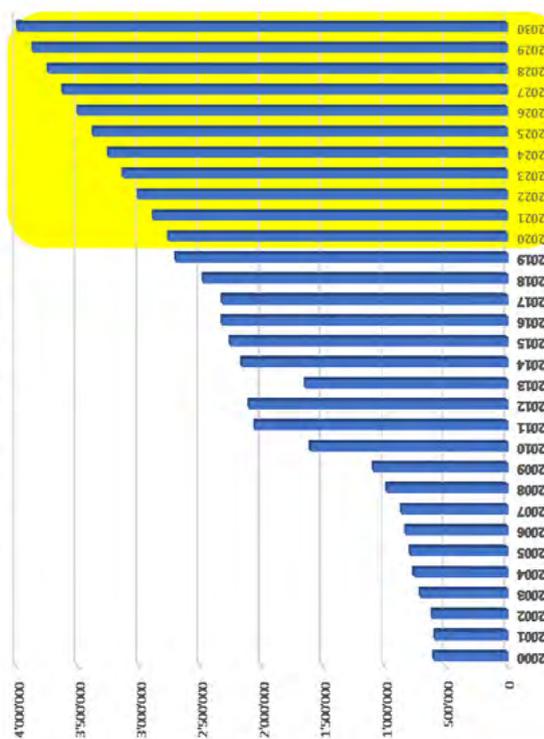


Figura 51. Previsione traffico passeggeri al 2030 - Aeroporto Brindisi.

3.3.2.4 Contenuti dell'Allegato BANCA DATI DA FONTE

Nel paragrafo 1.3.1 dell'Allegato BANCA DATI DA FONTE sono riportati:



- Tabella 8 Trend dal 2013 al 2019 relativo i dati del movimento degli aeromobili dei 4 aeroporti pugliesi; Dati del numero di movimenti per ogni aeroporto pugliese e per tipologia di volo dal 2013 al 2019.
- Tabella 9 Trend dal 2013 al 2019 relativo al quantitativo merce (tonn) trasportato dagli aeromobili dei 4 aeroporti pugliesi; Dati del quantitativo di merci (tonn) movimentate per ogni aeroporto pugliese e per tipologia di volo dal 2013 al 2019.



Con l'entrata in vigore il 15 settembre 2016 del D.lgs. n.169/2016 di riordino delle Autorità Portuali, sono state create 16 Autorità di Sistema Portuale (AdSP) con il compito di programmare, coordinare e regolare il sistema dei porti nell'area di riferimento.

I porti Pugliesi sono organizzati in due AdSP:

1. AdSP del Mare Adriatico Meridionale che comprende i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli;
2. AdSP del Mar Ionio che comprende il Porto di Taranto e si estende dal confine del molo di ponente del Castello Aragonese alla riva sinistra del fiume Tara.

3.3.3 TRASPORTO MARITTIMO

3.3.3.1 I porti pugliesi

Il sistema portuale pugliese è composto dai tre porti principali di Bari, Brindisi e Taranto, scali di interesse nazionale e sedi di Autorità Portuali, e da 6 porti minori di interesse regionale: Manfredonia (FG), Barletta (BA), Molfetta (BA), Monopoli (BA), Otranto (LE) e Gallipoli (LE). Nei grafici seguenti è mostrata per ciascun porto la movimentazione di passeggeri o merci nel 2019, fatto cento il dato registrato al Porto di Bari.

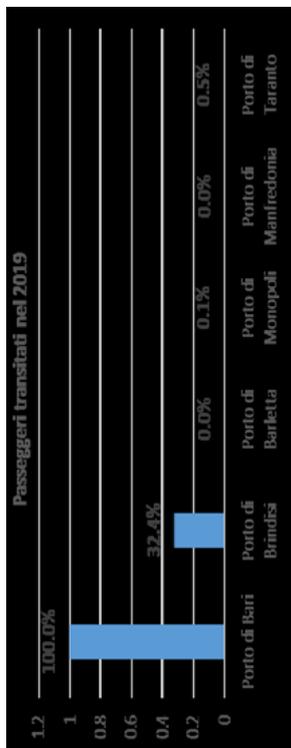


Figura 52. Passaggeri transitati nel 2019 (ASSOPORTI, Associazione dei porti italiani).

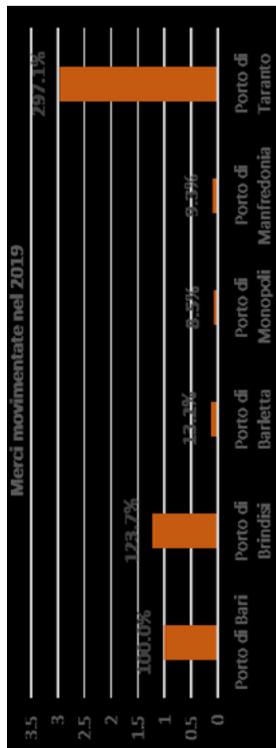


Figura 53. Merchi movimentate nel 2019 (ASSOPORTI, Associazione dei porti italiani).

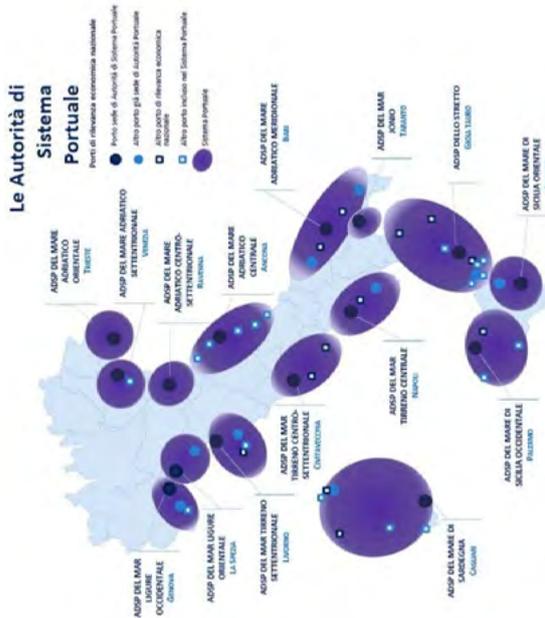


Figura 54. Le Autorità di Sistema Portuale (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti).

Il porto di Bari



Figura 55 Assetto attuale del porto di Bari (Fonte: AdSPMAM)

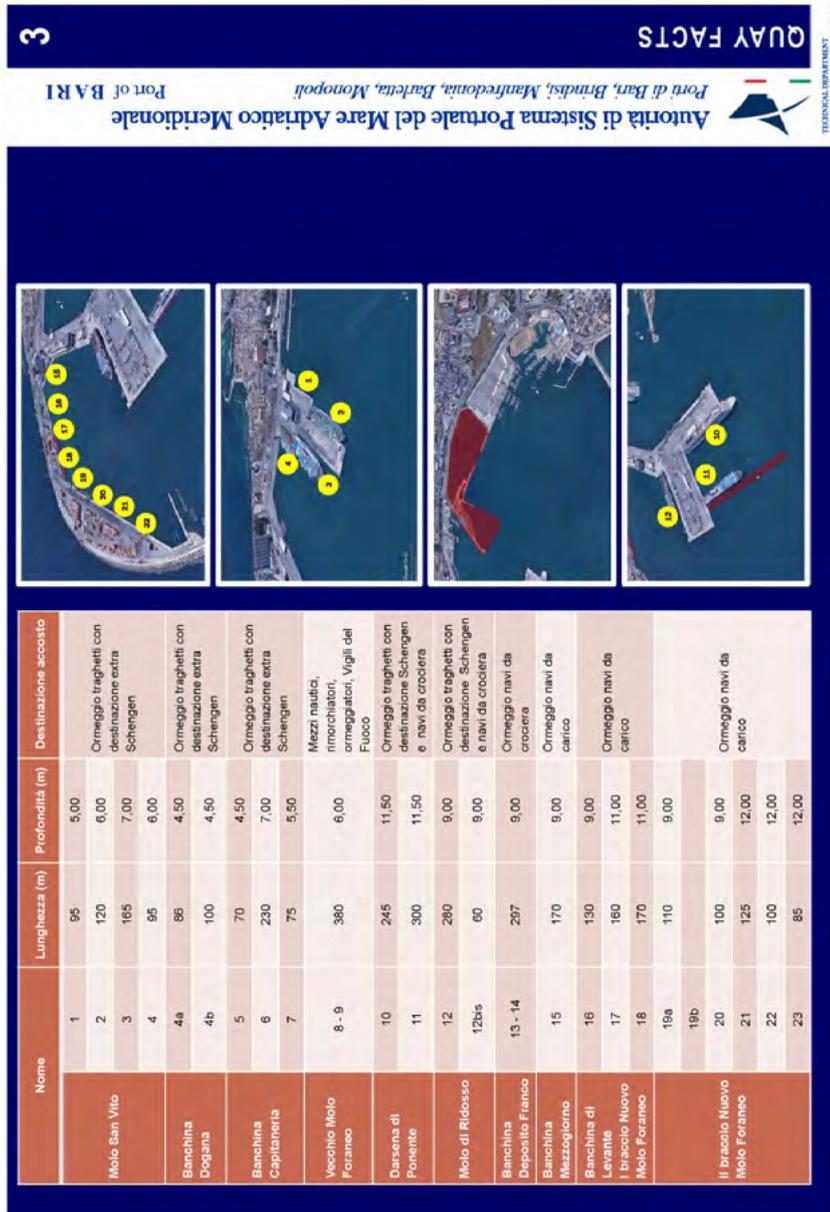


Figura 56 Assetto attuale del porto di Bari (Fonte: AdSPMAM)



Il porto di Brindisi



Figura 57 Assetto attuale del porto di Brindisi (Fonte: AdSPMAM)

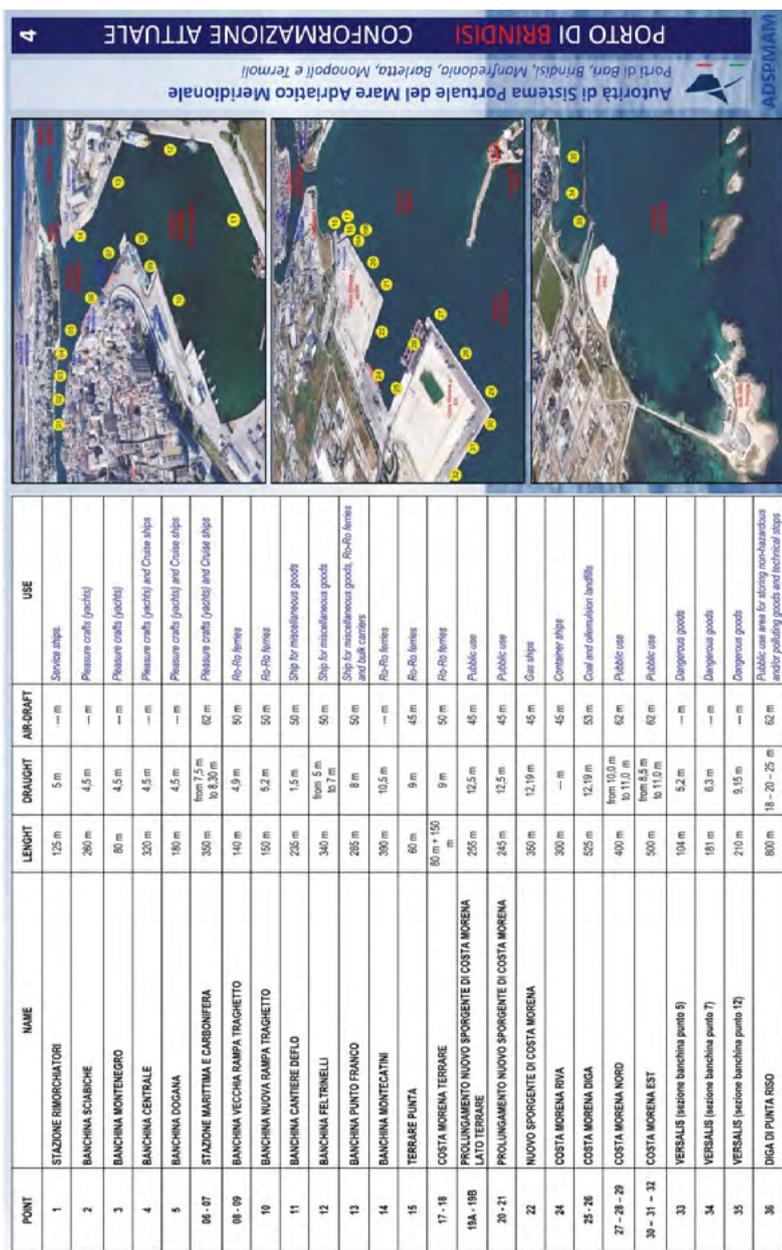


Figura 58 Assetto attuale del porto di Brindisi (Fonte: ADSPMAM)



Il porto di Taranto



Figura 59 Assetto attuale del porto di Taranto (Fonte: AdSPMI), <https://port.taranto.it/index.php/it/mappa-interattiva-del-porto>



Il porto di Barletta



Figura 60 Assetto attuale del porto di Barletta (Fonte: AdSPMAM)



Figura 61 Assetto attuale del porto di Barletta (Fonte: AdSPMAM)



Il porto di Manfredonia



Figura 62 Assetto attuale del porto di Manfredonia (Fonte: A AdSPMAM)

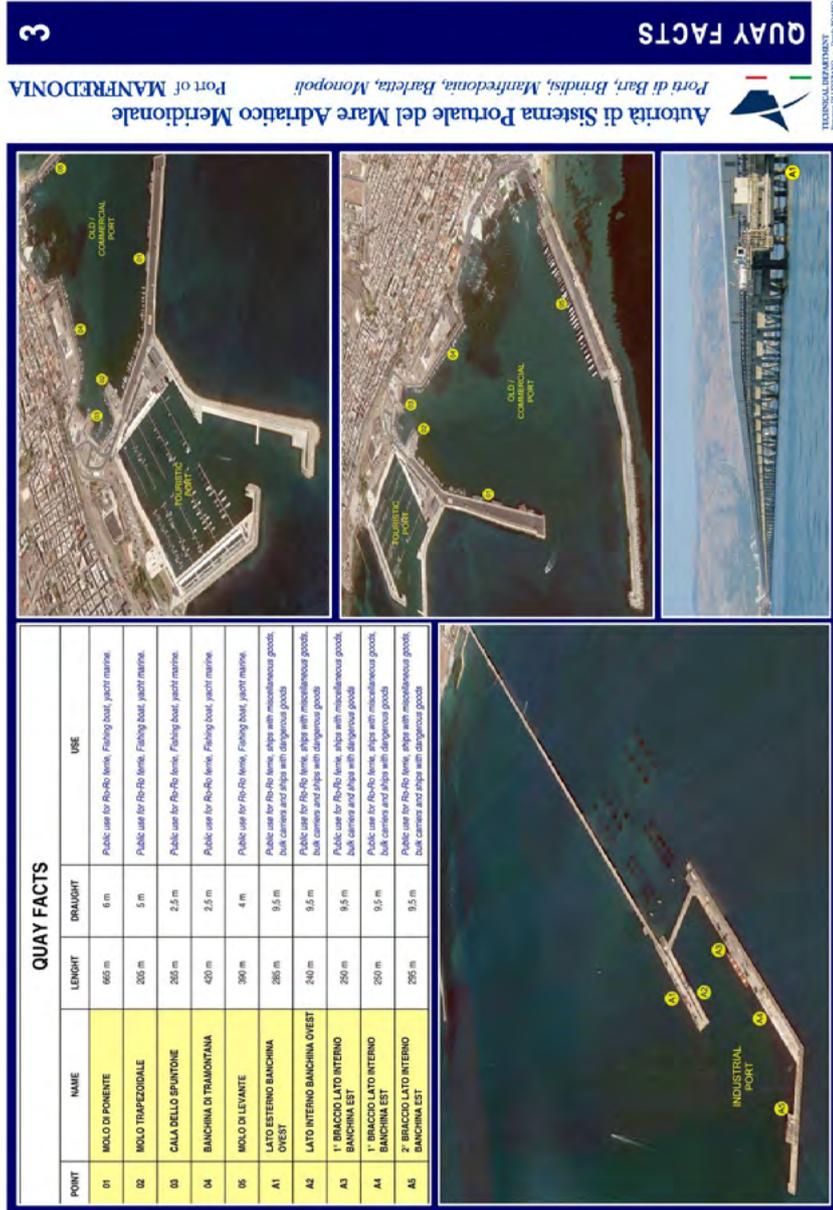


Figura 63 Assetto attuale del porto di Manfredonia (Fonte: AdSPMIAM)

Il porto di Monopoli



Figura 64 Assetto attuale del porto di Monopoli (Fonte: AdSPMAM)



Figura 65 Assetto attuale del porto di Monopoli (Fonte: AdSPMAM)



3.3.3.2 Domanda passeggeri attuale – Porti Italiani

Lo stretto di Messina, il Mar Tirreno settentrionale e centrale sono i mari i cui porti hanno registrato nel 2019 il maggior traffico passeggeri. Il mar Adriatico meridionale, cioè quello di interesse dei porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli, presenta al 2019 un

flusso corrispondente a 2.480.581 passeggeri con un incremento di quasi il 4% rispetto al 2018. Nel 2019 il traffico passeggeri dei porti dello Stretto di Messina è valso l'80% in più rispetto ai porti compresi nell'AdSP del Mar Adriatico Meridionale ed il traffico passeggeri dei porti del Mar Tirreno Settentrionale è valso il 75% in più rispetto agli stessi.

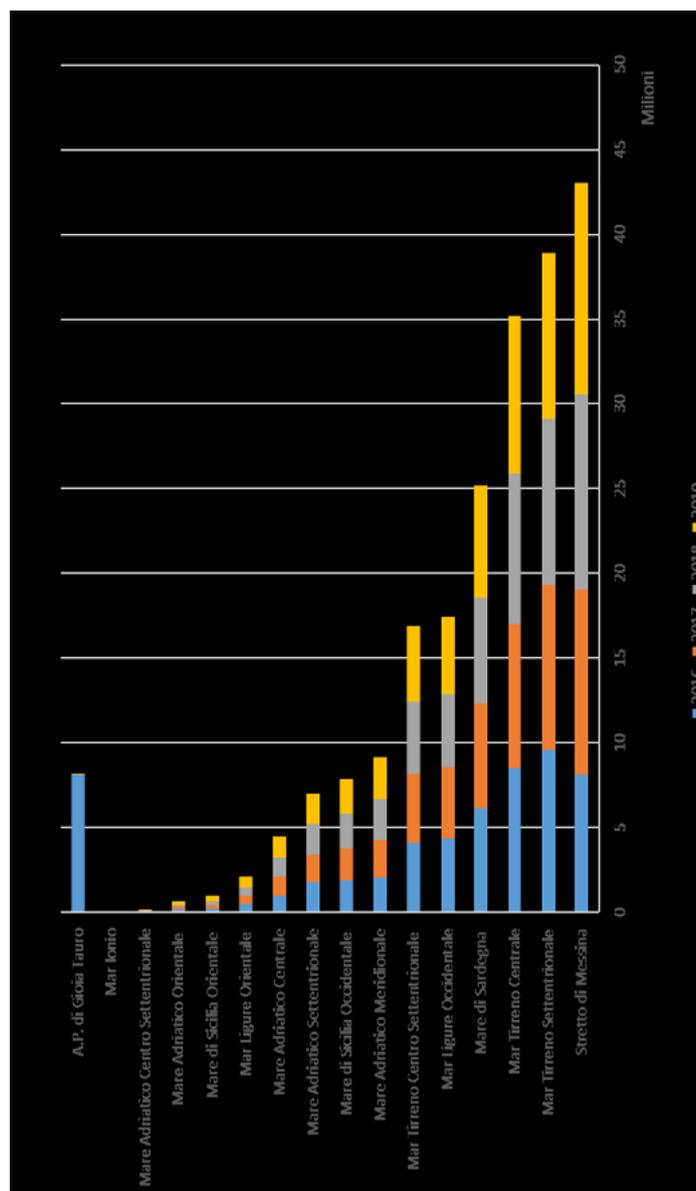


Figura 66. Traffico passeggeri dei porti italiani suddivisi per mare (2016-2019) (ASSOPORTI, Associazione dei porti italiani)



Tabella 14. Traffico passeggeri nel porto di Bari (ASSOPORTI, Associazione dei porti italiani).

PORTO DI BARI	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Numero di passeggeri traghetti	1'095'810	1'125'130	1'120'471	1'120'713	1'222'940	1'180'169	1'191'753
Numero di passeggeri crociere	604'781	561'273	365'645	400'875	397'588	572'906	680'021
Totale	1'700'591	1'686'403	1'486'116	1'521'588	1'620'528	1'753'075	1'871'774

Il traffico passeggeri nel porto di Bari è cresciuto del 7% rispetto al 2018, dopo un periodo di calo tra il 2015 ed il 2017. Poiché il traffico dei passeggeri su traghetti nel periodo di riferimento si è mantenuto costante, tale incremento è imputabile alla crescita dei passeggeri su crociere. Il traffico crocieristico, nel 2019, ha rappresentato il 36,3% del traffico totale di passeggeri del porto barese e tale flusso ha consentito che il numero dei passeggeri complessivi dello stesso porto si attestasse a 1,8 milioni di passeggeri annui.

3.3.3.3 Domanda passeggeri attuale – Porti di Bari

Il trasporto marittimo dei passeggeri in Puglia vede come principali porti di riferimento Bari e Brindisi.

Il porto di Bari è la principale via d'accesso al corridoio trans-europeo VII che connette l'Italia del Sud con il Mar Nero. Lo scalo è molto utilizzato anche per il traffico passeggeri. Dal porto di Bari, vi sono regolari collegamenti con Bar, in Montenegro, e Igoumenitsa in Grecia.

Nel 2019 dal porto di Bari sono partiti traghetti con destinazione Albania, Grecia, Croazia e Montenegro per un traffico complessivo di 1'871'774 passeggeri, ripartiti per destinazioni come indicato nel grafico seguente.

Traffico passeggeri per destinazione 2019 – Porto Bari

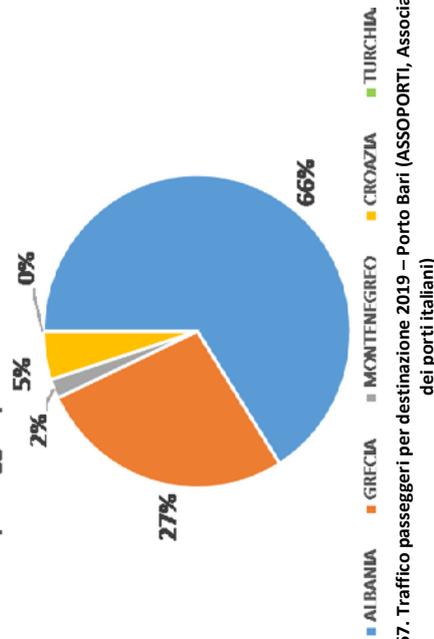


Figura 67. Traffico passeggeri per destinazione 2019 – Porto Bari (ASSOPORTI, Associazione dei porti italiani)

Trend traffico passeggeri (linea+crociere) - 2013-2019
Porto di Bari

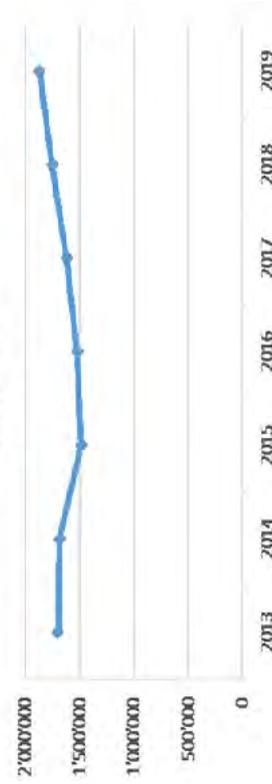


Figura 68. Trend traffico passeggeri (linea+crociere) - 2013-2019 Porto di Bari. (ASSOPORTI, Associazione dei porti italiani).



Traffico passeggeri per destinazione 2019 – Porto Brindisi

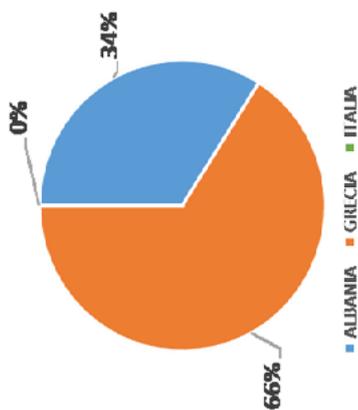


Figura 70. Traffico passeggeri per destinazione 2019 – Porto Brindisi (ASSOPORTI, Associazione dei porti italiani)

Trend del traffico passeggeri (linea+crociera) - 2013-2019 - Porto di Bari

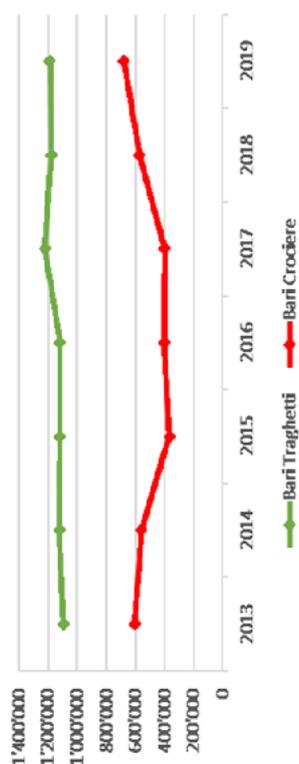


Figura 69. Trend del traffico passeggeri (linea+crociera) - 2013-2019 - Porto di Bari (ASSOPORTI, Associazione dei porti italiani).

3.3.3.4 Domanda passeggeri attuale – Porti di Brindisi

Il porto di Brindisi, scalo polivalente con attività commerciali, industriali e turistiche, ha un ruolo centrale per tutti i colleganti con l'Est Europa, soprattutto Paesi Balcanici e Grecia. Sviluppato su tre bacini, il porto è da sempre classificato come il più sicuro del basso Adriatico italiano. Nel 2019, ha accolto sia servizi di linea che transito di crociere (14% del totale), per un traffico complessivo di passeggeri pari a 606.555 unità.

Tabella 15. Traffico passeggeri nel porto di Brindisi (ASSOPORTI, Associazione dei porti italiani).

PORTO DI BRINDISI	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Numero di passeggeri traghetti	474'600	492'447	625'714	533'369	492'113	532'872	520'459
Numero di passeggeri crociere	4'628	25'450	151'922	5'270	109'008	104'085	86'096
Totale	479'228	517'897	777'636	538'639	601'121	636'957	606'555

Il traffico complessivo dei passeggeri del porto Brindisi nel 2019 ha perso il 5% dei pax/anno registrati nel 2018. Gli andamenti del traffico di passeggeri su traghetti e crociere mostra come il 2015 rappresenti l'anno di picco massimo registrando quasi 800'000 passeggeri, mentre il 2016 rappresenta un picco in negativo soprattutto per quanto riguarda i passeggeri su crociere segnando i 5'000 passeggeri.

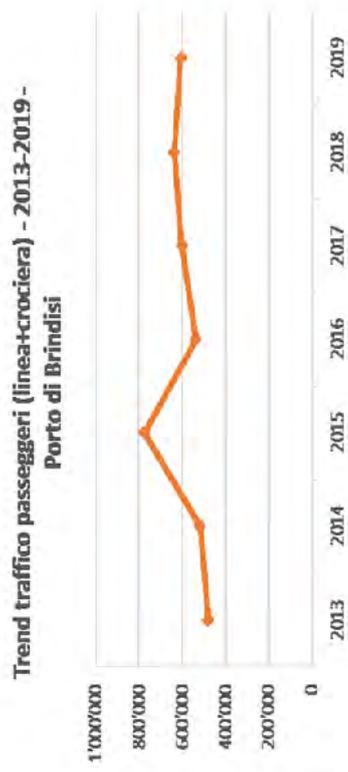


Figura 71. Trend traffico passeggeri (linea+crociera) - 2013-2019 - Porto di Brindisi (ASSOPORTI, Associazione dei porti italiani).

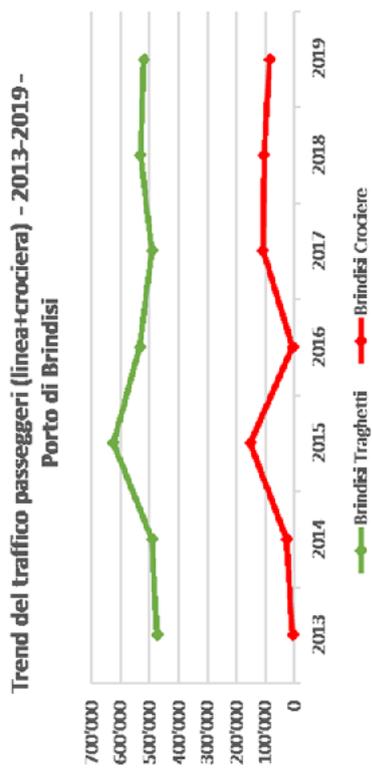


Figura 72. Trend del traffico passeggeri (linea+crociera) - 2013-2019 - Porto di Brindisi (ASSOPORTI, Associazione dei porti italiani).



3.3.3.5 Domanda merci attuale – Porti Italiani

Dal punto di vista del traffico merci nel 2019 l'AdSP del Mar Ionio si colloca all'undicesimo posto, seguita dall'Adsp del Mar Adriatico Meridionale, nella classifica di tonnellate di merce trasportata per Autorità. L'Adsp del Mar Ionio movimentò il 27% delle merci del Mar Ligure Occidentale, mare i cui porti registrano il maggior traffico merci, movimentando oltre 250 Milioni di tonnellate dal 2016 al 2019. Il mar Ionio nel 2019 ha registrato un calo dell'11% delle merci trasportate nel 2018, mentre il Mar Adriatico Meridionale conta un +3% rispetto allo stesso anno di riferimento, sebbene il dato sia inferiore del 10% rispetto a quanto registrato nel 2016.

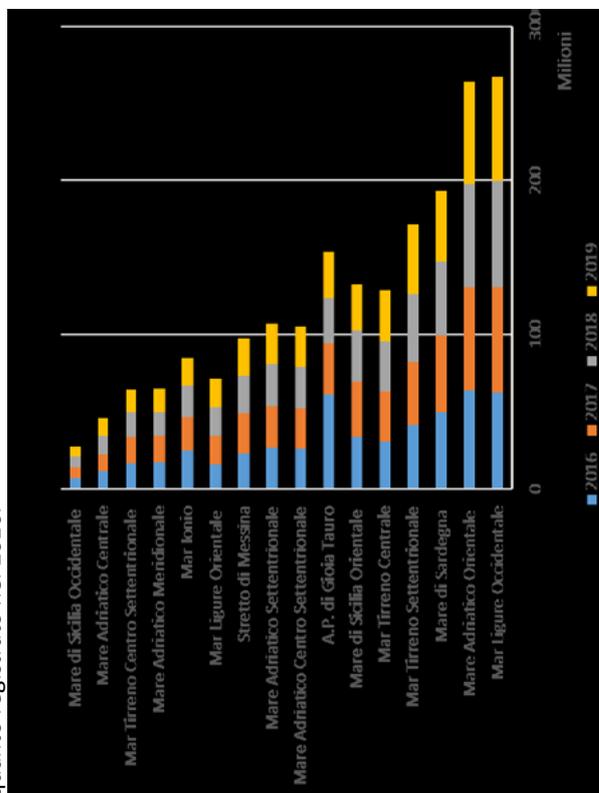


Figura 73. Traffico merci dei porti italiani suddivisi per mare (2016-2019) (ASSOPORTI, Associazione dei porti italiani)

Per il porto dell'Adsp del Mar Ionio non transitano container, mentre per i porti dell'Adsp del Mar Adriatico Meridionale nel 2019 sono transitati quasi 83'000 container, pari al 3% dei container dei porti nel Mar Ligure Occidentale che sono oltre 2,6 milioni.

Il dato del Mar Adriatico Meridionale è comunque in crescita rispetto al 2018 del 21%.

Traffico container dei porti italiani suddivisi per mare (2016-2019)

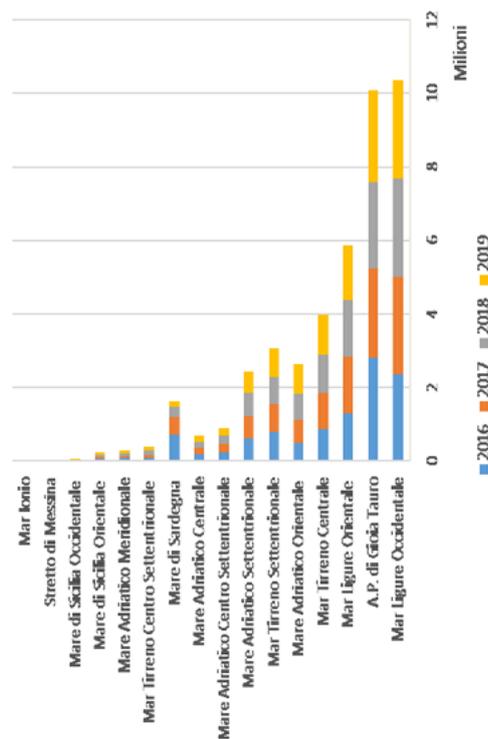


Figura 74. Traffico container dei porti italiani suddivisi per mare (2016-2019) (ASSOPORTI, Associazione dei porti italiani)

3.3.3.6 Il traffico container e il ruolo del porto di Taranto

Il porto di Taranto è il secondo porto italiano per la movimentazione delle rinfuse solide e merci varie. La distanza da centri abitati ha permesso l'utilizzo di vaste aree limitrofe a supporto di tutte le attività

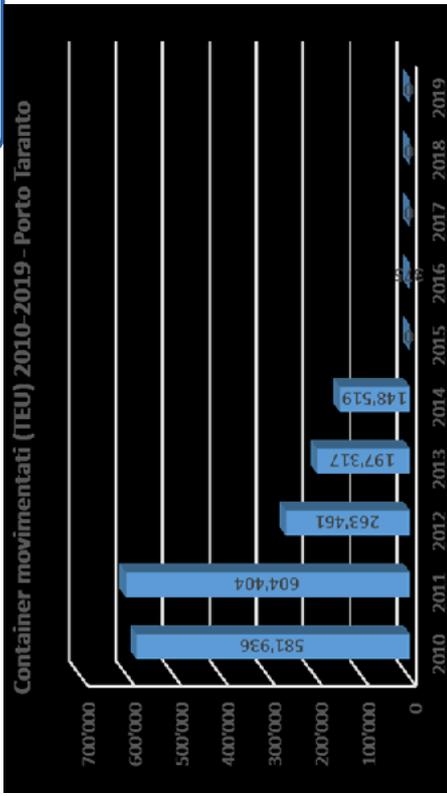


Figura 76. Container movimentati (TEU) 2010-2019 - Porto Taranto (Fonte: ASSOPORTI, Associazione dei porti italiani)

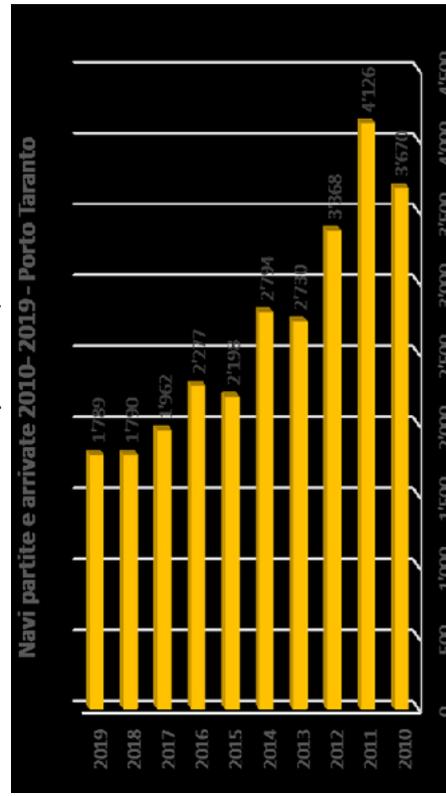


Figura 77. Navi partite e arrivate 2010-2019 - Porto Taranto (Fonte: ASSOPORTI, Associazione dei porti italiani)

portuali. Lo scalo è in continua espansione e mira a fare crescere il suo ruolo strategico per i traffici di tutto il Mediterraneo.

Dopo un breve ed iniziale incremento delle merci movimentate, registrando nel 2011 il più alto volume merci del periodo osservato (40,8 Mln tonn.), il porto di Taranto evidenzia un andamento fortemente decrescente raggiungendo il minimo storico di merci movimentate (18,1 Mln tonn.) nel 2019. Andamento analogo presenta il trend dei traffici containerizzati (TEU) nel medesimo periodo di osservazione, che a partire dal 2012 registra i primi segnali di crisi culminanti nel 2015 in cui si è raggiunta la completa inattività. L'andamento del numero di navi partite o arrivate nel porto di Taranto segue lo stesso andamento in diminuzione.

Volume merci movimentate (tonn) 2010-2019 - Porto Taranto

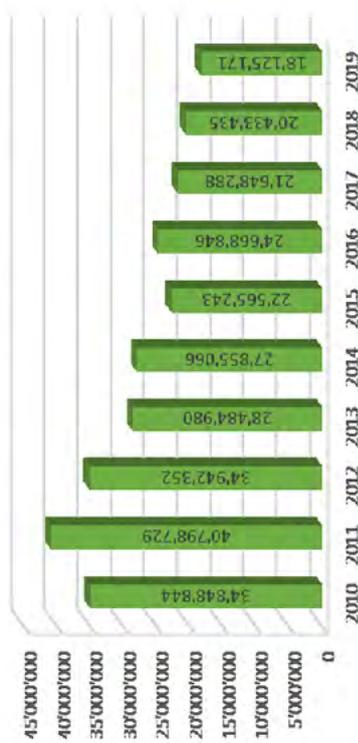


Figura 75. Volume merci movimentate (tonn) 2010-2019 - Porto Taranto (Fonte: ASSOPORTI, Associazione dei porti italiani)



3.3.3.7 Il ruolo del Mar Mediterraneo e del porto di Taranto

Il ruolo del Mediterraneo è oggi connesso soprattutto alla dimensione marittima delle rotte commerciali, esso rappresenta una via privilegiata per il traffico dei container (27% dei servizi di linea mondiali).

La crescita delle merci in transito conferma la rilevanza del Canale di Suez come importante via di passaggio. La maggiore concentrazione dei servizi di linea nel Mediterraneo agevolata dal canale egiziano che, a seguito del suo allargamento non pone limiti alle dimensioni delle navi in transito, costituisce un indubbio beneficio per i porti che si affacciano sulle sue coste.

E' questa la vocazione dei porti italiani ed una nuova direttrice di crescita per il porto di Taranto.

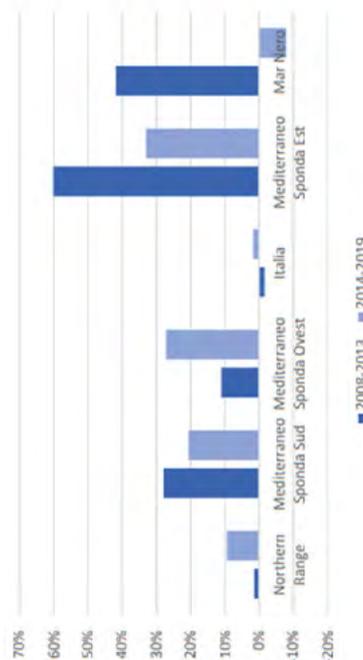


Figura 78. Confronto della crescita nel periodo 2008-2013 e 2014-2019 delle aree portuali del Mediterraneo e del Mar Nero (dati in TEU). Sono stati considerati i porti con una movimentazione nel 2019 superiore ad 1 milione di TEU. Fonte SRM su dati Autorità Portuali.

L'aumentare della rilevanza del bacino del Mediterraneo nell'ambito dei trasporti e logistica marittima ha presentato un'opportunità di crescita per i sistemi portuali che su di esso affacciano

e, valutandone le variazioni di crescita nei periodi 2008-2013 e 2014-2019, l'Italia mostra un incremento molto minore rispetto agli altri e nel prossimo decennio si troverà ad affrontare uno scenario sempre più competitivo.

In questo contesto si aprono nuove prospettive commerciali per il porto di Taranto che vede nuove condizioni di rilancio in considerazione della concessione demaniale marittima del terminale contenitori e della sua posizione al centro della ZES Ionica, che coinvolge anche la Basilicata. Tale ZES ha lo scopo di favorire lo sviluppo delle imprese in area portuale la cui produzione alimentarebbe i traffici portuali. Lo scalo ionico è dotato di un patrimonio infrastrutturale e di una posizione geografica che favoriscono un nuovo sviluppo, gli permettono di candidarsi come uno dei principali scali commerciali europei, snodo per i traffici tra Asia, Europa e Nord America. Tuttavia, sono note anche le criticità intermodali che rendono più difficile il transito delle merci dai porti del Mezzogiorno al Centro-Est-Europa. Per rafforzare quindi il porto di Taranto è fondamentale il completamento e potenziamento di reti e nodi TEN-T, quindi un sistema di pianificazione che preveda collegamenti infrastrutturali intermodali che consentano una migliore accessibilità per gli operatori internazionali e ottimizzino la comunicazione con le aree produttive dell'entroterra. L'intento è quello di creare intorno al porto di Taranto una sinergia tra un sistema logistico integrato, basato su una rete di strutture specializzate in grado di intercettare il traffico marittimo, ed il sistema di manifatturiero allo scopo di favorire la crescita economica del territorio circostante.



3.3.3.8 Contenuti dell'Allegato BANCA DATI DA FONTE

Nel paragrafo 1.3.2 dell'Allegato BANCA DATI DA FONTE sono riportati:

- Tabella 10 Domanda merci attuale – Il traffico container e il ruolo del porto di Taranto: Dati del numero di navi e di merci distinte per tipologia transitate per il porto di Taranto dal 2013 al 2019.
- Tabella 11 Domanda merci attuale – Il traffico Ro-Ro porto di Bari: Dati del numero di navi e di merci distinte per tipologia transitate per il porto di Bari dal 2013 al 2019.
- Tabella 12 Domanda merci attuale – Il traffico Ro-Ro porto di Brindisi: Dati del numero di navi e di merci distinte per tipologia transitate per il porto di Brindisi dal 2013 al 2019.
- Tabella 13 Domanda merci attuale – Il traffico Ro-Ro porto di Barletta: Dati del numero di navi e di merci distinte per tipologia transitate per il porto di Barletta dal 2013 al 2019.
- Tabella 14 Domanda merci attuale – Il ruolo del porto di Monopoli: Dati del numero di navi e di merci distinte per tipologia transitate per il porto di Monopoli dal 2013 al 2019.
- Tabella 15 Domanda merci attuale – Il ruolo del porto di Manfredonia: Dati del numero di navi e di merci distinte per tipologia transitate per il porto di Manfredonia dal 2013 al 2019.



3.3.4 TRASPORTO FERROVIARIO

Le stazioni di collegamento/interscambio tra infrastruttura ferroviaria nazionale e le reti regionali sono: S. Severo, Foggia, Barletta, Bari, Taranto, Lecce e Francavilla Fontana.

3.3.4.1 I servizi ferroviari sulla rete pugliese

Il sistema di trasporto ferroviario della Puglia presenta una sostanziale concentrazione dei servizi lungo la direttrice Adriatica con il capoluogo di Regione Bari come principale polo generatore di traffico. Intorno a Bari è individuata l'area suburbana che va da Barletta a Fasano, nella quale i centri abitati serviti direttamente da Trenitalia hanno complessivamente una popolazione di quasi 1 milione di abitanti. L'altro polo generatore di traffico è Foggia, con servizi lungo la direttrice Adriatica, e di collegamento con la Basilicata, con i principali comuni della provincia e con il Gargano.

Dal dicembre 2018 il sistema TPL della Puglia, nel suo asse principale, è stato oggetto di una rivisitazione di struttura volta a ottenere servizi cadenzati e integrazione ferro/ferro e ferro/gomma.

Sulla direttrice Adriatica si rilevano i servizi extraurbani veloci:

- Foggia - Bari (60' con rinforzi nelle ore di punta);
- Bari - Lecce (60' con rinforzi nelle ore di punta);
- e i servizi suburbani capillari:
- Barletta - Fasano (60');

con integrazione di frequenza che garantisce servizi ogni ora e ogni mezz'ora (e nelle località in cui si espletano entrambi i servizi ogni 15 minuti).

L'integrazione del TPL con servizi a mercato è garantita a Foggia, a Barletta e Bari invece l'interscambio in adduzione/distribuzione con i servizi extraurbani veloci si realizza negli impianti di Barletta, Trani, Bisceglie, Molfetta, Monopoli e Bari Torre a Mare.

È in fase di studio un progetto di revisione degli orari che assicuri l'integrazione nella città di Bari con i servizi delle Ferrovie del Sud Est.

Altri servizi nella Regione sono assicurati sulle linee gestite da Ferrovie del Gargano, Ferrovie Appulo Lucane (a scartamento ridotto), Ferrovie tramviarie e Ferrovie del Sud Est che complessivamente sviluppano 505 mln di treni km all'anno.

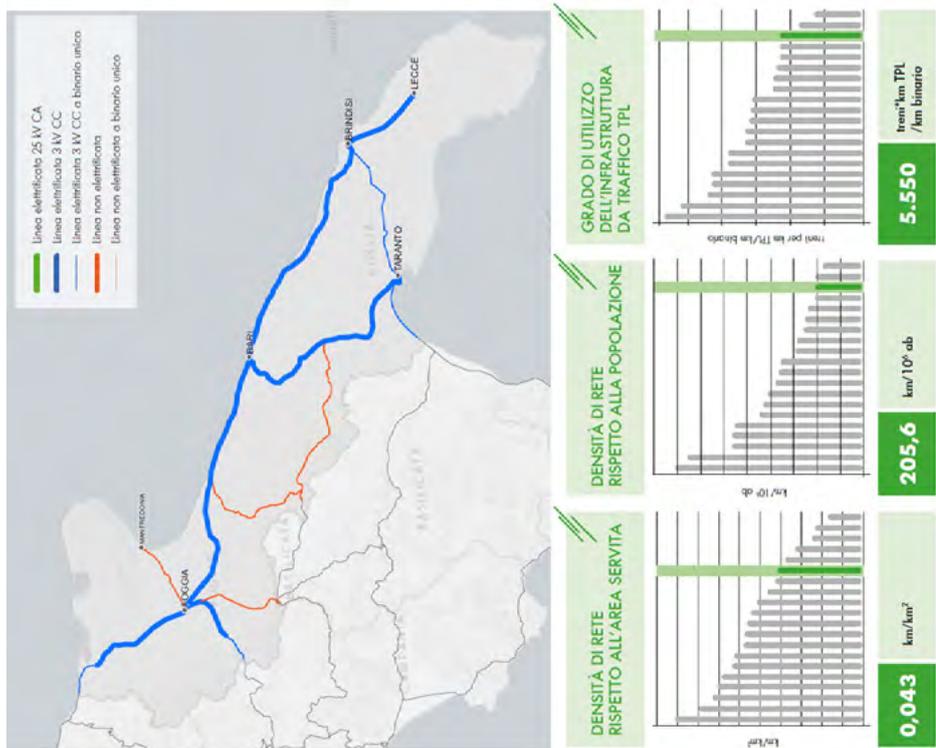


Figura 79. Caratteristiche della rete ferroviaria pugliese (Fonte RFI: Il Piano Commerciale ed. febbraio 2021).

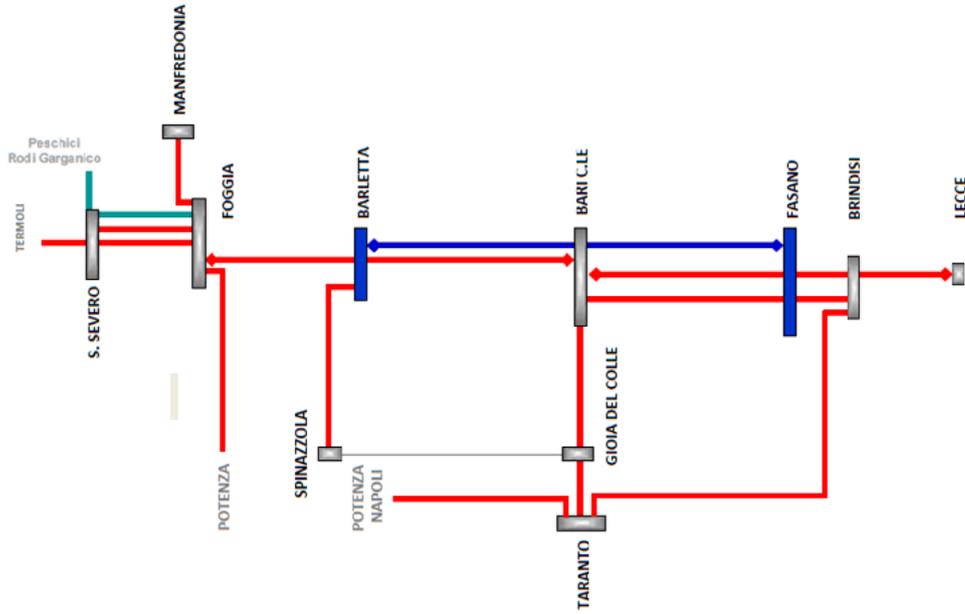


Figura 80. Le Relazioni principali del TPL (Fonte RFI: Il Piano Commerciale ed. febbraio 2021).

Tabella 16. Le Stazioni principali del TPL (Fonte RFI: Il Piano Commerciale ed. febbraio 2021).



Le Stazioni principali del TPL	
Stazione	N° fermate/giorno medio ferialle
Bari Centrale	175
Foggia	104
Barletta	99
Bisceglie	90
Fasano	90
Molfetta	90
Monopoli	90
Trani	90
Bari Torre A Mare	89
Giovinazzo	66
Bari Palese Macchie	62
Bari S. Spirito	63
Bari Zona Industriale	62
Bari Torre Quetta	62

Tabella 17. Le Relazioni principali del TPL (Fonte RFI: Il Piano Commerciale ed. febbraio 2021).

Le Relazioni principali del TPL	
Relazioni di traffico	N° treni/giorno medio ferialle
Bari Centrale - Lecce	40
Barletta - Fasano	39
Bari Centrale - Foggia	35
Bari Centrale - Taranto	32
Foggia - Potenza C.le	18
Foggia - S. Nicandro Garganico	13
Brindisi - Taranto	16
Bari Centrale - Barletta	10
Bari Centrale - Fasano	9
Apricena Città - Foggia	9
Foggia - Termoli	8
Barletta - Spinazzola	6

Alimentazione e tipologia	Km di rete				
	RFI	FDG	Ferrotramviaria	FAL	FSE
Linee elettrificate a doppio binario	453		69		29
Linee elettrificate a semplice binario	149	93	14		310
Linee non elettrificate (diesel)	235			83	130
Totale	837	93	83	83	469
			1'565		

3.3.4.2 L'infrastruttura

La rete ferroviaria pugliese si estende per quasi 1'600 km di cui quasi il 70% risulta elettrificata mentre il 30% è alimentata a diesel. Dei oltre 1'100 km di rete ferroviaria elettrificata 551 km sono a doppio binario mentre 566 km sono a singolo binario.

In Puglia la rete ferroviaria è gestita da 5 gestori:

- Rete Ferroviaria Italiana;
- Ferrovie del Gargano, a servizio della parte nord del Gargano e della direttrice Foggia-Lucera;
- Ferrotramviaria (FNB) che si estende tra Bari e Barletta;
- Ferrovie Appulo Lucane che serve il corridoio Bari-Matera;
- Ferrovie del Sud Est, a servizio della zona Sud di Bari e del Gran-
de Salento.

Tabella 18. Sviluppo chilometrico della rete ferroviaria per gestore e alimentazione.

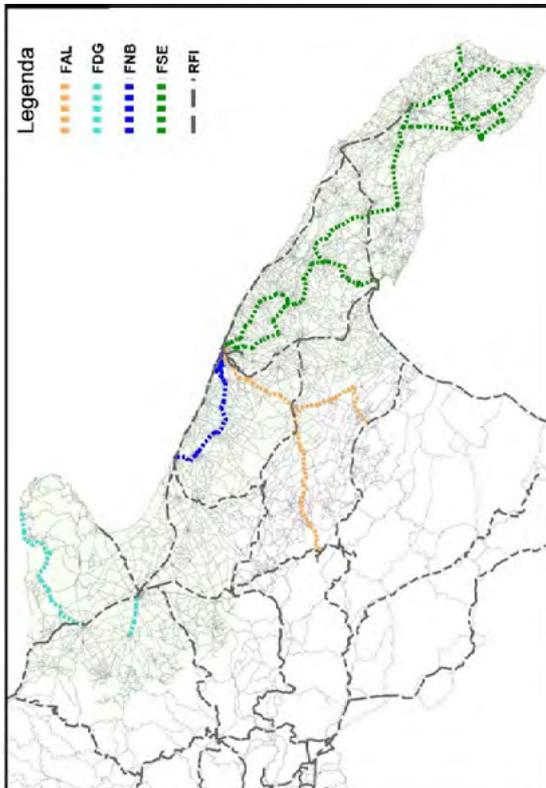


Figura 81. Classificazione della rete ferroviaria per gestire dell'infrastruttura.

Nelle pagine seguenti viene analizzata la domanda effettiva, ovvero il carico sui servizi di ogni singolo operatore, valutati a partire dalle rilevazioni effettuate dagli stessi.

I dati sono stati analizzati a livello di operatore e di tratte funzionali (Fonte ASSET).



3.3.4.3 Ferrovie del Gargano

Assetto della rete

Ferrovie del Gargano svolge i servizi su due direttrici:

- linea Peschici-San Severo con prosecuzione verso Foggia su rete RFI (linea storica): Peschici Calenella-Vico del Gargano-Rodi Garganico-Ischitella-Carpino-Cagnano Varano-Sannicandro Garganico-Apricena Città-San Severo-Foggia. I servizi si estendono fino a Foggia con la tratta San Severo-Foggia effettuata su rete RFI;
- linea Foggia-Lucera.

Oltre ai servizi sulle direttrici descritte in precedenza che sono effettuati su rete Ferrovie del Gargano, dal dicembre 2011, viene effettuato, anche un servizio di treni regionali su Rete Ferroviaria Italiana tra le località di San Severo e Foggia.

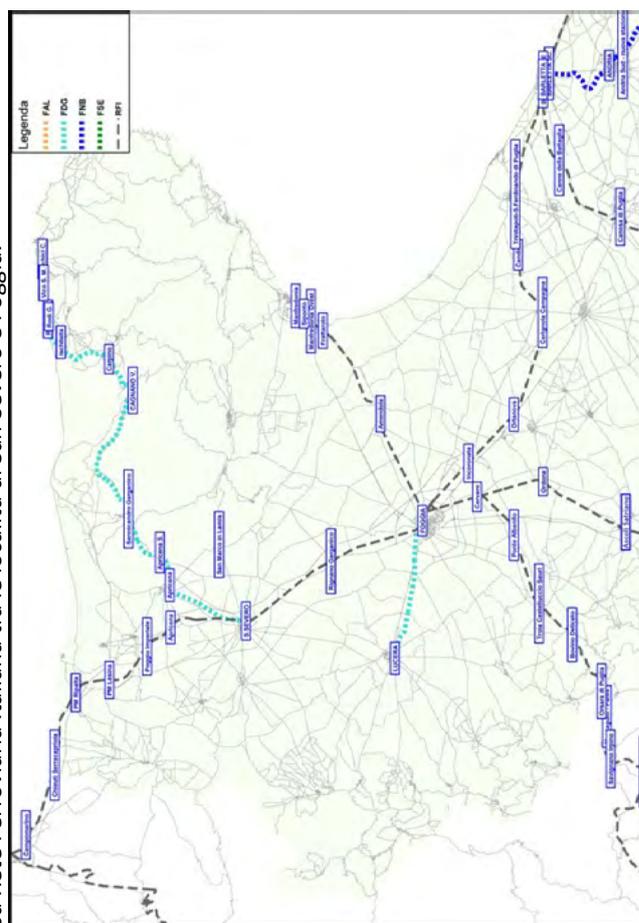


Figura 82. Assetto della rete di Ferrovie del Gargano.

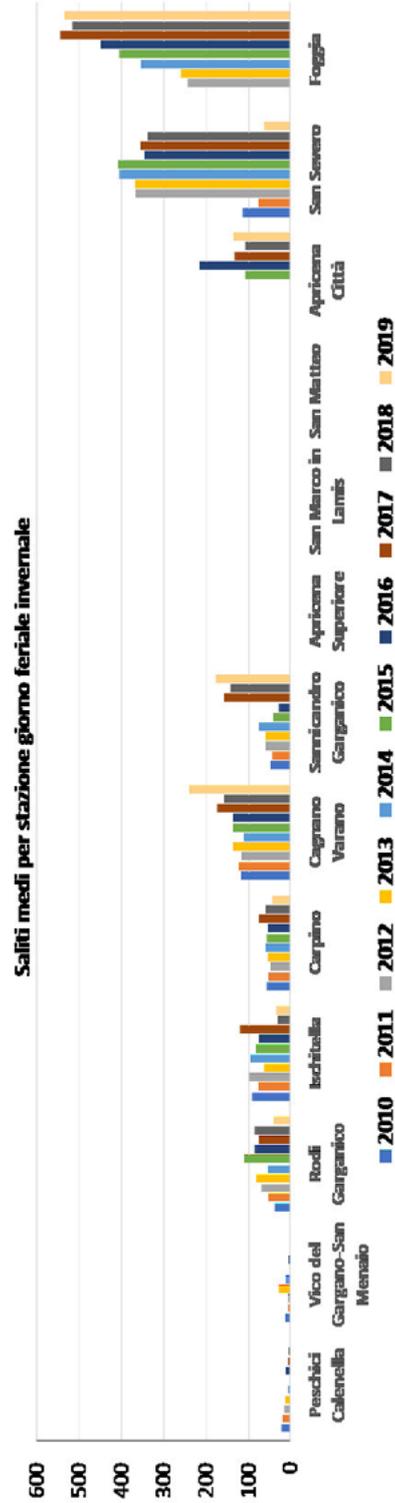
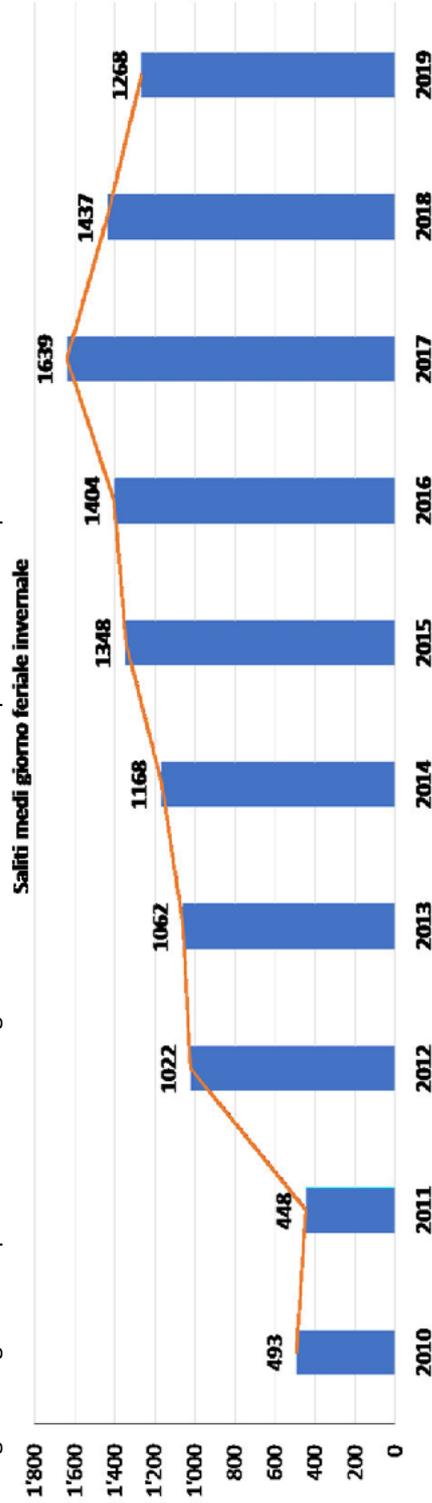


Analisi della domanda su servizi ferroviari

Linea Peschici-San Severo-Foggia

La linea storica dal 2010 al 2019 ha un numero medio di passeggeri saliti in una giornata ferialle invernale pari a 1'129 passeggeri/giorno, che scendono a 470 se si esaminano solo gli anni in cui non erano attivi tra San Severo e Foggia.

Nei grafici seguenti si riportano i saliti nella giornata ferialle invernale complessivi e distinti per fermata.

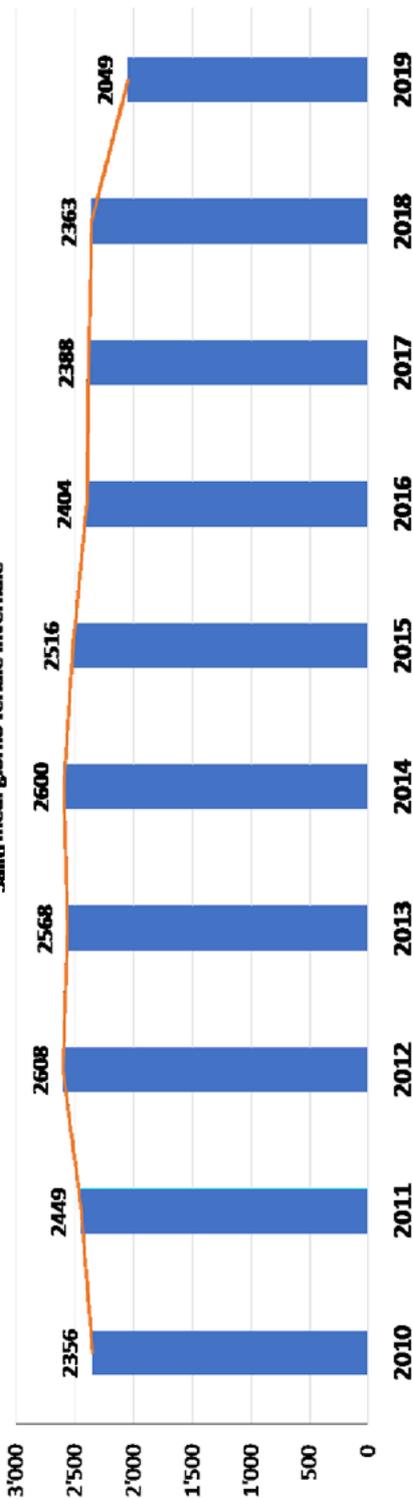




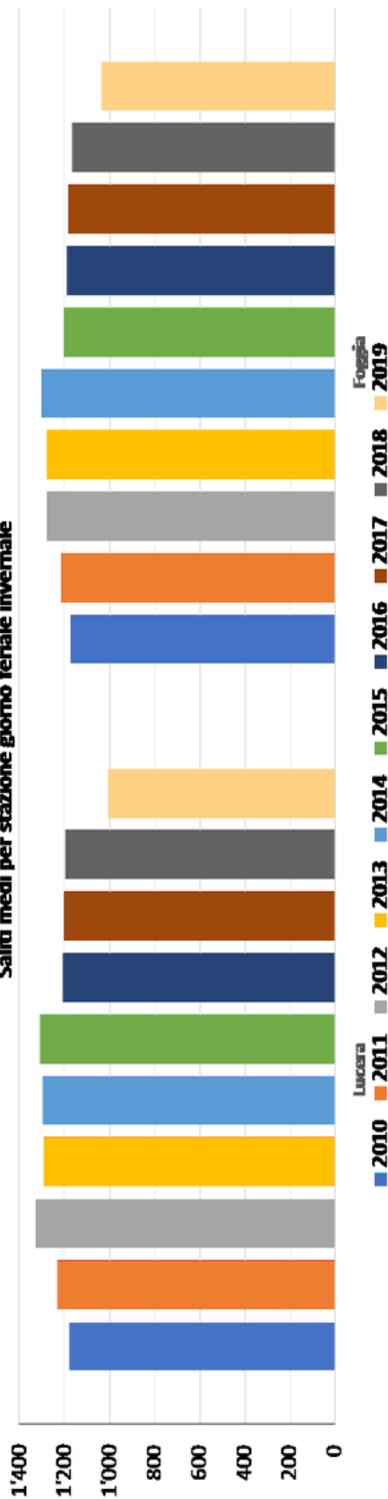
Linea Foggia-Lucera

La linea Foggia-Lucera dal 2010 al 2019 ha un numero medio di passeggeri saliti in una giornata ferialle invernale pari a 2'430 passeggeri/giorno. Nei grafici seguenti si riportano i saliti nella giornata ferialle invernale complessivi e distinti per fermata.

Saliti medi giorno ferialle invernale



Saliti medi per stazione giorno ferialle invernale



3.3.4.4 Ferrotramviaria

Assetto della rete

Ferrotramviaria svolge due tipologie di servizi:

- ferroviari sulla tratta Barletta-Bari via Andria-Corato-Ruvo di Puglia-Terlizzi-Bitonto/Aeroporto-Bari;
- metropolitani sulla tratta San Paolo-Bari.

Nell'immagine a fianco si riportano le attuali caratteristiche della rete FNB.

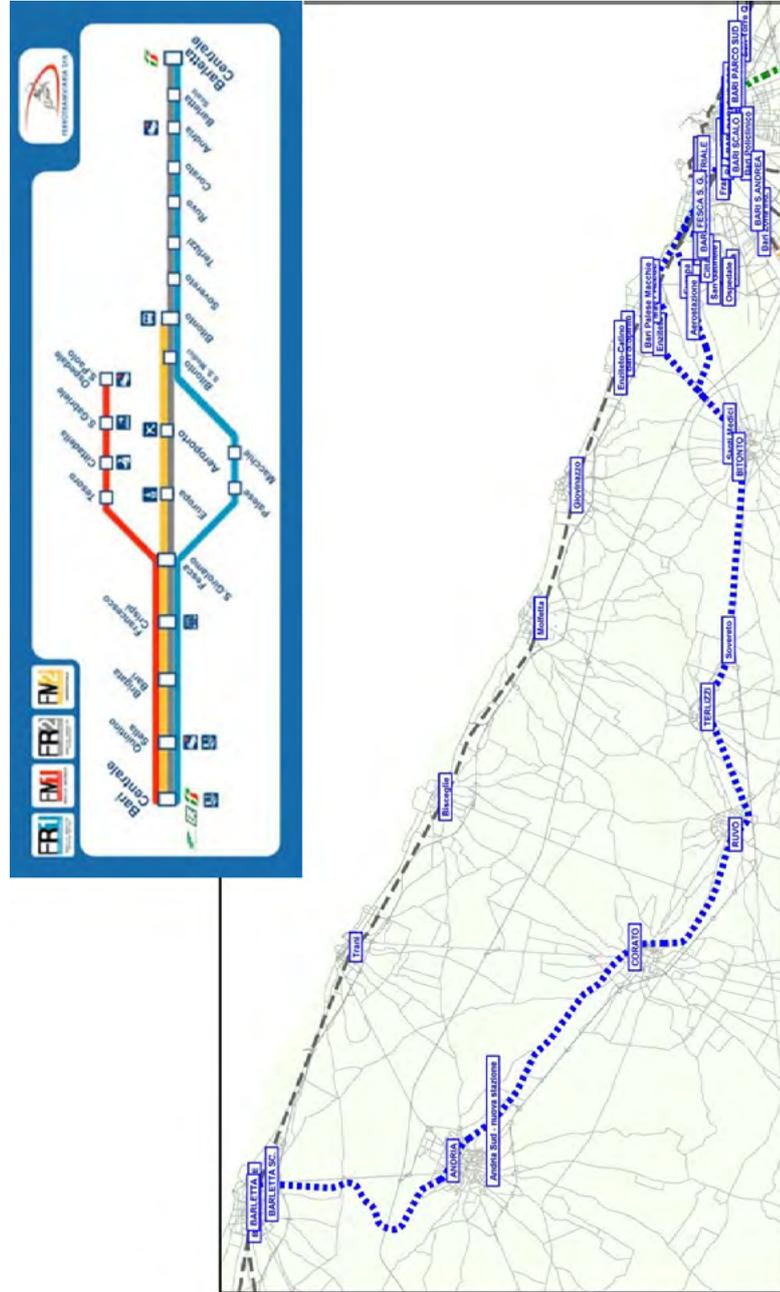


Figura 83. Assetto della rete di Ferrotramviaria.

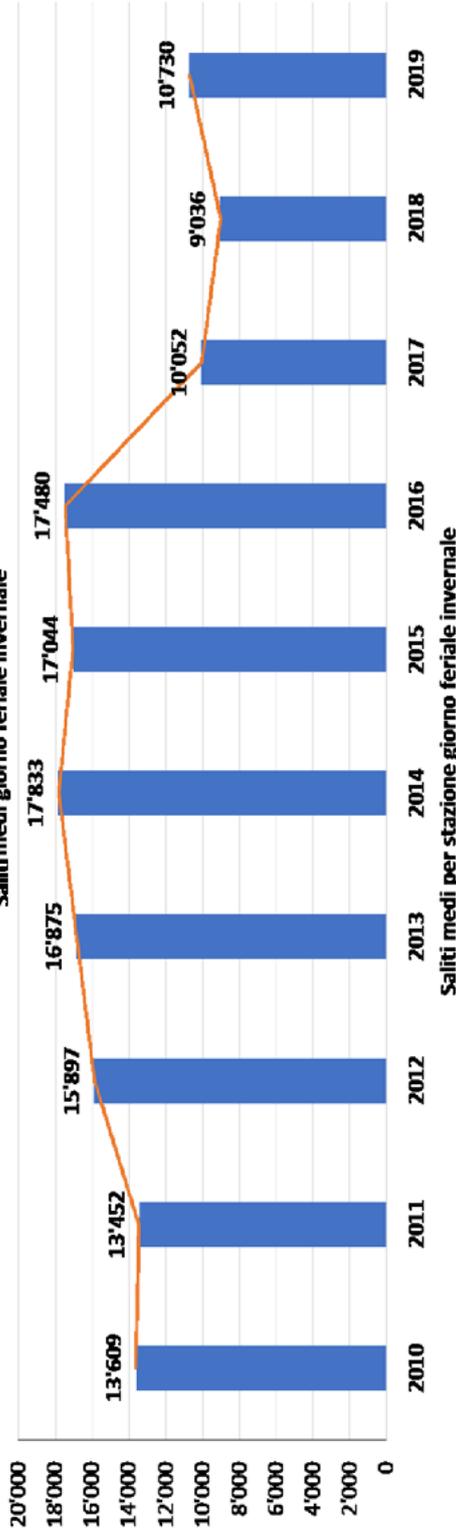


Analisi della domanda su servizi ferroviari

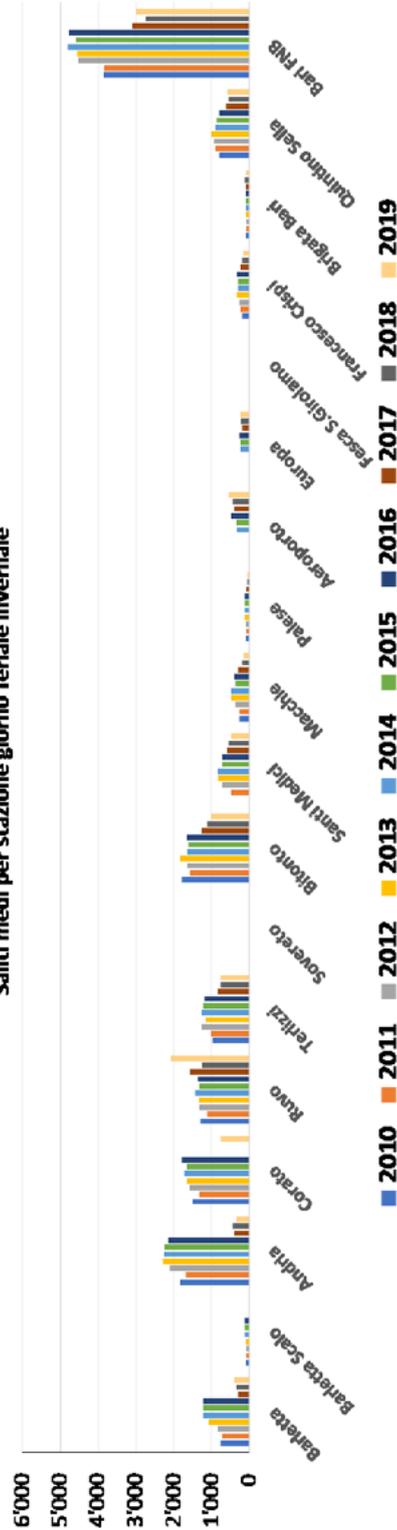
Linea Barletta-Bari

La linea Barletta-Bari dal 2010 al 2019 ha un numero medio di passeggeri saliti in una giornata feriale invernale pari a 14'201 passeggeri/giorno. Nei grafici seguenti si riportano i saliti nella giornata feriale annuale complessivi e distinti per fermata. **I dati per gli anni 2017 e 2018 risultano condizionati dall'incidente ferroviario avvenuto sulla linea tra le stazioni di Andria e Corato nel luglio del 2016.**

Saliti medi giorno feriale invernale



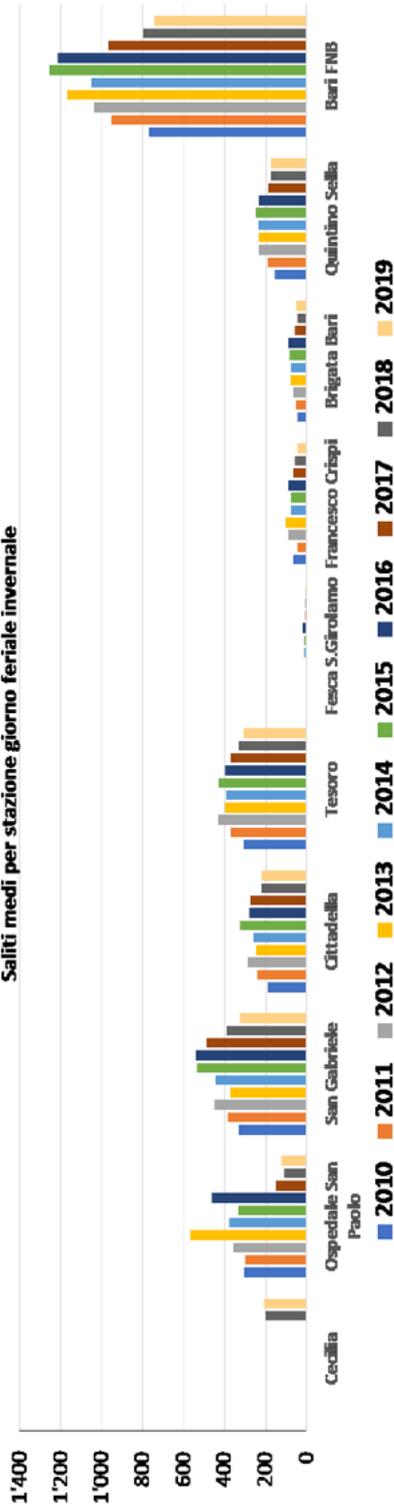
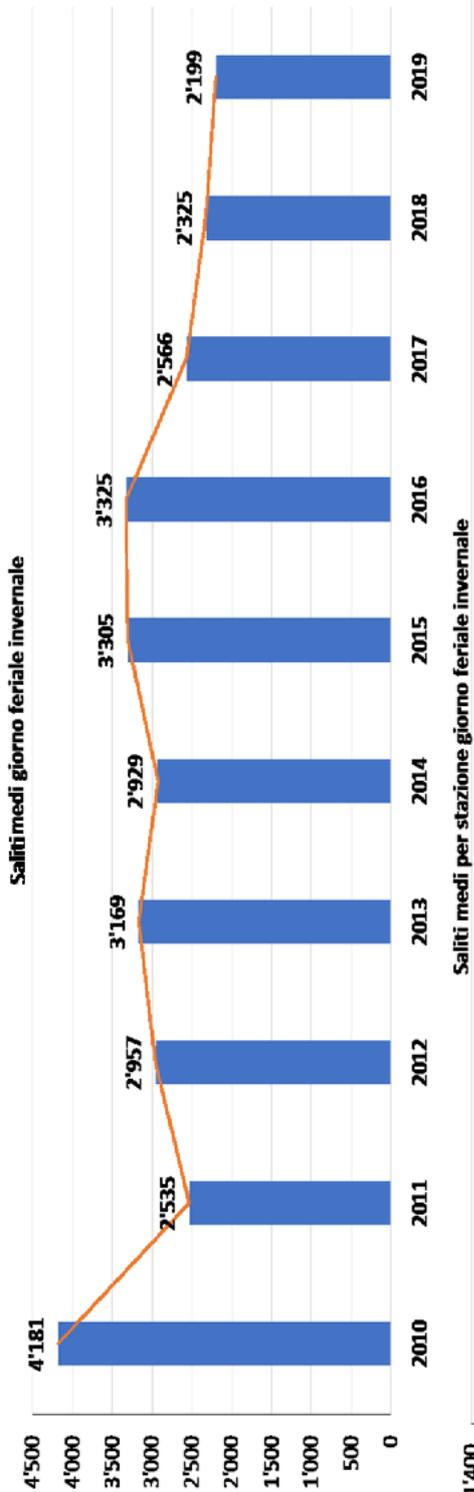
Saliti medi per stazione giorno feriale invernale





Linea Metropolitana Quart.-San Paolo

La linea metropolitana per il San Paolo dal 2010 al 2019 ha un numero medio di passeggeri saliti in una giornata feriale invernale pari a 2'999 passeggeri/giorno. Nei grafici seguenti si riportano i saliti nella giornata feriale annuale complessivi e distinti per fermata.





3.3.4.5 Ferrovie Appulo Lucane

Assetto della rete

La rete ferroviaria delle Ferrovie Appulo Lucane, a semplice binario ed a scartamento ridotto (0,950 m), si estende per circa 60 complessivi km lungo due direttrici, interessanti la Puglia e la Basilicata:

- Bari – Altamura – Matera;
- Potenza – Avigliano – Altamura – Bari.

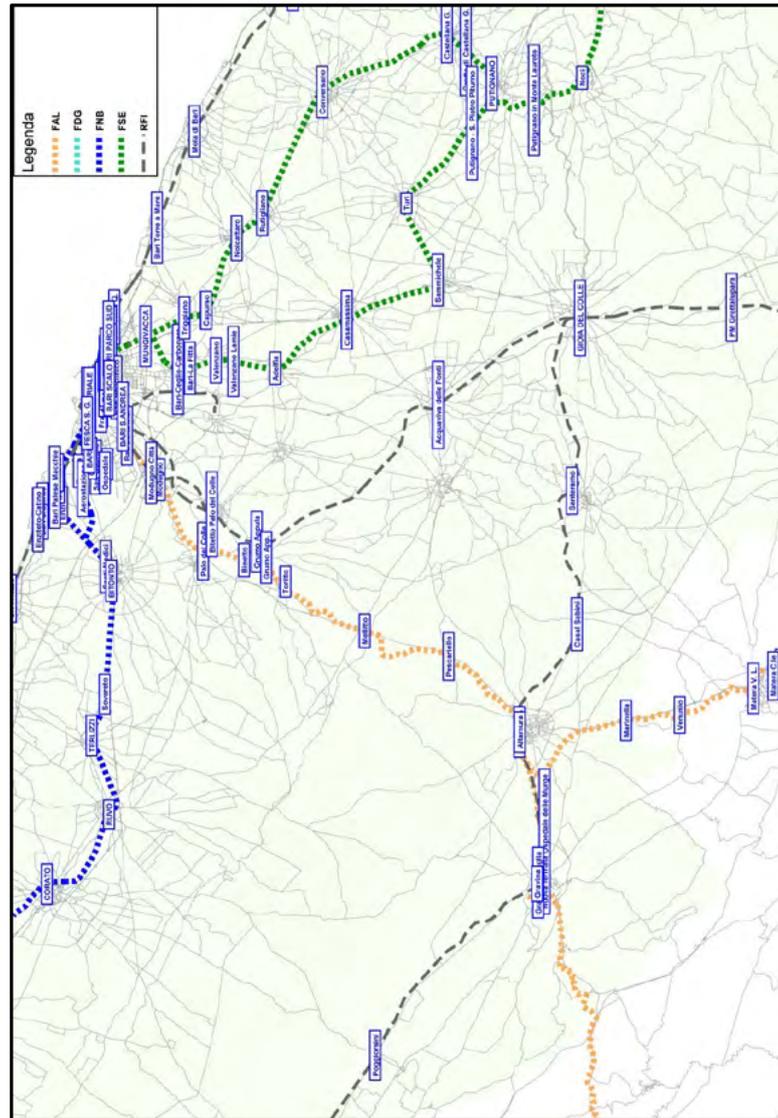
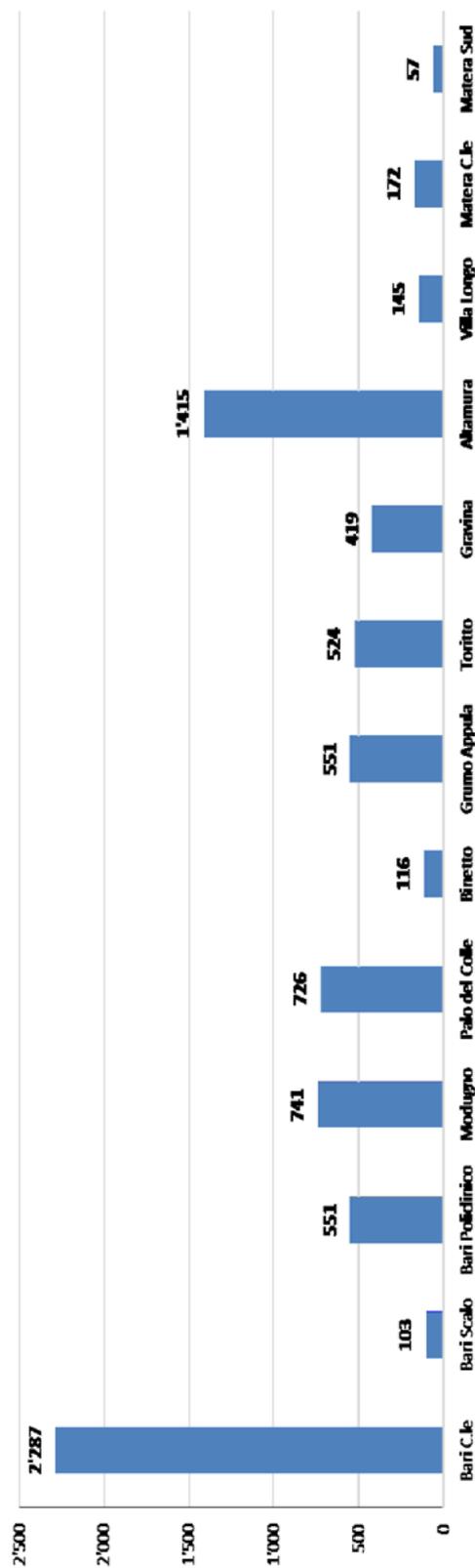


Figura 84. Assetto della rete di Ferrovie Appulo Lucane.



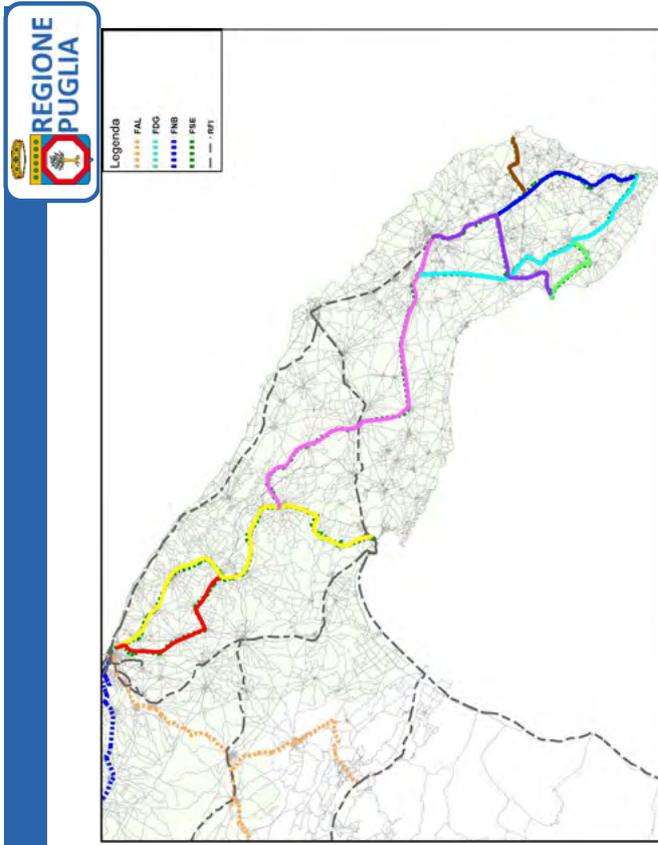
Analisi della domanda su servizi ferroviari
 Dai dati 2019 delle frequentazioni ferroviarie dei servizi erogati da FAL, nella giornata feriale invernale, si hanno mediamente 7'807 saliti al giorno.

Saliti medi giornata feriale invernale 2019



Un'ulteriore analisi è stata effettuata sia sul venduto del mese di ottobre 2019 (si veda tabella 16 dell'Allegato BANCA DATI DA FONTE), che sui dati dei tornelli di Bari Centrale al fine di stimare anche le relazioni di domanda maggiormente significative.

Come si può notare in termini di venduto (sia di corsa semplice che di abbonamenti) circa il 75% è relativo a relazioni interne alla Puglia. Anche a livello di relazioni maggiormente significative dalla stazione di Bari si può notare come quella maggiormente frequentata, sia con il titolo di corsa semplice che con quello di abbonamento, sia la Palo del Colle-Bari, Modugno-Bari, Altamura-Bari e Gravina-Bari.



3.3.4.6 Ferrovie del Sud-Est

Assetto della rete

La rete ferroviaria del Sud Est attraversa le quattro province meridionali della Puglia, collegando fra loro i capoluoghi di Bari, Taranto e Lecce, nonché 85 Comuni del loro circondario. Nel comprensorio a sud di Lecce è l'unico vettore su rotaia. I servizi di FSE si sviluppano su diverse linee:

- Linea 1 - BARI - TARANTO;
- Linea 1 bis - MUNGIVACCA - PUTIGNANO;
- Linea 2 - MARTINA FRANCA - LECCE;
- Linea 3 - NOVOLI - GAGLIANO;
- Linea 4 - CASARANO - GALLIPOLI;
- Linea 5 - LECCE - GALLIPOLI;
- Linea 6 - ZOLLINO - GAGLIANO;
- Linea 7 - MAGLIE - OTRANTO.

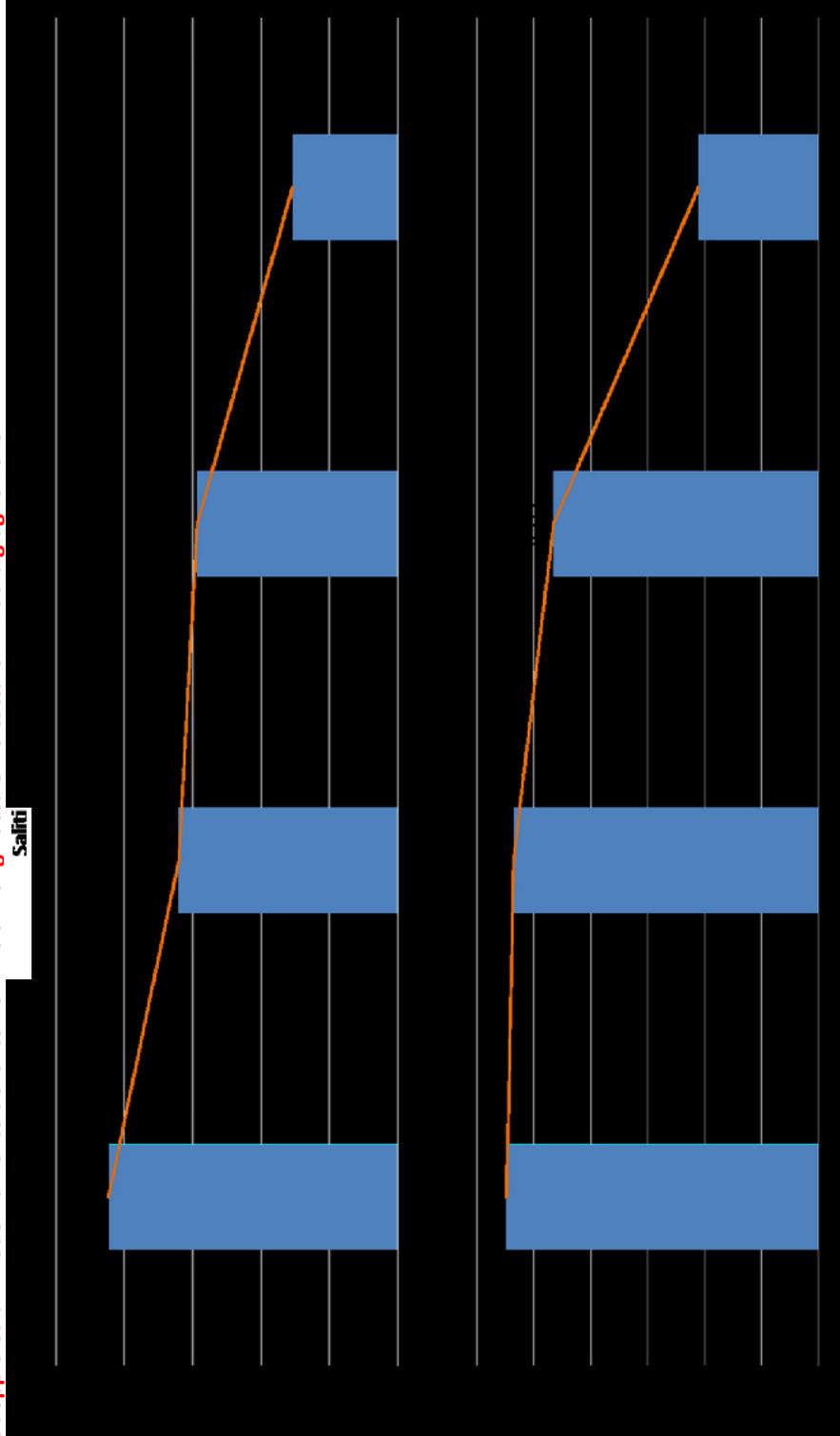
I dettagli dei saliti e discesi ad ogni stazione/fermata della rete di FSE distinti per linea sono riportati al paragrafo 1.3.3 dell'Allegato BAN-CA DATI DA FONTE.



Analisi della domanda su servizi ferroviari

Dai dati 2019 le frequentazioni ferroviarie dei servizi erogati da FSE, nella giornata feriale invernale, risultano nettamente minori rispetto agli altri anni **perché risentono della chiusura al traffico ferroviario della linea di Ferrovie del Sud Est (Bari – Putignano Via Conversano) a causa dei lavori di raddoppio ed ammodernamento dei circa 10 km tra Mungivacca e Noicattaro iniziati a giugno 2019.**

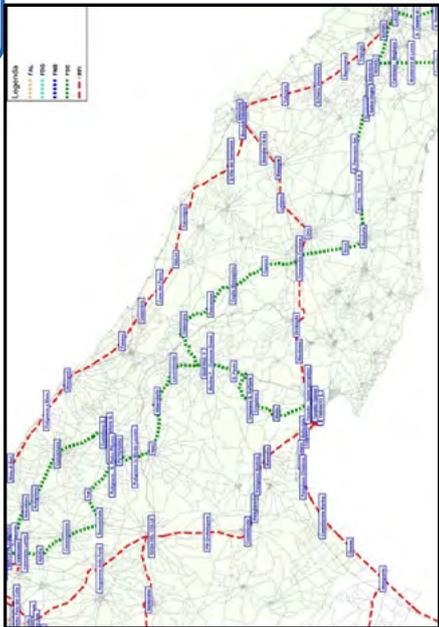
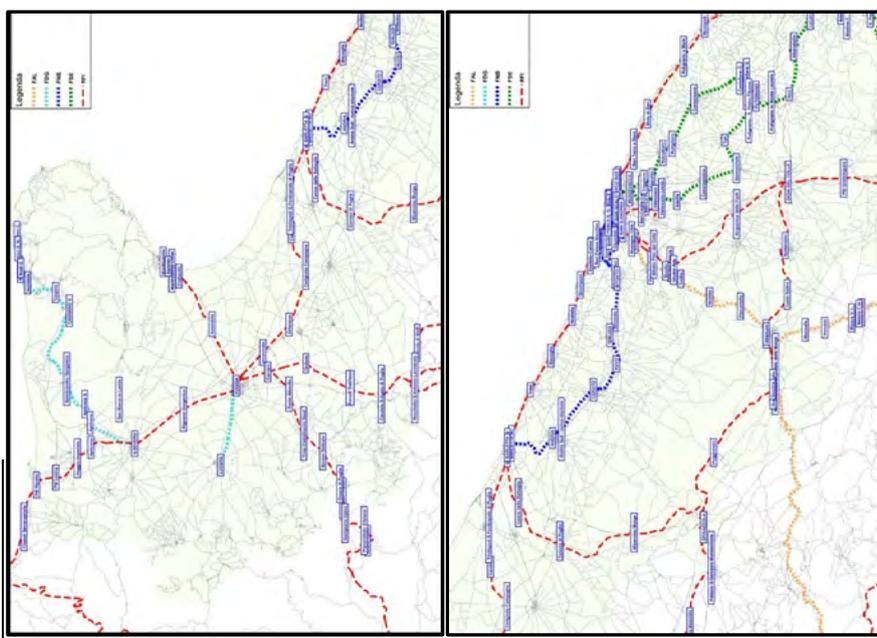
Saliti





3.3.4.7 Rete Ferroviaria Italiana

Assetto della rete

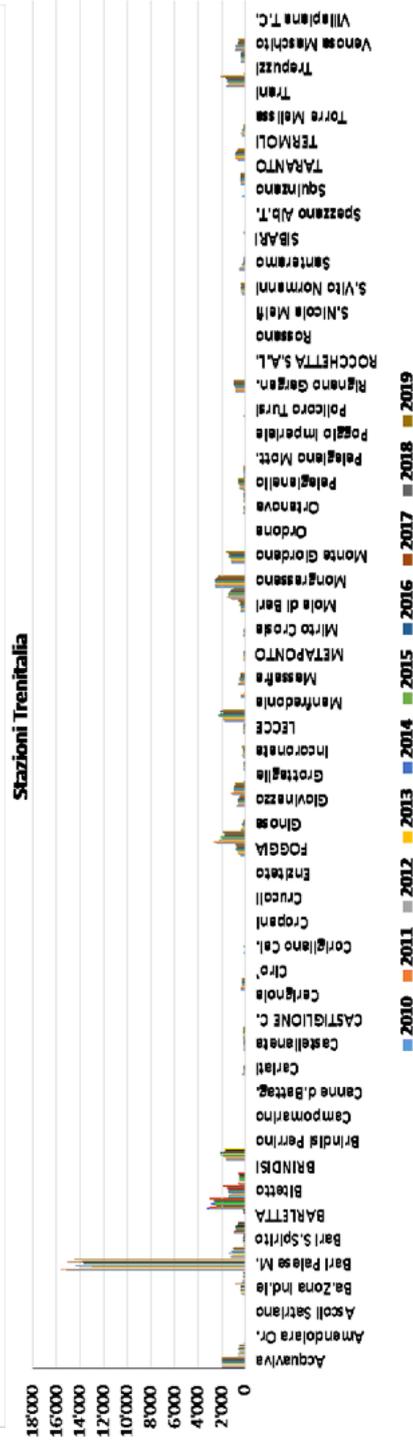
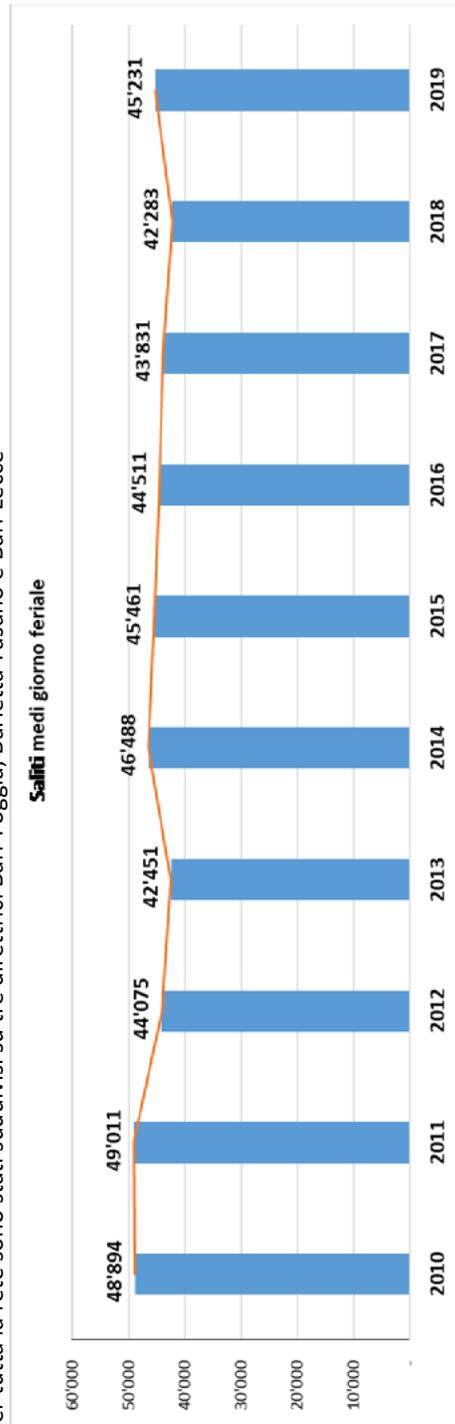


I dettagli dei saliti e discesi ad ogni stazione/fermata della rete di RFI distinti per linea sono riportati al paragrafo 1.3.3 dell'Allegato BAN-CA DATI DA FONTE.



Analisi della domanda su servizi ferroviari

Dall'analisi dei dati di frequentazione relativi al periodo 2010-2019 della domanda soddisfatta dai servizi attuali (Fonte ASSET), si può osservare che complessivamente sui servizi Trenitalia si muove un numero medio di passeggeri in una giornata feriale invernale pari a circa 45'200 passeggeri/giorno. Nei grafici seguenti si riportano i saliti nella giornata feriale invernale complessivi e distinti per fermata. I saliti per stazione oltre che complessivi per tutta la rete sono stati suddivisi su tre direttrici Bari-Foggia, Barletta-Fasano e Bari-Lecce





3.3.4.8 **Contenuti dell'Allegato BANCA DATI DA FONTE**

Nel paragrafo 1.3.3 dell'Allegato BANCA DATI DA FONTE sono riportati:

Tabella 16 Analisi della domanda su servizi ferroviari - Ferrovie Appulo Lucane: Dati sul venduto del mese di ottobre 2019 e dei tornelli di Bari Centrale.

Slides 30-31-32: Dettagli della rete e delle stazioni ferroviarie di Ferrovie del Sud Est.

Slides 33: Analisi della domanda su servizi ferroviari - Ferrovie del Sud-Est: Linea 1 - BARI – TARANTO, Saliti medi alle stazioni in una giornata feriale invernale ed estiva dal 2016 al 2019.

Slides 34: Analisi della domanda su servizi ferroviari - Ferrovie del Sud-Est: Linea 1 bis - MUNGIVACCA – PUTIGNANO, Saliti medi alle stazioni in una giornata feriale invernale ed estiva dal 2016 al 2019.

Slides 35: Analisi della domanda su servizi ferroviari - Ferrovie del Sud-Est: Linea 2 - MARTINA FRANCA – LECCE, Saliti medi alle stazioni in una giornata feriale invernale ed estiva dal 2016 al 2019.

Slides 36: Analisi della domanda su servizi ferroviari - Ferrovie del Sud-Est: Linea 3 - NOVOLI – GAGLIANO, Saliti medi alle stazioni in una giornata feriale invernale ed estiva dal 2016 al 2019.

Slides 37: Analisi della domanda su servizi ferroviari - Ferrovie del Sud-Est: Linea 4 - CASARANO – GALLIPOLI, Saliti medi alle stazioni in una giornata feriale invernale ed estiva dal 2016 al 2019.

Slides 38: Analisi della domanda su servizi ferroviari - Ferrovie del Sud-Est: Linea 5 - LECCE – GALLIPOLI, Saliti medi alle stazioni in una giornata feriale invernale ed estiva dal 2016 al 2019.

Slides 39: Analisi della domanda su servizi ferroviari - Ferrovie del Sud-Est: Linea 6 - ZOLLINO – GAGLIANO, Saliti medi alle stazioni in una giornata feriale invernale ed estiva dal 2016 al 2019.

Slides 40: Analisi della domanda su servizi ferroviari - Ferrovie del Sud-Est: Linea 7 - MAGLIE – OTRANTO, Saliti medi alle stazioni in una giornata feriale invernale ed estiva dal 2016 al 2019.

Slides 41-42-43: Dettagli della rete e delle stazioni ferroviarie di Rete Ferroviaria Italiana.

Slides 44: Analisi della domanda su servizi ferroviari - Trenitalia: Direttrice Bari-Foggia, Saliti medi alle stazioni in una giornata feriale invernale dal 2010 al 2019.

Slides 45: Analisi della domanda su servizi ferroviari - Trenitalia: Direttrice Barletta-Fasano, Saliti medi alle stazioni in una giornata feriale invernale dal 2010 al 2019.

Slides 46: Analisi della domanda su servizi ferroviari - Trenitalia: Direttrice Bari-Lecce, Saliti medi alle stazioni in una giornata feriale invernale dal 2010 al 2019.

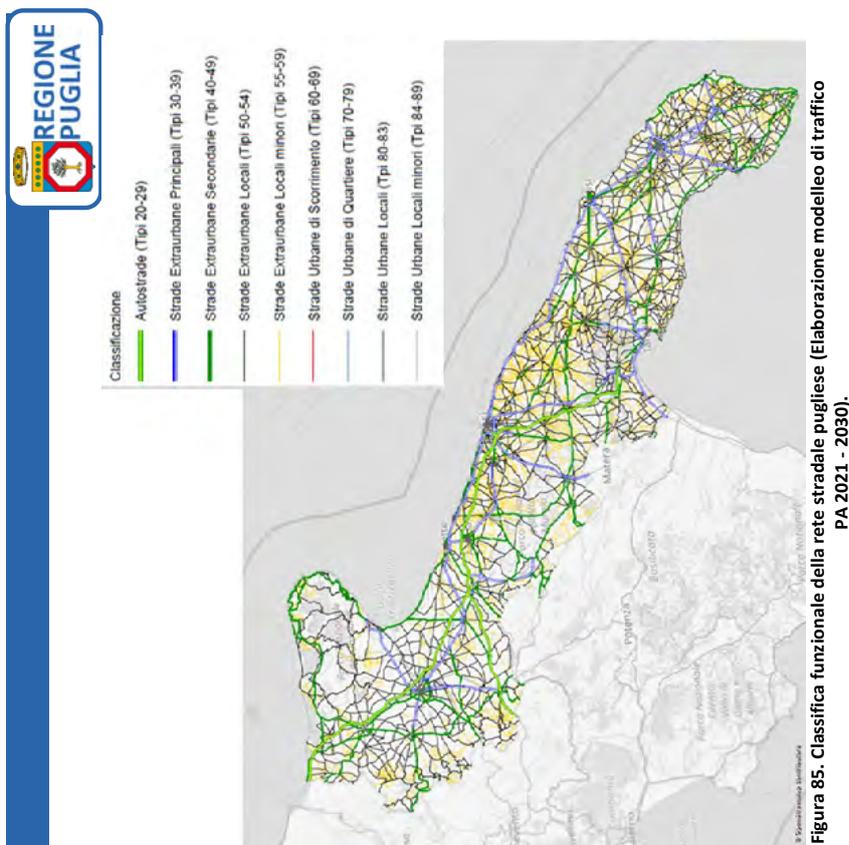
3.3.5 TRASPORTO STRADALE

3.3.5.1 La rete stradale in Puglia

La rete viaria pugliese oggi è costituita da 314 km di rete autostradale, oltre 1'600 km di strade statali, circa 20 km di strade regionali ed infine da circa 9'200 km di strade provinciali. La capillare rete stradale e la presenza nella Regione di due importanti nodi autostradali nazionali (Bologna-Taranto e Napoli - Canosa di Puglia) garantiscono un collegamento con il resto dell'Europa.

Tabella 19. Sviluppi della rete stradale pugliese per province e tipologia di strada. (Fonte: ACI, Dotazione di infrastrutture stradali sul territorio italiano)

Provincia	Autostrade (km)	Strade di interesse nazionale (km)	Strade Regionali (km)	Strade Provinciali (km)	Strade da classificare	Estesa totale (km)
Bari	77	251	-	1'565	-	1'893
Barietta-Andria-Trani	44	131	-	584	-	759
Brindisi	-	136	-	927	-	1'063
Foggia	170	636	20	2'741	2	3'569
Lecce	-	236	-	2'196	-	2'432
Taranto	23	212	-	1'191	108	1'534
Totale	314	1'602	20	9'204	110	11'250



3.3.5.2 ASPI 2018 -2019 Traffico globale di trasporto autostradale

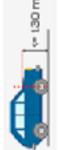
Nelle immagini riportate nell'Allegato BANCA DATI DA FONTE al paragrafo 1.3.4 è riportata la rappresentazione dei flussi di traffico sulla rete autostradale nazionale.

I flussi rappresentati sono relativi alle relazioni di traffico casello di ingresso – casello di uscita della rete autostradale nazionale fornite da ASPI per l'anno 2018 e si riferiscono alle cinque classi veicolari del si-



stema di pedaggio (classi A, B, 3, 4 e 5), basato sulla classificazione assisagoma. La specificazione di ciascuna classe e le movimentazioni complessive, relative al 2018, sono indicate nella tabella di seguente.

Tabella 20. Spostamenti complessivi per l'anno 2018 e per classi veicolari del sistema di pedaggio (classi A, B, 3, 4 e 5) (Fonte:ASPI).

	Spostamenti complessivi - ASPI 2018
<p>Classe A</p> <p>Motocicli Veicoli a 2 assi con altezza minore/uguale a m. 1,30 in corrispondenza del primo asse.</p> <p>Motocicli da 150 cc. ed oltre, Autovetture, Motocari, Mototurioni, Autoturioni</p> 	604'092'445
<p>Classe B</p> <p>Veicoli a 2 assi con altezza > m. 1,30 in corrispondenza del primo asse.</p> <p>Autobus, auto-caravan, autocari.</p> 	71'855'229
<p>Classe 3</p> <p>Veicoli e convogli costruiti a 3 assi</p> <p>Autovetture con carrello o caravan ad un asse, Autobus, autocari, autocaricanti a 3 assi.</p> 	11'338'641
<p>Classe 4</p> <p>Veicoli e convogli costruiti a 4 assi</p> <p>Autovetture con carrello o caravan a due assi, Autocari, autocaricanti, autocaricanti a 4 assi.</p> 	5'666'773
<p>Classe 5</p> <p>Veicoli e convogli costruiti a 5 assi</p> <p>Autocaricanti e autocaricanti a 5 o più assi.</p> 	51'857'942

In particolare nell'Allegato sono riportate le immagini che rappresentano:

- Il traffico annuo 2018 della totalità dei veicoli sulla rete autostradale nazionale;
- Il traffico annuo 2018 distinto per classi veicolari sulla rete autostradale nazionale;

- L'incidenza del traffico annuo 2018 dei mezzi pesanti (classi 3, 4 e 5) sulla totalità del traffico per ogni tratta autostradale nazionale;
- L'incidenza del traffico annuo 2018 dei Mezzi Pesanti (Classi 3, 4 e 5) di attraversamento della regione Puglia rispetto al traffico totale dei Mezzi Pesanti (Classi 3, 4 e 5);
- Il totale degli ingressi e uscite dei veicoli ad ogni casello interno alla regione Puglia nel 2018.

Di seguito invece si riporta l'analisi del traffico sviluppato nelle tratte autostradali interne alla regione Puglia nel 2018, dove si può avere la conferma della quasi assenza di traffico di attraversamento, ossia di traffico che non ha origine o destinazione in zone interne alla regione. Ancora più interessante risulta osservare che classificando le relazioni autostradali per classi di distanza, la percentuale maggiore (23%) di spostamenti annui vengo effettuati per distanze inferiori ai 50km.

Oltre a questa elaborazione vengono riportate di seguito la rappresentazione del traffico medio giornaliero feriale invernale con i dati aggiornati al 2019 sia per la totalità dei veicoli che per il traffico distinto per classi di pedaggio e i relativi ingressi e uscite giornaliere (2019) ad ogni casello autostradale interno alla Puglia.

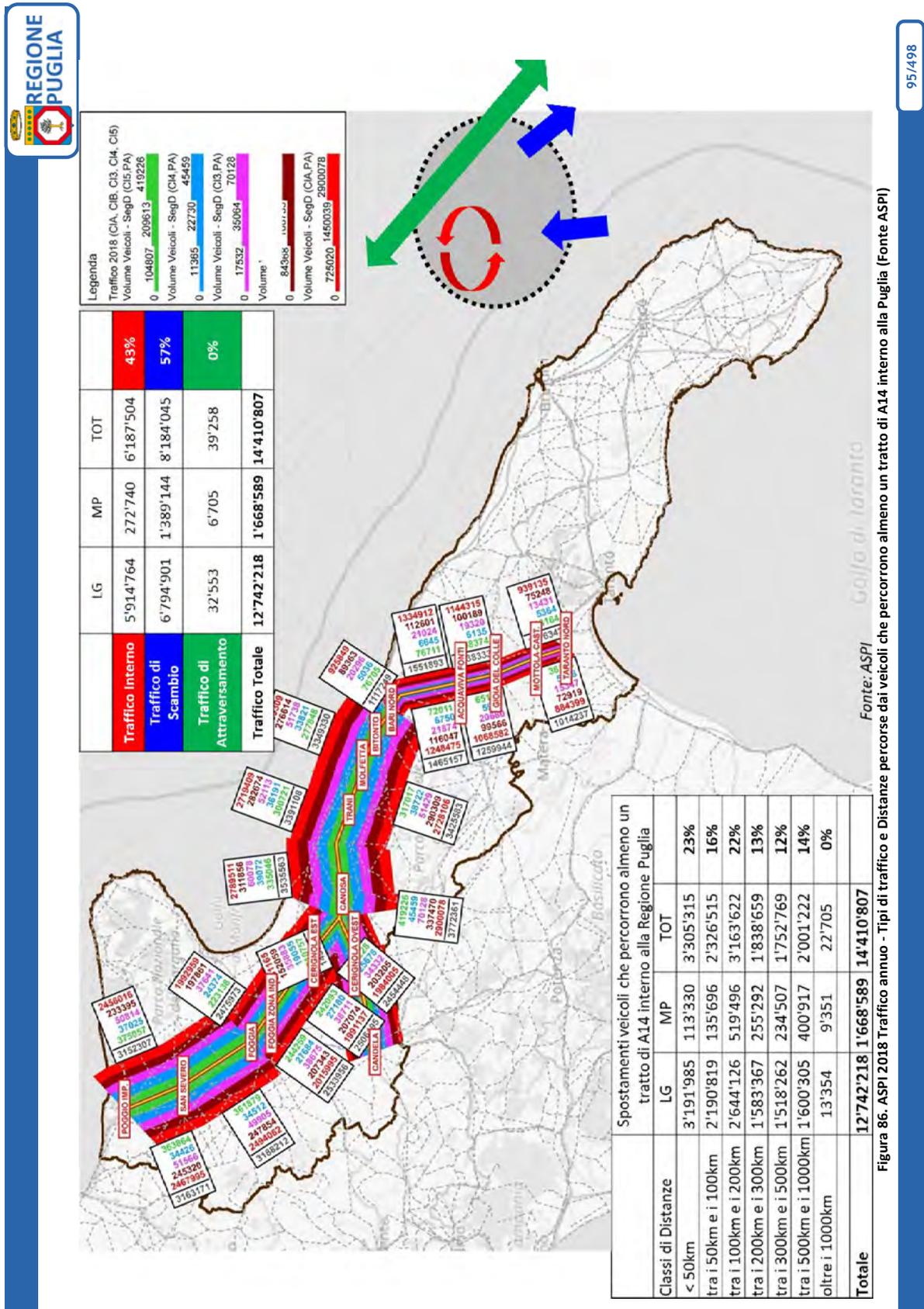
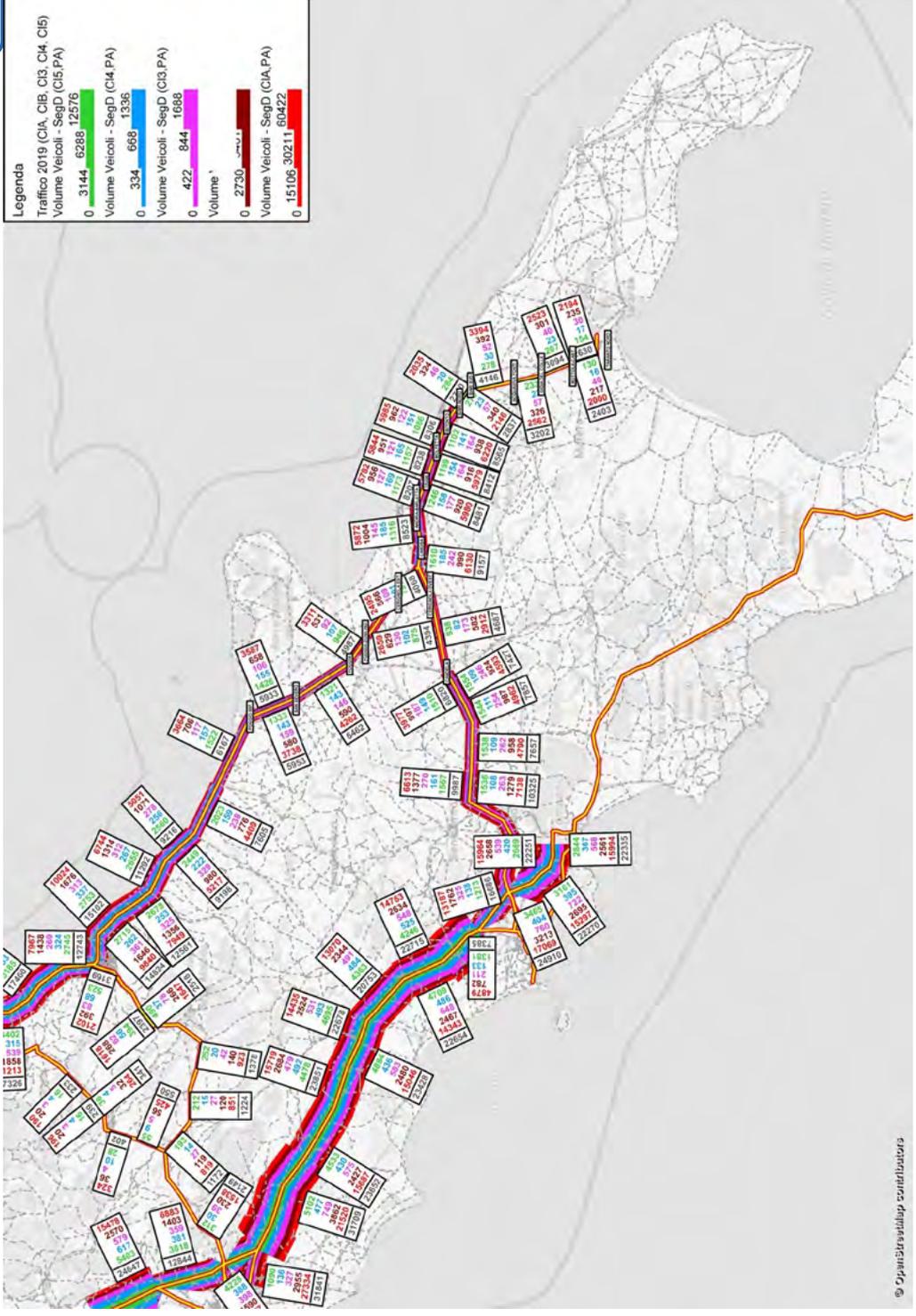


Figura 86. ASPJ 2018 Traffico annuo - Tipi di traffico e Distanze percorse dai veicoli che percorrono almeno un tratto di A14 interno alla Puglia (Fonte ASPJ)



© OpereStradaliSpA contributors

Figura 87. ASPI 2019 - Traffico medio giorno feriale invernale distinto per le cinque classi veicolari del sistema di pedaggio (classi A, B, 3, 4 e 5) (Fonte ASPI).

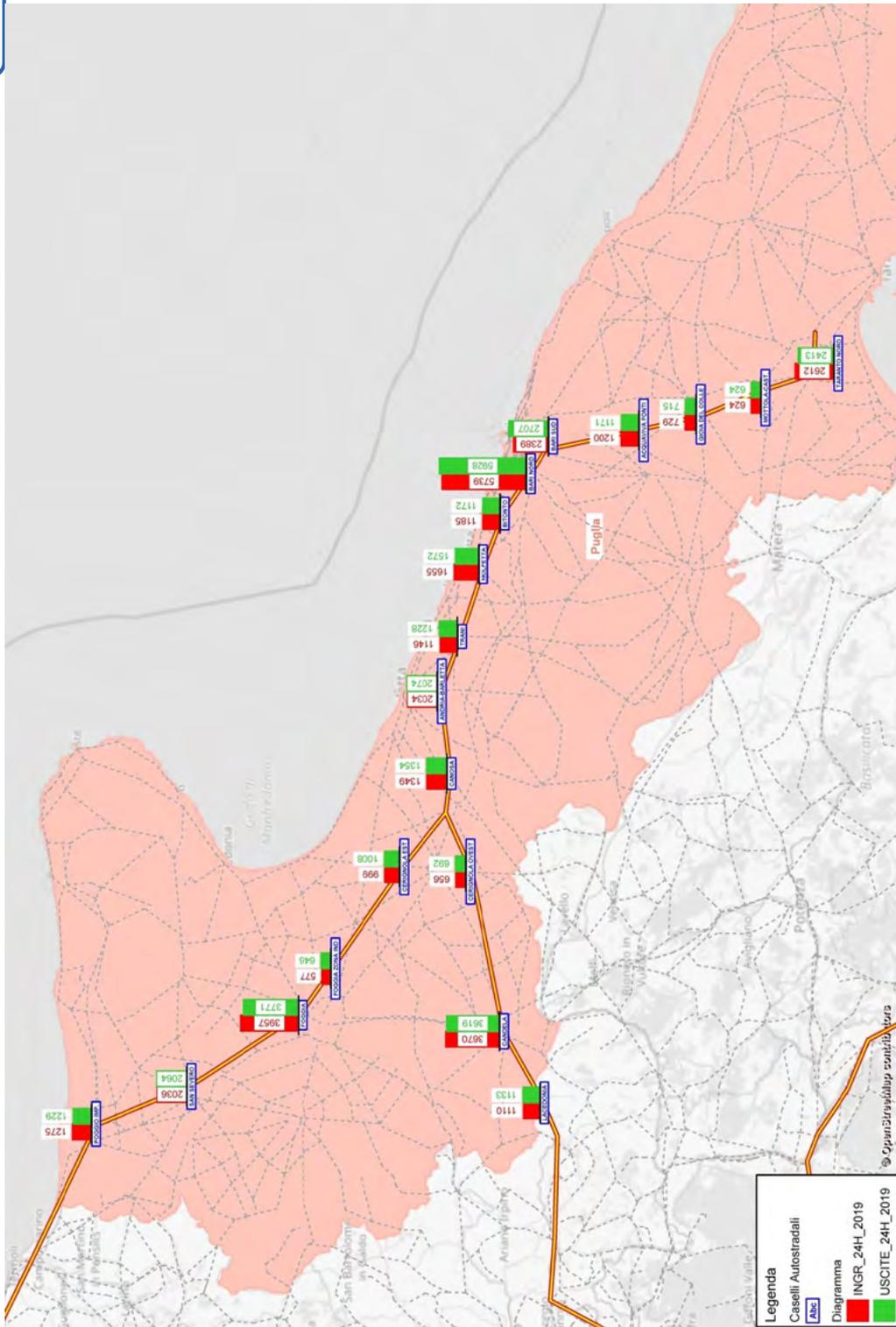


Figura 88. ASPI 2019 – Traffico giornaliero - Totale veicoli in ingresso e uscita dai caselli autostradali interni alla Regione Puglia in un giorno feriale invernale (Fonte: ASPI).



L'analisi degli ingressi e uscite ad ogni casello autostradale disponibile anche per fasce orarie di un giorno feriale invernale tipo, ha permesso di individuare l'ora di punta del traffico autostradale pugliese che corrisponde all'intervallo 08:00-09:00 del mattino.

Dati ASPI 2019: Cumulata ingressi e uscite di un giorno feriale invernale medio presso i 18 caselli della Regione Puglia

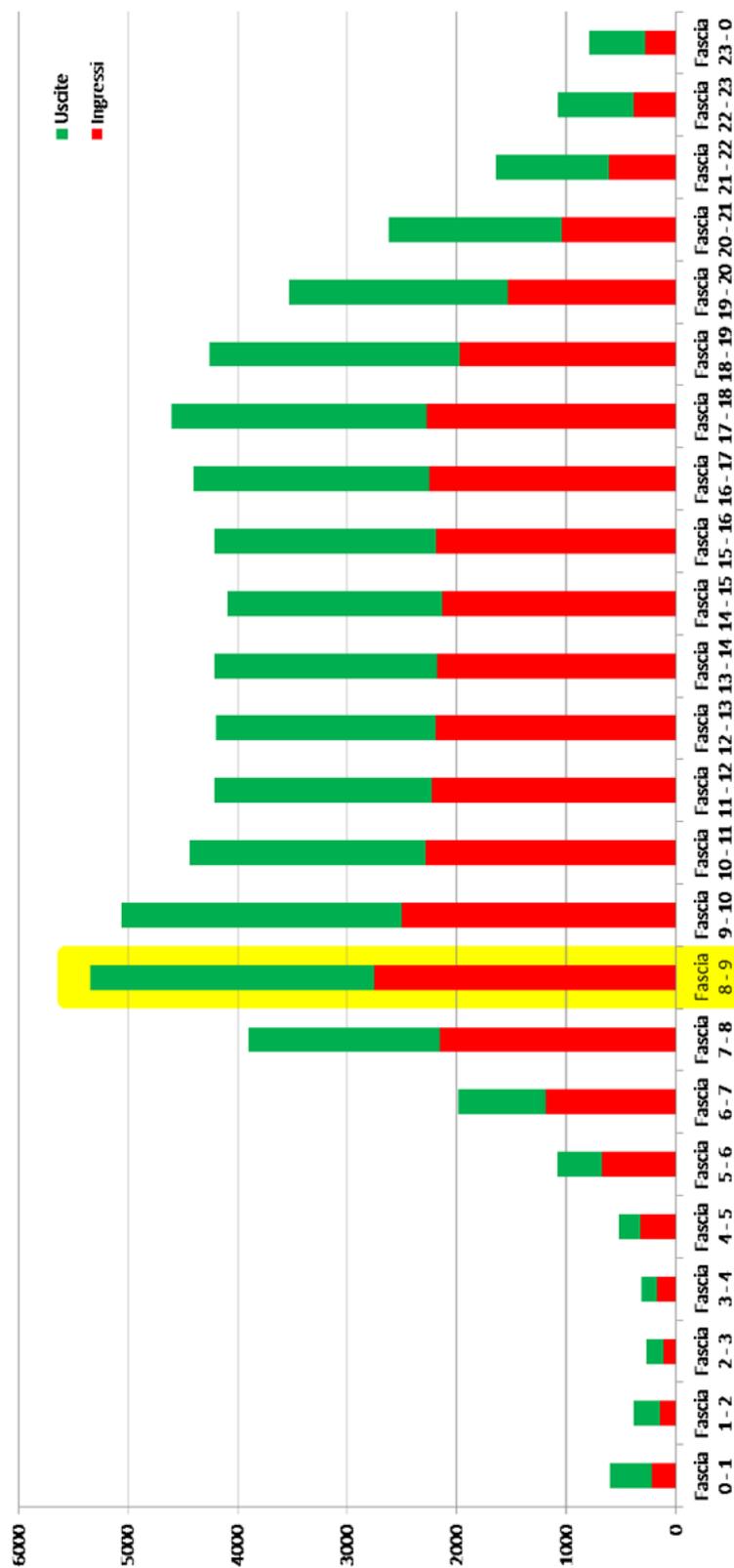


Figura 89. ASPI 2019 - Cumulata veicoli totali in ingresso e in uscita dai caselli autostradali della regione Puglia in un giorno feriale invernale 2019 (Fonte:ASPI).

Il confronto degli ingressi e uscite ai caselli autostradali pugliesi tra il dato giornaliero del 2018 e quello del 2019 ha messo in evidenza una crescita media dell'utilizzo dell'infrastruttura di circa l'8%. Gli incrementi maggiori, ad esclusione del nuovo casello di Foggia Zona Industriale, si riscontrano al casello di San Severo e Mottola-Castellaneta. Il casello di Candela è risultato quello con il minor incremento di traffico rispetto al 2018.



Tabella 21. ASPI 2018-2019 - Confronto totale veicoli in ingresso e uscita dai caselli autostradali interni alla Regione Puglia in un giorno feriale invernale del 2018 e del 2019 (Fonte: ASPI).

Stazione	2018		2019		Variazioni (2019-2018)	
	Ingressi	Uscite	Ingressi	Uscite	Ingressi	Uscite
CANDELA	3'631	3'559	3'670	3'619	1,1%	1,7%
CERIGNOLA OVEST	637	666	656	692	2,9%	3,8%
CANOSA	1'245	1'207	1'349	1'354	7,7%	10,9%
ANDRIA-BARILETTA	1'904	1'945	2'034	2'074	6,4%	6,2%
TRANI	1'054	1'183	1'146	1'228	8,0%	3,7%
MOLFETTA	1'493	1'404	1'655	1'572	9,8%	10,7%
BITONTO	1'112	1'088	1'185	1'172	6,2%	7,2%
BARI NORD	5'478	5'352	5'739	5'928	4,5%	9,7%
BARI SUD	2'171	2'562	2'389	2'707	9,1%	5,4%
ACQUAVIVA FONTI	1'127	1'092	1'200	1'171	6,1%	6,7%
GIOIA DEL COLLE	663	635	729	715	9,1%	11,2%
MOTTOLA-CAST.	561	525	624	624	10,1%	15,9%
TARANTO NORD	2'615	2'304	2'612	2'413	-0,1%	4,5%
FOGGIA ZONA IND	390	433	577	646	32,4%	33,0%
CERIGNOLA EST	884	966	999	1'008	11,5%	4,2%
FOGGIA	3'773	3'484	3'957	3'771	4,6%	7,6%
SAN SEVERO	1'701	1'772	2'036	2'064	16,5%	14,1%
POGGIO IMP.	1'196	1'061	1'275	1'229	6,2%	13,7%

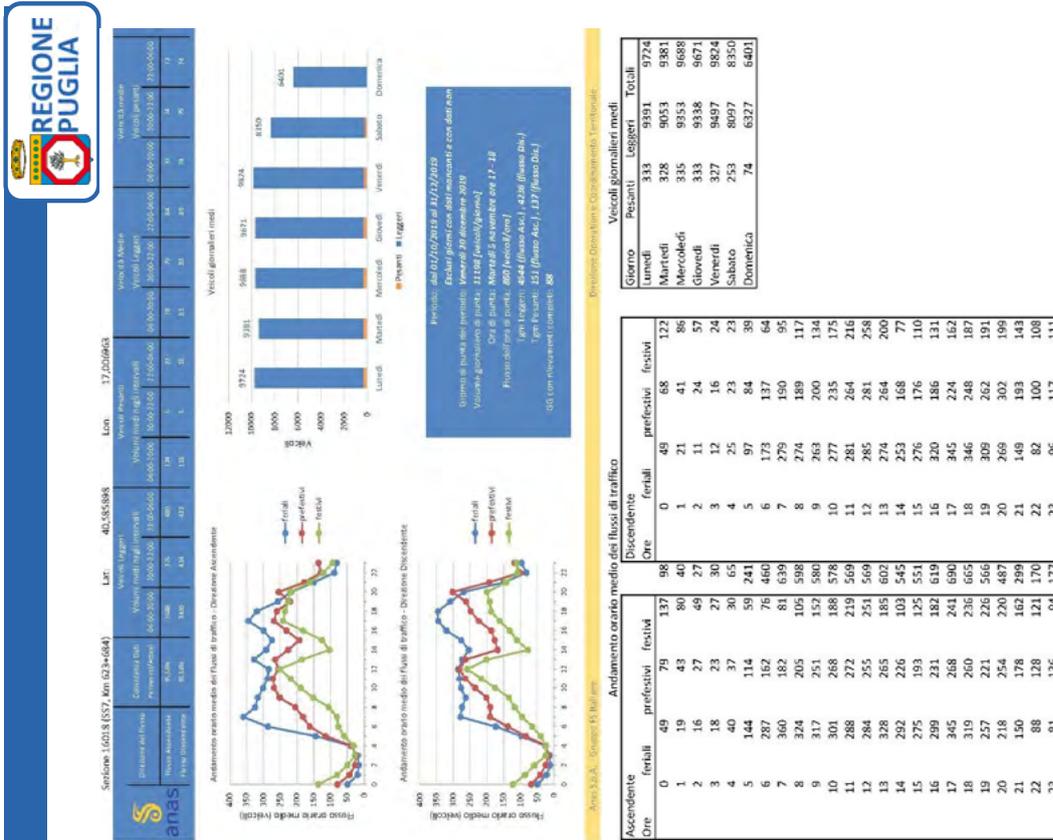


Figura 90. Scheda tipo dei dati per sezione PANAMA.

3.3.5.3 Sezioni del sistema PANAMA

Per capire al meglio l'andamento del traffico interno alla regione, sono stati analizzati i dati relativi ad 82 sezioni del sistema PANAMA - Piattaforma ANAS per il Monitoraggio e l'Analisi - riferiti ai 3 mesi invernali del 2019 (da Ottobre a Dicembre) con giorno medio feriale/scolastico.

Per ogni singola sezione di ANAS sono state acquisite singole schede in formato digitale Excel contenenti i dati riportati nelle figure seguenti.

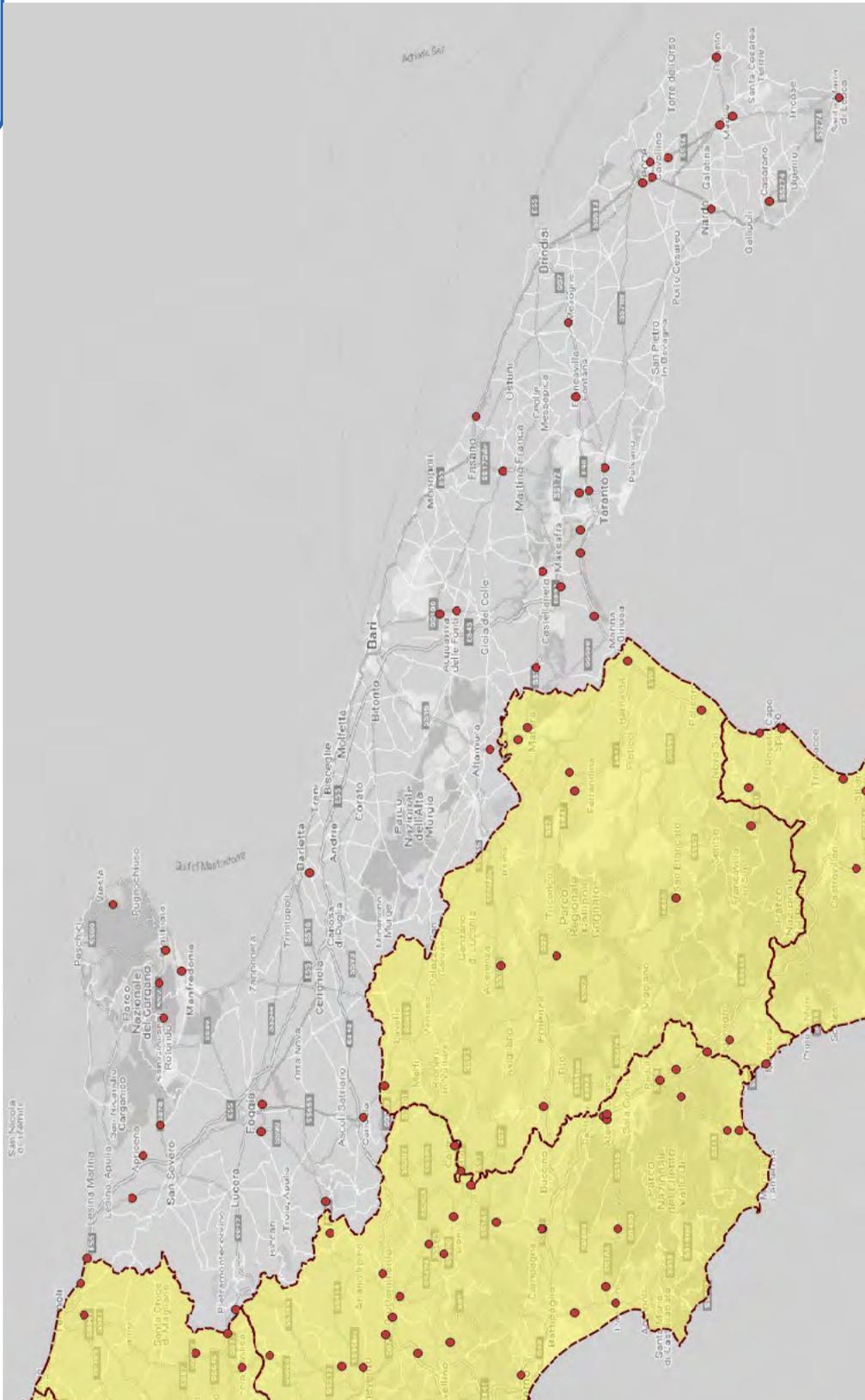


Figura 91. Sezioni del sistema PANAMA - Localizzazione delle sezioni di censimento permanente del traffico di ANAS.



Nella tabella 17 dell'Allegato BANCA DATI DA FONTE sono riportati i dati dei flussi di traffico di veicoli leggeri e pesanti nei diversi intervalli temporali forniti da ANAS per ogni sezione. L'analisi della cumulata dei veicoli totali rilevati in corrispondenza delle sezioni PANAMA ha permesso di confermare l'ora di punta del giorno feriale invernale tra le 08:00 e le 09:00 come era stato ottenuto anche dall'analisi dei flussi sui caselli di ASPI. L'ora di punta di un giorno prefestivo invernale risulta essere dalle 12:00 alle 13:00 mentre il momento di massimo carico in un giorno invernale festivo è dalle 17:00 alle 18:00.

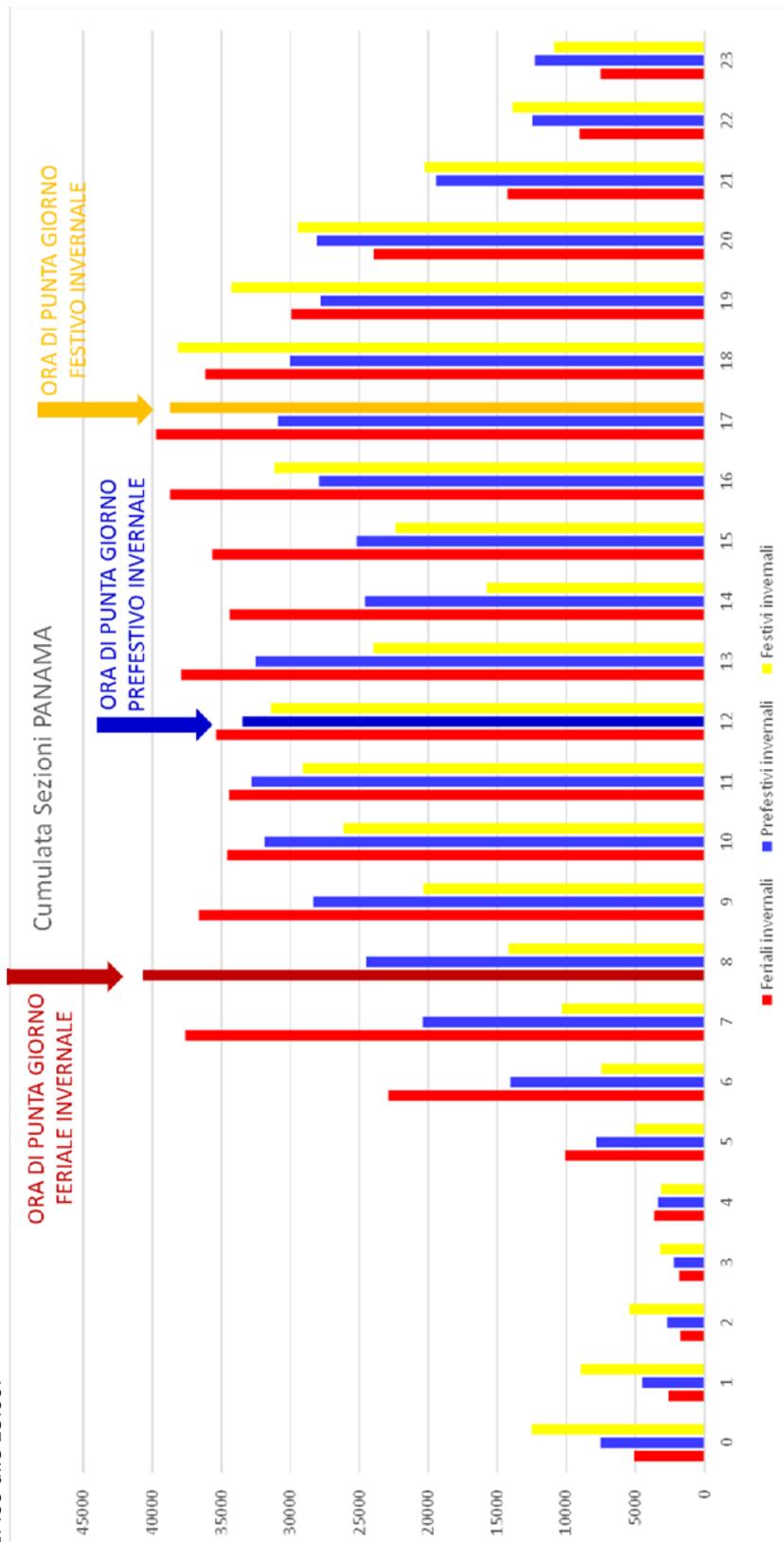


Figura 92. Sezioni del sistema PANAMA - Cumulata veicoli giornalieri medi leggeri e pesanti distinti per giorno tipo (Fonte ANAS).

3.3.5.4 Analisi del Traffico Merci su strada

Nel 2018 sono state trasportate 32'509'575 tonnellate di merci con origine in Puglia, di cui 22'989'961 dirette nella stessa Puglia e 165'717 all'estero. Le tonnellate di merci destinate in Puglia sono invece state 32'649'113 di cui 71'790 provenienti dall'estero (e 22'989'961 provenienti dalla stessa Puglia).

I grafici seguenti mostrano l'andamento del traffico nel periodo 2007-2018 che evidenzia un decisivo calo dei volumi di scambio dopo il 2010.

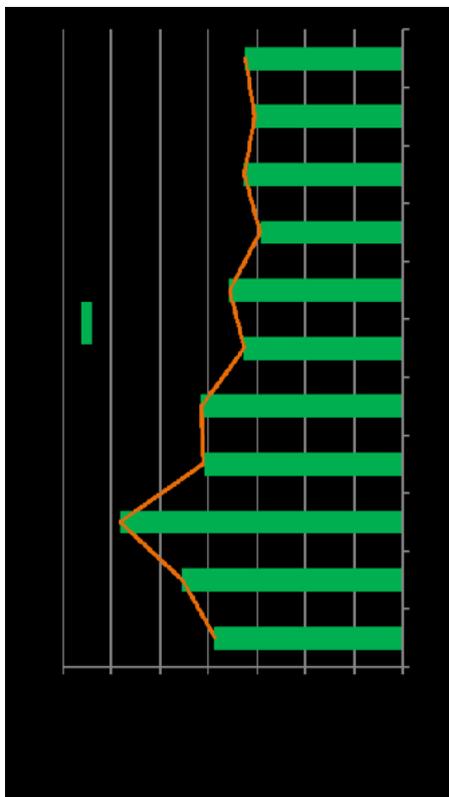


Figura 93. Merci (ton.) con Origine Puglia -Trend 2007-2018 del traffico merci su (Fonte CNT).

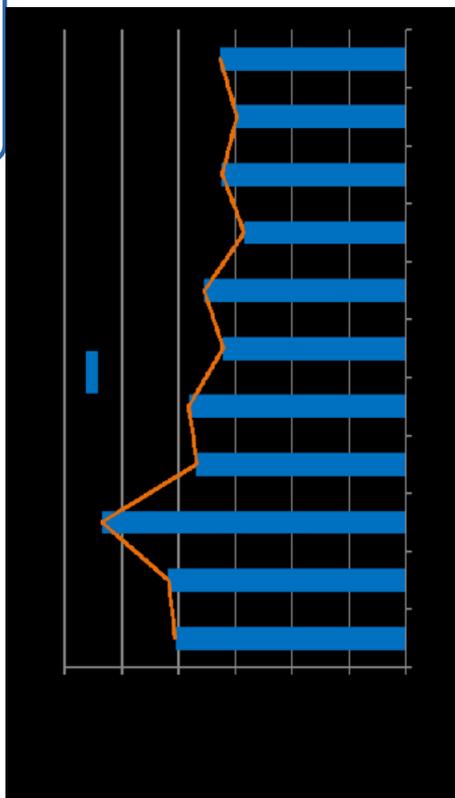


Figura 94. Merci (ton.) con Destinazione Puglia -Trend 2007-2018 del traffico merci su (Fonte CNT).



Tabella 22. Trend 2007-2018 del traffico merci su strada della Regione Puglia (Fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, le quantità si riferiscono al traffico effettuato da veicoli di portata utile non inferiore a 3,5 t immatricolati in Italia).

Anno	Merci (ton.) con Origine Puglia	Merci (ton.) con Destinazione Puglia	Merci (ton.) intraregionale Puglia	Rapporto merci intraregionale/merci originarie Puglia	Rapporto merci intraregionale/merci destinate in Puglia
2007	38'740'736	40'545'979	24'899'513	64%	61%
2009	45'407'239	41'730'521	28'924'108	64%	69%
2010	58'191'896	53'434'443	41'818'904	72%	78%
2011	41'050'836	36'762'524	26'291'937	64%	72%
2012	41'603'459	38'151'722	28'194'604	68%	74%
2013	32'703'837	32'147'112	21'754'643	67%	68%
2014	35'767'858	35'531'614	26'281'050	73%	74%
2015	29'422'282	28'392'323	19'515'797	66%	69%
2016	32'751'192	32'369'409	23'857'142	73%	74%
2017	30'523'471	29'811'924	19'979'214	65%	67%
2018	32'509'575	32'649'113	22'989'961	71%	70%

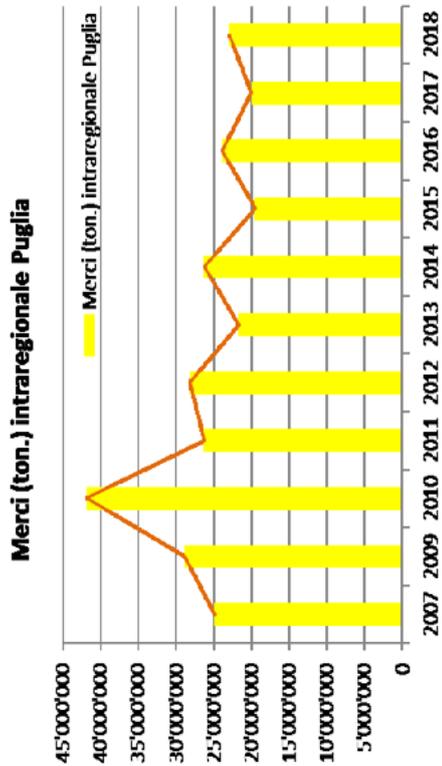


Figura 95. Merci (ton.) intraregionale Puglia -Trend 2007-2018 del traffico merci su (Fonte CNT).

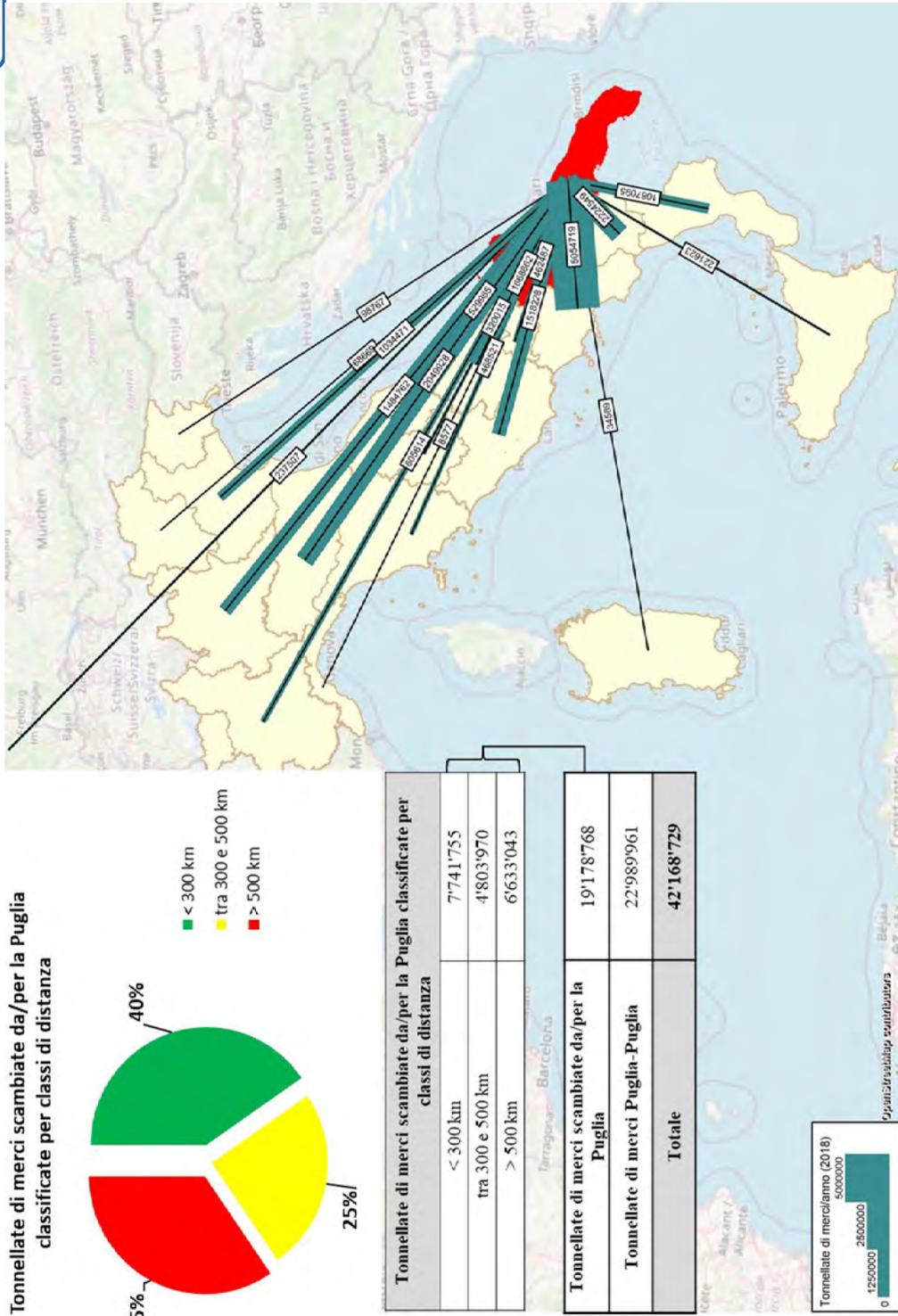


Figura 96. Analisi del Traffico Merci su strada - Linee di desiderio del traffico merci originato/destinato in Puglia nel 2018 (Fonte: Conto Nazionale delle infrastrutture e dei Trasporti, le quantità si riferiscono al traffico effettuato da veicoli di portata utile non inferiore a 3,5 t immatricolati in Italia.)

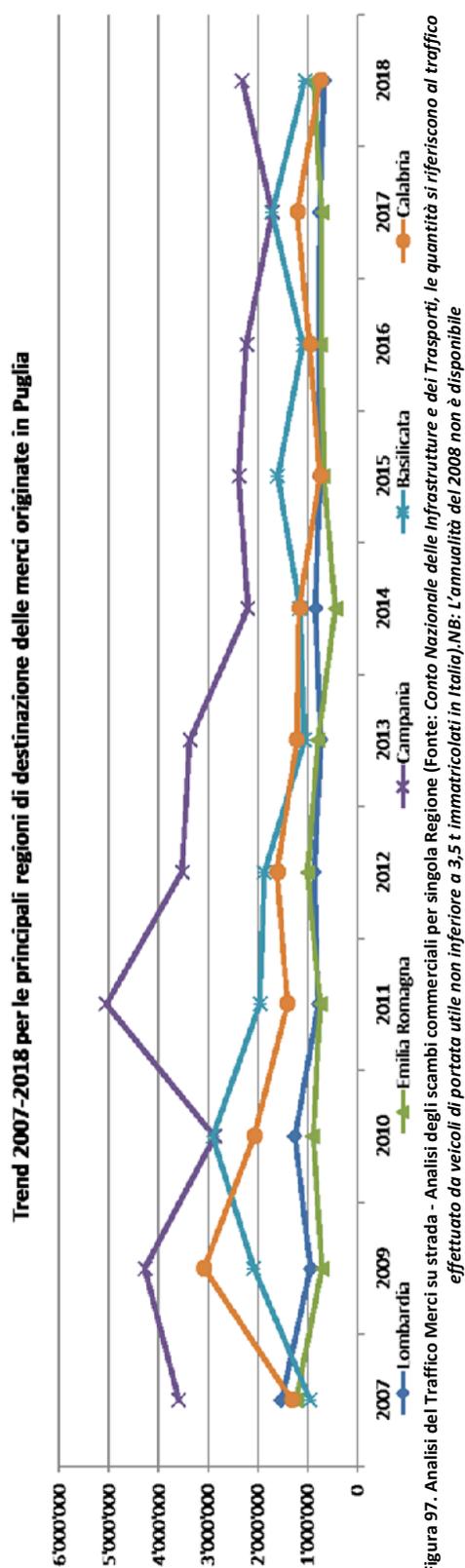
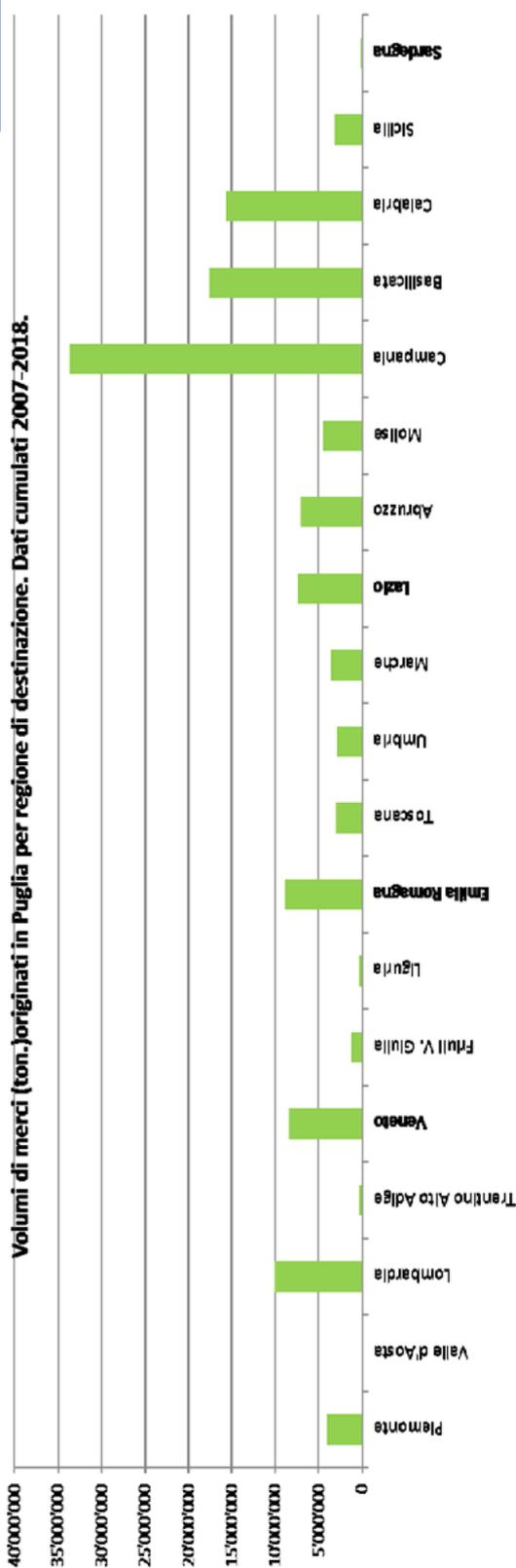


Figura 97. Analisi del Traffico Merci su strada - Analisi degli scambi commerciali per singola Regione (Fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, le quantità si riferiscono al traffico effettuato da veicoli di portata utile non inferiore a 3,5 t immatricolati in Italia).NB: L'annualità del 2008 non è disponibile

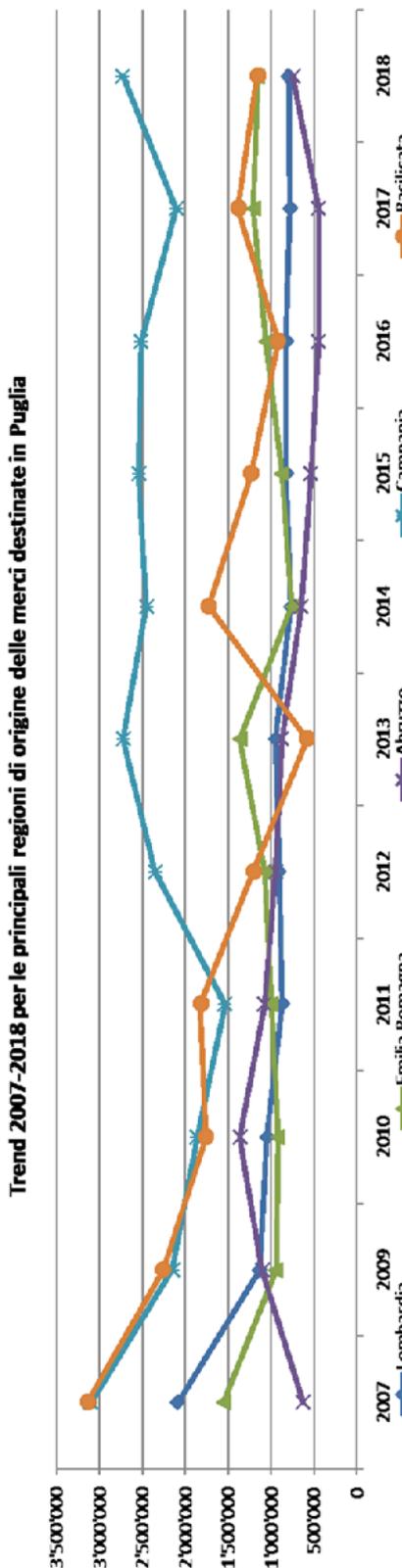
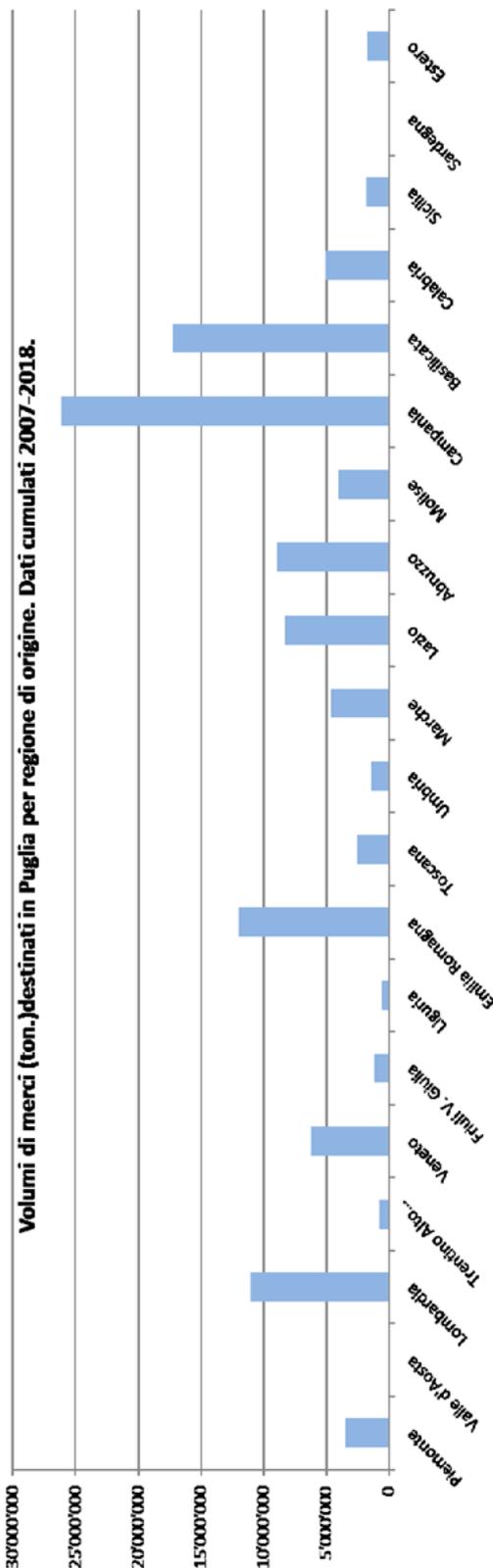


Figura 98. Analisi del Traffico Merci su strada - Analisi degli scambi commerciali per singola Regione (Fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, le quantità si riferiscono al traffico effettuato da veicoli di portata utile non inferiore a 3,5 t immatricolati in Italia) NB: L'annualità del 2008 non è disponibile.



Considerando le macro-regioni in cui è suddiviso il territorio italiano, si rileva che la grandissima parte delle merci (oltre i 5 mln di tonnellate nel 2018) in uscita dalla Puglia sono destinate in regioni del Sud (Puglia esclusa); lo stesso dicasi per le merci in entrata. Il Nord-Est è la seconda macro-regione per scambi con la Puglia sia in origine che in destinazione, a conferma dell'importanza del corridoio adriatico rispetto all'economia di scambio della Regione.



Figura 99. Analisi del Traffico Merci su strada - Analisi degli scambi commerciali per macro-regioni (Fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, le quantità si riferiscono al traffico effettuato da veicoli di portata utile non inferiore a 3,5 t immatricolati in Italia) NB: L'annualità del 2008 non è disponibile.



3.3.5.5 *Contenuti presenti nell'Allegato BANCA DATI DA*

FONTE

Nel paragrafo 1.3.4 dell'Allegato BANCA DATI DA FONTE sono riportati:

- Slides 47 ASPI 2018 - Traffico annuo: Flussogramma del traffico autostradale annuo 2018.
- Slides 48 ASPI 2018 - Traffico annuo distinto per classi veicolari di pedaggio: Flussogramma del traffico autostradale annuo 2018 distinto per le classi di pedaggio.
- Slides 49 ASPI 2018 - Traffico Annuo - Incidenza traffico dei Mezzi Pesanti (Classi 3, 4 e 5) rispetto al traffico totale: Flussogramma relativo all'incidenza del traffico del traffico dei mezzi pesanti (classi 3, 4, 5) sul totale del traffico autostradale annuo 2018.
- Slides 50 ASPI 2018 - Traffico Annuo - Incidenza traffico dei Mezzi Pesanti (Classi 3, 4 e 5) di attraversamento rispetto al traffico totale dei Mezzi Pesanti (Classi 3, 4 e 5): Flussogramma relativo all'incidenza del traffico del traffico dei mezzi pesanti (classi 3, 4, 5) che attraversano la puglia sul totale del traffico autostradale annuo 2018.
- Slides 51 ASPI 2018 - Traffico annuo - Totale veicoli in ingresso e uscita dai caselli autostradali interni alla Regione Puglia: istogramma del totale degli ingressi ed uscite ad ogni casello autostradale interno alla Puglia del traffico autostradale annuo 2018.
- Tabella 17 Sezioni del sistema PANAMA - Dati di traffico ANAS: elenco delle 82 sezioni PANAMA interne alla Regione Puglia con il dato relativo alla strada in cui sono localizzate, le coordinate, il volume veicoli giorno feriale e festivo invernale distinto per veicoli leggeri e mezzi pesanti, il volume veicoli nell'ora di punta del mattino feriale e festivo invernale distinto per veicoli leggeri e mezzi pesanti, il volume veicoli nell'ora di punta del pomeriggio feriale e festivo invernale distinto per veicoli leggeri e mezzi pesanti.



Tabella 23. Incidenti stradali in Puglia - Anno 2018-2019 (Fonte: Rapporto ISTAT "Incidenti stradali in Puglia - Anno 2019")

PROVINCE	2019			2018			Morti Differenza 2019/2018 (valori assoluti)	Morti - Variazioni % 2019/2018	Tasso di mortalità 2019
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti			
Foggia	1.277	45	2.317	1.238	58	2.203	-13	-39,2	7,3
Bari	3.486	59	5.693	3.627	58	5.899	1	5,4	4,7
Taranto	1.215	27	2.097	1.172	18	1.969	9	-27,0	4,7
Brindisi	1.096	24	1.747	1.033	23	1.673	1	-29,4	6,1
Lecce	1.763	42	2.878	1.778	33	2.927	9	-28,8	5,3
Barletta-Andria-Trani	812	10	1.432	845	11	1.448	-1	-68,8	2,6
Puglia	9.679	207	16.164	9.693	201	16.149	6	-29,1	5,2
Italia	172.183	3.173	241.384	172.553	3.334	242.919	-161	-22,9	5,3

Negli ultimi nove anni (2010-2019) l'incidenza di pedoni deceduti è aumentata in Puglia da 8,9% a 10,1%, nel resto del Paese da 15,1% a 16,8%.

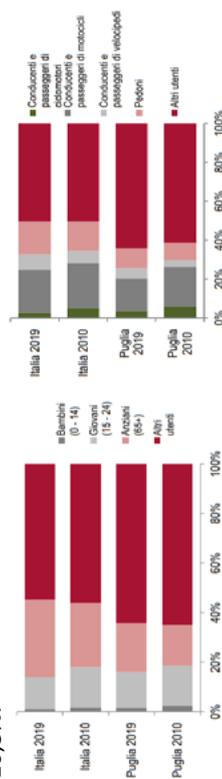


Figura 100. Utenti vulnerabili per età e ruolo e utenti nel complesso morti per incidente stradale in Puglia e in Italia. Anni 2010 e 2019, composizioni percentuali (Fonte: ISTAT).

I costi sociali degli incidenti stradali quantificano gli oneri economici che, a diverso titolo, gravano sulla società a seguito delle conseguenze di un incidente stradale. Nel 2019 il costo dell'incidentalità con danni alle persone è stimato in quasi 17 miliardi di euro per l'intero territorio nazionale (279,5 euro pro capite) e poco più di 1 miliardo e 100 milioni di euro (273,7 euro pro capite) per la Puglia; la regione incide per il 6,5% sul totale nazionale.

3.3.6 INCIDENTALITÀ STRADALE

3.3.6.1 Gli Incidenti stradali in Puglia - Una visione d'insieme

La riduzione del numero di morti e feriti in incidenti stradali è uno degli obiettivi fondamentali della politica europea e nazionale dei trasporti. Il nuovo PA 2021-2030 è chiamato a fornire un contributo in tal senso a partire da uno stato di fatto che, secondo il Rapporto ISTAT "Incidenti stradali in Puglia - Anno 2019" pubblicato il 23 ottobre 2020, vede aumentare il numero di morti (+3%) e i feriti (+0,1%) mentre vede mantenersi costante il numero degli incidenti rispetto all'anno precedente (2018).

Per le elaborazioni fatte da ASSET dei dati ISTAT sui trend 2001-2018 delle grandezze e indicatori inerenti, si rimanda al paragrafo 1.3.5 dell'Allegato BANCA DATI DA FONTE, mentre, nel presente paragrafo, si è ritenuto opportuno proporre una sintesi del Rapporto ISTAT "Incidenti stradali in Puglia - Anno 2019".

Nel periodo 2001-2010 le vittime della strada si sono ridotte del 36,8%, meno della media nazionale (-42,0%); fra il 2010 e il 2019 si registrano variazioni, rispettivamente di -29,1% e -22,9%. Nello stesso lasso di tempo (2010-2019) l'indice di mortalità sul territorio regionale è diminuito da 2,3 a 2,1 deceduti ogni 100 incidenti, quello nazionale da 1,9 a 1,8.



banco gli incidenti che avvengono in corrispondenza degli incroci rappresentano il 36,0% del totale, seguono quelli che si verificano nei pressi di una intersezione (20,7%) e di una rotonda (3,2%). Lungo le strade extraurbane il 18,6% degli incidenti si verifica in curva, il 10,1% nei pressi di un incrocio.

Tra la primavera e l'estate, in coincidenza con la maggiore mobilità legata a periodi di vacanza, la concentrazione degli incidenti è elevata. Tra maggio e settembre se ne contano 4.493 (il 46,4% di quelli avvenuti durante l'anno) in cui hanno subito lesioni 7.637 persone (47,2%) e 104 sono decedute (50,2%). Oltre il 77% degli incidenti ha luogo tra le 8 e le 20 ma l'indice di mortalità raggiunge i valori più elevati tra le 15 e le 16 (10,3 morti ogni 100 incidenti) e tra le 17 e le 18 (10,4 morti ogni 100 incidenti), valori molto superiori alla media giornaliera (2,1). Il venerdì e sabato notte si concentrano il 40,4% degli incidenti, il 56,7% delle vittime e il 43,2% dei feriti. L'indice di mortalità in questo caso è pari a 4,1 decessi ogni 100 incidenti.

In Puglia il 49,2% degli incidenti stradali è concentrato nei Poli urbani; considerando anche le Aree di cintura, che comprendono i comuni più prossimi ai Poli, si arriva all'81,5% del totale. Nei comuni delle Aree interne, caratterizzate da distanze superiori ai 20 minuti di percorrenza dai poli urbani, 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 che nelle Aree interne.

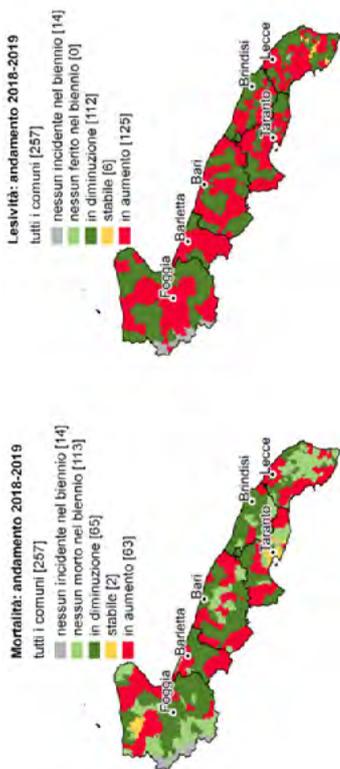


Figura 101. Indici di mortalità e di lesività, Puglia. Anni 2018-2019, variazioni percentuali (Fonte: ISTAT).

Tra il 2018 e il 2019 l'indice di lesività è aumentato lievemente da 166,6 a 167,0; l'indice di mortalità invece resta invariato (2,1 decessi ogni 100 incidenti) mentre quello di gravità, il rapporto tra il numero dei decessi e la somma di decessi e feriti moltiplicato 100, è aumentato da 1,4 a 1,8.

L'incidentalità resta alta lungo la costa e nei comuni capoluogo di provincia: si confermano le criticità della SS16 dove si registra il maggior numero di incidenti (421, 14 decessi e 821 feriti) e delle strade SS7, SS172 e SS100. L'indice di mortalità è cresciuto a Lecce e Barletta, è diminuito nei comuni di Foggia, Bari, Brindisi, Andria e Trani e non varia nel comune di Taranto.

Nel 2019 il maggior numero di incidenti (6.710, il 69,3% del totale) si è verificato sulle strade urbane, provocando 48 morti (23,2% del totale) e 10.647 feriti (65,9%). Rispetto all'anno precedente i sinistri sono aumentati del 10,0% sulle autostrade mentre sono diminuiti dello 0,6% sulle strade extraurbane restando pressoché invariati sulle strade urbane. Gli incidenti più gravi sono avvenuti sulle autostrade (7,8 decessi ogni 100 incidenti) e sulle strade extraurbane (5,3 ogni 100). Sulle strade urbane il 36,5% dei sinistri stradali avviene lungo un rettilineo. Sulle strade extraurbane tale percentuale sale al 59,0%. In ambito ur-



Tabella 25. Incidentalità - Dati ACI 2019

Province	Puglia 2019		
	Incidenti	Morti	Feriti
Provincia di Foggia	1'276	45	2'318
Provincia di Barietta-Andria-Trani	816	10	1'443
Città Metropolitana di Bari	3'483	59	5'685
Provincia di Taranto	1'215	27	2'097
Provincia di Brindisi	1'097	24	1'749
Provincia di Lecce	1'792	42	2'875
TOTALE	9'679	207	16'167

Numero di incidenti su percorrenze chilometriche $[\text{inc}/(\text{veic} \cdot \text{km} \cdot 10^{-6})]$

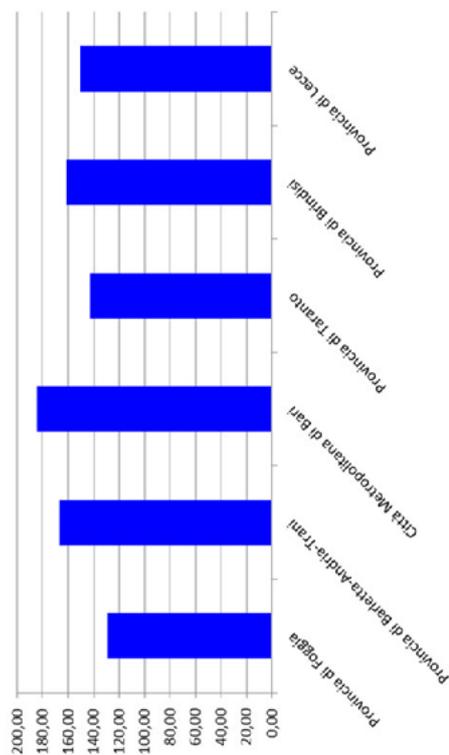


Figura 102. Numero di incidenti su percorrenze chilometriche $[\text{inc}/(\text{veic} \cdot \text{km} \cdot 10^{-6})]$ (Dati ACI 2019).

Tabella 24. Incidenti stradali, morti e feriti per tipologia di comune, PUGLIA Anno 2019, valori assoluti, composizioni percentuali e variazioni (Fonte: ISTAT).

TIPOLOGIA DI COMUNE	2019						Variazioni 2019/2018				
	Numero comuni	%	Incidenti	%	Morti	%	Feriti	%	Incidenti	Morti	Feriti
Polo	14	5,4	4.762	49,2	60	29,0	7.774	48,1	57	-1	245
Polo intercomunale	7	2,7	276	2,9	9	4,4	432	2,7	-31	-3	-105
Città	97	37,7	2.853	29,5	69	33,3	4.865	30,1	-28	8	-89
Totale Centri	118	45,9	7.891	81,5	138	66,7	13.071	80,9	-2	4	51
Intermedio	78	30,4	1.351	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
Totale Aree interne	139	54,1	1.788	18,5	69	33,3	3.093	19,1	-12	2	-38
Puglia	257	100	9.679	100	207	100	16.164	100	-14	6	15

Anche gli indicatori statistici di mortalità e gravità evidenziano una situazione critica nelle Aree interne, dove nel 2019 si registrano valori (rispettivamente 3,9 e 2,2) superiori alla media regionale (2,1 e 1,3). Nel totale dei Centri gli indicatori statistici di mortalità e gravità (rispettivamente, 1,7 e 1,0) confermano i valori del 2018.



Numero di morti su percorrenze chilometriche
[morti/(veic*km*10⁻⁵)]

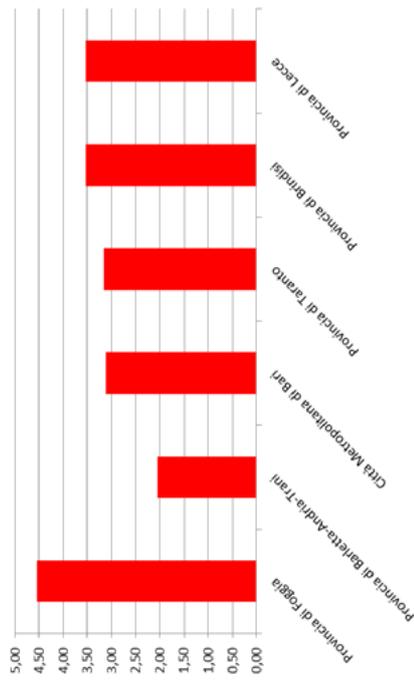


Figura 103. Numero di morti su percorrenze chilometriche [inc/(veic*km*10⁻⁵)] (Dati ACI 2019).

Numero di feriti su percorrenze chilometriche
[feriti/(veic*km*10⁻⁶)]

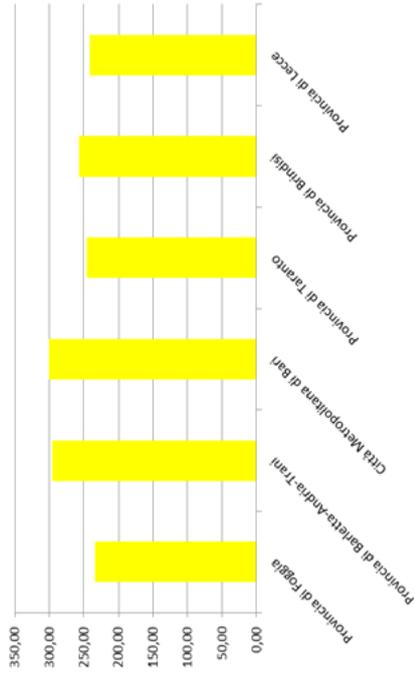


Figura 104. Numero di feriti su percorrenze chilometriche [inc/(veic*km*10⁻⁶)] (Dati ACI 2019).

Tabella 26. Incidentalità - Dati ACI 2019

Province	Puglia 2019		
	IM	IF	IG
Provincia di Foggia	3,53	182	1,90
Provincia di Barietta-Andria-Trani	1,23	177	0,69
Città Metropolitana di Bari	1,69	163	1,03
Provincia di Taranto	2,22	173	1,27
Provincia di Brindisi	2,19	159	1,35
Provincia di Lecce	2,34	160	1,44
TOTALE	2,14	167	1,26

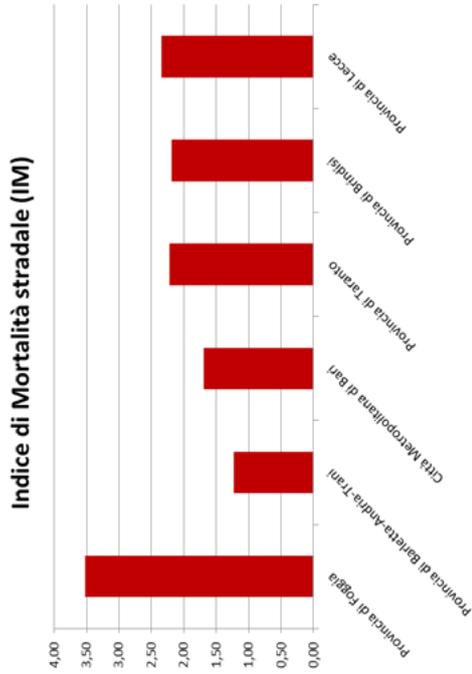


Figura 106. Indice di Mortalità stradale (IM). Dati ACI 2019.

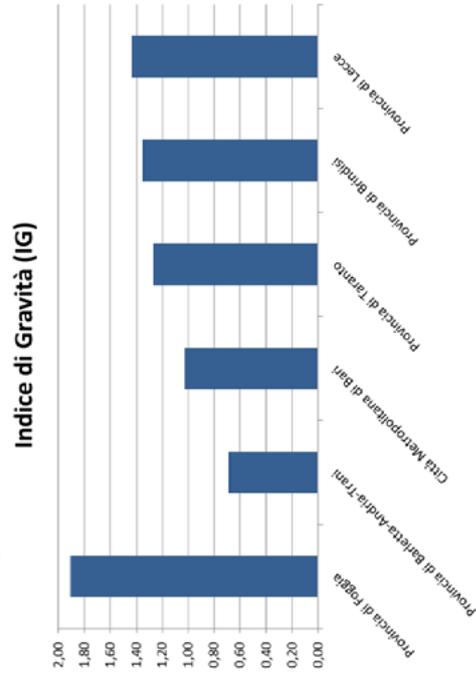


Figura 107. Indice di Gravità (IG). Dati ACI 2019.

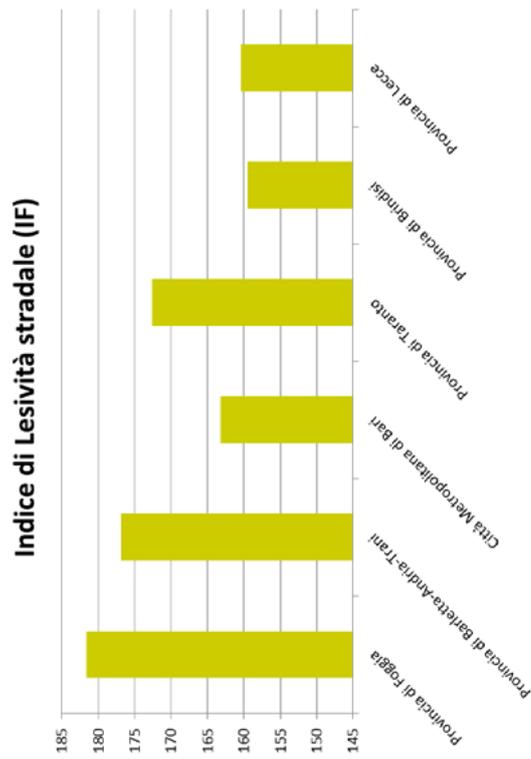


Figura 105. Indice di Lesività stradale (IF). Dati ACI 2019.



Tabella 27. Incidentalità per localizzazione - Dati ACI 2019

	Incidenti		Morti		Feriti	
	Abitato	Fuori Abitato	Abitato	Fuori Abitato	Abitato	Fuori Abitato
Provincia di Foggia	821	456	7	38	1387	930
Provincia BAT	570	242	0	10	929	503
CM di Bari	2433	1053	17	42	3807	1886
Provincia di Taranto	881	334	8	19	1476	621
Provincia di Brindisi	731	365	4	20	1080	667
Provincia di Lecce	1274	519	12	30	1968	910

Numero di Morti per localizzazione

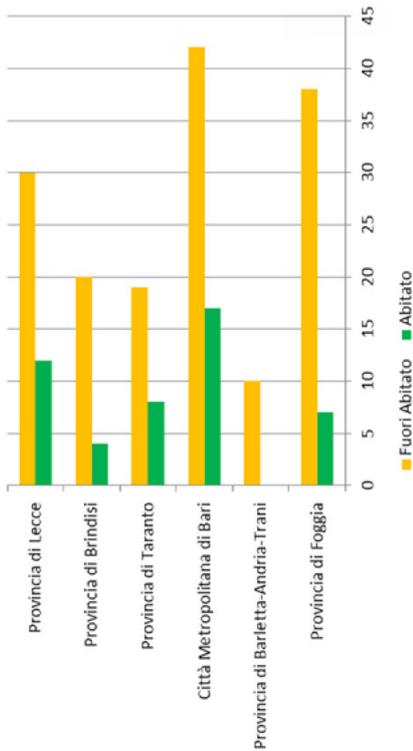


Figura 108. Numero di morti per localizzazione. Dati ACI 2019.

Numero di Incidenti per localizzazione

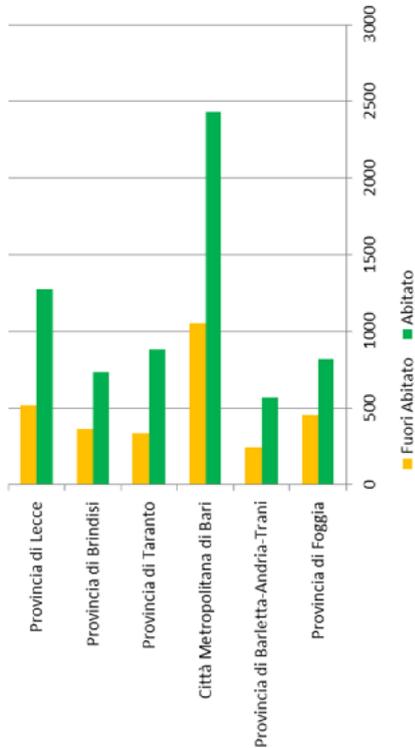
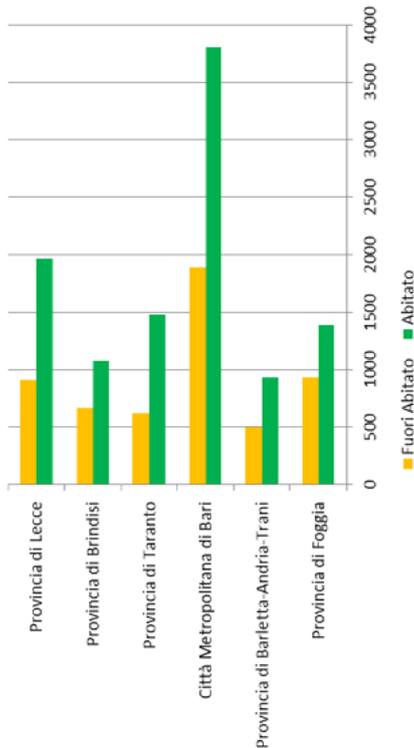


Figura 109. Numero di incidenti per localizzazione. Dati ACI 2019.

Numero di Feriti per localizzazione



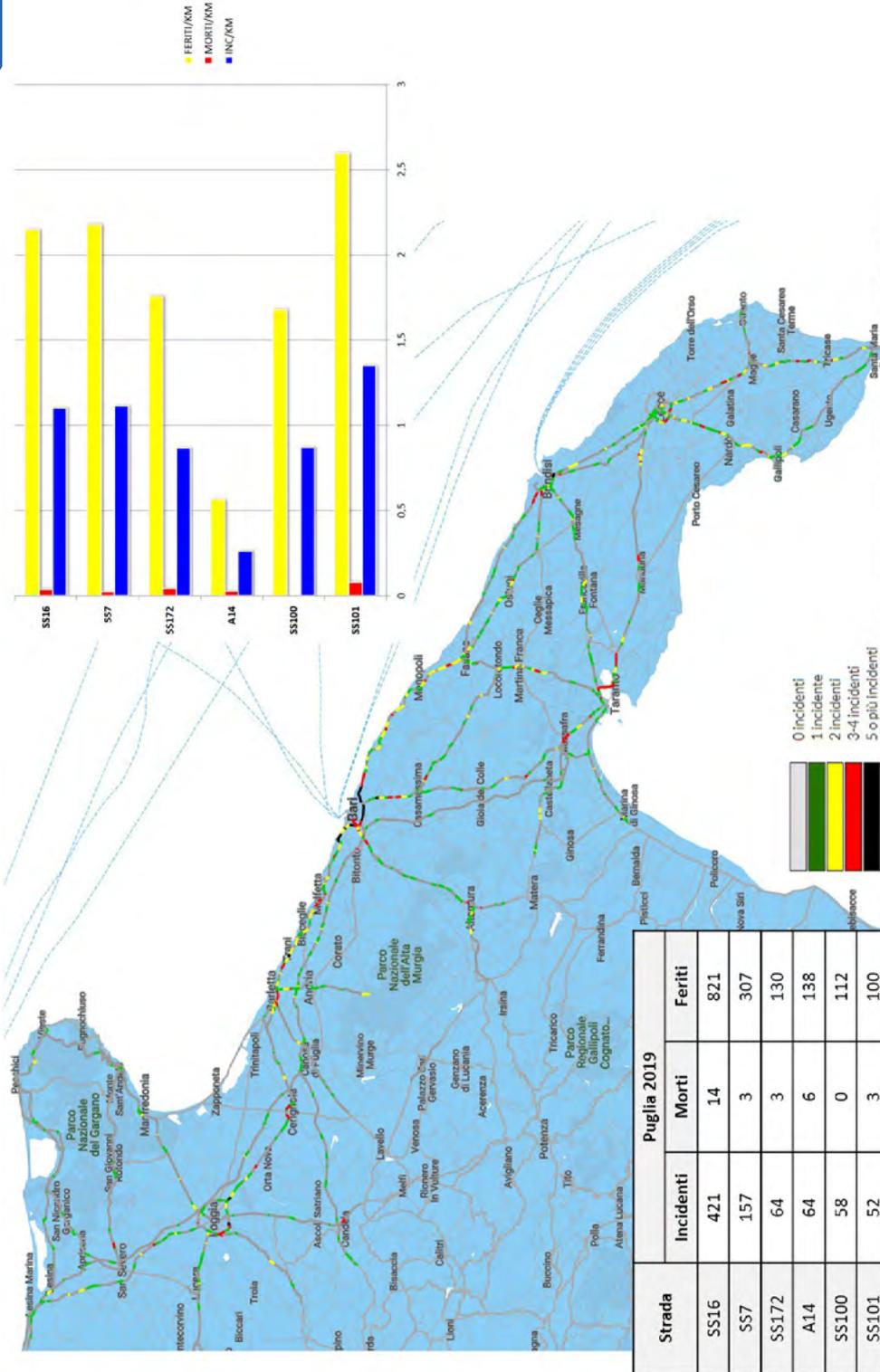


Figura 110. Strade con il maggior numero di incidenti Dati ACI 2019.



3.3.6.2 *Contenuti dell'Allegato BANCA DATI DA FONTE*

Nel paragrafo 1.3.5 dell'Allegato BANCA DATI DA FONTE sono riportati:

- Le elaborazioni fatte da ASSET sull'evoluzione dei dati relativi all'incidentalità dal 2001 al 2018 relativamente a incidenti con lesioni, numero di deceduti, numero di feriti nelle strade interne ai centri abitati, nelle strade esterne ai centri abitati e sulle autostrade.

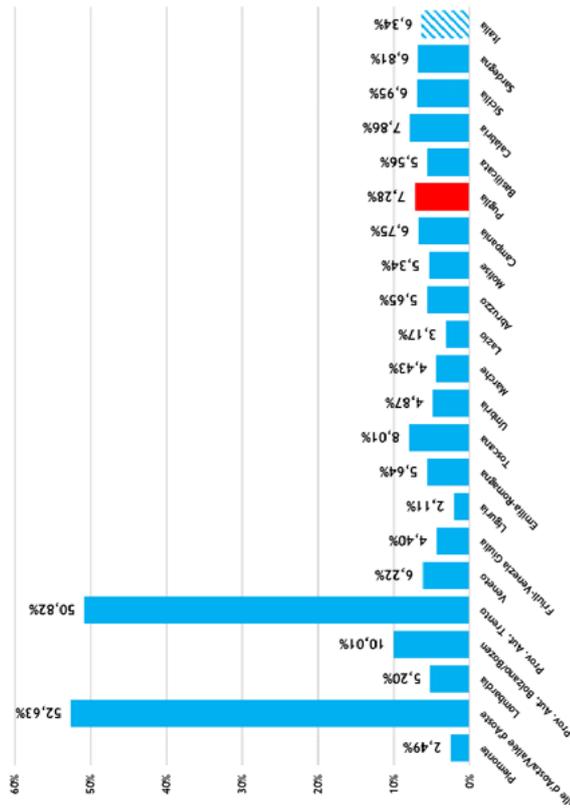


3.3.7 COMPOSIZIONE DEL PARCO AUTOVETTURE

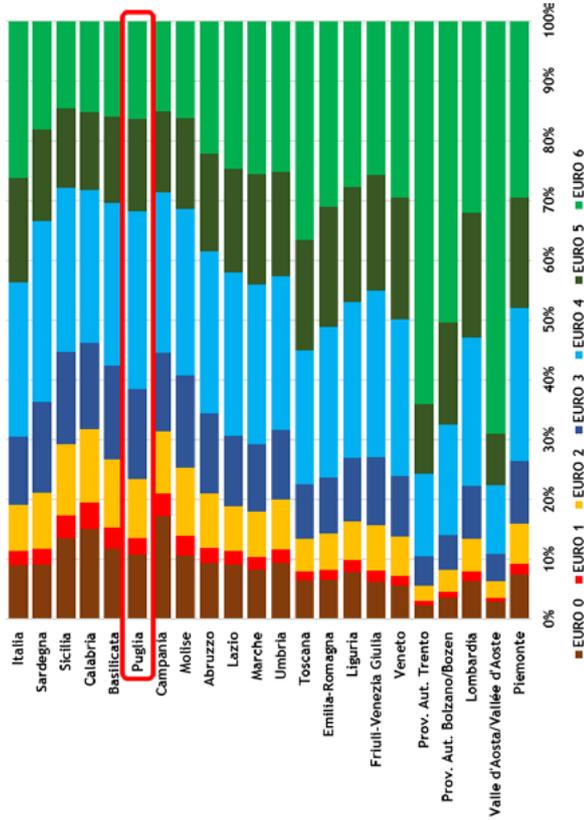
L'analisi dei dati ACI ed ISTAT relativi alle caratteristiche del parco veicolare circolante in regione Puglia tra il 2015 ed il 2020 evidenziano che:

- l'incremento dei veicoli immatricolati nel quinquennio è maggiore della media nazionale;

Variazione veicoli immatricolati nel quinquennio 2015-2020



Emissività parco autoveetture 2020



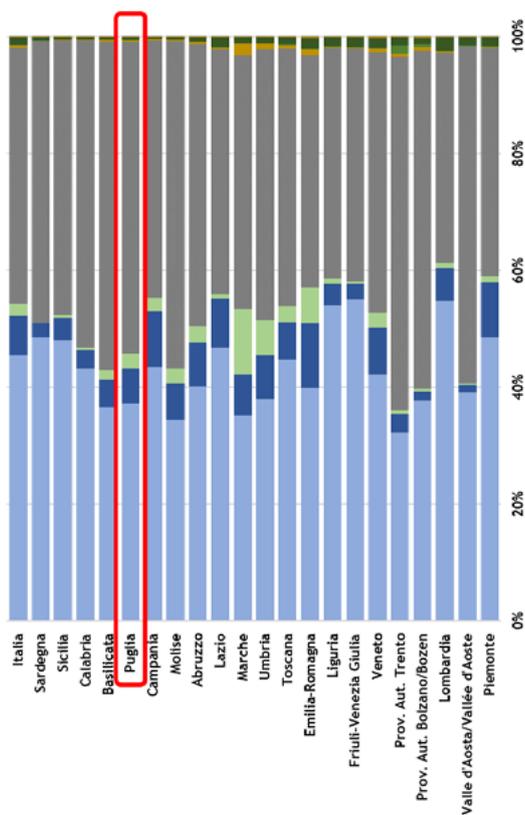
- Di conseguenza l'incidenza dei veicoli a minore emissività sull'intero parco autoveetture 2020, in Puglia è pari al 31,8% mentre la media nazionale conta un 43,6% di veicoli di classe Euro 5 ed Euro 6 rispetto al totale;

- La percentuale di veicoli Euro 0 ed Euro 1 è maggiore della media nazionale mentre quella relativa ai veicoli Euro 6 è nettamente inferiore;

Elaborazione su Fonte ACI-ISTAT



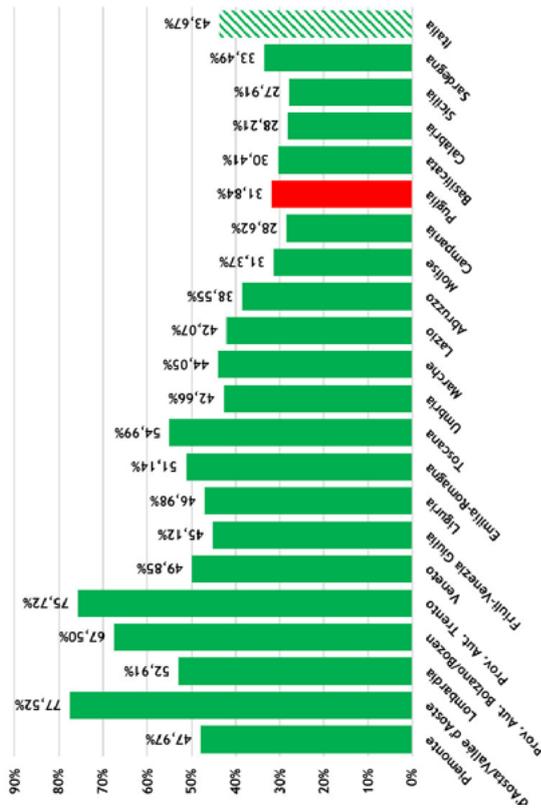
Alimentazione parco autovetture 2020



● Benzina = Benzina e gas liquido ■ Benzina e metano ■ Gasolio ■ Metano ■ Elettrica ■ Ibrido benzina ■ Ibrido gasolio ■ Altre

● Di conseguenza l'incidenza del numero di autovetture ad alimentazione alternativa (elettrica, ibrido benzina, ibrido gasolio) sull'intero parco veicolare nel 2020 è pari a meno della metà della media nazionale. Per la Puglia si registra uno 0,57% mentre la media nazionale è 1,5%.

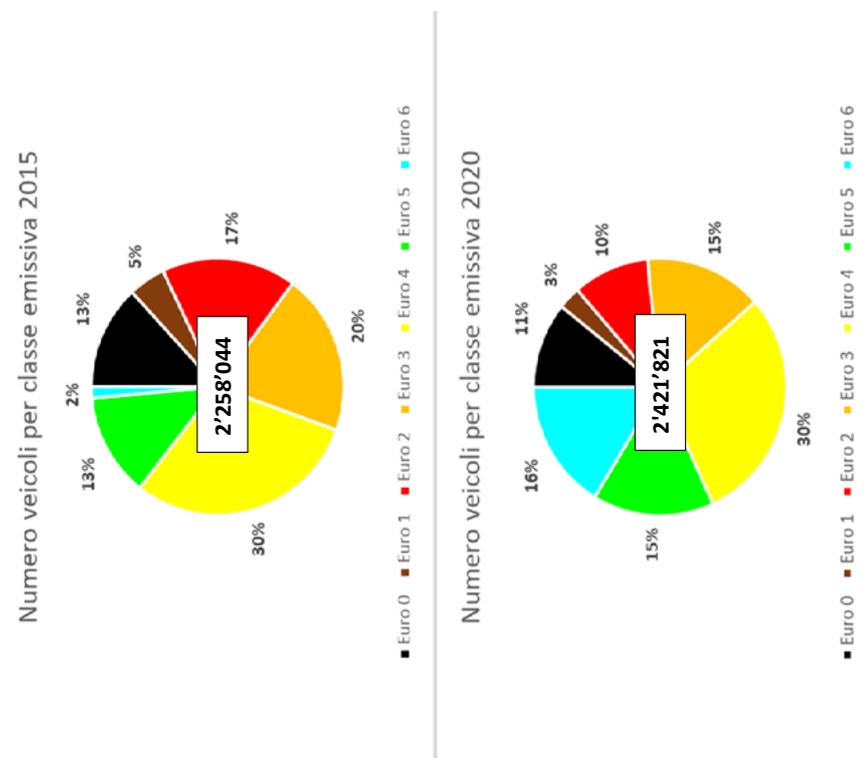
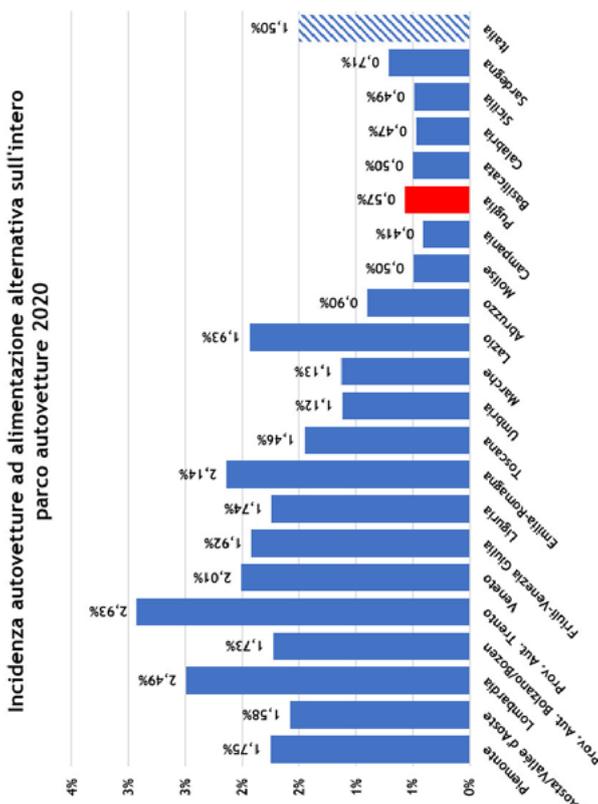
Incidenza autovetture a minore emissività* sull'intero parco autovetture 2020



*Euro 5+Euro6/Totale

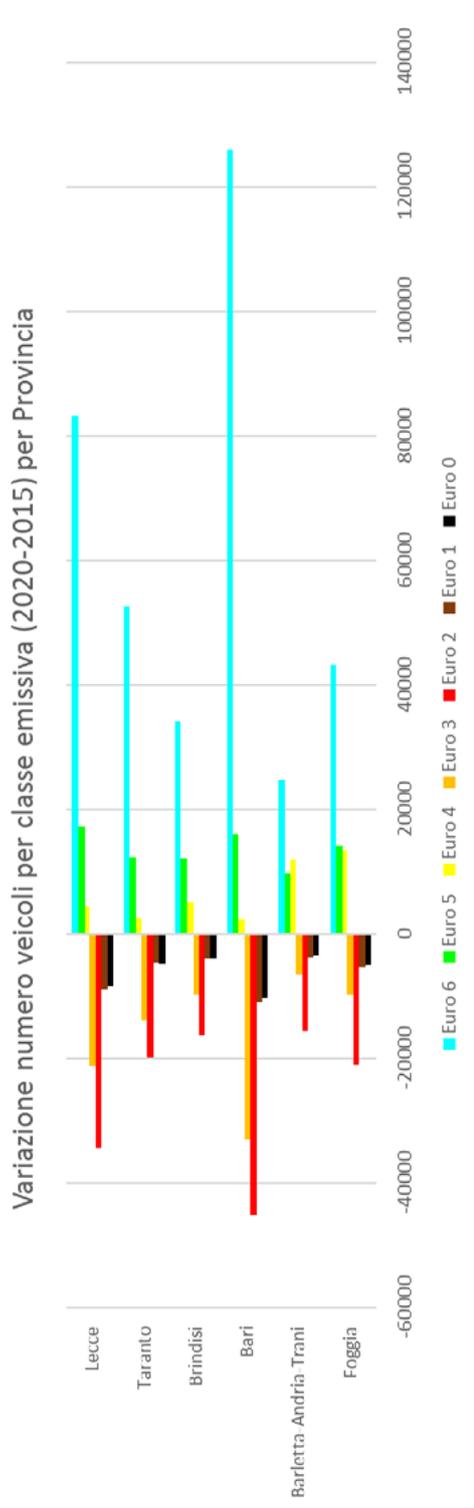
● Oltre la metà dei veicoli circolanti in regione Puglia sono alimentati a Gasolio (i veicoli alimentati a benzina sono al secondo posto con uno scarto di circa il 10%) mentre gli altri tipi di alimentazione non raggiungono l'1% del totale.

Elaborazione su Fonte ACI-ISTAT



Osservando l'andamento dal 2015 al 2020 è possibile apprezzare una riduzione significativa dei veicoli di classe Euro 0, Euro 1 ed Euro 2, a fronte di un sensibile incremento di veicoli di classe Euro 6 che passano dal 2% registrato nel 2015 al 16% del 2020.

Elaborazione su Fonte ACI-ISTAT



Elaborazione su Fonte ACH-ISTAT



Il dato aggregato degli spostamenti con il trasporto pubblico urbano è stato desunto dai dati a consuntivo dell'annualità 2018 integrati, ove non disponibili, dal dato ISTAT.

L'insieme di tali dati ha permesso la ricostruzione della ripartizione modale della domanda di traffico nelle ore di punta del mattino riportata a pagina 96 per l'intera regione e a pagina 97 per singola provincia.

3.4 Ricostruzione della domanda di trasporto attuale

3.4.1 TRASPORTO STRADALE E TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Ai fini dell'elaborazione del Piano è stato messo a punto un modello di simulazione delle modalità di trasporto terrestre a livello regionale.

Per quanto riguarda il trasporto privato l'aggiornamento dei dati di domanda è stato effettuato prendendo in considerazione i dati di traffico acquisiti da Autostrade per l'Italia e delle postazioni PANAMA. Sono state aggiornate le matrici origine/destinazione relative alla totalità degli spostamenti (in entrata, in uscita, interni e di transito) distinte per ore di punta e per l'intera giornata di un giorno medio feriale/scolastico, afferenti all'intero territorio della regione Puglia e distinte per veicoli leggeri e mezzi pesanti.

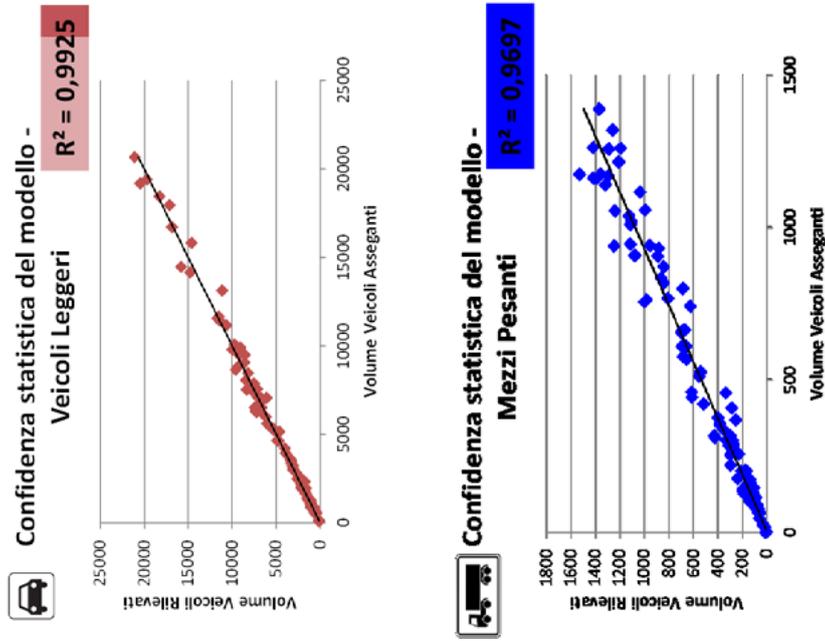
La verosimiglianza tra i volumi di traffico rilevati e quelli assegnati (vedi Figura 111) ha permesso di effettuare analisi di approfondimento sulla tipologia degli spostamenti effettuati su mezzo privato.

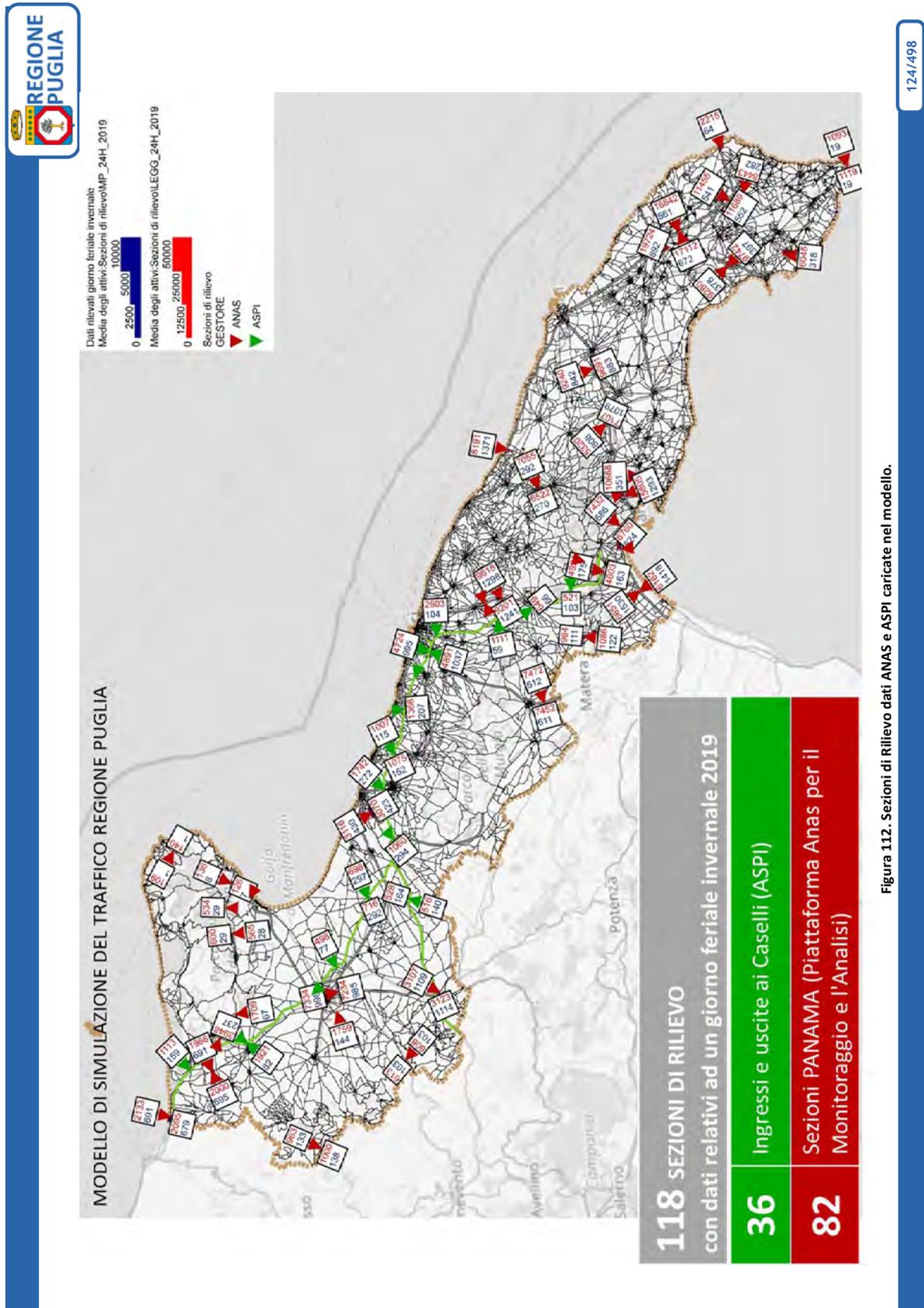
L'aggiornamento della domanda di trasporto pubblico ferroviario è stato ricavato prendendo a riferimento le frequentazioni dei servizi ferroviari ultime disponibili (rivenenti da dichiarazioni dei vari operatori), grazie alle quali è stato possibile ricostruire la domanda su trasporto ferroviario per le due ore di punta del mattino.

Per quanto riguarda la domanda sui servizi automobilistici di trasporto pubblico extraurbano si è fatto riferimento ai dati del venduto fornito da COTRAP per ottobre 2019 integrato con i dati relativi al venduto ultimo disponibile dei servizi sostitutivi di FAL e di FSE.



Figura 111. Confidenza statistica del modello veicoli leggeri e mezzi pesanti.





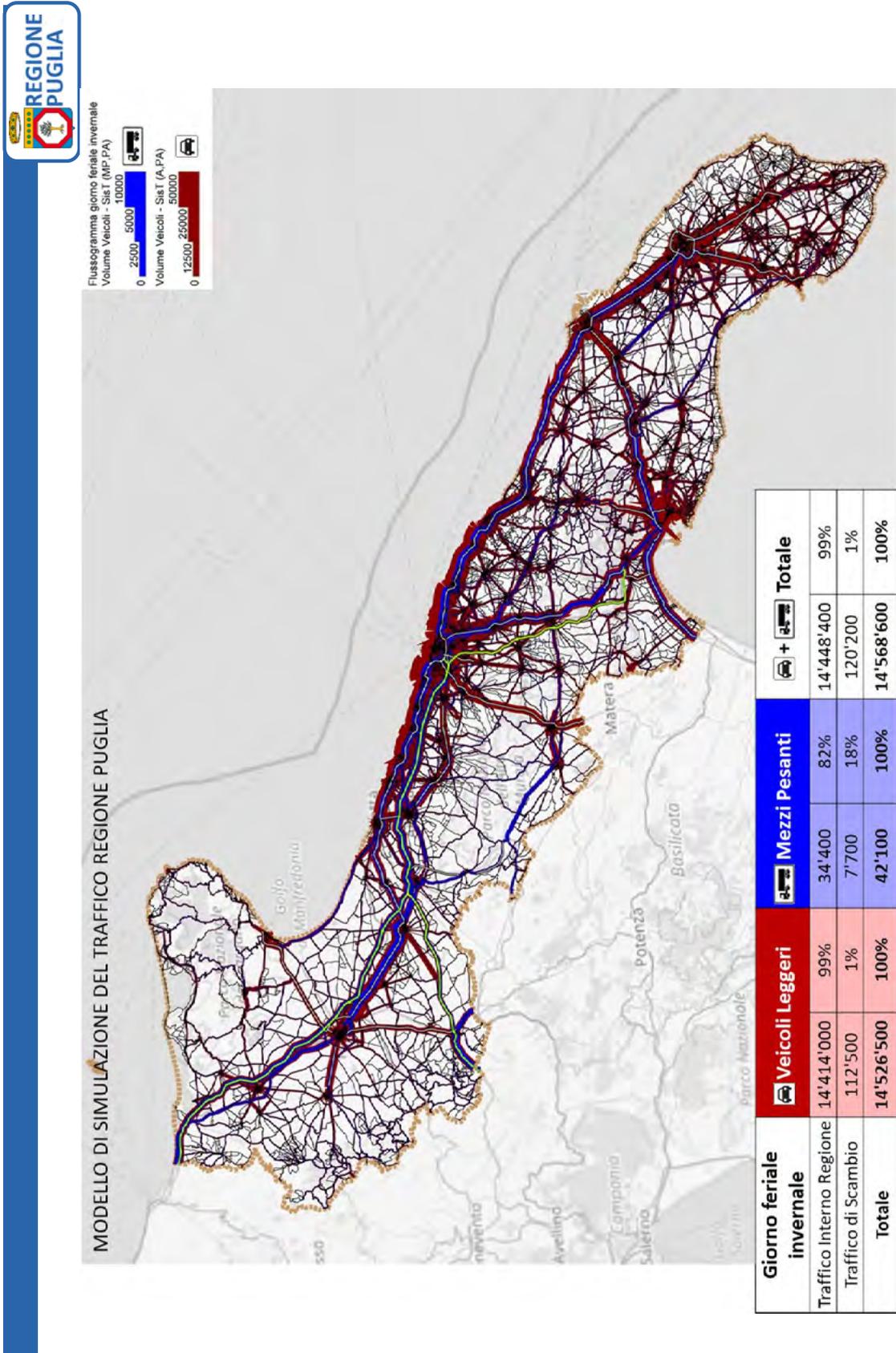


Figura 113. Flussogramma auto private e mezzi pesanti (giorno ferie invernale)



La disponibilità del modello di simulazione del traffico multimodale ha permesso di approfondire la natura degli spostamenti che interessano il territorio regionale, in modo da individuare strategie appropriate rispetto alle caratteristiche dei vari segmenti domanda di mobilità.

Un primo dato emerso è che tanto nell'ora più critica della giornata (ora di punta del mattino) quanto nelle 24 ore di un giorno tipo feriale, il numero di spostamenti che hanno origine e destinazione all'interno dello stesso comune (denominati intracomunali) è nettamente maggiore rispetto agli spostamenti intercomunali. Inoltre il 95% degli spostamenti intracomunali su mezzo motorizzato utilizza l'auto privata (vedi Figura 114). Dal confronto tra gli spostamenti intercomunali e intracomunali generati dalle 6 Province della Puglia (vedi Figura 115) emerge come la Città Metropolitana di Bari e la Provincia di Lecce siano i territori che ne generano il maggior numero, questo a conferma del forte ruolo attrattore del comune di Bari e la presenza dell'elevato numero di piccoli comuni nella Provincia di Lecce che sono fortemente legati al capoluogo di provincia. In tutte le province, comunque, la componente di traffico principale è rappresentata dagli spostamenti intracomunali.

Questo fenomeno, conferma la bontà dell'azione intrapresa dalla Regione Puglia attraverso il cofinanziamento dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile anche per i Comuni diversi dai capoluoghi di provincia e con popolazione inferiore ai 100'000 abitanti (già coperti dai finanziamenti nazionali). Inoltre ha indotto il Piano Attuativo 2021-2030 a corroborare lo scenario di progetto di una serie di indicazioni per promuovere la mobilità sostenibile in campo urbano (vedi paragrafo 6.7.6) ai quali i comuni saranno invitati a riferirsi nell'implementazione di progetti che prevedono cofinanziamenti per il tramite della Regione. Ciò al fine di garantire una coerenza "verticale" tra i diversi livelli di pianificazione e gestione della mobilità requisito, questo indispensabile per ottenere risultati tangibili.

Sul versante della mobilità intercomunale, che rientra nella sfera delle competenze del Piano Attuativo, la modalità prevalente è comun-

que l'auto privata (69%). La classificazione delle lunghezze degli spostamenti dei circa 2'600'000 spostamenti/giorno intercomunali interni alla regione su auto privata, ha fatto emergere come questi siano per il 45% di medio-corto raggio tra i 10 e i 25 km (vedi Figura 116), e che il 35% (circa 920'000) coinvolge in origine e/o in destinazione almeno un Comune Capoluogo (vedi Figura 117). L'osservazione del flussogramma relativo a questo particolare segmento di domanda ha permesso di evidenziare come questa componente di domanda si sviluppi principalmente lungo direttrici che corrono parallelamente alla ferrovia, ma che esistono anche dei corridoi ad alta mobilità lungo direttrici stradali come tra Foggia-San Gionanni Rotondo-Manfredonia, Bari-Santeramo in Colle, Taranto-San Giorgio Jonico, Brindisi-Mesagne e Lecce-Porto Cesareo, dove potrebbero essere proposti servizi rapidi di trasporto pubblico automobilistici alternativi all'auto. Servizi simili potrebbero essere previsti anche lungo la direttrice Margherita di Savoia-Barletta-Trani-Bisceglie-Molfetta, dove la presenza di numerosi spostamenti intercomunali effettuati su auto mostra come l'offerta ferroviaria non riesce a garantire un'accessibilità capillare tale da costituire un'alternativa mole per la domanda automobilistica attuale. (vedi paragrafo 6.7.2).

Per la consultazione delle elaborazioni specifiche relative ai succitati corridoi di mobilità si rimanda al paragrafo 1.4.2 dell'Allegato Banca Dati da Fonte.

È interessante inoltre osservare che il 62% degli spostamenti auto giornalieri intercomunali interni alla Regione avvengono tra comuni che hanno almeno una stazione ferroviaria (vedi Figura 119), confermando l'esigenza di proseguire nell'azione di potenziamento dell'offerta ferroviaria nei casi in cui i volumi di domanda potenziale risultino adeguati (vedi paragrafo 6.7).

L'analisi sul versante del trasporto delle merci giornaliero, pari a circa 42'100 spostamenti dei Mezzi Pesanti in un giorno tipo, ha invece evidenziato come questi siano nel 99% dei casi degli spostamenti intercomunali di cui oltre il 60% si sviluppa su distanze maggiori di 50 km e coinvolge almeno un Comune Capoluogo (vedi Figura 120), incentivan-



do a sostenere l'attuazione dello scenario previsto dal PRML con particolare riferimento alla promozione dell'intermodalità strada-ferrovia. In questo ambito il presente Piano Attuativo si è fatto carico di integrare nel proprio scenario di progetto la simulazione della diversione modale

strada-ferrovia (vedi paragrafo 6.6.6) integrandola nella valutazione della riduzione dei flussi di traffico stradale al fine di stimare la reinterrizzazione dei costi delle esternalità ambientali ed economiche.

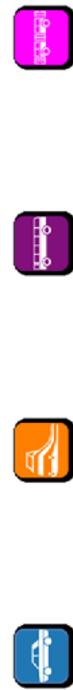
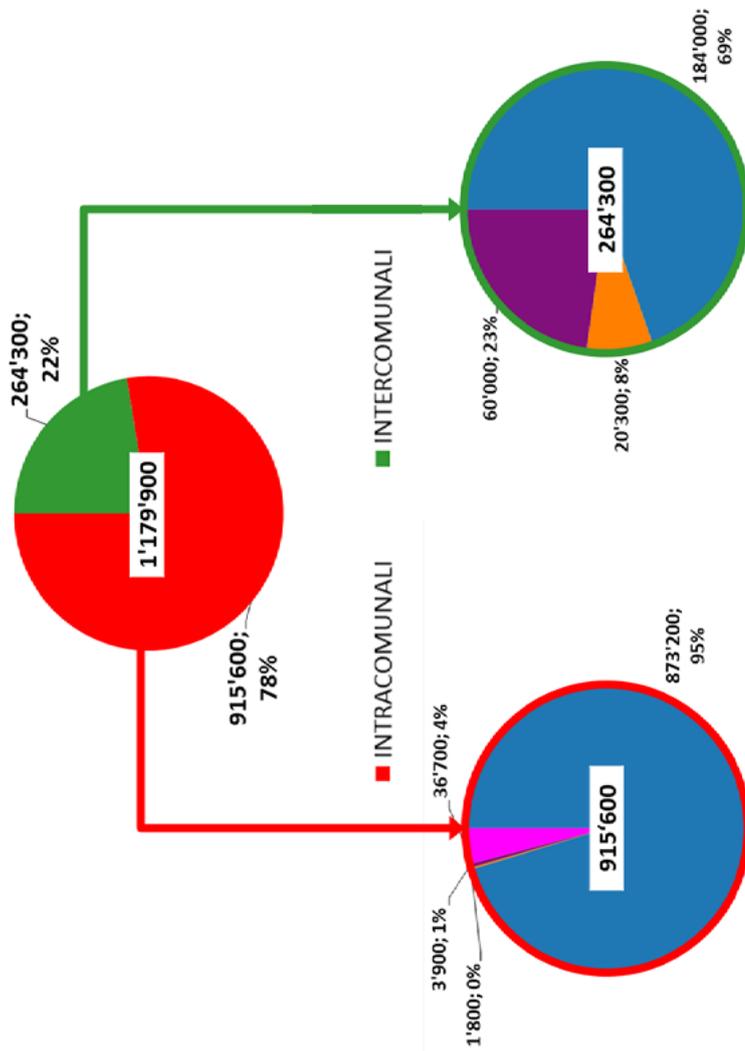


Figura 114. Stima della ripartizione modale nella fascia di punta del mattino.

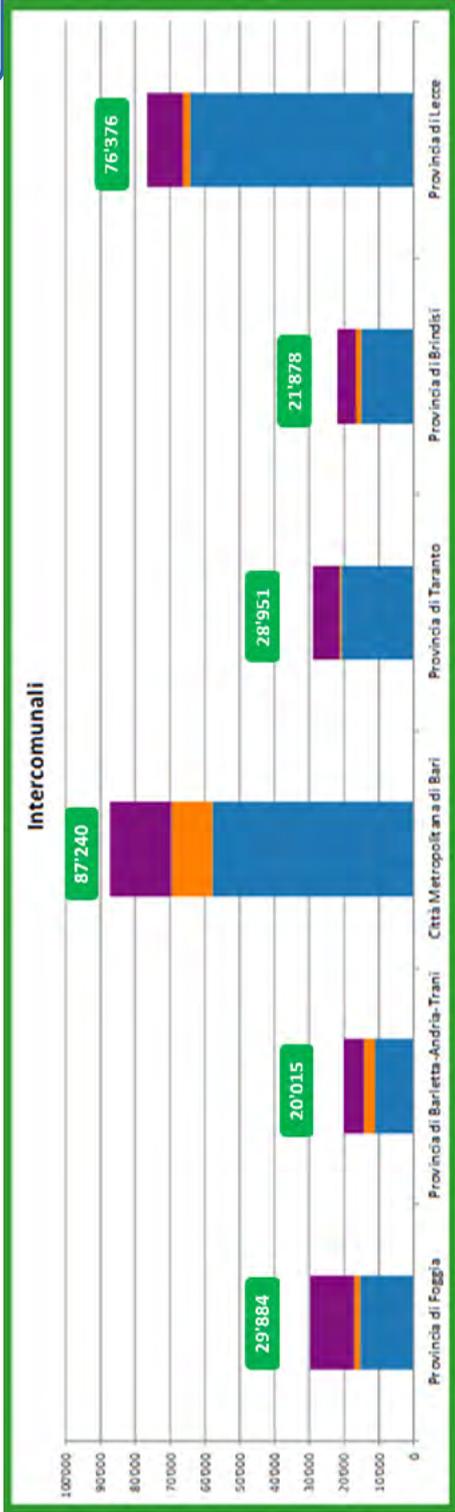


Figura 115. Stima della ripartizione modale nella fascia di punta del mattino: Spostamenti intercomunali e intracomunali su base provinciale.

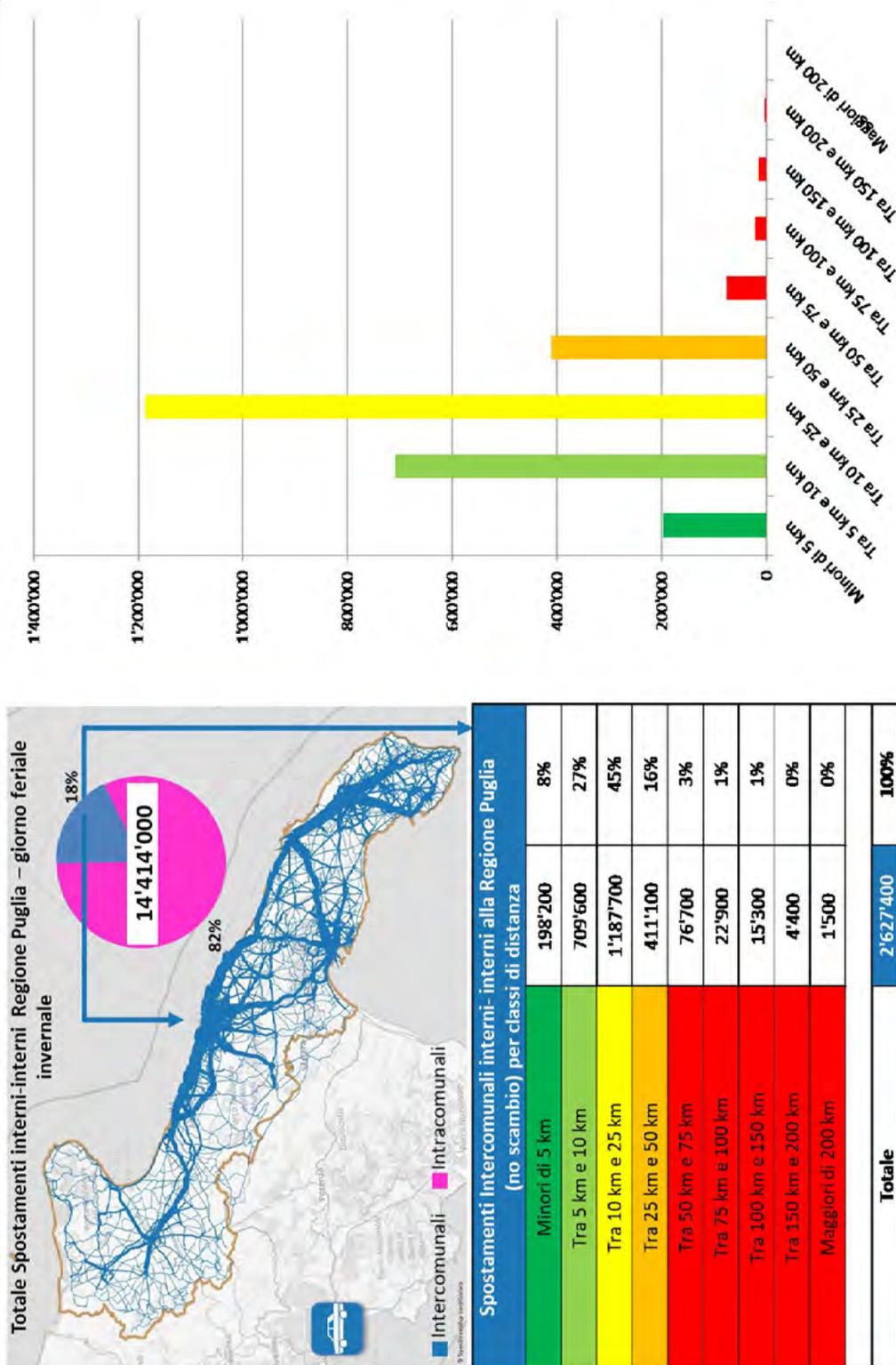


Figura 116. Analisi domanda di traffico privato Spostamenti intercomunali veicoli leggeri per classi di distanza.

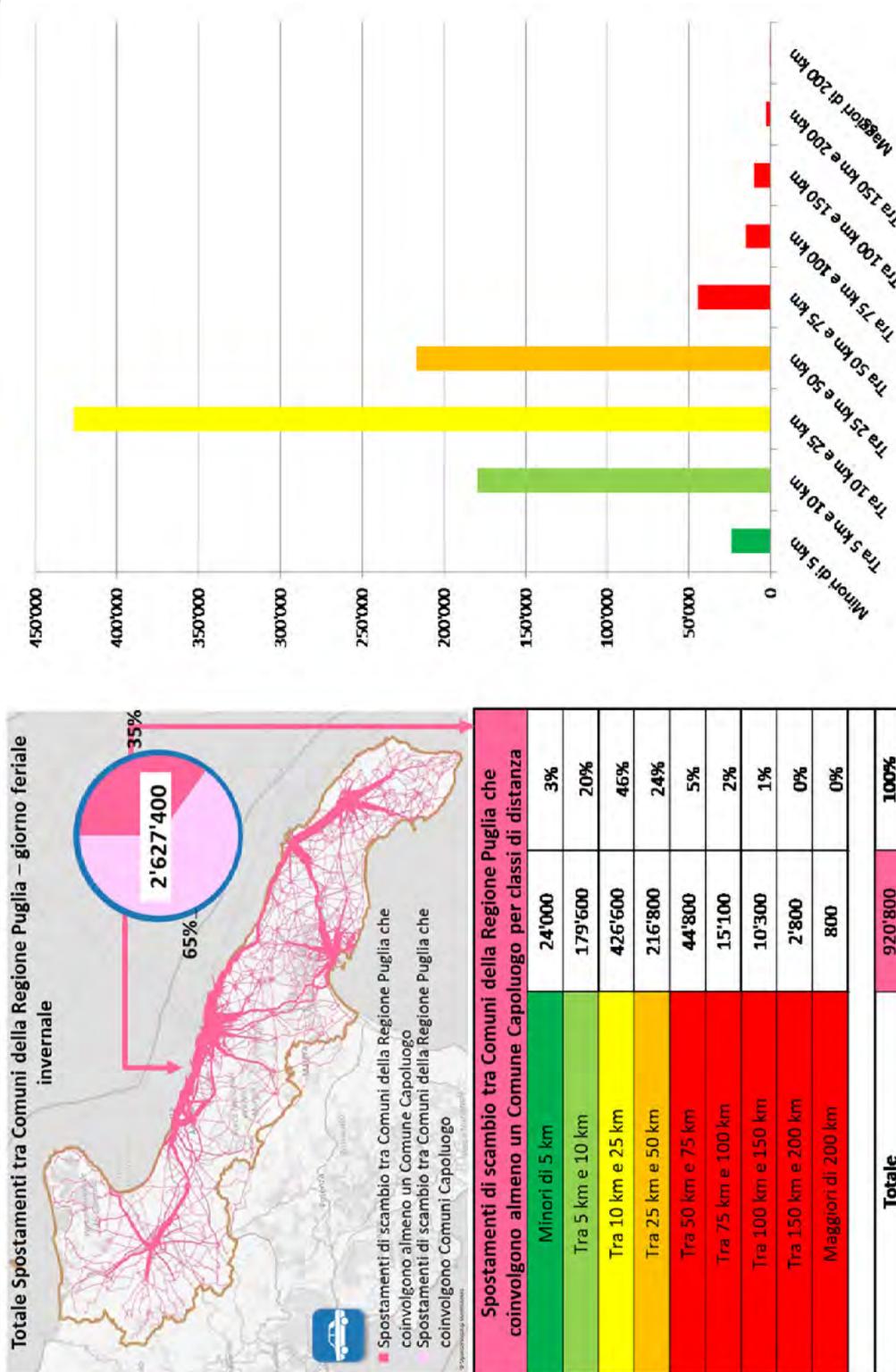
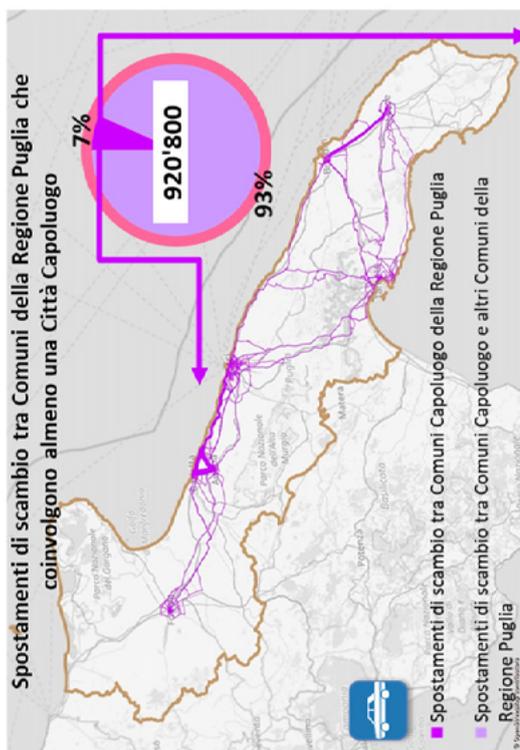


Figura 117. Analisi domanda di traffico privato Spostamenti intercomunali con almeno un Comune Capoluogo veicoli leggeri per classi di distanza.



Spostamenti di scambio tra Città Capoluogo della Regione Puglia per classi di distanza		
Minori di 5 km	0	0%
Tra 5 km e 10 km	4'800	8%
Tra 10 km e 25 km	32'700	54%
Tra 25 km e 50 km	9'900	16%
Tra 50 km e 75 km	6'400	11%
Tra 75 km e 100 km	2'600	4%
Tra 100 km e 150 km	3'300	5%
Tra 150 km e 200 km	600	1%
Maggiori di 200 km	100	0%
Totale	60'400	100%

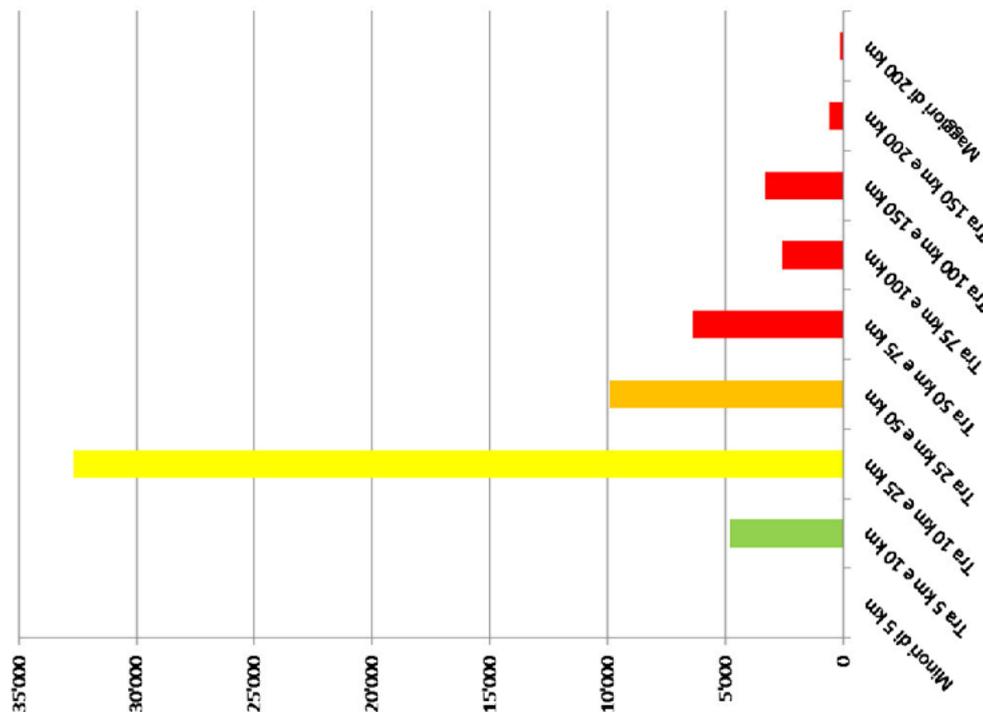


Figura 118. Analisi domanda di traffico privato Spostamenti intercomunali tra Comuni Capoluogo veicoli leggeri per classi di distanza.

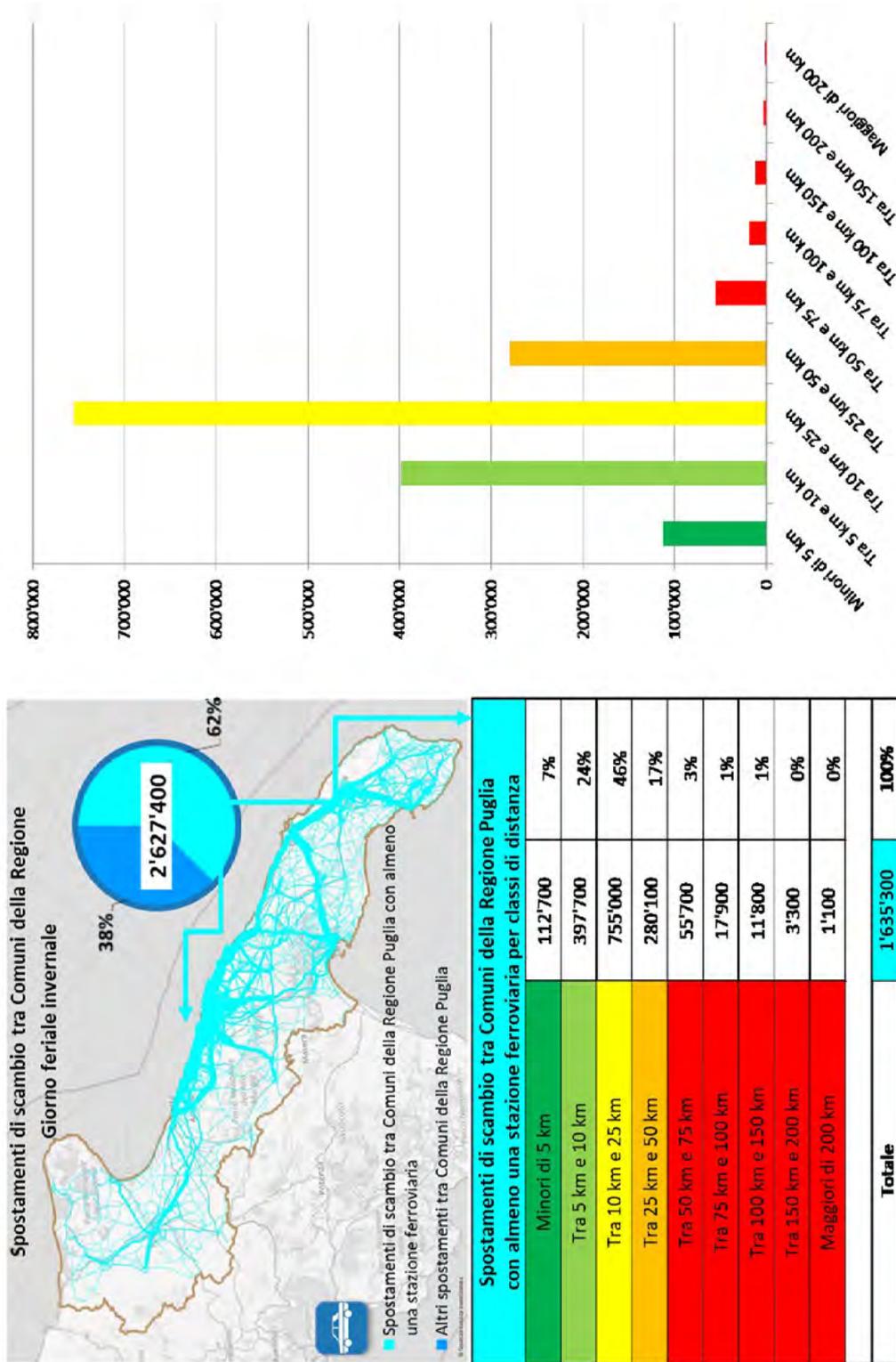
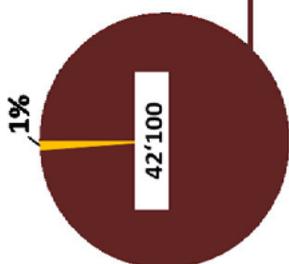


Figura 119. Analisi domanda di traffico privato Spostamenti intercomunali tra Comuni con almeno una stazione ferroviaria veicoli leggeri per classi di distanza.



Spostamenti Mezzi Pesanti Interni e di scambio con Comuni della Regione Puglia - giorno feriale invernale



■ Intercomunali ■ Intracomunali

Spostamenti mezzi pesanti da/per Comuni della Regione Puglia per classi di distanza		
Minori di 5 km	0	0%
Tra 5 km e 10 km	1'000	2%
Tra 10 km e 25 km	5'300	13%
Tra 25 km e 50 km	8'600	21%
Tra 50 km e 75 km	7'300	18%
Tra 75 km e 100 km	4'800	12%
Tra 100 km e 150 km	5'100	12%
Tra 150 km e 200 km	2'700	6%
Maggiori di 200 km	6'600	16%
Totale	41'600	100%

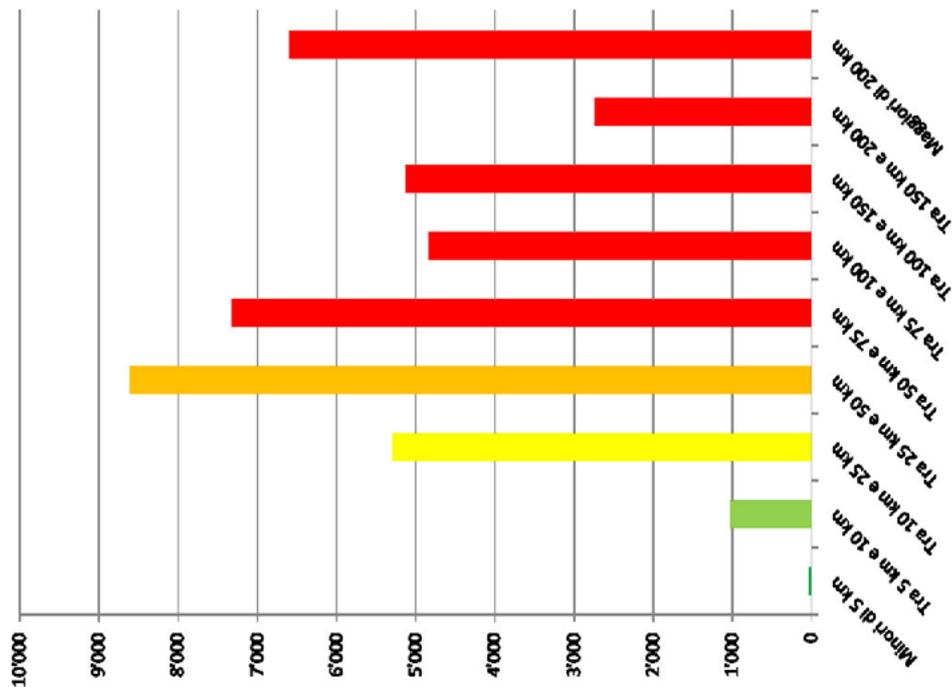
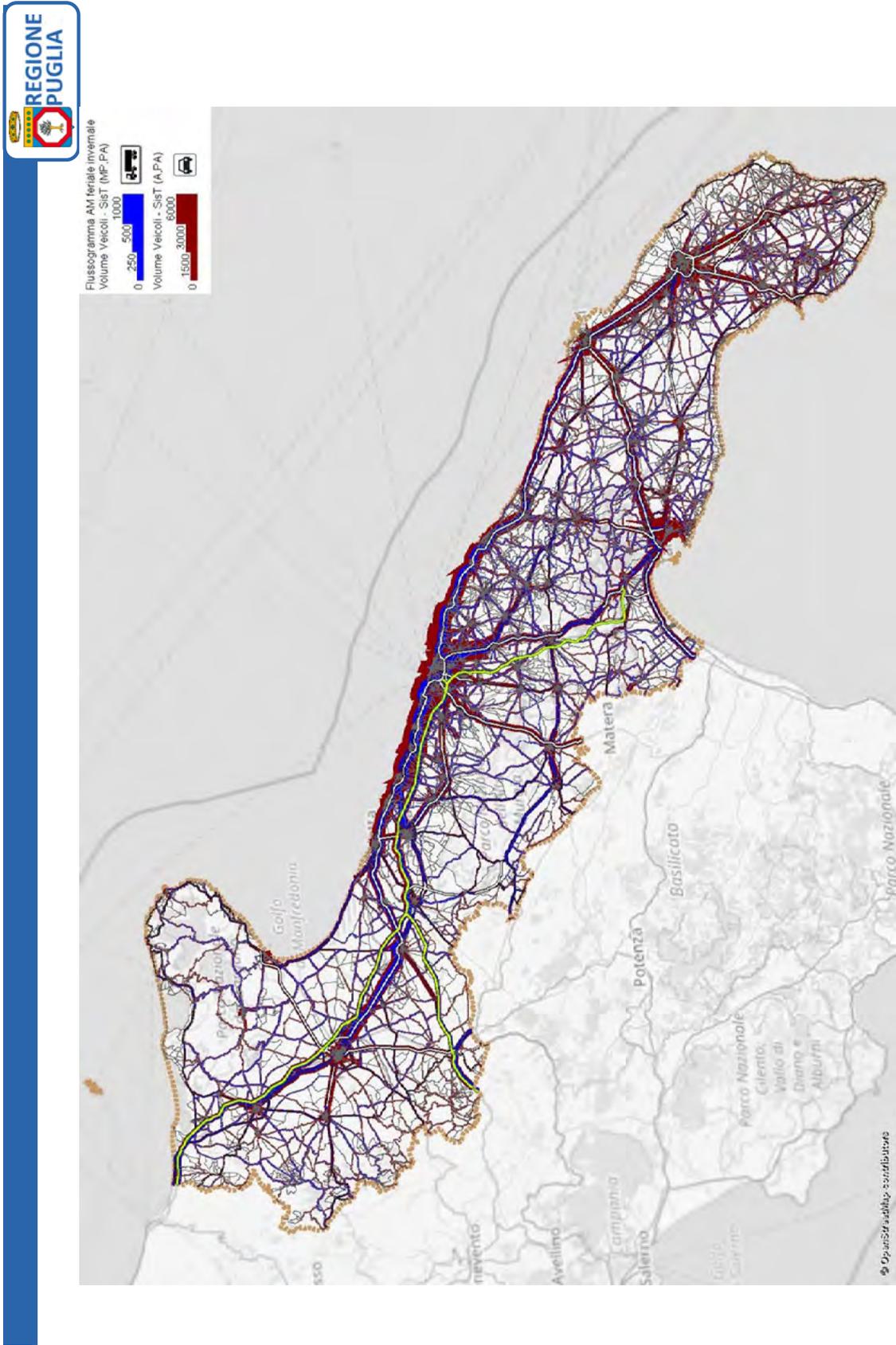
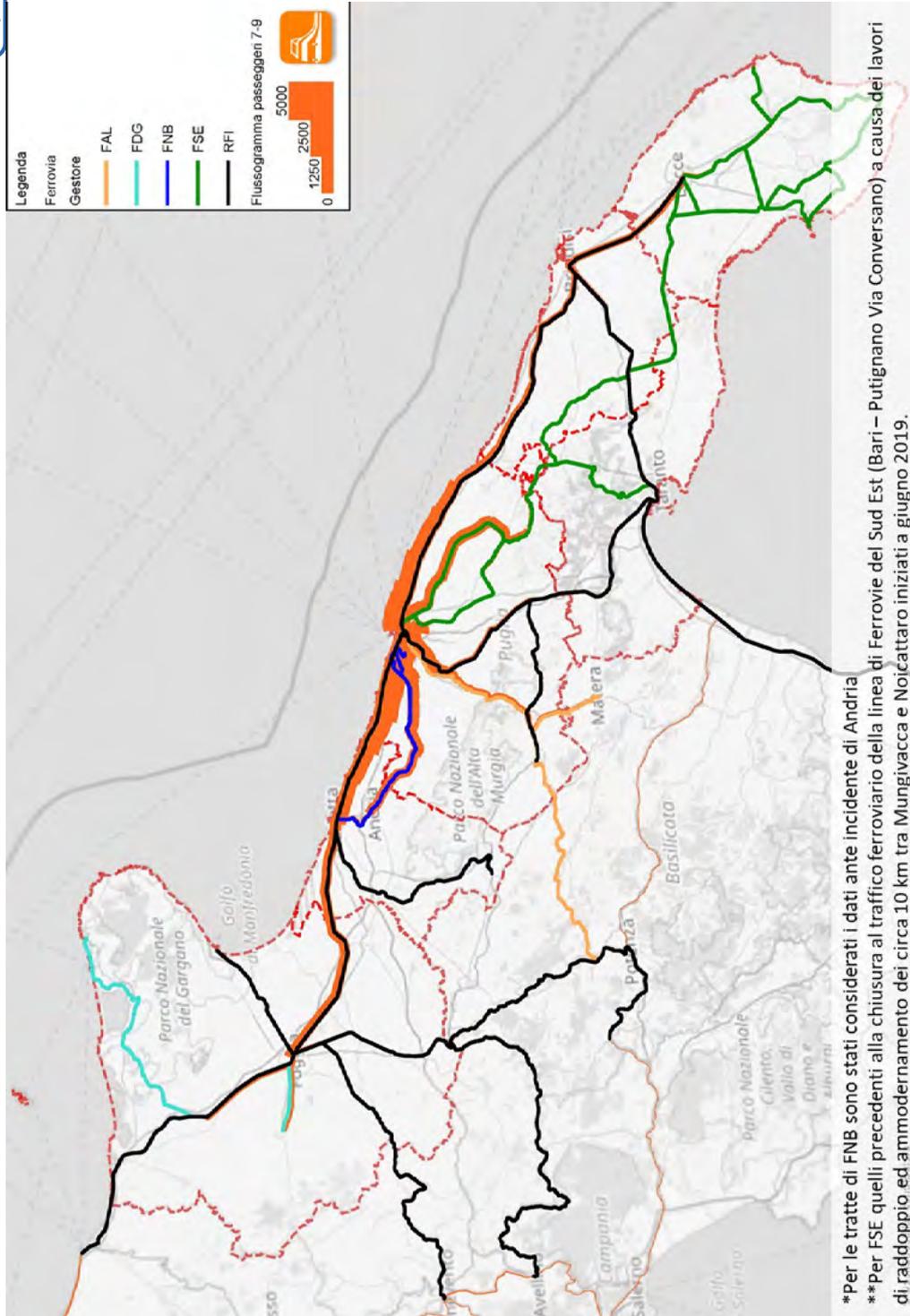


Figura 120. Analisi domanda di traffico privato - Mezzi Pesanti: Spostamenti Mezzi Pesanti per classi di distanza





*Per le tratte di FNB sono stati considerati i dati ante incidente di Andria
 **Per FSE quelli precedenti alla chiusura al traffico ferroviario della linea di Ferrovie del Sud Est (Bari – Putignano Via Conversano) a causa dei lavori di raddoppio ed ammodernamento dei circa 10 km tra Mungivacca e Noicattaro iniziati a giugno 2019.

Figura 122. Flussogramma passeggeri su servizi ferroviari biorario 7-9 in un giorno feriale invernale (2019 TI-FdG-FAL, 2013 FSE-FNB).

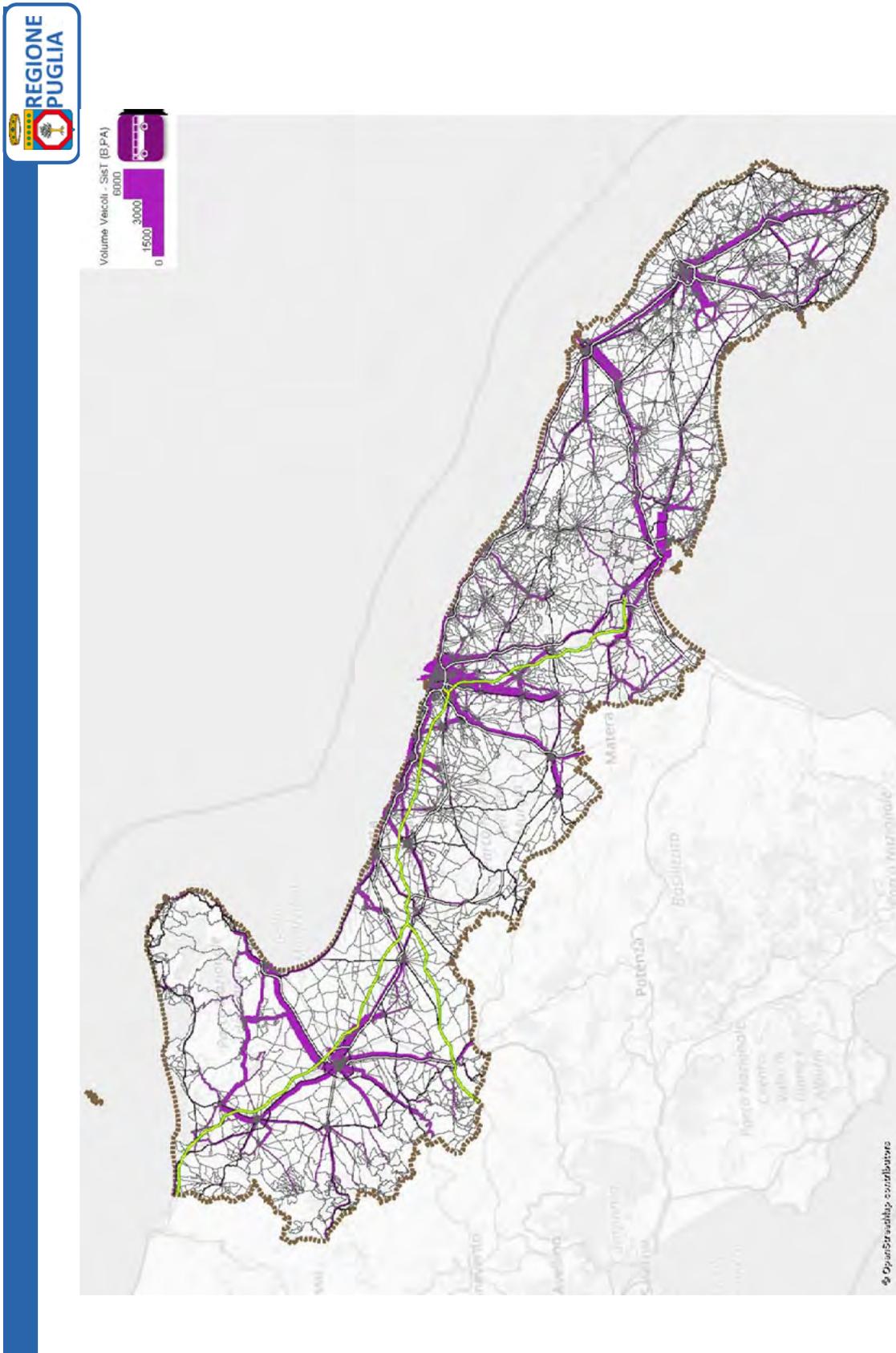


Figura 123. Flusso di traffico passeggeri in un giorno ferialmente invernale (COTRAP 2019, sost. FAL e sost. FSE).



3.4.2 CONTENUTI DELL'ALLEGATO BANCA DATI DA FONTE

Nel paragrafo 1.4 dell'Allegato BANCA DATI DA FONTE sono riportati:

- Slide 58 Flussogramma auto private e mezzi pesanti (giorno feriale invernale).
- Slide 59 Flussogramma auto private e mezzi pesanti (ora di punta del mattino).
- Slide 60 Flussogramma passeggeri su servizi ferroviari biorario 7-9 in un giorno feriale invernale (2019 TI-FdG-FAL, 2013 FSE-FNB).
- Slide 61 Flussogramma passeggeri biorario 6-8 in un giorno feriale invernale servizi automobilistici extraurbani (COTRAP 2019, sost. FAL e sost. FSE).
- Paragrafo 1.4.1 Elaborazioni alla scala regionale. Analisi della distribuzione delle lunghezze degli spostamenti nelle 24 ore dei veicoli (con zoom dei soli spostamenti intercomunali, dei soli spostamenti intercomunali che coinvolgono almeno un comune capoluogo, dei soli spostamenti intercomunali tra comuni capoluogo, dei soli spostamenti intercomunali tra comune che hanno almeno una stazione ferroviaria).
- Paragrafo 1.4.1 Elaborazioni alla scala provinciale. Per ogni provincia è stata fatta:
 - Le analisi delle componenti di traffico su Auto Privata nell'ora di punta del mattino (traffico interno alla provincia, di scambio con altre province pugliesi e con i territori extraregionali, e di attraversamento della provincia) e il totale degli spostamenti auto generati da ogni comune della provincia distinto se intercomunale o intracomunale;
 - Le analisi delle componenti di traffico su bus extraurbani nelle ore di punta del mattino (traffico interno alla provincia, di scambio con altre province pugliesi e con i territori extraregionali, e di attraversamento della provincia) e il totale degli spostamenti passeggeri che si muovono con i servizi automobilistici extraurbani generati da ogni comune della provincia distinto se intercomunale o intracomunale;
 - La ripartizione modale del totale degli spostamenti intercomunali e intracomunali emessi da ogni comune della provincia nelle ore di punta del mattino;
 - La distribuzione per classi di distanza degli spostamenti intercomunali su auto privata, su servizi ferroviari e su servizi automobilistici che interessano la rete di ogni provincia nelle ore di punta del mattino.



- Le linee guida operative per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche;

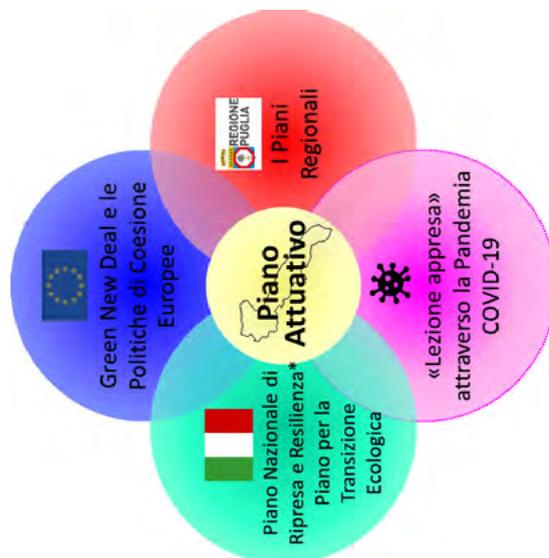
- Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC);
- Il Piano Regionale delle Merci e della Logistica (PRML);
- Il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR);
- Il Piano Regionale per la Qualità dell'Aria (PRQA);
- Il Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR);
- Il Piano si è dovuto confrontare con la "lezione appresa" data dalla diffusione pandemica da COVID-19 che ha inevitabilmente generato profondi cambiamenti sull'organizzazione del sistema della mobilità delle persone e sul trasporto e logistica delle merci.

4 Quadro di riferimento normativo e programmatico

4.1 Riferimenti normativi e tecnici per la redazione del Piano Attuativo

Come anticipato in premessa, il processo di aggiornamento del PA 2021-2030 ha tenuto conto di un ampio ventaglio di Piani strumenti di programmazione. In particolare:

- Il Green New Deal (GND);
- La rete TEN-T: Il corridoio Scandinavo-Mediterraneo;
- La nuova politica di Coesione 2021-2027;
- Il Fondo di Sviluppo e Coesione 2021-2027;
- Il Documento di Economia e Finanza (DEF) 2021 "Dieci anni per trasformare l'Italia. Strategie per infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti per il benessere delle persone e la competitività delle imprese, nel rispetto dell'ambiente";
- Il Documento di Economia e Finanza (DEF) 2020 "Italia veloce. L'Italia resiliente progetta il futuro. Nuove strategie per trasporti, logistica e infrastrutture";
- Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR);
- Il Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale 2030 (PNSS)
- Il Piano per la Transizione Ecologica (PTE);
- Il Piano Nazionale Integrato per l'Energia ed il Clima (PNIEC);
- La Strategia Nazionale per le Aree Interne (SNAI);



*Per brevità con il PNRR vengono considerati anche gli interventi coordinati del Fondo Complementare e dell'Allegato Infrastrutture al DEF 2020 e 2021.



Oggi le emissioni dei trasporti rappresentano circa il 25% delle emissioni totali di gas a effetto serra dell'UE e sono aumentate negli ultimi anni. L'obiettivo di essere il primo continente a impatto climatico zero entro il 2050 richiede cambiamenti ambiziosi nel settore dei trasporti. È necessario un percorso definito con chiarezza per conseguire una riduzione del 90% delle emissioni di gas a effetto serra legate ai trasporti entro il 2050.

4.2.2 LA RETE TEN-T: IL CORRIDOIO SCANDINAVO-MEDITERRANEO

Le reti TEN-T sono un insieme di infrastrutture lineari (ferroviarie, stradali e fluviali) e puntuali (nodi urbani, porti, interporti e aeroporti) considerate rilevanti a livello comunitario. La rete TEN-T è costituita da una rete centrale (Core Network) e da una rete globale (Comprehensive Network). La Core Network si articola in nove corridoi ed è composta dai nodi urbani a maggiore densità abitativa, dai nodi intermodali di maggiore rilevanza e dalle relative connessioni. Oggi la priorità a livello europeo è quella di assicurare la continuità della Core Network, realizzando i collegamenti mancanti, assicurando collegamenti tra le diffe-renti modalità di trasporto, eliminando i colli di bottiglia esistenti.

L'assetto attuale della rete TEN-T CORE nell'Italia peninsulare, ser-vita unicamente dal corridoio Scandinavo – Mediterraneo, lascia sco-perte tre tratte del sistema infrastrutturale multimodale adriatico – Jo-nico (Ancona – Foggia, Bari – Lecce e Paola – Taranto) la cui valenza, strategica e di rango sistemico, è attestata dai numerosi investimenti in corso da parte del governo italiano e delle Regioni interessate.

La direttrice adriatica svolge una rilevante funzione di collega-mento dei porti in forte sviluppo di Taranto, Brindisi, Bari (oltre Gioia Tauro) e di Ancona con gli interporti e gli scali del Nord Italia (Bologna e Verona) e della Germania (Monaco). Essa inoltre collega Bari e Brindisi (terminal europeo del "Corridoio 8 Durazzo-Sofia-Varna") con le nazioni del Centro Europa. La linea ferroviaria costituisce un importante corri-doi merci, interessato da elevati flussi di traffico: i treni dell'intera di-

4.2 Il Contesto Europeo

4.2.1 IL GREEN NEW DEAL (GND)

L'Europa nel riconoscere come i cambiamenti climatici e il degra-do ambientale siano una minaccia, ha sviluppato una nuova strategia per una crescita che renda l'Unione un'economia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva, puntando entro il 2050 a non generare emissioni nette di gas serra, e che la crescita economica sia dissociata dall'uso delle risorse.

Il Green New Deal europeo è un piano di azione dell'Unione Eu-ropea agendo per:

- promuovere l'uso efficiente delle risorse passando a un'econo-mia pulita e circolare;
 - ripristinare la biodiversità e ridurre l'inquinamento.
- Il piano individua gli investimenti necessari e gli strumenti di fi-nanziamento disponibili utili a garantire una transizione equa e inclusi-va. I pilastri di azione centrali sono:
- Gli investimenti in tecnologie rispettose dell'ambiente;
 - Il sostegno l'industria nell'innovazione;
 - L'introduzione di forme di trasporto privato e pubblico più puli-te, più economiche e più sane;
 - La decarbonizzazione del settore energetico;
 - Il garantire una maggiore efficienza energetica degli edifici;
 - Il collaborare con i partner internazionali per migliorare gli stan-dard ambientali mondiali.

L'UE fornisce un sostegno finanziario e assistenza tecnica per aiu-tare i soggetti più colpiti dal passaggio all'economia verde, con il mec-canismo per una transizione giusta, che contribuirà a mobilitare almeno 100 miliardi di euro per il periodo 2021-2027 nelle regioni più colpite.



rettrice adriatica e del bacino pugliese ammontano a 160 al giorno, di questi 28 treni passeggeri, 29 treni merci e 104 destinati al trasporto regionale.

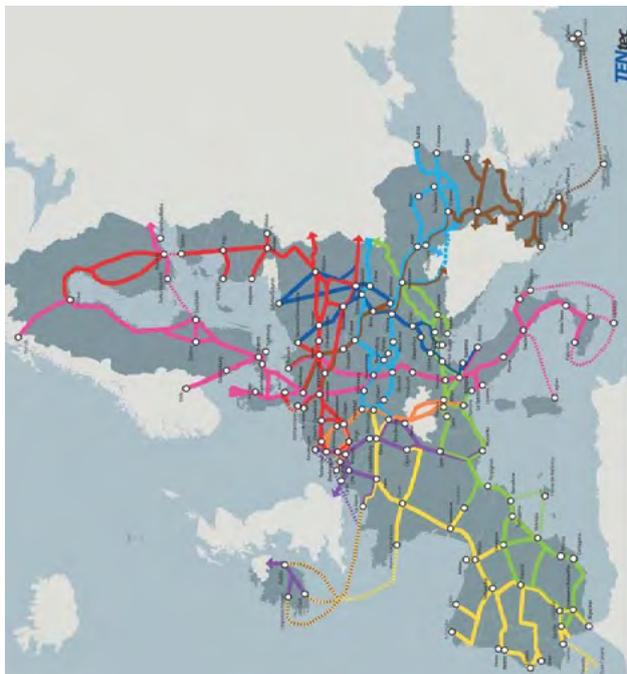


Figura 124. Assetto attuale della rete Ten - T – Map Finder Chart for European Transport Corridors. (Fonte <https://transport.ec.europa.eu/>)

Ai sensi del Regolamento (UE) n. 495/2019 del 25 marzo 2019, in considerazione delle conseguenze del recesso del Regno Unito dall'Unione sui collegamenti e i flussi di traffico, la Commissione ha avviato un riesame anticipato (originariamente previsto al 2023) degli orientamenti TEN-T del Regolamento UE n. 1315/2013, al fine di tener conto di eventuali cambiamenti.

Il regolamento UE n. 1315/2013:

- definisce gli orientamenti per lo sviluppo di una rete transeuropea dei trasporti (RTE-T) costituita dalla rete globale e dalla rete centrale, che viene istituita sulla base della rete globale;
- individua i progetti di interesse comune e specifica i requisiti da rispettare nella gestione dell'infrastruttura RTE-T;
- stabilisce norme relative alle misure di esecuzione della RTE-T: l'esecuzione di progetti di interesse comune dipende dal loro grado di maturità, dal rispetto delle procedure giuridiche dell'Unione europea e nazionali e dalla disponibilità di risorse finanziarie, senza pregiudicare l'impegno finanziario di uno Stato membro dell'Unione o dell'Unione europea stessa.

Per dare avvio a tale processo, nel 2019 la Commissione europea ha lanciato una consultazione pubblica, che si è conclusa nel luglio dello stesso anno, evidenziando l'esigenza di intervenire con un riesame della rete TEN-T per valutare i progressi compiuti, prendere atto dei cambiamenti dei flussi di trasporto di passeggeri e merci, considerare lo sviluppo degli investimenti nelle infrastrutture nazionali di trasporto e apportare modifiche al Regolamento (UE) n. 1315/2013, tenendo conto della situazione economica e di bilancio dell'Unione e dei singoli Stati membri.

Nel corso del 2020 la Commissione europea, al fine di garantire il tempestivo completamento della rete centrale entro la scadenza fissata al 2030, ha promosso diverse iniziative confluite nello "Staff Working Document" pubblicato il 26 maggio 2021. In particolare :

- ha avviato uno studio per valutare l'efficacia del Regolamento (UE) n. 1315/2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti che condurrà alla nuova proposta legislativa;
- ha predisposto un'analisi dei piani e dei programmi nazionali degli Stati membri in relazione ai loro obblighi in materia di TEN-T;

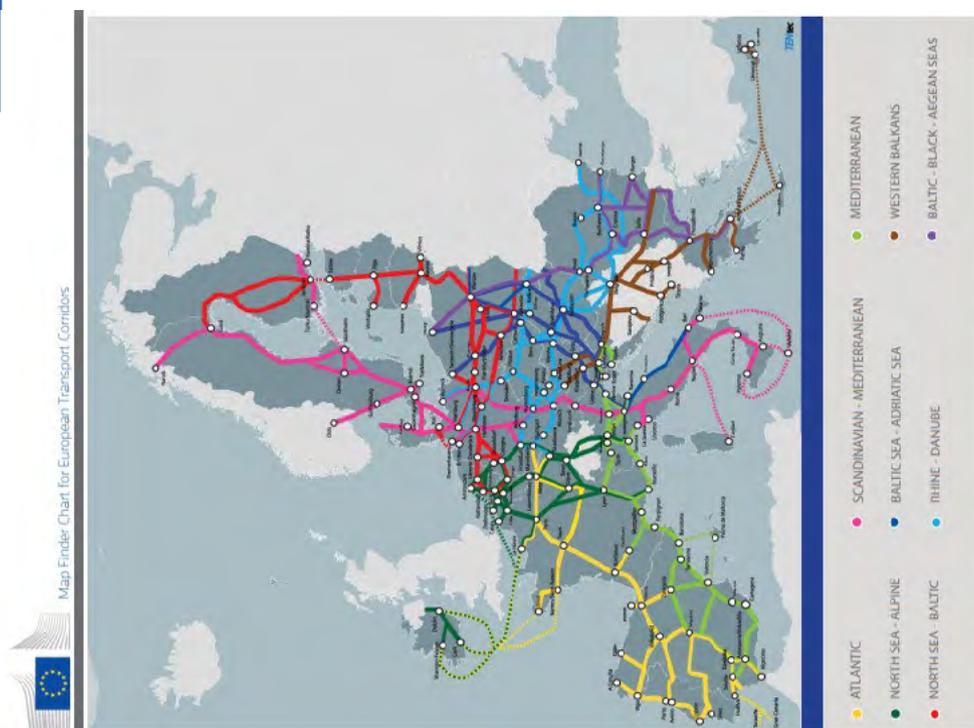


Figura 125. I corridoi della rete Ten-T presentati nella proposta di revisione del Regolamento.

- ha lanciato numerose consultazioni pubbliche coinvolgendo diversi portatori di interesse;
- ha avviato nove casi di studio per analizzare in modo più approfondito le seguenti tematiche

Nell'ottobre 2020 il MIT ha avviato il processo di definizione di una proposta nazionale di revisione della rete Ten-T, invitando le amministrazioni regionali a fornire i propri contributi. La proposta è stata discussa in tre incontri bilaterali che la Commissione ha pianificato con ciascuno Stato membro per discutere le proposte di modifica delle reti Ten-T, preliminari alla pubblicazione della proposta legislativa prevista a dicembre 2021.

Il 14 dicembre 2021 la Commissione europea ha presentato la proposta legislativa di revisione del Regolamento 1315/2013 sugli orientamenti della rete TEN-T. Il testo emendato del regolamento TEN-T prevede lo sviluppo graduale della rete TEN-T in tre fasi temporali: 2030 per la rete Centrale, 2040 per la cosiddetta rete Centrale estesa (extended Core Network) e 2050 per la rete Globale (Comprehensive Network) e la conversione delle Autostrade del Mare in un concetto di Spazio Marittimo Europeo con meno vincoli sui porti coinvolti dalle rotte.

La nuova mappa della rete TEN-T, tra le priorità di assoluta rilevanza per l'Italia, contempla quindi il completamento della dorsale adriatica con l'inserimento della tratta da Ancona a Foggia nella rete di rango extended Core, sia ferroviaria che stradale. Tale assetto consentirà di creare una connessione strategica tra il tracciato del Corridoio Mar Baltico - Mar Adriatico e il corridoio Scandinavo- Mediterraneo.

Inoltre, sono state accolte una serie di proposte di tipo tecnico-funzionale, complementari alle predette priorità, che con riferimento alla Regione Puglia, riguardano:

- l'inclusione della sezione ferroviaria Taranto – Brindisi in rete Comprehensive;
- l'inserimento del nuovo terminal intermodale Foggia Incoronata nella rete Comprehensive.



Fonte: "Map Finder Chart for European Transport Corridors" contenuta nell'ANNEX 3 Alignment of the European Transport Corridors della COM(2021) 812 final 2021/0420(COD) del 14.12.2021, ovvero della "Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013."



Di seguito si riporta la classificazione della rete ferroviaria e stradale nonché dei nodi della rete TEN-T così come classificati nella proposta legislativa di revisione del Regolamento.

Tabella 28. Classificazione dei nodi della rete TEN-T in Puglia - Revisione del Regolamento (UE) - Rilaborazione

NODE NAME	URBAN NODE	AIRPORT	MARITIME PORT	RAIL ROAD TERMINALS
Andria	X			
Bari	X	Comprehensive	Core	Core
Brindisi		Comprehensive	Comprehensive	Comprehensive
Foggia	X	Comprehensive		Comprehensive (Incorornata)
Taranto	X		Core	
RAILWAYS				
CORE				
Rete ferroviaria nazionale (RFI)				
Ancona - Foggia			X	
Napoli - Bari	≥ 200km			
Bari - Taranto	X			
Brindisi - Taranto				X
Bari - Lecce				X
ROADS				
CORE				
EXTENDED CORE				
Autostrade (ASPI)				
Napoli – Canosa (A16)	X			
Pescara – Canosa (A14)			X	
Bari – Taranto (A14)	X			
Strade statali (ANAS)				
Bari – Brindisi (SS16)				X
Brindisi Taranto (SS7)				X
Brindisi – Lecce (SS613)				X
Lecce – Maglie – Otranto (SS16)				X
Taranto – Metaponto (SS106)				X
Bari – Altamura (SS96)				X

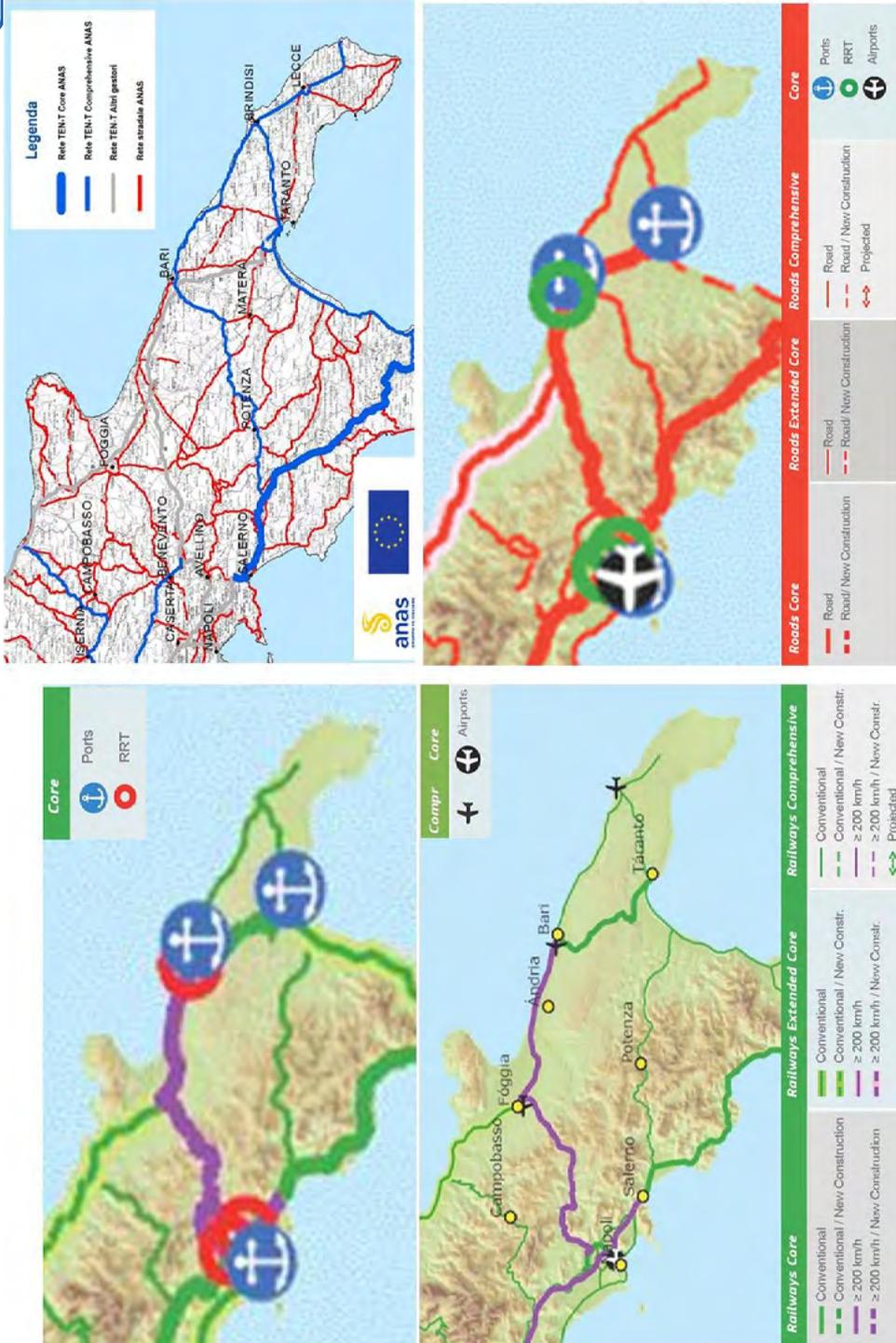


Figura 126. - Stralci delle mappe allegata alla proposta di revisione del Regolamento ed estratto della rete stradale ANAS



genera delle evidenti strozzature che ostacolano il pieno sfruttamento della capacità sull'intera linea.

4.2.2.1 La proposta di revisione del corridoio scandinavo – mediterraneo delle regioni marche, abruzzo, molise e puglia

In tale scenario si inserisce la visione delineata nell'ambito del Protocollo d'intesa per lo sviluppo del Corridoio Adriatico, siglato il 24 ottobre 2020 dai Presidenti delle Regioni Marche, Abruzzo, Molise e Puglia, e sottoposta al MIT a novembre 2020, che prevede la richiesta di inserimento nella Core Network (rete centrale) della **tratta ferroviaria Ancona – Pescara - Bari (con prosecuzione fino a Lecce)**, attualmente inclusa nella Comprehensive Network (rete globale) ai sensi del Regolamento UE 1315/2013, unitamente alla realizzazione di un articolato sistema di trasversali ferro-stradali e marittime a diverse latitudini di collegamento con il versante Tirrenico.

Tale inclusione permetterà pertanto di completare la rete centrale TEN-T con un vero e proprio **“anello mancante”**; configurandosi quale elemento di connessione, da un lato, alla esistente rete dell'alta velocità, nei nodi di Bologna /Venezia e dall'altro ai nodi di Bari/Taranto.

Com'è noto l'attuale disegno geometrico della rete non soddisfa, dunque, i requisiti di accessibilità territoriale, l'inclusione nella Core Network della sezione **“Ancona-Bari”** lungo l'asse adriatico farebbe sì che i corridoi passanti in Italia coprirebbero in maniera equa l'intero spazio nazionale e consentirebbero l'affermazione dell'itinerario marittimo-ferroviario lungo il versante adriatico-ionico che raccorda i porti del sud Italia, concretizza un rapido collegamento verso nord in una catena intermodale integrata ed efficiente e consente l'ingresso ai paesi dei Balcani e dell'est Europa.

L'attuale configurazione della ferrovia adriatica, così come classificata dal Regolamento EU 1315/2013, presenta alcune criticità che verrebbero superate dal nuovo assetto proposto. La ferrovia adriatica risulta infatti in parte appartenere alla rete centrale e, in parte, a quella globale. La diversa classificazione lungo la stessa direttrice fa sì che alle tratte ad alta rilevanza siano assegnate priorità di intervento e maggiori risorse rispetto alle tratte a minore rilevanza. Questa disomogeneità



Figura 127. Ideogramma proposta di inserimento del corridoio Adriatico-Ionico e connesse trasversali nel Corridoio Scandinavia – Mediterraneo.

Gli interventi di cui alla tabella a fianco (per brevità si riportano solo quelli relativi alla regione Puglia), così come formulati nella proposta di revisione, costituiscono dunque un primo pacchetto di azioni nella direzione dell'obiettivo fortemente condiviso consistente nella creazione di un sistema multimodale e intermodale per il trasporto di passeggeri e merci, attrezzato secondo i massimi standard funzionali e tecnologici Europei. L'accelerazione di tali interventi ed il loro completamento con quelli proposti da ogni regione, sono finalizzati a raggiungere gli obiettivi specifici di seguito proposti in ordine gerarchico – temporale.



Stato di attuazione	Denominazione intervento
In Esecuzione	Linea Bologna-Bari - Completamento raddoppio Pescara-Bari (tratta Termoli-Lesina) – Lotto 1 Ripalta-Lesina
In Approvazione	Linea Bologna-Bari - Completamento raddoppio Pescara-Bari (tratta Termoli-Lesina) – Lotto 3 Campomarino - Ripalta (territorio molisano e territorio pugliese)
In Esecuzione	Linea AC Bari-Napoli – Nuova fermata AV Foggia -Cervaro
In Esecuzione	Bari - Nuova Stazione Bari Lamasinata
In Esecuzione	Linea Bologna-Bari - Collegamento ferroviario all'Aeroporto di Brindisi
In Esecuzione/Progettazione	Linea Ionica - Potenziamento Metaponto-Sibari-Bivio S. Antonello (Regione Calabria)
Finanziato	"Velocizzazione Adriatica: upgrading tecnologico Foggia - Bari - Brindisi"
In Esecuzione	Collegamento ferroviario all'Aeroporto di Brindisi
Finanziato, Progetto di fattibilità tecnico-Economica	SP23 - Adeguamento della tratta tra lo svincolo della A14 Mottola Castellaneta e San Basilio
In Esecuzione	Collegamento ss7 - Aeroporto di Grottaglie. Realizzazione, ammodernamento e manutenzione rete viaria con sezione tipo c1
Finanziato, Progetto di fattibilità tecnico-Economica	Viabilità z.i. di Brindisi - Completamento e miglioramento del collegamento con il bacino logistico portuale industriale di Costa Morena con sezione tipo D
Finanziato, Progetto di fattibilità tecnico-Economica	Camionale di Bari
In Esecuzione	Taranto - Completamento piattaforma logistica Foggia - Completamento piastra logistica intermodale di Incoronata

Gli **obiettivi strategici** della proposta formulata sono (estratti dalla proposta inviata al MIMS):

- *completare entro il 2030 un'infrastruttura ferroviaria dotata dei massimi standard di Sagama, Modulo, Peso assiale e IS e in grado di garantire la circolazione di treni di modulo continentale senza limitazioni di carico per il collegamento tra i porti di Gioia Tauro, Taranto, Bari, Brindisi, Termoli, Ortona e Ancona, le regioni dell'Italia settentrionale e il resto d'Europa;*
- *completare le connessioni stradali e/o ferroviarie ai porti succitati (ultimo miglio) per migliorare la competitività delle diverse forme di intermodalità rispetto al trasporto tutto – strada;*
- *rimuovere i colli di bottiglia che caratterizzano la dorsale N-S della viabilità primaria costituita dalla A14 che, in numerosi tratti a sud di Ancona, per oggettivi limiti orografici e impossibilità di adeguamento della viabilità ordinaria (SS.16), assomma in sé le funzioni di itinerario di lunga percorrenza con quelle di tangenziale al sistema insediativo lineare della costa adriatica;*
- *completare un sistema equilibrato di trasversali ferroviarie e stradali di interconnessione tra il versante Adriatico e quello Tirrenico dell'Italia peninsulare, con l'obiettivo di incentivare la "comodalità" nel trasporto merci tra l'Europa Balcanica, l'Italia peninsulare e la Penisola Iberica contribuendo ad alleggerire il traffico merci in transito sulle tratte italiane del Corridoio Mediterraneo e le relative externalità in termini di congestione del traffico e pressione ambientale nell'area padana;*
- *favorire l'integrazione tra le Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, del Mar Jonio, del Mare Adriatico meridionale, del Mare Adriatico Centrale, del Mare Adriatico Centro-Settentrionale, del Mare Adriatico Settentrionale e del Mare Adriatico orientale che, di fatto, realizza un'estensione del Corridoio Baltico - Adriatico da Ravenna a Brindisi.*

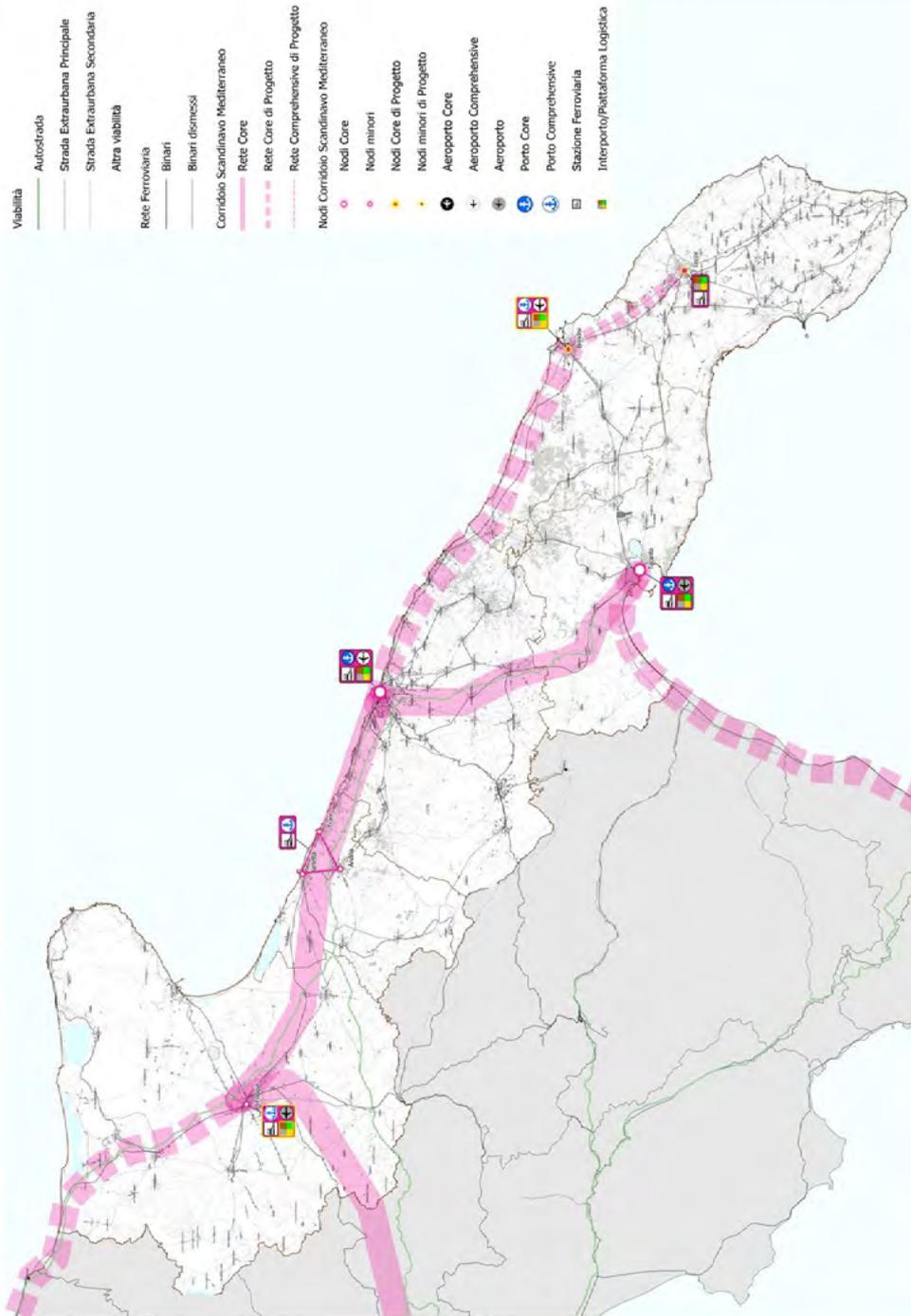
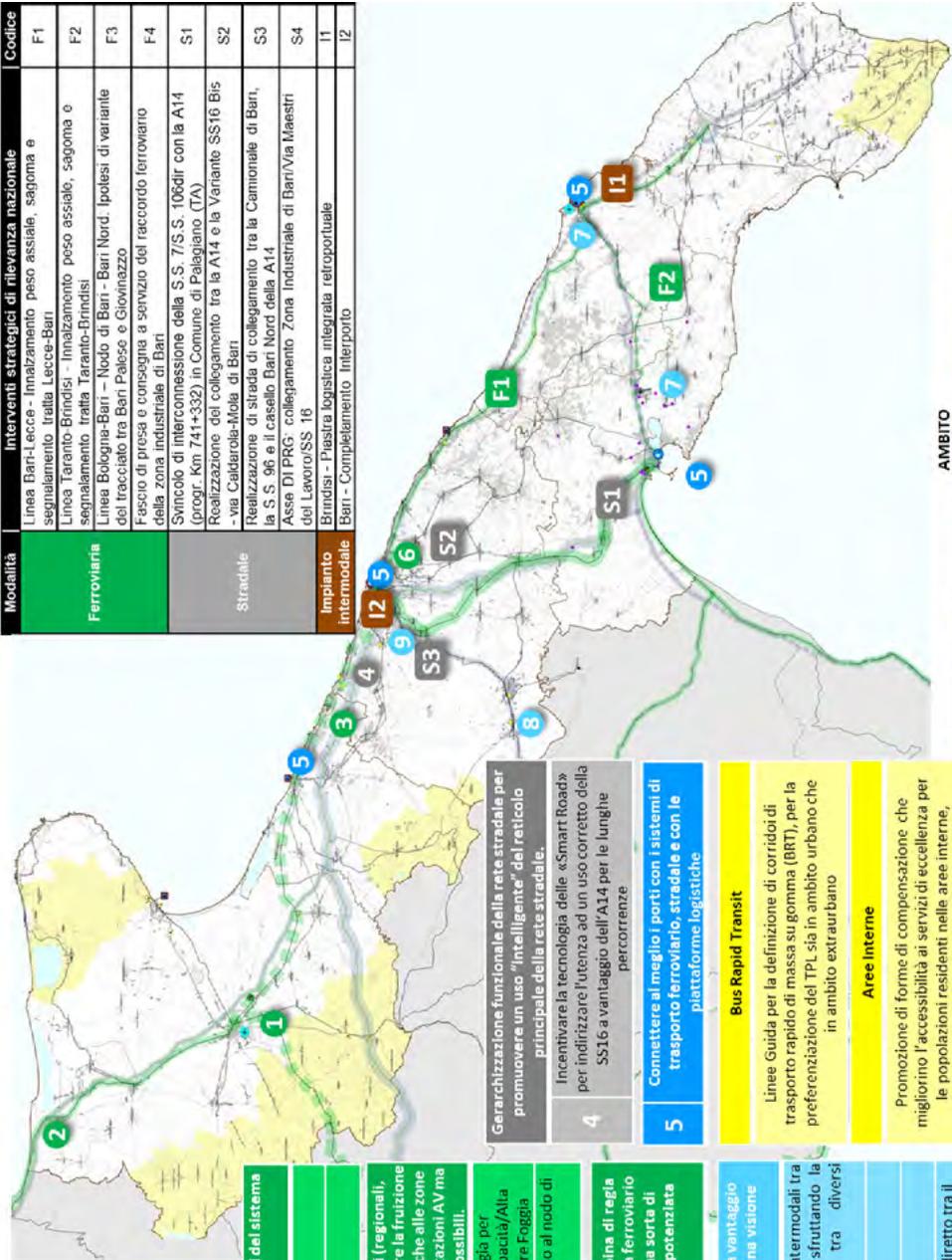


Figura 128. La rete TEN-T: il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo – Proposta di revisione PUGLIA.



Modalità	Interventi strategici di rilevanza nazionale	Codice
Ferroviaria	Linea Bari-Lecce - Innalzamento peso assiale, sagoma e segnalamento tratta Lecce-Bari	F1
	Linea Taranto-Brindisi - Innalzamento peso assiale, sagoma e segnalamento tratta Taranto-Brindisi	F2
	Linea Bologna-Bari - Nodo di Bari - Bari Nord. Ipoesi di variante del tracciato tra Bari Paesese e Giovinazzo	F3
Stradale	Fascio di presa e consegna a servizio del raccordo ferroviario della zona industriale di Bari	F4
	Svincolo di interconnessione della S.S. 7/S.S. 106dir con la A14 (progr. Km 741+332) in Comune di Palagiano (TA)	S1
	Realizzazione del collegamento tra la A14 e la Variante SS16 Bis - via Calderola-Mola di Bari	S2
	Realizzazione di strada di collegamento tra la Camionale di Bari, la S.S. 96 e il casello Bari Nord della A14	S3
Impianto intermodale	Asse DI PRG - collegamento Zona Industriale di Bari/Via Maestri del Lavoro/SS. 16	S4
	Brindisi - Piastina logistica integrata retroportuale	I1
	Bari - Completamento Interporto	I2



Nella proposta di revisione della rete TEN-T, la Regione Puglia ha inserito le seguenti azioni prioritarie.

- Eliminazione dei colli di bottiglia storici del sistema ferroviario:**
 - 2** Tratto Lesina - Termoli
 - 3** Tratto Bari-Molfetta
- Gerarchizzazione dei servizi ferroviari (regionali, territoriali e metropolitani) per garantire la fruizione dei servizi di AV a tutto il territorio, anche alle zone che non sono direttamente collegate stazioni AV ma intercettando più collegamenti possibili.**
 - 1** Seconda stazione ferroviaria a Foggia per scongiurare che il progetto Alta Capacità/Alta Velocità Bari-Napoli possa bypassare Foggia
 - F3** Da risolvere il problema dell'accesso al nodo di Bari per usufruire dei servizi AV
- Necessità di un gestore unico, una cabina di regia per coordinare i vari attori nel sistema ferroviario per poter massimizzare i profitti. Una sorta di AREF (Azienda regionale ferroviaria) potenziata nell'aspetto operativo.**
 - Accessibilità agli aeroporti non solo a vantaggio della Regione Puglia ma anche con una visione interregionale (MT).
 - 7** Potenziamento dei collegamenti intermodali tra servizi ferroviari e gli aeroporti sfruttando la possibilità dell'interoperabilità tra diversi gestori ferroviari
 - 8** Potenziamento della SS96
 - 9** Nuovo casello Bari Nord
 - S3** Realizzazione di un collegamento diretto tra il nuovo casello Bari nord e la SS96
- Gerarchizzazione funzionale della rete stradale per promuovere un uso "intelligente" del reticolo principale della rete stradale.**
 - 4** Incentivare la tecnologia delle «Smart Road» per indirizzare l'utenza ad un uso corretto della SS16 a vantaggio dell'A14 per le lunghe percorrenze
 - 5** Connettere al meglio i porti con i sistemi di trasporto ferroviario, stradale e con le piattaforme logistiche
- Bus Rapid Transit**
 - Linee Guida per la definizione di corridoi di trasporto rapido di massa su gomma (BRT), per la preferenziazione del TPL sia in ambito urbano che in ambito extraurbano
- Arete Interne**
 - Promozione di forme di compensazione che migliorino l'accessibilità ai servizi di eccellenza per le popolazioni residenti nelle aree interne, evitando lo spopolamento

Figura 129. Proposta di revisione della rete TEN-T nell'ambito del corridoio Scandinavo-Mediterraneo - Azioni Prioritarie (novembre 2020).



container di grandi dimensioni e tir completi di motrice e rimorchio, caricati su speciali carri merci.

4.2.2.2 La direttrice adriatica e il programma di investimenti di RFI

La ferrovia Adriatica (Bologna-Ancona-Porto d'Ascoli-Pescara-Vasto S. Salvo-Bari-Lecce) ha una lunghezza di 650 km, attraversa sei regioni (Emilia Romagna, Marche, Abruzzo, Molise, Puglia e Basilicata), con la confluenza di tre trasversali principali, Ancona-Orte, Pescara-Roma, e Foggia-Caserta, e collega, oltre alle città dell'Emilia, anche tutte le località turistiche della costa Adriatica, da Rimini fino a Lecce e le spiagge del Crotonese.

Rilevante è la sua funzione di collegamento dei porti in forte sviluppo di Taranto, Brindisi, Bari (anche Gioia Tauro) e Ancona con gli interporti e gli scali del Nord Italia (Bologna e Verona) e la Germania (Monaco). Questa direttrice collega inoltre Bari e Brindisi (terminal europeo del "Corridoio 8 Durazzo-Sofia-Varna") con le nazioni del Centro Europa.

Il programma di interventi di RFI, che interessa tutta la direttrice Adriatica da Bologna a Bari/Lecce, è articolato in 6 opere funzionali, distinte su base territoriale (DTP Bologna: tratta Bologna - Rimini, DTP Ancona: tratta Rimini - Ancona e DTP Bari: tratta Pescara - Lecce) e per tipologia di intervento (upgrading infrastrutturale: opere civili, armamento e trazione elettrica e upgrading tecnologico: impianti di sicurezza e segnalamento). In coerenza agli standard di interoperabilità previsti dalla normativa europea, gli interventi sono mirati all'allungamento dei moduli di linea per consentire il transito di treni lunghi fino a 750 m e all'adeguamento della sagoma a PC80 delle Bologna - Bari, Bari - Taranto e Taranto - Sibari - Paola - Gioia Tauro, per consentire il transito di autostrada viaggiante o di contenitori high cubes, nonché le attività propedeutiche all'installazione del sistema ERTMS con velocizzazione delle linee e degli impianti.

Ad oggi parte di questi lavori è stata realizzata e, dunque, è consentita la circolazione di treni con sagoma limite massima di 4 metri di altezza allo spigolo (PC80), in grado quindi di trasportare semirimorchi,

FONTE: Piano Commerciale Merci RFI (Febbraio 2020)

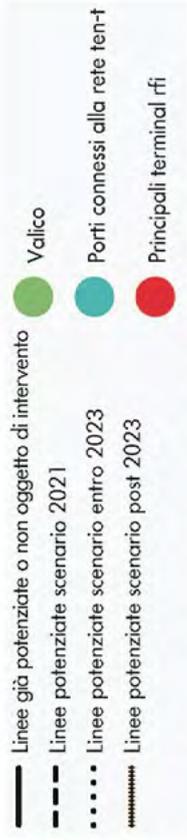
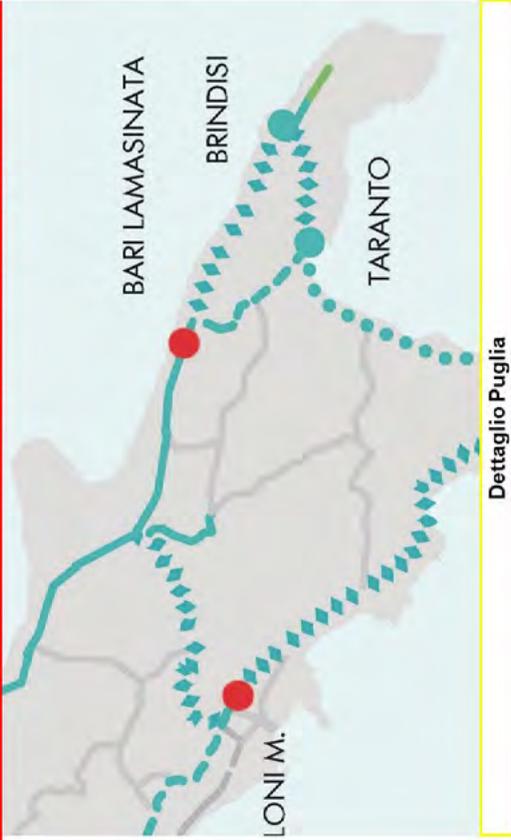
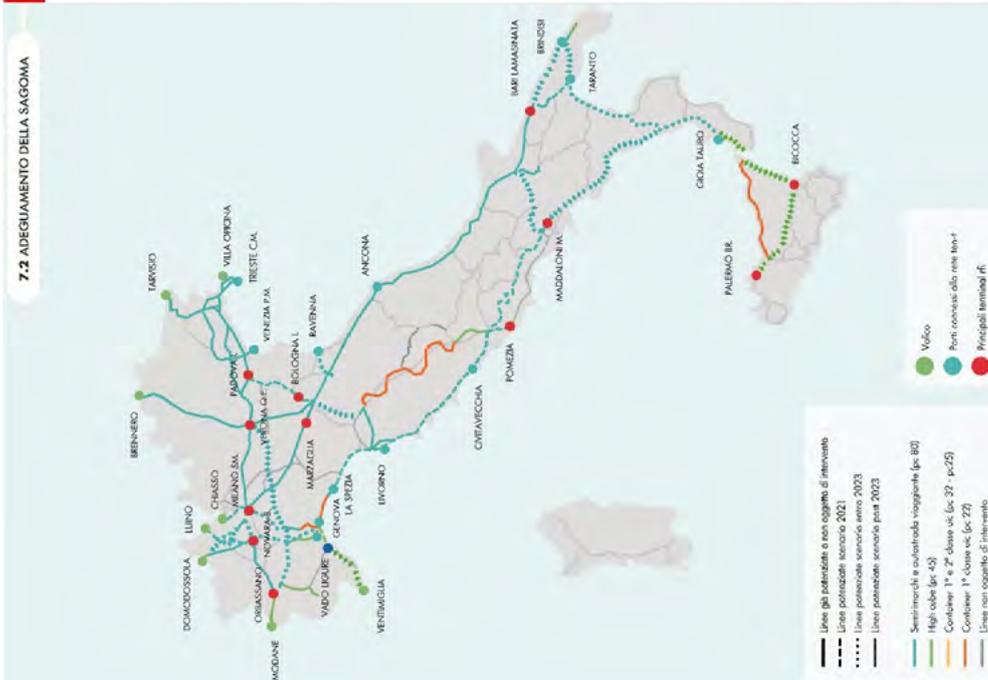


Figura 130. Quadro di riferimento rete ferroviaria - Adeguamento della sagoma - FONTE: Piano Commerciale Merci RFI (Febbraio 2020)



FONTE: Piano Commerciale Merci RFI (Febbraio 2020)

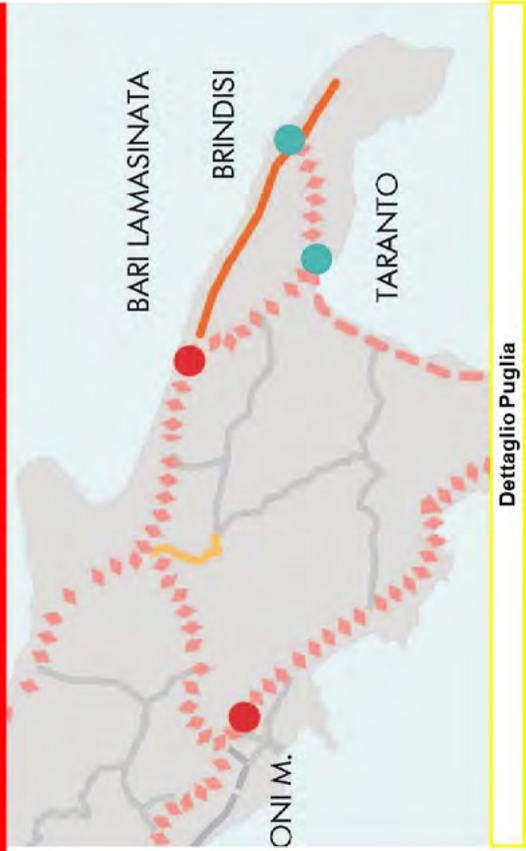


Figura 131. Quadro di riferimento rete ferroviaria - Adeguamento del Modulo - FONTE: Piano Commerciale Merci RFI (Febbraio 2020)



FONTE: Piano Commerciale Merci RFI (Febbraio 2020)



Figura 132. Quadro di riferimento rete ferroviaria - Adeguamento del peso assiale- FONTE: Piano Commerciale Merci RFI (Febbraio 2020)



4.2.3 LA NUOVA POLITICA DI COESIONE 2021-2027

Nel novembre del 2019 il Parlamento Europeo ha dichiarato con una propria risoluzione lo stato di emergenza climatico-ambientale. Da qui l'ambizione di conseguire la "neutralità climatica" del continente europeo entro il 2050. Nell'ambito del Green New Deal, la Commissione ha esplicitato l'intenzione di riorientare il processo di coordinamento macroeconomico del semestre europeo proprio per integrarvi gli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite, al fine di porre la sostenibilità e il benessere dei cittadini al centro della politica economica e rendere gli obiettivi di sviluppo sostenibile il fulcro della definizione delle politiche e degli interventi dell'UE.

Per il settennio 21-27, l'Unione europea ha varato un Quadro Finanziario Pluriennale (QFP) da circa 1.100 miliardi di euro, che, dopo un complesso processo di definizione e approvazione conseguente anche all'insorgere della crisi sanitaria, ha solo di recente stabilito l'entità delle risorse che finanzieranno la Politica di Coesione oltre a quelli per la Politica agricola comune (PAC).

A seguito dell'approvazione del QFP per gli anni dal 2021 al 2027 e dell'istituzione dello strumento dell'Unione europea per la ripresa NGEU (Next Generation EU), a sostegno della ripresa dell'economia dopo la crisi da COVID-19, il Consiglio ha approvato il 30 giugno 2021 il pacchetto legislativo per la Politica di coesione 2021-2027 da 373 miliardi di euro che è entrato in vigore dal 1° luglio.

In generale, il pacchetto regolamentare ha mantenuto la razionalizzazione degli obiettivi prioritari proposta dalla Commissione, riducendoli da 11 a 5 obiettivi strategici di Policy (OS), articolati in 32 Obiettivi Specifici.

Le risorse destinate alla politica di coesione per il periodo 2021-2027 sono suddivise tra vari fondi.

Circa 200 miliardi di euro sono destinati al Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) che insieme al fondo FSE+ costituiscono la parte più consistente delle risorse destinate alla politica di coesione.

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 patto 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.

Il pacchetto legislativo predisposto dal Parlamento Europeo per attingere a tali fondi comprende:

- il Regolamento (UE) 2021/1056 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 giugno 2021, che istituisce il Fondo per una transizione giusta (Regolamento JTF);
- il Regolamento (UE) 2021/1057 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 giugno 2021, che istituisce il Fondo sociale europeo per la crescita (Regolamento JFS).



- ropeo Plus (FSE+) e che abroga il regolamento (UE) n. 1296/2013 (Regolamento FSE+)
- il Regolamento (UE) 2021/1058 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 giugno 2021, relativo al Fondo europeo di sviluppo regionale e al Fondo di coesione (Regolamento FESR);
 - il Regolamento (UE) 2021/1059 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 giugno 2021, recante disposizioni specifiche per l'obiettivo «Cooperazione territoriale europea» (Interreg) sostenuto dal Fondo europeo di sviluppo regionale e dagli strumenti di finanziamento esterno (Regolamento CTE);
 - il Regolamento (UE) 2021/1060 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 giugno 2021, 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 (Regolamento RDC).

L'allegato IV del Regolamento (UE) 2021/1060 riporta al punto 3.1 la condizione abilitante tematica, relativa all'Obiettivo di policy 3, applicabile al FESR ed al Fondo di coesione relativamente alla Pianificazione completa dei trasporti al livello appropriato, articolandola in 9 criteri di adempimento. La pianificazione dei trasporti è appropriata se "è in atto una mappatura multimodale delle infrastrutture esistenti e di quelle programmate – tranne a livello locale – fino al 2030 che:

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;
2. è coerente con gli elementi correlati ai trasporti contenuti nel piano nazionale integrato per l'energia e il clima;

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;
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 ai suoi nodi;
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;
6. promuove il trasporto multimodale, individuando le esigenze dei terminali multimodali o di trasbordo merci o passeggeri;
7. comprende misure rilevanti per la pianificazione delle infrastrutture volte a promuovere i combustibili alternativi, in linea con i pertinenti quadri strategici nazionali;
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 corridoi di investimento;
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.

Alla luce di questi orientamenti, nel corso del 2019 sono stati svolti gli incontri organizzati dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, Dipartimento per le Politiche di coesione, per l'avvio della predisposizione dell'Accordo di Partenariato per l'Italia – AdP, il documento strategico che ciascuno Stato Membro deve approvare definendo le proprie priorità strategiche e le modalità di impiego dei Fondi comunitari.

Le attività si sono inizialmente organizzate in cinque Tavoli tematici, uno per ciascuno degli Obiettivi strategici di policy (OP) oggetto del Regolamento (UE) 2021/1060 recante le disposizioni comuni sui fondi.

A seguito dell'Intesa raggiunta in Conferenza Unificata il 16 dicembre 2021 e dell'approvazione del CIPESS nella seduta del 22 dicembre 2021 e in conformità agli articoli 10 e seguenti del citato Regolamento (UE) 2021/1060, in data 17 gennaio 2022 il Dipartimento per le politiche di coesione ha trasmesso alla Commissione europea la propo-



sta di Accordo di Partenariato della politica di coesione europea 2021-2027 dell'Italia.

Con la presentazione dell'Accordo di Partenariato ha preso pertanto avvio la fase di negoziato formale in cui la Commissione, nel termine di 90 giorni, potrà formulare osservazioni di cui lo Stato membro terrà conto nella revisione dell'Accordo. La Commissione adotterà, mediante un atto di esecuzione, una decisione che approverà l'Accordo di Partenariato entro 4 mesi dalla data della sua prima presentazione.

Ai sensi dell'articolo 21 del Regolamento (UE) 2021/1060, gli Stati membri dovranno presentare i Programmi (nazionali e regionali) alla Commissione non oltre 90 giorni dalla presentazione dell'Accordo di Partenariato.

Con riferimento all'Obiettivo strategico di Policy OP3 – Un'Europa più connessa, la Commissione suggerisce che l'Italia concentri le risorse sulle seguenti priorità:

- sviluppare una rete transeuropea di trasporto sostenibile, resiliente al clima, intelligente, sicura e intermodale;
- sviluppare una mobilità regionale sostenibile, resiliente al clima, intelligente e intermodale.

Nell'ambito di questo contesto, sia regolamentare che programmatico, la Regione Puglia il 10 febbraio 2020 ha avviato il proprio percorso di programmazione a cura della Sezione Programmazione Unitaria e con il coinvolgimento delle strutture regionali attualmente impegnate nella gestione dei fondi di sviluppo e investimento europei. Con DGR n. 400 del 15.03.2021 la Giunta regionale ha approvato i Primi indirizzi per la Programmazione regionale e ha avviato il relativo processo di Valutazione Ambientale strategica.

Infine con DGR n. 556 del 20.04.2022 la Giunta regionale ha approvato la proposta di Programma regionale FESR FES+ 2021 -2027, corredata di Rapporto Ambientale.

La programmazione della Regione Puglia attraverso il Programma plurifondo, articolata nei 5 Obiettivi di Policy, prevede nell'ambito dell'OP3, l'obiettivo specifico "Sviluppare e rafforzare una mobilità loca-

le, regionale e nazionale, intelligente, intermodale, resiliente ai cambiamenti climatici e sostenibile, migliorando l'accesso alla rete TEN-T e la mobilità transfrontaliera (FESR)".

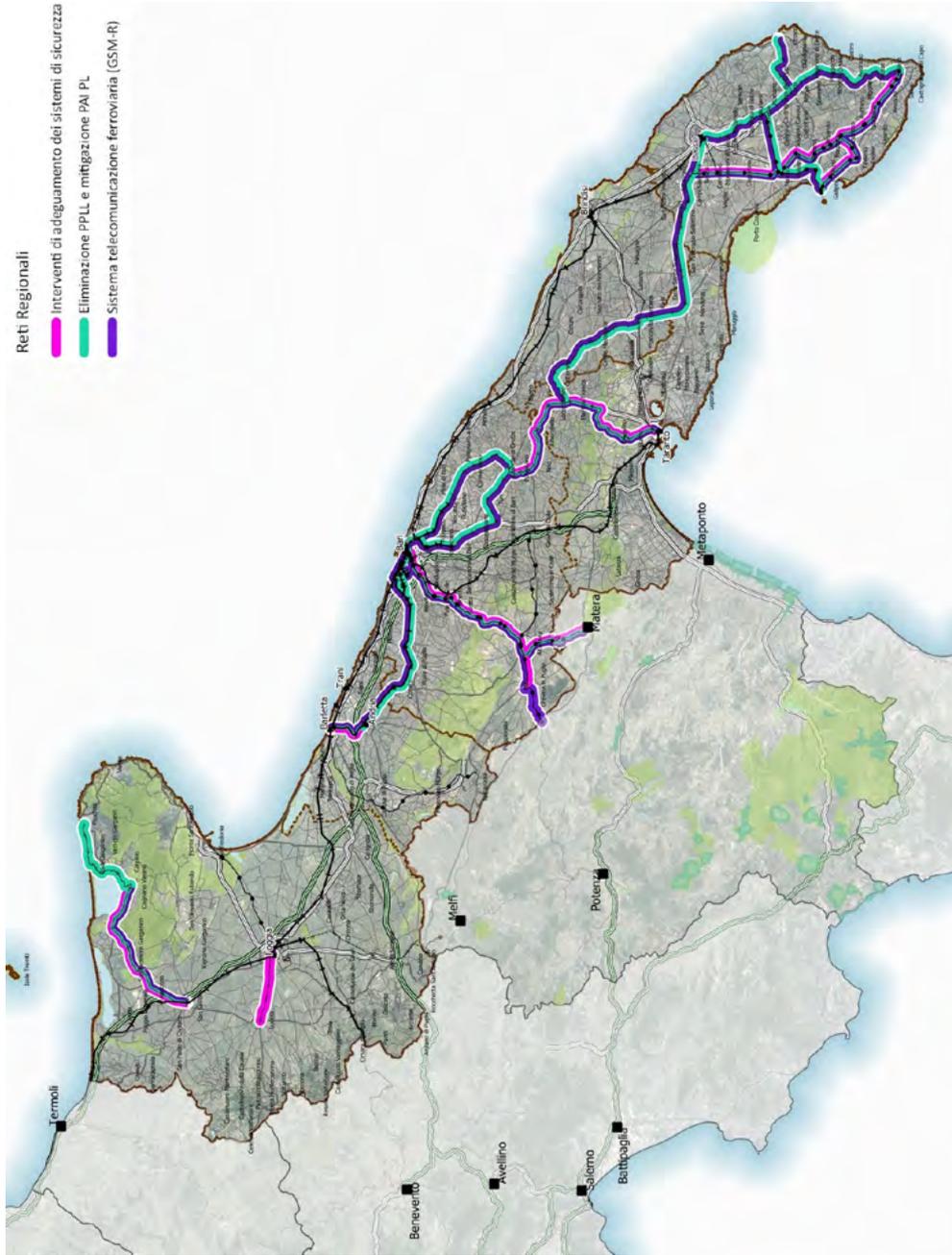
Tale obiettivo è orientato a: potenziare infrastrutture e attrezzature portuali e interportuali, prevedendo interventi infrastrutturali (portuali) e di digitalizzazione anche in riferimento ai piani strategici di sviluppo delle ZES; potenziare i servizi di trasporto pubblico regionale al fine di ridurre l'impatto ambientale dei sistemi di trasporto collettivo, anche prevedendo soluzioni intelligenti per ottimizzare l'intermodalità; garantire l'accessibilità territoriale alla rete Ten-T per consentire più agevoli collegamenti con le aree urbane; garantire la sicurezza e la mitigazione ambientale dell'infrastruttura ferroviaria, anche nei punti di intersezione con la rete stradale, e di quelle aeroportuali; migliorare i collegamenti verso ed entro le "aree interne" per migliorare le condizioni di accesso ai poli di interesse regionale e mettere in sicurezza gli assi viari ricadenti in aree a rischio sismico e/o idrogeologico.

Una delle azioni prioritarie di tale obiettivo è "Garantire la sicurezza delle infrastrutture ferroviarie e aeroportuali", volta a completare i sistemi di sicurezza sull'intera rete ferroviaria regionale attraverso:

- interventi di nuova realizzazione o adeguamento dei sistemi per la sicurezza della circolazione e il controllo del traffico ferroviario regionale (SCMT, ERTMS, GSMR,....);
- interventi di messa in sicurezza e adeguamento delle opere d'arte alle normative vigenti;
- messa in sicurezza e/o eliminazione dei passaggi a livello sull'intera rete ferroviaria regionale attraverso interventi volti alla soppressione dei passaggi a livello e realizzazione di opere d'arte e viabilità alternative;
- interventi tecnologici finalizzati al miglioramento delle condizioni di sicurezza della circolazione ferroviaria nei punti di intersezione con la rete stradale.



Nell'immagine seguente sono evidenziate le tratte ferroviarie su cui si potrebbero prevedere gli interventi descritti in precedenza.





Le risorse del FSC 2021-2027 sono impiegate su obiettivi strategici, declinati per 12 aree tematiche:

1. ricerca e innovazione;
2. digitalizzazione;
3. competitività imprese;
4. energia;
5. ambiente e risorse naturali;
6. cultura;
7. trasporti e mobilità;
8. riqualificazione urbana;
9. lavoro e occupabilità;
10. sociale e salute;
11. istruzione e formazione;
12. capacità amministrativa.

Con riferimento alla tematica “Trasporti e mobilità” le priorità poste dal FSC 2021-2027 privilegiano gli ambiti con fabbisogni trasportistici più elevati rispetto alle risorse messe a disposizione da PNRR e Fondi strutturali, soprattutto nell’ottica di ridurre i divari territoriali tra Sud e Centro-Nord. Da qui la scelta di concentrare l’attenzione in particolare su interventi per lo sviluppo delle reti e dei servizi di trasporto di persone e merci in campo stradale, ferroviario, marittimo e aereo, sia con riferimento alle reti TEN-T e alle direttrici e nodi di accesso alle medesime, nonché per la promozione della mobilità regionale e urbana sostenibile e logistica urbana sono i seguenti.

SETTORE STRADALE. Le risorse saranno concentrate sul potenziamento della rete viaria verso le aree interne e fra i principali nodi urbani del Mezzogiorno, oltre che sul miglioramento delle strade all’interno dei nuclei urbani. Gli obiettivi, in particolare, riguardano:

- l’intensificazione della manutenzione programmata del reticolo stradale, privilegiando soluzioni tecnologicamente avanzate;

4.3 Contesto Nazionale

4.3.1 IL FONDO DI SVILUPPO E COESIONE 2021 - 2027

Il Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) è, congiuntamente ai Fondi strutturali europei, lo strumento finanziario principale attraverso cui vengono attuate le politiche per lo sviluppo della coesione economica, sociale e territoriale e la rimozione degli squilibri economici e sociali in attuazione dell’articolo 119, comma 5, della Costituzione italiana e dell’articolo 174 del Trattato sul funzionamento dell’Unione europea.

Costituendo quindi il principale strumento finanziario e programmatico nazionale per le politiche di riequilibrio dei divari territoriali, è normativamente previsto che le risorse FSC devono essere destinate per l’80% alle aree del Mezzogiorno e il 20% a quelle del Centro-Nord.

Il Fondo è destinato al finanziamento di progetti strategici, sia di carattere infrastrutturale sia di carattere immateriale, di rilievo nazionale, interregionale e regionale, aventi natura di grandi progetti o di investimenti articolati in singoli interventi tra loro funzionalmente connessi.

Il FSC ha carattere pluriennale e deve operare in coordinamento e complementarietà funzionale con PNRR e programmazione dei Fondi strutturali, finanziando anche interventi necessari ma non previsti o non possibili con gli altri strumenti. Grazie all’arco temporale più lungo che gli interventi del FSC possono ricoprire, essi possono proseguire – anche dopo la realizzazione del PNRR – la politica di investimento nei settori in cui ancora sussistono fabbisogni da soddisfare e divari territoriali da colmare. Inoltre, il FSC può finanziare anche investimenti in settori non ricompresi nelle missioni del PNRR, non ammissibili a finanziamento o non sufficientemente finanziati dagli altri strumenti di programmazione europei.



- l'ammodernamento, l'adeguamento e la messa in sicurezza delle strade di I e II livello del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), anche attraverso interventi innovativi, atti a migliorare la sicurezza e l'esperienza di guida che caratterizzano le soluzioni della "smart road".

SETTORE FERROVIARIO. Mentre il PNRR e i Fondi strutturali europei si concentrano sui segmenti ad alta velocità e di I livello, il Mezzogiorno sconta ancora significativi limiti di accessibilità alle aree interne e ai nodi urbani. In questo contesto, gli obiettivi strategici individuati per il FSC sono:

- il potenziamento della magliatura territoriale della rete ferroviaria, attraverso l'upgrading delle tratte regionali e dei nodi di collegamento con i corridoi TEN-T;
- il potenziamento strutturale e dei servizi lungo la dorsale ferroviaria adriatica;
- il miglioramento della qualità e della sicurezza della circolazione ferroviaria, anche attraverso la digitalizzazione;
- il rinnovo del parco rotabile circolante con mezzi più sicuri, veloci e a basso impatto ambientale.

SETTORE MARITTIMO E LOGISTICA PORTUALE. Su questo settore si concentreranno nei prossimi anni significativi investimenti rivolti alla conversione green, mentre il FSC si concentrerà sull'integrazione della logistica del Mezzogiorno con il resto del Paese e con il Mediterraneo, con le seguenti finalità:

- il rafforzamento della vocazione di sviluppo economico sostenibile dei porti maggiori (anche attraverso interventi nelle aree ZES e di connessione con gli hub logistici, gli aeroporti e le aree industriali), volto a sostenere lo sviluppo industriale e dei commerci;
- il sostegno alla portualità di rango regionale, come volano di sviluppo locale incentrato sulla ripresa dei flussi turistici e sull'integrazione con il tessuto produttivo e logistico retrostante;
- il sostegno all'intermodalità terra-mare.

MOBILITÀ URBANA SOSTENIBILE (MUS). La quota di spostamenti urbani effettuati con i mezzi pubblici rimane al Sud ancora inferiore rispetto al resto del Paese. Inoltre, la pandemia ha incoraggiato fenomeni di rilocalizzazione insediativa, che hanno accresciuto i fabbisogni di trasporti urbani e peri-urbani. Il FSC si propone quindi i seguenti obiettivi:

- investimenti strutturali di connettività fisica e di abilitazione dei servizi digitali, secondo il paradigma emergente della Mobility as a Service (MaaS);
- riqualificazione delle flotte pubbliche in chiave green;
- potenziamento dell'intermodalità per gli spostamenti extra-urbani e regionali.

SETTORE AEROPORTUALE. Le risorse del FSC sosterranno investimenti per:

- il potenziamento e riqualificazione dal lato land-side dei nodi aeroportuali del Sud;
- il potenziamento del settore e delle infrastrutture aerospaziali, per il rafforzamento della progettazione e del trasporto aereo, specie di piccola portata, nonché per l'iniziale elaborazione e la sperimentazione del trasporto spaziale del futuro.

Il FSC può contare su una dotazione attuale pari a circa 58,6 miliardi di euro; rispetto ai 73,5 miliardi di euro stanziati per il ciclo 2021-2027, infatti, l'assegnazione di una parte delle risorse è stata già anticipata per alcuni investimenti.

Con riferimento alla Regione Puglia, relativamente agli interventi di immediata attuazione o da completare da parte delle Regioni, è stata finanziata con Delibera CIPESS n. 79 del 22.12.2021 e per un importo di 122 M€, l'intervento: "Strada Litoranea interna Talsano Avetrana – Realizzazione lotto 1 Tratta Talsano – Marina di Pulsano con sezione tipo C. Realizzazione lotto 2 Tratta Marina di Pulsano – rotatoria per Manduria con sezione tipo C.

Inoltre il CIPESS nella seduta del 15 febbraio 2022 ha approvato l'assegnazione in via di anticipazione, di circa 4,6 miliardi di euro per la realizzazione di 206 interventi infrastrutturali di cui 42 opere cosiddette



“bandiera” aventi un grado di progettazione avanzato. Tra i progetti bandiera sono incluse la strada a scorrimento veloce del Gargano per un importo di 300 M€ ed il nodo di Bari – Bari Nord per un importo di 608 M€.

4.3.2 DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA 2021 – ALLEGATO “DIECI ANNI PER TRASFORMARE L’ITALIA”

Il Documento di Economia e Finanza (DEF) 2021 è stato approvato ai sensi dell'articolo 6 della legge 24 dicembre 2012, n. 243 dal Consiglio dei ministri nell'aprile 2021 e il relativo Allegato, presentato su proposta del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS), è stato Deliberato dal Consiglio dei Ministri il 29 luglio 2021. L'Allegato, denominato “Dieci anni per trasformare l'Italia” introduce un modello di sviluppo sostenibile per pianificare, programmare, progettare e realizzare un Paese più moderno, equo e resiliente, in linea con i principi dell'Agenda 2030 dell'Onu e del Green New Deal europeo e in coerenza con i piani nazionali generali e settoriali di riferimento.

L'allegato al DEF relativo alla politica del Governo in materia di infrastrutture e mobilità sostenibili rappresenta il documento programmatico del MIMS recentemente istituito anticipando alcune decisioni strategiche che saranno oggetto di approfondimento del nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) e alla luce del nuovo Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).

Gli interventi inerenti al settore dei trasporti si concentrano su:

- sviluppo dell'alta velocità delle persone e delle merci, specialmente al Sud, e il simultaneo potenziamento del trasporto su base regionale, anche per garantire un vero diritto alla mobilità ai tanti pendolari che ogni giorno utilizzano il trasporto pubblico per recarsi al lavoro;
- il rinnovo in senso ecologico delle flotte per il trasporto su terra e via mare;

- il rafforzamento dell'intermodalità e della logistica integrata, con particolare attenzione all'ammodernamento dei porti, anche in un'ottica di transizione ecologica;

Per lo sviluppo di questi temi e la scelta delle opere da realizzare, il Governo ha predisposto un approccio moderno alla pianificazione, programmazione e progettazione delle infrastrutture e della mobilità basato sul concetto di “Piano processo”, ovvero dalla identificazione del metodo con cui alimentare nel tempo il processo decisionale per la scelta delle infrastrutture e i servizi di mobilità.

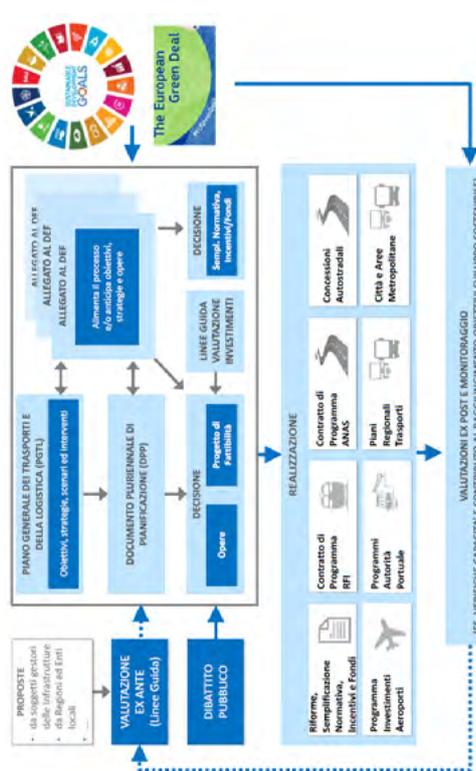


Figura 133. Documento di Economia e Finanza 2021, Piano Processo (Fonte: DEF 2021).

Con riferimento alla selezione degli interventi e dei programmi di intervento, questa avviene attraverso un doppio livello di valutazione ex-ante:

- un primo livello finalizzato all'individuazione degli “interventi maturi”, già in larga parte pre-senti all'interno degli Allegati al DEF degli scorsi anni sulla base della maturità progettuale (ovvero l'appaltabilità dei lavori in tempi brevi, da valutarsi in ragione del



livello di progettazione), l'aggiornamento delle analisi incluse nelle proposte progettuali (studi di traffico, analisi della domanda, analisi delle programmazioni triennali di manutenzione immobili, valutazioni costi-benefici), la percentuale di completamento (per le sole opere in corso di realizzazione) e la quota di finanziamento acquisita a acquisibile con certezza.

- B.
- un secondo livello il cui obiettivo è quello di stabilire un "ordine di priorità" tra gli interventi, sia quelli di cui finanziare la realizzazione – o completare il loro finanziamento, sia quelli di cui finanziare la progettazione di fattibilità. I criteri per la definizione delle priorità riguardano:
 - la capacità di contribuire alla transizione ecologica e digitale;
 - realizzare infrastrutture più sostenibili e resilienti;
 - la capacità di generare impatti significativi sul sistema economico e sociale, anche favorendo la riduzione dei divari sociali e territoriali;
 - assicurare la manutenzione e la sicurezza del patrimonio infrastrutturale esistente, prevenendo i rischi anche attraverso l'uso di tecnologie innovative;
 - interventi al settore della logistica e trasporto delle merci, al fine di renderlo più resiliente e competitivo;
 - programmi e interventi per uno sviluppo urbano sostenibili e anche per aumentare la resilienza dei collegamenti tra città e aree interne.

Di seguito si riportano gli interventi e programmi, compresi nell'allegato al DEF, prioritari per lo sviluppo del paese già definiti nei precedenti Allegati. Tra i programmi prioritari sulle ferrovie si riportano:

- Programmi di Sviluppo tecnologico per aumentare la capacità e migliorare le prestazioni della rete nazionale;
- Programmi per la sicurezza delle gallerie, armamento, soppressione P.L., risanamento acustico e interventi di idrogeologia e sismica;

- Miglioramento dell'accessibilità ed adeguamento ad obblighi di legge dei terminali viaggiatori previsti dal Piano stazioni incluso il Piano per le stazioni al sud previsto nel PNRR;
- Valorizzazione delle linee ferroviarie minori in funzione di fruizione paesaggistica e di accessibilità ai siti di maggior interesse sotto il profilo ricettivo;
- Potenziamiento delle reti regionali (upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini);
- Altre Ferrovie Regionali (ex concesse) non in gestione a RFI;
- Adeguamento delle linee regionali standard tecnici della rete nazionale, sia dal punto di vista infrastrutturale che tecnologico di sicurezza;
- Interventi di potenziamento e rinnovo per migliorare le prestazioni in termini di disponibilità, affidabilità e sicurezza nelle ferrovie del Sud d'Italia.

Nello specifico gli interventi ferroviari relativi alla Regione Puglia sono:

- La sistemazione del nodo ed il potenziamento di Bari Sud, e Bari Nord;
- Direttrice Adriatico-Jonica, Upgrading infrastrutturale e tecnologico;
- Direttrice Adriatico-Jonica, Adeguamento e velocizzazione Bologna-Lecce; raddoppio Termoli-Lesina;
- Direttrice Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione Cancellorosso-Frasso-Telesino-Vitulano-Apice ed Orsara-Bovino-Cervaro; nuova tratta di valico Apice-Orsara; integrazione linea Cancellorosso-Napoli con AV/AC;
- Direttrice Napoli-Bari: Upgrading tecnologico ed infrastrutturale itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto;
- Direttrice Salerno-Reggio Calabria; Velocizzazione Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto.

Altri interventi compresi presenti nell'allegato e proposti nell'ambito del PNRR per ridimensionare il gap infrastrutturale esistente tra le Re-



gioni del Centro-Nord e il Mezzogiorno del Paese all'interno del programma Upgrading, Elettificazione e resilienza al Sud sono:

- Elettificazione Barletta – Canosa;
- Bari Lamasinata (Fase 2020-2026);
- Linea ferroviaria Potenza – Foggia – ammodernamento;
- Potenziamiento collegamenti Brindisi: nodo intermodale e aeroporto;
- Potenziamiento collegamenti Taranto: Porto, Stazione ferroviaria, Taranto-Brindisi;
- Pescara-Foggia.

Tra gli interventi stradali ritenuti prioritari e relativi alla Puglia compare il potenziamento della variante nel tratto compreso tra Bari e Mola di Bari per il decongestionamento delle aree metropolitane.

Nell'elenco dei programmi e interventi prioritari ai porti si trova:

- TARANTO – Rete di raccolta e collettamento delle acque di pioggia nelle aree comuni del porto e rete idrica e fognante nella zona di levante del porto di Taranto;
- TARANTO - Il lotto degli interventi di messa in sicurezza e bonifica della falda in area ex yard Belleli;
- TARANTO - Molo San Cataldo: rettificazione, allargamento e adeguamento strutturale della banchina di levante del molo S.Cataldo e della Calata 1 del porto di Taranto;
- TARANTO – Piastra logistica integrata al sistema intermodale del corridoio adriatico;
- TARANTO – Infrastruttura primaria e accessibilità strada-rotatoria dell'area "eco industrial park" (frazione ex Ilva);
- BARI - Realizzazione strada camionale di collegamento tra l'Autostrada A14 ed il porto di Bari - Stazione appaltante Città Metropolitana di Bari;
- BRINDISI – Completamento dell'infrastruttura portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile petrolchimico e Costa Morena Est;

- BRINDISI - Completamento del banchinamento in zona Capobianco e realizzazione dei dragaggi ad esso funzionali sino alla quota -12 m slmm;
- BARLETTA – Prolungamento di entrambi i moli foranei e approfondimento dei fondali secondo le previsioni del PRP;
- TARANTO – Nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto – tratto di ponente;
- TARANTO – Nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto – tratto di levante;
- MANFREDONIA - Ristrutturazione e rifunzionalizzazione molo alti fondali;
- ADSP DEL MAR IONIO – Taranto – Cold Ironing;
- ADSP DEL MAR ADRIATICO MERIDIONALE -Bari, Brindisi – Cold Ironing;
- BARI – Ristrutturazione e ampliamento Terminal Traghetti e Crociere;
- TARANTO - Molo San Cataldo: centro servizi polivalente per usi portuali;
- BRINDISI – Opere di completamento accosti portuali navi traghetti e Ro-Ro di S. Apollinare Porto di Brindisi (in 2 stralci funzionali).
- TARANTO - Molo Polisetoriale: interventi per il dragaggio di 2,3 mmc. di sedimenti.

Di seguito si riporta la Tabella complessiva per la città metropolitana di Bari relativa agli interventi di TRM finanziati e in corso.



TABELLA A.5.1. PROGRAMMA CITTÀ METROPOLITANA DI BARI	
Id	Descrizione interventi
1	Rinnovo e miglioramento del parco veicolare FNB: attrezzamento di terra SCMT; Rimodulazione delle distanze dei PBA; rimozione del sistema Train Stop ed attrezzaggio con sistema SCMT della tratta a doppio binario esistente Fesca San Girolamo - Cecilia della linea ferroviaria Bari-Lamasinata-Quartiere San Paolo. FNB: Lavori di realizzazione del sottosistema di terra (SST) SCMT Encoder - tratta Barietta-Andria; FNB: Linea Bari Centrale - Bitonto - Eliminazione di un PL e trasformazione, per adeguamento, di ulteriori tre PPLL FSE: attrezzaggio con sistema SCMT Ferrovie Appulo lucane - SCMT - messa in sicurezza FNB: Grande Progetto, completamento dell'adeguamento ferroviario dell'area metropolitana del Nord-Barese Fermata Torricella Ferrovie Nord Barese Terminal interscambio ferro - gomma su via Cifarrelli Ferrovie Appulo Lucane Fermata Libertà Ferrovie Appulo Lucane e raddoppio binari scalo Bari Nord Fermata Villaggio dei Lavoratori Ferrovie Appulo Lucane Completamento Terminal intermodale Lamasinata: completamento del parcheggio di scambio Ferro-Gomma (III° lotto) Eliminazione PL Km 16+524 Direzione Bari mediante realizzazione nuove strade ed adeguamento di strade esistenti Completamento delle linee TRM in esecuzione Estensione della rete di TRM
3	Lavori bretella ferroviaria sud-est barese
4	Prolungamento linea FM1, dalla stazione Cecilia alla nuova stazione Regioni

Figura 134. DEF 2021 Allegato Tabella A.5.1 pag. 171 (MIMS).

Gli interventi prioritari nell'ambito della mobilità ciclistica sono riportati nella tabella di seguito, dove sono evidenziate le ciclovie interne alla Regione Puglia.

TABELLA A.6.1. INTERVENTI PRIORITARI CICLOVIE	Progetto di fattibilità tecnico-economica		Realizzazione itinerario			
	In corso	completato	Costo stimato* (min €)	Risorse assegnate con DM n. 517/2018 (min €)	Risorse PNRR (min €)	Fabbisogno residuo** (min €)
	Ciclovia Tirrenica	X		325,00	16,62	44,50
Ciclovia Adriatica	X		558,52	16,62	74,00	467,90
Ciclovia VEN-TO		X	195,40	16,62	51,00	127,78
Ciclovia del Sole		X	38,08	16,62	21,46	-
Ciclovia della Sardegna	X		340,00	16,62	33,00	290,38
Ciclovia dell'Acquedotto Pugliese		X	97,38	16,62	39,50	41,26
Ciclovia della Magna Grecia	X		441,27	16,62	61,50	363,15
Ciclovia del Garda	X		194,40	16,62	30,00	147,78
Ciclovia GRAB		X	14,88	14,88	-	-
Ciclovia Trieste - Lignano Sabbiadoro - Venezia	X		105,90	16,62	30,00	59,28
TOTALE			2.310,83	164,46	384,96***	1.894,21

* costo da aggiornare sulla base dell'avanzamento delle attività progettuali;

** costo considerato escluso di eventuali forme di cofinanziamento;

*** l'importo differisce dal finanziamento complessivo di 400 min € perché non comprende la rendicontazione del completo finanziamento delle ciclovie del Sole e GRAB, già disponibili, in quota parte o completa, da legislazione vigente.

Figura 135. DEF 2021 Allegato Tabella A.6.1 pag. 180 (MIMS)

4.3.3 DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA 2020 - ALLEGATO #ITALIA-

VELOCE

Il Documento di Economia e Finanza (DEF) 2020 è stato approvato ai sensi dell'articolo 6 della legge 24 dicembre 2012, n. 243 dal Consiglio dei Ministri nell'aprile 2020 e il relativo Allegato, presentato su proposta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), è stato liberato dal Consiglio dei Ministri il 6 luglio 2020. L'Allegato, denominato "#italiaveloce, L'Italia resiliente progetta il futuro: nuove strategie per trasporti, logistica ed infrastrutture" è lo strumento di politica governativa che mira a definire gli interventi prioritari nei settori dei trasporti e della mobilità, costituendo, di fatto, il documento programmatico del MIT.



Le strategie del Governo italiano guidano la definizione degli interventi selezionati relazionandosi anche con gli altri piani operativi per ciascuna area tematica strategici quali, ad esempio Piano Generale dei Tra-sporti e della Logistica (PGTL).

L'approccio perseguito dal DEF 2020 per l'individuazione delle opere da realizzarsi in via prioritaria, parte dalla definizione degli obiettivi e delle strategie che definiscono la vision di medio-lungo periodo a cui la politica nazionale delle infrastrutture e dei trasporti dovrà tendere. Tale vision, prevede, tra le altre, la redazione del nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL). Contestualmente, il DEF 2020 fa riferimento agli obiettivi prestazionali delle infrastrutture per la mobilità con specifico riferimento al quadro strategico europeo.

Gli obiettivi di Connessione (materiale e immateriale), Sicurezza (manutenzione e prevenzione) e Sostenibilità (ambientale, economica e sociale) guidano il processo di pianificazione integrata mirando a rendere il sistema delle infrastrutture e dei servizi integrato e resiliente e capace di rilanciare la competitività delle imprese, delle città e dei territori e di aumentare la qualità della vita dei cittadini.

Coerentemente con quanto previsto nel Piano SUD 2030: Sviluppo e coesione per l'Italia, il DEF 2020 pone particolare attenzione alla riduzione del divario tra aree del Paese (Mezzogiorno) e categorie sociali aumentando contestualmente la resilienza delle infrastrutture alle crisi climatiche che sempre più spesso si abbattano sul paese, specialmente in determinate zone già fragili del territorio italiano.

Infine, è valevole ricordare la connessione tra il DEF 2020 e il Piano nazionale integrato per l'energia e il clima in relazione agli interventi che mirano alla decarbonizzazione, al contenimento del consumo del suolo e alla tutela del paesaggio, il tutto senza gravare sull'ambiente e le future generazioni in un quadro di sviluppo sostenibile.

4.3.4 IL PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

Il 13 luglio 2021 il PNRR dell'Italia è stato definitivamente approvato con Decisione di esecuzione del Consiglio, che ha recepito la pro-

posta della Commissione europea. La Decisione contiene un allegato con cui vengono definiti, in relazione a ciascun investimento e riforma, precisi obiettivi e traguardi, cadenzati temporalmente, al cui conseguimento si lega l'assegnazione delle risorse su base semestrale.

Il Piano delinea un "pacchetto completo e coerente di riforme e investimenti", necessario ad accedere alle risorse finanziarie messe a disposizione dall'Unione europea con il Dispositivo per la ripresa e la resilienza, perno della strategia di ripresa post-pandemica finanziata tramite il programma Next Generation EU (NGEU).

Le misure previste dal Piano si articolano su tre assi strategici condivisi a livello europeo:

1. digitalizzazione e innovazione;
2. transizione ecologica;
3. inclusione sociale.

Il Piano individua **6 Missioni** che raggruppano 16 Componenti, funzionali a realizzare gli obiettivi economico-sociali definiti nella strategia del Governo. Le Componenti, a loro volta, si articolano in 48 Linee di intervento per progetti omogenei e coerenti:

1. Digitalizzazione, innovazione, competitività, cultura e turismo;
2. Rivoluzione verde e transizione ecologica;
3. Infrastrutture per una mobilità sostenibile;
4. Istruzione e ricerca;
5. Coesione e inclusione;
6. Salute.

Il Governo ha richiesto all'Unione europea il massimo delle risorse RRF (Recovery and Resilience Facility - RRF) disponibili per l'Italia, pari a 191,5 miliardi di euro, di cui 68,9 miliardi in sovvenzioni e 122,6 miliardi in prestiti.

Alle risorse del Dispositivo di ripresa e resilienza si aggiungono circa 13 miliardi di euro del programma REACTEU e circa 30,62 miliardi di euro derivanti dal Piano nazionale per gli investimenti complementari finalizzato ad integrare con risorse nazionali gli interventi del PNRR.



Con queste risorse, il Governo intende sia affrontare i problemi macroeconomici del Paese, più volte evidenziati dall'Unione europea con l'analisi approfondita svolta dalla Commissione europea nell'ambito della Procedura sugli squilibri macroeconomici, sia rispondere alle Raccomandazioni specifiche per paese (Country Specific Recommendations - CSR) rivolte all'Italia dal Consiglio dell'Unione europea, in particolare, nel 2019 e nel 2020.



Figura 136. Composizione del PNRR per missioni e componenti (Milliardi di Euro).



	M1. Digitalizzazione, innovazione, competitività, cultura e turismo	M2. Rivoluzione verde e transizione ecologica	M3. Infrastrutture per una mobilità sostenibile	M4. Istruzione e ricerca	M5. Coesione e inclusione	M6. Salute
	PNRR (a)	PNRR (a)	PNRR (a)	PNRR (a)	PNRR (a)	PNRR (a)
	React EU (b)	React EU (b)	React EU (b)	React EU (b)	React EU (b)	React EU (b)
	Fondo Complementare (c)	Fondo Complementare (c)	Fondo Complementare (c)	Fondo Complementare (c)	Fondo Complementare (c)	Fondo Complementare (c)
	Totale (d)=(a)+(b)+(c)	Totale (d)=(a)+(b)+(c)	Totale (d)=(a)+(b)+(c)	Totale (d)=(a)+(b)+(c)	Totale (d)=(a)+(b)+(c)	Totale (d)=(a)+(b)+(c)
M1C1	9,75	0,00	1,40	19,44	6,66	12,63
M1C2	23,89	0,80	5,88	11,44	11,17	12,79
M1C3	6,68	0,00	1,46	30,88	1,98	4,41
Totale Missione 1	40,32	0,80	8,74	60,76	19,81	29,83
M2C1	5,27	0,50	1,20	1,45	5,97	0,00
M2C2	23,78	0,18	1,40	0,48	1,28	0,34
M2C3	15,36	0,32	6,56	11,44	2,43	2,43
M2C4	15,06	0,31	0,00	30,88	1,93	2,77
Totale Missione 2	59,47	1,31	9,16	60,76	19,81	29,83
M3C1	24,77	0,00	3,20	19,44	6,66	12,63
M3C2	0,63	0,00	2,86	11,44	1,98	4,41
Totale Missione 3	25,40	0,00	6,06	30,88	1,93	39,81
M4C1	19,44	1,45	0,00	19,44	6,66	12,63
M4C2	11,44	0,48	1,00	11,44	1,98	4,41
Totale Missione 4	30,88	1,93	1,00	30,88	1,93	39,81
M5C1	6,66	5,97	0,00	19,44	6,66	12,63
M5C2	11,17	1,28	0,34	11,44	1,98	4,41
M5C3	1,98	0,00	2,43	30,88	1,93	2,77
Totale Missione 5	19,81	7,25	2,77	60,76	19,81	29,83
M6C1	7,00	1,50	0,50	19,44	6,66	12,63
M6C2	8,63	0,21	2,39	11,44	1,98	4,41
Totale Missione 6	15,63	1,71	2,89	30,88	1,93	39,81
TOTALE	191,51	13,00	30,62	235,12	191,51	235,12

I totali potrebbero non coincidere a causa degli arrotondamenti

Figura 137. Tavola 1.1 del PNRR: Composizione del PNRR per missioni e componenti (Miliardi di Euro).



A scala regionale l'attuazione del PNRR si è avviata principalmente attraverso due Decreti ministeriali.

Con Decreto n. 439 del 09.11.2021 del MIMS relativo al riparto di quota parte delle risorse, per gli esercizi finanziari dal 2020 al 2026, dell'intervento 1.6 "Potenziamento delle linee regionali" di cui alla Missione 3 Componente 1 del PNRR, si è provveduto a finanziare i seguenti interventi, come riportato nell'allegato 1 del succitato Decreto:

- Ferrovie Sud Est: Potenziamento infrastruttura ferroviaria linea Bari-Taranto, con importo totale pari ad € 86.500.000,00;
- Ferrovie Sud Est: Completamento attrezzaggio SCMT/ERTMS su restante rete, con importo totale pari ad € 130.800.000,00;
- Ferrovie Sud Est: Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni, con importo totale pari ad € 165.000.000,00.

Inoltre con Decreto n. 363 del 23.09.2021 del MIMS relativo alle risorse del fondo Complementare al PNRR, si è provveduto a finanziare i seguenti interventi, come riportato nell'allegato 1 del succitato Decreto:

- F. Appulo Lucane: Linea Bari - Matera: rinnovo armamento tratta Bari Centrale - Bari Scalo dalla progr. Km 0+000 alla progr. km 1+809, con importo totale pari ad € 1.002.000,00;
- F. Appulo Lucane: Interramento linea ferroviaria FAL nell'ambito urbano della città di Modugno - secondo stralcio funzionale dalle progressive km 8+834 ÷ 10+750 della linea Bari - Matera, con importo totale pari ad € 23.500.000,00;
- F. Appulo Lucane: Lavori di ristrutturazione edilizia e adeguamento tecnologico - stazione di Altamura prog. Km 48+345 (linea Bari - Matera), con importo totale pari ad € 1.000.000,00;
- Ferrovie Nord Barese: Sostituzione della travata metallica al km 1+897 della linea Bari - Barletta, con importo totale pari ad € 1.450.000,00;

- Ferrovie Nord Barese: Rinnovo del binario esistente della tratta Corato - Andria, con importo totale pari ad € 12.000.000,00;

- Ferrovie Nord Barese: Raddoppio della tratta Andria - Barletta, con importo totale pari ad € 45.000.000,00.

Con riferimento al materiale rotabile, il MIMS ha previsto con il Decreto n. 319 del 06.09.2021 di riparto delle risorse alle Regioni per l'acquisto di treni ecologici (500 milioni/EUR – Missione 2, Componente 2, Investimento 4.4.2) il finanziamento dei seguenti interventi in favore della Regione Puglia:

- Fornitura di materiale rotabile su ferro, con importo totale pari ad € 53.700.000,00;
- Fornitura di autobus a basso impatto ambientale, con importo totale pari ad € 43.000.000,00.

Infine il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili di concerto con il Ministero della Cultura ed il Ministero del Turismo, con il Decreto Interministeriale n. 4 del 12.01.2022, in attuazione di quanto previsto dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza – misura M2C2-23 – 4.1 "Rafforzamento mobilità ciclistica" sub-investimento "Ciclovie turistiche", ha approvato il piano di riparto delle risorse per la realizzazione di ciclovie turistiche. In ambito regionale, secondo quanto riportato negli allegati 1 e 2 del succitato Decreto, si è provveduto a finanziare i seguenti interventi:

- Ciclovia Acquedotto Pugliese, con importo totale pari ad € 31.150.000,00;
- Ciclovia Adriatica, con importo totale pari ad € 18.940.000,00.



sviluppare un sistema di trasporto stradale più ergonomico e indolgenti.

Si basa su quattro principi guida:

- 1) i guidatori commettono errori che possono portare a incidenti;
- 2) il corpo umano ha una capacità fisica limitata per tollerare le azioni di impatto senza subire danni;
- 3) esiste una responsabilità condivisa tra coloro che progettano, costruiscono, gestiscono e utilizzano il sistema stradale nelle sue componenti (uomo, infrastruttura, veicolo) nel prevenire incidenti che provocano lesioni gravi o morte;
- 4) tutte le parti del sistema devono essere rafforzate per multiplificare i loro effetti in una visione olistica, in modo tale che, se una parte si guasta o fallisce, gli utenti della strada siano comunque protetti.

4.3.5 IL PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE 2030

Secondo la legge 144 del 17 maggio 1999, il Piano Nazionale Sicurezza Stradale (PNSS) *consiste in un sistema articolato di indirizzi, di misure per la promozione e l'incentivazione di piani e strumenti per migliorare i livelli di sicurezza da parte degli enti proprietari e gestori, di interventi infrastrutturali, di misure di prevenzione e controllo, di disposizioni normative e organizzative, finalizzati al miglioramento della sicurezza secondo gli obiettivi comunitari.*

Il Piano è uno strumento di programmazione che, a sua volta, promuove azioni di pianificazione e implementazione di strategie e misure di vario tipo per il miglioramento della sicurezza stradale, il tutto in accordo con gli indirizzi dell'Unione Europea.

Il PNSS 2030 nasce nello spirito di fornire al nostro Paese un documento programmatico funzionale, che consenta, attraverso successivi programmi operativi di attuazione, di imprimere al processo di riduzione della incidentalità stradale un forte impulso, dopo un periodo di significativo miglioramento nei primi anni del 2000 e un successivo rallentamento negli anni più recenti. In particolare, il Piano 2030 si colloca a valle dei due documenti, il PNSS 2010 e il successivo aggiornamento PNSS Orizzonte 2020, che hanno costituito delle pietre miliari nel processo di miglioramento della sicurezza stradale in Italia.

La Commissione europea ha presentato nel maggio 2018, con il pacchetto *Europe on the Move*, un nuovo approccio alla politica di sicurezza stradale, insieme a un Piano d'azione strategico a medio termine, basato sulla diffusione della filosofia di *Vision Zero*, e sull'attuazione dell'approccio *Safe System*.

Il Safe System ribalta la visione fatalistica secondo cui gli incidenti stradali sono il prezzo da pagare per garantire la mobilità. Si prefigge l'obiettivo di eliminare le vittime di incidenti stradali e lesioni gravi a lungo termine, con obiettivi intermedi da definire negli anni, mirando a

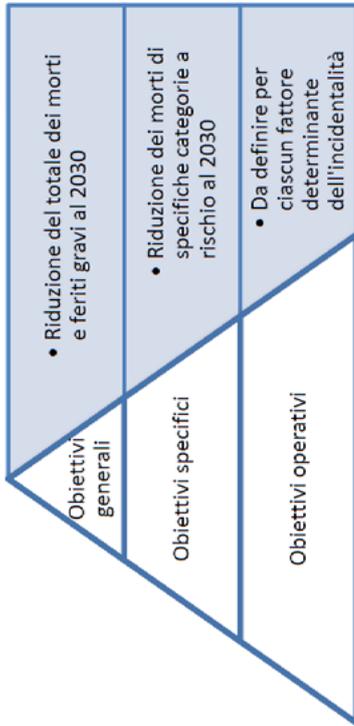


Figura 139. Gerarchia degli obiettivi del PNSS 2030.

La “Strategia per un trasporto sostenibile e intelligente” della Commissione europea del dicembre 2020³ conferma l’obiettivo a lungo termine dell’UE di Vision Zero, zero vittime entro il 2050, e lo estende a tutte le modalità di trasporto. Anche l’Italia si pone come obiettivo generale quello di dimezzare il numero di vittime della strada e il numero di feriti gravi nel decennio 2020-2030 perciò assumendo come dato iniziale di riferimento quello relativo al 2019 (e non il 2020 legato agli effetti della pandemia) pari a 3’173 vittime del 2019 e il dato provvisorio di 17’600 feriti gravi, i due obiettivi quantitativi del Piano sono:

- meno di 1’586 vittime in incidente stradale nel 2030;
- meno di 8’800 feriti gravi (MAIS3+) in incidente stradale nel 2030.

L’obiettivo del dimezzamento dei morti e feriti gravi entro il 2030 è raggiungibile solo se in Italia verrà portato a compimento il processo di evoluzione culturale sulle tematiche della sicurezza stradale, iniziato nei primi anni 2000, che trova la sua naturale concretizzazione nell’introduzione dei principi del Safe System. In tale ottica, si può affermare che l’Italia sposa an-

³ Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future



Figura 138. I principi del Safe System (Fonte: Australian National Road Safety Strategy, 2011)

In coerenza con l’approccio gerarchico proposto dalla Commissione europea², il PNSS 2030 propone tre livelli di obiettivi, per perseguire e monitorare sia l’andamento generale del fenomeno, che quello delle categorie a maggior rischio.

² Commission Staff Working Document. (2019) Road Safety Policy Framework 2021-2030 – Next steps towards “Vision Zero”.



che l'obiettivo di lungo periodo Vision Zero della Commissione europea, volendo raggiungere entro il 2050 un azzeramento totale del numero dei morti su strada.

Al fine di individuare un corretto "cammino" per il raggiungimento degli obiettivi finali, il PNSS individua anche degli obiettivi intermedi per il 2024 e il 2027. La tabella seguente mostra gli obiettivi generali e intermedi del PNSS 2030, mentre nel grafico subito sotto è riportata la tendenza attesa di riduzione del numero dei morti, che consentirebbe di raggiungere l'obiettivo della riduzione del 50% entro il 2030.

Obiettivi generali e intermedi				
Indicatore	2019	2024	2027	2030
Numero di morti in incidenti stradali	3'173	2'452	2'019	1'586
Numero di feriti gravi (MAIS3+) in incidenti stradali	17'600	13'600	11'200	8'800

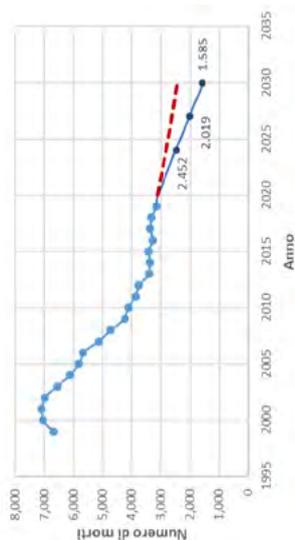


Figura 140. Riduzione tendenziale e valori obiettivi del numero di vittime incorporate nel Piano.

Come si vede, senza un'azione incisiva e adeguate risorse da parte del PNSS 2030, si otterrebbe una riduzione limitata, pari a circa il 22%. Quindi, il Piano punta a più che raddoppiare la velocità di discesa tendenziale dell'incidentalità.

Gli obiettivi specifici del PNSS 2030 contribuiscono al raggiungimento dell'obiettivo generale (dimezzamento del numero totale di mor-

ti e feriti gravi), focalizzandosi sull'individuazione di azioni prioritarie per il miglioramento delle condizioni di sicurezza stradale di alcune categorie di utenti particolarmente a rischio.

Categoria	N. vittime 2019	N. vittime attese 2024	N. vittime attese 2027	N. vittime attese 2030	Riduzione percentuale attesa
Bambini	35	19	10	0	100%
Giovani conducenti	265	193	149	106	60%
Anziani	994	723	560	398	60%
Pedoni	534	401	320	240	55%
Ciclisti	253	201	170	139	45%
2-Ruote a motore	786	590	472	354	55%

La tabella delle pagine seguenti riporta la sintesi di tutte le linee strategiche specifiche e delle relative azioni, per categoria di utente con un'indicazione della loro potenziale efficacia. L'efficacia è intesa come la capacità dell'azione a ridurre il numero e/o la gravità degli incidenti stradali interessati dall'azione sulla base delle evidenze scientifiche disponibili. Per semplicità sono stati indicati tre livelli di efficacia utilizzando la seguente simbologia:

+: azioni in grado di ridurre l'incidentalità fino al 10%;

++: azioni in grado di ridurre l'incidentalità dal 11% al 25%;

+++ : azioni in grado di ridurre l'incidentalità oltre il 25%;

II: azioni con un impatto indiretto sulla sicurezza stradale.



Tabella 29. Sintesi delle Linee Strategiche Specifiche del PNSS 2030.

Categoria	Codice	Linea strategica	Fattore di rischio	Azioni	Responsabile	Efficacia
Bambini/ adolescenti	LSS1	Incentivare la cultura della sicurezza stradale con interventi di formazione ed educazione mirati per bambini, sia a livello di prevenzione che di gestione	Sviluppo motorio e cognitivo	Realizzare interventi di educazione e formazione nei Programmi di attuazione del PNSS 2030, tramite anche il coinvolgimento delle Polizie Locali	Comuni, Città metropolitane, Province	++
	LSS2	Responsabilizzare i genitori/tutori affinché prendano le opportune precauzioni, per evitare incidenti e lesioni ai propri bambini, favorendo la partecipazione ad interventi di educazione e programmi di formazione	Dispositivi di protezione	Commissionare uno studio pilota che preveda interventi di formazione sull'uso corretto dei seggiolini (ai rivenditori di seggiolini auto e alle maestre della scuola d'infanzia)	MIMS	+
	LSS3	Favorire l'utilizzo dei sistemi di ritenuta e di protezione (come il casco in bicicletta) per bambini intervenendo sulle norme e sulla loro applicazione	Dispositivi di protezione	Avviare una consultazione con gli stakeholder sull'introduzione dell'obbligo d'uso del casco in bicicletta per i bambini	MIMS	II
	LSS4	Supportare la definizione di norme a favore della sicurezza dei bambini attraverso studi di impatto sulla loro sicurezza	Caratteristiche del traffico	Commissionare una ricerca per individuare possibili modifiche alle norme attuali finalizzate a migliorare la sicurezza dei bambini (come l'educazione stradale nelle scuole) e valutarne l'impatto sulla sicurezza	MIMS	II
	LSS5	Aumentare la visibilità dei bambini a piedi e in bicicletta in particolare nei percorsi casa-scuola-casa	Scarsa visibilità o illuminazione	Realizzare interventi di ispezione e messa in sicurezza dei percorsi casa-scuola e nei pressi delle scuole, tenendo conto delle indicazioni del <i>Mobility Manager</i> d'area, nell'ambito dei Programmi di attuazione	Comuni, Città metropolitane, Province	++
	LSS6	Ridurre il rischio di incidente e infortunio dei bambini a piedi e in bicicletta in particolare nei percorsi casa-scuola-casa attraverso interventi di gestione delle velocità ed <i>enforcement</i>	Caratteristiche del traffico	Realizzare interventi di gestione delle velocità ed <i>enforcement</i> nei pressi delle scuole e lungo i percorsi casa-scuola nei Programmi di attuazione	Comuni, Città metropolitane, Province	+++
	LSS7	Supportare l'introduzione di nuove norme per la sicurezza	Mancanza di esperienza di guida	Commissionare una ricerca per esplorare le conseguenze sociali ed economiche dell'introduzione di un sistema con patente di guida graduata (GDL)	MIMS	II
	LSS8	Incentivare la cultura della sicurezza stradale con interventi di formazione ed educazione nelle scuole	Mancanza di esperienza di guida	Realizzare interventi di educazione e formazione nei Programmi di attuazione	Comuni, Città metropolitane, Province, Università, MINT, Mistr, MIMS, RAI, Reti televisive	+
	LSS9	Responsabilizzare i giovani conducenti affinché prendano le opportune precauzioni per evitare incidenti e lesioni attraverso campagne di sensibilizzazione	Violazioni delle regole di circolazione stradale; distrazione e disattenzione	Commissionare campagne di educazione e sensibilizzazione indirizzate ai giovani conducenti e ai loro genitori	MIMS	+



Categoria	Codice	Linea strategica	Fattore di rischio	Azioni	Responsabile	Efficacia
Over 65	LSS10	Contrastare i comportamenti a rischio quali lo scarso utilizzo dei sistemi di protezione, l'eccesso di velocità e l'abuso di alcol e droghe alla guida, intervenendo sulle norme e la loro applicazione	Violazioni delle regole di circolazione stradale. Uso di droghe alla guida	Commissionare una sperimentazione con la cooperazione delle forze di Polizia su nuovi strumenti per rilevare la presenza di sostanze stupefacenti nell'organismo del conducente	MIMS, MINT	++
	LSS11	Ridurre i conflitti tra utenti vulnerabili e veicoli e tra veicoli alle intersezioni nelle aree urbane attraverso interventi alle intersezioni a raso e interventi agli impianti semaforici	Fattori legati all'infrastruttura stradale. Caratteristiche del traffico	Realizzare interventi di ispezione e messa in sicurezza dei percorsi pedonali nei Programmi di attuazione	Comuni, Città metropolitane, Province	++
	LSS12	Ridurre la velocità per mitigare le differenze di velocità esistenti tra pedoni e traffico motorizzato attraverso interventi di gestione e controllo della velocità	Meccanismo di lesione	Realizzare interventi di gestione delle velocità (zone 30, etc..) ed enforcement nei Programmi di attuazione, nelle aree dove il traffico pedonale non è sufficientemente protetto, tenendo conto delle indicazioni del <i>Mobility Manager</i> d'area	Comuni, Città metropolitane, Province	+++
	LSS13	Progettare delle strade auto-esplicative (<i>self-explaining</i>) che riducano il rischio di manovre pericolose come la guida contromano e che perdonino un eventuale errore mitigandone le conseguenze (<i>forgiving</i>), attraverso misure di miglioramento della visibilità e dell'illuminazione, della segnaletica orizzontale e verticale, di informazione e avviso ai conducenti, delle banchine e del margine laterale	Fattori legati all'infrastruttura stradale	Realizzare interventi di ispezione e messa in sicurezza delle strade nei Programmi di attuazione in base ai principi delle strade <i>self-explaining</i> e <i>forgiving</i>	Comuni, Città metropolitane, Province	+++
	LSS14	Favorire la circolazione di veicoli che offrono una maggior protezione degli occupanti, con sistemi avanzati di assistenza al cambio di corsia, attraverso opportune disposizioni per la loro diffusione	Caratteristiche progettuali dei veicoli	Introduzione di contributi per l'acquisto di veicoli equipaggiati con sistemi di assistenza alla guida	MIMS	++
	LSS15	Favorire la circolazione di veicoli che offrono una migliore protezione per i pedoni, ad esempio con sistemi di protezione attiva attraverso opportune disposizioni per la loro diffusione	Caratteristiche progettuali dei veicoli	Introduzione di contributi per l'acquisto di veicoli con maggiori dotazioni di sicurezza nei confronti degli utenti vulnerabili	MIMS	+
	LSS16	Aggiornare gli over 65 sul corretto utilizzo delle tecnologie di sicurezza attiva	Distrazione e disattenzione. Compromissione funzionale dello stato psico-fisico	Commissionare uno studio pilota che preveda interventi di formazione sul corretto utilizzo delle tecnologie di sicurezza attiva ai rivenditori di autoveicoli	MIMS	+
	LSS17	Responsabilizzare gli utenti over 65 affinché prendano le opportune precauzioni per evitare incidenti e lesioni attraverso interventi di educazione e programmi di aggiornamento	Caratteristiche del traffico	Fornire alternative di trasporto sicure, facili da usare e confortevoli per utenti della strada (anziani) che non sono più in grado di guidare; interventi di educazione e formazione	Comuni, Città metropolitane, Province, Società civile	II



Categoria	Codice	Linea strategica	Fattore di rischio	Azioni	Responsabile	Efficacia
2-Ruote a motore	LSS18	Rendere consapevoli gli utenti over 65 dei deficit legati all'età e sull'importanza di utilizzare dispositivi di protezione a bordo attraverso campagne di sensibilizzazione	Compromissione funzionale dello stato psico-fisico	Commissionare campagne di educazione e sensibilizzazione volte a migliorare la consapevolezza dei deficit legati all'età, alle malattie e ai farmaci prescritti e ai loro potenziali effetti sulla sicurezza degli utenti della strada	MIMS	+
	LSS19	Ridurre la circolazione di conducenti non idonei alla guida attraverso il miglioramento dei processi di valutazione dell'idoneità psico-fisica alla guida e riabilitazione	Compromissione funzionale dello stato psico-fisico	Condurre uno studio pilota per valutare la fattibilità della creazione di centri specializzati con professionisti multidisciplinari (istruttori di guida, psicologi, medici, ecc.) per eseguire test medici e di guida e fornire una formazione personalizzata eventualmente in sede di rinnovo della patente	MIMS, Ministero Salute	+
	LSS20	Supportare l'introduzione di nuove norme per la sicurezza degli utenti delle 2-Ruote a motore attraverso studi di impatto sulla sicurezza	-	Commissionare una ricerca per individuare possibili modifiche alle norme attuali finalizzate a migliorare la sicurezza degli utenti 2-Ruote a motore e valutarne l'impatto sulla sicurezza	MIMS	II
	LSS21	Ridurre le alte velocità che producono effetti più importanti in caso di incidente, attraverso interventi di gestione delle velocità ed <i>enforcement</i>	Violazioni delle regole di circolazione stradale. Meccanismo di lesione	Realizzare interventi di gestione delle velocità ed <i>enforcement</i> in ambito extraurbano nei Programmi di attuazione	Comuni, Città metropolitane, Province	++
	LSS22	Aumentare la consapevolezza degli altri utenti della strada circa le caratteristiche e le dinamiche delle 2-Ruote a motore	Caratteristiche del traffico	Avviare un programma sperimentale in cooperazione con le autoscuole per sensibilizzare i futuri autotomobilisti	MIMS, Associazioni autoscuole	+
	LSS23	Favorire la circolazione di veicoli più sicuri per le utenze vulnerabili attraverso disposizioni per la diffusione di veicoli con maggiori dotazioni di sicurezza in caso di impatto con conducenti delle 2-Ruote a motore	Caratteristiche progettuali dei veicoli	Avviare in cooperazione con ANCMA, ANFIA e UNRAE un programma per promuovere i modelli di veicoli con dotazioni più sicure in caso di impatto con 2-Ruote a motore	MIMS	+
	LSS24	Favorire la circolazione di motocicli più sicuri, attraverso disposizioni per la diffusione di sistemi di sicurezza e assistenza alla guida, che minimizzano le situazioni di pericolo.	Caratteristiche progettuali dei veicoli.	Avviare in cooperazione con ANCMA un programma per promuovere i modelli di motocicli con dotazioni più sicure	MIMS	+
	LSS25	Contrastare i comportamenti a rischio quali lo scarso utilizzo dei sistemi di protezione, l'eccesso di velocità e l'abuso di alcol e droghe alla guida, l'assunzione di rischio, intervenendo sulla formazione	Assunzione di rischio. Dispositivi di protezione. Violazioni delle regole di circolazione. Distrazione e disattenzione	Promuovere i Corsi di Guida Sicura Avanzata per neopatentati e trasgressori. Avviare una consultazione sulla certificazione e formazione degli istruttori incentrata sugli aspetti di sicurezza stradale	MIMS, Centri di guida sicura	+



Categoria	Codice	Linea strategica	Fattore di rischio	Azioni	Responsabile	Efficacia
Ciclisti	LSS26	Contrastare i comportamenti a rischio quali lo scarso utilizzo dei sistemi di protezione, l'eccesso di velocità e l'abuso di alcol e droghe alla guida, intervenendo sulle norme e la loro applicazione	Violazioni delle regole di circolazione. Distrazione e disattenzione. Dispositivi di protezione	Cooperare con le forze di Polizia per definire una strategia comune per il controllo e la repressione dei comportamenti a rischio dei motociclisti	MIMS, MINT	II
	LSS27	Responsabilizzare i conducenti di veicoli e gli utenti delle 2-Ruote a motore affinché prendano le opportune precauzioni per evitare incidenti e lesioni attraverso campagne di sensibilizzazione	Fattori comportamentali. Dispositivi di protezione. Condizioni meteo avverse. Caratteristiche del traffico. Fattori legati all'infrastruttura	Cooperare con FMI e ANCMA per definire i contenuti e caratteristiche di una campagna di sensibilizzazione periodica. Commissionare una campagna di sensibilizzazione per la sicurezza delle 2-Ruote a motore. Introdurre contributi per l'acquisto di dispositivi di protezione passiva per i motociclisti	MIMS	+
	LSS28	Sensibilizzare i proprietari o gestori della strada sugli effetti della carenza di manutenzione dell'infrastruttura, sull'importanza della manutenzione programmata e dell'installazione delle barriere c.d. "salva motociclisti"	Fattori legati all'infrastruttura	Commissionare uno studio sugli effetti della carenza di manutenzione programmata dell'infrastruttura con indicazione di buone pratiche e sua promozione. Incentivare e Monitorare l'attuazione del D.M. 1° aprile 2019	MIMS	II
	LSS29	Disciplinare i flussi veicolari, ove le differenze di velocità sono rilevanti, attraverso l'introduzione di piste e corsie ciclabili	Caratteristiche del traffico; Fattori legati all'infrastruttura	Realizzare corsie e piste ciclabili nell'ambito dei Programmi di attuazione per sviluppare ed estendere quanto già previsto dal PNRR e da altri piani di settore (PSNMS, PGMC, PUMS)	Comuni, Città metropolitane, Province	++
	LSS30	Rendere più sicure le intersezioni per i ciclisti attraverso opportuni interventi alle intersezioni a raso	Caratteristiche del traffico. Fattori legati all'infrastruttura	Realizzare interventi di messa in sicurezza delle intersezioni stradali per i ciclisti a valle di ispezione di sicurezza nell'ambito dei Programmi di attuazione	Comuni, Città metropolitane, Province	++
	LSS31	Ridurre le differenze di velocità attraverso interventi di gestione delle velocità ed <i>enforcement</i>	Meccanismo di lesione	Realizzare interventi di gestione delle velocità (zone 30 etc) ed <i>enforcement</i> nei Programmi di attuazione, tenendo conto delle indicazioni dei <i>Mobility Manager</i> d'area, nei punti ove i ciclisti non sono protetti	Comuni, Città metropolitane, Province	+++
	LSS32	Aumentare la visibilità e la protezione dei ciclisti, attraverso misure volte al miglioramento della visibilità e dell'illuminazione	Fattori legati all'infrastruttura	Realizzare interventi di ispezione e messa in sicurezza dei percorsi ciclabili nei Programmi di attuazione, tenendo conto delle indicazioni dei <i>Mobility Manager</i> d'area	Comuni, Città metropolitane, Province	++



Categoria	Codice	Linea strategica	Fattore di rischio	Azioni	Responsabile	Efficacia
Pedoni	LSS33	Sensibilizzare gli automobilisti e i conducenti di mezzi pesanti all'acquisto di veicoli con dotazioni di sicurezza per le utenze vulnerabili e a un comportamento più attento nei confronti dei ciclisti	Mecanismo di lesione; Caratteristiche progettuali dei veicoli	Avviare in cooperazione con le associazioni di categoria (es. FIAB) un programma per promuovere i modelli di veicoli con dotazioni più sicure in caso di impatto con ciclisti	MIMS	+
	LSS34	Supportare l'introduzione di nuove norme per la sicurezza dei ciclisti (ad esempio per una maggiore visibilità e per l'utilizzo obbligatorio dei sistemi di protezione), attraverso studi di impatto sulla sicurezza	Fattori comportamentali ali come l'uso dei dispositivi di protezione	Commissionare una ricerca per individuare possibili modifiche alle norme attuali finalizzate a migliorare la sicurezza dei ciclisti e valutarne l'impatto sulla sicurezza	MIMS	II
	LSS35	Favorire l'uso dei dispositivi di protezione per i ciclisti attraverso disposizioni per la loro diffusione	Uso dei dispositivi di protezione	Introduzione di contributi per l'acquisto di dispositivi di protezione per i ciclisti	MIMS	++
	LSS36	LSS36: Responsabilizzare i conducenti di veicoli e i ciclisti affinché prendano le opportune precauzioni per evitare incidenti e lesioni attraverso campagne di sensibilizzazione	Fattori comportamentali ali. Violazioni delle regole di circolazione stradale. Distrazione e distrazione	Commissionare una campagna di sensibilizzazione per la sicurezza dei ciclisti	MIMS	+
	LSS37	Contrastare i comportamenti dei conducenti dei veicoli e dei ciclisti	Violazioni delle regole di circolazione stradale. Distrazione e distrazione	Cooperare con le forze di Polizia per definire una strategia comune per il controllo e la repressione dei comportamenti a rischio dei conducenti dei veicoli e dei ciclisti	MIMS, MINT	II
	LSS38	Migliorare le caratteristiche dell'infrastruttura, al fine di rimuovere quei fattori che possono aumentare il rischio di incidente e/o di infortunio in ambito urbano	Fattori legati all'infrastruttura. Caratteristiche del traffico	Realizzare interventi di gestione delle velocità (zone 30, ecc.) ed enforcement nei Programmi di attuazione, tenendo conto delle indicazioni dei Mobility Manager d'area, nelle aree dove traffico pedonale non è sufficientemente protetto	Comuni, Città metropolitane, Province	++
	LSS39	Aumentare la visibilità dei pedoni a bordo strada e in attraversamento con interventi sulla segnaletica, sulle condizioni di visibilità e di illuminazione	Fattori legati all'infrastruttura. Condizioni meteo avverse	Realizzare interventi di ispezione e messa in sicurezza dei percorsi pedonali nei Programmi di attuazione.	Comuni, Città metropolitane, Province, MIMS	++
	LSS40	Ridurre differenze di velocità tra i pedoni e le altre utenze attraverso interventi di gestione delle velocità ed enforcement	Mecanismo di lesione	Realizzare interventi di gestione delle velocità ed enforcement, tenendo conto delle indicazioni dei Mobility Manager d'area, nelle aree dove traffico pedonale non è sufficientemente protetto nei Programmi di attuazione	Comuni, Città metropolitane, Province	+++



Categoria	Codice	Linea strategica	Fattore di rischio	Azioni	Responsabile	Efficacia
	LSS41	Favorire la circolazione di veicoli più sicuri per le utenze vulnerabili, dotati ad esempio di sistemi di protezione attiva dei pedoni o di frenata automatica di emergenza, attraverso opportune disposizioni per la loro diffusione	Caratteristiche progettuali dei veicoli	Introduzione di contributi per l'acquisto di veicoli più sicuri per le utenze vulnerabili	MIMS	+
	LSS42	Responsabilizzare i pedoni affinché prendano le opportune precauzioni per evitare incidenti e lesioni e sensibilizzare le altre utenze alla vulnerabilità dei pedoni attraverso opportune campagne di sensibilizzazione	Distrazione e disattenzione. Violazione delle regole di circolazione stradale	Commissionare una campagna di sensibilizzazione per la sicurezza dei pedoni	MIMS	+
	LSS43	Migliorare la sicurezza dei cantieri stradali	Condizioni di sicurezza dei cantieri stradali	Commissionare uno studio sulla sicurezza dei cantieri stradali, individuare le buone pratiche e procedere a una revisione della normativa specifica (es: segnaletica di cantiere)	MIMS, MINT	II
	LSS44	Migliorare la sicurezza dei cantieri stradali	Condizioni di sicurezza dei cantieri stradali	Campagne specifiche di sensibilizzazione dei conducenti sul comportamento da tenere in prossimità dei cantieri stradali	Enti proprietari e Concessionari stradali e autostradali, MINT, MIMS	++



lo nazionale fra vari ministeri e agenzie, e a livello locale fra Regioni e città. Gli interventi riguardano:

- 1) decarbonizzazione;
- 2) mobilità sostenibile;
- 3) miglioramento della qualità dell'aria;
- 4) contrasto al consumo di suolo e al dissesto idrogeologico;
- 5) miglioramento delle risorse idriche e delle relative infrastrutture;
- 6) ripristino e rafforzamento della biodiversità;
- 7) tutela del mare;
- 8) promozione dell'economia circolare, della bioeconomia e dell'agricoltura sostenibile.

Il successo della transizione ecologica dipenderà da un lato dalla capacità della pubblica amministrazione, delle imprese e del no-profit di lavorare in sintonia di intenti secondo norme più semplici, spedite ed efficienti, e dall'altro da un generale aumento di consapevolezza e di partecipazione da parte di tutta la popolazione anche attraverso un inedito sforzo di comunicazione ed educazione nazionale verso la realizzazione di un pieno sviluppo sostenibile.

Il Piano proposto ipotizza uno sforzo 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%.

4.3.6 IL PIANO PER LA TRANSIZIONE ECOLOGICA

Il PTE (la cui proposta è stata approvata con Delibera CITE n. 1 del 28.07.2021) si integra con il 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.

I suoi principali obiettivi sono azzerare entro metà secolo le emissioni di gas serra per stabilizzare il pianeta entro i limiti di sicurezza dettati dagli Accordi di Parigi; rivoluzionare la mobilità fino alla sua completa sostenibilità climatica e ambientale; minimizzare per la stessa data inquinamenti e contaminazioni di aria, acqua e suolo; contrastare i fenomeni di dissesto idrogeologico, di spreco delle risorse idriche e l'erosione della biodiversità terrestre e marina con decise politiche di adattamento; disegnare la rotta verso una economia circolare a rifiuti zero e un'agricoltura sana e sostenibile.

La Proposta di piano si articola su cinque macro-obiettivi condivisi a livello europeo:

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

Il Piano proposto si declina in otto ambiti di intervento, la cui reciproca relazione implica una gestione intersettoriale coordinata a livello



Un capitolo particolarmente importante dell'opera 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.

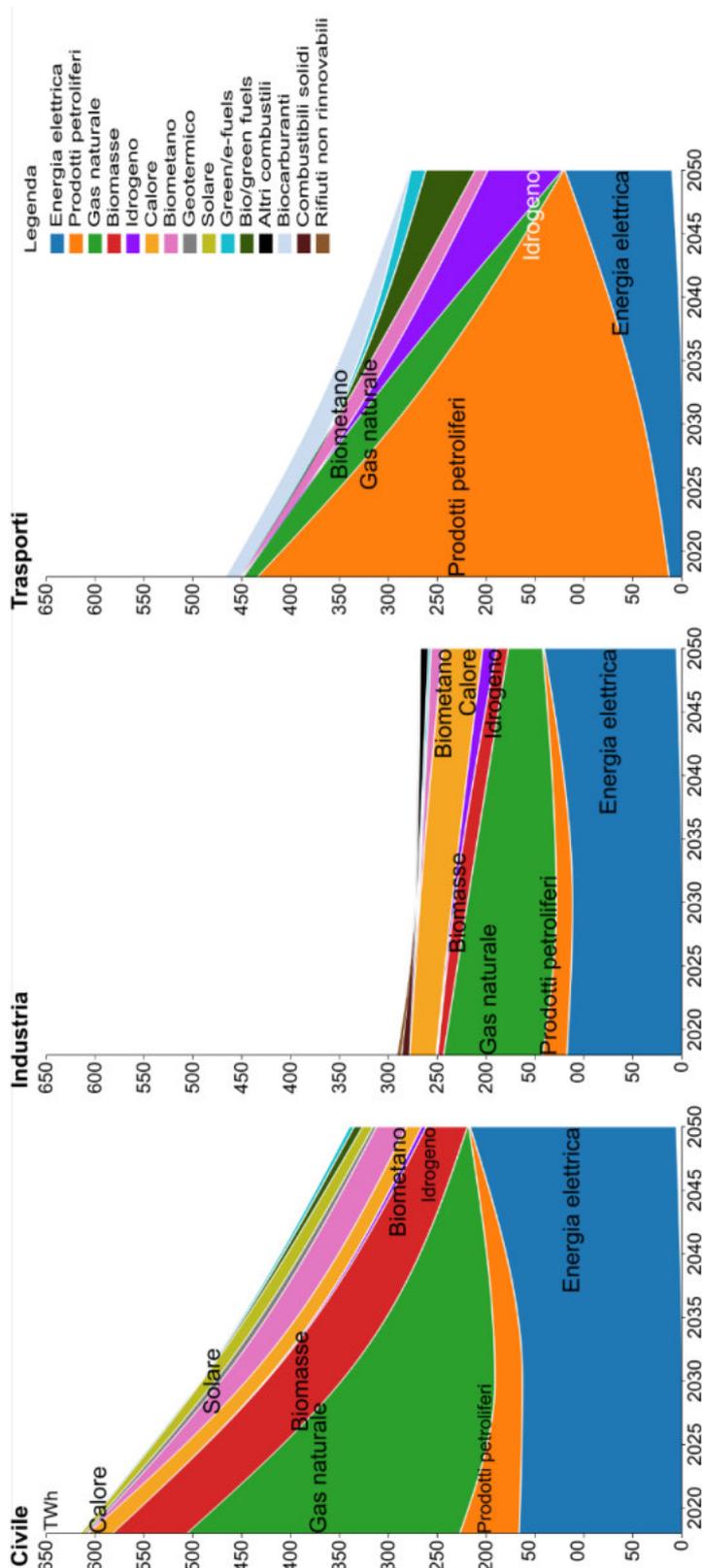


Figura 141. Evoluzione del mix energetico per macro-settori 2020-2050.

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.

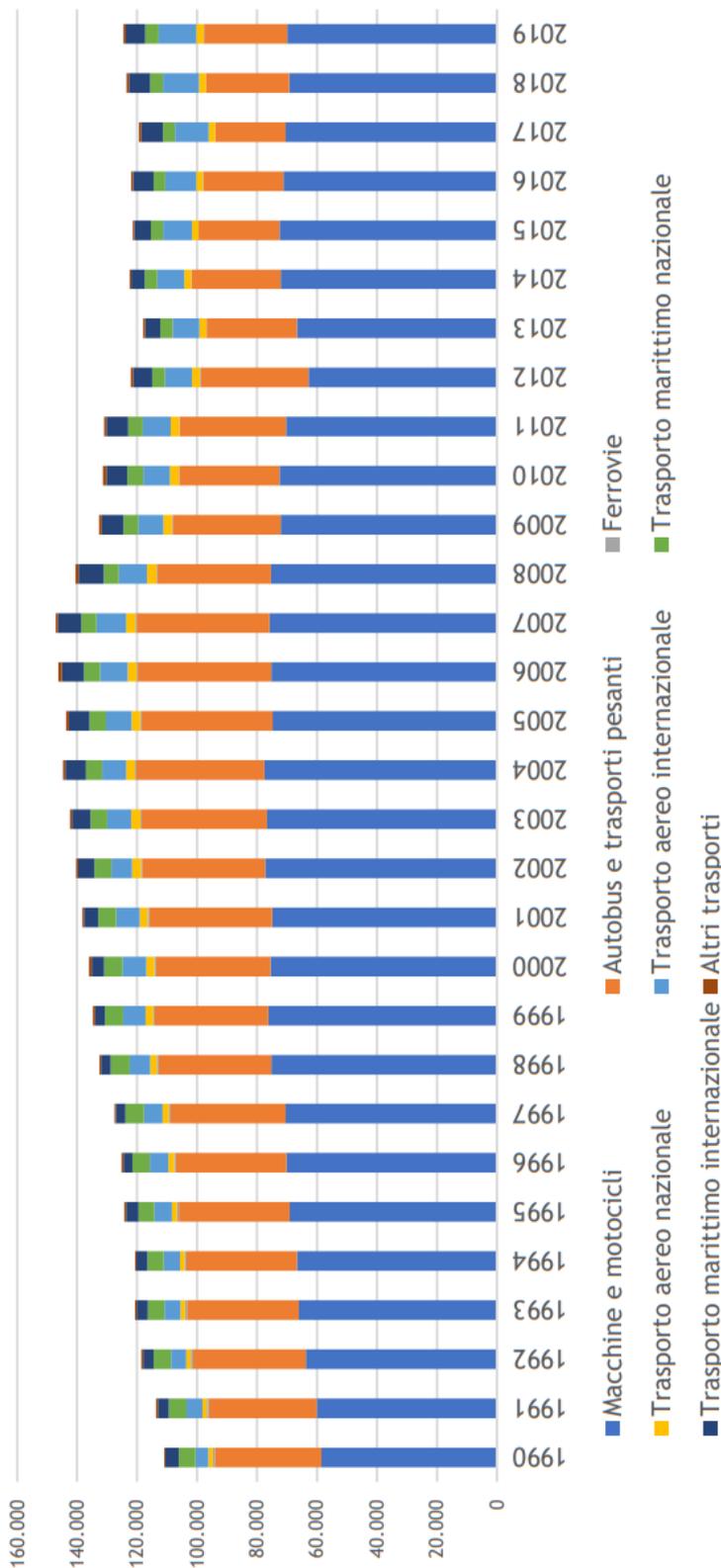


Figura 142. Emissioni di GHC nei trasporti, Italia, 1990-2019 (min di tonnellate CO2 eq.). Fonte: Elaborazioni MIMS su dati Eurostat.



4.3.7 IL PIANO NAZIONALE INTEGRATO PER L'ENERGIA ED IL CLIMA

4.3.7.1 Gli obiettivi

Il 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, in un quadro di integrazione dei mercati energetici nazionale nel mercato unico e con adeguata attenzione all'accessibilità dei prezzi e alla sicurezza degli approvvigionamenti e delle forniture.

L'Italia, quindi, condivide l'approccio olistico proposto dal Regolamento Governance, che mira a una strategia organica e sinergica sulle cinque dimensioni dell'energia.

Gli **obiettivi generali** perseguiti dall'Italia sono:

- a) accelerare il percorso di decarbonizzazione, considerando il 2030 come una tappa intermedia verso una decarbonizzazione profonda del settore energetico entro il 2050 e integrando la variabile ambiente nelle altre politiche pubbliche;
- b) mettere il cittadino e le imprese (in particolare piccole e medie) al centro, in modo che siano protagonisti e beneficiari della trasformazione energetica e non solo soggetti finanziatori delle politiche attive; ciò significa promozione dell'autoconsumo e delle comunità dell'energia rinnovabile, ma anche massima regolazione e massima trasparenza del segmento della vendita, in modo che il consumatore possa trarre benefici da un mercato concorrenziale;
- c) favorire l'evoluzione del sistema energetico, in particolare nel settore elettrico, da un assetto centralizzato a uno distribuito basato prevalentemente sulle fonti rinnovabili;
- d) adottare misure che migliorino la capacità delle stesse rinnovabili di contribuire alla sicurezza e, nel contempo, favorire assetti,

infrastrutture e regole di mercato che, a loro volta contribuiscono all'integrazione delle rinnovabili;

- e) continuare a garantire adeguati approvvigionamenti delle fonti convenzionali, perseguendo la sicurezza e la continuità della fornitura, con la consapevolezza del progressivo calo di fabbisogno di tali fonti convenzionali, sia per la crescita delle rinnovabili che per l'efficienza energetica;
- f) promuovere l'efficienza energetica in tutti i settori, come strumento per la tutela dell'ambiente, il miglioramento della sicurezza energetica e la riduzione della spesa energetica per famiglie e imprese;
- g) promuovere l'elettificazione dei consumi, in particolare nel settore civile e nei trasporti, come strumento per migliorare anche la qualità dell'aria e dell'ambiente;
- h) accompagnare l'evoluzione del sistema energetico con attività di ricerca e innovazione che, in coerenza con gli orientamenti europei e con le necessità della decarbonizzazione profonda, sviluppino soluzioni idonee a promuovere la sostenibilità, la sicurezza, la continuità e l'economicità di forniture basate in modo crescente su energia rinnovabile in tutti i settori d'uso e favoriscano il riorientamento del sistema produttivo verso processi e prodotti a basso impatto di emissioni di carbonio che trovino opportunità anche nella domanda indotta da altre misure di sostegno;
- i) adottare, anche tenendo conto delle conclusioni del processo di Valutazione Ambientale Strategica e del connesso monitoraggio ambientale, misure e accorgimenti che riducano i potenziali impatti negativi della trasformazione energetica su altri obiettivi parimenti rilevanti, quali la qualità dell'aria e dei corpi idrici, il contenimento del consumo di suolo e la tutela del paesaggio;
- j) continuare il processo di integrazione del sistema energetico nazionale in quello dell'Unione.



Nelle tabelle seguenti sono illustrati i principali obiettivi del piano al 2030 su rinnovabili, efficienza energetica ed emissioni di gas.

	Obiettivi 2020 UE	ITALIA	Obiettivi 2030 UE (PNEIC)
Energie rinnovabili (FER)			
Quota di energia da FER nei Consumi Finali Lordi di energia	20%	17%	32%
Quota di energia da FER nei Consumi Finali Lordi di energia nei trasporti	10%	10%	22%
Quota di energia da FER nei Consumi Finali Lordi per riscaldamento e raffrescamento			+1,3% annuo (Indicativo)
			+1,3% annuo (Indicativo)
Efficienza energetica			
Riduzione dei consumi di energia primaria rispetto allo scenario PRIMES 2007	-20%	-24%	-32,5% (Indicativo)
Risparmi consumi finali tramite regimi obbligatori efficienza energetica	-1,5% annuo (senza trasp.)	-1,5% annuo (senza trasp.)	-0,8% annuo (con trasporti)
Emissioni gas serra			
Riduzione dei GHG vs 2005 per tutti gli impianti vincolati dalla normativa ETS	-21%		-43%
Riduzione dei GHG vs 2005 per tutti i settori non ETS	-10%	-13%	-33%
Riduzione complessiva dei gas a effetto serra rispetto ai livelli del 1990	-20%		-40%
Interconnettività elettrica			
Livello di interconnettività elettrica	10%	8%	10% ¹
Capacità di interconnessione elettrica (MW)		9.285	14.375

¹ Il livello di interconnettività elettrico da raggiungere si ritiene molto ambizioso, nonostante sia inferiore all'obiettivo complessivo europeo, a causa dell'imponente capacità di impianti FER elettriche non programmabili, fonti caratterizzate da una producibilità comparativamente ridotta rispetto ad altre tecnologie, che l'Italia intende installare entro il 2030. Inoltre, le caratteristiche geomorfologiche del Paese rendono più oneroso che altrove l'investimento in nuove interconnessioni elettriche che devono attraversare la catena montuosa alpina o essere installate in mare.

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%, ammen-
tando 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 rin-
novabile complessivo, in quanto in un'ottica di ottimizzazione dei costi
di sistema, il ricorso a biocarburanti sembra avere un buon rapporto co-
sto/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 al-
tro
- 7) carburanti rinnovabili non biologici
- 8) biocarburanti avio e marittimo
- 9) recycled fossil fuels

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

Vedi grafico pagina seguente.



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

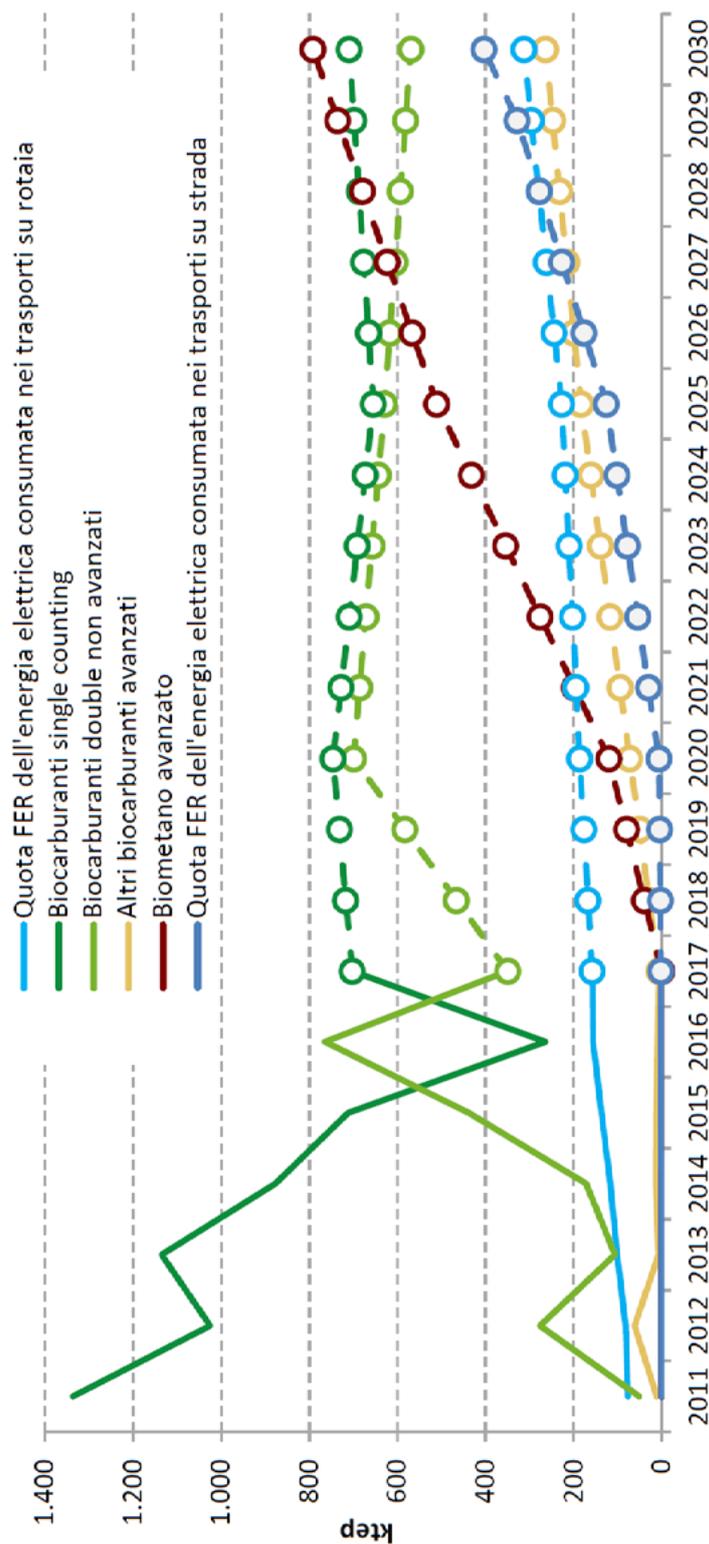


Figura 143. Traiettorie di crescita dell'energia da fonti rinnovabili al 2030 nel settore dei trasporti.

Più complesse le stime per il settore trasporti, nel quale, tuttavia, il crescente ruolo dell'elettricità rinnovabile e di biocarburanti diversi da quelli di prima generazione e di gas rinnovabili dovrebbe accrescere la quota di materia prima di provenienza nazionale e comunitaria.



4.3.8 LA STRATEGIA NAZIONALE PER LE AREE INTERNE

La Strategia Nazionale per le Aree Interne (SNAI) è stata impostata in occasione del ciclo di programmazione coesione 2014-2020 allo scopo di offrire una cornice strategica per il sostegno e lo sviluppo di aree non urbane in declino o a rischio demografico, ma il cui presidio attivo di comunità è cruciale per la tenuta complessiva del territorio sotto il profilo idrogeologico, paesaggistico e dell'identità culturale.

La mappatura

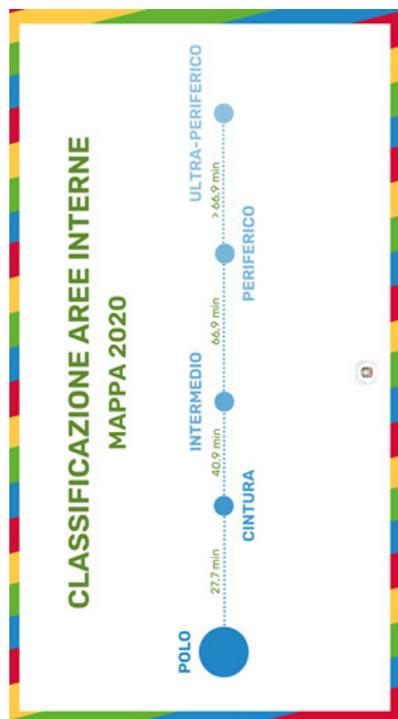
Al fine di dotare la SNAI di uno strumento utile alla sua all'applicazione, è stata definita anche una modalità operativa di identificazione dei territori di attenzione collegata alla loro perifericità relativa rispetto ai centri urbanizzati di offerta integrata di servizi essenziali. Infatti, maggiore è il livello di perifericità dei territori rispetto a tali centri, più complessa è la fruizione di servizi e peggiore può essere la qualità della vita. Tale condizione può indurre o contribuire a fenomeni di spopolamento e determinare condizioni disabilitanti lo sviluppo.

La Mappa delle Aree interne è uno strumento che guarda all'intero territorio italiano nella sua articolazione a livello comunale, identifica i Comuni con un'offerta congiunta di tre tipologie di servizio (salute, istruzione e mobilità) denominati Poli/Poli intercomunali e rappresenta tutti gli altri Comuni in base alla loro distanza da questi (in termini di tempi effettivi di percorrenza stradale), classificandoli in quattro fasce a crescente distanza relativa (Cintura, Intermedi, Periferici, Ultra-periferici) e, quindi, con un potenziale maggior disagio nella fruizione di servizi.

La prima Mappa delle Aree interne è stata approvata congiuntamente all'Accordo di Partenariato 2014-2020 oggetto di prima decisione comunitaria a ottobre 2014 e ha accompagnato l'implementazione della SNAI nelle misure collegate a quel ciclo di programmazione, ancora in attuazione. Nella convenzione interpretativa proposta dall'AdP 14-20 le Aree interne sono l'intero insieme dei Comuni Intermedi, Periferici e Ultra-periferici, sebbene lo stesso AdP segnali che le aree target di inter-

vento prioritario siano costituite dai Comuni Periferici e Ultra-periferici, anche perché è evidente che nel segmento dei Comuni Intermedi, per costruzione analitica, vi sono situazioni miste.

Per il ciclo di programmazione coesione 2021-2027, che ha ribadito il ruolo della SNAI quale principale inquadramento strategico di riferimento per il sostegno alle aree non urbane anche nella relativa proposta di nuovo Accordo di Partenariato, si è proceduto a un aggiornamento della Mappa mantenendo fermi gli aspetti di metodo fondamentali della prima mappatura, ma considerando dati di base sulla presenza dei servizi aggiornati a fine 2019 e tecniche di calcolo delle distanze più evolute/precise.



Rispetto alla precedente Mappa 2014, nell'elaborazione dei dati 2020 si nota una riduzione dei Comuni 'polo' o appartenenti a Poli intercomunali, che passano da 339 a 241, per una popolazione di 22.046.887 abitanti (circa 2,2 milioni rispetto al 2014). Questo calo è frutto di una distribuzione dei servizi sul territorio meno omogenea, ma anche di un'analisi più approfondita rispetto a quella precedente.



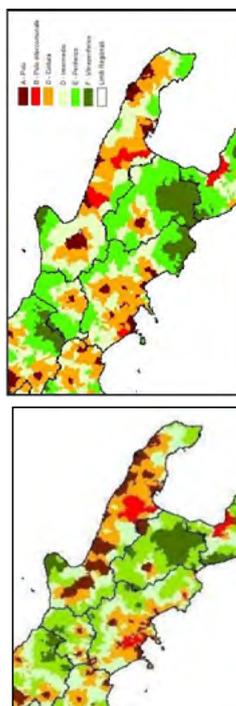
Puglia			
Numero comuni		Popolazione 2020	
Classificazione AI	2014	2020	2020
A - Polo	14	6	926.903
B - Polo intercomunale	7	6	1.339.244
C - Cintura	97	97	149.691
D - Intermedio	78	90	1.438.436
E - Periferico	96	52	717.055
F - Ultraperiferico	5	6	248.355
Totale	257	257	3.933.777

Popolazione 2020	
Classificazione AI	2020
A - Polo	926.903
B - Polo intercomunale	1.339.244
C - Cintura	149.691
D - Intermedio	1.438.436
E - Periferico	717.055
F - Ultraperiferico	248.355
Totale	3.933.777

Di contro, aumentano i Comuni di 'cintura' (fino a 27,7 minuti di distanza dal 'polo'). Il dato più preoccupante riguarda però la crescita dei cittadini appartenenti a Comuni 'periferici' e 'ultra-periferici', che risultano cioè distanti anche più di un'ora di strada dai centri che forniscono i servizi essenziali.

Complessivamente, la popolazione che vive nelle aree interne è aumentata quindi di oltre 2,2 milioni. Ciò non può far pensare però a una crescita demografica in queste aree, che invece continuano a subire un processo di spopolamento, bensì a un loro allargamento anche a nuovi territori, come testimonia anche il numero dei Comuni interessati.

Con riferimento alla Regione Puglia si riportano di seguito gli estratti delle mappe delle Aree Interne nonché le tabelle di distribuzione della popolazione per fasce, presenti nel documento "Aggiornamento 2020 della mappa delle Aree Interne" del 14 febbraio 2022 redatto dal NUVAP (Nucleo di Valutazione e Analisi per la Programmazione) del Dipartimento per le Politiche di Coesione.



Programmazione delle SNAI 2021 - 2027

In continuità con quanto sperimentato nel ciclo 2014-2020, la SNAI 2021-2027 proseguirà nel **potenziare i servizi di cittadinanza** e nel **promuovere iniziative per lo sviluppo economico e l'occupazione** delle aree interne selezionate. Gli interventi saranno sostenuti dai Fondi strutturali europei della programmazione 2021-2027, ma anche da risorse nazionali legate principalmente al Fondo per lo Sviluppo e la Coesione.

Gli interventi procederanno lungo due direttrici:

- la **continuità** con gli interventi già avviati;
- l'**allargamento** della Strategia, attraverso l'ingresso di nuove aree e la promozione di misure a sostegno delle aree interne nel loro insieme o di singoli Comuni.

È stata già avviata la procedura per individuare le aree che entreranno a far parte della programmazione 2021-2027, sulla base di quanto definito nella proposta italiana di Accordo di Partenariato, e a partire dalla classificazione dei Comuni individuata nella nuova mappa 2021-2027.

Le Regioni possono decidere di confermare la presenza delle rispettive aree già presenti nella SNAI 2014-2020 anche nella nuova programmazione (in limitati casi specifici, anche con la possibilità dell'allar-



gamento a ulteriori Comuni), oltre a proporre l'ingresso di nuove aree. Sulla base del dossier di candidatura, il Dipartimento per le Politiche di Coesione verifica la coerenza delle caratteristiche dell'area con i criteri predefiniti:

- prevalenza nella mappa 2021-2027 di Comuni periferici e ultraperiferici;
- esistenza un'identità storico-sociale e/o di un sistema geomorfologico (valle, ecc.) definiti e riconoscibili;
- difficoltà sul piano demografico, con rischi sistemici di spopolamento;
- organizzazione dei servizi essenziali (es.: frammentazione dei plessi scolastici, inadeguata organizzazione della sanità territoriale, natura particolarmente interna dell'area, ecc.);
- volontà e attitudine delle amministrazioni locali a lavorare insieme e perseguire un obiettivo di associazionismo;
- dimensione dell'area (ai fini della valutazione, è considerata critica la presenza di un numero elevato di Comuni o di abitanti, ma anche la presenza di diverse province di riferimento).

Le risorse nazionali destinate al rafforzamento e all'ampliamento della SNAI ammontano attualmente a **310 milioni di euro**. Esse saranno così suddivise:

- 300.000 euro a ciascuna delle aree della precedente programmazione, per un totale di 21,6 milioni di euro;
- 4 milioni di euro a ogni nuova area che farà il proprio ingresso nella SNAI 2021-2027, fino a un totale di 172 milioni di euro;
- 11,4 milioni di euro sono riservati al progetto speciale 'Isole minori';
- 100 milioni sono stati destinati alla prevenzione e al contrasto degli incendi;

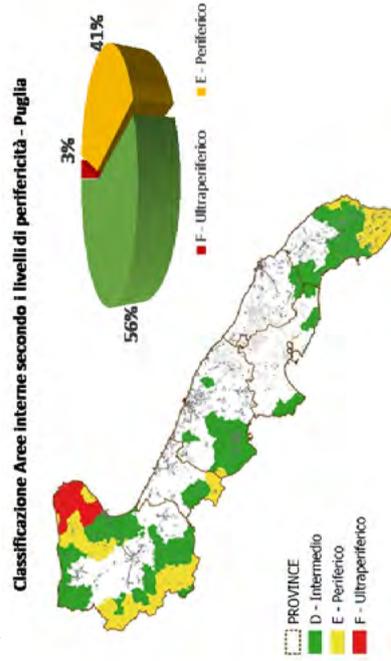
- 5 milioni per assistenza tecnica.

A queste risorse, si sommano quelle previste dal PNRR e dal Piano complementare:

- 350 milioni di euro (300 milioni dal Piano complementare, incrementati di ulteriori 50 milioni di fondi nazionali dalla Legge di Bilancio 2022) per la sicurezza e la manutenzione straordinaria delle strade;
- 500 milioni di euro per il potenziamento dei servizi e delle infrastrutture sociali di comunità.

4.3.8.1 Le Aree Interne in Puglia

In Puglia, secondo la classificazione proposta dal DPS, 139 comuni risultano essere area interna, il 56% dei quali appartiene al livello Intermedio (tempo di accesso al polo di Riferimento compreso tra 40 e 75 minuti).



L'approfondimento al caso pugliese relativo alle qualità che i servizi di trasporto devono garantire in tali aree interne, suggerisce di in-

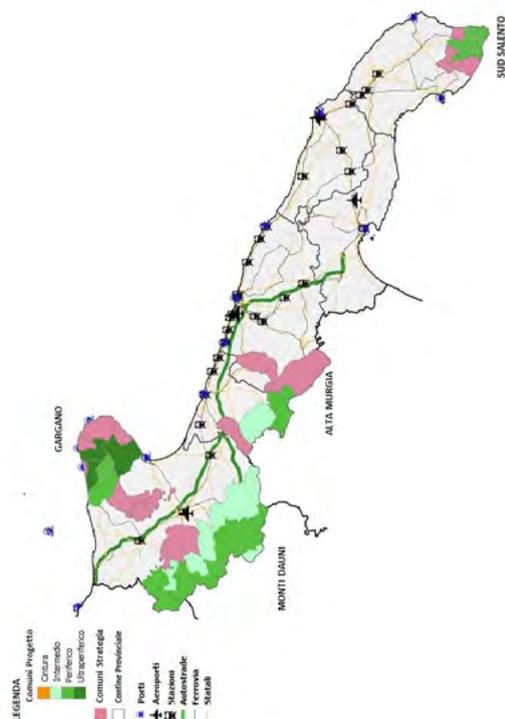


Figura 144. 4 Aree interne della Regione Puglia

Tabella 30. Classificazione Aree interne secondo la SNAI - Puglia (Fonte: DPS, Dipartimento Per lo Sviluppo e la Coesione Economica).

Aree Interne	N. Comuni	D - Intermedio	E - Periferico	F - Ultraperiferico
Alta Murgia	3	1	2	
Gargano	5		2	3
Monti Dauni	29	8	21	
Sud Salento	13		13	
Totale complessivo	50	9	38	3

dagare la “storia demografica” dei comuni così definiti. Al 2019 i pugliesi residenti nelle aree interne risultano essere in totale 1.035.033.

Dall'analisi delle variazioni di popolazione tra la data dell'ultimo censimento (2011) e il 2019 (vedi paragrafo Assetto demografico) 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%, e nella provincia di Lecce, dove si sono registrati valori inferiori il 40% rispetto ai dati del 2011.

Approfondendo il dato relativo all'invecchiamento demografico per gli stessi comuni, si apprezza che la quota di popolazione appartenente alla fascia d'età over 65 ha subito un incremento generale rispetto al 2011.

Tale circostanza rafforza la considerazione inerente la flessione del potere generativo delle aree interne poiché la crescita dell'indice di invecchiamento determina una conseguente contrazione della domanda di mobilità sistemica (gli over 65 è ragionevole che non domandino servizi di trasporto sistematici-pendolari).

Nell'immagine che segue sono rappresentate le 4 Aree interne della Regione Puglia così come individuate nell'ambito della Strategia Nazionale per le Aree Interne (SNAI): Monti Dauni, Sud Salento, Gargano e Murgia.

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 nei Documenti riguardanti le strategie previste da ciascuna delle quattro Aree Interne Pugliesi (sito Agenzia Nazionale di Coesione <https://www.agenziacoesione.gov.it/strategia-nazionale-aree->

[interne/regione-puglia/](https://www.agenziacoesione.gov.it/strategia-nazionale-aree-)). Sono altresì in corso di redazione i PUMS di area vasta delle 4 Aree interne finanziati con risorse regionali a titolo sperimentale. È 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.

Area Interne	RISULTATI/ATTESI	AZIONI
Monti Dauni (Accordo di programma quadro Regione Puglia, Aprile 2019)	<ul style="list-style-type: none"> Miglioramento della mobilità interna all'Area Miglioramento della Accessibilità viaria all'Area 	<ul style="list-style-type: none"> 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. 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.
Alta Murgia (Strategia d'Area Approvata, Ottobre 2020)	<ul style="list-style-type: none"> 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. 	<ul style="list-style-type: none"> Sviluppo di servizi di trasporto pubblico locale flessibili (Studio sulla mobilità, Servizio di trasporto a chiamata, Taxi Sociale, Acquisto minibus) Realizzazione di infrastrutture per la mobilità "dolce" (Pista ciclabile urbana a Poggiorini, Percorso escursionistico mountain bike Spinazzola-Cave di Bauxite, Percorso escursionistico ciclabile Grotte di San Michele - Santuario della Madonna del Sabato)
Sud Salento (Accordo di programma quadro Regione Puglia, Maggio 2020)	<ul style="list-style-type: none"> Aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane 	<ul style="list-style-type: none"> 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 l'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 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"
Gargano (Strategia d'Area Approvata, Agosto 2020)	<ul style="list-style-type: none"> Miglioramento della mobilità regionale, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali 	<ul style="list-style-type: none"> Realizzazione di uno studio sulla mobilità dell'Area Trasporto inclusivo di comunità: bus bianco taxi sociale Trasporto inclusivo di comunità: acquisto mezzi

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



4.4 Contesto Regionale

4.3.9 LE LINEE GUIDA OPERATIVE PER LA VALUTAZIONE DEGLI INVESTIMENTI IN OPERE PUBBLICHE – SETTORE FERROVIARIO

In data 26 marzo 2019 e in data 4 aprile 2019 rispettivamente per il MIMS e per la BEI (Banca Europea degli Investimenti), le due istituzioni hanno siglato un Protocollo di collaborazione che ha previsto la costituzione di tavoli tecnici per due settori specifici (ferroviario e stradale), con l'obiettivo di declinare le "Linee Guida per la Valutazione degli Investimenti in Opere Pubbliche", emanate con il Decreto del MIMS del 2017 n.300 e che avevano carattere generale, in quanto applicabili a tutti i settori di competenza del MIMS, fornendo delle precisazioni metodologiche relativamente ai settori individuati. Nel corso del 2021, anche in relazione al processo di selezione e valutazione degli investimenti e delle riforme incluse nel Piano nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e in coerenza con il Regolamento (UE) 2021/241 che istituisce il Meccanismo di Ripresa e Resilienza, è emersa l'esigenza di integrare il Vademecum con i criteri per determinare la dimensione di sostenibilità, in chiave economica, sociale ambientale e di governance degli investimenti.

Il Vademecum identifica una serie di criteri e dimensioni rilevanti per la definizione del contributo in termini di sostenibilità sociale e di governance dell'opera, in linea con gli standard europei e internazionali. Indica nuovi parametri unitari per quanto riguarda la monetizzazione dei risparmi di tempo e delle esternalità del trasporto, e suggerisce inoltre di non applicare i fattori di conversione dai costi finanziari a quelli economici laddove essi non siano calcolabili con specificità relativa ai progetti oggetto di analisi.

L'obiettivo principale del Vademecum è quello di fornire indicazioni pratiche di orientamento sia ai soggetti proponenti e attuatori in fase di preparazione dei progetti di fattibilità sia alle competenti strutture del MIMS (DG e STM) al fine garantire un quadro metodologico e quantitativo utile per determinare l'ammissibilità delle proposte ai finanziamenti pubblici.

4.4.1 IL PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PRMC)

La Puglia, in accordo con la Legge n. 2 dell'11 gennaio del 2018 e con la LR n. 1 del 23 gennaio del 2013, promuove l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per gli spostamenti sistematici quotidiani (casa-lavoro e casa-studio) sia per quelli connessi alle attività turistico ricreative, al fine di migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana ed accrescere e sviluppare l'attività turistica.

L'art. 2 della LR n. 1/2013 stabilisce che la "la Regione Puglia elabora il Piano regionale della mobilità ciclistica (PRMC) in coerenza con le indicazioni del Piano regionale dei trasporti (PRT), del Piano paesaggistico territoriale regionale (PPTR), del Documento regionale di assetto generale (DRAG), della legge 28 giugno 1991, n. 208 (Interventi per la realizzazione di itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane) e della legge 19 ottobre 1998, n. 366 (Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica), allo scopo di perseguire la migliore fruizione del territorio mediante la diffusione in sicurezza dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto urbano ed extraurbano anche in combinazione con i mezzi pubblici e collettivi".

In quest'ottica, l'obiettivo generale del PRMC, approvato con DGR n. 406 del 27.03.2023, consiste nel definire una rete ciclabile regionale continua ed uniformemente diffusa sul territorio, costruendo itinerari di lunga percorrenza che valorizzino quelli già consolidati o programmati e privilegino le strade a basso traffico. Il Piano si propone di contribuire alla diffusione della cultura della mobilità sostenibile, favorendo e diffondendo l'uso delle biciclette sia per scopi turistico-ricreazionali che per effettuare gli spostamenti sistematici casa-lavoro e casa-scuola, ponendo particolare attenzione ai criteri utili ai fini della sua realizzazione.



Obiettivi specifici del PRMC	Azioni del PRMC
Definizione dei principali itinerari cicloturistici regionali della Puglia (ciclovie), da realizzare secondo specifiche tipologie, priorità e gerarchie (EuroVelo, SNCT, regionali)	Realizzazione della ciclovia EuroVelo 5 coincidente con RP01/BI3 - Ciclovia Francigena Realizzazione delle ciclovie appartenenti al SNCT: - RP03/BI11 - Ciclovia dell'AQP - RP02/BI6 - Ciclovia Adriatica
Messa in sicurezza delle intersezioni degli itinerari ciclabili con la viabilità carrabile	Realizzazione delle ciclovie appartenenti agli altri itinerari regionali
Promozione dell'intermodalità	Realizzazione di interventi puntuali per la messa in sicurezza delle intersezioni Realizzazione di velostazioni nei principali nodi intermodali (stazioni ferroviarie e fermate del trasporto pubblico) in connessione con la rete delle ciclovie Attrezzare gli autobus con dispositivi idonei al carico e trasporto delle biciclette a bordo del mezzo Predisposizione di spazi all'interno delle carrozze e delle vetture ferroviarie per il trasporto delle biciclette
Sviluppare il cicloturismo in Puglia	Individuazione e attuazione (tramite accordi con i gestori delle ferrovie) di itinerari Bici+Treno lungo percorsi ferroviari serviti da Trenitalia e Ferrovie regionali Realizzazione di una rete di ciclovie in grado di rendere accessibili poli attrattori naturalistici e storico-culturali presenti sul territorio regionale
Progettazione e realizzazione di azioni di marketing, comunicazione, informazione e educazione sul tema della mobilità ciclabile	Realizzazione di una segnaletica specializzata per l'indirizzamento e l'informazione sulle ciclovie Definizione di un piano di promozione della mobilità ciclistica che includa la realizzazione di un portale partecipativo e divulgativo e di un'app
Incentivazione degli Enti Locali alla redazione e attuazione di strumenti di pianificazione della mobilità ciclistica (Piani della Mobilità Ciclistica Urbani e Provinciali)	Realizzazione di un sistema informativo territoriale della rete degli itinerari Concessione di contributi agli enti locali per la redazione di piani di mobilità ciclistica Concessione di contributi agli enti locali per il cofinanziamento dei progetti previsti nei piani di mobilità ciclistica

L'identificazione di una rete ciclabile regionale sovraordinata rispetto a quanto pianificato dalle province e dai comuni, deve, a sua volta, inglobare la pianificazione nazionale ed europea e confrontarsi con i criteri di sicurezza per i ciclisti, specialmente in relazione alle altre componenti di traffico.

Per individuare un sistema ciclabile a scala regionale, dunque, è stata avviata una ricognizione delle pianificazioni già vigenti e dei percorsi ciclabili già consolidati, mettendo in relazione questi elementi con le reti di scala superiore, nazionali ed europee, cioè con i progetti Bicitalia (di valenza nazionale), EuroVelo (di valenza europea) e CYRONMED (di valenza regionale). In tal modo, è stato possibile definire le 16 dorsa-

li principali della rete ciclabile individuata dal PRMC comprese le varianti ai percorsi principali.

La seguente figura riporta lo stralcio planimetrico della rete ciclabile regionale così individuata. Circa il 90% della rete individuata è sita su strade esistenti, prevalentemente comunali e provinciali, in alcuni casi su strade statali ad una carreggiata. Il 10% circa dei percorsi è su strade a traffico nullo, su strade private o di servizio (come, per esempio, il tracciato della Ciclovia A.Q.P.). La maggior parte delle strade pubbliche interessate dalle ciclovie dovranno essere regimentate come strade 30 (a meno di realizzare sedi proprie con ingenti espropri, ripercussioni sul consumo del suolo e sui costi di realizzazione).

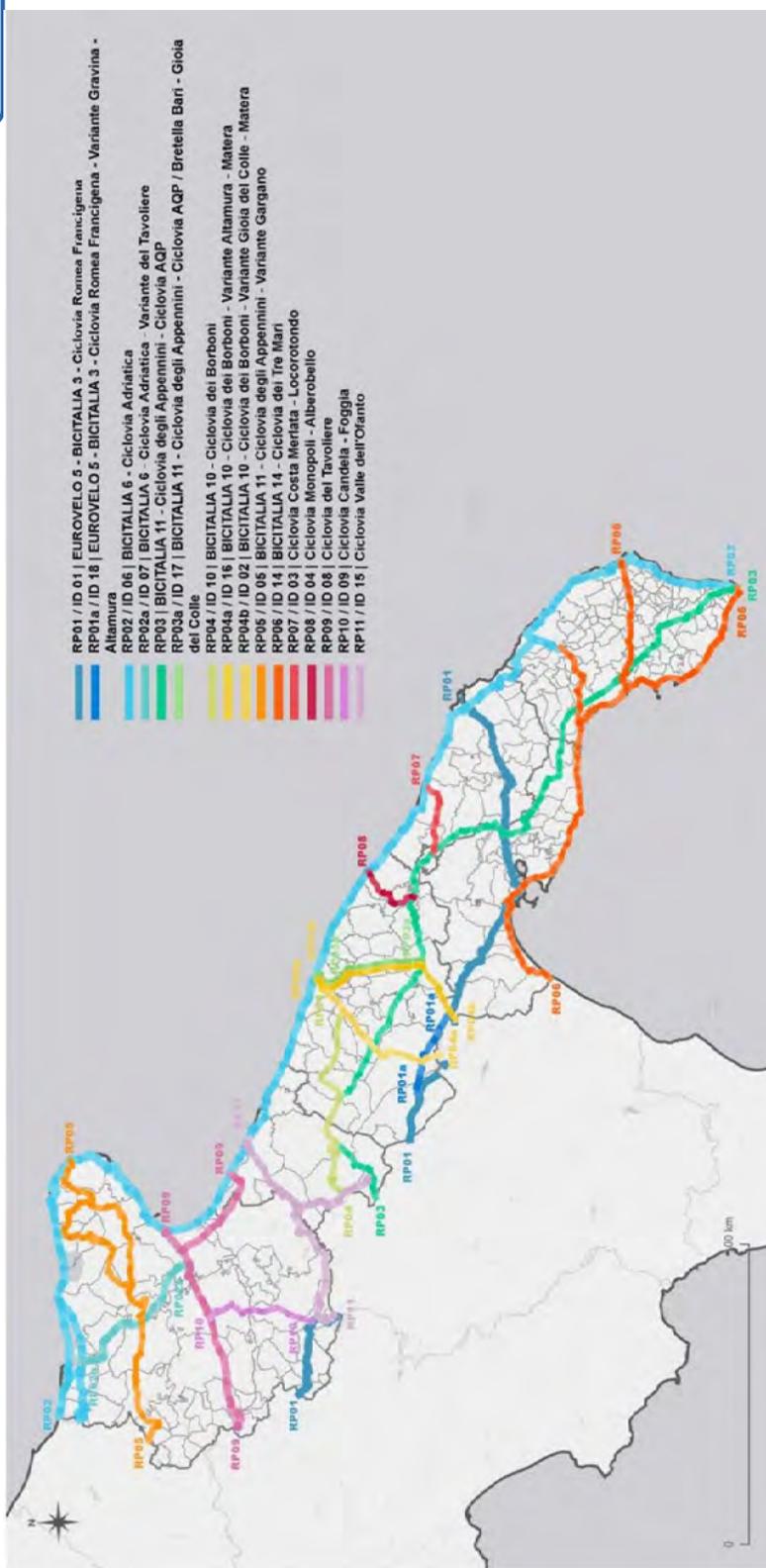


Figura 145. Planimetria delle dorsali del PRMC.

Di queste 16 ciclovie:

- 1 ciclovia appartiene alla rete degli itinerari di valenza Europea in quanto coincidente con il tratto pugliese della EuroVelo 5 – nel PRMC denominata RP01/BI3 – Ciclovia Francigena;
- 2 ciclovie appartengono al Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche, nel PRMC coincidente con la RP03/BI 11 - Ciclovia

dell'AQP e con parte della RP02/BI6 - Ciclovia Adriatica (tratto dal confine con il Molise a Vieste);

- 13 ciclovie sono in parte coincidenti con itinerari nazionali della rete Bicalta e in parte costituiscono percorsi di interesse regionale.

È utile operare questa classificazione anche in considerazione del fatto che la priorità regionale in sede di attuazione del PRMC sarà nel



completamento delle 2 ciclovie appartenenti al SNCT, individuate e finanziate a livello nazionale di cui la RP03/BI 11 - Ciclovia dell'AQP è stata già in parte realizzata. La seconda priorità è attribuita alla realizzazione delle ciclovie appartenenti alla rete EuroVelo (quindi la RP01/ BI3 - Ciclovia Francigena, coincidente con il tracciato pugliese della EuroVelo 5).

o Incentivazione degli Enti Locali alla redazione e attuazione di strumenti di pianificazione della mobilità ciclistica (Piani della Mobilità Ciclistica Urbani e Provinciali).

Infine, il PRMC ha definito indirizzi progettuali e abachi di soluzioni tecniche per la realizzazione degli interventi lineari e puntuali delle ciclovie.

Per ogni tracciato, il PRMC ha fornito indicazioni progettuali sugli interventi lineari necessari per la realizzazione delle ciclovie, diversificati secondo quattro tipologie:

- ciclovia naturalistica/greenway (strade con divieto di accesso a mezzi non autorizzati o in zona protetta) – 10,7% della lunghezza dei tracciati;
- ciclovia in sede promiscua con possibili interventi di traffic calming – 56,5%;
- ciclovia in sede propria su strada esistente senza necessità di ampliamenti/espropri – 18,6%;
- ciclovia in sede propria con necessità di espropri per la realizzazione di ampliamenti della strada carrabile esistente – 13,9%.

Il PRMC ha altresì individuato gli interventi puntuali per la messa in sicurezza delle intersezioni delle ciclovie (ponti ciclabili, rotatorie, sottopassi ciclabili, intersezioni semaforiche, etc.). In aggiunta il Piano ha individuato una serie di altri interventi che sarà necessario garantire lungo il percorso della rete ciclabile affinché le ciclovie possano essere fruibili in sicurezza e con piacevolezza dalle diverse tipologie di utenti. Tali servizi dovranno, inoltre, favorire l'uso combinato tra bici e mezzo pubblico in modo da garantire una valida alternativa all'uso dell'auto privata anche su lunghi tragitti.

Tali servizi sono costituiti da:

- o Interventi per favorire l'intermodalità con altre modalità di trasporto.
- o Progettazione e realizzazione di azioni di marketing, comunicazione, informazione e educazione sul tema della mobilità ciclabile.



4.4.1.1 Coerenza tra il PRMC e il PA 2021 – 2030 e il PRMC e verifica di assolvimento della condizione abilitante 3.1 - Reg (UE) 1060/2021 da parte del PRMC (DGR n 268 del 28.02.2022)

Successivamente all'adozione del PRMC con DGR n. 177 del 17.02.2020, sono intervenuti:

- il Regolamento (UE) 2021/1060 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 giugno 2021, 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 (Regolamento RDC);
- 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;
- 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;
- 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;
- il processo di aggiornamento del Piano Attuativo relativo al periodo 2021 – 2030 del Piano Regionale dei Trasporti, che, stante il quadro di riferimento pianificatorio europeo e nazionale appena

descritto, secondo quanto previsto nella DGR n. 1731 del 28 ottobre 2021, è dotato di un duplice orizzonte temporale di riferimento:

- 2026, coincidente con il termine massimo per l'attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza;
- 2030 per l'ammissibilità delle spese rendicontate a valere sul PO FESR 2021 – 2027, come previsto dal Regolamento 1060/2021 CE nonché con l'orizzonte di medio termine del Green New Deal Europeo che, per l'azzeramento delle emissioni nette climateranti, fissa gli obiettivi declinati dal Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC) e dal Piano per la Transizione Ecologica. Gli interventi dovranno inoltre concorrere alla "Strategia Nazionale di Sviluppo Sostenibile" per attuare l'Agenda 2030 delle Nazioni Unite e alla "Strategia per una mobilità sostenibile ed intelligente della UE";
- la pubblicazione del Decreto Interministeriale n. 4 del 12.01.2022, decreto attuativo del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Preso atto, quindi, dell'evoluzione del quadro di riferimento programmatico europeo, nazionale e regionale intervenuta nel periodo successivo all'adozione del PRMC, la Giunta regionale ha adottato la DGR n. 268 del 28.02.2022 attraverso cui si è proceduto ad espletare la verifica di coerenza tra il PRMC ed il PA 2021-2030 nonché la verifica di assolvimento della condizione abilitante 3.1 di cui al Regolamento (UE) 1060/2021.
 - In merito ai già citati obiettivi specifici e azioni del PRMC adottato e del loro rapporto con i 6 indirizzi strategici del PA 2021-2030, definiti con DGR n. 1731 del 28 ottobre 2021, si riporta di seguito la tabella di coerenza.



Piano regionale della mobilità ciclistica adottato con Delibera della Giunta Regionale n. 177 del 17/02/2020		Obiettivi e indirizzi strategici del "Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti" (DGR n. 1731 del 28 ottobre 2021)					
Obiettivi specifici del PRMC	Azioni del PRMC	1	2	3	4	5	6
Definizione dei principali itinerari cicloturistici regionali della Puglia (ciclovie), da realizzare secondo specifiche tipologie, priorità e gerarchie (EuroVelo, SNCT, regionali)	Realizzazione della ciclovie EuroVelo 5 coincidente con RP01/B13 - Ciclovie Francigena Realizzazione delle ciclovie appartenenti al SNCT: RP03/B111 - Ciclovie dell'ACOP RP02/B16 - Ciclovie Adriatica Realizzazione delle ciclovie appartenenti agli altri itinerari regionali						X
Messa in sicurezza delle intersezioni degli itinerari ciclabili con la viabilità carrabile	Realizzazione di interventi puntuali per la messa in sicurezza delle intersezioni						
Promozione dell'intermodalità	Realizzazione di velostazioni nei principali nodi intermodali (stazioni ferroviarie e fermate del trasporto pubblico) in connessione con la rete delle ciclovie Attrezzare gli autobus con dispositivi idonei al carico e trasporto delle biciclette a bordo del mezzo Predisposizione di spazi all'interno delle carrozze e delle vetture ferroviarie per il trasporto delle biciclette Individuazione e attuazione (tramite accordi con i gestori delle ferrovie) di itinerari Bici+Treno lungo percorsi ferroviari serviti da Trenitalia e Ferrovie regionali						
Sviluppare il cicloturismo in Puglia	Realizzazione di una rete di ciclovie in grado di rendere accessibili poli attrattori naturalistici e storico-culturali presenti sul territorio regionale Realizzazione di una segnaletica specializzata per l'indirizzamento e l'informazione sulle ciclovie			X			
Progettazione e realizzazione di azioni di marketing, comunicazione, informazione e educazione sul tema della mobilità ciclabile	Definizione di un piano di promozione della mobilità ciclistica che includa la realizzazione di un portale partecipativo e divulgativo e di un'app Realizzazione di un sistema informativo territoriale della rete degli itinerari		X				
Incentivazione degli Enti Locali alla redazione e attuazione di strumenti di pianificazione della mobilità ciclistica (Piani della Mobilità Ciclistica Urbani e Provinciali)	Concessione di contributi agli enti locali per la redazione di piani di mobilità ciclistica Concessione di contributi agli enti locali per il cofinanziamento dei progetti previsti nei piani di mobilità ciclistica		X				



L'indirizzo strategico 2 del PA 2021-2030 "Promuovere una mobilità orientata alla sostenibilità e alla tutela dell'ambiente e del territorio" trova riscontro in due obiettivi specifici del PRMC "Progettazione e realizzazione di azioni di marketing, comunicazione, informazione e educazione sul tema della mobilità ciclabile", che prevede la promozione della sensibilizzazione sulla tematica della mobilità sostenibile attraverso attività divulgative, e "Incentivazione degli Enti Locali alla redazione e attuazione di strumenti di pianificazione della mobilità ciclistica (Piani della Mobilità Ciclistica Urbani e Provinciali)". L'attuazione di tali obiettivi fa riferimento ad azioni a carico degli Enti Locali che favoriscono lo sviluppo di una programmazione e di una progettazione dedicata alla mobilità ciclistica.

L'indirizzo strategico 3 del PA 2021-2030 "Migliorare la coesione sociale promuovendo la competitività del sistema economico produttivo e turistico, a partire dalle aree più svantaggiate" è connesso all'obiettivo specifico del PRMC "Sviluppare il cicloturismo in Puglia", che prevede, attraverso la realizzazione di ciclovie, di collegare i poli attrattori sparsi su tutto il territorio regionale, consentendo il raggiungimento di aree geograficamente svantaggiate.

L'indirizzo strategico 6 del PA 2021-2030 "Migliorare la governance degli investimenti infrastrutturali" è legato all'obiettivo specifico del PRMC "Definizione dei principali itinerari cicloturistici regionali della Puglia (ciclovie), da realizzare secondo specifiche tipologie, priorità e gerarchie (EuroVelo, SNET, regionali)", che prevede di individuare i tracciati degli itinerari regionali, la valutazione dei costi connessi e la programmazione nella realizzazione delle infrastrutture.

In relazione alla programmazione comunitaria 2021-2027, come già detto nel paragrafo 4.2.3, il Regolamento 1060/2021 CE per l'Obiettivo Strategico 3 "Un'Europa più connessa attraverso il rafforzamento della mobilità", da raggiungere attraverso l'utilizzo del Fondo di Coesione e del FESR, ha individuato nella disponibilità di una Pianificazione completa dei trasporti al livello appropriato, la condizione abili-

tante per l'accesso ai finanziamenti, definendo altresì nove criteri di adempimento (Allegato IV del Regolamento).

Il PRMC, che come già visto risulta coerente con il PA 2021-2030, contribuisce altresì, attraverso i suoi obiettivi specifici e i suoi contenuti all'assolvimento dei criteri di adempimento:

- criterio 2 - è coerente con gli elementi correlati ai trasporti contenuti nel piano nazionale integrato per l'energia e il clima;
- criterio 6 - promuove il trasporto multimodale, individuando le esigenze dei terminali multimodali o di trasbordo merci o passeggeri;
- criterio 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.

Il criterio di adempimento 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", sarà soddisfatto dai soggetti attuatori, anche inserendolo come condizione propedeutica per la partecipazione ai bandi relativi ai fondi del nuovo ciclo di programmazione 2021-2027.

In particolare, il PRMC presenta tra i suoi obiettivi specifici l'"Incentivazione degli Enti Locali alla redazione e attuazione di strumenti di pianificazione della mobilità ciclistica (Piani della Mobilità Ciclistica Urbani e Provinciali)", da attuare attraverso la "Concessione di contributi agli enti locali per la redazione di piani di mobilità ciclistica". Lo sviluppo di tali strumenti di pianificazione mira ad una decarbonizzazione del sistema della mobilità, coerentemente con quanto previsto all'interno del Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC) (criterio di adempimento 2).

Un altro obiettivo del PRMC è la "Promozione dell'intermodalità", da realizzare con una serie di azioni specifiche che contribuiscono a fa-



vorire il passaggio tra modalità di mobilità alternative, riducendo per quanto possibile l'utilizzo del mezzo privato, in coerenza con quanto previsto dal criterio di adempimento 6.

La "Messa in sicurezza delle intersezioni degli itinerari ciclabili con la viabilità carrabile" è posta come obiettivo del PRMC, da attuare attraverso la "Realizzazione di interventi puntuali per la messa in sicurezza delle intersezioni". Inoltre, all'interno della Relazione tecnica descrittiva sono riportate una serie di soluzioni per aumentare la sicurezza delle intersezioni stradali e vengono illustrate diverse misure di traffic calming, per ridurre il differenziale di velocità tra autoveicoli e biciclette e per contenere quindi i rischi connessi (criterio di adempimento 8).

Alla luce di quanto detto, la Giunta Regionale con DGR n. 268 del 28.02.2022 ha deliberato di:

- 1) prendere atto che i contenuti e gli obiettivi specifici del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica sono relativi ad un orizzonte temporale di riferimento sino al 2030;
- 2) confermare la coerenza tra il "Piano Regionale della Mobilità Ciclistica" e gli obiettivi e gli indirizzi strategici del "Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti" relativo al periodo 2021 – 2030, elaborato dalla Sezione Infrastrutture per la Mobilità;
- 3) confermare l'assolvimento dei criteri di adempimento della condizione abilitante 3.1 "Pianificazione completa dei trasporti a livello appropriato", di cui ai numeri 2), 6) e 8) della Tabella relativa all'Obiettivo Strategico 3 dell'Allegato III del Regolamento 1060/2021 CE;
- 4) confermare il soddisfacimento del criterio di adempimento della condizione abilitante, corrispondente al numero 9) della Tabella succitata, da parte dei soggetti attuatori, anche inserendolo come condizione propedeutica per la partecipazione ai bandi relativi ai fondi del nuovo ciclo di programmazione 2021-2027.



Piano regionale della mobilità ciclistica adottato con Delibera della Giunta Regionale n. 177 del 17/02/2020		OBIETTIVO STRATEGICO OS 3 "Un'Europa più connessa attraverso il rafforzamento della mobilità"								
		Criteri di adempimento								
Obiettivi specifici del PRMC	Azioni del PRMC	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Definizione dei principali itinerari cicloturistici regionali della Puglia (ciclovie), da realizzare secondo specifiche tipologie, priorità e gerarchie (EuroVelo, SNCT, regionali)	Realizzazione della ciclovia EuroVelo 5 coincidente con RP01/BI3 - Ciclovia Francigena Realizzazione delle ciclovie appartenenti al SNCT: RP03/BI11 - Ciclovia dell'AQP RP02/BI6 - Ciclovia Adriatica Realizzazione delle ciclovie appartenenti agli altri itinerari regionali									
Messa in sicurezza delle intersezioni degli itinerari ciclabili con la viabilità carrabile	Realizzazione di interventi puntuali per la messa in sicurezza delle intersezioni								X	
Promozione dell'intermodalità	Realizzazione di velostazioni nei principali nodi intermodali (stazioni ferroviarie e fermate del trasporto pubblico) in connessione con la rete delle ciclovie Attrezzare gli autobus con dispositivi idonei al carico e trasporto delle biciclette a bordo del mezzo Predisposizione di spazi all'interno delle carrozze e delle vetture ferroviarie per il trasporto delle biciclette Individuazione e attuazione (tramite accordi con i gestori delle ferrovie) di itinerari Bici+Treno lungo percorsi ferroviari serviti da Trentitalia e Ferrovie regionali Realizzazione di una rete di ciclovie in grado di rendere accessibili poli attrattori naturalistici e storico-culturali presenti sul territorio regionale						X			
Sviluppare il cicloturismo in Puglia	Realizzazione di una segnaletica specializzata per l'indirizzamento e l'informazione sulle ciclovie									
Progettazione e realizzazione di azioni di marketing, comunicazione, informazione e educazione sul tema della mobilità ciclabile	Definizione di un piano di promozione della mobilità ciclistica che includa la realizzazione di un portale partecipativo e divulgativo e di un'app						X			
Incentivazione degli Enti Locali alla redazione e attuazione di strumenti di pianificazione della mobilità ciclistica (Piani della Mobilità Ciclistica Urbani e Provinciali)	Realizzazione di un sistema informativo territoriale della rete degli itinerari Concessione di contributi agli enti locali per la redazione di piani di mobilità ciclistica Concessione di contributi agli enti locali per il cofinanziamento dei progetti previsti nei piani di mobilità ciclistica		X							



4.4.2 IL PIANO REGIONALE DELLE MERCI E DELLA LOGISTICA (PRML)

Il Piano Regionale delle Merci e della Logistica (PRML) è lo strumento preposto a declinare nello specifico la strategia regionale in tema di merci e logistica, previsto dall'art. 25, comma 5, punto a della LR 18/2002 e confermato dall'art. 2, comma 3 della LR 16/2008 (PRT) che dispone che *“le linee di intervento in tema di merci e logistica, individuate dal PRT e affrontate nei piani attuativi in relazione a ciascuna delle quattro modalità di trasporto, vengono approfondite e sviluppate organicamente in un’ottica intermodale nel piano regionale delle merci e della logistica [...], che si pone come piano attuativo settoriale”*.

Il PRT definisce obiettivi generali e specifici per quanto attiene al tema della logistica e delle merci:

Obiettivi generali (art. 5):

- a) 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;
- b) contribuire alla creazione di una rete sovraregionale 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.

Obiettivi specifici (art. 6):

- a) realizzare le condizioni strutturali materiali e immateriali per affermare il ruolo di piattaforma logistica multimodale della Puglia nel Mezzogiorno e, più in generale, nello spazio euromediterraneo;

- b) realizzare le condizioni strutturali materiali e immateriali per lo sviluppo della logistica e dell’intermodalità nel trasporto merci da parte delle imprese del sistema produttivo pugliese;
- c) promuovere forme ambientalmente e socialmente sostenibili del trasporto delle merci nell’ambito dei sistemi urbani;
- d) migliorare i livelli di sicurezza del trasporto delle merci in ambito regionale;
- e) accrescere la competitività, la specializzazione e la complementarietà del sistema portuale regionale.

In fine l’art. 12 della LR 16/2008 afferma che *“il PRT definisce di interesse regionale i centri merci inseriti dalla programmazione nazionale del piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL) nella rete dei nodi logistici a servizio del Paese e le strutture dove siano localizzate piattaforme logistiche a servizio di sistemi produttivi di particolare rilevanza per l’economia regionale e/o per la distribuzione delle merci in sistemi urbani/metropolitani caratterizzati da livelli critici di congestione/inquinamento e/o particolarmente sensibili dal punto di vista ambientale o storico-monumentale”*.

“Ai fini della efficiente organizzazione del traffico merci rispetto alle diverse componenti che interessano il territorio e della integrazione dei nodi nel sistema integrato della piattaforma logistica regionale, il PRT dispone la gerarchizzazione dei centri merci di interesse regionale, riconoscendo tre livelli gerarchici:

- a) centri merci di primo livello: interporti, distripark e centri di interscambio strada-rotata connessi e integrati funzionalmente con porti, aeroporti, infrastrutture stradali e ferroviarie di valenza nazionale, a servizio dei flussi di scambio internazionali e nazionali in transito per la piattaforma logistica pugliese e/o dei flussi di scambio tra il bacino potenziale pugliese e i mercati nazionali e internazionali e le eventuali funzioni dei livelli sottostanti;



b) *centri merci di secondo livello: centri di interscambio stradale e aeroporti, ove siano localizzate piattaforme logistiche, a servizio di sistemi produttivi di particolare rilevanza per l'economia regionale (logistica di filiera);*

c) *centri merci di terzo livello: aree ove siano localizzate piattaforme logistiche, come CDU, a servizio esclusivo di sistemi urbani/metropolitani caratterizzati da livelli critici di congestione/inquinamento, particolarmente sensibili dal punto di vista ambientale e/o storico-monumentale (logistica distribuita in campo urbano)."*

Il PRT demanda al PRML la gerarchizzazione dei suddetti centri merci di interesse regionale.

In questa sede viene proposta una sintesi di inquadramento normativo e programmatico del PRML e la stima dell'impatto derivante dalla sua attuazione con specifico riferimento al trasferimento modale strada-ferrovia sulle lunghe distanze, atteso il suo contributo in termini di riduzione delle esternalità (incidentalità, emissioni inquinanti, congestione del traffico, degrado accelerato delle infrastrutture stradali).

Il PRT (LR 16/2008) subordina la redazione del PRML al consolidamento dello scenario nazionale nell'ambito del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) previsto dall'art. 29, comma 1 della Legge 164 dell'11 novembre 2014, di conversione del Decreto Legge n. 133 dell'11 settembre 2014 "Sblocca Italia", approvato in via definitiva con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 6 agosto 2015. Il PSNPL, rappresentando uno strumento servente a esigenze nazionali di programmazione strategica, si colloca in ogni caso all'interno di un quadro programmatico di livello comunitario, come strumento attraverso cui l'Italia contribuisce alla realizzazione dello spazio unico europeo dei trasporti, e di tale quadro rispetta pertanto i principi cardine.

Il PRML dunque viene redatto partendo dal quadro di riferimento organizzativo delineato dal PSNPL, considerando l'assetto infrastruttura-

le previsto dal PA 2015-2019 e quanto previsto dal Piano Nazionale degli aeroporti, dal Documento Strategico di sviluppo ALI e dai Piani di Sviluppo Strategici delle Zone Economiche Speciali (ZES) interregionali Ionica e Adriatica, approvati rispettivamente con DGR n.612 del 29/03/2019 (Burp n.50/2019) e DGR n.839 del 07/05/2019 (Burp n.53/2019).

Con DGR n. 1310 del 04.08.2021, la Giunta Regionale ha adottato la proposta di Piano Regionale delle Merci e della Logistica (PRML) comprensiva di Rapporto Ambientale, Sintesi non tecnica e valutazione d'incidenza e avviato la fase di consultazione pubblica che risulta attualmente conclusa. Sono in fase di redazione le controdeduzioni nonché eventuali revisioni/integrazioni del Piano e del Rapporto Ambientale, sulla base delle osservazioni e dei contributi pervenuti. Successivamente, secondo quanto disposto dall'art. 12 della LR 44/2012, l'autorità procedente avrà cura di trasmettere all'autorità competente la suddetta documentazione aggiornata, ai fini della espressione del parere motivato entro i quarantacinque giorni successivi ai sensi dell'art. 15 c.1 del D.Lgs.152/2006. I contenuti del Piano Regionale delle Merci e della Logistica.

Come mostra la seguente tabella, il Piano definisce gli Indirizzi Strategici, declinandoli in Obiettivi Generali, Obiettivi specifici e azioni che potranno concorrere al perseguimento di ciascun obiettivo, come di seguito rappresentato:



INDIRIZZI STRATEGICI	OBIETTIVI GENERALI	OBIETTIVI SPECIFICI	AZIONI
<p>Rafforzare le connessioni dei nodi secondari e terziari delle "aree interne" e di quelle dove sono localizzati significativi distretti di produzione agricola e agro-industriale con i principali assi viari e ferroviari della rete TEN-T</p>	<p>Migliorare i collegamenti</p>	<p>Realizzare le condizioni strutturali per lo sviluppo della logistica e dell'intermodalità nel trasporto merci da parte delle imprese del sistema produttivo pugliese, anche assicurando continuità fisicofunzionale tra la rete delle infrastrutture stradali di livello sovra regionale e quella regionale, con particolare riferimento all'accesso ai principali nodi e centri merci presenti sul territorio pugliese</p>	<p>Favorire l'accessibilità ai principali terminali intermodali regionali e il sistema dell'accessibilità delle aree interne alle reti sovrastrutturate regionali, per la loro integrazione con gli spazi sociali, commerciali e dei saperi (scuole, università, spazi culturali, etc.)</p> <p>Intervenire di risoluzione dei fenomeni di competizione tra la viabilità extraurbana principale e la viabilità autostradale, al fine di risolvere fenomeni di congestione e potenziare i collegamenti verso i porti ten-t core e l'interporto ten-t core di bari a nord e il collegamento con il salento verso sud</p>
<p>Promuovere lo sviluppo del trasporto combinato strada-mare, incluse le autostrade del mare, e ferro-mare integrando a rete</p>	<p>Incentivare il trasporto su ferro/favorire il riequilibrio modale</p>	<p>Riequilibrare il sistema di trasporto delle merci sviluppando il trasporto ferroviario, sia intermodale che tradizionale, in linea con gli orientamenti internazionali ed europei e nell'ottica della sostenibilità ambientale</p>	<p>Efficaci interventi di incentivo all'intermodalità orientati a sostegno del trasporto ferroviario delle merci, aggiuntivi a quelli previsti a livello nazionale, tali da colmare il gap logistico e infrastrutturale regionale fino al raggiungimento degli standard prestazionali europei sulla rete, destinati in particolare alle imprese che si impegnano per un congruo periodo ad effettuare treni completi di trasporto combinato o di merci pericolose (ferrobonus regionale, ecobonus ecc.)</p>
<p>Potenziare infrastrutture e attrezzature portuali e interportuali di interesse regionale, ivi inclusi il loro adeguamento ai migliori standard ambientali, energetici e operativi e potenziare l'integrazione dei porti con le aree retro portuali (infrastrutture e tecnologie della rete globale/locale)</p>	<p>Innovazione tecnologica e adeguamento infrastrutturale</p>	<p>Misure per incentivare lo sviluppo e la innovazione tecnologica nella portualità italiana</p> <p>Potenziare connessioni porto-ferro</p> <p>Potenziare connessioni porto-strade</p> <p>Realizzare la più efficace integrazione infrastrutturale, gestionale e informativa nei tratti iniziali e terminali del trasporto merci</p>	<p>Proseguire il processo di integrazione e implementazione di tecnologie its a supporto della piattaforma logistico-portuale regionale, al fine di digitalizzare e ottimizzare l'intera filiera procedurale in un'ottica di single window/one stop shop; consentire la tracciabilità e la gestione dei flussi merci, nonché supportare la circolazione e l'accesso ai centri merci, porti e aeroporti.</p> <p>Potenziare la capacità intermodale e logistica delle aree portuali e relative aree retroportuali, attraverso la realizzazione di strutture logistiche, servizi e connessioni ferroviarie (es. brindisi - costa morena; taranto - molo polissetoriale, stazione cagioni; polo logistico ferroviario di bari)</p> <p>Potenziare e completare gli interventi infrastrutturali necessari a garantire una adeguata viabilità da e verso le principali aree portuali</p> <p>Favorire l'aggregazione della domanda di trasporto merci, anche attraverso l'elaborazione ed il finanziamento di progetti di logistica integrata di area e di reti a carattere locale, anche al fine di incrementare i traffici ro-ro e delle autostrade del mare</p> <p>Realizzare gli interventi finalizzati a ridurre i costi di "ultimo miglio" in accesso ai principali nodi logistici e di trasporto strategici per lo sviluppo del trasporto combinato, con priorità per quelli finalizzati a risolvere specifiche criticità in ambito regionale, riscontrate allo stato attuale o di previsione, relative a sicurezza e congestione del traffico</p>



INDIRIZZI STRATEGICI	OBIETTIVI GENERALI	OBIETTIVI SPECIFICI	AZIONI
4 Aumentare la competitività del sistema portuale e interregionale	Semplificazione e snellimento burocratico	<p>Potenziamento delle capacità operative delle infrastrutture portuali</p> <p>Incentivare l'integrazione delle catene logistiche e le scelte localizzative delle attività manifatturiere e logistiche pugliesi nelle aree portuali e nelle Aree Logistiche Integrate del Sistema Pugliese Lucano</p> <p>Misure per incentivare la ricerca nella portualità pugliese</p> <p>Misure di marketing territoriale</p> <p>Misure per efficientamento dei servizi portuali</p>	<p>Interventi finalizzati a migliorare ed incrementare le capacità di ormeggio e di carico e scarico merci</p> <p>Interventi di adeguamento delle strutture e delle infrastrutture logistiche a servizio delle attività portuali</p> <p>Interventi di riqualificazione ambientale</p> <p>Promozione di "Accordi di Partenariato di Filiera" fra sistemi portuali, gestori di piattaforme logistiche</p> <p>Adozione di misure incentivanti che concorrono ad accrescere la competitività delle imprese che operano nel settore della logistica</p> <p>Promozione di collaborazioni strutturate di ricerca fra le AdSP ed Università e Centri di Ricerca. I Programmi di collaborazione strutturata potranno riguardare: ricerca di base, ricerca industriale, ricerca pre-competitiva, sviluppo start up e spin off</p> <p>Promuovere il marketing strategico del sistema portuale e logistico pugliese (ES: Apulian Ports), in particolare le costituite ZES possono rappresentare un valido strumento di marketing territoriale</p> <p>Potenziamento dei controlli fitosanitari sui prodotti vegetali nei punti di ingresso alle frontiere dei porti</p> <p>Promozione del settore turistico attraverso l'efficientamento e il potenziamento del segmento crocieristico, con interventi che garantiscano spazi per l'accoglienza dei passeggeri e possano non solo attrarre nuove compagnie nonché consolidare la presenza di quelle che già scalano i porti pugliesi</p> <p>Completare le infrastrutture strategiche relative agli archi e ai nodi della rete transeuropea dei trasporti ed in particolare la realizzazione della linea AV/AC Bari-Napoli e "Grandi Progetti" ferroviari</p>
5 Accrescere l'utilizzo della rete ferroviaria per la mobilità delle merci attraverso il completamento dell'interoperabilità delle cinque ferrovie regionali, adeguando il materiale rotabile e l'infrastruttura ai migliori standard tecnici	Miglioramento delle prestazioni in stazioni infrastrutturali e dei sistemi di trasporto	<p>Potenziamento dell'offerta ferroviaria e miglioramento dei servizi di trasporto pubblico regionale e interregionale</p>	<p>Interventi di adeguamento dei sistemi di controllo della marcia dei treni, di interconnessione ed interoperabilità della rete ferroviaria regionale con la rete del gestore nazionale RFI e di messa in sicurezza delle infrastrutture dal rischio idrogeologico</p> <p>Completamento degli interventi di potenziamento del materiale rotabile (Accordo Quadro RFI-Reg. Puglia) e atti a garantirne l'interoperabilità con i sistemi di controllo della marcia del treno (SCMT)</p> <p>Rilancio della linea Adriatica come struttura portante della rete regionale e come rete di connessione con la linea AV/AC Bari-Napoli</p>



INDIRIZZI STRATEGICI	OBIETTIVI GENERALI	OBIETTIVI SPECIFICI	AZIONI
			<p>Riorganizzazione della piattaforma logistica regionale attraverso un coordinamento complessivo tra i principali poli logistici portuali con l'obiettivo, tra gli altri, di garantire l'adeguata sistematicità di treni completi, di modulo continentale da inoltrare sulla linea Adriatica per sfruttarne al meglio la capacità e di prevedere tempi di viaggio competitivi con il trasporto su gomma</p> <p>Promuovere interventi di elettrificazione delle linee ferroviarie e interventi di riduzione dell'inquinamento navale nei porti</p> <p>Promuovere progetti di ciclologistica (o cycle logistic) che possano favorire la distribuzione urbana delle merci in bicicletta (es. cargo-bike e trikes, a trazione muscolare e pedalata assistita)</p> <p>Promuovere misure di regolamentazione / economiche / organizzativo-gestionali e infrastrutturali che possano incidere sull'efficienza e efficacia della distribuzione urbana delle merci, con particolare riguardo all'e-commerce e ai nuovi modelli di delivery</p>
6	<p>Sviluppare e migliorare i sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibili, eliminando le strozzature nelle principali infrastrutture di rete</p>	<p>Adozione di modalità di alimentazione energetica dei sistemi di trasporto a basso impatto ambientale</p> <p>Misure per favorire la distribuzione urbana delle merci</p>	
7	<p>Valorizzare le potenzialità degli scali aerei cargo di Bari, Brindisi e di quello intercontinentale di Grottole per il trasporto di merci ad elevato valore unitario e/o alta densità, secondo una visione sinergica della piattaforma logistica multimodale</p>	<p>Migliorare l'accessibilità e l'attrattività degli aeroporti pugliesi</p>	<p>Realizzare gli interventi di adeguamento/potenziamento sugli assi stradali di connessione all'aeroporto di Grottole al fine della sua integrazione nella rete di collegamento regionale/nazionale, prioritariamente per la connessione con l'area portuale di Taranto</p> <p>Promuovere misure di attrazione e incentivazione alla localizzazione in Puglia di grandi operatori logistici e spedizionieri intercontinentali al fine di consentire alla piattaforma logistica di assumere una valenza intercontinentale e, quindi, di raccogliere, consolidare e smistare flussi di traffico cargo provenienti e/o in partenza non solo dalla Puglia ma anche dall'Estremo Oriente (in connessione con il porto di Taranto) e verso l'Europa continentale e i Balcani</p>
8	<p>Istituzione delle zone economiche speciali (ZES)</p>	<p>Favorire la creazione di condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi, che consentano lo sviluppo delle imprese già operanti, nonché l'insediamento di nuove imprese nelle istituende ZES</p>	<p>Previsione di incentivi (agevolazioni amministrative, fiscali, nonché sul costo del lavoro) in relazione alla natura incrementale degli investimenti effettuati dalle imprese nelle ZES Adriatica e Ionica, coerentemente a quanto disposto dal DL 91/2017</p>



Tavola 1 http://mobilita.regione.puglia.it/images/allegati/tav1_10_7_2019_rev2.pdf

Tavola 2 http://mobilita.regione.puglia.it/images/allegati/tav2_10_7_2019_rev.pdf

Tavola 3 http://mobilita.regione.puglia.it/images/allegati/tav3_10_7_2019.pdf

4.4.2.1 Interventi infrastrutturali e immateriali compresi nel PRML

Nel PRML sono compresi sia interventi infrastrutturali che interventi immateriali.

Gli interventi infrastrutturali inclusi nel PRML derivano dai principali documenti di pianificazione e programmazione degli Enti coinvolti nel Tavolo Locale costituitosi con l'accordo di adesione all'ALI del Sistema Pugliese e Lucano, sottoscritto il 14-09-2016 tra Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, Regioni Puglia e Basilicata, Autorità dei porti pugliesi, RFI ed Agenzia della Coesione Territoriale. Essi riguardano le aree portuali, la viabilità stradale, le reti ferroviarie e gli aeroporti.

Gi interventi immateriali previsti nel PRML riguardano azioni per la promozione del trasporto combinato strada-mare e ferro-mare, misure per favorire le prestazioni della rete ferroviaria, misure economico-gestionali per la definizione di Zone Economiche Speciali legate ai principali porti, misure per favorire la distribuzione urbana delle merci, misure per accrescere la competitività delle imprese nel settore della logistica, misure per la valorizzazione della piattaforma logistica continentale in Puglia e degli hub aeroportuali, azioni volte alla promozione delle Aree Logistiche Integrate, misure per incentivare la ricerca e incentivi per l'utilizzo della viabilità autostradale da parte degli autotrasportatori.

Per l'elenco di dettaglio degli interventi compresi nel PRML, si rimanda agli elaborati del Piano:

Proposta di Piano Regionale delle Merci e della Logistica

http://mobilita.regione.puglia.it/images/allegati/proposta_prml_.pdf

Rapporto Preliminare di Orientamento

https://mobilita.regione.puglia.it/images/allegati/rpo_prml.pdf

Atto Dirigenziale n 30 del 21-04-2020

http://mobilita.regione.puglia.it/images/allegati/atto_2020_30_078_dir.pdf

Tavole allegate PRML



4.4.2.2 Coerenza tra il PRML e il PA 2021 – 2030 e verifica di adempimento dei criteri di adempimento della condizione abilitante 3.1 “Pianificazione completa dei trasporti a livello appropriato” di cui al Regolamento 1060/2021 CE da parte del PRML. (DGR n. 269 del 28/02/2022)

In merito ai già citati Obiettivi Generali, Obiettivi specifici e azioni del PRML adottato e del loro rapporto con gli indirizzi operativi del PA 2021-2030 definiti con DGR n. 1731 del 28 ottobre 2021, si riporta di seguito la tabella di coerenza:

VERIFICA DI COERENZA tra Obiettivi Specifici del PRML e Indirizzi Operativi del PA del PRT 2021 – 22030		OS-APA-RT-01	OS-APA-RT-02	OS-APA-RT-03	OS-APA-RT-04	OS-APA-RT-05	OS-APA-RT-06	OS-APA-RT-07	OS-APA-RT-08	OS-APA-RT-09	OS-APA-RT-10	OS-APA-RT-11	OS-APA-RT-12	OS-APA-RT-13	OS-APA-RT-14	OS-APA-RT-15	OS-APA-RT-16	OS-APA-RT-17	OS-APA-RT-18
OBIETTIVI SPECIFICI																			
1.1	Realizzare le condizioni strutturali per lo sviluppo della logistica e dell'intermodalità nel trasporto merci da parte delle imprese del sistema produttivo pugliese, anche assicurando continuità fisico-funzionale tra la rete delle infrastrutture stradali di livello sovranazionale e quella regionale, con particolare riferimento all'accesso ai principali nodi e centri merci presenti sul territorio pugliese	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
2.1	Riequilibrare il sistema di trasporto delle merci sviluppando il trasporto ferroviario, sia intermodale che tradizionale, in linea con gli orientamenti internazionali ed europei e nell'ottica della sostenibilità ambientale	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
3.1	Misure per incentivare lo sviluppo e la innovazione tecnologica nella portualità italiana	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
3.2	Potenziare connessioni porto-ferro	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
3.3	Potenziare connessioni porto-strade	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
3.4	Realizzare la più efficace integrazione infrastrutturale, gestionale e informativa nei tratti iniziali e terminali del trasporto merci	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
3.5	Potenziamento delle capacità operative delle infrastrutture portuali	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
4.1	Incentivare l'integrazione delle catene logistiche e le scelte localizzative delle attività manifatturiere e logistiche pugliesi nelle aree portuali e nelle Aree Logistiche Integrate del Sistema Pugliese Lucano	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
4.2	Misure per incentivare la ricerca nella portualità pugliese	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
4.3	Misure di marketing territoriale	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
4.4	Misure per efficientamento dei servizi portuali	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
5.1	Potenziamento dell'offerta ferroviaria e miglioramento dei servizi di trasporto pubblico regionale e interregionale	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
6.1	Incremento dei punti di stoccaggio e distribuzione combustibili alternativi eco-compatibili	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
6.2	Misure per favorire la distribuzione urbana delle merci	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
7.1	Migliorare l'accessibilità e l'attrattività degli aeroporti pugliesi	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
8.1	Favorire la creazione di condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi, che consentano lo sviluppo delle imprese già operanti, nonché l'insediamento di nuove imprese nelle istituende ZES	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○



Il Piano Regionale delle Merci e della Logistica, nei suoi obiettivi specifici, si pone in piena coerenza con gli indirizzi operativi Piano Attuativo del PRT della Regione Puglia 2021 – 2030 e più in generale con la pianificazione del settore trasportistico previsto dalla Regione Puglia.

Gli obiettivi previsti dal PRML si inseriscono coerentemente con gli indirizzi previsti nello scenario temporale operativo e strategico del quinquennio 2021-2027 e più in generale con le scadenze del NEW DEAL europeo del 2030.

Il PRLM prevede nel complesso una serie di azioni che contribuiscono a concorrere agli obiettivi fissati dall'aggiornamento al Piano Attuativo del PRT ed in particolare rispetto allo sviluppo di sistemi intermodali e connessioni tra porto-ferro e porto-strade, oltre ad azioni volte a garantire il completamento della rete TEN-T e della sua connessione con la rete secondaria. Tali azioni prevedono interventi che hanno l'obiettivo di migliorare il grado di interoperabilità tra le reti assicurando gli opportuni collegamenti tra le differenti modalità di trasporto e muovendo i colli di bottiglia. In tal senso si prevedono interventi che, agevolando la costruzione di connessioni materiali e immateriali, soprattutto nelle aree ZES e nei e verso i centri merci presenti nella regione, tendono ad uno sviluppo continuo e coerente utile a promuovere una mobilità orientata alla sostenibilità e alla tutela dell'ambiente e del territorio.

In coerenza con l'Aggiornamento del Piano Attuativo del PRT, il PRML contribuisce altresì a connettere la Puglia alla rete europea e nazionale per accrescere lo sviluppo economico della regione.

Si rileva che successivamente all'adozione del PRML (DGR n. 1310 del 04.08.2021) sono intervenuti:

- il Regolamento (UE) 2021/1060 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 giugno 2021, 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 (Regolamento RDC).

- 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;
- 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;
- 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;
- il processo di aggiornamento del Piano Attuativo relativo al periodo 2021 – 2030 del Piano Regionale dei Trasporti, che, stante il quadro di riferimento pianificatorio europeo e nazionale appena descritto, secondo quanto previsto nella DGR n. 1731 del 28 ottobre 2021, è dotato di un duplice orizzonte temporale di riferimento:
 - o 2026, coincidente con il termine massimo per l'attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.
 - o 2030, coincidente con il termine massimo per l'ammissibilità delle spese rendicontate a valere sul PO FESR 2021-2027, come previsto dal Regolamento 1060/2021 CE, nonché con l'orizzonte di medio termine del Green New Deal Europeo che, per l'azzeramento delle emissioni nette climateranti, fissa gli obiettivi declinati dal Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC) e dal Piano per la Transizione Ecologica; inoltre gli interventi dovranno concorrere alla "Strate-



gia Nazionale di Sviluppo Sostenibile” per attuare l’Agenda 2030 delle Nazioni Unite e alla “Strategia per una mobilità sostenibile ed intelligente della UE”.

- la pubblicazione del Decreto Interministeriale n. 4 del 12/01/2022, decreto attuativo del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

Gli interventi previsti nel PRML potranno essere finanziati dai fondi del nuovo ciclo di Programmazione 2021-2027 e da quelli del Pia-

no Nazionale di Ripresa e Resilienza, garantendo la complementarietà di tali fonti di finanziamento. In relazione alla programmazione comunitaria 2021-2027, come già detto per il PRMC, anche il PRML deve contribuire ad assolvere alla condizione abilitante nonché ai suoi criteri di adempimento, previsti dal Regolamento 1060/2021 CE per l’Obiettivo Strategico 3 “Un’Europa più connessa attraverso il rafforzamento della mobilità”.



VERIFICA DI COERENZA tra Obiettivi Specifici del PRML e Criteri di Adempimento del REGOLAMENTO (UE) 2021/1060										
OBIETTIVI SPECIFICI PRML										
1.1	Realizzare le condizioni strutturali per lo sviluppo della logistica e dell'intermodalità nel trasporto merci da parte delle imprese del sistema produttivo pugliese, anche assicurando continuità fisico-funzionale tra la rete delle infrastrutture stradali di livello sovrapregionale e quella regionale, con particolare riferimento all'accesso ai principali nodi e centri merci presenti sul territorio pugliese	05-RUE-1*	05-RUE-2	05-RUE-3	05-RUE-4	05-RUE-5	05-RUE-6	05-RUE-7	05-RUE-8	05-RUE-9*
2.1	Riequilibrare il sistema di trasporto delle merci sviluppando il trasporto ferroviario, sia intermodale che tradizionale, in linea con gli orientamenti internazionali ed europei e nell'ottica della sostenibilità ambientale	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
3.1	Misure per incentivare lo sviluppo e la innovazione tecnologica nella portualità italiana	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
3.2	Potenziare connessioni porto-ferro	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
3.3	Potenziare connessioni porto-strade	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
3.4	Realizzare la più efficace integrazione infrastrutturale, gestionale e informativa nei tratti iniziali e terminali del trasporto merci	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
3.5	Potenziamento delle capacità operative delle infrastrutture portuali	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
4.1	Incentivare l'integrazione delle catene logistiche e le scelte localizzate delle attività manifatturiere e logistiche pugliesi nelle aree portuali e nelle Aree Logistiche Integrate del Sistema Pugliese Lucano	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
4.2	Misure per incentivare la ricerca nella portualità pugliese	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
4.3	Misure di marketing territoriale	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
4.4	Misure per efficientamento dei servizi portuali	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
5.1	Potenziamento dell'offerta ferroviaria e miglioramento dei servizi di trasporto pubblico regionale e interregionale	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
6.1	Incremento dei punti di stoccaggio e distribuzione combustibili alternativi eco-compatibili	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
6.2	Misure per favorire la distribuzione urbana delle merci	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
7.1	Migliorare l'accessibilità e l'attrattività degli aeroporti pugliesi	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
8.1	Favorire la creazione di condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi, che consentano lo sviluppo delle imprese già operanti, nonché l'insediamento di nuove imprese nelle istituende ZES	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓



	Note
* REU-01	Con riferimento al Documento strategico dell'ALI Puglia-Basilicata le analisi economiche ex ante per le infrastrutture programmate sono presenti con riferimento agli strumenti di pianificazione e programmazione degli enti coinvolti nel tavolo locale. Si rimanda al redigendo P.A. 2021-2030 l'elaborazione di una verifica di prefattibilità tecnica, amministrativa, economico-finanziaria ed ambientale, secondo i principali metodi di valutazione (es. analisi multicriteri, costi/benefici, etc.), degli interventi (stradali, ferroviari, marittimi, aeroportuali e ciclistici) considerati strategici per lo sviluppo regionale.
* REU-08	Il redigendo Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti 2020-2030, in continuità con il precedente Piano, garantirà il soddisfacimento del criterio per l'intero periodo di programmazione 21-27.
* REU-09	Gli strumenti di programmazione regionale individuano il fabbisogno finanziario con riferimento alla realizzazione degli interventi infrastrutturali, rimandando i costi di gestione/manutenzione alla capacità finanziaria dei soggetti attuatori/beneficiari ovvero ai pertinenti contratti di servizio (con riferimento alle infrastrutture strettamente connesse agli obblighi di servizio pubblico).

In esito all'analisi di coerenza, si riscontra che tutti gli obiettivi specifici del PRLM verificano almeno un criterio di adempimento di quelli indicati dal REGOLAMENTO (UE) 2021/1060 garantendo l'omogeneità e la coerenza del PRLM con l'obiettivo strategico "3. Un'Europa più connessa attraverso il rafforzamento della mobilità".

Il FESR e Fondo di coesione prevedono infatti di sviluppare una rete TEN-T resiliente ai cambiamenti climatici, intelligente, sicura, sostenibile e intermodale, nonché sviluppare e rafforzare la mobilità locale, regionale e nazionale, migliorando l'accesso alla rete TEN-T e la mobilità transfrontaliera.

Il PRLM, in coerenza con questi obiettivi strategici, prevede di potenziare la rete intermodale, potenziando sia le connessioni porto/ferro che porto/strade, riequilibrando il sistema di trasporto delle merci potenziando il trasporto ferroviario, contribuendo all'integrazione delle azioni per il clima.

L'obiettivo di incrementare i punti di stoccaggio e la distribuzione dei combustibili alternativi, che il PRLM intende favorire, gli interventi di elettrificazione delle linee ferroviarie e interventi di riduzione dell'inquinamento navale nei porti, vanno nella direzione di rafforzare il con-

tributo del settore trasportistico alla riduzione delle emissioni climateranti favorendo la transizione energetica.

Il potenziamento della rete ferroviaria e miglioramento dei servizi di trasporto, tramite il rilancio della linea adriatica garantiscono, in accordo con i criteri di adempimento, investimenti nei corridoi della rete centrale TEN-T e investimenti al di fuori della rete TEN-T per garantire il completamento e l'interoperabilità della rete.

Alla luce di quanto detto, la Giunta regionale con DGR n. 269 del 28.02.2022 ha deliberato di:

- 1) prendere atto che i contenuti e gli obiettivi del Piano Regionale delle Merci e della Logistica sono relativi ad un orizzonte temporale di riferimento esteso al 2030;
- 2) confermare la coerenza tra il "Piano Regionale delle Merci e della Logistica" e gli obiettivi e gli indirizzi strategici del "Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti" relativo al periodo 2021 - 2030, elaborato dalla Sezione Infrastrutture per la Mobilità;
- 3) confermare l'assolvimento dei criteri di adempimento della condizione abilitante 3.1 "Pianificazione completa dei trasporti a livello appropriato".



4.4.3 IL PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE (PPTR)

La centralità dei temi riguardanti la tutela dell'ambiente e del territorio hanno imposto una puntuale verifica di coerenza del Piano Attuativo 2021 – 2030 con gli obiettivi del vigente Piano Paesaggistico Territoriale, espletata nell'ambito del procedimento di VAS.

Il PPTR è rivolto a tutti i soggetti, pubblici e privati, e, in particolare, agli enti competenti in materia di programmazione, pianificazione e gestione del territorio e del paesaggio.

Esso persegue finalità di tutela e valorizzazione, nonché di recupero e riqualificazione dei paesaggi di Puglia ai sensi dell'art. 1 della L.R. 7 ottobre 2009, n. 20 "Norme per la pianificazione paesaggistica" e del D.lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice dei beni culturali e del Paesaggio" e ss.mm.ii., nonché in coerenza con gli artt. 9 e 117 della Costituzione e con la Convenzione Europea sul Paesaggio adottata a Firenze il 20 ottobre 2000, ratificata con L. 9 gennaio 2006, n. 14.

Il PPTR persegue, in particolare, la promozione e la realizzazione di uno sviluppo socioeconomico autosostenibile e durevole e di un uso consapevole del territorio regionale, anche attraverso la conservazione ed il recupero degli aspetti e dei caratteri peculiari dell'identità sociale, culturale e ambientale, la tutela della biodiversità, la realizzazione di nuovi valori paesaggistici integrati, coerenti e rispondenti a criteri di qualità e sostenibilità.

Obiettivi generali del PPTR

1	Garantire l'equilibrio idrogeomorfologico dei bacini idrografici
2	Migliorare la qualità ambientale del territorio
3	Valorizzare i paesaggi e le figure territoriali di lunga durata
4	Riqualificare e valorizzare i paesaggi rurali storici

5	Valorizzare il patrimonio identitario culturale-insediativo
6	Riqualificare i paesaggi degradati dalle urbanizzazioni contemporanee
7	Valorizzare la struttura estetico-percettiva dei paesaggi della Puglia
8	Favorire la fruizione lenta dei paesaggi
9	Valorizzare e riqualificare i paesaggi costieri della Puglia
10	Garantire la qualità territoriale e paesaggistica nello sviluppo delle energie rinnovabili
11	Garantire la qualità territoriale epaesaggistica nella riqualificazione, riuso e nuova realizzazione delle attività produttive e delle infrastrutture
12	Garantire la qualità edilizia, urbana e territoriale negli insediamenti residenziali urbani e rurali

Il cuore del Piano è rappresentato dalla costruzione dei paesaggi al futuro, concependo lo scenario come insieme di progetti per la valorizzazione attiva dei paesaggi della Puglia.

I 5 progetti di livello regionale che disegnano nel loro insieme una visione strategica della futura organizzazione territoriale, volta a elevare la qualità e la fruibilità sociale dei paesaggi della regione sono:

1. La Rete Ecologica regionale;
2. Il Patto città-campagna;
3. Il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce;
4. La valorizzazione e la riqualificazione integrata dei paesaggi costieri;
5. I sistemi territoriali per la fruizione dei beni culturali e paesaggistici.

Per una descrizione puntuale dei progetti e la loro rappresentazione cartografica si rimanda all'elaborato 4.2 del PPTR.

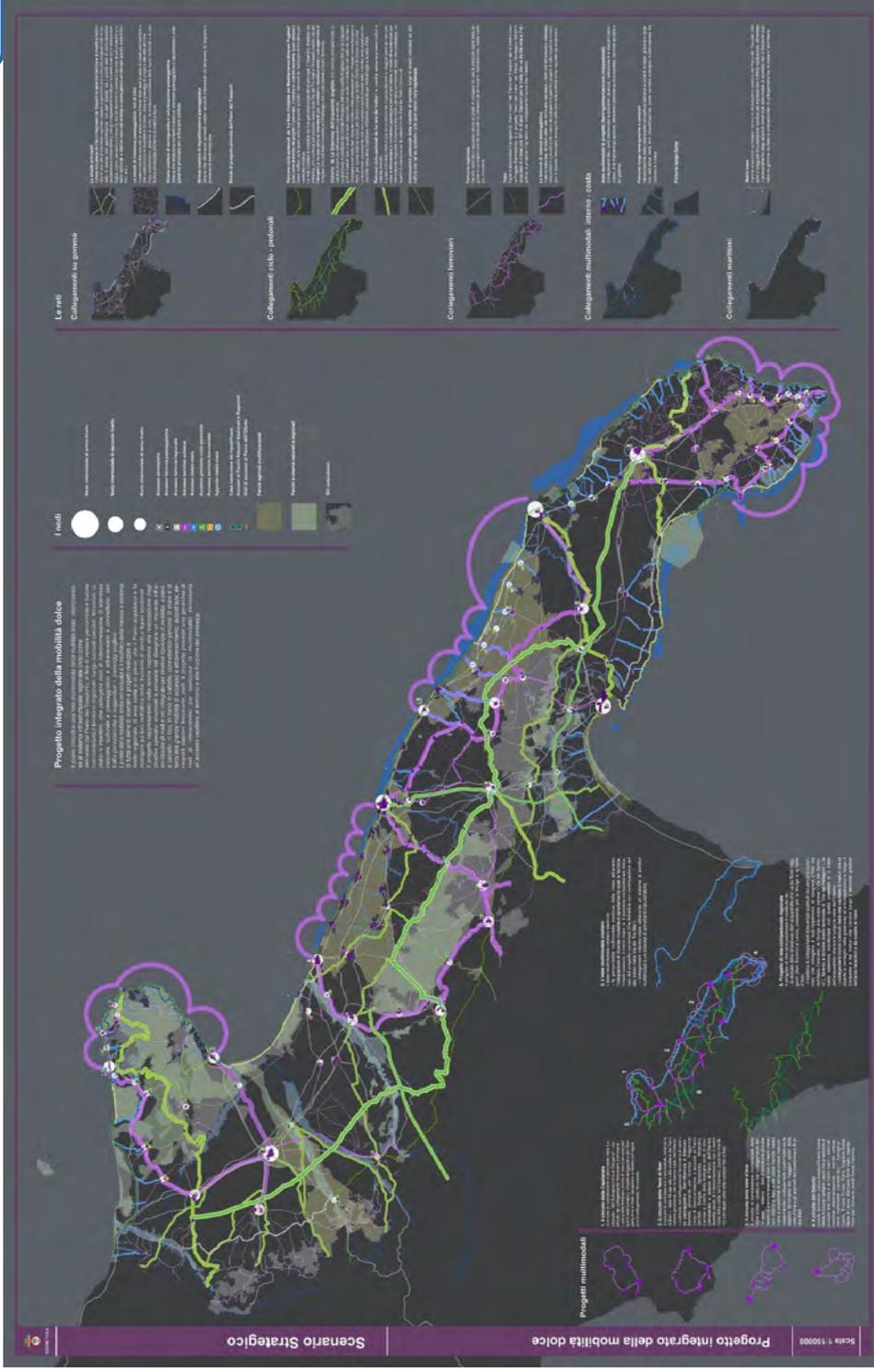


Figura 146. PPTR. Elaborato 4.2.3_ il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce



Nelle tabelle seguenti vengo riportati gli obiettivi generali e i relativi obiettivi specifici strettamente connessi al tema della mobilità; si rimanda al Rapporto Ambientale in cui è stata espletata la verifica di coerenza esterna del PA 2021-2030 con i suddetti obiettivi.

Obiettivi generali	Obiettivi specifici
5. Valorizzare il patrimonio identitario culturale-insediativo	5.7 Valorizzare il carattere policentrico dei sistemi urbani storici; contrastare le saldature lineari e le conurbazioni;
6. Riquilibrare i paesaggi degradati delle urbanizzazioni contemporanee	6.3 Definire i margini urbani e i confini dell'urbanizzazione: migliorare la transizione tra il paesaggio urbano e quello della campagna aperta
7. Valorizzare la struttura estetico-percettiva dei paesaggi della Puglia	7.3 Salvaguardare e valorizzare le strade, le ferrovie e i percorsi panoramici e di interesse paesistico-ambientale
8. Favorire la fruizione lenta dei paesaggi	8.2 Promuovere ed incentivare una fruizione paesistico-percettiva ciclo-pedonale: valorizzare, riqualificare e adeguare le risorse potenziali per la ciclabilità rappresentate dai tratturi, dalle ferrovie dismesse, dalle strade di servizio e dalle linee di adduzione dell'acquedotto, al fine di garantire una fruizione ciclo-pedonale continua e capillare dei beni paesaggistici e storico-culturali del territorio regionale
	8.3 Valorizzare e adeguare le reti ferroviaria locale e il sistema di stazioni minori;
	8.6 Promuovere e adeguare i tratti della rete ferroviaria locale che attraversano paesaggi naturalistici e culturali di alto valore e le stazioni ferroviarie minori che rappresentano i punti di accesso privilegiati ai beni paesaggistici e storico-culturali;
	8.4 Promuovere ed incentivare lo sviluppo della modalità di spostamento marittima a corto raggio (metro-mare); incentivare una fruizione marittima sostenibile della costa al fine di implementare l'offerta multimodale nelle aree a maggiore attrazione turistica, adeguando gli approdi come nodi intermodali di scambio con il trasporto pubblico su gomma, su ferro e ciclo-pedonale;
	8.5 Promuovere ed incentivare i percorsi lungo fiumi, lame e gravine
	8.6 Promuovere ed incentivare l'intermodalità tra le reti di città, le reti ciclabili, ferroviarie e marittime: valorizzare e adeguare le stazioni ferroviarie della rete ferroviaria regionale per garantire la fruizione multimodale sostenibile dei beni paesaggistici;
	8.7 Promuovere ed incentivare una fruizione costiera sostenibile, multimodale e di alta qualità paesaggistica: incentivare modalità di spostamento lungo la costa sostenibili ed integrate (bus-navetta, treno-tram, piste ciclabili)

valorizzando e adeguando le infrastrutture esistenti. Valorizzare e riqualificare le strade litoranee che attraversano contesti caratterizzati da un'elevata qualità paesaggistica e rappresentano il canale principale per la fruizione dei beni paesaggistici costieri e delle visuali panoramiche sul mare;	8.8 Valorizzare ed adeguare i collegamenti interno- costa con modalità di spostamento sostenibili, multimodali e di alta qualità paesaggistica: riqualificare e valorizzare i collegamenti tra il patrimonio paesaggistico e storico-culturale costiero e quello dell'entroterra, promuovendo ed incentivando lo sviluppo di modalità di spostamento sostenibili ed integrate (bus-navetta, treno-tram, piste ciclabili), al fine di attivare nuove sinergie tra le aree interne e la costa e diversificare ed integrare il turismo balneare con quello storico-culturale, naturalistico e rurale.
9. Valorizzare e riqualificare i paesaggi costieri della Puglia	9.5 Dare profondità al turismo costiero, creando sinergie con l'entroterra: valorizzare sinergicamente il patrimonio edilizio della costa e quello dell'entroterra e potenziare i collegamenti costa-interno al fine di integrare il turismo balneare con gli altri segmenti turistici (storico-culturale, naturalistico, rurale, enogastronomico, congressistico), decomprimere il sistema ambientale costiero, destagionalizzare i flussi turistici, incrementare l'offerta ricettiva anche a servizio della costa senza ulteriore aggravio di cubature;
11. Garantire la qualità territoriale e paesaggistica nella riqualificazione, riuso e nuova realizzazione delle attività produttive e delle infrastrutture	b11.2 Adeguare le prestazioni funzionali dell'infrastruttura al ruolo svolto all'interno della rete della mobilità e in coerenza con il contesto attraverso: <ul style="list-style-type: none"> - la regolamentazione dei flussi e degli accessi alle aree produttive, agricole, insediative, al mare, ecc...; - l'adeguamento delle caratteristiche geometriche del tracciato; - la riduzione della velocità; b11.3 Valorizzare le potenzialità fruibili e connettive dell'infrastruttura rispetto al contesto insediativo, agricolo, paesaggistico e ambientale attraverso: <ul style="list-style-type: none"> - garantire la riconoscibilità dei beni naturali e storico-architettonici attraversati e riqualificare e integrare la rete viaria secondaria di accesso ad essi; salvaguardare i manufatti viari storici e i loro contesti

Inoltre con riferimento alla conformità del PA PRT 2021-2030 al PPTR, si richiama l'art. 99 delle NTA del PPTR:

"1. In attuazione dell'art. 2, comma 9, L.R.7 ottobre 2009, n. 20 "Norme per la pianificazione paesaggistica", la Regione entro un anno dall'entrata in vigore del PPTR provvede al coordinamento ed alla verifi-



38, co. 3.1 delle NTA), sono subordinati ad accertamento di compatibilità paesaggista, rilasciato nel rispetto delle relative procedure. [...]"

ca di coerenza dei vigenti atti della programmazione e della pianificazione regionale con le previsioni del PPTR.

2. I nuovi atti di programmazione e pianificazione regionale si conformano alle previsioni del PPTR.

3. La struttura regionale competente in materia di paesaggio svolge l'attività di coordinamento di cui ai commi 1 e 2, anche mediante l'adozione di appositi atti di indirizzo nonché mediante la convocazione di tavoli di coordinamento tecnico tra le diverse strutture regionali.

4. La verifica di coerenza degli atti di cui al comma 1 è assunta con deliberazione di Giunta regionale. [...]"

Il 05.10.2023 si è tenuto un tavolo di coordinamento tecnico tra la Sezione infrastrutture per la Mobilità e la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio durante il quale si è condiviso quanto di seguito riportato:

"Si rappresenta che il Piano Attuativo individua strategie, indirizzi e programmazione delle infrastrutture di trasporto, in coerenza con lo scenario strategico del PPTR e non contempla, per l'attuazione degli interventi in esso contenuti, una struttura normativa (norme tecniche di attuazione).

Gli interventi di infrastrutturazione previsti (di adeguamento o di nuovo insediamento), saranno soggetti alle verifiche di controllo preventivo di cui all'art. 89 delle NTA del PPTR, laddove si configurino come interventi di rilevante trasformazione territoriale e/o comportino modifica dello stato dei luoghi nei beni paesaggistici e negli ulteriori contesti di paesaggio di cui all'art. 38 delle NTA del PPTR. Pertanto si rimanda alle singole procedure autorizzative, la verifica della compatibilità degli interventi contenuti nel PA PRT 2021-2030 con le previsioni e gli obiettivi tutti del PPTR, dei piani locali adeguati al PPTR ove vigenti, nel rispetto della normativa d'uso di cui alla sezione C2 delle schede d'ambito.

Ai sensi degli art. 89 e 91 delle NTA del PPTR, gli interventi, che comportano rilevante trasformazione del territorio nonché modifica dello stato dei luoghi sugli ulteriori contesti di paesaggio (come individuati all'art.



IL PIANO REGIONALE PER LA QUALITÀ DELL'ARIA (PRQA)

La Regione Puglia, con Legge Regionale n. 52 del 30.11.2019, all'art. 31 "Piano Regionale per la Qualità dell'Aria", ha stabilito che "Il Piano regionale per la qualità dell'aria (PRQA) è lo strumento con il quale la Regione Puglia persegue una strategia regionale integrata ai fini della tutela della qualità dell'aria nonché ai fini della riduzione delle emissioni dei gas climalteranti".

Il medesimo articolo 31 della L.R. n. 52/2019 ha enucleato i contenuti del Piano Regionale per la Qualità dell'aria disponendo che detto piano:

- contiene l'individuazione e la classificazione delle zone e degli agglomerati di cui al decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 155 e successive modifiche e integrazioni (Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa) nonché la valutazione della qualità dell'aria ambiente nel rispetto dei criteri, delle modalità e delle tecniche di misurazione stabiliti dal d.lgs. 155/2010 e s.m.e.i.;
- individua le postazioni facenti parte della rete regionale di rilevamento della qualità dell'aria ambiente nel rispetto dei criteri tecnici stabiliti dalla normativa comunitaria e nazionale in materia di valutazione e misurazione della qualità dell'aria ambiente e ne stabilisce le modalità di gestione;
- definisce le modalità di realizzazione, gestione e aggiornamento dell'inventario regionale delle emissioni in atmosfera;
- definisce il quadro conoscitivo relativo allo stato della qualità dell'aria ambiente ed alle sorgenti di emissione;
- stabilisce obiettivi generali, indirizzi e direttive per l'individuazione e per l'attuazione delle azioni e delle misure per il risanamento, il miglioramento ovvero il mantenimento della qualità dell'aria ambiente, anche ai fini della lotta ai cambiamenti climatici, secondo quanto previsto dal d.lgs. 155/2010 e s.m.e.i.;

- individua criteri, valori limite, condizioni e prescrizioni finalizzati a prevenire o a limitare le emissioni in atmosfera derivanti dalle attività antropiche in conformità di quanto previsto dall'articolo 11 del d.lgs. 155/2010 e s.m.e.i.;
- individua i criteri e le modalità per l'informazione al pubblico dei dati relativi alla qualità dell'aria ambiente nel rispetto del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 195 (Attuazione della direttiva 2003/4/CE sull'accesso del pubblico all'informazione ambientale);
- definisce il quadro delle risorse attivabili in coerenza con gli stanziamenti di bilancio;
- assicura l'integrazione e il raccordo tra gli strumenti della programmazione regionale di settore. Al comma 2 dello stesso articolo è sancito che "alla approvazione del PRQA provvede la Giunta regionale con propria deliberazione, previo invio alla competente commissione consiliare.

In seguito, con Deliberazione n. 2436 del 20/12/2019 la Giunta Regionale avviando il procedimento di Valutazione Ambientale Strategica ai sensi dell'art. 5, comma 1, lettere q) e r) del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., ha preso atto dei seguenti documenti:

- "Documento programmatico preliminare"
- "Rapporto preliminare di orientamento" comprensivo del "Questionario per la consultazione preliminare"



4.5 Tendenze di mobilità durante l'emergenza sanitaria del covid-19

Il Piano Attuativo dovrà tener conto, oltre a tutta la serie di riferimenti citati nei paragrafi precedenti, anche dei riflessi che ha avuto l'esperienza della pandemia COVID-19 sui modelli di mobilità e di trasporto delle merci.

La diffusione globale del COVID-19 ad inizio 2020 ha modificato radicalmente i possibili scenari produttivi, economici e sociali nazionali ed internazionali sia di breve che di lungo periodo. Per meglio comprendere, gestire e quindi anticipare le conseguenze di tale crisi pandemica sul settore dei trasporti, il PA 2021-2030 fa riferimento al report relativo alle analisi trimestrali dell'Osservatorio sulle tendenze di mobilità predisposto dalla Struttura Tecnica di Missione (STM) del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS), al fine di monitorare l'evoluzione e, quindi, le esigenze del settore dei trasporti e della logistica italiana, anche per meglio pianificare, programmare gli investimenti nelle infrastrutture e nei servizi di trasporto.

Dall'analisi condotta, a partire dai dati messi a disposizione per le finalità del report dagli operatori multimodali nazionali, dalle Direzioni Generali del MIMS, nonché dai database open source dei principali players nazionali ed internazionali della mobilità, è stato possibile desumere i principali impatti che la diffusione del COVID-19, le politiche di regolamentazione/limitazione della mobilità e la campagna vaccinale hanno prodotto sulla domanda di spostamento (passeggeri e merci) e sulla sua ripartizione modale.

In particolare, il presente documento riporta i dati e le considerazioni riferite al III trimestre 2021, da cui è possibile desumere come a settembre 2021 rispetto ad analogo periodo pre-COVID-19:

TRASPORTO STRADALE

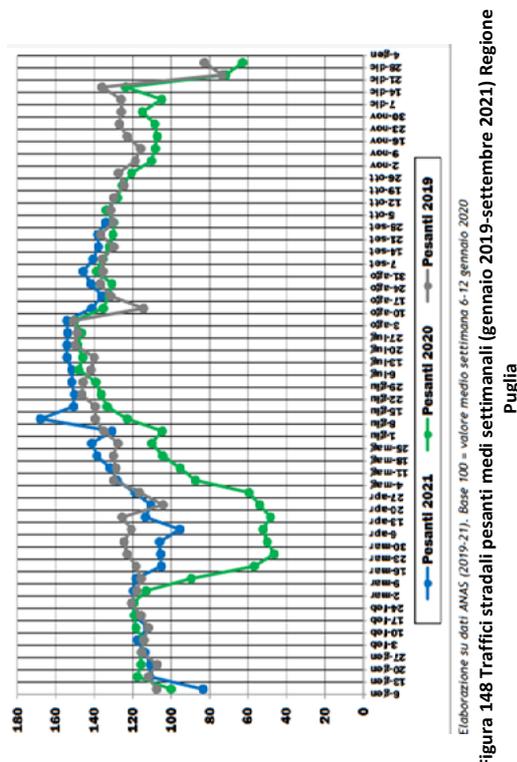
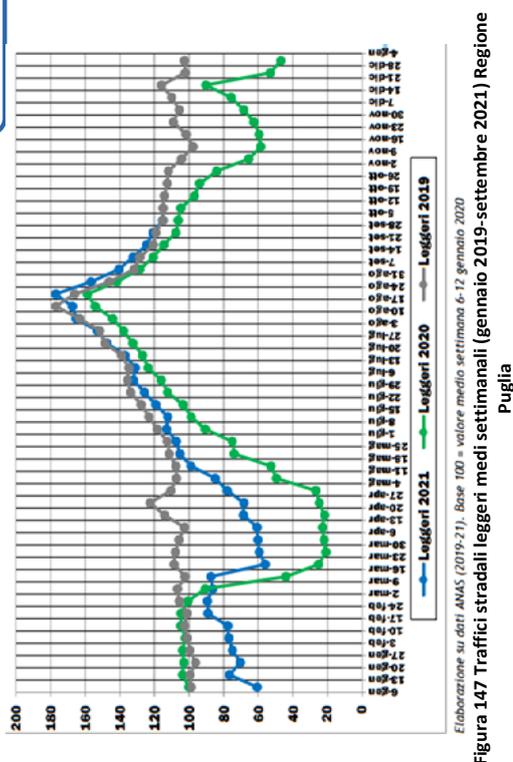
- i traffici dei veicoli leggeri e pesanti su rete Anas abbiamo recuperato (-2% e +5% rispettivamente) i livelli di domanda del 2019;

4.4.4 IL PIANO ENERGETICO AMBIENTALE REGIONALE (PEAR)

Il Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR) è lo strumento di programmazione strategica in ambito energetico e ambientale, con cui la Regione Puglia definisce le modalità per fare fronte agli impegni al 2030 in coerenza con gli obiettivi di sviluppo delle fonti rinnovabili individuati per le Regioni (attraverso il Burden Sharing) e con la nuova Programmazione Comunitaria.

Gli scenari dovuti alle azioni di piano prescelte, derivanti dagli obiettivi generali e specifici enucleati, sono calibrati sull'orizzonte 2030 con l'implementazione di misure di feedback e correttivi per rendere più deterministici gli output attesi. La proiezione al 2050 esprime invece un valore più tendenziale e meno deterministico, attesi i significativi effetti che su un orizzonte di lungo termine esprimono anche fattori esogeni e fuori dal controllo del Piano.

L'obiettivo del Piano è quello di costruire un mix energetico differenziato per la produzione di energia elettrica attraverso il ridimensionamento dell'impiego del carbone e l'incremento nell'utilizzo del gas naturale e delle fonti rinnovabili, atto a garantire la salvaguardia ambientale mediante la riduzione degli impatti correlati alla produzione stessa di energia. Attraverso il processo di pianificazione delineato è possibile ritenere che il contributo delle fonti rinnovabili potrà coprire gran parte dei consumi dell'intero settore civile.



- i traffici dei veicoli leggeri e pesanti sulla rete delle Autostrade in concessione abbiamo più che recuperato (+3% per entrambe le categorie veicolari) i livelli di domanda del 2019;

TRASPORTO FERROVIARIO

- a fronte di una contrazione dell'offerta di servizi AV di circa il 15%, i traffici passeggeri risultino ancora inferiori di quasi il 50%;
- a parità di servizi IC/ICN erogati (-2%), i traffici passeggeri risultino inferiori di circa il 40%;

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

- gli spostamenti con il TPL siano ancora inferiori di circa il 15%;
- con riferimento al solo trasporto ferroviario regionale, i traffici passeggeri risultino inferiori di circa il 30%;

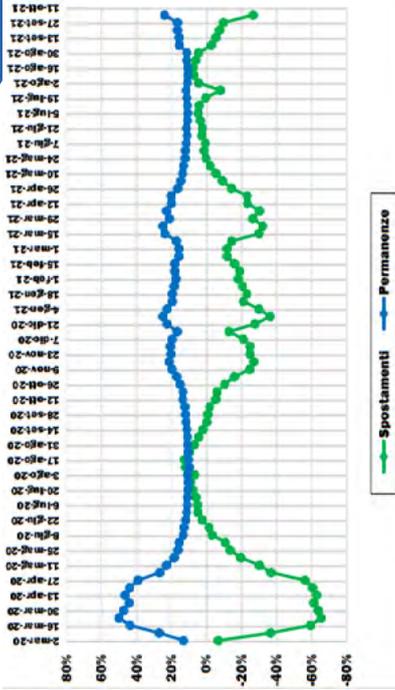
TRASPORTO AEREO

- a fronte di una contrazione dell'offerta di voli aerei (nazionali ed internazionali) di circa il 25%, i traffici passeggeri risultino inferiori di circa il 40% e i traffici merci risultino superiori di circa il 3%;

TRASPORTO MARITTIMO

- i traffici passeggeri su traghetti a luglio 2021 siano del 2% rispetto a quelli dello stesso periodo del 2019;
- i traffici passeggeri crociere a luglio 2021 siano inferiori del 80% rispetto a quelli dello stesso periodo del 2019.

Il Report fornisce analisi di dettaglio anche a livello regionale. Anche per la Regione Puglia si conferma il recupero osservato a livello nazionale. Nel 2021 è possibile osservare sia i traffici dei leggeri che dei pesanti incrementati di qualche punto percentuale rispetto a quanto registrato nel 2019.



Elaborazione su dati Facebook (2020-21)

Figura 150. Variazione % rispetto ad un giorno pre-covid dei traffici medi settimanali per spostamenti individuali ovvero permanenze nei dintorni dei luoghi di residenza (marzo 2020 - settembre 2021)

Fonte:

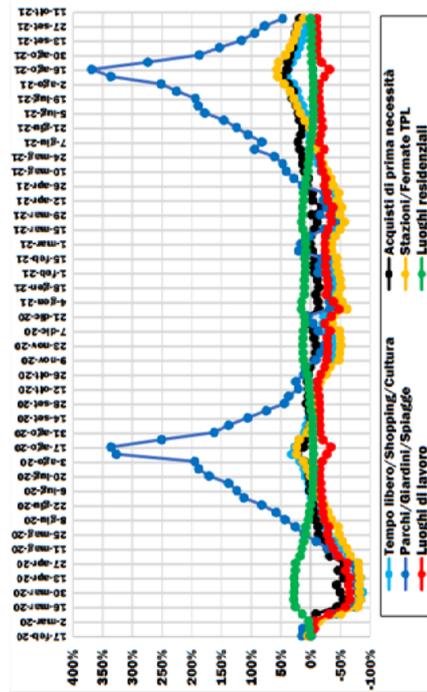
https://confartigianatrasporti.it/wp-content/uploads/2021/11/MIMS_Report_Osservatorio_TPL.pdf

4.6 Quadro programmatico degli interventi (PA 15-19 e programmazione successiva)

Il processo di aggiornamento del Piano Attuativo 2021-2027 è stato caratterizzato da una intensa attività preliminare di verifica dello stato di attuazione degli interventi previsti sia nel precedente PA 15-19 che negli ulteriori atti di programmazione subentrati a seguito dell'approvazione del predetto Piano.

La definizione del quadro programmatico degli interventi ha preso quindi avvio con l'implementazione dei risultati emersi dal Piano di

Sulla base dei dati open source divulgati da Google LLC emerge come durante il periodo di lockdown (sia per la prima che per la seconda ondata di diffusione del virus) siano aumentati sino al 40% le permanenze nei dintorni dei luoghi di residenza rispetto ad un giorno pre-COVID, in ragione dei limitati spostamenti consentiti e prevalentemente rivolti all'approvvigionamento di beni di prima necessità. Per contro, terminato il primo lockdown a maggio 2020 si è assistito ad una ripresa di tutte le attività ma con "velocità" differenti. Per le attività lavorative si è osservato il perdurare di una contrazione degli spostamenti che, a fine settembre 2021, sono ancora inferiori di circa il 10% rispetto al pre-COVID, probabilmente anche in ragione di una quota rilevante di smart-working ancora largamente diffusa sul territorio.



Elaborazione su dati Google (2020-21)

Figura 149. Variazione % rispetto ad un giorno pre-covid dei traffici medi settimanali per luogo di destinazione (febbraio 2020-settembre 2021) Regione Puglia



Monitoraggio integrato del PA 15-19, avviato dalla Regione Puglia con DGR n. 2030/2017, che ha sviluppato sia un monitoraggio ambientale del Piano Attuativo 2015-2019 che una verifica dello stato di attuazione degli interventi sul piano finanziario, procedurale e operativo. Gli interventi compresi nel PA 15-19 sono oltre 450, di questi almeno la metà (56%) risultava avviata.

Il processo di aggiornamento del Piano Attuativo 2021-2027 è stato quindi caratterizzato da una intensa attività preliminare di verifica dello stato di attuazione degli interventi previsti sia nel precedente PA

15-19 che negli ulteriori atti di programmazione; sono stati monitorati infatti 227 interventi relativi alla successiva programmazione 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.

Non tutti gli interventi monitorati hanno copertura finanziaria, ma concorrono a definire una visione che deve essere trasposta nello scenario di Piano.

STATO D'AVANZAMENTO PIANO ATTUATIVO 15-19 (Num.)						
MODALITA'	Totale interventi previsti dal PA 15-19	Fase di Progettazione	Fase di Esecuzione	Lavori conclusi/Collaudo	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%
Totale complessivo	453	117	63	73	253	56%

STATO D'AVANZAMENTO INTERVENTI NON INCLUSI NEL PIANO ATTUATIVO 2015 - 2019 (Num.)						
MODALITA'	Totale interventi NON previsti dal PA 15-19	Fase di Progettazione	Fase di Esecuzione	Lavori conclusi/Collaudo	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	-
Totale complessivo	227	97	86	20	203	89%



4.6.1 INTERVENTI SULLA RETE FERROVIARIA

Il potenziamento del trasporto ferroviario di persone e merci ha costituito uno dei punti forza del PA. 15-19; attraverso il ciclo di programmazione 2014 - 2020, ed in particolare, con i fondi strutturali comunitari PO FESR 2014-20, si è tentato di garantire una progressiva attuazione dello scenario di progetto del sistema ferroviario regionale delineato dal Piano stesso.

Il PA 15-19 prevedeva in totale **157 interventi ferroviari**, di cui 66 interventi (42%) con soggetto attuatore RFI, 26 interventi (17%) Ferrovie Sud - Est, 15 interventi (10%) Ferrottramviaria, 14 interventi (9%) Ferrovie del Gargano, 9 interventi (6%) Ferrovie Appulo Lucane e 27 interventi (17%) Comuni o Provincie.

L'82% degli interventi ferroviari afferenti la Rete Ferroviaria Italiana sono stati avviati; in particolare risultano 6 interventi conclusi (Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barletta-Bari-Brindisi-Lecce: Velocizzazione tratte San Severo-Foggia-Bari e Brindisi-Lecce, Bretella merci a sud di Foggia di collegamento con la linea Foggia-Napoli e i raddoppi bivio Cervaro-Bovino e Bari Sant'Andrea-Bitetto), 6 interventi in fase di realizzazione mentre 11 interventi in fase di progettazione.

Relativamente al programma eliminazione di passaggi a livello lungo la Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barletta-Bari-Brindisi-Lecce sono stati previsti 37 interventi di cui l'83% risulta attualmente avviato, con una percentuale di interventi conclusi pari al 32%.

Il PA 15-19 ha individuato inoltre 13 nodi della rete di interesse nazionale prevedendo interventi finalizzati a migliorare l'interscambio tra i servizi ferroviari di lunga percorrenza e il trasporto regionale in modo da migliorare l'accessibilità alla grande rete da parte dei territori di riferimento. Il 62% di questi interventi risulta avviato; in particolare risultano in fase di esecuzione gli interventi previsti nel nodo di San Severo, Bari-Lamasinata, Lecce-Marco Vito e Barletta mentre sono in fase di progettazione gli interventi nel nodo di Lucera, Taranto Nasisi e Brindisi. Il nodo di Andria è stato concluso.

Con riferimento alle ferrovie interconnesse e isolate il 70% degli interventi sulla rete ferroviaria regionale, previsti dal PA 15-19 è stato avviato. Su un totale di 64 interventi, il 26% risulta concluso, il 29% in corso di realizzazione mentre il 13% è in fase di progettazione.

Coerentemente con i tempi medi di realizzazione delle opere pubbliche, la maggior parte degli interventi in corso di realizzazione e di quelli conclusi era inserita nel Piano Attuativo 2009 - 2013; gli interventi previsti nel PA 2015 - 2019, che risultano in corso, riguardano soprattutto l'adeguamento dei sistemi di sicurezza, in coerenza con la programmazione dei fondi nazionale ed europea che ha prevalentemente orientato le risorse sul tema della **sicurezza ferroviaria**.

4.6.2 INTERVENTI SULLA RETE STRADALE

Il PA 15-19 prevedeva in totale 100 interventi stradali, di cui 32 interventi (32%) con soggetto attuatore ANAS, 2 interventi (2%) ASPI, 3 interventi (3%) Regione Puglia, 2 interventi (2%) di responsabilità di più enti (ANAS, ASPI, e Regione Puglia), 20 interventi (20%) della Città Metropolitana di Bari, 15 (15%) della Provincia di Taranto, 12 (12%) della provincia di Foggia, 5 (5%) della provincia di Barletta-Andria-Trani, 5 (5%) della Provincia di Lecce e 4 (4%) della Provincia di Brindisi.

Il 63% degli interventi stradali gestiti da ANAS sono stati avviati; in particolare 7 sono interventi conclusi (gli svincoli della SS16 di Molfetta Nord e Molfetta Sud, l'ammodernamento della SS96 compresa la variante Palo del Colle, l'adeguamento alla sez. III CNR della SS96 all'inizio della variante di Altamura, la variante di Sammichele di Bari, l'adeguamento ed ammodernamento in sede della 4a corsia Orimini superiore con sezione tipo B della SS172 e l'ammodernamento del tronco Maglie-Otranto con sezione tipo B), 1 intervento in fase di esecuzione mentre 12 interventi sono in fase di progettazione.

Tra i lavori conclusi vanno citati anche il completamento del nuovo casello autostradale di Foggia Sud sulla A14 curato da ASPI e il completamento dell'attraversamento del fascio ferroviario Asse Nord-Sud di Bari tra via Nazariantz e via Sangiorgi, curato dal Comune di Bari. Sono



stati inoltre completati gli interventi sulla rete di accessibilità regionale secondaria nella Provincia di Foggia sulla SP16 tra San Severo e Piano Devoto, sulla SP5 tra Lucera e Pietramontecorvino e sulla SP123 tra Troia e Orsara di Puglia, ed infine l'adeguamento della viabilità di collegamento della zona ASI Incoronata con la SS673 (Tangenziale Est di Foggia), e la realizzazione del collegamento tra SS16 Nord ed il casello autostradale di San Severo sempre in provincia di Foggia.

Più della metà degli interventi avviati ed inclusi nel PA 2015 - 2019, riguardano soprattutto la messa in sicurezza e l'adeguamento delle sezioni stradali, come suggerito dalla programmazione nazionale ed europea.

4.6.3 INTERVENTI SUL SISTEMA AEROPORTUALE

Il numero di interventi contenuti nel PA 15-19 e riguardanti il sistema aeroportuale è pari a 112 interventi (di cui 39 già compresi nel Piano Attuativo 2009-2013).

Tutti gli interventi in questione hanno come soggetto attuatore «Aeroporti di Puglia Spa», che gestisce in concessione tutti gli aeroporti pugliesi, occupandosi della progettazione, sviluppo e gestione delle infrastrutture per l'esercizio delle attività aeroportuali e di attività commerciali.

Dei 32 interventi avviati, 8 risultano conclusi (di cui 5 riguardano l'Aeroporto di Bari e 3 l'Aeroporto di Brindisi):

- Acquisizione delle aree per l'ampliamento del sedime aeroportuale (Aeroporto di Bari);
- Riqualfica superficiale del manto di usura in clb dei Raccordi "C" e "D" e dei piazzali di sosta degli aeromobili (Aeroporto di Bari);
- Prolungamento pista RWY 07/25 e via di rullaggio T (Aeroporto di Bari);
- Riassetto funzionale viabilità land side taxi e realizzazione 5° e 6° corsia della viabilità in uscita (Aeroporto di Bari);
- Potenziamento ed adeguamento AVL (Aeroporto di Bari);

- Riconversione e Ristrutturazione terminal aeroportuale (Aeroporto di Brindisi);

- Ampliamento parcheggi a raso: n° 70 circa (Aeroporto di Brindisi);
- Fornitura e posa in opera di prefabbricato completo di impianto di illuminazione e FM adibito a consegna ENEL e scomparto per ENAV e AdP (Aeroporto di Brindisi).

Gli interventi in fase di progettazione sono 19 (di cui oltre il 42% riguarda l'Aeroporto di Bari, il 26% l'Aeroporto di Brindisi e il 31% l'Aeroporti di Grottaglie), mentre gli interventi in fase di esecuzione sono 5 (di cui 1 interessa l'Aeroporto di Bari, 2 quello di Brindisi e 1 l'Aeroporto di Foggia e di Grottaglie).

Il Sistema aeroportuale presenta la percentuale degli interventi avviati (29%) più bassa rispetto alle altre modalità di trasporto analizzate.

4.6.4 INTERVENTI SUL SISTEMA MARITTIMO

Il PA 15-19 prevedeva in totale 84 interventi, di cui oltre il 65% (55 interventi) con soggetto attuatore l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, il 29% (24 interventi) di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio ed il 5% (4 interventi) del Consorzio ASI di Brindisi.

Di questi 84 interventi, 21 sono relativi al Porto di Bari (di cui avviati ne risultano il 20%), 4 sono del porto di Monopoli (di cui avviati ne risultano il 50%), 24 sono del Porto di Taranto (di cui oltre il 70% risultano avviati), 7 sono del Porto di Barletta (di cui oltre il 40% risultano avviati), e 28 del Porto di Brindisi (di cui oltre il 70% risultano avviati).

In generale poco più della metà degli interventi portuali (il 55%) risultano avviati e di questi, 14 sono conclusi. Gli interventi terminati sono per il 67% di responsabilità dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale e ricadono tutti nel Porto di Brindisi, mentre il restante 33% è di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del



Mar Ionio e sono relativi al completamento della Piastra portuale di Taranto.

La restante parte degli interventi avviati si suddivide in 9 (21%) interventi in fase di realizzazione e 22 (52%) in fase di progettazione.

Dei 24 interventi conclusi o in fase di realizzazione ben 19 erano inseriti nel Piano Attuativo 2009-2013, coerentemente con i tempi medi di realizzazione delle opere pubbliche, e riguardano i porti di Taranto e Brindisi.

La maggior parte degli interventi avviati riguarda la riqualifica e l'ammmodernamento delle infrastrutture portuali esistenti (banchine, terminali, traghetti, piastre logistiche,...).

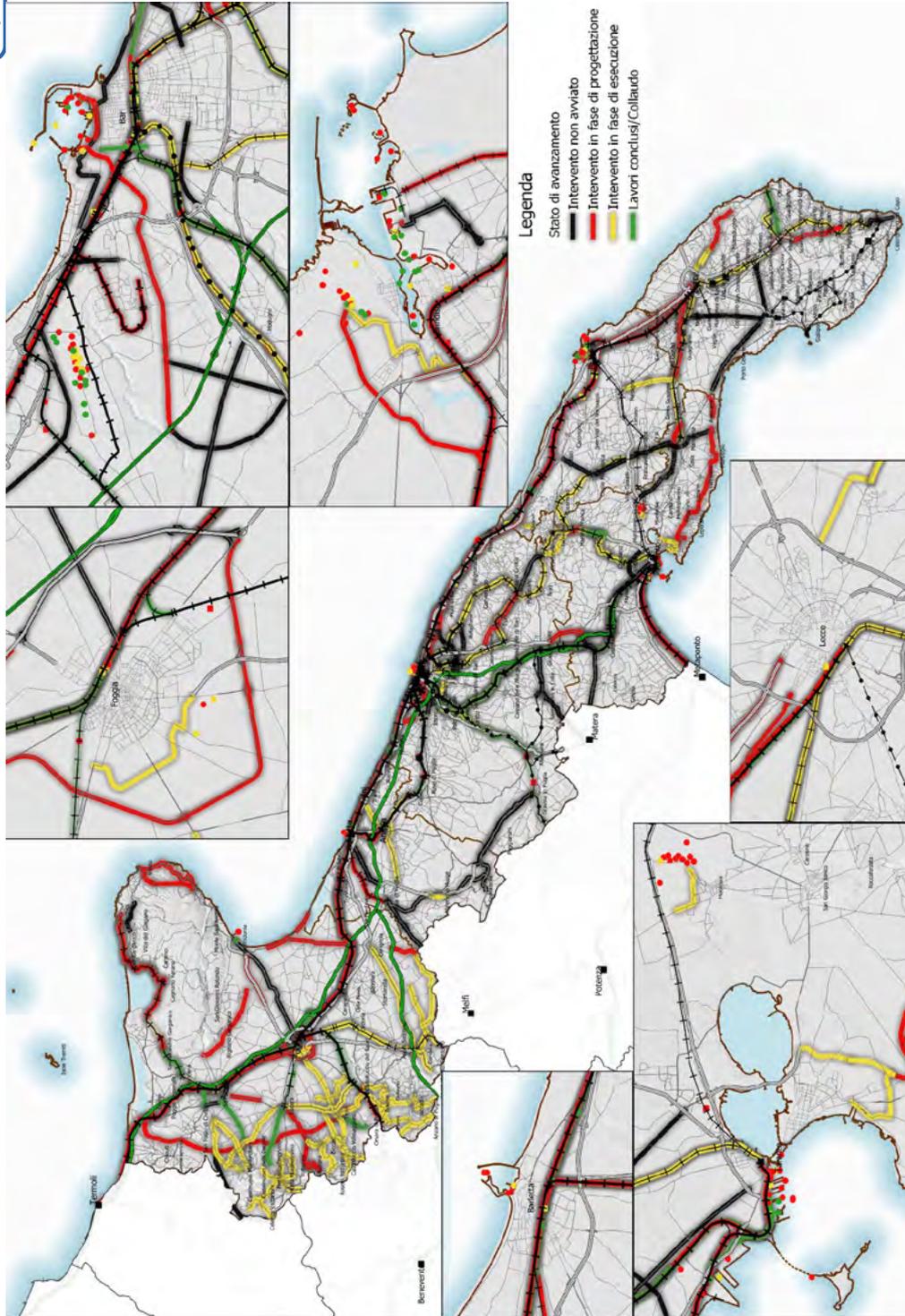


Figura 151. Quadro programmatico degli interventi (PA 15-19 e programmazione successiva) - Interventi di interesse regionale.



5 Analisi SWOT

Per definire lo scenario di Piano è necessario mettere in relazione quanto emerso dal quadro conoscitivo al fine di individuare le criticità e cogliere le opportunità, conoscere l'assetto territoriale della mobilità regionale, individuare le esigenze della domanda e proporre reti e servizi adeguati alle specificità del territorio.

L'analisi SWOT è lo strumento utilizzato per valutare l'attuale sistema dei trasporti, inteso come insieme di infrastrutture e servizi. L'analisi evidenzia i punti di forza (Strengths) e di debolezza (Weaknesses) interni al sistema, ma anche i fattori esterni, indipendenti dalle caratteristiche intrinseche dell'organizzazione dei trasporti, che possono avere ricadute positive, in termini di opportunità (Opportunities), o negative, in termini di minacce (Threats).

I principali obiettivi che il Piano intende porsi per superare le criticità e sfruttare le opportunità del territorio sono:

- utilizzare al meglio le infrastrutture e i servizi esistenti;
- valorizzare il settore dei trasporti come uno dei motori di sviluppo economico e rispondere alle esigenze di cittadini e imprese, sostenere le tecnologie innovative e le attività logistiche a valore aggiunto;
- dotarsi di nuove regole di governance;
- ottimizzare il trasporto merci a livello internazionale, regionale e urbano.



Vantaggi e Opportunità	Rischi e Pericoli
Punti di Forza	Punti di Debolezza
Numerosi progetti finanziati da fondi nazionali ed europei	
Monitoraggio ambientale del Piano Attuativo 2015-2019 del PRT unitamente alla verifica dello stato di attuazione degli interventi sul piano finanziario, procedurale e operativo	
Parte della rete stradale e ferroviaria della regione Puglia è compresa nella rete TEN-T Core (corridoio Scandinavo-Mediterraneo), Extended Core (corridoio Baltico-Adriatico) e comprehensive. Bari e Taranto sono nodi Core, Foggia (incoronata) e Brindisi sono nodi Comprehensive, mentre Andria è considerato un nodo urbano	Allo stato attuale la direttrice ferroviaria adriatica presenta caratteristiche disomogenee
Il sistema aeroportuale pugliese è costituito da una rete di aeroporti specializzati con ruoli ben precisi	Forti squilibri territoriali relativamente all'accessibilità alla rete TEN-T
Aumento del +7% di traffico passeggeri negli aeroporti di Bari e Brindisi	Solo uno dei sei comuni capoluogo (Foggia) è dotato di centro intermodale ferro-gomma
Presenza delle Autorità di Sistema Portuale con ruolo strategico di indirizzo, programmazione e coordinamento del sistema dei porti	Calo nella movimentazione del traffico di merci nel porto di Taranto tra il 2011 ed il 2019
Presenza di nodi logistici importanti nelle zone retroportuali servite da ferrovia	
Incremento del traffico passeggeri sui servizi ferroviari di Trentitalia nel 2019	
Sostanziale concentrazione dei servizi ferroviari lungo la direttrice Adriatica	Nella tratta Barletta-Bari S. Spirito si ricontra la presenza di più fasce orarie a "capacità limitata" e fino a due ore consecutive "sature" in un senso di marcia
Circa la metà della rete ferroviaria interna alla Puglia è gestita da operatori diversi da Rete Ferroviaria Italiana	Disomogeneità della rete ferroviaria e carenze di interoperabilità
La maggior parte delle merci movimentate su gomma sono destinate nelle regioni del Sud Italia (esclusa la Puglia), ma la seconda macroregione per scambi con la Puglia risulta essere il Nord-Est	Circa il 30% della rete ferroviaria interna alla Puglia è costituita da linee non elettrificate
	Le strade con più numero di incidenti sono quelle lungo la costa o in corrispondenza dei comuni capoluoghi. Le strade dove si registra il maggior numero di incidenti nel 2019 sono la SS16, la SS7, la SS172, la A14, la SS100 e la SS101.
Numero di incidenti tendenzialmente in diminuzione dal 2016 al 2019	L'indice di Gravità (rapporto tra il numero di decessi e la somma di decessi e feriti) è aumentato rispetto al 2018 dall'1,4 all'1,8
La domanda di trasporto in Puglia è prevalentemente monomodale e con una netta prevalenza dell'auto privata rispetto alle altre modalità	
Dei 257 comuni della Regione Puglia, 102 hanno almeno avviato il percorso di redazione del PUMS	Il 78% della domanda di mobilità (nell'ora di punta del mattino) si sviluppa all'interno dei Comuni e di questa, il 95% viene soddisfatta su auto privata
Dei 2'600'000 spostamenti intercomunali ed interni alla regione (in un giorno tipo), effettuati con l'auto privata, il 45% è di medio-corto raggio (tra i 10 e i 25 km), mentre circa 920'000 sono spostamenti che coinvolgono almeno un Comune Capoluogo e di questi il 62% sono spostamenti tra comuni con una stazione ferroviaria.	Scarsa integrazione tra la modalità di trasporto ferroviaria e automobilistica (sia per quanto riguarda il trasporto di persone che di merci).
	In un giorno feriale invernale tipo, sull'A14 circolano quasi 39'000 veicoli leggeri, circa 1/12 di quelli che viaggiano sulla SS16 e la SS100

Fattori interni



Rischi e Pericoli Punti di Debolezza	Vantaggi e Opportunità Punti di Forza
<p>Dalle elaborazioni condotte sullo studio dell'utilizzo della SS16 e dell'A14, rispettivamente nei tratti di strada tra Barletta e Bari e tra Canosa e Bari, si evidenzia che il numero di spostamenti intercomunali che avvengono in un giorno feriale invernale si concentra soprattutto sulla strada statale (solo il 15% del totale dei veicoli leggeri ed il 35% del totale dei mezzi pesanti sceglie l'Autostrada rispetto alla statale).</p> <p>Dal confronto dei flussi di traffico tra la SS100 e l'A14 nel tratto di strada tra Bari e Taranto si riscontra un comportamento analogo al precedente con concentrazioni maggiori sulla strada statale (solo il 7% del totale dei veicoli leggeri ed il 10% del totale dei mezzi pesanti sceglie l'Autostrada rispetto alla statale).</p> <p>Il tratto della Tangenziale di Bari, che si estende tra lo svincolo con l'A14 e il raccordo con la SS100, è percorso da 109'600 spostamenti intercomunali su auto privata e da 7'000 spostamenti su mezzi pesanti in un giorno feriale invernale. L'ingente volume di traffico che lo contraddistingue è prevalentemente costituito da spostamenti intercomunali di corto raggio, in quanto dalle composizioni di flusso sulle principali direttrici di marcia (ambo le direzioni) di medio-lunga percorrenza (SS16 Nord - SS16 Sud; SS16 Nord/Sud - SS100, SS 96 - SS16 Sud, A14 - SS16 Sud, SP 236 - SS16 Sud) si evidenzia un numero di spostamenti di veicoli motorizzati (leggeri e pesanti) pari a 10'628 (9% del totale).</p>	<p>Esistono delle "polarizzazioni" della domanda su auto privata di spostamenti intercomunali di corto raggio (<10km) tali da suggerire approfondimenti tecnici relativamente alla previsione di "superpiste" intercomunali sul modello della Prato - Firenze che rappresenta il primo caso del genere in Italia.</p>
	<p>Esistono delle "polarizzazioni" della domanda su auto privata di spostamenti intercomunali di corto raggio (<10km) che presentano flussi significativi</p>
Minacce	Opportunità
<p>Superficie lasciata alla natura tra le più basse d'Italia</p>	<p>Regione prevalentemente pianeggiante dal clima mite</p> <p>Presenza di due parchi nazionali da valorizzare (parco nazionale del Gargano e parco nazionale dell'Alta Murgia)</p>
<p>Evidente fenomeno di spopolamento ed invecchiamento della popolazione soprattutto nelle zone dove l'altitudine è maggiore di 500 m.s.l.m.</p>	<p>Finanziamenti progetto SNAI per le aree interne del Gargano, dei Monti Dauni, dell'Alta Murgia e Sud Salento</p>
<p>La metà dei comuni pugliesi sono considerati Aree Interne</p> <p>Nella Città Metropolitana di Bari è concentrato un terzo degli addetti e delle unità locali del lavoro di tutta la Regione (polarizzazione della domanda di traffico baricentrica)</p> <p>Tasso di disoccupazione regionale in aumento ma con andamento discontinuo</p>	<p>Nella Città Metropolitana di Bari è concentrato un terzo degli addetti e delle unità locali del lavoro di tutta la Regione</p>
	<p>I flussi turistici che interessano la regione sono per un terzo costituiti da stranieri sia per arrivi che per presenze</p>
	<p>Le principali mete turistiche si confermano i comuni litorali del Gargano, la Costa tra Brindisi e Bari, ed il Salento.</p>
<p>I flussi turistici rimangono un fenomeno concentrato tra giugno e settembre</p>	
Fattori esterni	



I lavori sono stati avviati a maggio 2020 con la predisposizione di un aggiornato e puntuale quadro conoscitivo che ha preso le mosse dai risultati del monitoraggio del PA 2015-2019.

A seguire, nel periodo gennaio-febbraio 2021 è stato dato avvio al processo di consultazione e partecipazione pubblica con le altre Sezioni regionali competenti in materia, con l'Agenzia ASSET, con le Province, con i gestori delle infrastrutture stradali, ferroviarie, aeroportuali e portuali che ha consentito di condividere il Quadro delle Conoscenze e costruire i primi orientamenti strategici per il Piano, nonché di acquisire osservazioni ed eventuali suggerimenti relativamente ad una prima ste-sura di piano. Questa fase ha dovuto scontare le limitazioni più stringenti del periodo pandemico, pertanto è stata necessaria una riprogrammazione delle attività di partecipazione previste e l'utilizzo della modalità telematica.

Con DGR n. 551 del 06.04.2021, sono state approvate le Linee d'Indirizzo del Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti, definiti in base alla coerenza con gli atti della programmazione nazionale ed europea in materia di infrastrutture.

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, Fondo Complementare, Allegato al DEF 2020, Allegato al DEF 2021), ha portato alla definizione delle Strategie Generali di intervento del Piano Attuativo, approvate con DGR n. 1731 del 28.10.2021.

Il presente documento costituisce la relazione generale del Piano Attuativo 2021-2030 del Piano Regionale dei Trasporti della Regione Puglia redatto in conformità all'art. 7 della LR 18/2002, come modificato dalla LR 32/2007, e sulla base dei contenuti della LR 16 del 23 giugno 2008 "Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di Piano Regionale dei Trasporti". Il Piano Attuativo riguarda, in particolare, la definizione di tutti gli interventi per le modalità stradale, inclusa la componente della mobilità ciclistica, ferroviaria, marittima e aerea, e delle relative caratteristiche, interrelazioni e priorità di attuazione.

224/498

6 Il Piano

6.1 Il processo di redazione del Piano Attuativo

Considerata la conclusione del periodo di attuazione del PA 2015-2019 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. dare mandato alla Sezione Infrastrutture per la Mobilità di esplicitare 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 LR 44/2012.

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

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



Piano Regionale dei Trasporti
Piano Attuativo 2021-2030

Documenti di Piano

RELAZIONE GENERALE



ALLEGATO BANCA DATI DA FONTE



ALLEGATO DATABASE DEGLI INTERVENTI



TAVOLA 1 I tre Livelli del Piano

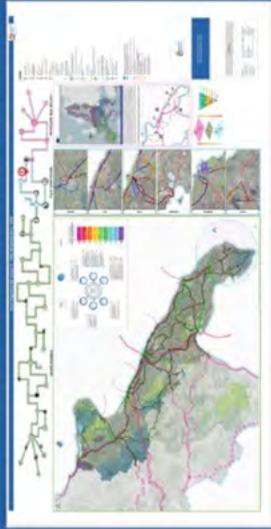


TAVOLA 2 Trasporto Collettivo e Intermodalità delle merci

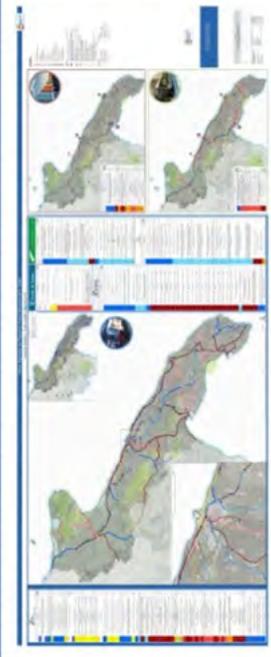


TAVOLA 5 - Mobilità Ciclistica

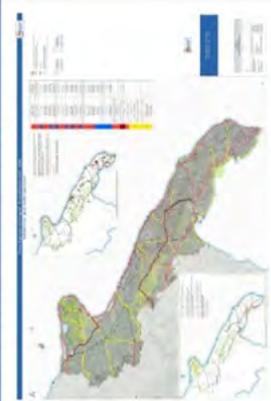


TAVOLA 3 - Trasporto su Strada

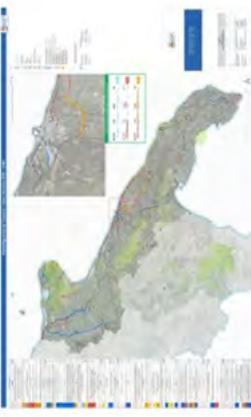


TAVOLA 4 - Sistema di Trasporto Marittimo e Aereo



Figura 152. Quadro sinottico documenti di Piano.



6.2 Orizzonti temporali del Piano Attuativo

La redazione del PA 2021-2030, come già accennato in premessa, si è svolta in un periodo storico molto particolare e sfidante a causa della concomitanza di diversi eventi significativi quali l'inizio della ripresa post-COVID19, la chiusura del ciclo di programmazione 2014-2020, l'avvio del nuovo ciclo di programmazione 2021-2027 e l'implementazione degli obiettivi Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile approvata dall'Assemblea Generale dell'ONU.

Il Piano, pertanto, al fine di coordinarsi e integrarsi con gli atti di programmazione e pianificazione a livello europeo e nazionale, ha definito uno scenario di progetto coerente con il periodo di attuazione del PNRR e del ciclo di programmazione europea 2021-2027 ed ha traggur-

dato gli orizzonti temporali degli obiettivi del PNIEC e del Green New Deal europeo di cui alla proposta di Piano per la Transizione Ecologica.

E' stata quindi definita una pianificazione strutturata degli interventi articolata secondo tre orizzonti temporali:

1. uno scenario di progetto di breve periodo coincidente con l'orizzonte temporale del PNRR: 2026;
2. uno scenario di progetto di medio periodo coincidente con l'orizzonte temporale del POR FESR 2021-2027 e del PNIEC: 2030;
3. uno scenario di progetto di lungo periodo coincidente con l'orizzonte temporale per il conseguimento degli obiettivi del Green New Deal europeo di cui alla proposta di Piano per la Transizione Ecologica: oltre il 2030 (fino al 2050).

Il Piano inoltre ha garantito la continuità con la passata programmazione e la coerenza di nuovi interventi previsti con la visione dello scenario di progetto del precedente Piano Attuativo 2015-2019.

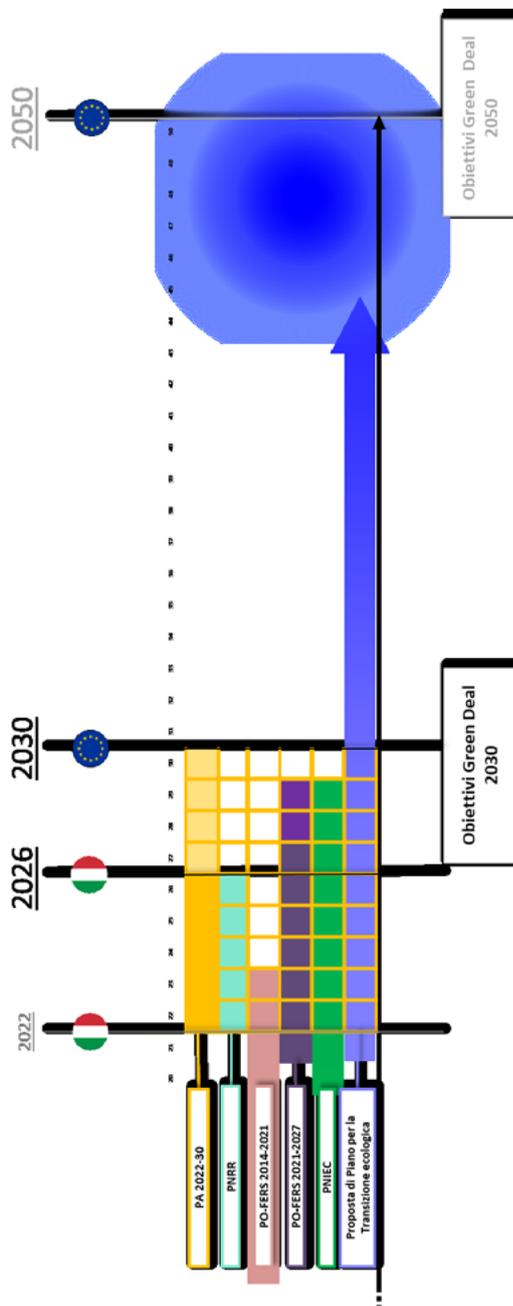


Figura 153. Il triplo orizzonte temporale del Piano Attuativo.



la Giunta Regionale con Deliberazione n. 551 del 6 Aprile 2021, ha approvato le **Linee di Indirizzo** del Piano orientate allo sviluppo del sistema regionale della mobilità nel rispetto dei principi dello sviluppo sostenibile, degli obiettivi fissati dal Green New Deal europeo, dalle politiche di Coesione per il periodo 2021-2027 e dal PNRR. Successivamente con DGR n. 1731 del 28.10.2021, sono state approvate le Strategie Generali di Piano che hanno declinato ciascuna linea di indirizzo (indirizzo strategico) in più indirizzi «operativi».

6.3 Strategie generali di Piano: Indirizzi strategici ed Indirizzi operativi

A partire dal quadro di riferimento europeo, nazionale e regionale, dai riflessi che ha avuto l'esperienza della pandemia COVID-19 sui modelli di mobilità delle persone e di trasporto delle merci, dalle risultanze del Piano di Monitoraggio del PA del precedente quinquennio, nonché dal confronto con i soggetti attuatori degli interventi regionali,

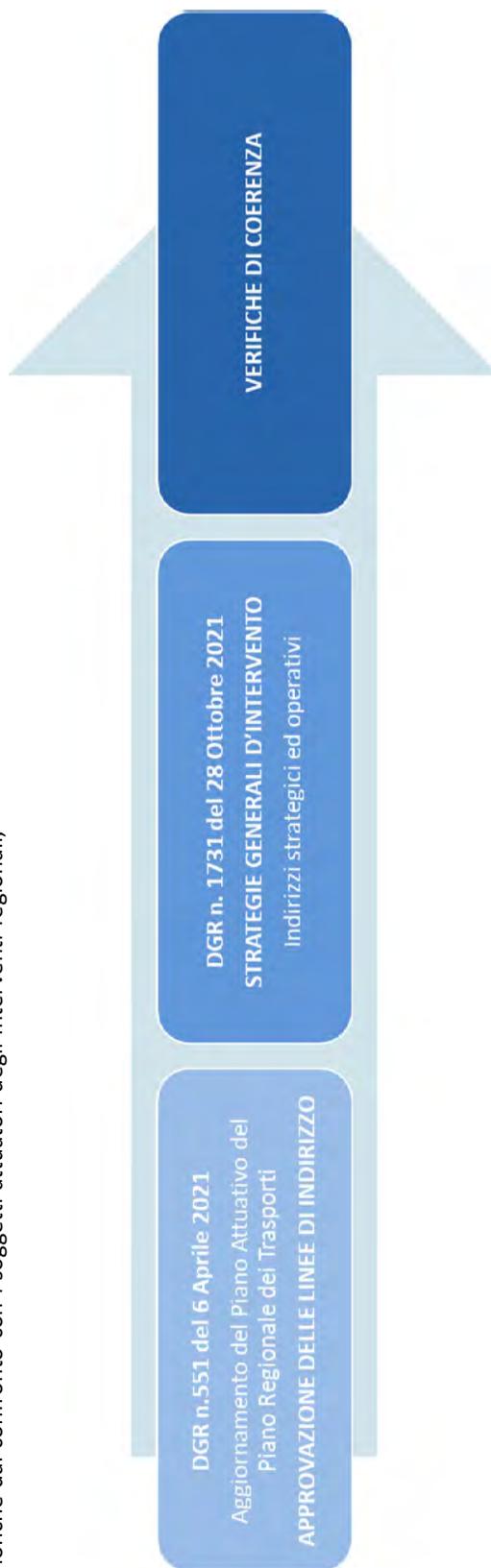


Figura 154. Le Delibere di Giunta Regionale: Linee di Indirizzo, strategie generali d'intervento: Indirizzi strategici ed operativi.



6.3.1 STRATEGIA GENERALE 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.

Il PA 2021-2030, coerentemente a quanto proposto nel Protocollo di Intesa siglato dalle regioni Puglia, Marche, Abruzzo e Molise nell'ambito del processo di revisione della Rete TEN-T (vedi paragrafo 4.2.2), prende atto dell'inserimento nella Core Network della tratta ferroviaria Ancona-Pescara-Bari, completando così la rete centrale TEN-T con un vero e proprio “anello mancante” e creando un sistema multimodale e intermodale per il trasporto di passeggeri e merci, attrezzato secondo i massimi standard funzionali e tecnologici Europei.

Il Piano inoltre, al fine di migliorare la qualità delle connessioni alle reti Ten-T Core e Comprehensive, prevede una progressiva estensione delle caratteristiche della stessa rete Core al sistema regionale, in modo tale da migliorare i collegamenti con tutti i capoluoghi di provincia. A tal proposito, con riferimento al trasporto passeggeri, il Piano propone in primo luogo di creare le condizioni per una estensione e un potenziamento dei servizi di AV/AC verso Taranto e verso Lecce e, progressivamente, di potenziare la rete ferro-stradale secondo i rispettivi standard più performanti anche in relazione all'entità e alla distribuzione

ne territoriale della domanda da servire (f264, f267, f316, f327, f1004, f1005).

Quanto detto risulta inoltre coerente con quanto emerso dallo screening del quadro programmatico progettuale e dei fabbisogni, nonché con l'accelerazione impressa dal PNRR e dall'Allegato al DEF 2021 agli interventi per la «velocizzazione» delle tratte Bari-Brindisi e Brindisi-Lecce (vedi paragrafo 4.3.2): **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 alla tratta Bari-Foggia della linea AC Bari-Napoli (f1001, f1003, f323).**

D'altra parte lo stesso screening ha evidenziato come il set di interventi programmati non sempre risulta adeguato a garantire l'accessibilità multimodale ai nodi di primo livello di accesso alla rete Core da parte di tutti i territori che ad essi fanno riferimento. Allo stato attuale solo il nodo di Foggia è dotato di un Centro intermodale ferroviario, mentre per la nuova fermata AV di Foggia-Cervaro (f280) sarebbe opportuno prevedere un collegamento diretto con la viabilità principale (s162). Analogamente il nodo stradale complesso nei pressi di Taranto tra la SS106, la SS100, la SS7 (s164) dovrebbe assicurare i collegamenti tra la rete stradale extraurbana principale, il Porto e la stazione ferroviaria di Taranto.

Nell'ambito di questa strategia assume inoltre particolare rilevanza il completamento delle connessioni stradali e/o ferroviarie di “ultimo miglio” ai porti per migliorare la competitività delle diverse forme di intermodalità nonché, entro il 2030, di un'infrastruttura ferroviaria dotata dei massimi standard di Sagoma, Modulo, Peso assiale e IS, in grado di garantire la circolazione di treni di modulo continentale senza limitazioni di composizione e carico per il collegamento tra i porti di Gioia Tauro, Taranto, Bari, Brindisi, le regioni dell'Italia settentrionale e il resto d'Europa. Si rileva inoltre che 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 Econo-



miche Speciali (ZES), nonché in corrispondenza delle piattaforme intermodali/logistiche regionali. A tal proposito, proprio a seguito dell'esigenza manifestata dalla ZES Adriatica Interregionale Puglia-Molise in merito alla realizzazione di infrastrutture necessarie allo sviluppo della stessa, il PA 2021-2030 propone, con orizzonte temporale oltre il 2030, il completamento della strada che collega il casello autostradale di Canosa di Puglia (A14) alla SS 99 (s.l.86*).

Infine, 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, in coerenza con quanto già previsto dal PNRR (f285), destinato esclusivamente al traffico passeggeri, e Grottole, vocato al soddisfacimento delle esigenze di trasporto merci.

6.3.2 STRATEGIA GENERALE 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

Il Piano mira ad elaborare un percorso di graduale avvicinamento del sistema dei trasporti agli obiettivi del Green New Deal europeo (vedi paragrafo 4.2.1). Tale percorso deve prevedere, in analogia con la tabella di marcia delineata a livello europeo, il raggiungimento di risultati

intermedi che contribuiscono a costruire una cornice motivazionale per il perseguimento dell'obiettivo finale che riguarda il 2050.

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

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

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.

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

In questo solco si inserisce il processo di disseminazione dei principi della mobilità sostenibile già attuato dalla Regione Puglia attraverso la redazione di Linee Guida regionali sia per la redazione dei PUMS che per la redazione dei PMC e la concessione di finanziamenti ai Comuni per l'elaborazione degli stessi.

Dei 257 comuni della Regione Puglia (aggiornamento regionale su dati Euromobility) 102 comuni hanno almeno avviato il percorso di redazione del PUMS. 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. **Risulta adottato il PUMS della Città Metropolitana di Bari e sono approvati quelli dei Comuni di Taranto e Foggia.**

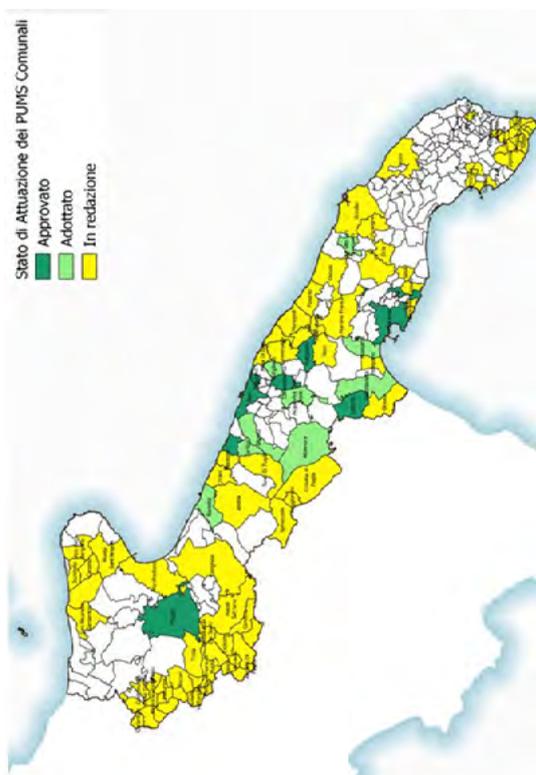


Figura 155. Stato di attuazione dei PUMS in Regione Puglia (Euromobility).

Questa azione estensiva, ove coordinata 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.

La centralità dei temi riguardanti la tutela dell'ambiente e del territorio hanno imposto inoltre una puntuale verifica di coerenza del PA 2021 – 2030 con gli obiettivi del vigente Piano Paesaggistico Territoriale espletata nell'ambito del procedimento di VAS.

6.3.3 STRATEGIA GENERALE 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**.

Come emerso dal Quadro conoscitivo e già illustrato nel paragrafo 3.2, la distribuzione demografica della regione restituisce una geografia prevalentemente costituita da comuni di piccola e media dimensione concentrati soprattutto nelle cosiddette "Aree Interne" (Monti Dauni, Sud Salento, Murgia e Gargano). Questi centri urbani, anche a causa della distanza dai poli di offerta di servizi essenziali nell'ambito dell'istruzione, della salute e della mobilità, hanno subito un graduale processo di marginalizzazione, tradottosi in declino demografico e socio-economico. Nonostante ciò, tali aree, fortemente diversificate al proprio interno, detengono un elevato potenziale di attrazione di flussi in quanto ricche di risorse naturali e paesaggistiche, culturali e del saper fare locale.

Per contrastare la marginalizzazione di queste aree e il loro spopolamento il PA 2021-2030 propone di accrescerne 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. Ricordando che sono in corso di redazione i PUMS di area vasta delle 4 Aree interne, finanziati con risorse regionali a titolo sperimentale, si ritiene 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 presente Piano Attuativo.

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

6.3.4 STRATEGIA GENERALE 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).

Nello spirito dell'approccio strategico al Piano gli interventi finalizzati alla sicurezza (vedi paragrafo 6.9) saranno oggetto di continuo monitoraggio al fine di implementare azioni correttive e di promozione delle buone pratiche. Per quanto attiene agli interventi statali si prevede di garantire un sistema di interventi tra loro armonizzati e coordinati, come indicato dal D.M. n. 137 del 02/05/2012 relativo alle "Linee guida per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali ai sensi dell'art. 8 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35" e coerentemente con il Piano Nazionale Sicurezza Stradale (PNSS 2030).

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%).**

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).

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.

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 «autoveicoli» 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 planarie 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 (s46, s47, s48, s167, s169);
- la messa in sicurezza e il miglioramento dell'accessibilità delle strade provinciali (s24, s54, s160) 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 il Piano prevede anche di dotare le infrastrutture stradali di sistemi ITS in grado di dialogare con i veicoli e promuovere interventi atti a garantire le condizioni di sicurezza per la mobilità debole. 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.

6.3.5 STRATEGIA GENERALE 5 - SOSTENERE LA CONNETTIVITÀ REGIONALE ALLE TIC (TECNOLOGIE DELL'INFORMAZIONE E DELLA COMUNICAZIONE)

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

- **INDIRIZZO OPERATIVO 5.1:** realizzare l'integrazione tariffaria nell'ambito del sistema regionale di trasporto pubblico ferroviario ed automobilistico provvedendo al potenziamento e alla localizzazione 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 af-



francare il Trasporto Pubblico dalla concessione 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.

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, sulla frequentazione 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 intercomunali 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 2021-2027 «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 concessione di servizio rigido e, per questo, non competitivo con l'auto privata.



- **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.

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 PA 2015-2019 sono **oltre 450**, di questi **poco più della metà (56%) risulta ad oggi avviata**.

	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%
	100%	100%
* 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.

6.3.6 STRATEGIA GENERALE 6 - MIGLIORARE LA GOVERNANCE DEGLI INVESTIMENTI INFRASTRUTTURALI

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



STATO D'AVANZAMENTO PIANO ATTUATIVO 2015-2019 (Num.)						
MODALITA'	Totale interventi previsti dal PA 2015-2019	Fase di Progettazione	Fase di Esecuzione	Lavori conclusi/Collaudati	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%
Aeroportuale	112	19	5	8	32	29%
Nodi intermodali	13	3	4	1	8	62%
Totale complessivo	453	117	63	73	253	56%

La ricostruzione del Quadro conoscitivo del PA 2021-2030 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%)**.

STATO D'AVANZAMENTO INTERVENTI NON INCLUSI NEL PIANO ATTUATIVO 2015 - 2019 (Num.)						
MODALITA'	Totale interventi NON previsti dal PA 2015-2019	Fase di Progettazione	Fase di Esecuzione	Lavori conclusi/Collaudati	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%
Aeroportuale	34	16	12	5	33	97%
Nodi intermodali	0	0	0	0	0	-
Totale complessivo	227	97	86	20	203	89%



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 PA 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 Condizione abilitante per l'accesso ai fondi europei rivestito dal Piano Attuativo del PRT, si impone l'esigenza di stabilire meccanismi di raccordo quantomeno con la programmazione comunitaria e il FSC.



- verifica della coerenza tra gli indirizzi strategici e gli indirizzi operativi del PA 2021-2030 e:
 - le Strategie per la mobilità delle persone di cui all'art. 7 della LR n. 16/2008;
 - le Strategie per il trasporto delle merci di cui all'art.8 della LR n. 16/2008.

6.4 Verifica di coerenza tra Indirizzi strategici e Indirizzi operativi del PA 2021 – 2030 e LR 16/2008

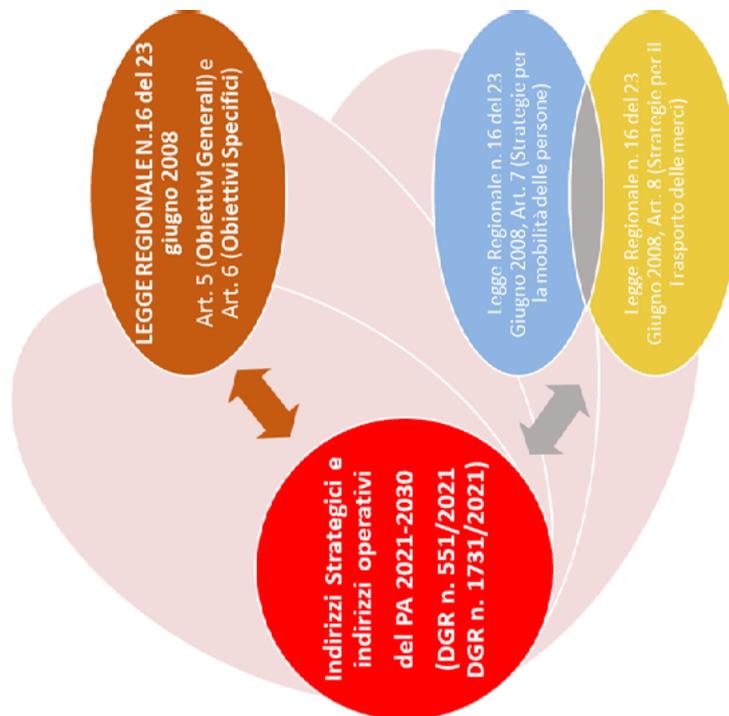
Come già accennato al Capitolo 2, la LR n. 16/2008, "Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di piano regionale dei trasporti", con riferimento al **Piano Regionale dei Trasporti (PRT)**, individua **Obiettivi generali ed obiettivi specifici** (artt. 5-6) e **Strategie per la mobilità delle persone e per le merci** (artt. 7-8) nonché Linee di intervento per il trasporto stradale e per il trasporto ferroviario, per quello marittimo ed aereo.

Gli obiettivi di carattere generale del PRT sono stati definiti in coerenza con gli strumenti della programmazione nazionale e regionale, declinandoli ove necessario in obiettivi specifici sulla base delle peculiarità, delle criticità e delle potenzialità della realtà regionale.

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

Dovendo assicurare la piena complementarietà e integrazione tra gli orientamenti del PRT ed i contenuti del Piano Attuativo, si è reso necessario attivare un processo di validazione degli indirizzi strategici e degli indirizzi operativi del PA 2021-2030, approvati rispettivamente con DGR n. 551/2021 e DGR 1731/2021, che è stato articolato in due fasi:

- verifica della coerenza tra gli **indirizzi strategici del PA 2021-2030** e gli **obiettivi generali e specifici di cui agli artt. 5 e 6 della LR n.16/2008**;





6.4.1 VERIFICA DI COERENZA TRA GLI INDIRIZZI STRATEGICI DEL PA 2021-2030 E GLI OBIETTIVI GENERALI DI CUI ALL'ART. 5 DELLA LR 16/2008

		Art. 5 (Obiettivi Generali)						
		a	b	c	d	e	f	g
Indirizzi Strategici		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 externalità;	contribuire alla creazione di una rete sovregionale 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 selezione delle 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 garantire 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 sotto l'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		x					
2	Promuovere una mobilità orientata alla sostenibilità e alla tutela dell'ambiente e del territorio	x						
3	Migliorare la coesione sociale promuovendo la competitività del sistema economico produttivo e turistico, a partire dalle aree più svantaggiate	x			x			
4	Accrescere la sicurezza delle infrastrutture e dei servizi di trasporto	x						
5	Sostenere la connettività regionale alle TIC (Tecnologie dell'informazione e della Comunicazione)	x					x	
6	Migliorare la governance degli investimenti infrastrutturali			x		x	x	x



6.4.2 VERIFICA DI COERENZA TRA GLI INDIRIZZI STRATEGICI DEL PA 2021-2030 E GLI OBIETTIVI SPECIFICI DI CUI ALL'ART. 6 DELLA LR 16/2008

Art. 6 della LR n. 16/2008	
a	Realizzare le condizioni strutturali materiali e immateriali per affermare il ruolo di piattaforma logistica multimodale dell'a Puglia nel Mezzogiorno e, più in generale, nello spazio euromediterraneo;
b	Realizzare le condizioni strutturali materiali e immateriali per lo sviluppo della logistica e dell'intermodalità nel trasporto merci da parte delle imprese del sistema produttivo pugliese;
c	Promuovere forme ambientalmente e socialmente sostenibili del trasporto delle merci nell'ambito dei sistemi urbani;
d	Migliorare i livelli di sicurezza del trasporto delle merci in ambito regionale;
e	Accrescere la competitività, la specializzazione e la complementarietà del sistema portuale regionale;
f	Garantire un'efficiente interconnessione tra le reti di rango sovranazionale e quella regionale;
g	Migliorare l'accessibilità interna alla regione a supporto della coesione territoriale e dell'inclusione sociale, dello sviluppo locale e della valorizzazione di ambiti a valenza strategica;
h	Potenziare e integrare l'offerta di collegamenti sovranazionali di trasporto passeggeri a supporto della competitività del sistema economico pugliese;
i	Riconoscere al trasporto aereo un ruolo strategico per i collegamenti di lungo raggio;
j	Riconoscere alla modalità ferroviaria il ruolo di sistema portante della rete regionale di trasporto pubblico locale;
k	Contribuire a mantenere e potenziare il ruolo della ferrovia nei collegamenti di lunga percorrenza, in previsione dei futuri sviluppi del sistema alta capacità/alta velocità;
l	Indirizzare la riorganizzazione del TPRL su gomma in forma complementare e integrata rispetto ai servizi ferroviari;
m	Promuovere forme di mobilità sostenibile nei centri urbani 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 progressiva eliminazione delle barriere architettoniche e sensoriali rispetto a infrastrutture fisiche e informazioni;
o	Massimizzare l'efficienza gestionale dei servizi di trasporto su ferro 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 piena valorizzazione del patrimonio infrastrutturale, alla massimizzazione della capacità ferroviaria e dei benefici derivanti da tutti gli investimenti settoriali.



Art. 6 (Obiettivi Specifici)

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



6.4.3 VERIFICA DI COERENZA TRA GLI INDIRIZZI STRATEGICI E GLI INDIRIZZI OPERATIVI DEL PA 2021-2030 E LE STRATEGIE PER LA MOBILITÀ DELLE PERSONE DI CUI ALL'ART. 7 DELLA LR 16/2008

Art. 7 della LR n. 16/2008	
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 sovrarregionale 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 sovrarregionale 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 (CREMSS), 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.



Strategie Generali di Intervento di cui alla DGR n. 551 del 06 Aprile 2021 INDIRIZZI STRATEGICI		Art. 7 della LR n. 16/2008																				
		a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l									
1	Connettere la Puglia alla rete europea e nazionale per accrescere lo sviluppo economico della regione	I.Op 1.1	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												
			I.Op 1.2	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	I.Op 2.1	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														
			I.Op 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.																		
3	Migliorare la coesione sociale promuovendo la competitività del sistema economico produttivo e turistico, a partire dalle aree più svantaggiate	I.Op 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.	X						X	X											X
			I.Op 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.	X					X	X	X										
4	Accrescere la sicurezza delle infrastrutture e dei servizi di trasporto	I.Op 4.1	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							
			I.Op 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																		

242/498



Strategie Generali di Intervento di cui alla DGR n. 551 del 06 Aprile 2021 INDIRIZZI STRATEGICI		Art. 7 della LR n. 16/2008												
INDIRIZZI OPERATIVI		a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	
5	Sostenere la connettività regionale alle TIC (Tecnologie dell'informazione e della Comunicazione)	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 per tanto 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				
		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		
		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	
6	Migliorare la governance degli investimenti in-	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.												
		definire gli interventi infrastrutturali necessari al completamento del progetto di piena accessibilità di tutto il territorio regionale.	X	X				X					X	



Strategie Generali di Intervento di cui alla DGR n. 551 del 06 Aprile 2021 INDIRIZZI OPERATIVI		Art. 7 della LR n. 16/2008																
		a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l					
Strategie Generali di Intervento di cui alla DGR n. 551 del 06 Aprile 2021 INDIRIZZI STRATEGICI frastrutturali	I.Op 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.						X										
	I.Op 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.																
	I.Op 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.																
	I.Op 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.																
	I.Op 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.									X							X



6.4.4 VERIFICA DI COERENZA TRA GLI INDIRIZZI STRATEGICI E GLI INDIRIZZI OPERATIVI DEL PA 2021-2030 E LE STRATEGIE PER LA MOBILITÀ DELLE MERCI DI CUI ALL'ART. 8 DELLA LR 16/2008

Art. 8 della LR n. 16/2008	
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 sovraregionale 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 sovraregionale 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-rotataia 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 di rettrici 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



Strategie Generali di Intervento di cui alla DGR n. 551 del 06 Aprile 2021		Art. 8 della LR n. 16/2008													
INDIRIZZI STRATEGICI		INDIRIZZI OPERATIVI													
		a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n
1	Connettere la Puglia alla rete europea e nazionale per accrescere lo sviluppo economico della regione	I.Op 1.1	X	X	X	X	X	X	X	X					X
		I.Op 1.2		X			X	X		X					
2	Promuovere una mobilità orientata alla sostenibilità e alla tutela dell'ambiente e del territorio	I.Op 2.1									X				
		I.Op 2.2									X				
3	Migliorare la coesione sociale promuovendo la competitività del sistema economico produttivo e turistico, a partire dalle aree più svantaggiate	I.Op 3.1		X											



Strategie Generali di Intervento di cui alla DGR n. 551 del 06 Aprile 2021		Art. 8 della LR n. 16/2008													
INDIRIZZI STRATEGICI		INDIRIZZI OPERATIVI													
		a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n
4	Accrescere la sicurezza delle infrastrutture e dei servizi di trasporto	I.Op 3.2	X				X								
		I.Op 4.1				X	X					X	X		
		I.Op 4.2													
5	Sostenere la connettività regionale alle TIC (Tecnologie dell'informazione e della Comunicazione)														



Strategie Generali di Intervento di cui alla DGR n. 551 del 06 Aprile 2021		Art. 8 della LR n. 16/2008													
INDIRIZZI STRATEGICI	INDIRIZZI OPERATIVI	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n
	I.Op 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.														
	I.Op 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.					X	X	X	X	X			X		
	I.Op 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	Migliorare la governance degli investimenti infrastrutturali		X	X		X	X	X		X					



Strategie Generali di Intervento di cui alla DGR n. 551 del 06 Aprile 2021		Art. 8 della LR n. 16/2008													
INDIRIZZI STRATEGICI		a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n
	INDIRIZZI OPERATIVI	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.													
	I.Op 6.2	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.													
	I.Op 6.3	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.													
	I.Op 6.4	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.													
	I.Op 6.5	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.													
	I.Op 6.6				X									X	



sull'utilizzo della combinazione di infrastrutture e servizi di trasporto complessivamente più vantaggiosa.

L'accessibilità sostenibile intesa come soluzione che minimizza le esternalità negative, sia a livello singolo che collettivo.

Il tema dell'accessibilità alla rete TEN-T da parte dei territori che essa non serve direttamente può essere schematicamente rappresentato ricorrendo a tre "strati".

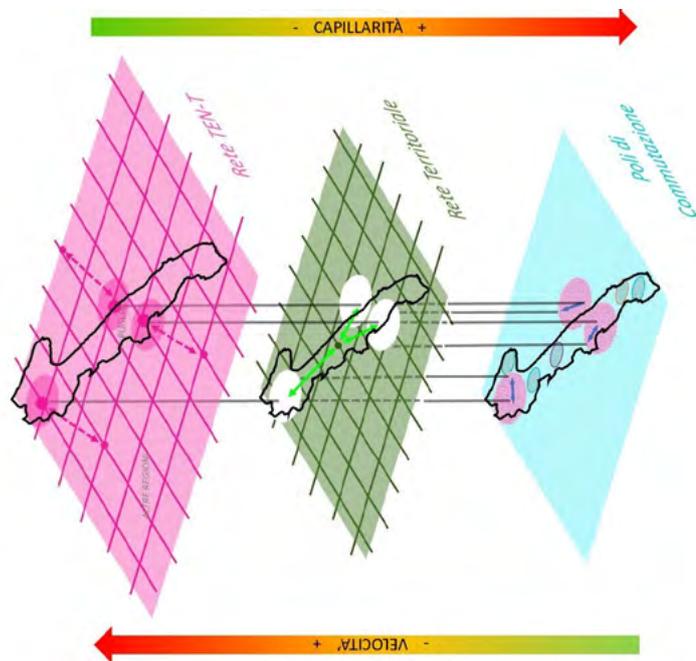


Figura 156. L'accessibilità territoriale da/per la rete TEN-T

Il primo strato è quello della rete TEN-T con i suoi corridoi multimodali e relativi punti di accesso (poli di commutazione). Lo strato "rete

6.5I tre livelli del Piano

L'interpretazione del quadro conoscitivo, le valutazioni desunte dall'analisi SWOT nonché gli orientamenti forniti dal quadro pianificatorio sovraordinato, ed in particolare modo dall'obiettivo strategico 3 della Politica di Coesione 2021 – 2027, «Un'Europa più connessa attraverso il rafforzamento della mobilità», hanno consentito di definire lo scenario di Piano.

Come già descritto al paragrafo 4.2.3– *La nuova Politica di Coesione 2021 – 2027*, l'allegato IV del Regolamento (UE) 2021/1060 riporta al punto 3.1 la condizione abilitante tematica relativa all'Obiettivo di policy 3 ed articolata in 9 criteri di adempimento. La condizione stabilisce che **la pianificazione dei trasporti è appropriata se (...) garantisce la complementarietà degli investimenti al 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** (Criterio di adempimento n.4).

L'obiettivo specifico Sviluppare e rafforzare una mobilità locale, regionale e nazionale, intelligente, intermodale, resiliente ai cambiamenti climatici e sostenibile, migliorando l'accesso alla rete TEN-T e la mobilità transfrontaliera

Sulla scorta di tale orientamento l'approccio alla costruzione dello scenario di Piano ha posto, preliminarmente, al centro il tema dell'**accessibilità considerata sotto un triplice punto di vista**.

L'accessibilità universale intesa come diritto alla mobilità da garantire a tutti i soggetti, riservando particolare attenzione a quelli a ridotta capacità motoria e sensoriale e a coloro che risiedono nelle aree più svantaggiate (aree interne, aree a domanda debole, ...).

L'accessibilità comodale intesa, nella logica della massimizzazione dell'efficienza del sistema della mobilità, come la possibilità di garantire il diritto alla mobilità attraverso un'offerta di trasporto che si fonda



TEN-T” comprende anche i poli di commutazione regionali che essa serve direttamente (Foggia, Barletta, Bari, Taranto, Brindisi, Lecce). Essi possono essere utilmente separati da questo strato per far emergere la dotazione infrastrutturale di servizi necessari a garantire, per loro tramite, l’accessibilità dal sistema territoriale regionale (strato “territoriale”) alla rete TEN-T.

La garanzia di una efficiente assetto infrastrutturale ed organizzativo di questo sistema di mobilità multistrato costituisce l’obiettivo fondamentale del Piano.

Nello schema riportato in Figura 156 è possibile seguire la catena di spostamenti che permette di muoversi tra lo strato rappresentativo del sistema territoriale regionale che non è direttamente servito dalla rete TEN-T ad essa, transitando per i poli di commutazione principali (strato “poli”).

Analizzando il problema da questo punto di vista risulta evidente come i poli di commutazione, indipendentemente dal fatto che si trovino in campo urbano o extraurbano, debbano offrire infrastrutture e servizi in grado di gestire adeguatamente l’intermodalità sul cosiddetto “ultimo miglio” (freccie celesti all’interno dei poli di commutazione).

Nello schema si evidenzia come, nel passaggio dallo strato “poli” allo strato “TEN-T” la rapidità richiesta agli spostamenti aumenti e che, viceversa, la capillarità diminuisca.

Tutto ciò per evidenziare che il successo dello scenario del Piano Attuativo è intimamente legato al grado di cooperazione che Città Metropolitana, Province e Comuni offriranno alla sua attuazione.

A questo scopo e in considerazione del ruolo di condizione abilitante conferito al Piano Attuativo per l’accesso ai fondi comunitari la presentazione dei progetti degli enti locali sarà consentita solo ai Comuni dotati di PUMS o altri strumenti di pianificazione della mobilità coerenti con gli obiettivi e le strategie del Piano Attuativo.

Nella descrizione di Piano gli elementi che compongono questi tre strati sono stati ricombinati secondo tre livelli di descrizione prevedendo, una duplice trattazione per alcuni elementi:

Livello 1 europeo/nazionale - 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 territoriale - 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 ferialo. 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 locale - 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 (vedi paragrafo 6.7.6) 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.

L'attuazione dello scenario progettuale sarà garantito attraverso:

- interventi materiali, riguardanti infrastrutture, materiale rotabile e tecnologie;
- servizi, nella cui sfera rientrano le reti dei servizi di trasporto collettivo, i servizi informativi per la pianificazione e il monitoraggio del traffico di persone e merci;
- politiche.

L'obiettivo finale è quello di concorrere a garantire un corretto equilibrio tra diritto alla mobilità, sviluppo socio-economico e tutela dell'ambiente.

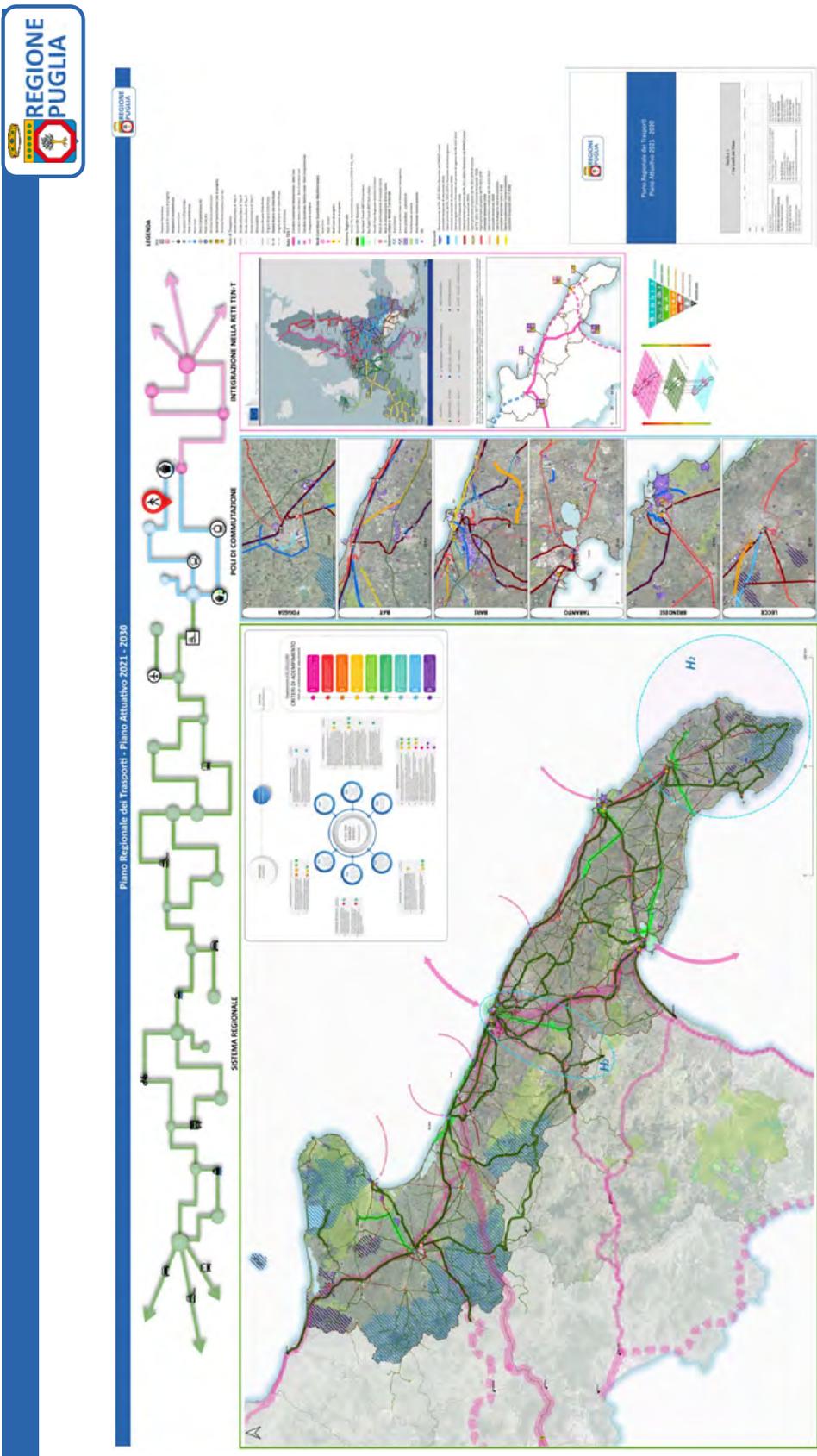


Figura 157. PRT PA 2021 - 2030 Tavola 1, i tre livelli del Piano.



congestione e incidentalità, acuiti durante la stagione estiva per gli spostamenti giornalieri verso le principali mete turistiche a sud della città di Bari.

Per tale motivo l'intervento considerato prioritario dal PA 2021 – 2030, è rappresentato dalla variante tra Bari e Mola (s48) con sezione di tipo B (e il relativo declassamento del tratto esistente della SS16 tra Mola e via Caldarola, s46 e s47). Gli interventi che contribuiscono alla messa in sicurezza e alla trasformazione del corridoio verranno realizzati per fasi: in primo luogo verrà realizzato l'intervento già finanziato di ANAS di riqualificazione delle tratte prioritarie del corridoio tra Mola di Bari e Lecce (s144), poi verrà realizzata la variante tra Bari e Mola (s48), l'adeguamento della SS16 tra Mola e Fasano a sezione di tipo A con corsia dinamica (s167) e la messa in sicurezza della tangenziale di Brindisi (s169). Tali tratte infatti sono oggetto di congestione ricorrente del traffico stradale con decadimento del livello di servizio e di frequenti incidenti.

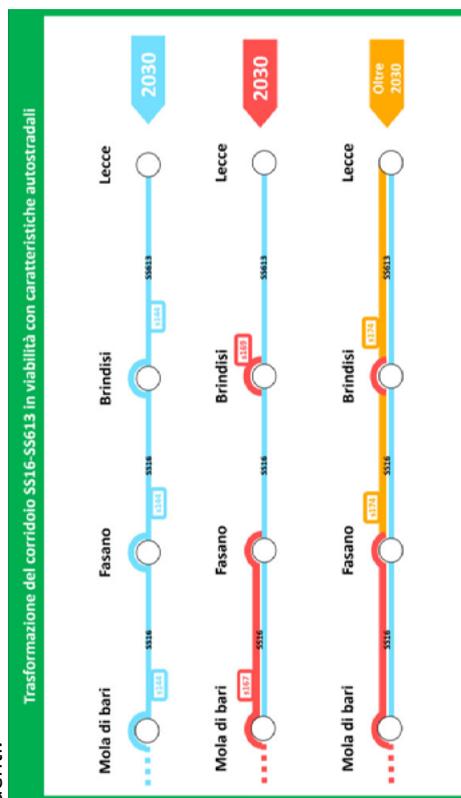


Figura 158. Trasformazione del corridoio SS16-SS613 in viabilità con caratteristiche autostradali.

6.6 Primo livello – la Rete TEN-T ed i poli di commutazione di primo livello

6.6.1 LA RETE STRADALE DI INTERESSE NAZIONALE ED I RAPPORTI CON I LIVELLI SOTTORDINATI

Nel periodo di vigenza del PA 15 – 19 sono stati portati a compimento importanti interventi di connessione della rete regionale con la rete Ten-T quali, il collegamento tra la tangenziale SS16 di San Severo e il casello autostradale (Provincia di Foggia), la realizzazione del nuovo casello della A14 Foggia Sud (ASPI), il completamento dei due svincoli della SS16 a Molfetta (ANAS), l'ammodernamento della SS96 (ANAS) e l'ammodernamento del tronco Maglie-Otranto con sezione di tipo B (ANAS).

Preso atto di tali realizzazioni il PA 2021-2030, per quanto riguarda le strategie di intervento sulla rete stradale primaria ed extraurbana principale, prende le mosse, da quanto già proposto nel Protocollo d'Intesa tra la Regione Puglia le Regioni Marche, Abruzzo e Molise, (si veda par.4.2.2.1) confermando l'intento di trasformazione del corridoio SS16-SS613 in viabilità con caratteristiche autostradali.

La SS16 Bis a sud di Bari, costituisce un itinerario obbligato per tutti i collegamenti tra la viabilità autostradale e le province di Brindisi e Lecce. Dalle analisi contenute nell' Allegato banca dati da fonte (Utilizzo della tangenziale di Bari tra lo svincolo con la A14 e il raccordo con la SS100) è stato possibile osservare come tale tratto sia utilizzato prevalentemente da traffico che interessa l'area metropolitana nei pressi del Comune di Bari (le analisi mostravano che il traffico di attraversamento era pari a quasi il 10%). È evidente che tale utilizzo unito alle sue caratteristiche geometriche funzionali inadeguate su tutto il tratto che va dallo svincolo di San Giorgio a Mola, determinano ricorrenti fenomeni di

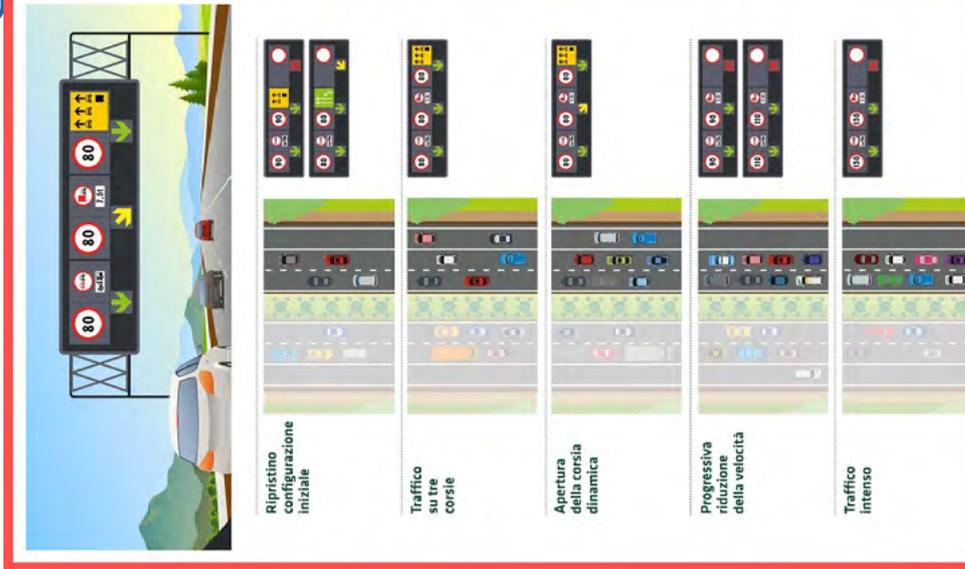


Figura 159. Schema esemplificativo Corsia Dinamica (fonte Autobrennero SpA).

Infine, nel lungo periodo, verrà adeguato a caratteristiche autostradali tutto il restante tratto del corridoio fino a Lecce (s.174).

La realizzazione della corsia dinamica sui tratti della viabilità extraurbana principale del corridoio ha lo scopo di massimizzare la fluidità della circolazione in condizioni di deflusso critico (ndr. ad esempio durante il periodo estivo).

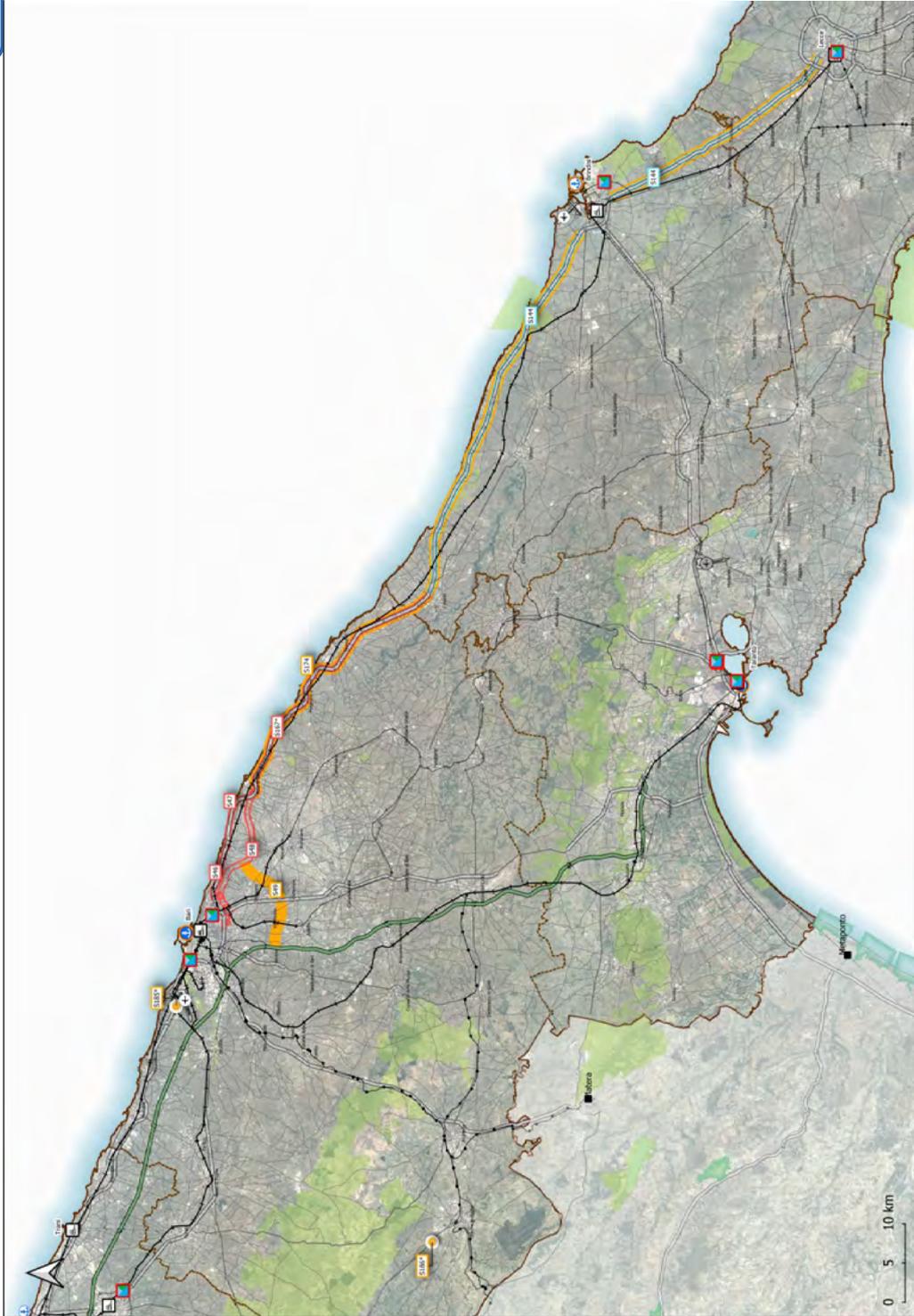


Figura 160. Trasformazione del corridoio SS16-SS613 in viabilità con caratteristiche autostradali



Il Piano Attuativo propone una serie di interventi finalizzati a creare le condizioni per riorientare il traffico, a partire da quello dei mezzi pesanti, in autostrada in modo da sgravare alcune delle tratte più congestionate e soggette ad incidentalità, della SS16.



Figura 161. Interventi stradali nel nodo di Bari.

La realizzazione del potenziamento del collegamento tra la SS.16 e il casello di Bitonto (s24), quella del nuovo casello di Bari Nord (s26), del collegamento stradale tra questo ultimo e la SS96 (s31), e la Camionale (s27), costituiscono un sistema che ha l'obiettivo di creare le condizioni infrastrutturali per un reindirizzamento dei flussi, soprattutto dei mezzi pesanti, dalla SS16 verso l'autostrada configurandosi anche come nuova porta d'accesso per raggiungere il porto di Bari, l'interporto Re-

gionale e l'Aeroporto di Bari, direttamente dalla viabilità autostradale, decongestionando i tratti più critici della tangenziale di Bari.

Nella stessa ottica, il ripristino delle rampe di collegamento diretto tra il tratto terminale della viabilità autostradale e la SS.106 dir. (s65), unito al completamento funzionale e messa in sicurezza del tratto conclusivo della SS100 (sia la parte finanziata che quella non finanziata, s60 e s161) con immissione sulla nuova arteria SS106dir/SS7 nei pressi di Palagiano, sono interventi ritenuti prioritari dal Piano in quanto consentono di completare una nuova direttrice nell'asse Bari-Taranto, già ampliata e ammodernata verso Palagiano/Chiatona nel tratto costituito dalla SS. 106d dir, in modo da sgravare il traffico nel centro abitato di Massafra caratterizzato anche da numerosi fenomeni di incidentalità.

Il PA 2021- 2030 ripropone quanto già previsto dal PA 15 – 19 e relativo alla necessità di implementazione di un sistema ITS in grado di monitorare il traffico e gestire situazioni di “emergenza” che dovessero verificarsi sulla rete stradale, e che abbia come primo e prioritario campo di applicazione il corridoio costituito dall'autostrada, dalla SS16, e dalla SS100. Quest'azione rappresenta infatti una efficace misura di accompagnamento per il corretto uso della rete e il pieno sfruttamento della capacità stradale.

Infine, nell'ambito della medesima strategia, il PA, nel lungo periodo, conferma la prospettiva di realizzazione dell'antenna autostradale di collegamento tra la A14 e la nuova variante di Mola (s49), finalizzato a scaricare integralmente la tangenziale di Bari da tutto il traffico (improprio) di lunga percorrenza e di collegamento tra le province di Brindisi e Lecce con la rete autostradale.

Per la consultazione degli interventi relativi al trasporto stradale si veda il capitolo 3 dell'Allegato “Database degli interventi”.



6.6.2 LA RETE FERROVIARIA DI INTERESSE NAZIONALE ED I RAPPORTI CON I LIVELLI SOTTORDINATI

L'inclusione della tratta Ancona-Foggia della linea adriatica RFI nel corridoio Baltico-Adriatico come componente TEN-T Core estesa, riafferma il ruolo strategico della infrastruttura ferroviaria di interesse nazionale ricadente in territorio pugliese sia per il traffico merci che passeggeri (f1008, f1009, f1003). La strategicità della rete nazionale nel contesto regionale è stata ulteriormente confermata dai finanziamenti del PNRR destinati agli interventi di completamento della linea Bari-Napoli (f323, f264a), potenziamento della linea Sibari-Metaponto (f268), e dall'upgrading tecnologico previsto tra Bari e Taranto (f264b, f277). Il PA, coerentemente alla programmazione di RFI, a completamento di questo schema prevede il potenziamento della linea Brindisi-Taranto (f326), da considerarsi nel quadro più generale del potenziamento della direttrice Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto-Brindisi.

A completare questo quadro concorrono gli ulteriori finanziamenti previsti sulla linea Adriatica per accelerarne l'adeguamento integrale ai massimi standard europei (f267, f277a, f316) a favore dello sviluppo del traffico merci su ferrovia (a regime, la linea Adriatica sarà l'unica infrastruttura ferroviaria dell'Italia peninsulare in direzione nord-sud e sud-nord a consentire la circolazione della massima sagoma ammissibile per il trasporto combinato e di contenitori).

Sul versante del trasporto passeggeri, l'innalzamento della velocità fino a 200 km/h (f1001, f1003, f1004, f1005, f264, f264a, f264b, f327), consentirà di rendere ancor più appetibili le principali mete pugliesi per i servizi a mercato AV/AC.

Tenuto conto di questa prospettiva il Piano Attuativo ha previsto interventi di miglioramento dell'accessibilità multimodale alle stazioni dei capoluoghi di provincia e di quella della Città Metropolitana di Bari, con l'obiettivo di rendere queste stazioni veri e propri poli di commuta-

zione tra i flussi che si muovono sulle "reti lunghe" e quelli di adduzione e distribuzione sul territorio.

Tra i molteplici interventi sulla rete di interesse nazionale merita un cenno specifico l'intervento relativo al Nodo di Bari nord - variante S.Spirito-Palese (f281), il cui progetto preliminare, redatto da RFI, è attualmente in fase di approvazione. Tale intervento, oltre ad eliminare i passaggi a livello esistenti sul tracciato attuale, prevede la soppressione delle due stazioni esistenti, "Bari - Santo Spirito" e "Bari Palese - Macchie", e la realizzazione di una nuova stazione denominata "Santo Spirito - Palese". A tal proposito il PA ha ipotizzato di realizzare una seconda stazione in prossimità del quartiere Palese (Stazione Palese/Aeroporto) da cui prevedere un collegamento diretto all'Aeroporto Karol Wojtyła attraverso un sistema APM (Automated People Mover) (f341).



Figura 162. Nodo di Bari, Bari nord - variante Santo Spirito Palese.

L'intervento consentirebbe anche di specializzare l'utilizzo della comunicazione per l'interoperabilità tra rete RFI e rete FNB (f331) per il solo traffico proveniente da rete FSE con il duplice beneficio di un recupero di capacità e di poter servire l'aeroporto con convogli aventi composizioni più lunghe e, volendo, anche con servizi AV.

In un orizzonte di lungo periodo (2035-2040), e alla luce degli obiettivi finali di crescita del traffico merci e passeggeri AV previsti dal



MIMS, il PA introduce come intervento strategico il quadruplicamento delocalizzato della linea Adriatica sulla tratta compresa tra la nuova stazione Palese-Aeroporto proposta dal presente Piano e Barletta (f343). La nuova linea, similmente a quanto avvenuto per la line AV Milano-Torino, potrebbe svilupparsi prevalentemente in affiancamento alla A14 e sarebbe destinata ad assorbire tutto il traffico merci (salvo quello generato dall'impianto di Giovinazzo) e quello passeggeri AV, specializzando in tal modo la linea "storica" per il traffico passeggeri di TPRL e per quello dei servizi universali (IC e ICN).



Figura 163 Ipotesi di quadruplicamento delocalizzato con realizzazione nuova linea AC Bari Santo Spirito/Aeroporto - Barletta

Il PA 2021-2030 include nel proprio scenario di riferimento 'intervento "Nodo di Bari: Bari Sud" (f48 a-b-c-d-e) i cui benefici attesi risiedono nell'incremento di capacità a favore del traffico passeggeri. Tali benefici, atteso che la linea costituisce una variante di tracciato e non un quadruplicamento integrale della tratta Torre a Mare - Bari Centrale, sono da attribuire integralmente alla creazione della stazione Porta di "Executive" in cui confluiranno, provenendo da sud, sia la linea Adriatica che il c.d. "Anello barese" della rete FSE.

Questo nuovo impianto consentirà infatti di:

- valorizzare pienamente l'interoperabilità perseguita con ingenti investimenti da parte della Regione Puglia sulle ferrovie regionali (tra cui, nel caso specifico, FSE), consentendo di realizzare servizi pas-santi su Bari Centrale in modo da alleggerire l'occupazione dei bi-

nari di stazione. Si citano a titolo esemplificativo e non esaustivo l'accoppiamento di missioni su rete FSE con la Bari - Bitritto oppure i collegamenti da rete FSE verso rete FNB fino a Bitonto per servire l'aeroporto di Bari;

- ottimizzare il piazzamento a Bari Centrale dei treni da/per Lecce attraverso una più flessibile gestione dei binari di stazione e dei relativi itinerari di ingresso/uscita;
- anticipare o posticipare, a seconda della direzione, le precedenze su treni merci da Bari Centrale alla nuova stazione Porta di Executive.

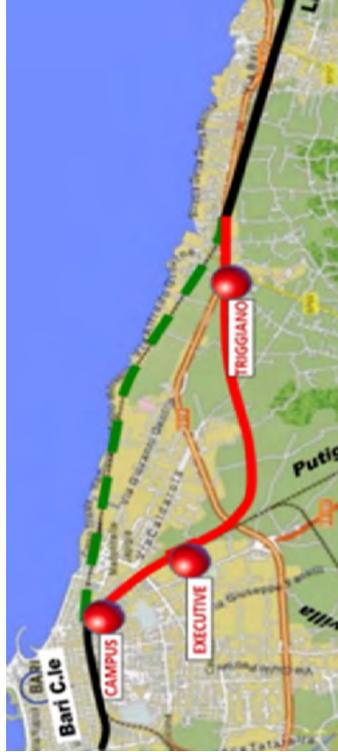


Figura 164 Scheda intervento Bari SUD.

A completamento delle connessioni tra rete ferroviaria e aeroportuale figura l'attivazione del collegamento tra la rete nazionale e l'Aeroporto di Brindisi prevista entro il 2030, completa delle bretelle di raccordo tra la linea adriatica e la linea Brindisi-Taranto (f285).

Per la consultazione degli interventi relativi al trasporto ferroviario si veda il capitolo 2 dell'Allegato "Database degli interventi".

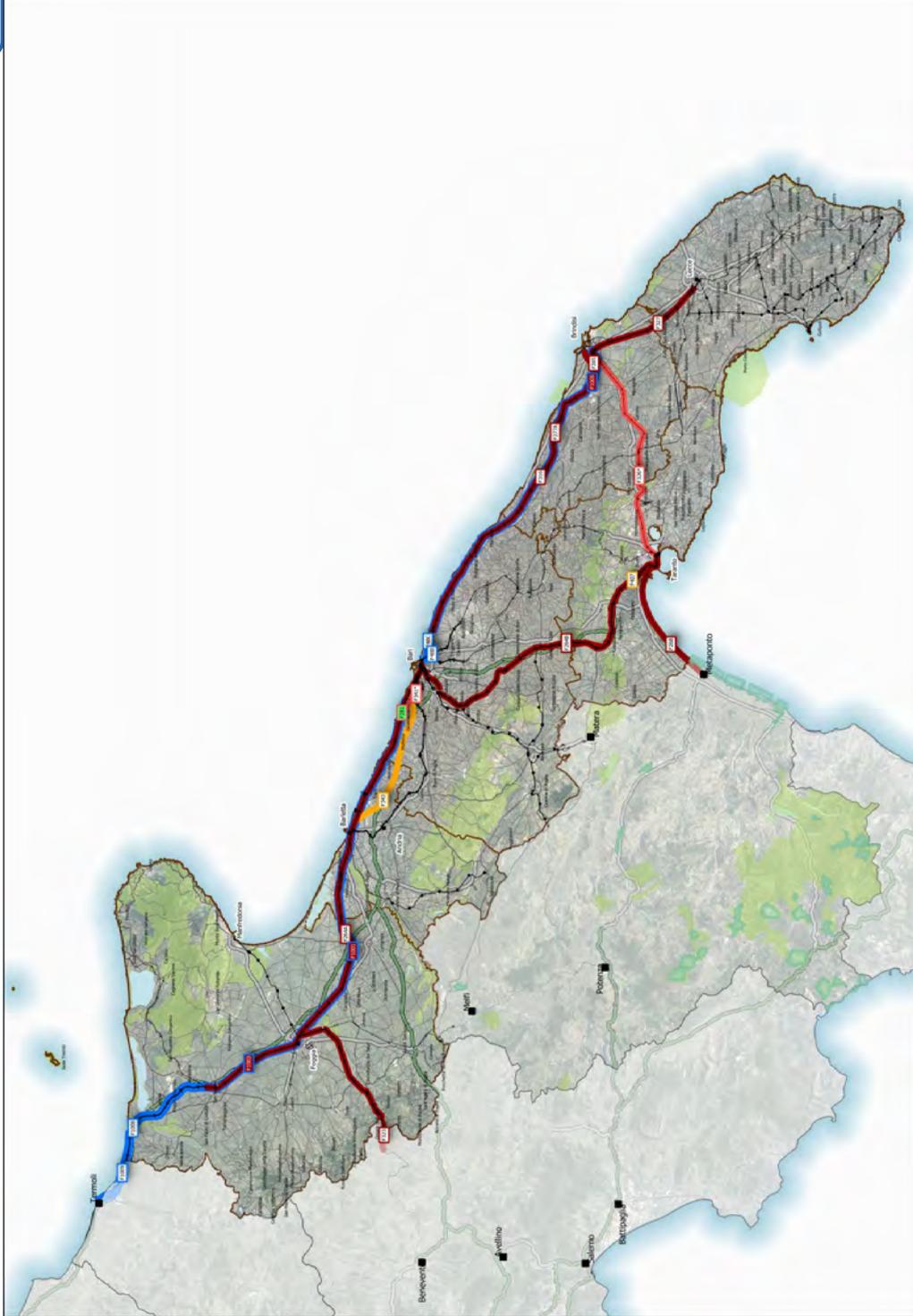


Figura 165. Planimetria interventi sulla rete TEN-T Core, Extended Core e Comprehensive.



6.6.3 LA RETE AEROPORTUALE PUGLIESE E I RAPPORTI CON IL SISTEMA TERRITORIALE REGIONALE

Ai sensi dell'art. 28 della LR 16/2008 "Il PRT, [...], stabilisce che il piano attuativo si ponga come obiettivo la definizione del sistema integrato aeroportuale regionale, assumendo a riferimento il piano di sviluppo del sistema aeroportuale denominato "Diffusione e specializzazione" definito dal master plan degli aeroporti pugliesi, e individua questa come azione propedeutica alla definizione di dettaglio e all'attuazione di tutte le altre linee di intervento previste". Come già riportato al paragrafo 3.3.2, il PRT (art. 29) individua diverse funzioni o vocazioni per ciascuno scalo:

- a) Bari: scalo principale del sistema destinato a mantenere una pluralità di funzioni;*
- b) Brindisi: traffico di linea e charter incoming, attività complementari (World food programme, manutenzione e vestizione degli aerei);*
- c) Foggia: centro strategico della protezione civile regionale e polo logistico per tutte le funzioni di interesse pubblico legate alle attività di protezione civile e soccorso; traffico di linea e charter;*
- d) Taranto: traffico cargo in relazione al Taranto container terminal (TCT), manutenzioni e industria aeronautica, traffico di linea limitato ai collegamenti con i due hub nazionali."*

Infine lo stesso PRT distingue le Azioni in materia di trasporto aereo per la mobilità delle persone (Art.30) e delle merci (Art. 31).

In data 27 luglio 2023 Aeroporti di Puglia ha presentato alle istituzioni il Piano Strategico 2023 - 2028, approvato con DGR n. 952 del 03.07.2023, illustrando i seguenti obiettivi:

1. Incrementare la capacità dell'infrastruttura per catturare la domanda futura di traffico

2. Migliorare il footprint di sostenibilità degli aeroporti ed adottare soluzioni per aumentare il livello di digitalizzazione dei processi
3. Rilanciare l'aeroporto di Foggia come polo delle emergenze e della gestione unica della rete di elisuperfici, base per il futuro network di vertiporti dell'Advanced Air Mobility (AAM)
4. Consolidare lo sviluppo di Taranto-Grottaglie come centro di ricerca e sperimentazione sulle tecnologie aerospaziali e spaziorporto

Il PA 2021 – 2030 conferma la prevalente strategia di specializzazione degli scali prevista dalla L.R. 16/2008, ricostruendo il quadro programmatico degli interventi in corso e programmati per ciascun aeroporto, sulla base dei relativi masterplan e del Contratto di Programma tra E-NAC e Aeroporti di Puglia spa.

- Gli obiettivi del PA 2021 – 2030 per la modalità aerea sono:
- il potenziamento dell'accessibilità multimodale agli scali in base alle rispettive specializzazioni e volumi di traffico;
 - lo sviluppo delle vocazioni proprie di ciascun aeroporto.

La Rete aeroportuale pugliese mantiene dunque la sua peculiare tendenza a sviluppare prevalentemente le vocazioni principali di ciascuno di essi, per il raggiungimento di adeguati livelli di servizio, nell'ambito delle specializzazioni funzionali di ciascun aeroporto.

Quanto al tema dell'integrazione modale degli aeroporti con la rete del trasporto pubblico regionale su ferro e su gomma, risulta sempre più necessario far diventare il sistema del TPL (ferro e gomma) uno strumento efficace e semplice per raggiungere la propria destinazione finale per chi arriva in aereo negli aeroporti pugliesi e offrire a tutto il territorio di questa Regione ed anche delle regioni limitrofe, un agevole ed economico accesso agli aeroporti di riferimento.



Per la consultazione degli interventi relativi a ciascun aeroporto si veda il capitolo 4 dell'Allegato "Database degli interventi".

6.6.4 IL SISTEMA PORTUALE E I RAPPORTI CON IL SISTEMA TERRITORIALE REGIONALE

La Puglia è parte del Corridoio Scan-Med, che attraversa da nord a sud il territorio continentale a partire dalla Finlandia fino alla Calabria con prosecuzioni verso la Sicilia, la Sardegna e Malta. Lungo il Corridoio vi sono 9 porti della rete "CORE".

Per questo motivo si deve assumere a riferimento che:

- la visione di pianificazione non può che essere di rete e deve integrare le vie di collegamento ferroviario, stradale e le aree retroportuali;
- il sistema dei corridoi, basato sui nodi "core" di Taranto e Bari deve trainare il sistema regionale che comprende un porto comprensivo (Brindisi) ed una preziosa rete di porti al servizio dell'economia territoriale come Manfredonia, Barletta, Molfetta, Monopoli, Gallipoli ed Otranto;
- il riequilibrio modale pone le sue prerogative sulla crescita del trasporto combinato. L'intermodalità con efficaci interventi di incentivo, orientati a sostegno del trasporto merci soprattutto alle imprese che si impegnino per un congruo periodo ad effettuare treni completi di trasporto combinato o di merci pericolose, riuscirà a ridurre il profondo divario esistente tra la gomma ed il ferro;
- le infrastrutture portuali e logistiche devono essere funzionali allo sviluppo territoriale;
- la valutazione degli investimenti con impiego di risorse pubbliche, anche ai fini degli adeguamenti, devono essere programmate in funzione dei traffici effettivi, del valore aggiunto creato, di imprese e di occupazione sviluppate, dei processi di innovazione

tecnologica. I porti non sono parcheggi per navi, ma industrie che debbono promuovere sviluppo e crescita.

È necessaria una governance che garantisca un maggiore equilibrio fra le istanze degli armatori, sempre più configurati come grandi soggetti multinazionali, in qualche caso oligopolisti, e le istanze territoriali rappresentate dai porti con i loro lavoratori. Il riequilibrio di queste istanze nell'attività marittimo-portuale è necessario all'affermazione del progresso e di crescita.

Le Autorità Portuali dei tre porti principali (Bari, Brindisi e Taranto), attraverso i propri strumenti di programmazione (Piani Operativi Triennali), hanno definito un quadro preciso delle azioni infrastrutturali calibrate sugli scenari di sviluppo maggiormente promettenti per ciascun porto.

Il Piano Attuativo, preso atto di questo scenario, facendo proprie le linee guida intorno alle quali si sta delineando lo strumento di pianificazione nazionale, si muove su due direzioni complementari:

- Specializzazione delle realtà portuali integrate con i propri "di stretti logistici";
- Superamento dei bottlenecks infrastrutturali puntuali, puntando a migliorare l'accessibilità (sia ferroviaria sia stradale) ai nodi portuali e interportuali, garantendo il medesimo livello di qualità sia sulle infrastrutture di lunga percorrenza in coerenza con la programmazione europea (corridoi TEN-T) sia sui collegamenti ultimo miglio, fattori abilitanti per l'utilizzo della capacità sull'intera catena di trasporto e logistica.

Per i tre porti principali si è provveduto a potenziare il sistema della viabilità di accesso. La ferrovia, con il collegamento del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale e la riorganizzazione del nodo di Bari attorno al sistema costituito dall'Interporto Regionale, dallo scalo pubblico RFI e dallo scalo Ferruccio, è in grado di garantire un efficiente servizio di cabotaggio al porto di Taranto.

Al fine di sfruttare pienamente questo scenario di accresciuta accessibilità e innestare elementi di innovazione in grado di guidare la



crescita della piattaforma regionale, sul versante del trasporto merci al sistema portuale pugliese sono richieste una serie di azioni prioritarie:

- il coordinamento imprenditoriale per intercettare crescenti quote di mercato nel traffico contenitori legata al cabotaggio e alla multimodalità verso i Balcani da un lato e nel Mediterraneo centro orientale dall'altro;
- il potenziamento dell'offerta di rotte RO-RO in grado di costituire alternative competitive anche verso alcuni porti dell'Adriatico settentrionale;
- l'organizzazione logistica in grado di ottimizzare l'uso della capacità di traffico intermodale su ferrovia e ad offrire servizi complementari ad operatori dell'autotrasporto che transitano per i porti pugliesi;
- l'implementazione dell'uso delle tecnologie a supporto del traffico merci (e-freight);

Sul versante del **trasporto passeggeri**, il Piano attuativo ha riconosciuto essenziali due priorità:

- il potenziamento dei servizi legati al traffico crocieristico;
- l'integrazione modale porto-aeroporto, a Bari e a Brindisi, quale elemento qualificante per gli scali pugliesi come base per le crociere nel Mediterraneo.

Per la consultazione degli interventi relativi a ciascun porto si veda il capitolo 5 dell'Allegato "Database degli interventi"



Bari-Napoli-Roma, il Piano accoglie favorevolmente la trasformazione in stazione della nuova fermata AV 'Foggia AC/AV- Cervaro', vista la predisposizione già presente nel Progetto di Fattibilità Tecnica Economica.

In corrispondenza della direttrice Foggia-Manfredonia, (vista la domanda di trasporto rilevata) il PA ha previsto la predisposizione di uno Studio di Fattibilità a cura di RFI (f321), finalizzato all'individuazione di una soluzione che consenta di utilizzare la linea ferroviaria per il trasporto di merci da/per il porto Alti fondali, di realizzare un efficiente servizio di trasporto collettivo tra Foggia e Manfredonia ed infine di cogliere gli obiettivi di decarbonizzazione del TPL fissati a livello europeo e nazionale.

Vista la domanda rilevante osservata sia su TPL extraurbano che su auto privata ed in linea con quanto indicato nell'Aggiornamento del Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Locale della Provincia di Foggia, il PA 2021-2030 propone l'attivazione di una linea di Bus Rapid Transit tra Foggia e San Giovanni Rotondo (f290) con motorizzazione ibrida o elettrica.

In corrispondenza dell'attuale stazione ferroviaria si prevede il completamento del secondo fronte di stazione (f12a).

Questi interventi vanno a completare quanto già offerto dal nodo intermodale attiguo alla stazione che è dotato di un'autostazione per autobus urbani ed extraurbani.

Passando invece alla modalità di trasporto marittima, relativamente al nodo di Foggia, a partire dalla stagione estiva 2022 è stato attivato il servizio di trasporto pubblico sperimentale (D.G.R. n. 551 del 20/04/2022) "Metrol del Mare", collegamento marittimo tra porto di Manfredonia e Isole Tremiti, gestito dalla Provincia di Foggia e finanziato dalla Regione Puglia. Lo stesso servizio, sempre a carattere sperimentale, è stato confermato per la stagione estiva 2023 (DGR n. 226 del 28/02/2023). Esso risponde a quanto richiesto dall'art. 25, comma 1, lett. c della L.R. 16/2008: *"realizzare un servizio marittimo, denominato "metrol del mare", basato sulla messa in rete di alcuni porti regionali pugliesi, attraverso il quale assicurare collegamenti veloci e frequenti,*

6.6.5 I POLI DI COMMUTAZIONE DI PRIMO LIVELLO

6.6.5.1 Il nodo di Foggia

Il PA 2021 - 2030 assegna al nodo di Foggia il ruolo di polo di commutazione di primo livello, prevedendo una serie di interventi infrastrutturali la cui realizzazione potrà trasformare tale polo in un nodo della rete Core TEN-T.

La nuova fermata AV Foggia-Cervaro (f280), da realizzarsi a cura di RFI, ed attualmente in corso di appalto integrato, è prevista a sud della città. Al fine di migliorare l'accesso territoriale alla nuova stazione, il PA 2021 - 2030 prevede un collegamento diretto con la SS 16 attraverso l'intervento stradale s162, collegamento tra la SS673 e la nuova fermata ferroviaria Foggia AV sulla linea Bari - Napoli. Tale configurazione consentirà di destinare l'orbitale di Foggia (s104) unicamente ai servizi urbani dedicati al bacino di utenza delle zone nord-ovest della provincia mentre la tangenziale extraurbana sarà riservata al traffico di attraversamento e di attestazione alla nuova stazione. Un altro intervento finalizzato a migliorare l'accessibilità alla nuova fermata AV Foggia-Cervaro è la previsione di un servizio di trasporto pubblico con la stazione centrale di Foggia e l'annesso Terminal intermodale (f334), azione che contribuirebbe a favorire anche lo scambio intermodale.

La realizzazione della fermata AV Foggia-Cervaro, inoltre, potrebbe essere sostenuta da un programma di esercizio dei servizi di trasporto pubblico ferroviario in grado di soddisfare la domanda di mobilità generata sia nell'ambito del contesto provinciale che extraregionale. In particolare il PA propone di valutare l'integrazione dei servizi espletati sulla linea Potenza - Melfi - Foggia con quelli presenti sulla linea Foggia - Cagnano Varano (tratta interoperabile) in modo da garantire un collegamento diretto con la rete euro-nazionale e connettere due comprensori turistici, il Gargano ed il Vulture, con forti potenzialità inespresse.

Inoltre al fine di garantire alla città di Foggia, e al bacino di utenza della provincia, i più elevati standard di accesso al servizio lungo la linea



prevalentemente a carattere stagionale, tra le località delle aree costiere a elevata vocazione turistica del Gargano e della costa jonico-salentina. Il servizio può avere una caratterizzazione di TPRL per i residenti.

Il monitoraggio del suddetto servizio di trasporto pubblico, attualmente a carattere sperimentale, permetterà di valutare l'opportunità di realizzare un'adeguata infrastrutturazione a terra finalizzata all'accoglienza dei passeggeri nell'area portuale.

L'Aeroporto di Foggia

L'aeroporto di Foggia è una struttura strategicamente collocata nell'articolato sistema viario e ferroviario della Capitanata.

La Regione Puglia al fine di attuare la strategia di Diffusione e specializzazione, con DGR n. 1590 del 3 ottobre 2017 ha disposto "il potenziamento dell'Aeroporto di Foggia, destinandolo anche a centro strategico della protezione civile regionale e polo logistico per tutte le funzioni d'interesse pubblico legate alle attività di protezione civile e soccorso".

In seguito, coerentemente con il ruolo assegnato all'aeroporto di Foggia dal PRT (LR 16/2008), con DGR n. 1746 del 02.10.2018 la Giunta Regionale ha approvato lo Schema di Convenzione "per l'attribuzione e lo svolgimento degli obblighi di Servizio di Interesse Economico Generale (SIEG)" ad Aeroporti di Puglia S.p.A. e con nota prot. n. 9937 del 07.03.2019, il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti ha comunicato che nulla osta alla sottoscrizione della suddetta Convenzione tra Aeroporti di Puglia S.p.A. e Regione Puglia, Sezione Protezione Civile "in ordine all'assegnazione e allo svolgimento degli obblighi di servizio pubblico di interesse economico generale (SIEG) relativi all'aeroporto G. Lisa di Foggia". Tale Convenzione con durata decennale è stata sottoscritta in data 11.03.2019.

Presso l'aeroporto di Foggia è stato completato l'intervento "Prolungamento della pista di volo" (finanziato a valere su FSC 2007-2013 - CIPE 62/2011) che consentendo l'operatività di aeromobili di maggiore

capacità, ha risposto ad una necessità legata al suo ruolo di Centro strategico della protezione civile regionale nonché di servizio di interesse economico generale (SIEG).

Aeroporti di Puglia ha inoltre avviato le procedure per strutturare l'Aeroporto di Foggia per le attività strategiche del Servizio Regionale di Protezione Civile che comprendono anche le attività di volo del Dipartimento Nazionale della Protezione Civile (a145, a146, a157).

Alla luce dei numerosi ed elevati rischi presenti nella Regione Puglia, particolarmente concentrati nella Provincia di Foggia, si è ritenuto quanto mai necessario prevedere l'utilizzazione dello scalo aeroportuale di Foggia anche come sede decentrata della struttura regionale di protezione civile.

L'accessibilità all'aeroporto Gino Lisa è garantita innanzitutto dalla tangenziale di Foggia (SS16), sulla quale il Piano prevede interventi per il recupero funzionale del tronco ovest, in tre diversi lotti: dal casello autostradale al km 676+700, dal km 676+700 al km 683+700, dal km 683+700 all'innesto con la SS16 in direzione Bari. Questo collegamento consente di raggiungere l'aerostazione dal Gargano, da Manfredonia tramite la SS89, dalla A14 (casello autostradale di Foggia) e da Lucera e Subappennino Dauno tramite la SS17; dalla A16 l'aeroporto si raggiunge dal casello di Candela tramite la SS655.



6.6.5.2 Il tripolo di Barletta Andria Trani

La città di Barletta, polo di commutazione di primo livello tra il territorio della provincia BAT e la rete ferroviaria nazionale, non è classificato come nodo Core della rete TEN-T. Preso atto dei problemi di capacità sulla linea adriatica in direzione Bari, e dei livelli di congestione sulla SS16, il PA 2021 - 2030 prevede l'attivazione del servizio di Bus Rapid Transit costiero (f288) che da Margherita di Savoia, passando per Barletta, Trani e Bisceglie, si attesta a Molfetta, in coordinamento con i servizi ferroviari. Questo servizio è finalizzato ad evitare che la modalità ferroviaria debba soddisfare una domanda di mobilità di medio -corto raggio che il quadro conoscitivo ha dimostrato essere particolarmente significativa su questo corridoio sovracomunale, che registra la più alta densità abitativa di tutta la regione.

La realizzazione della Stazione di Andria Nord e l'adeguamento della fermata dei servizi automobilistici nella stazione di Andria Sud, renderanno Andria il polo di riferimento per tutta la zona della Murgia, soprattutto per quanto riguarda l'offerta di servizi di trasporto pubblico automobilistico di accesso alla città di Bari, all'aeroporto Karol Wojtyła e alla stazione di Barletta.

Il raddoppio della tratta ferroviaria Andria-Barletta (f284), l'interconnessione tra la rete RFI e FNB presso la stazione di Barletta (f127) (per la quale è previsto il miglioramento (f390) e la realizzazione del terminal intermodale sul secondo fronte (f128)), e l'adeguamento della stazione di Barletta scalo (f209), miglioreranno e potenzieranno l'offerta di servizi di trasporto pubblico delle due città e dell'intera provincia.

Infine l'elettrificazione della tratta RFI Barletta-Canosa (f129), consentirà, presso la stazione di Canosa, l'attestamento dei servizi regionali di collegamento con Bari che attualmente effettuano capolinea presso la stazione di Barletta.

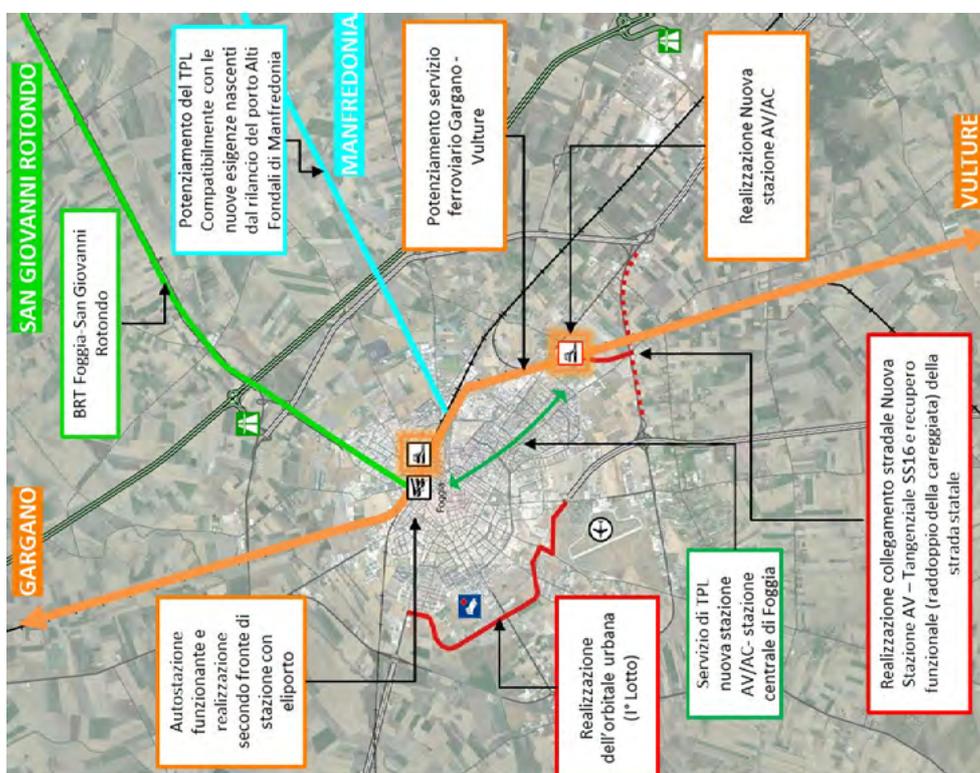


Figura 166. Principali interventi nel nodo di Foggia.



6.6.5.3 Il nodo di Bari

Bari rappresenta il principale nodo Core multimodale della Regione.

Con riferimento alla modalità stradale, il PA 2021 - 2030 prevede la realizzazione del nuovo casello di Bari Nord (Bari Nord-Porto) (s26) al fine di valorizzare il collegamento diretto al Porto costituito dalla Camionale (s27). Il PA inoltre prevede la realizzazione del collegamento tra il suddetto casello e la SS96 (s31) in modo da ridurre il traffico sull'ultimo tratto della strada statale, che viene declassato a strada urbana, prima del collegamento alla tangenziale di Bari. Questo nuovo collegamento termina con uno svincolo complesso in corrispondenza del nuovo casello di Bari Nord e, tramite la Camionale di Bari, di cui il suddetto svincolo costituisce l'ideale elemento di testata verso terra, consentirà di collegare tutte le aree interne della Murgia barese e il Materano, non solo con l'autostrada, ma anche con l'aeroporto, l'interporto e il porto di Bari.

Tale intervento contribuisce a favorire un uso gerarchico della rete stradale, infatti, alla viabilità extraurbana principale viene assegnato il ruolo di elemento complementare all'autostrada o succedaneo ad essa solo laddove quest'ultima non è presente.

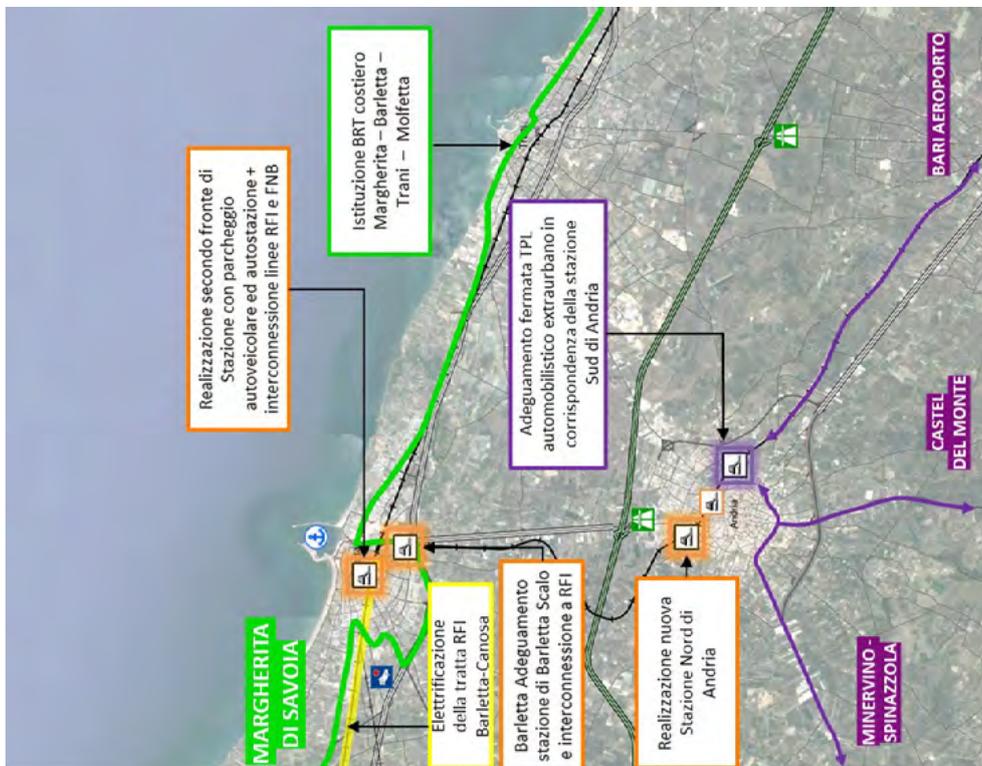


Figura 167. Principali interventi nel tripolo di Barletta Andria Trani.



Un altro intervento prioritario per il Piano Attuativo è la variante della SS16 nel tratto compreso fra Bari e Mola (s48), la quale oltre a contribuire all'alleggerimento del traffico sulla SS16 e su parte della tangenziale di Bari, costituisce la prima fase di un disegno più ambizioso che ipotizza la realizzazione di una "antenna autostradale" (s49) che, sfociando a sud di Bari dalla A14, si ricollega alla SS16 all'altezza della circunvallazione di Mola, riducendo così la componente di traffico di attraversamento sulla tangenziale di Bari. L'antenna autostradale avrebbe il duplice scopo di destinare la viabilità extraurbana principale attuale a servizio della domanda di carattere "metropolitano" di corto e medio raggio, consentendo altresì il declassamento e la messa in sicurezza dei tratti non adeguabili dell'attuale strada statale (tra Torre a Mare e Bari) (s46, s47), e di garantire elevati livelli di servizio alle relazioni tra la viabilità autostradale e la SS16 verso il Salento.

In campo ferroviario il PA 2021 – 2030 recepisce la variante della linea adriatica in corrispondenza dell'abitato di Santo Spirito-Palese e la rilocalizzazione dell'omonima stazione (f281). Tale intervento consentirebbe anche di realizzare un collegamento in sede propria di trasporto collettivo su gomma con l'Aerostazione (f341), rendendo potenzialmente accessibile l'aeroporto di Bari a tutti i treni circolanti sulla linea Adriatica. Trattandosi di una prospettiva che si potrebbe concretizzare entro l'orizzonte ultimo del Piano (2030) tra le proposte potrebbe essere valutato anche il ricorso a sistemi a guida autonoma. Relativamente alla stazione di Bari Centrale il PA 2021-2030 prevede il potenziamento del collegamento stradale e dei parcheggi a servizio del secondo fronte di Stazione (f336a), in combinazione con il Progetto City Hub di RFI (f336b).

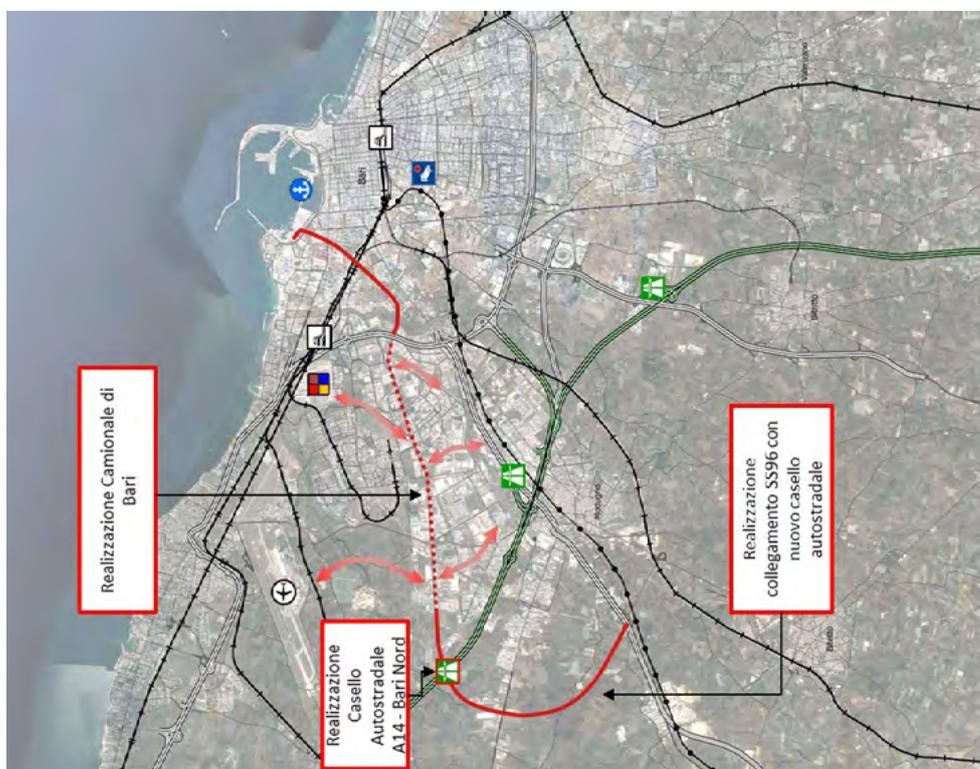


Figura 168. Principali interventi nel nodo di Bari (zoom zona ovest).



In conformità alle previsioni della legge 16/2008 il (art.16) Piano Attuativo conferma il riconoscimento di una serie di servizi ferroviari, considerati nel loro complesso costituiscono il servizio metropolitano di Bari.

"[...] Il PRT, ai fini di un'efficiente organizzazione dell'offerta ferroviaria e dell'integrazione funzionale con la rete automobilistica, stabilisce che i servizi ferroviari in ambito regionale siano gerarchizzati in tre sottoreti rispondenti alle caratteristiche della domanda e del territorio da servire:

- a) servizio ferroviario regionale (SFR), che assicura il collegamento rapido tra i principali poli di interesse regionale/nazionale in territorio regionale, in una logica di rete unitaria;*
- b) servizio ferroviario territoriale (SFT), che assicura il collegamento tra il territorio e i principali poli di interesse regionale/nazionale, a garanzia dell'accessibilità interna e della coesione territoriale;*
- c) servizio ferroviario metropolitano (SFM), che assicura il trasporto rapido di massa all'interno dell'area metropolitana barese. [...]"*

Tenuto conto degli interventi previsti programmati e finanziati (scenario di riferimento) ed in corso di attuazione la cui entrata in funzione è prevista nell'orizzonte temporale del PA 2021 – 2030, il modello di esercizio proposto, si fonda su una serie di servizi "passanti" su Bari Centrale in modo da cogliere il duplice obiettivo di garantire l'interscambio con i servizi a mercato ferroviari dell'Alta Velocità e di mettere in comunicazione senza rottura di carico territori ubicati, rispettivamente, ad est e ad ovest di Bari. Questa proposta si fonda sulla disponibilità del nuovo Piano del ferro di Bari Centrale (f261) e sull'interoperabilità delle reti FSE (f48b) e FNB (f216) con la rete RFI.

Questo assetto di rete è coerente anche con l'Accordo Quadro tra RFI e Regione Puglia per lo sfruttamento della capacità dell'infrastruttura ferroviaria (vedi paragrafo 6.7.5).

Le linee passanti previste dal PA 2021 – 2030 sono:

- Molfetta-Mola di Bari,

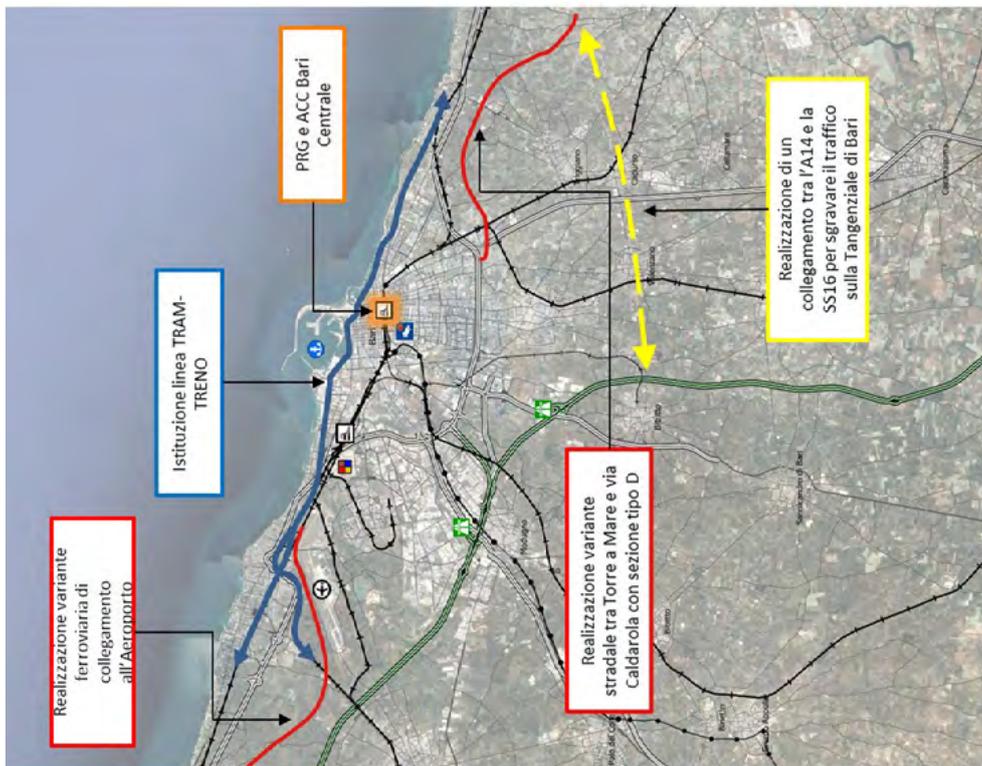


Figura 169. Principali interventi nel nodo di Bari (zoom zona est).



- Bitritto-Valenzano.
- A queste si aggiunge la linea delle FAL in attestamento su Bari.



Figura 170. Schema servizi ferroviari metropolitani.



L'Aeroporto di Bari

Come già accennato in precedenza, con DPR 201/2015 gli aeroporti di Bari, Brindisi e Taranto sono stati classificati **aeroporti di interesse nazionale**; Bari è inoltre annoverato nello stesso decreto tra gli "aeroporti che rivestono particolare rilevanza strategica".

Il completo sfruttamento dei nuovi spazi dell'aerostazione, ampliati con la nuova ala est, consentirà di raggiungere e rispettare gli standard di servizio legati alla dinamica di crescita del traffico. L'adeguamento delle infrastrutture di volo al fine di poter accogliere traffico per destinazioni anche intercontinentali e l'acquisizione e riconversione delle aree militari sono alla base del piano di sviluppo aeroportuale (a4, a41, a52, a124, a151).

L'accessibilità multimodale all'aeroporto di Bari da tutto il territorio pugliese è ritenuta dal PA 2021-2030 d'interesse strategico per l'intera comunità regionale con un occhio rivolto anche alla provincia di Matera. Ferma restando la necessità di sviluppare il traffico di ciascuno dei quattro aeroporti in relazione alla tipologia di domanda generata dai rispettivi territori di riferimento, è indispensabile sostenere la crescita nello scalo barese dell'offerta di voli di linea internazionali e nazionali, puntando a livelli di domanda che solo l'intero bacino regionale è in grado di garantire.

Il riconoscimento di Bari come scalo di particolare rilevanza strategica impone l'introduzione di meccanismi di perequazione nei confronti dei territori più distanti da esso, che garantiscano servizi di collegamento efficienti con l'aeroporto da tutta la regione e quindi livelli di accessibilità elevati.

La principale arteria di collegamento con l'aeroporto è la tangenziale di Bari, già satura di traffico, che permette di raggiungerlo sia da nord che da sud seguendo la SS16. Mentre dall'A14, lo scalo è raggiungibile da nord attraverso il casello di Bitonto e da sud attraverso il casello di Bari sud. La realizzazione del nuovo casello di Bari nord (s26), del Collegamento stradale tra questo e lo svincolo della SS-96 (s31) e la contestuale realizzazione della camionale (s27), miglioreranno significa-

tivamente l'accessibilità stradale dell'aeroporto, scaricando la tangenziale. L'accessibilità mediante trasporto collettivo è già garantita dalla nuova fermata "Aeroporto" sulla linea FNB, ma sarà migliorata nel lungo periodo con il potenziamento del Nodo di Bari (Bari Nord: ipotesi di variante del tracciato tra Bari Palese e Giovinazzo f281) che, oltre a contribuire al superamento del collo di bottiglia su questo tratto di adriatica, prevede la realizzazione di una nuova fermata «Santo Spirito – Palese» direttamente sulla direttrice Bari-Foggia. In questo modo, anche i servizi territoriali provenienti dal Gargano potrebbero raggiungere l'Aeroporto senza rotture di carico a Bari. In attesa della realizzazione della variante nord, può essere sfruttata l'interconnessione pedonale tra la stazione di Fesca San Girolamo (FNB) e la fermata Zona Industriale (RFI) (f29) per raggiungere l'Aeroporto senza attestarsi necessariamente alla stazione di Bari Centrale.

Il Porto di Bari

Il porto di Bari è stato individuato porto Core del corridoio trans europeo (TEN-T) Scan-Med. Tale status, riconosce allo stesso la funzione di "nodo" di una più ampia rete trasportistica di interesse prioritario dell'Unione Europea che consentirà, a tutti i territori gravitanti intorno ad esso, di sviluppare lo spazio unico europeo del trasporto multimodale in coerenza con la strategia e gli obiettivi del cosiddetto meccanismo per collegare l'Europa CEF (Connecting Europe Facility).

Il network creato negli ultimi anni dall'Autorità Portuale di Bari, con l'ampliamento della circoscrizione di competenza ai porti di Barletta e Monopoli, ha consentito di raccordare i sistemi industriali retrostanti ai singoli porti creando quelle sinergie di rete che ben interpretano le indicazioni dell'Unione Europea sulla formazione dei sistemi logistici di corridoio.

Per questo, è fondamentale, per una maggiore fluidificazione dei flussi di traffico e per l'inoltro via ferrovia di una quota di container, la possibilità di investire da un lato sulle aree retro portuali connesse alla ferrovia, perché diventino dei veri e propri prolungamenti di banchina e



dall'altro sulla realizzazione dell'asse attrezzato "camionabile" della città di Bari. L'esistenza del sistema integrato dei Porti del Levante, con l'auspicata estensione anche ai Porti di Manfredonia e Molfetta renderà disponibile in rete banchine sotto un'unica governance.

Tutti i porti della Puglia, ovvero dell'AdSP dell'Adriatico Meridionale, sono sufficientemente infrastrutturati, anche se necessitano di interventi di riqualificazione e potenziamento che consentano di migliorarne l'accessibilità sia da mare che da terra ottimizzando la loro utilizzazione ed elevando la qualità dei servizi anche per effetto delle economie di scala innescabili.

Particolare attenzione occorre porgere all'integrazione terrestre con la rete ferroviaria al fine da intercettare traffici sulla lunga percorrenza che attualmente utilizzano soprattutto il sistema stradale costituito dalla dorsale autostradale adriatica che collega Lecce, Brindisi, Bari, Foggia con il nord Italia ma anche quella verso Napoli, Roma, Firenze.

La Camionale (s27) (progetto PNRR) risulta determinante per creare un collegamento rapido con le direttrici di trasporto nazionale (per quanto riguarda il ferro che il trasporto su gomma) e, attraverso l'interramento del tratto iniziale, l'eliminazione di punti di conflitto con il traffico cittadino, migliorando l'accessibilità al porto e riducendo drasticamente il numero di TIR su strade urbane.

Il notevole incremento del traffico passeggeri e crocieristico, ha evidenziato la carenza di spazi di accoglienza per i passeggeri. Le opere già pianificate e/o in fase di realizzazione contribuiranno certamente ad incrementare l'efficienza e l'accoglienza del porto (p19, p103, p107, p121, p150, p151). Il porto di Bari è stato uno dei primi ad attrezzarsi con una stazione crocieristica concepita con elevati standard di efficienza. Ciononostante, la domanda crescente di transiti di navi da crociera, con ormeggi simultanei e un maggior numero di passeggeri imbarcati, determina situazioni di crisi nei momenti di punta, sempre più frequenti. Ha reso necessario la realizzazione di un nuovo terminal crociera presso la banchina 10; struttura deputata, per l'appunto, al miglioramento dei

servizi a terra passeggeri traghetti e crociere presso la darsena di ponente (p103).

In tema di migliore assetto funzionale e logistico dei diversi tipi di flusso è stata altresì imputata una azione progettuale volta alla riqualificazione dell'area cd."ex Work System" (p129, p143), un'area occupata in precedenza da concessioni a privati ed ora nella disponibilità, per la realizzazione di spazi pubblici più ampi e di ulteriori organismi a servizio degli utenti come un autosilo multipiano.

Sul versante più prettamente commerciale è da menzionare l'intendimento dell'ASPMAM di avviare il procedimento volto alla realizzazione del prolungamento del 5° braccio del molo foraneo e della colmata tra il 3° e 4° braccio del "nuovo molo foraneo" (p124).

È importante evidenziare che sia nel porto di Bari che nel porto di Brindisi sono previsti lavori di realizzazione dei sistemi di cold ironing (p125).

6.6.5.4 Il nodo di Taranto

La città di Taranto è classificata quale "nodo urbano" della rete transeuropea di trasporto nonché come porto Core della stessa.

Il PA 2021-2030, punta a migliorare l'accessibilità di ultimo miglio al porto e alla stazione ferroviaria, in particolare al secondo fronte di stazione, attraverso la rifunionalizzazione del nodo stradale complesso tra la SS7 la SS106 e la SS100 (s164). Tale intervento inoltre consentirà di migliorare l'accessibilità stradale della nuova Piastra logistica di Taranto prevista dal Piano regionale delle Merci e della Logistica.

Il nodo complesso è costituito da tre svincoli elementari che presentano alcune manovre mancanti e carenze dal punto di vista delle caratteristiche geometrico-funzionali.

- Intersezione SS106-penetrazione urbana SS100 (via di Massafra) manca di una delle rampe per consentire l'accesso dalla SS100 al secondo fronte di stazione di Taranto in corso di realizzazione;

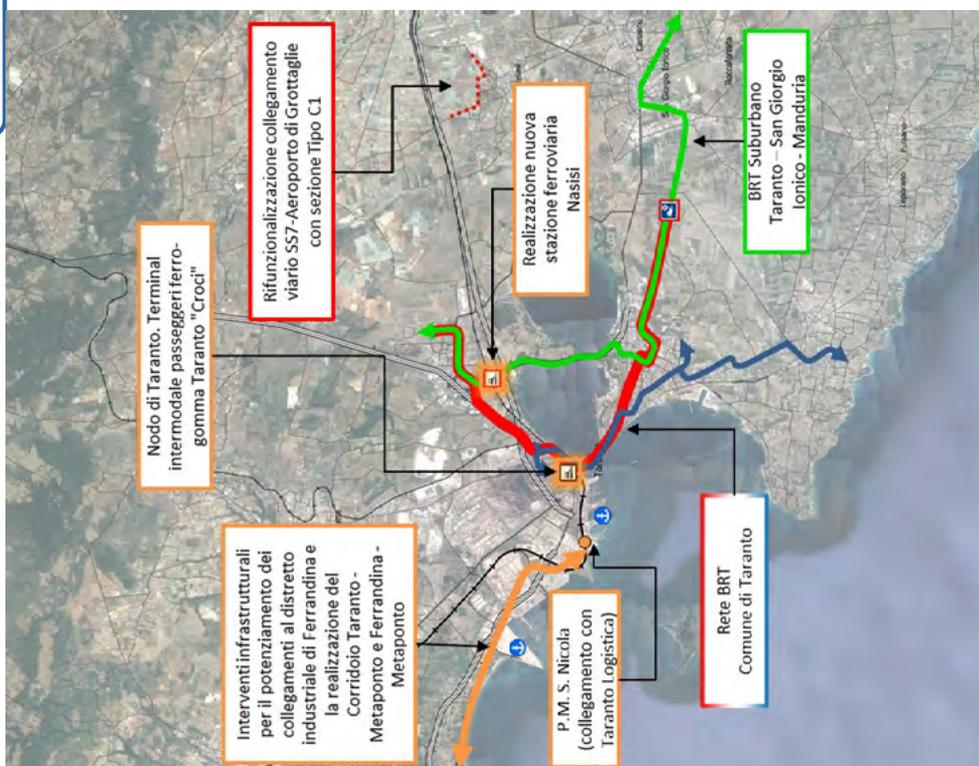


Figura 171. Principali interventi nel nodo di Taranto.

- messa a norma delle rampe delle intersezioni tra SS100 e SS7 e tra SS7 e SS106 ionica, in quanto questi due svincoli costituiscono le connessioni con il principale accesso al porto di Taranto.

Con riferimento alla modalità di trasporto ferroviaria gli interventi previsti nel nodo di Taranto sono il completamento del terminal intermodale Taranto Croci (f86a-b) e la realizzazione della nuova stazione di Taranto Nasisi (f87). Quest'ultima, grazie agli interventi di adeguamento della viabilità di accesso e alla previsione del servizio di Bus Rapid Transit della rete urbana (f303) di Taranto e della linea suburbana proveniente da San Giorgio Ionico e transigente per il nuovo Ospedale S. Cataldo (f291), sarà il punto di riferimento per i collegamenti regionali dei territori della provincia non serviti direttamente dalla ferrovia e costituirà un'alternativa alla stazione centrale per l'accesso ai servizi di lunga percorrenza del trasporto regionale, evitando l'attraversamento della città.

Il potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria della linea Bari-Taranto (f264b, f277), l'attivazione dei servizi veloci da Taranto Nasisi a Bari centrale e il potenziamento della linea Taranto-Brindisi (f326), completano il quadro degli interventi che miglioreranno i collegamenti di Taranto con i poli di Bari e di Brindisi. Su queste linee il modello di esercizio dell'Accordo Quadro tra Regione Puglia ed RFI prevede servizi cadenzati che, combinati con la rete urbana dei BRT offriranno una valida alternativa all'utilizzo dell'auto privata.



Il Porto di Taranto

Come già osservato al paragrafo 3.3.3, il porto di Taranto ha subito, negli ultimi anni, un drastico calo dei traffici, dovuto principalmente al momento di crisi dell'ILVA – la cui produzione rappresentava la linea di attività principale dello scalo – e all'abbandono del Terminal Container da parte dell'operatore Evergreen, che ha trasferito i suoi flussi al Porto del Pireo.

In tale ottica, al fine di diversificare la produttività dello scalo, l'impegno dell'AdSP del Mar Jonio è concentrata sullo sviluppo di nuovi insediamenti, al fine di far diventare lo scalo jonico un hub di logistica, in grado di disporre di infrastrutture e reti di connessioni destinate ad un utilizzo più razionale di impianti e servizi. Il traffico delle merci, in import o in export, assicurato dalle imprese locali potrebbe dar luogo ad un significativo volume di movimentazione che dovrà essere mantenuto facendo affidamento su un sempre più efficiente complesso di servizi per una maggiore competitività.

Nell'ambito della stessa ottica di diversificazione dei traffici, l'AdSP del Mar Jonio ha pertanto avviato un processo di integrazione tra il porto e il territorio attraverso una riqualificazione del waterfront portuale, supportato da una politica di promozione dello scalo, anche in funzione dello sviluppo del traffico turistico.

Le strategie portate avanti con l'ambizioso adeguamento infrastrutturale finalizzato soprattutto alla diversificazione ed all'innovazione consentiranno:

- Il potenziamento dei traffici commerciali (container, ro-ro) e la creazione di un hub portuale logistico intermodale;
- Lo sviluppo di nuovi segmenti di mercato (come, ad es., il settore agroalimentare);
- Lo sviluppo del traffico passeggeri, con particolare riferimento al traffico crocieristico, inaugurato nel 2017 con i sette approdi della nave Thomson Spirit programmati tra maggio e ottobre. Oltre alla Phoenix Reisen la stagione 2022 vedrà arrivare in cit-

tà i passeggeri di otto altre compagnie: MSC Crociere, Marella Cruises, TUI, Celebrity Cruises, P&O Cruises, Road Scholar, Sea Cloud, Noble Caledonia.

Infine, risulterà di grande importanza per il futuro sviluppo del porto di Taranto l'esito della procedura di cessione degli asset dell'ILVA e la piena ripresa della produzione industriale.

La pianificazione infrastrutturale del porto di Taranto è in continua evoluzione, in quanto si concretizza come reale prospettiva - a medio e lungo termine - di realizzazione delle opportunità che lo scalo mette a disposizione dello sviluppo delle attività commerciali e dell'economia del territorio rafforzando, così, il proprio ruolo di hub logistico intermodale.

Rispetto alla componente del traffico container, il Piano Attuativo conferma la necessità di rafforzare le potenzialità della Puglia, identificata come terminale terrestre del corridoio Scan-Med, come "porta aperta dell'Europa aperta al Mediterraneo, all'Africa Settentrionale, all'Est asiatico, al Medio Oriente, favorendo inoltre l'apertura del sistema produttivo pugliese (...) verso i grandi processi di internazionalizzazione dei mercati già in atto" (DSR, par. 4.2.1). L'obiettivo è duplice: da un lato guadagnare al sistema logistico pugliese quote di mercato del traffico che interessa le rotte passanti per il Mediterraneo; dall'altro "capitalizzare" il valore aggiunto dei servizi logistici sul territorio candidando la Puglia quale hub and spoke multimodale.

Al centro della strategia si pone il ruolo del subsistema portuale dello Jonio, che, per caratteristiche, localizzazione, dotazione infrastrutturale, accessibilità multimodale e disponibilità di aree retroportuali, è in grado di sviluppare tutta la gamma di tipologie di flusso. Esso, si candida come area cerniera e filtro per lo smistamento e il consolidamento / deconsolidamento di merci, inserendosi nei processi di filiera.

Aumentare la competitività dell'hub di Taranto migliorando i servizi di transhipment, vocazione prevalente e consolidata del porto, significa affermare il proprio ruolo di piattaforma logistica della Puglia nel Mediterraneo. L'offerta del porto di Taranto va integrata con tutte le



strutture logistiche regionali, perseguendo obiettivi di cooperazione e complementarietà sia del sistema portuale regionale (intendendo con questo includere tutti gli operatori del settore, lato mare e lato terra) sia degli altri sistemi di trasporto per accelerare la crescita della capacità intermodale (in termini infrastrutturali e di servizio) della piattaforma.

Le diverse opzioni feeder che possono integrare le funzionalità dell'hub portuale di Taranto dipendono da tre fattori: destinazione finale (sia in termini di distanza sia in termini di localizzazione geografica), valore e tipologia della merce. Per quanto riguarda l'integrazione con la ferrovia, lo scenario che il Piano Attuativo vede la piattaforma logistica sfruttare le opportunità di coordinamento tra porto di Taranto, porto di Brindisi, scalo pubblico RFI e Interporto di Bari, presso il quale dovranno essere concentrate le attività di riordino ed efficientamento delle operazioni logistiche per la composizione di carri provenienti dai due porti, in treni completi di modulo 650 m da inoltrare verso gli interporti dell'Italia del Nord e, quando possibile, direttamente al di là delle Alpi. Il tema è di cruciale importanza tenuto conto da un lato del vincolo costituito dalla capacità della linea ferroviaria Adriatica, caratterizzato da un regime di circolazione fortemente eterotachico e, dall'altro, della necessità di ridurre drasticamente i tempi connessi ad operazioni di smistamento/ricomposizione dei treni lungo il tragitto.

Il coordinamento della piattaforma di Taranto con il porto di Brindisi assume un ruolo fondamentale attraverso il raccordo ferroviario con Costa Morena (f), la nuova stazione elementare e il raccordo con la rete RFI, in funzione della triangolazione con lo scalo pubblico RFI di scalo Ferruccio (comprensivo del nuovo fascio di presa e consegna) e l'Interporto di Bari.

La definizione dello scenario di sviluppo della componente del traffico container affronta il tema dell'integrazione della catena logistica a terra con le operazioni di handling delle merci che raggiungono l'hub tarantino. Interventi volti a localizzare in prossimità dei nodi portuali strutture specializzate per la logistica evoluta.

Il Piano Attuativo continua a subordinare eventuali interventi indirizzati a supportare questa specifica componente a iniziative promosse da parte di soggetti privati, da sviluppare nell'ambito dei progetti già programmati (scenario di lungo periodo) di realizzazione dei Distripark di Taranto e di Brindisi. Le prospettive di integrazione della catena logistica sono infatti legate alla capacità imprenditoriale del sistema produttivo pugliese di acquisire nuove competenze e, di conseguenza, quota di mercato.

Per garantire le precondizioni per l'attuazione degli scenari di sviluppo auspicati, il Piano Attuativo ribadisce la necessità di garantire, oltre al potenziamento delle infrastrutture portuali, un'elevata accessibilità ferro-stradale dalle principali direttrici di traffico ai subsistemi portuali e collegamenti efficienti tra i nodi dei diversi subsistemi della piattaforma regionale che lavorano in rete.

La bretella Cagioni-Bellavista ormai completata, il collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale (f85), la nuova stazione di Cagioni ed il collegamento con nuova Piastra Logistica (f84), gli interventi infrastrutturali per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea Taranto-Bari (f267) e della linea Taranto-Brindisi (f326) e la variante merci nel nodo di Bari (f281) valorizzeranno ulteriormente la possibilità di far viaggiare sulla linea Adriatica contenitori High Cube conferendo al porto di Taranto un'importante rendita di posizione. L'adeguamento e potenziamento del nodo complesso SS.7 – SS.100 – SS.106 (s164), e l'adeguamento alla sezione tipo C tra l'innesto con la variante di Sava e Manduria e l'abitato di Grottaglie in corrispondenza della SS7 «Appia» (s71, s78) lungo la SS7 ter «itinerario Bradanico-Salentino», miglioreranno significativamente l'accessibilità stradale al porto.

Un nuovo ecosistema logistico, industriale e commerciale che si riconosce come tale e che diventa un ambiente in cui ritrovarsi promotori di una crescita intelligente, sostenibile ed inclusiva. L'AdSPMI punta sull'innovazione come asset strategico centrale della propria vision declinata nel POT il "Futureport Innovation Hub" mira alla realizzazione di



un programma di accelerazione di start-up e alla creazione di un incubatore di idee innovative in ambito portuale a Taranto, a beneficio delle imprese che compongono l'ecosistema logistico, portuale, industriale e commerciale e ora anche delle imprese che si insedieranno nella ZES e nella ZFD.

Il Piano Attuativo converge con il POT relativamente agli obiettivi di sostenibilità energetico-ambientale declinati in interventi di riqualificazione che possano – con il massimo livello di coinvolgimento dell'intero ecosistema portuale – perseguire elevate prestazioni di funzionalità, continuità di servizio ed eco-sostenibilità e migliorare l'efficienza energetica all'interno dei confini del porto. La strategia ambisce, inoltre, a considerare il valore della resilienza energetica quale strumento da valorizzare al fine di attuare la conversione del Porto di Taranto verso uno smart green port (p31, p100, p133, p140).

Con l'ultimazione del Centro Servizi Polivalente (Port Exhibition Center) ed il progetto di rigenerazione del waterfront compreso tra il Molo San Cataldo ed il Castello Aragonese si ambisce, inoltre, alla strutturazione di nuovi legami – progettuali, infrastrutturali e culturali - tra la città e il porto, attraverso strutture di protezione dei tratti di costa sottoposti all'azione erosiva del moto ondoso (p40), sistemi di interazione porto-città, percorsi pedonale sulla linea di frontiera tra porto, città e mare che restituiranno alla comunità tarantina un nuovo spazio pubblico (p30, p35, p134, p141, p142, p146).

Il progetto relativo al Molo Polisettoriale del Porto di Taranto proposto dal neo concessionario "San Cataldo Terminal S.PA" - controllata dalla Ylport Holding - prevede un'importante posizionamento strategico del terminal jonico nel Mediterraneo centrale, con il raggiungimento graduale di significativi traffici che renderà nuovamente operativo il terminal multipurpose, promuovendo il rilancio del porto di Taranto grazie allo sviluppo dei traffici commerciali e della logistica. Grazie alla partnership con un operatore internazionale d'eccellenza, quale Ylport Holding - uno dei primi dieci operatori di terminal container al mondo - lo scalo potrà presto tornare ad essere collegato con i mercati interna-

zionali con tutti i vantaggi che ne deriveranno per la comunità portuale e l'economia del Mezzogiorno. Nell'ambito delle azioni volte alla diversificazione delle attività portuali e, quindi, al miglioramento dei margini di competitività dello scalo, l'AdSPMI svolge un'intesa attività di promozione volta alla valorizzazione ed al posizionamento del porto di Taranto come gate del Mediterraneo, anche nelle filiere turistiche, consolidando ulteriormente le attività crocieristiche del porto che ha individuato nel turismo uno degli asset strategici per la crescita proattiva del porto e del territorio. Le attività di promozione e marketing ambiscono, inoltre, a consolidare le relazioni con il cluster logistico-industriale-marittimo tarantino e a sviluppare la filiera turistica legata al mare, con l'intento di sviluppare il cluster crocieristico e contribuire all'ulteriore aumento del traffico passeggeri. Grazie all'adeguata e moderna infrastruttura portuale, all'avvio della ZES Interregionale Jonica e della Zona Franca Doganale Interclusa, ed al cluster portuale internazionale – che oggi conta anche la presenza di uno dei primi 10 operatori di terminal container al mondo - Taranto può certamente candidarsi a svolgere un ruolo di primo piano nell'area Med, il dove il Porto di Taranto, via d'accesso meridionale del corridoio Scan-Med delle reti di trasporto trans europee – il cui ruolo sarà al centro di un processo di valorizzazione anche in vista del corrente processo di revisione del Regolamento connesso alle reti TEN-T - è tra gli scali portuali del Mediterraneo più competitivi.

In questo contesto è importante ricordare che a partire dalla primavera 2021 è stato attivato presso il Porto di Taranto anche lo scalo crociere con relativo terminal passeggeri. I dati relativi agli arrivi e alle partenze dei passeggeri sono disponibili sul sito dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio al link <https://port.taranto.it/index.php/it/statistiche-mensili>.

L'Ente, guardando al prossimo triennio, intende valorizzare il concetto di "policy" creando un ulteriore link con l'intera comunità portuale e territoriale sulle tematiche riguardanti l'identità, le strutture ed i processi di mantenimento e di cambiamento che compongono tale comunità



6.6.5.5 Il nodo di Brindisi

Il porto e l'aeroporto di Brindisi appartengono alla rete TEN-T Comprehensive, pertanto il PA 2021 - 2030 intende garantire l'accessibilità a questi poli attraverso la rete ferroviaria nazionale con la realizzazione di due raccordi che si attestano, rispettivamente, presso l'aerostazione (f285) e all'interno dell'ASI di Brindisi, prolungandosi con un binario fino a Costa Morena (f92a, f92b). Il PA inoltre, ribadisce la necessità del Completamento e miglioramento della viabilità della zona industriale di Brindisi per l'accesso al bacino logistico portuale industriale di Costa Morena (S86).

L'aeroporto di Brindisi godrà di una completa accessibilità modale ottenuta attraverso:

La linea BRT che collega la fermata Perrino (nei pressi dell'omonimo Ospedale) e l'aerostazione (f90) che transita nel "terminal Cillarese" all'estremità del seno di ponente. Attraverso questo collegamento sarà possibile intercettare qualunque treno passante che circola sulla linea Bari-Lecce e sulla linea Brindisi-Taranto. In prospettiva, il corridoio BRT Perrino-Aeroporto, potrà essere utilizzato anche dal BRT Ostuni-Mesagne-Brindisi valutando la più opportuna tra l'opzione di atterramento in aeroporto oppure in stazione dopo aver servito il terminal Cillarese".

La realizzazione della bretella di collegamento tra l'Aeroporto del Salento e le linee Bari-Brindisi e Taranto-Brindisi (f285) che, è principalmente vocata all'attestamento di treni provenienti dal Salento sfruttando l'interoperabilità tra rete FSE e rete RFI.

Per migliorare l'accessibilità alla stazione ferroviaria il PA ha previsto una linea di Bus Rapid Transit suburbano elettrico tra Ostuni – Carovigno – San Vito dei Normanni - Mesagne – Cittadella della Ricerca - Ospedale Perrino- Stazione RFI di Brindisi (f292), che, grazie al completamento del secondo fronte di stazione e quindi al potenziamento della stazione di Brindisi come terminal d'interscambio (f337a-b), offrirà

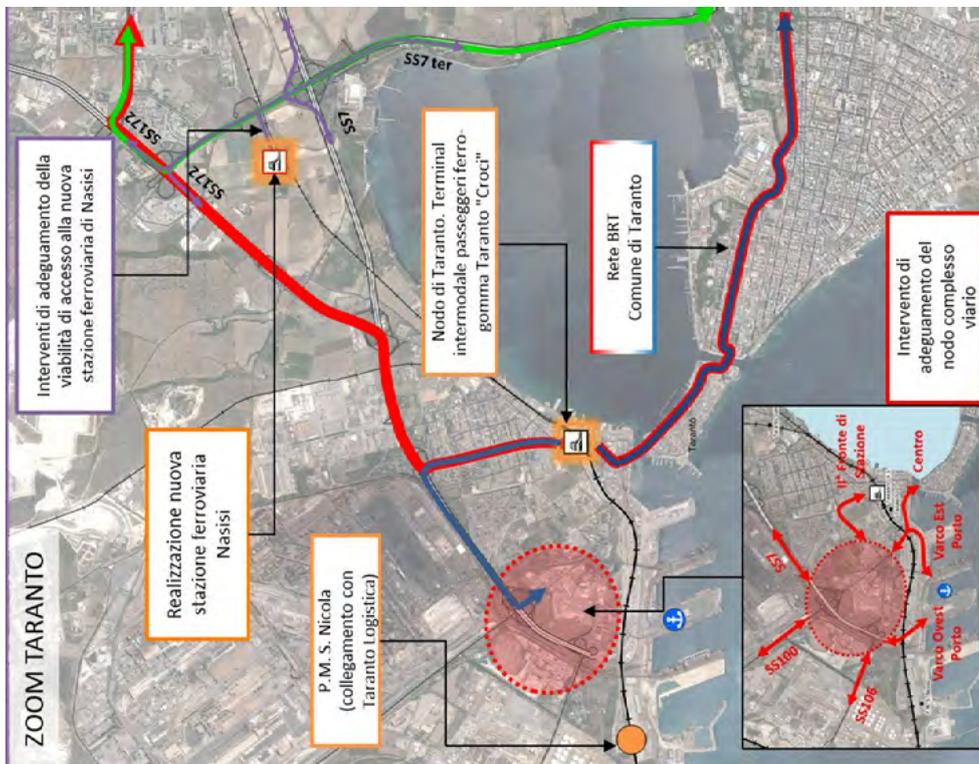


Figura 172. Principali interventi nel nodo di Taranto (zoom).



un'alternativa sostenibile all'utilizzo del mezzo privato e un collegamento diretto ai servizi AC/AV di Brindisi.

L'Aeroporto di Brindisi

L'Aeroporto di Brindisi, secondo scalo della regione per numero di passeggeri, rappresenta la porta di accesso a un territorio che comprende, oltre alla provincia di Brindisi, anche quelle di Lecce e Taranto (per il traffico passeggeri). Nell'ambito dell'integrazione dei sistemi dei trasporti, l'estrema vicinanza dell'aeroporto al porto di Brindisi, rappresenta una grande potenzialità, essendo le due strutture fortemente connesse.

L'aeroporto di Brindisi, riconosciuto come aeroporto di interesse nazionale, è chiamato a supportare lo sviluppo del sistema economico del "Grande Salento". Come già anticipato, a questo scopo il PA 2021 - 2030 conferma la necessità di migliorarne l'accessibilità multimodale (f285, f90) e potenziandone i servizi dedicati alla sosta (a87).

L'ampliamento delle piazzole di sosta aeromobili (a63), la ristrutturazione e l'adeguamento del terminal (a135), completano questo assetto e sono alla base del piano di sviluppo aeroportuale di Brindisi.

L'accessibilità stradale all'aeroporto del Salento è garantita dalla viabilità esistente grazie allo svincolo lungo la SS379. La stessa strada congiungendosi alla SS16 permette un accesso diretto da Lecce e da tutta la provincia allo scalo, mentre il collegamento dalla provincia di Taranto è assicurato dalla SS7 in combinazione con la SS16.

Il Porto di Brindisi

Nel 2009 l'Autorità portuale di Brindisi ha pure promosso un corso per la progettazione preliminare dell'intervento di adeguamento funzionale del capannone ex Montecatini e sistemazione delle aree esterne circostanti nell'ambito portuale di Brindisi. La nuova destinazione prospettata è correlata alle esigenze della portualità in termini di spazi destinati ai passeggeri (p128).

Sono previste azioni di approfondimento dei fondali (p64), sia per consentire la realizzazione di nuove offerte di accosto (p66), sia per il potenziamento delle strutture esistenti (p55, p62, p88, p90). Il richiamo è evidentemente ai nuovi accosti di S. Apollinare per navi traghetto ed alla piastra intermodale di Costa Morena Est.

Le azioni predisposte dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza voluto dal Governo sono il "Completamento del banchinamento in zona Capobianco e realizzazione dei dragaggi ad esso funzionali sino alla quota -12 mt." (p139) e la realizzazione della retrostante colmata tra il pontile petrolchimico e Costa Morena Est (p67).

In tema di ZES, inoltre, è da specificare come l'area è stata individuata dal Comitato di Indirizzo della Zona Economica Speciale Adriatica Interregionale quale area da candidare a Zona Franca Doganale (Zone Doganali Intercluse) di Brindisi. In tali zone le imprese potranno operare sfruttando la sospensione dell'IVA e dei dazi doganali non solo sulle merci stoccate, ma anche su quelle trasformate in queste zone per le merci destinate al mercato extra UE.



6.6.5.6 Il nodo di Lecce

Il nodo di Lecce non compare nella lista dei nodi della rete transeuropea di trasporto, sebbene rappresenti la parte terminale della Rete Comprehensive in Puglia.

L'intervento di velocizzazione della linea adriatica (f327), a cura di RFI, si estende fino a Lecce e si realizzerà entro lo scenario di piano mentre, la programmazione di RFI prevede l'adeguamento ai requisiti tecnici (sagoma, modulo, peso assiale ed ERTMS) che doteranno la linea delle caratteristiche richieste ai fini dell'inclusione nella rete Core entro il 2050.

Per consentire a tutto il territorio della provincia l'accesso ai servizi ferroviari che potranno beneficiare degli interventi di velocizzazione prima citati, il PA 2021-2030 conferma gli interventi già programmati lungo le direttrici ferroviarie gestite da FSE, e propone l'attivazione di un servizio di Bus Rapid Transit suburbano elettrico o a idrogeno tra Porto Cesareo – Leverano – Campus universitario EcoTekne – Ospedale Vito Fazzi - 2° Fronte stazione RFI di Lecce – Vernole – Melendugno (f293). Tale servizio rappresenta un'opportunità di collegamento importante tra l'area del litorale Jonico e i servizi ferroviari diretti all'aeroporto soprattutto nel periodo estivo in cui si registra una maggiore domanda generata dal comparto turistico. Questo intervento inoltre consente di attivare un collegamento trasversale tra le due coste del Salento ed in particolare tra la ciclovia dell'Adriatica e la ciclovia dei Tre Mari, dando vita in tal modo ad un efficace sistema di fruizione di un territorio a forte vocazione turistica.

Il PA 2021 – 2030 per la Stazione di Lecce assume anche i lavori di prolungamento del sottopasso ferroviario con annesso realizzazione del secondo fronte di stazione (f104) per il potenziare il terminal intermodale in combinazione con il progetto City Hub di RFI (f105).

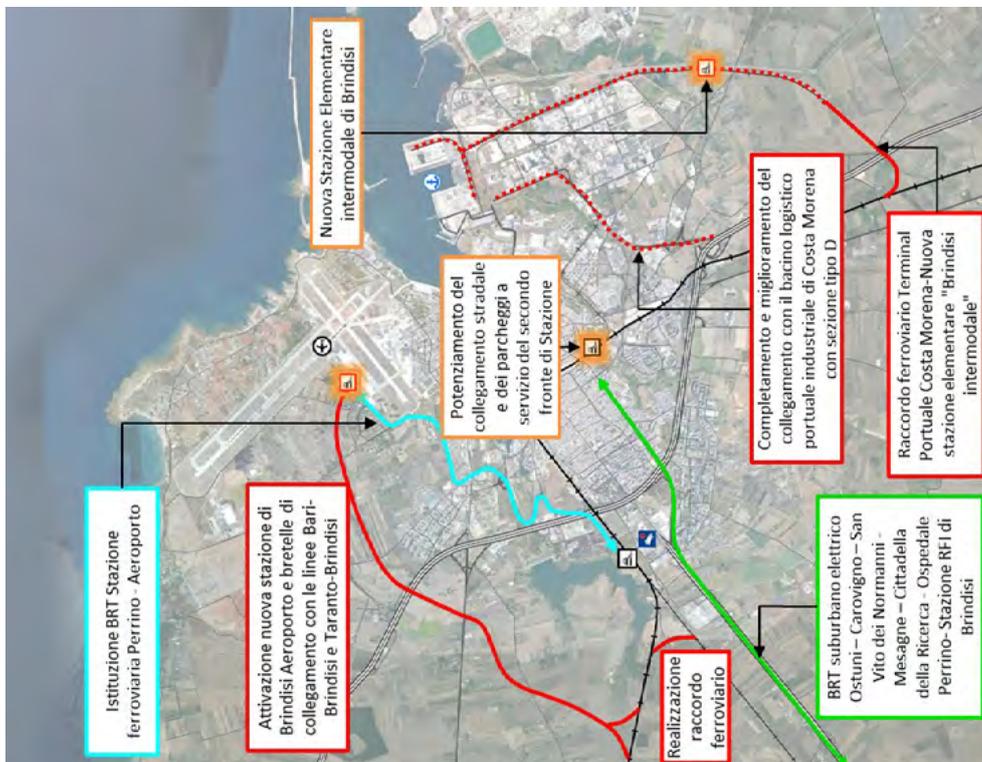


Figura 173. Principali interventi nel nodo di Brindisi.

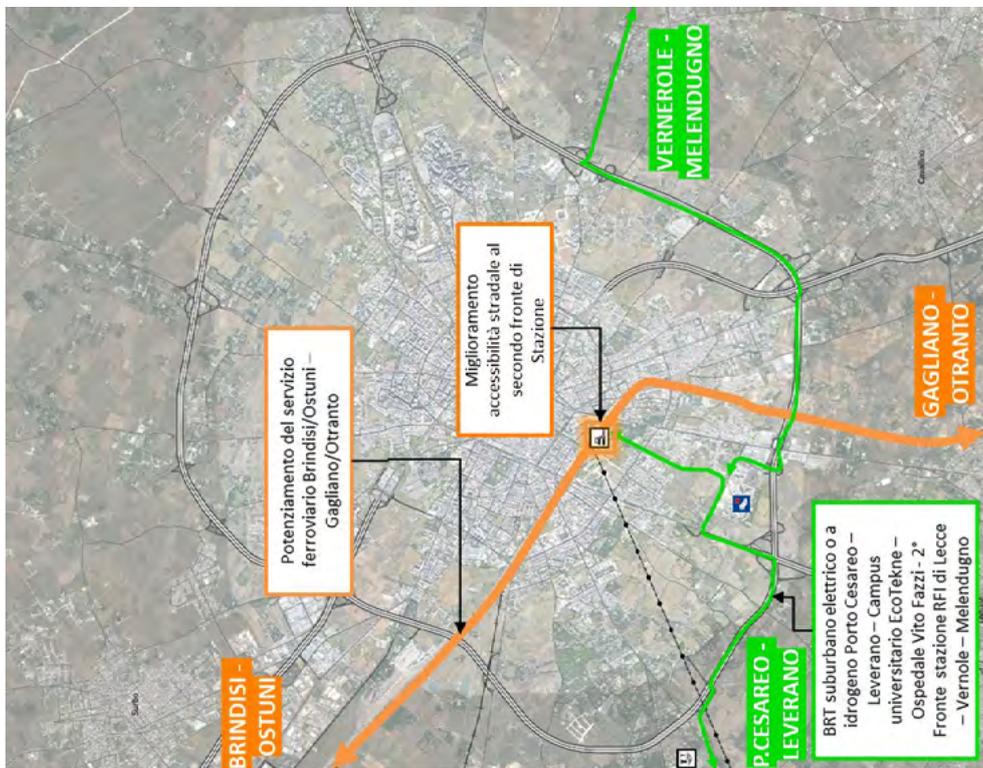


Figura 174. Principali Interventi nel nodo di Lecce.



6.6.6 L'INTERMODALITÀ DELLE MERCI SULLA RETE DI PRIMO LIVELLO

Sul versante del trasporto merci il PA 2021 – 2030, oltre a comprendere gli interventi già descritti al paragrafo precedente e relativi ai miglioramenti sulla linea Adriatica, intende assicurare il raccordo tra la rete di interesse nazionale e i principali nodi intermodali, ossia allo scalo di Foggia Inconata (f207), Bari Lamasinata (f27, f333), Taranto (f84 e f85), Brindisi Intermodale (f92 a-b) e Lecce Surbo (f332), realizzando i prerequisiti infrastrutturali per un ulteriore impulso allo sviluppo del traffico merci su ferrovia e dell'intermodalità strada-ferrovia.

Per il dettaglio di tali interventi previsti sui principali nodi logistici regionali, inquadrati come "prioritari" all'interno della Proposta di Piano, si rimanda al PRML che ne fornisce le informazioni più aggiornate disponibili (Allegato A DGR n. 269 del 28/02/2022).

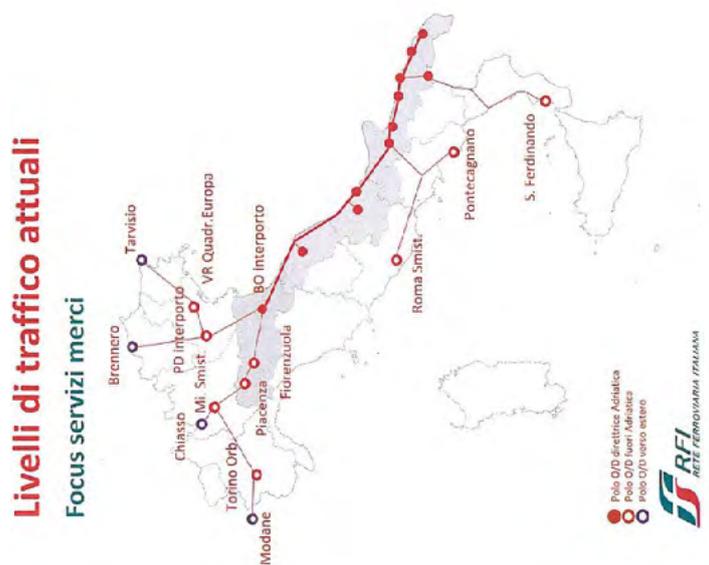
Il PA 2021-2030 assume e valorizza gli interventi compresi nel PRML e previsti da Rete Ferroviaria Italiana, dalle Autorità di Sistema Portuale e dalle imprese logistiche in corrispondenza di tali nodi, e fornisce una stima degli effetti che la realizzazione di tali interventi potrebbero apportare al sistema della mobilità delle merci regionale.

Per la consultazione degli elenchi degli interventi citati e previsti dal PA 2021-2030 si rimanda all'Allegato "Database degli interventi".



6.6.6.1 Ricostruzione della domanda attuale di traffico merci sulla linea adriatica (Fonte: RFI).

Nell'immagine sottostante (fonte RFI), sono riportati i livelli di traffico merci (treni/giorno medio feriale della settimana tipo) che interessano la linea Adriatica, evidenziando con una cornice gialla le tratte ferroviarie che ricadono integralmente o parzialmente nel territorio regionale.



Macrotratta MERCI	Treni/giorno*
Bivio S. Vitale – C. Bolognese	68
Castel Bolognese – Faenza	54
Faenza – Rimini	46
Rimini – Falconara M.	62
Falconara M. – Fossacesia	58
Fossacesia - Inconronata	40
Inconronata – Bari	34
Bari – Lecce	10
Bari – Taranto	4

7 Imprese Ferroviarie sugli scali adriatici
MERCITALIA – CAPTRAIN – FERROTRAMVIARIA – GTS
RAIL – CFI – ISC – SG

*dato calcolato sulla media feriale del circolato nella settimana tipo

Figura 175. Livello di traffico merci attuale sulla linea Adriatica - Fonte RFI



6.6.6.2 Stima della domanda potenziale intermodale strada-ferrovia

Nel presente paragrafo vengono presentate la metodologia, la ricostruzione della domanda e i risultati delle simulazioni riguardanti gli effetti del potenziamento del sistema logistico previsto dal PRML sulla ripartizione modale del traffico di lunga percorrenza terrestre e l'incidenza della diversione modale da strada a ferrovia.

Metodologia

La procedura adottata per la stima della domanda potenziale di traffico intermodale strada-ferrovia nei nodi logistici è basata sull'analisi del risparmio lordo della modalità gomma-ferro rispetto al tutto-strada. A tal fine sono stati confrontati i costi connessi al trasporto merci su gomma con quelli del trasporto combinato (gomma-ferro) per tutte le relazioni.

Per quantificare il costo associato agli spostamenti nelle due alternative tutto-strada e gomma-ferro mediante il modello di simulazione sono state calcolate le distanze sia tutto-strada che gomma-ferro di ciascuna relazione della matrice O/D valutando, in questo secondo caso, i tempi per coprire le tre frazioni di percorso: su strada per il primo tratto fino al raggiungimento della struttura intermodale di carico su treno, su ferrovia per la tratta intermedia ed infine, nuovamente su strada per il raggiungimento della destinazione finale della merce. Il confronto di convenienza e plausibilità è stato effettuato sui costi associati alle due modalità alternative di effettuazione del viaggio.

Lo scenario base di crescita considerato è desunto dalla "relazione istruttoria del Documento strategico e Interventi Tavolo ALI locale - Puglia-Basilicata" (gennaio 2018), in cui, per gli interventi previsti nei nodi

logistici pugliesi, si prevede "un incremento di merci movimentate superiori al 10%".

A partire da questa base sono stati considerati due ulteriori scenari "base+", "base++", a cui corrisponde una crescente propensione al trasferimento modale, rispettivamente pari al +15% e al +20%, legata al progressivo efficientamento dell'organizzazione del sistema logistico che dovrà accompagnare la disponibilità di capacità dell'infrastruttura ferroviaria.

Analisi degli spostamenti di Mezzi Pesanti su strada

Per stimare la domanda potenziale di trasporto merci strada-ferrovia si è partiti dall'analisi dei movimenti casello/casello per la classe 5 (Autocarri con 5 o più assi) relativa all'anno 2019 (fonte: Autostrade per l'Italia). Per poter analizzare la distribuzione degli spostamenti da/per la Puglia si è stimata in primo luogo la quota di merci movimentate dai due porti di Bari e di Brindisi dichiarate dall'Autorità di Sistema Portuale. Da tali valori è stato poi possibile stimare il numero di mezzi pesanti combinati connessi al traffico dei due porti di cui solo una parte interessa le tratte autostradali per i movimenti via terra.

Dalla differenza fra gli spostamenti matriciali complessivi e quelli relativi ai porti, si è ricavato la domanda interessanti i singoli comuni pugliesi, ripartita prima per provincia in base alla distribuzione del PIL regionale tra le province pugliesi, e successivamente ripartita per i vari comuni sulla base di elaborazioni specifiche sul numero di addetti e di unità locali forniti da ISTAT per il 2017 per ogni comune.

Per l'analisi degli spostamenti giornalieri di mezzi pesanti che hanno origine o destinazione in Puglia per classi di distanze, ottenuti dal procedimento prima descritto vedi pagina 66 dell'Allegato Banca Dati da Fonte.

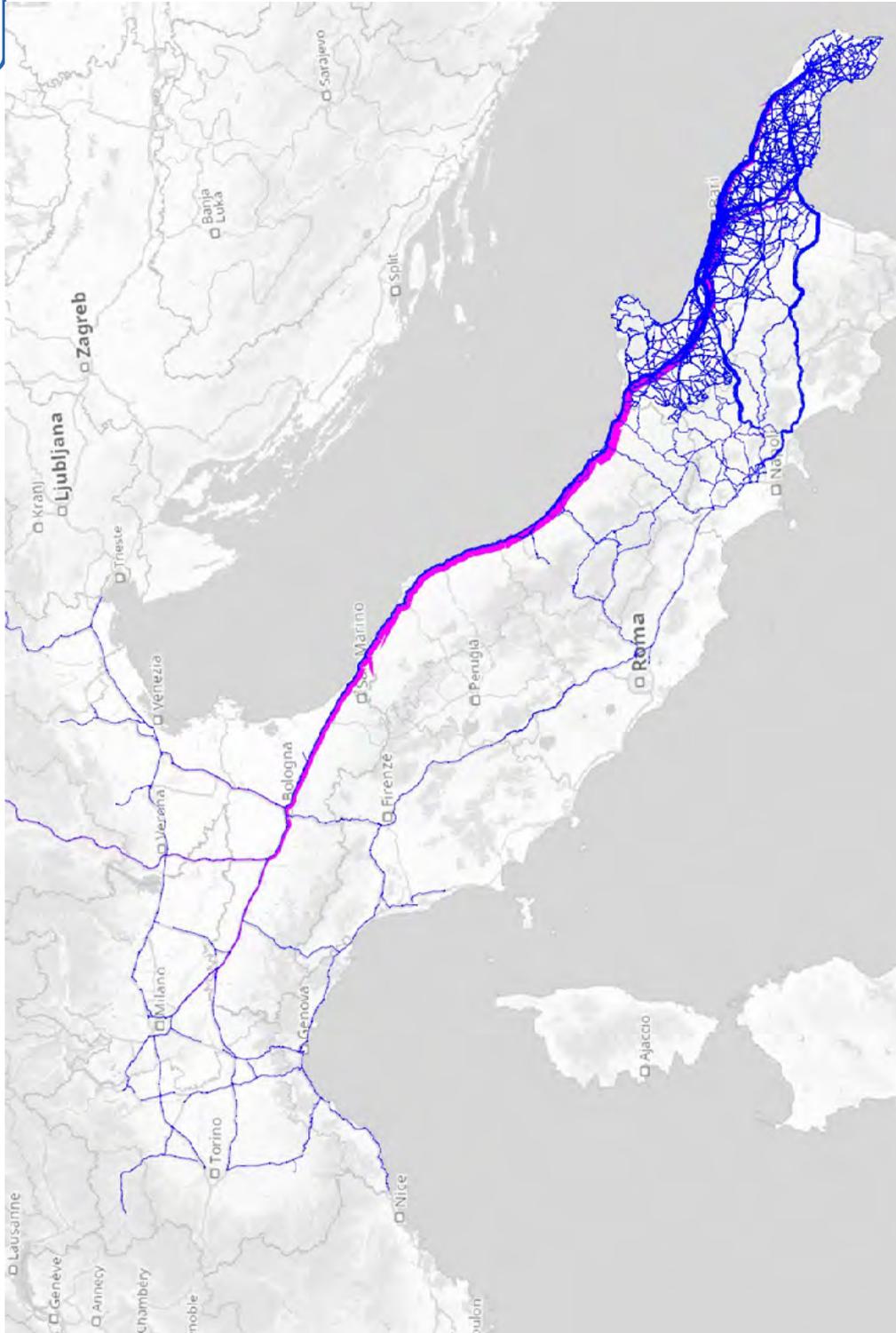


Figura 176. Flusso Mezzi Pesanti giorno ferialle invernale. Composizione di flusso veicoli destinati in Puglia e provenienti dalla A14.

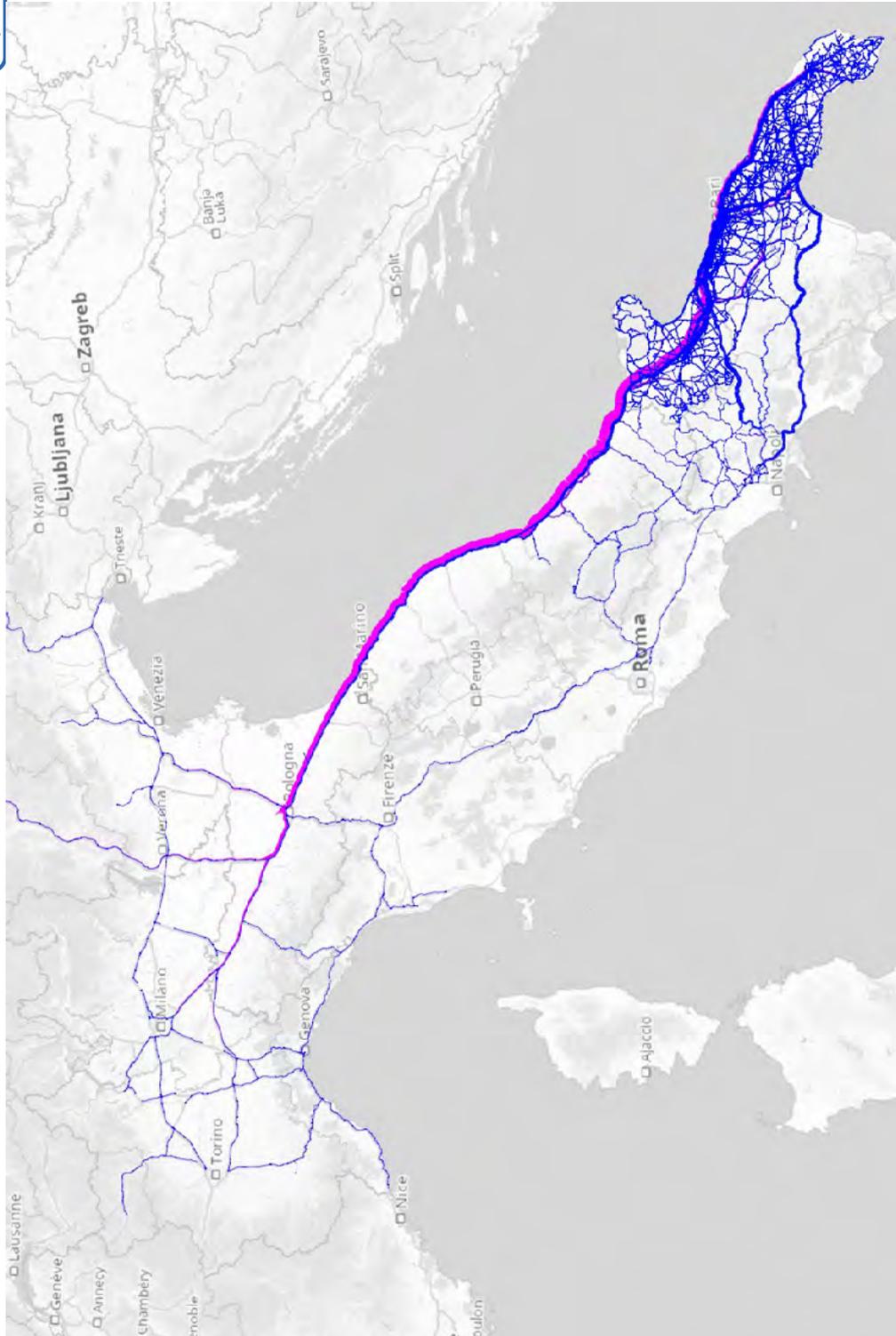


Figura 177. Flussogramma Mezzi Pesanti giorno feriale invernale. Composizione di flusso veicoli originati in Puglia e diretti a nord sulla A14.



Gli spostamenti giornalieri di mezzi pesanti da/per la Puglia e da/per il nord Italia, sono riportati nella tabella seguente.

Tabella 31. Mezzi Pesanti Puglia-Nord Italia (A+R) in un giorno feriale invernale

Mezzi Pesanti Puglia-nord Italia (A+R)	1'903	
Spostamenti minori di 600 km	845	
Spostamenti maggiori di 600 km	relativi alle province di:	
	FG	256
	BAT	78
	BA	212
	TA	232
	BR	68
	LE	212

6.6.6.3 Analisi delle capacità degli impianti

La relazione ministeriale del gennaio 2019 riferita agli interventi inseriti nell'ALI Puglia-Basilicata, ipotizza un incremento del 10% delle merci movimentate nei poli di Bari, Brindisi e Surbo per effetto dei potenziamenti infrastrutturali programmati per ogni nodo. Partendo dal dato relativo alla capacità attuale degli impianti fornita da RFI, sono stati dunque confrontati tre scenari, ipotizzando incrementi nel traffico di treni merci pari a +10%, +15% e +20%, denominati rispettivamente:

- Scenario Base;
- Scenario Base +;
- Scenario Base ++.

Polo Logistico	Capacità attuale degli impianti (treni/gg)	Treni attuali/destinati agli impianti (dato da RFI)	Stima treni addizionali da intermodalità strada-ferrovia		
			Scenario Base (+10%)	Scenario base + (+15%)	Scenario base ++ (+20%)
Incoronata	6	6	0,6	0,9	1,2
Bari	20	20	2	3	4
Taranto	12	4	0,4	0,6	0,8
Brindisi	8	10(*)	1	1,2	1,6
Lecce	2	0	0,2	0,3	0,4
Totale	48	40	4	6	8

(*) I dieci treni dichiarati sulla tratta Bari-Lecce sono stati considerati in partenza o transito da Brindisi includendo quindi sia i movimenti generati dallo scalo merci attuale, dal porto e dalla zona ASI, come anche gli eventuali transiti dalla linea Taranto Brindisi.



L'analisi dei costi delle relazioni tutto strada e strada-ferro hanno permesso di identificare la domanda giornaliera globale di riferimento per l'intermodalità strada-ferrovia, la quale, tradotta in termini di treni (si è considerato che un treno merci trasporti circa 25 semirimorchi) è stata messa a coerenza con le capacità dei vari impianti. In questo modo si è dunque ottenuto la riduzione giornaliera degli spostamenti di mezzi pesanti su strada.

Tabella 32. Stima treni addizionali e riduzione domanda giornaliera di mezzi pesanti su strada per intermodalità strada-ferrovia.

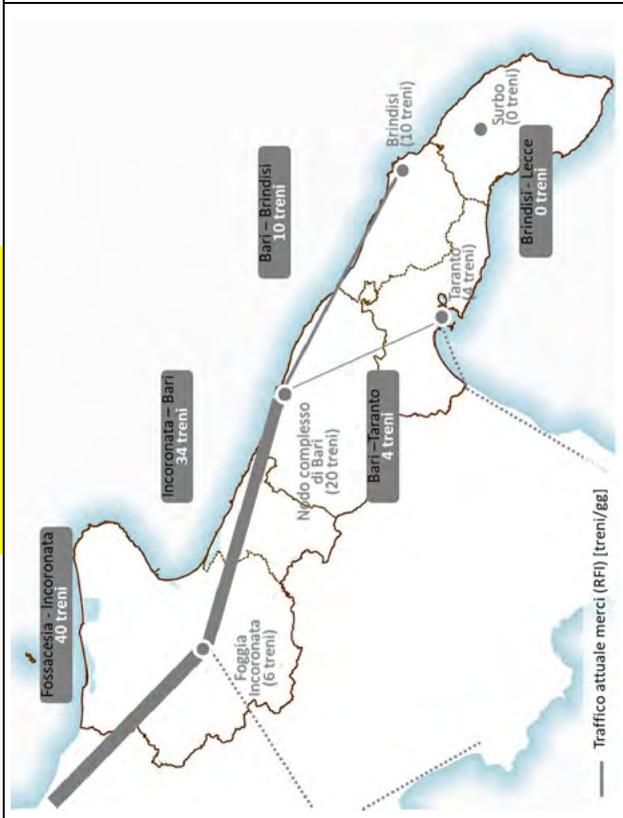
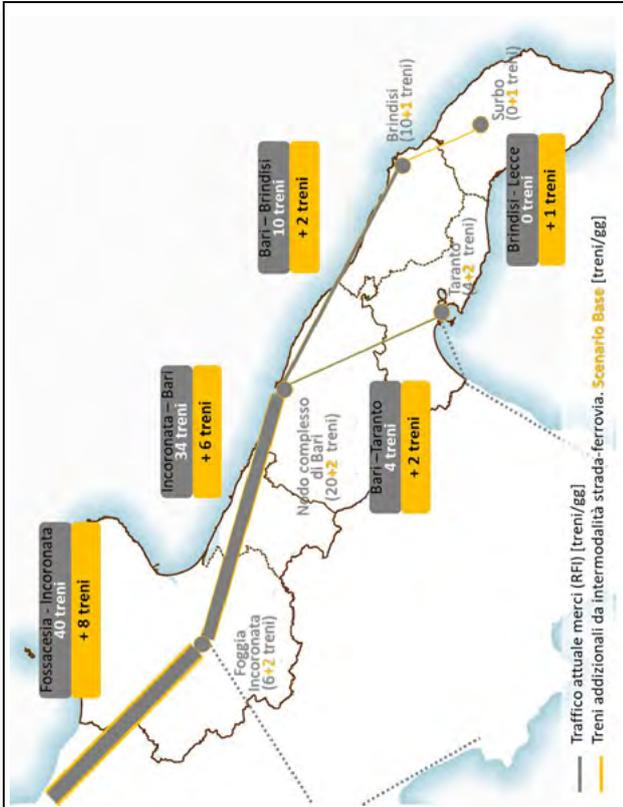
Polo Logistico	Domanda giornaliera globale di riferimento per l'intermodalità strada-ferrovia (Spostamenti di MP > 600 km A+R)	Treni e equivalenti (considerando che 1 treno merci trasporta circa 25 semirimorchi)	Stima Treni addizionali da intermodalità strada-ferrovia		Riduzione domanda giornaliera di mezzi pesanti su strada			
			Scenario Base	Scenario Base +	Scenario Base ++	Scenario Base	Scenario Base +	Scenario Base ++
Incoronata	269	10,76	2	2	4	50	50	100
Bari	277	11,08	2	4	4	50	100	100
Taranto	232	9,28	2	2	4	50	50	100
Brindisi	68	2,70	1	1	2	25	25	50
Lecce	212	8,47	1	1	2 ⁴	25	25	50 ⁵
Totale	1'057	42	8	10	16	200	250	400

⁴ Visti i limiti di capacità dell'impianto di Surbo e viste le distanze ridotte che intercorrono tra la Provincia di Lecce ed il nodo di Brindisi, si può ipotizzare che i due impianti possano collaborare come un unico sistema e che quindi parte delle UTI della provincia di Lecce possano effettuare l'interscambio strada-ferrovia in corrispondenza del nodo di Brindisi.

⁵ Visti i limiti di capacità dell'impianto di Surbo e viste le ridotte distanze che intercorrono tra la Provincia di Lecce ed il nodo di Brindisi, si può ipotizzare che i due impianti possano collaborare come un bipolo e che quindi parte delle UTI della provincia di Lecce possano effettuare l'interscambio strada-ferrovia in corrispondenza del nodo di Brindisi.



Polo Logistico	stima treni futuri/giorno originati/destinati a ogni impianto (Pari+Dispari)		Capacità futura per ogni impianto (treni/gg)
	Scenario Base	Scenario Base +	
Incoronata	8	8	10
Bari	22	24	40
Taranto	6	6	28
Brindisi	11	11	14
Lecce	1	1	2
Totale	48	50	96

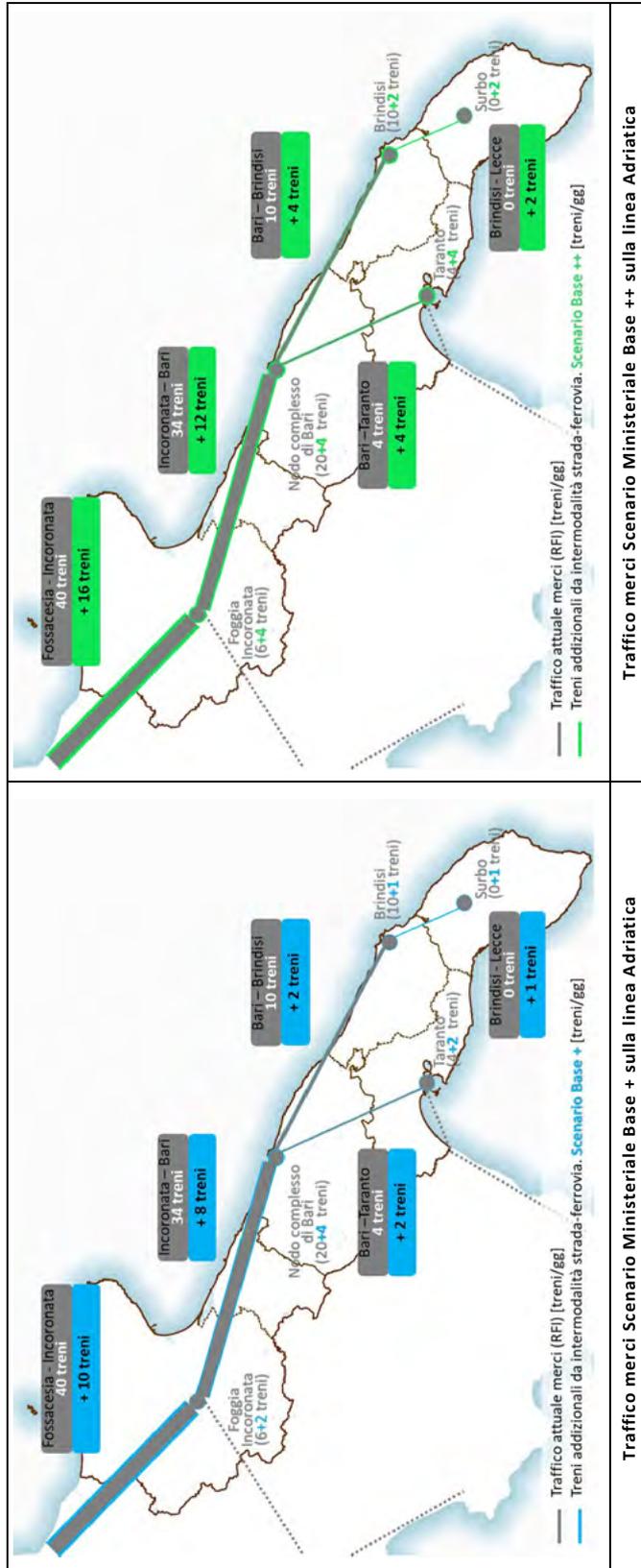


Traffico merci Scenario Base sulla linea Adriatica

Traffico merci attuale sulla linea Adriatica - Fonte RFI



Polo Logistico	stima treni futuri/giorno originati/destinati a ogni impianto (Pari+Dispari)		Capacità futura per ogni impianto (treni/gg)
	Scenario Base	Scenario Base ++	
Incoronata	8	10	10
Bari	22	24	40
Taranto	6	8	28
Brindisi	11	12	14
Lecce	1	2	2
Totale	48	50	96



Traffico merci Scenario Ministeriale Base ++ sulla linea Adriatica

Traffico merci Scenario Ministeriale Base + sulla linea Adriatica



Nelle tabelle di seguito sono riportate le variazioni di percorrenze di mezzi pesanti in un giorno feriale tipo sulla rete in seguito alla diminuzione di domanda per effetto dell'intermodalità strada-ferrovia.

Sui principali corridoi Pugliesi costituiti dalla A14, SS16, SS100 e SS613 si avrebbe una riduzione delle percorrenze oltre i 600km pari al 14% nello scenario Base, al 17% nello scenario Base + e del 25% nello scenario Base ++, rispetto allo stato attuale.

Tabella 33. Variazione delle Percorrenze giornaliere (veic*km) di mezzi pesanti nei diversi scenari sui principali corridoi (A14-SS16-SS100 e SS613) relativamente agli spostamenti maggiori di 600km.

	Attuale 24h	Scenario Base	Scenario Base +	Scenario Base ++
Percorrenze 24h [veic*km] A14-SS16-SS100 e SS613	266'180	228'747	220'391	191'434
Variazione assoluta rispetto allo stato attuale	-	-37'434	-45'790	-74'746
Variazione % rispetto allo stato attuale	-	-14,1%	-17,2%	-28,1%

Nelle due tabelle seguenti vengono riportate le riduzioni del traffico per effetto del trasferimento modale riferite, rispettivamente al sistema della viabilità principale regionale Tabella 34) e all'intera rete (Tabella 35).

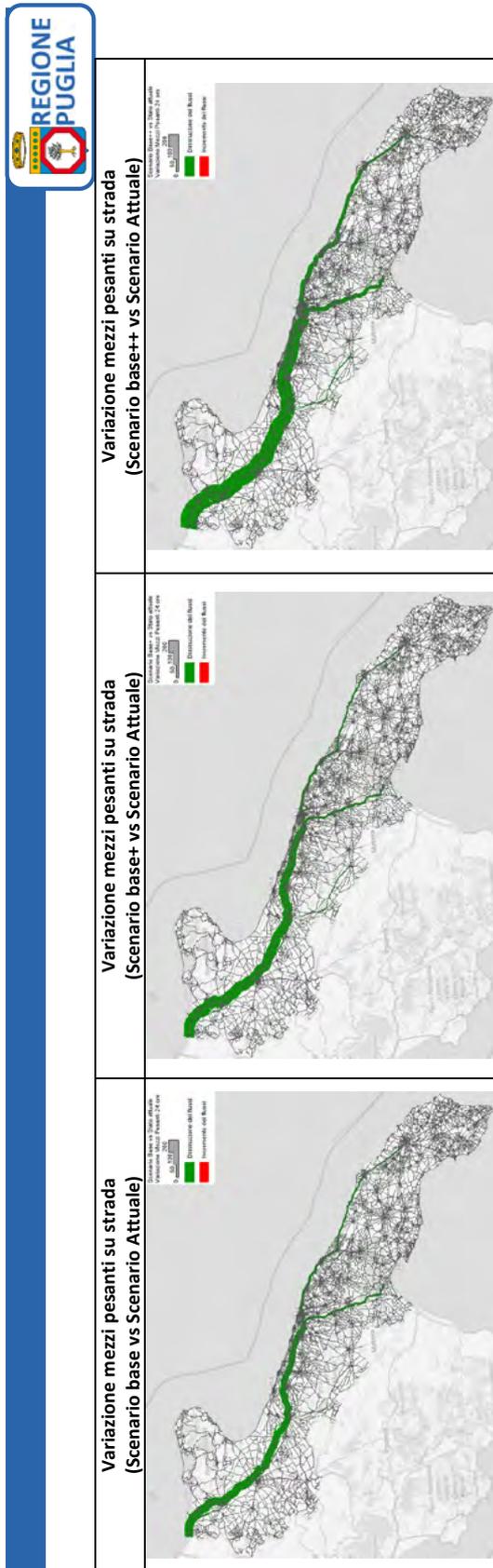
Tabella 34. Variazione delle Percorrenze giornaliere (veic*km) di mezzi pesanti nei diversi scenari sui principali corridoi (A14-SS16-SS100 e SS613).

	Attuale 24h	Scenario Base	Scenario Base +	Scenario Base ++
Percorrenze 24h [veic*km] A14-SS16-SS100 e SS613	1'616'457	1'579'240	1'570'934	1'541'991
Variazione assoluta rispetto allo stato attuale	-	-37'217	-45'523	-74'466
Variazione % rispetto allo stato attuale	-	-2,3%	-2,8%	-4,6%

Tabella 35. Variazione delle Percorrenze giornaliere (veic*km) di mezzi pesanti nei diversi scenari sull'intera rete regionale.

	Attuale	Scenario Base	Scenario Base +	Scenario Base ++
Percorrenze 24h [veic*km] Intera rete regionale	3'458'911	3'416'904	3'407'537	3'374'824
Variazione assoluta rispetto allo stato attuale	-	-42'008	-51'375	-84'087
Variazione % rispetto allo stato attuale	-	-1,2%	-1,5%	-2,4%

Nelle immagini riportate nella pagina seguente sono rappresentati i flussogrammi della variazione dei flussi di mezzi pesanti in un giorno tipo tra i tre diversi scenari e lo stato attuale.



6.6.6.4 Stima incremento traffico merci dai porti

Per la stima dell'incremento del traffico merci dai porti si è considerato quanto dichiarato da RFI, ossia un +2Mln di TEU/anno al porto di Taranto e +1,5 Mln di TEU/anno al porto di Gioia Tauro che si traduce⁶ in:

- +100 treni/gg (P+D su Taranto);
- +76 treni/gg (P+D su Gioia Tauro).

Al pari di quanto ipotizzato per l'intermodalità terrestre strada-ferrovia, anche per l'intermodalità mare-ferrovia, l'andamento degli incrementi è stato stimato con una curva logistica che tiene conto della capacità finale dell'infrastruttura e, implicitamente, della fase di avviamento. Ciò si traduce in un incremento al 2030 (orizzonte di Piano) pari a + 40 treni sulla linea Adriatica (23 da Taranto e 17 da Gioia Tauro) anziché i +60 che si sarebbe ottenuto con un andamento lineare.

⁶ ipotesi di treni di 750m al limite di 2000 ton con carico equivalente di UTI pari a 66 TEU. Nel caso di treni carichi al limite della capacità, il carico equivalente diventa 75 TEU ed il numero di treni è pari a 155. La prima ipotesi rimane maggiormente cautelativa a garanzia della capacità.

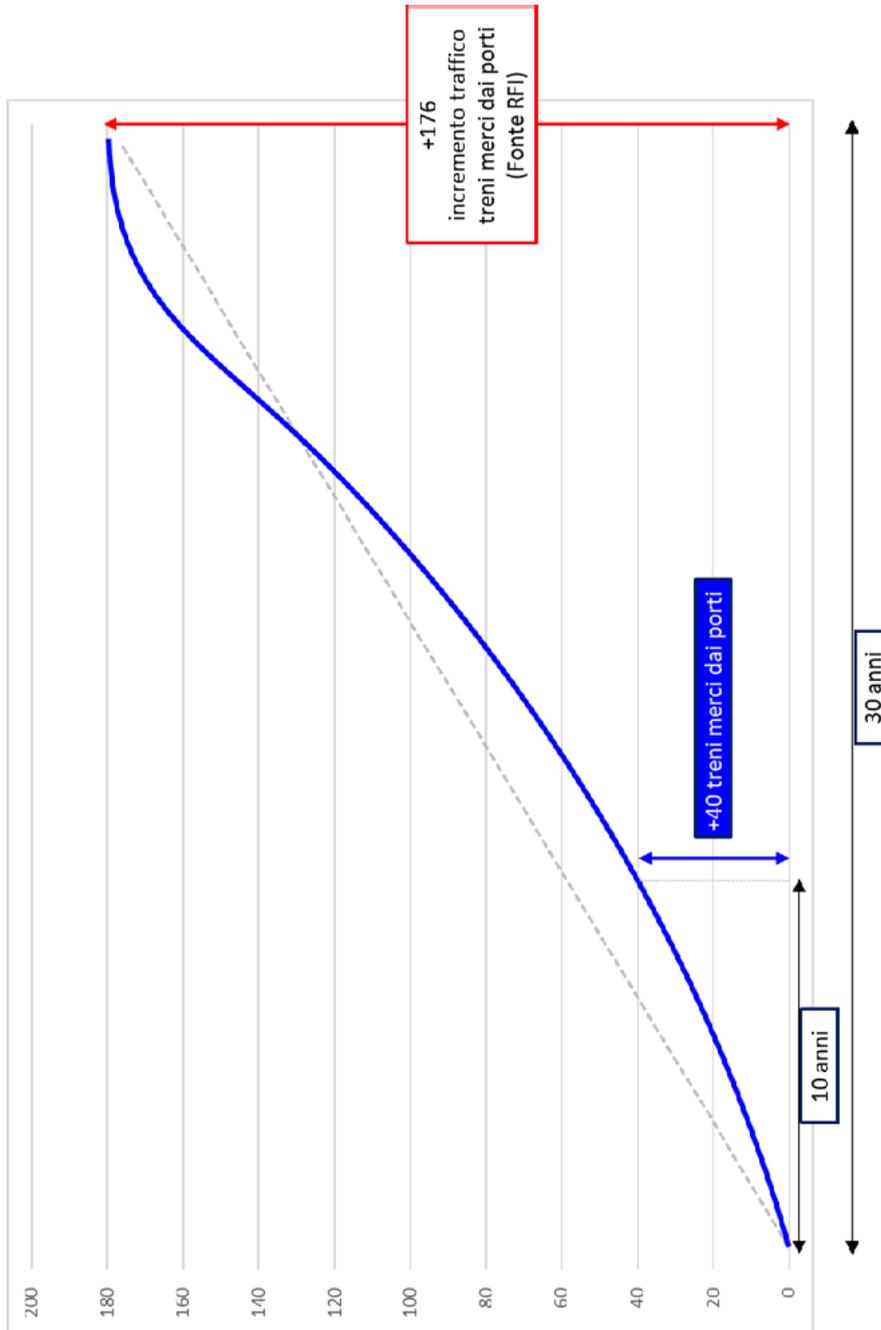


Figura 178. Stima incrementi di traffico treni merci dai porti.

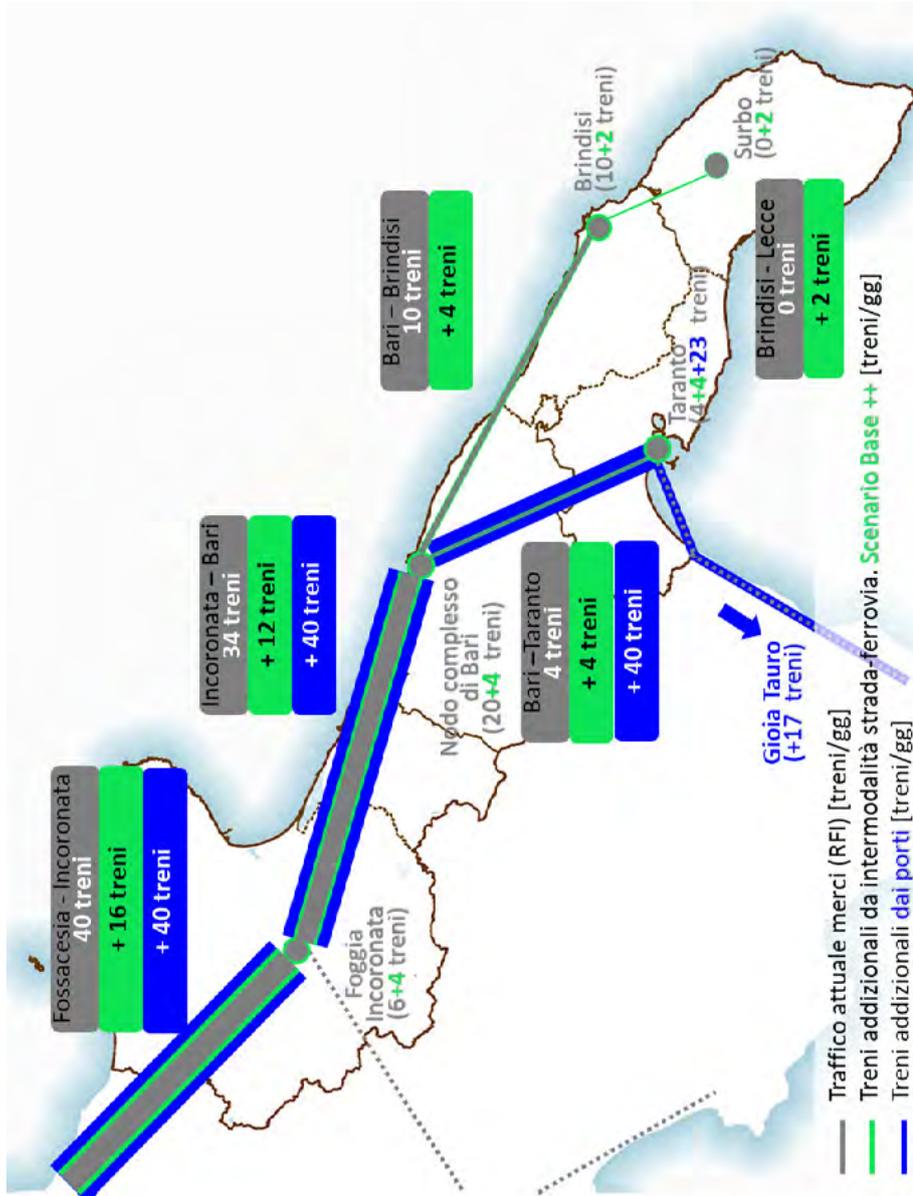


Figura 179. Traffico treni merci 2030.



veloce tra Vieste e Mattinata (s153), non avendo attualmente una fonte di finanziamento, sono state invece considerate realizzabili oltre lo scenario del Piano.

Per migliorare l'accesso alla nuova stazione AV/AC di Foggia il PA 2021- 2030 prevede inoltre la realizzazione di un collegamento diretto tra la nuova stazione AV/AC di Foggia e la viabilità principale (s162).

6.7 Secondo Livello – La rete multimodale di interesse regionale ed i poli di commutazione di secondo livello

6.7.1 RETE STRADALE DI INTERESSE REGIONALE E RAPPORTI CON I LIVELLI SOTTORDINATI

6.7.1.1 Provincia di Foggia

I principali interventi previsti in Provincia di Foggia sono descritti nella tabella e nell'immagine di seguito riportate.

Il PA 2021 – 2030 recepisce la realizzazione della Strada Regionale 1 'Subappenninica' (s5/s5a), prevista nel CIS Capitanata nonché nel PTCP, e beneficiaria di un primo finanziamento FSC 21-27 da 50 M€ sul 1° lotto. L'arteria prevede il collegamento tra il casello autostradale di Candela della A16 e quello di Poggio Imperiale della A14, intercettando quasi tutti i comuni dell'Aerea Interna dei Monti Dauni. Gli altri interventi previsti in provincia di Foggia riguardano l'adeguamento della SS16 (s4, s173) e delle tangenziali di Foggia (s14, s15, s16, s16plus e s17) e di San Severo (s3, s10) per la riduzione dell'incidentalità, la Strada a scorrimento veloce del Gargano (s1, s152), che consentirà di migliorare l'accesso al comprensorio turistico del Gargano e l'adeguamento della viabilità di accesso a S. Giovanni Rotondo (SP45 BIS) (s160 e s168) e a Manfredonia (SS.89) (s21). L'intervento sulla SP45 BIS dovrà essere messo a punto in coordinamento con la previsione di istituzione del servizio di BRT tra Foggia e San Giovanni Rotondo (f290), che prevede anche eventuali interventi di preferenziazione localizzati presso le intersezioni e le fermate per favorire il percorso e l'accessibilità universale al servizio BRT.

La sistemazione funzionale della SP53 a servizio del distretto turistico del Gargano (s151) e la prosecuzione della strada a scorrimento

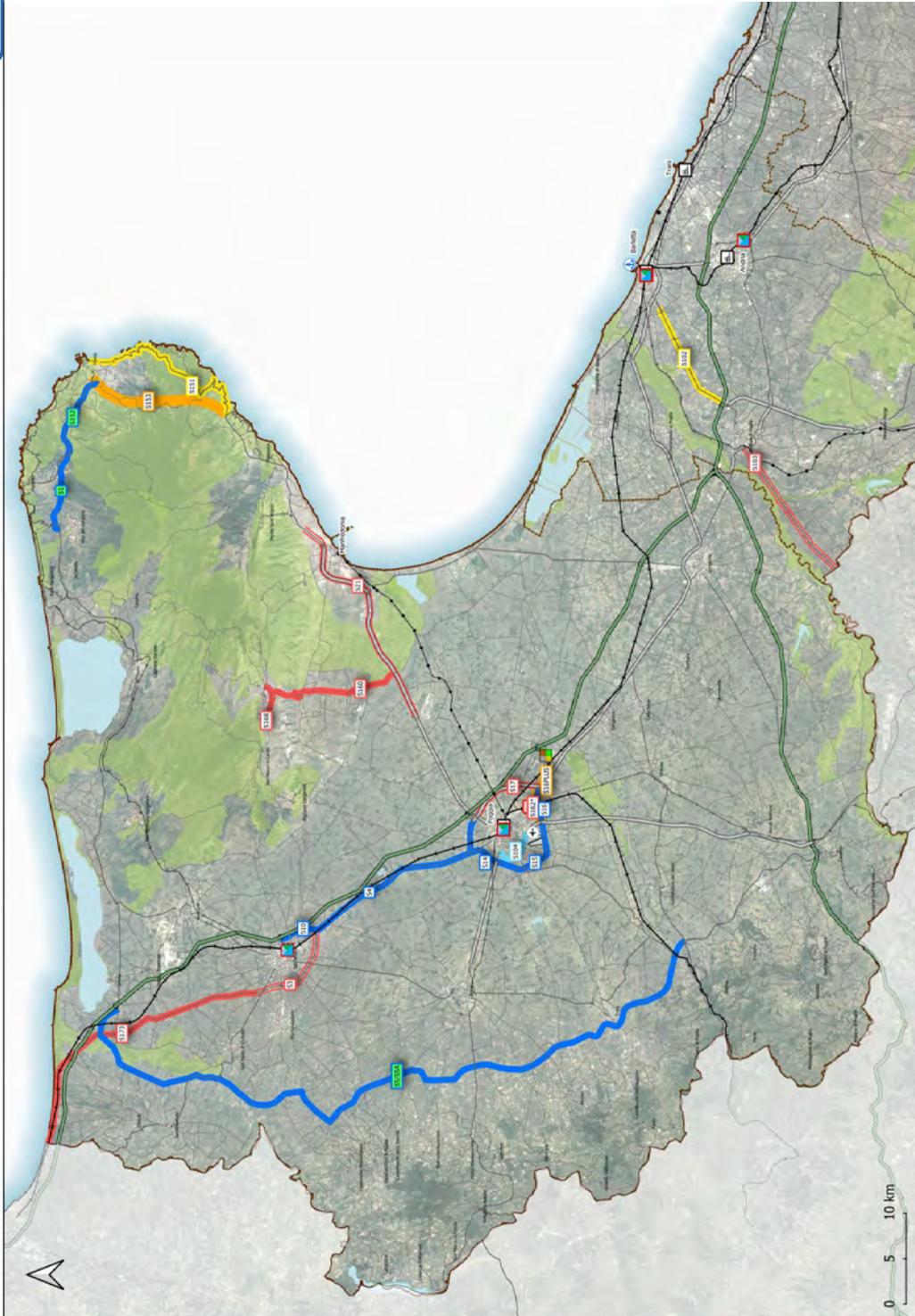


Figura 180. Planimetria interventi stradali in Provincia di Foggia.



l'esigenza di uno Studio di Fattibilità per migliorare le caratteristiche geometriche degli svincoli della SS16 sul territorio BAT dal momento che in questo ambito territoriale la SS.16 svolge anche la funzione di circosollazione dei centri abitati di Barletta, Trani, Bisceglie.

6.7.1.2 Provincia di Barletta-Andria-Trani

I principali interventi di interesse regionale in provincia di Barletta-Andria-Trani sono la messa in sicurezza della SS93, interventi ereditati dal precedente PA 2015-2019. In accordo con ANAS si segnala



Figura 181. Planimetria interventi stradali in Provincia di Barletta-Andria-Trani.



6.7.1.3 Città Metropolitana di Bari

Nella Città Metropolitana di Bari, oltre agli interventi già descritti al paragrafo 6.6.5.3, il Piano conferma quanto era già previsto nel PA 15-19 relativamente alla necessità di adeguare le tratte di competenza di ANAS della SP235 tra Santeramo in Colle e Gioia del Colle con sezione

tipo C (s54) comprese nell'itinerario Murgia-Matera-Pollino, e della SS172 tra Casamassima (s56) e Putignano (s59). Si segnala inoltre la conclusione del completamento funzionale e messa in sicurezza con sezione tipo B del tratto di SS100 in corrispondenza dell'abitato di Santeramo di Bari, compreso nel PA 15-19.

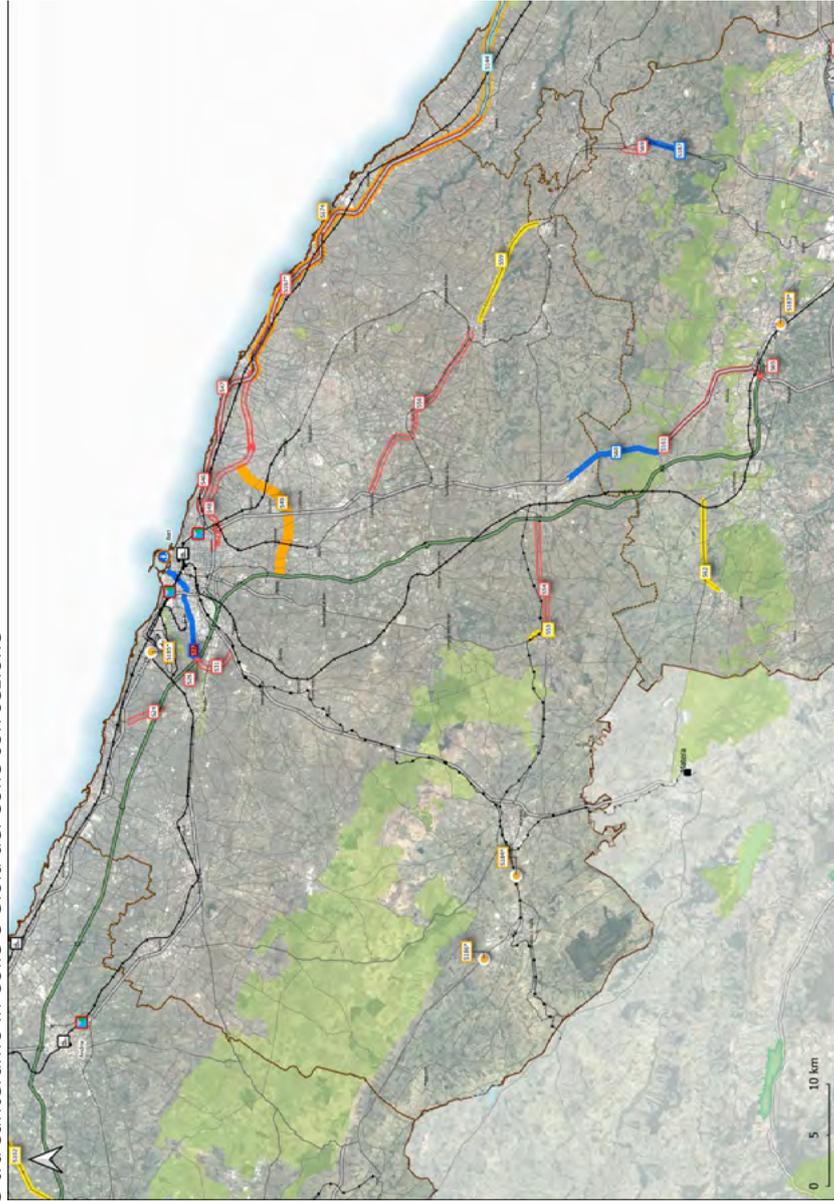


Figura 182. Planimetria interventi stradali nella Città Metropolitana di Bari.



6.7.1.4 Provincia di Taranto

Il Piano Attuativo conferma l'intervento di realizzazione, ammodernamento e manutenzione della rete viaria di accesso all'aeroporto di Grottaglie già attivati dalla Provincia di Taranto.

L'accessibilità dal subsistema logistico-portuale sarà garantita dall'adeguamento e messa in sicurezza della SS7 e SS7ter.

Il ripristino delle rampe di collegamento diretto tra il tratto terminale della viabilità autostradale e la SS.106 dir. (s65), unito al completamento funzionale e messa in sicurezza del tratto conclusivo della SS100 (sia la parte finanziata che quella non finanziata) (s60, s161) con immissione sulla nuova arteria SS106dir/SS7 nei pressi di Palagiano, sono interventi ritenuti prioritari dal Piano in quanto consentono di completare una nuova direttrice nell'asse Bari-Taranto, già ampliata e ammodernata verso Palagiano/Chiatona nel tratto costituito dalla SS 106d dir, in modo da sgravare il traffico nel centro abitato di Massafra caratterizzato anche da numerosi fenomeni di incidentalità.

L'accessibilità al nodo di Taranto viene completata con l'adeguamento e potenziamento del nodo complesso SS7 – SS100 – SS 106 (s164), migliorando così il collegamento tra i territori della provincia ma anche quelli dalla direttrice Jonica occidentale con il Porto di Taranto, la Stazione ferroviaria ed il centro della città, ma anche con la Strada litoranea Talsano – Avetrana (s73, s75), di competenza della Provincia di Taranto finanziata da FSC 14-20 per 10 M€ e FSC 21-27 per 122 M€.

Il PA conferma inoltre l'adeguamento della viabilità di accesso alla nuova stazione ferroviaria di Nasisi (s163) avviato dalla Provincia di Taranto, atteso che questa stazione diverrà un importante polo intermodale di riferimento per tutto il territorio provinciale non servito direttamente dalla ferrovia.

Per migliorare l'accessibilità all'aeroporto di Taranto il PA 2021-2030 ribadisce quanto già presente nel PA 15 - 19 relativamente alla realizzazione, ammodernamento e manutenzione della rete viaria con sezione tipo C1 nei pressi dell'aerostazione (s70), ma anche

l'adeguamento e miglioramento dell'itinerario Bradanico – Salentino tra Modugno e Grottaglie (s71, s78) per i territori interni alla provincia e tra San Pancrazio e Lecce (s87, s88, s171a e s171b) per tutta l'area salentina.

Infine, si segnala il completamento del tronco Martina Franca-Taranto sulla Strada Statale n 172 dei trulli compresa nel PA 15 – 19.



Figura 183. Planimetria interventi stradali in Provincia di Taranto



6.7.1.5 Provincia di Brindisi

Come già descritto nel paragrafo 6.6.5.5 il PA 2021 - 2030 introduce come nuovo intervento il potenziamento e la messa in sicurezza della tangenziale di Brindisi (s169) per garantire continuità al corridoio costituito dalla SS16 e dalla SS613 in questo tratto dove il traffico di distribu-

zione della città si sovrappone a quello di lunga percorrenza verso la provincia di Lecce. L'intervento prevede anche l'adeguamento della viabilità di accesso al porto (a partire dallo svincolo di Porta Lecce) per migliorare e rendere più sicura l'accessibilità al porto di Brindisi ivi compresa quella al bacino logistico portuale industriale di Costa Morena.



Figura 184. Planimetria interventi stradali in Provincia di Brindisi



6.7.1.6 Provincia di Lecce

In seguito al completamento del tronco Maglie-Otranto con sezione tipo B previsto nel PA 15 – 19, in Provincia di Lecce il PA 2021 - 2030 conferma l'ammodernamento e completamento dell'itinerario Bradanico-Salentino tra San Pancrazio Salentino e Guagnano (s88), la realizzazione della variante all'abitato di Guagnano e Salice Salentino (s171a) ed introduce nel lungo periodo l'adeguamento della SS7 ter tra campi Salentina e Lecce (s171b). Questi interventi mirano a migliorare l'accessibilità di tutto il sistema del Salento al nodo di Taranto e all'aeroporto di Grottaglie.

Con l'obiettivo di migliorare i collegamenti delle aree meno accessibili, il Piano conferma quanto avviato nel precedente PA 15-19, ossia il potenziamento della SR8 tra la tangenziale di Lecce e l'abitato di Melendugno (s91, s92, s93), intervento che, seppur di competenza della Provincia di Lecce, dovrà essere messo a punto in coordinamento con la previsione di istituzione del servizio di BRT tra Porto Cesareo-Lecce e Melendugno (f293), che prevede anche interventi di preferenziazione localizzati per favorire il percorso del bus.

Inoltre, il PA 2021-2030 introduce e considera prioritaria l'adeguamento e la messa in sicurezza della SS274 e delle bretelle di collegamento con tutti i centri abitati localizzati lungo la costa tra Alessano, Castrignano del Capo, Gagliano del Capo e Presicce (s172). Questo intervento, messo a sistema con i lavori di ammodernamento ed adeguamento della SS275 tra Maglie e Santa Maria di Leuca (s95, s96), è finalizzato a migliorare l'accessibilità a tutta l'Area interna del Sud Salento. Nell'intervento andranno ricompresi gli interventi finalizzati a garantire la preferenziazione ai servizi di adduzione e distribuzione del TPL attestati sulle stazioni/fermate di FSE.



Figura 185. Planimetria interventi stradali in Provincia di Lecce.



e con l'impianto della rete multimodale sovraordinata. Per questo motivo le viabilità per le quali il Piano riconosce la competenza della Città Metropolitana o delle Province non compaiono nella tavola di Piano.

6.7.1.7 Interventi non cartografati sulla rete stradale di competenza provinciale

Sul versante della pianificazione e programmazione degli interventi in tema di viabilità, il Piano Attuativo prevede una sostanziale novità in coerenza con la Legge di bilancio 2022 (L. 30/12/2021, n. 234).

Attraverso questo strumento legislativo, vengono introdotte una serie di novità di grande portata che ridefiniscono competenze e attribuzioni di risorse in materia di viabilità extraurbana di rango regionale e provinciale come di seguito brevemente richiamato.

L'art. 1, commi 405 e 406, della Legge sopracitata infatti, reca disposizioni per il finanziamento di interventi relativi a programmi straordinari di manutenzione straordinaria e adeguamento funzionale e resilienza ai cambiamenti climatici della viabilità stradale, anche con riferimento a varianti di percorso, di competenza di regioni, province e città metropolitane.

Per tale finalità, la legge autorizza la spesa complessiva di 3,35 miliardi di euro dal 2022 al 2036 ripartita nelle seguenti quote annuali:

- 100 milioni di euro per l'anno 2022;
- 150 milioni di euro per il 2023;
- 200 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024 e 2025;
- 300 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2026 al 2030;
- 200 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2031 al 2036.

Tutto ciò premesso e considerato nel Piano Attuativo si è fatta la scelta di mantenere alla pianificazione e programmazione regionale esclusivamente le viabilità di rango provinciale che rivestono un ruolo strategico nel garantire il miglioramento dell'accessibilità dei territori regionali (soprattutto se aree svantaggiate) ai poli di commutazione di primo livello.

Per la restante rete di rango provinciale il Piano attuativo, prendendo atto della ridefinizione delle competenze previste dalla citata Legge di bilancio 2022 in capo alla Città Metropolitana e alle Province, ne subordina l'attuazione alla coerenza con i propri obiettivi e strategie

Per la consultazione degli interventi relativi al trasporto stradale si veda il capitolo 3 dell'Allegato "Database degli interventi".

6.7.2 RETE PORTANTE REGIONALE DEL BRT

Il sistema Bus Rapid Transit (BRT), tecnologia entrata definitivamente nel novero dei sistemi di trasporto rapido di massa, sarà attivato in via sperimentale nelle città di Bari e Taranto grazie ai finanziamenti programmati dal PNRR. Il precedente PA 2015 – 2019 aveva già proposto l'adozione di questo sistema per il collegamento tra la fermata RFI Perrino e l'aeroporto di Brindisi (f90). Il PA 2021-2030, sulla scorta di tali orientamenti, ha previsto l'attivazione di 6 linee BRT suburbane/extrurbane sulle direttrici strategiche regionali non coperte dalla rete ferroviaria o su cui la modalità ferroviaria non è in grado di soddisfare tutta la domanda. Di seguito si presentano le caratteristiche generali del sistema BRT e le linee individuate.

6.7.2.1 Specifiche tecniche dei sistemi BRT – Generalità

IL BRT non è un "sistema" di trasporto propriamente detto ma una soluzione infrastrutturale-tecnologica-organizzativa fondata su un utilizzo quanto più efficiente possibile dell'autobus. Gli elementi distintivi del BRT rispetto ad una linea di autobus convenzionale sono:

- l'adozione di soli autobus ad alta capacità e tendenzialmente con motorizzazione ibrida o elettrica,
- la sede prevalentemente riservata,
- la priorità semaforica alle intersezioni,
- un allestimento "tranviario" delle fermate (accosto a marciapiede, incarrozzamento a raso e servizi ai passeggeri),
- la riqualificazione "da facciata a facciata" della viabilità interessata dal percorso.

Questa opzione di trasporto rapido di massa, nel panorama delle soluzioni di trasporto collettivo adottabili in campo urbano, suburbano ed extraurbano, si va affermando in molte città d'Europa come un ap-

proccio meno costoso rispetto al TRAM e quindi di più rapida attuazione, fermo restando la possibilità di costituire una tappa intermedia rispetto alla realizzazione di una rete tramviaria. Sia in Gran Bretagna che in Francia sono ormai numerosi i casi di applicazione e di successo dei BRT che arrivano ad offrire capacità di trasporto di poco inferiori ai 30.000 passeggeri/giorno.

In alcuni casi già in esercizio, tra cui Nantes, le linee sono concepite come pre-tranvie. Ciò significa che le caratteristiche geometriche ed infrastrutturali delle principali opere d'arte sono progettate e realizzate in modo da essere compatibili anche per una futura eventuale trasformazione in tranvia.

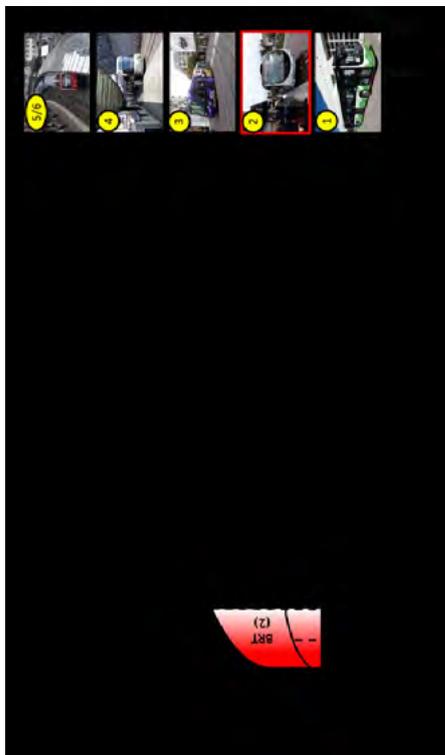


Figura 186. Specifiche tecniche dei sistemi BRT – Dominio ottimale di impiego.



La sede riservata del BRT in campo extraurbano, a differenza dei sistemi in sede fissa (LRT), può essere realizzata in maniera selettiva in funzione delle perturbazioni di traffico statisticamente rilevanti.

Uno dei principali punti di forza del BRT è la possibilità di prevedere modalità di preferenziazione differenziate a seconda della disponibilità di spazio sulla carreggiata.

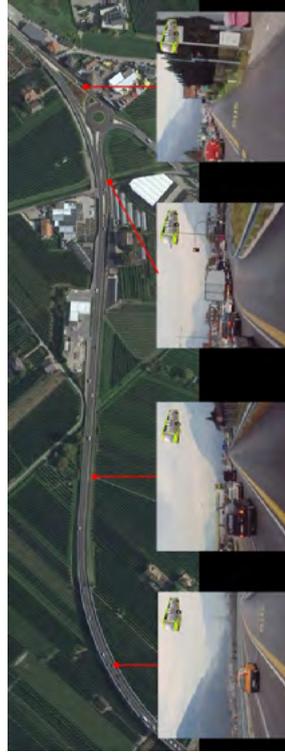


Figura 189. Caso studio: Sede riservata + Bus gate Lotto 2 Metrobus Oltradige-Bolzano (780 metri di corsia preferenziale e approccio alla rotondria Ponte Adige asservito a semaforo attuato dai BUS.

Nei casi in cui le dimensioni della carreggiata non consentono di prevedere corsie riservate, è possibile adottare sistemi semaforici attuati dall'autobus che agevolano la reimmissione in carreggiata dopo la fermata oppure permettono al bus di guadagnare la testa di un plotone di veicoli («bus gate») in corrispondenza di una intersezione.



Figura 187. Specifiche tecniche dei sistemi BRT – Il materiale rotabile

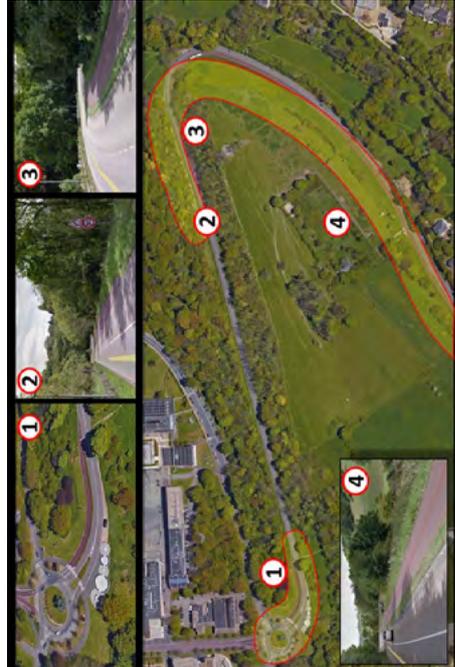
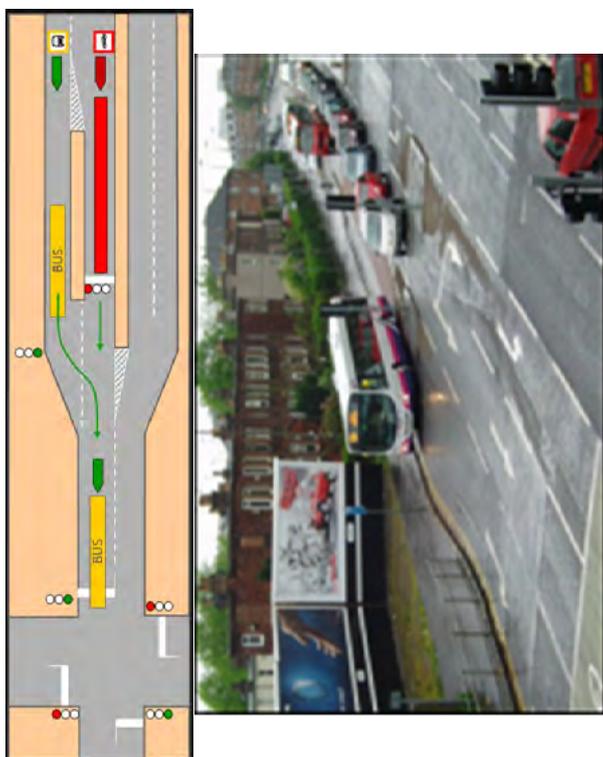


Figura 188. Bus Rapid Transit (BRT) – Esempio di infrastruttura con corsie riservate per il BRT.)



Il "bus gate" è un sistema di priorità al trasporto pubblico adottabile nei casi in cui:

- le dimensioni della carreggiata non consentono di ricavare o mantenere una corsia preferenziale a ridosso di un restringimento di carreggiata o in appoggio ad una intersezione semaforizzata;
- è necessario agevolare la reimmissione in carreggiata del bus dopo la fermata in golfo.

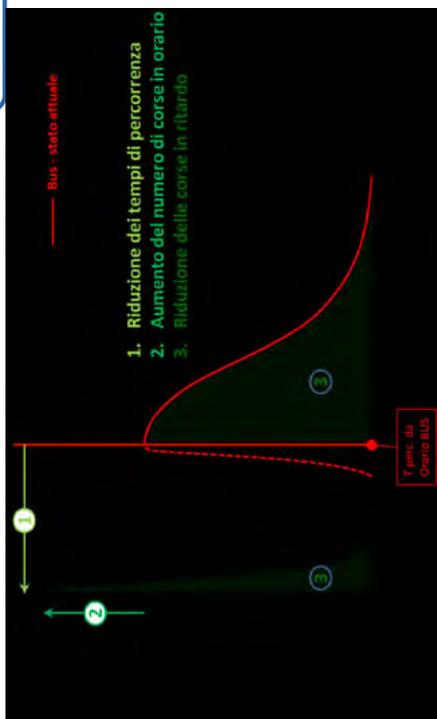


Figura 190. Specifiche tecniche dei sistemi BRT – Benefici attesi dalla preferenziazione.

Gli interventi alle fermate sono rivolti a favorire l'accessibilità, agevolare/velocizzare l'incarrozzamento e, ove necessario, a permettere l'interscambio.

Le fermate possono infine essere dotate di sistemi audio-video per la diffusione delle informazioni agli utenti, sistemi per la ricerca di percorsi ed orari, e di emittitrici di biglietti



6.7.2.2 La rete portante dei BRT

La rete di BRT proposta dal Piano Attuativo 2021-2030 è stata definita tenendo conto anche di alcune ipotesi formulate dai Piani di Bacino del Trasporto Pubblico Locale.

In particolare:

- Nell'aggiornamento del Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Locale della Provincia di Foggia (2018), il progetto di revisione delle reti e dei servizi di TPL prevede la razionalizzazione della direttrice San Giovanni Rotondo – Monte Sant'Angelo – Foggia (dove l'Azione FG3 specifica la realizzazione di un BRT extraurbano) tramite la soppressione e/o modifica nel percorso di alcune corse;
- Nel Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Locale della Città Metropolitana di Bari (2021) è stato introdotto un servizio BRT extraurbano che consente di collegare il Comune di Bari con i comuni lungo il corridoio Bari – Santeramo in Colle (BA_115);
- Nell'aggiornamento del Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Locale dell'ATO della Provincia di Brindisi (2020) viene introdotto il BRT Cisternino – Ostuni – San Vito – Brindisi (azione BR3);
- Nel Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Provinciale di Taranto (2016) è prevista la realizzazione di un'applicazione pilota di BRT extraurbano (Metrobus) sulla relazione Ginosa - Laterza - Massafra - San Giorgio J./Pulsano - Talsano (codifica TA2);
- Nel Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Locale di Lecce (2020), sono state individuate nuove linee di collegamento suburbano assimilabili a dei BRT (Metrobus 1 sulla relazione Porto Cesareo-Leverano-Monteroni-Arnesano-Fiorini-Lecce, Metrobus 2 sulla relazione Lecce-Cavallino-Lizzanello-Centro Commerciale (Cavallino)-Castri-Calimera-Melendugno-San Foca-Torre dell'Orso e Metrobus 3 sulla relazione Casalabate-Squinzano-Trepuzzi-Surbo-Lecce-San Cesario-San Pietro-Lequille.

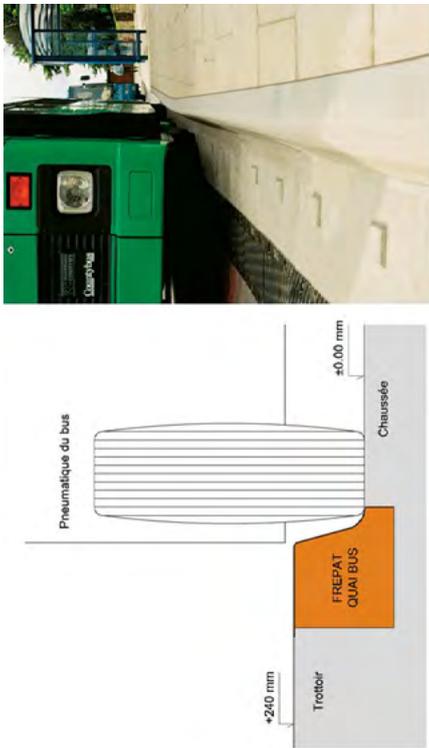


Figura 191. Specifiche tecniche dei sistemi BRT – Ottimizzazione dell'accosto alla fermata.



6.7.3 RETE FERROVIARIA DI INTERESSE REGIONALE E RAPPORTI CON IL SISTEMA TERRITORIALE

Sulla rete di interesse regionale il PA 2021 - 2030, oltre a prendere atto delle opere in corso e a riconfermare quelle programmate e dotate di finanziamento, ha introdotto una serie di interventi di nuova previsione finalizzati a completare e a valorizzare il disegno della rete regionale.

In particolare, l'obiettivo del Piano è quello di garantire l'accessibilità da tutto il territorio regionale ai principali poli della rete TEN-T, nodi Core o Comprehensive.

La peculiare configurazione della rete ferroviaria in ambito regionale consente, attraverso gli opportuni interventi, di traguardare questo ambizioso obiettivo. Il sistema ferroviario regionale è costituito dalla rete gestita da RFI, e da reti regionali. In particolare, la tratta di FNB (Bari - Aeroporto - Corato - Barletta) e le due di FSE (Bari - Martina Franca - Taranto e Bari - Francavilla - Lecce) in alcuni casi corrono parallelamente a dei tratti dell'Adriatica e della Bari - Taranto di RFI. Il PA ha previsto alcuni interventi finalizzati a garantire l'interoperabilità tra queste tratte (f48b, f52, f209, f216, f259) e la rete nazionale, così da alleggerire il traffico di passeggeri presso le stazioni RFI (evitando, nel caso della Linea Adriatica, la saturazione dell'offerta residua disponibile), anticipando l'accesso alla rete ferroviaria nazionale in corrispondenza delle reti regionali.

Il PA prevede l'estensione dell'interoperabilità ferroviaria anche sulla linea San Severo - Peschici da Sannicandro Garganico fino a Cagnano Varano (f286) al fine di attivare servizi veloci di collegamento di tutta l'Area Interna del Gargano sia con l'Aeroporto di Bari che con la nuova stazione di Foggia AV/AC. I servizi suddetti potrebbero essere integrati, in accordo con la Regione Basilicata, con quelli previsti sulla linea Foggia - Potenza per servire i territori del Vulture.

Di seguito vengono riportati i principali interventi ferroviari previsti dal PA 2021 - 2030 sulle **tratte regionali di RFI**.

Linea Foggia - Manfredonia. Preso atto dell'esigenza di coniugare la soluzione per il potenziamento del TPL con le nuove esigenze nate dal rilancio del porto Alti Fondali di Manfredonia e ferma restando l'esigenza primaria di eliminare l'attuale cesura costituita dalla presenza dell'infrastruttura ferroviaria all'interno della città, nonché di riqualificare i sedimi e di realizzare un sistema di trasporto ecocompatibile che colleghi il centro di Manfredonia con Foggia, il PA 2021-2030 prefigura uno scenario sviluppabile per fasi funzionali, come descritto nei punti seguenti (f321). Tali indicazioni dovranno essere adeguatamente sviluppate nello studio di fattibilità, da redigere a cura di RFI, che valuterà i seguenti aspetti:

- 1) Valutazione degli interventi sulla linea ferroviaria e sul raccordo Frattarolo - Porto Alti Fondali necessari a permettere la circolazione di treni merci tra Foggia e Frattarolo e di convogli in manovra tra Frattarolo e il fascio ferroviario all'interno del porto;
- 2) Valutazione degli interventi necessari a rendere possibile la circolazione di treni merci e convogli passeggeri tra le stazioni di Frattarolo e Foggia nell'ipotesi di un cadenzamento fino ai 30' del servizio di TPRL su rotaia a trazione elettrica o a idrogeno;
- 3) Valutazione delle opzioni di esercizio del TPL sul corridoio Foggia - Manfredonia, anche in una logica evolutiva in ragione delle possibili modifiche al quadro di riferimento normativo di settore. Tali opzioni dovranno essere compatibili con l'immediata dismissione dell'esercizio ferroviario tra la fermata di Manfredonia Ovest e la stazione ferroviaria di Manfredonia, con la realizzazione, sul sedime dismesso, di un corridoio dedicato alla mobilità sostenibile (servizi di TPL e percorso ciclabile) e attrezzato in modo da garantire un'eventuale transizione da servizi su gomma di tipo Bus Rapid Transit a servizi su rotaia di tipo tranviario qualora, nei prossimi anni, ANSFISA



autorizzi una normativa relativa alla circolazione su rete interconnessa di rotabili del tipo "Tram-Treno".

Linea Barletta – Canosa. Il Piano Attuativo recepisce quanto previsto dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, relativamente al completamento e l'elettrificazione della linea ferroviaria Barletta – Canosa di Puglia, la trasformazione in stazione della fermata di Canne della Battaglia e l'attivazione della nuova fermata di Barletta Ospedale (f129). Sulla restante tratta, tra Canosa e Spinazzola, si prevede un modello di esercizio integrato a Spinazzola anche con i servizi turistici di cui al punto seguente (f44 e f130).

Ferrovia Storica Rocchetta Sant'Antonio-Gioia del Colle. Il PA recepisce la misura del PNRR relativa ai "Percorsi della storia. Treni storici e itinerari culturali", attraverso cui sono assegnate risorse per il recupero, l'adeguamento turistico e le migliori di 6 nuove tratte ferroviarie, tra cui la ferrovia delle Murge, ossia la Rocchetta Sant'Antonio-Gioia del Colle. Questa linea ferroviaria, risalente al 1891, si estende per 139,2 km, e comprende le stazioni ferroviarie di Santeramo, Altamura, Gravina, Poggiorsini e Spinazzola (f322).

Di seguito vengono riportati i principali interventi ferroviari previsti dal PA 2021-2030 sulle **altre reti/linee gestite dalle imprese ferroviarie che attualmente sono titolari di contratti dei servizi.**

Linea San Severo – Peschici - Calenella, Ferrovie del Gargano. Le caratteristiche morfologico-insediative del contesto servito dalla linea hanno indotto il PA ad affinare le ipotesi di organizzazione del modello di esercizio, confermando gli interventi di messa in sicurezza della tratta tra Cagnano ed Ischitella (, f204), estendendo l'interoperabilità ferroviaria fino a Cagnano con annessa realizzazione del nodo intermodale (f286) (considerato anche il completamento della variante ferroviaria tra Apricena e San Nicandro Garganico prevista dal PA 15 – 19), miglio-

rando il collegamento di tutto il Gargano con San Severo, Foggia, Barletta e l'aeroporto di Bari. Tali interventi sono finalizzati ad ottenere un efficiente sistema di trasporto pubblico su ferro che soddisfi la crescente domanda di mobilità generata dai flussi turistici e a migliorare l'accessibilità dell'Area interna del Gargano.

Linea Foggia – Lucera, Ferrovie del Gargano. Nello scenario evolutivo, oltre il 2030, viene confermata la previsione del PA 2015-2019 relativa al ripristino dell'attestamento ferroviario a Porta Troia nella città di Lucera (f9). Il PA non conferisce a tale intervento un carattere prioritario in quanto privo di copertura finanziaria e perchè inoltre non sono state ancora approvate le linee guida per il sistema treno-tram predisposte da ANSFISA.



Figura 193. Planimetria interventi gestione Ferrovie del Gargano.



Linea Barletta-Andria-Bari, Ferrotramviaria. Il PA 2021 – 2030 prende atto del completamento del raddoppio tra Ruvo e Corato e del Nodo intermodale passeggeri ferro - gomma di Andria sud previsti nel PA 15 - 19. Gli interventi su questa linea sono quasi tutti già programmati e coperti da finanziamento e riguardano principalmente interventi

di adeguamento dei sistemi di sicurezza e soppressione dei passaggi a livello. Sono finanziati con le risorse previste dal PNRR gli interventi relativi al raddoppio della tratta Andria - Barletta (f284) e al rinnovo del binario esistente lungo la tratta Corato-Andria (f325).

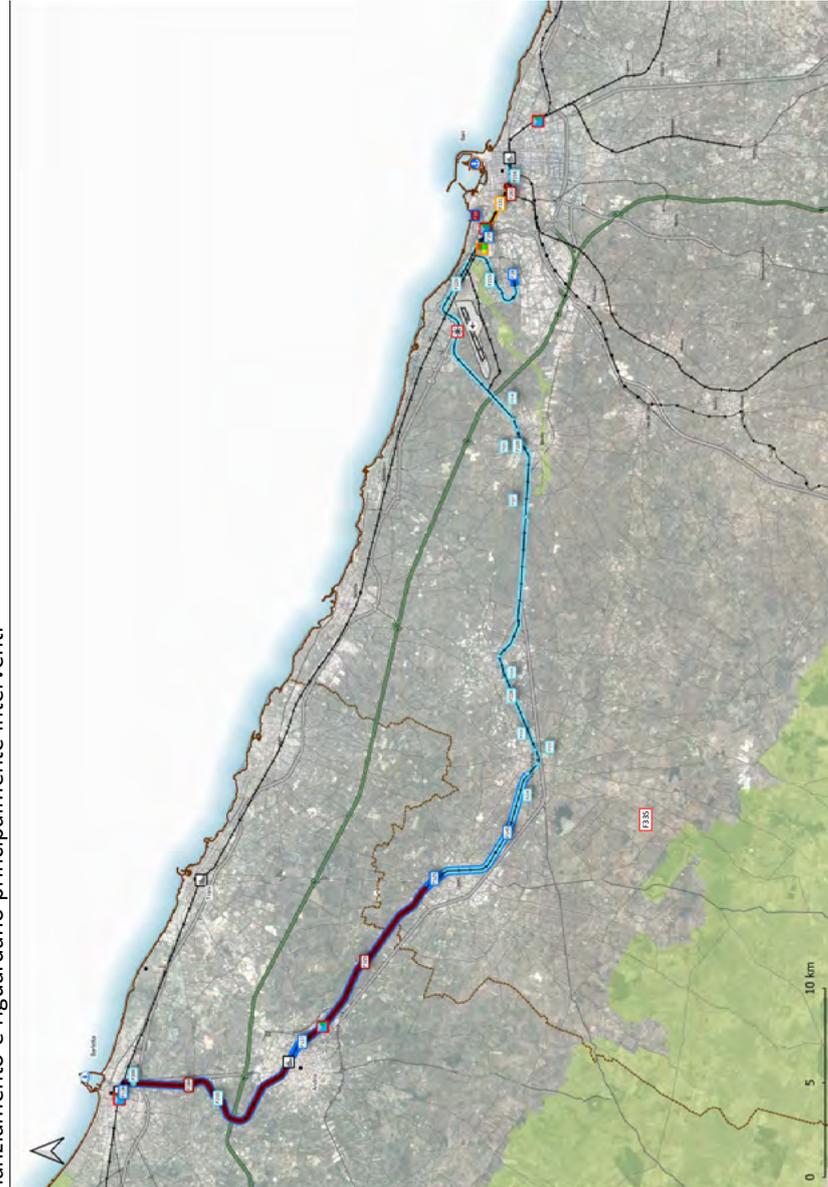


Figura 194. Planimetria interventi gestione Ferrotramviaria.



Linea Bari – Altamura/Gravina – Matera, Ferrovie Appulo Lucane. Su questa rete il PA recepisce dal PNRR gli interventi relativi al rinnovo dell'armamento tratta Bari Centrale - Bari Scalo (f324), al secondo stralcio funzionale dell'interramento nell'abitato urbano della città di Mordugno (f40), ai lavori di ristrutturazione edilizia e adeguamento tecnologico presso la stazione di Altamura (f157a).

Gli interventi di nuova previsione completano quelli già programmati ed in corso di realizzazione e sono finalizzati a migliorare i collegamenti sulle relazioni medio-lunghe verso Altamura, Gravina e Mate-

ra (f36, f38, f41, f234). Il Piano prosegue quanto anticipato nel PA 15-19 confermando la realizzazione di un intervento di raddoppio selettivo all'altezza di Mellitto (f235) e il raddoppio tra Palo del Colle e Toritto (f348 e f349) e ribadisce la necessità del raddoppio di binario tra Bari Scalo e la nuova stazione in corrispondenza del quartiere Libertà (f36). Il PA conferma inoltre, la priorità di intervento di realizzazione del nodo intermodale di Altamura (f157 a-b) che prevede interventi sia per l'intermodalità ferro-gomma che per l'interscambio ferro-ferro intervenendo sul piano del ferro della stazione.

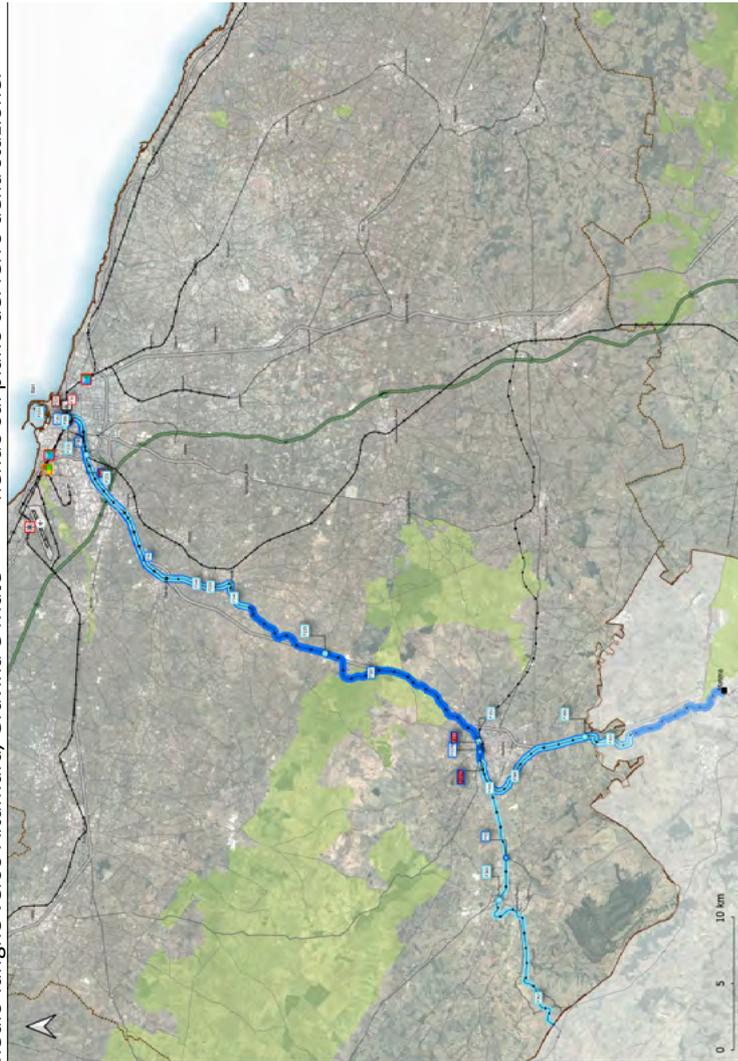


Figura 195. Planimetria interventi gestione Ferrovie Appulo Lucane.



Anello Barese, Ferrovie del Sud Est. Il PA conferma l'intervento di rinnovo dei binari e recepisce quanto definito dal PNRR per potenziare la linea Bari-Taranto, considerando il completamento dell'elettificazione del tratto tra Martina Franca e Taranto previsto nel PA 15 - 19. Il potenziamento previsto dal PA 2021 - 2031 comprende: sulla tratta Mungivacca-Noicattaro il completamento del raddoppio ed elettificazione del binario, incluso l'interramento della linea e delle stazioni di Triggiano e di Capurso (f52, f375), mentre, sulla tratta Noicattaro – Conversano, il rinnovo binario (f374).

Gli interventi completano quelli in corso di realizzazione e sono finalizzati a rendere l'infrastruttura totalmente adeguata ai livelli di traffico necessari a soddisfare la domanda da servire.

Linea Martina Franca –FrancaVilla – Manduria – Lecce, Ferrovie del Sud Est. Il Piano Attuativo conferma l'elettificazione dell'intera linea e l'eliminazione dei passaggi a livello (f94a)

Dorsale del salento, tratta Maglie-Ottranto e Zollino-Fagliano, Ferrovie del Sud Est. Il Piano Attuativo, su questa linea, prevede (f94b) l'elettificazione dell'intera linea.



Figura 19c. Planimetria interventi Gestione Ferrovie del Sud Est.



Si rimanda al capitolo 2 dell'Allegato "Database degli interventi", per la consultazione degli elenchi degli interventi ferroviari previsti dal PA 2021-2030, con la relativa planimetria, distinti per ciascuna delle imprese ferroviarie che attualmente eserciscono servizi di TPL in favore della Regione Puglia.

6.7.4 I POLI DI COMMUTAZIONE DI SECONDO LIVELLO

Affinchè la rete multimodale, che vede la cooperazione tra le reti regionali e la rete nazionale, costituita dall'insieme degli interventi descritti nei paragrafi precedenti, questo sistema deve essere corroborato da una serie di poli di commutazione di secondo livello, che consenta ai territori che non sono toccati direttamente dalle direttrici portanti di trasporto pubblico (ferroviarie e BRT) e trasporto privato (autostrada e statali), di poter comunque accedere alla rete multimodale. Per migliorare e rendere riconoscibili tali funzioni, il PA 2021 - 2030 prevede una serie di interventi di potenziamento e realizzazione di terminal intermodali dislocati sulle reti regionali. In particolare il PA include la realizzazione dei 20 hub intermodali finanziati dal PNRR sulla rete FSE (f109, f295

, f296, f297, f298, f299, f300, f301, f302, f304, f305, f306, f307, f308, f309, f310, f311, f312, f313, f314), il terminal di Lamasinata (f30), i nodi di San Severo (f6a-b), Gioia del Colle (f60a-b) compresi nel Piano Integrato delle Stazioni di RFI, il terminal di Altamura (f157a-b) e a completamento del disegno generale ottenuto grazie all'interoperabilità, propone la realizzazione di terminal che favoriscano l'interscambio modale a Cagnano Varano (f286) e a Ruvo (f335).

Si rimanda al capitolo 2 dell'Allegato "Database degli interventi", per la consultazione degli elenchi degli interventi sopracitati e previsti dal PA 2021-2030.

L'Aeroporto di Taranto-Grottaglie

Tra i poli di commutazione di secondo livello va riportato anche l'Aeroporto di Taranto. Tale polo infatti non rientra nell'attuale rete TEN-

T, ma il già citato art. 29 della LR 16/2008 (PRT) assegna all'aeroporto Marcello Arlotta di Taranto Grottaglie la seguente funzione/vocazione:

"Taranto: traffico cargo in relazione al Taranto container terminal (TCT), manutenzioni e industria aeronautica, traffico di linea limitato ai collegamenti con i due hub nazionali."

Il "PIANO NAZIONALE AEROPORTI" redatto da ENAC, approvato con il DPR 201/2015 ed entrato in vigore il 01.01.2016, riporta quanto di seguito in merito alla pianificazione strategica del traffico cargo:

"[...]Il numero degli aeroporti cargo individuati è stato contenuto, al fine di non disperdere sul territorio il tonnellaggio del trasportato. Tale dispersione infatti potrebbe non favorire la creazione della massa critica necessaria a garantire uno sviluppo gestionale del sistema merci. In quest'ottica sono stati identificati gli aeroporti in possesso dei requisiti suddetti o con potenzialità di acquisirli nel tempo, distribuiti nelle macroaree di riferimento, corrispondenti alle piattaforme logistiche definite dal Piano Nazionale della logistica, in maniera da garantire un'offerta equilibrata a scala territoriale a supporto dei distretti produttivi e a servizio delle esigenze espresse dalla piccola e media impresa per l'accesso diretto ai mercati. La rete nazionale degli aeroporti per il trasporto merci è così articolata:

- scali con traffico cargo già operativo: Milano Malpensa, Roma Fiumicino;
- scali con traffico cargo già operativo, da sviluppare: Brescia, Ancona, Taranto Grottaglie, Lamezia Terme;
- scali con traffico cargo da attivare: Cuneo, Forlì, Napoli Grazzanise, Comiso, Salerno."

Lo stesso Aeroporto di Taranto Grottaglie, secondo la disposizione del Direttore Generale ENAC n. 20 del 14.07.2014, è stato qualificato "a svolgere la funzione di piattaforma logistica integrata, attività di sviluppo, di ricerca e sperimentazione di prodotto aeronautici, con l'attivazione delle procedure di gestione per l'uso flessibile dello spazio aereo." Nel 2014 l'ENAC ha stipulato con la Federal Aviation Administration



(FAA) degli Stati Uniti un Memorandum of Cooperation, rinnovato nel 2016, avente ad oggetto lo sviluppo di regolamentazione, programmi, progetti e ricerche per il trasporto aereo commerciale in ambito spaziale, in particolare mediante voli suborbitali. Nell'ambito di tale Accordo, sulla base dei requisiti tecnici e ambientali stabiliti dall'ENAC, l'Aeroporto di Grottaglie è stato ritenuto idoneo a svolgere la funzione di *Spazioporto*, per la cui realizzazione si rende necessario procedere ad un adeguamento organizzativo, tecnologico e infrastrutturale.

In tale contesto il MIT con Atto di indirizzo n. 250 del 09.05.2018, ha individuato l'Aeroporto di Grottaglie quale "Spazioporto Nazionale per le esigenze dei voli commerciali suborbitali, in considerazione delle caratteristiche delle infrastrutture e delle loro potenzialità di adeguamento in tempi brevi nonché per la corrispondenza ai criteri di selezione definiti dall'ENAC."

In questo contesto, presso l'aeroporto di Grottaglie è stato completato l'intervento di "Adeguamento infrastrutture di volo", mentre significative opportunità sono in corso mediante l'attivazione di iniziative industriali orientate alla sperimentazione e test di nuove soluzioni aerospaziali ed industriali aeronautiche e logistiche.

Per quanto riguarda gli interventi previsti dal PA 2021 - 2030, essi rispondono principalmente alle esigenze poste dal suo ruolo di Spazioporto Nazionale (a156), nonché di aeroporto con funzioni di piattaforma logistica e cargo (a142, a155).

Pertanto il PA 2021-2030 rileva la necessità di migliorare l'accessibilità stradale dell'aeroporto di Grottaglie con la realizzazione e ammodernamento della rete viaria con sezione tipo C1 che consentiranno il collegamento diretto con la viabilità di interesse nazionale (§70).

L'aeroporto di Taranto Grottaglie che opera esclusivamente nel settore cargo a supporto dello sviluppo industriale del territorio, è chiamato principalmente ad integrarsi nel sistema logistico dello Ionio, costituendone uno dei punti di forza grazie alle caratteristiche dei suoi

impianti e alla sua elevata accessibilità ulteriormente migliorata attraverso la previsione dell'adeguamento e potenziamento del nodo compreso SS.7 – SS.100 – SS 106.

Si rimanda al capitolo 4 dell'Allegato "Database degli interventi", per la consultazione degli interventi previsti nell'Aeroporto di Taranto.

I Porti minori

I porti della Puglia adriatica rappresentano da sempre uno degli avamposti italiani verso oriente in ragione della favorevole posizione geografica e delle antiche tradizioni delle sue marinierie. Intorno ai porti di Brindisi, Bari, Manfredonia, Barletta e Monopoli si è sviluppato un sistema economico e produttivo che ha esaltato, soprattutto negli ultimi anni, la funzione gateway degli scali consentendo l'imbarco/sbarco sia di materie prime per il settore industriale e manifatturiero che di prodotti finiti destinati all'esportazione verso il resto del mondo.

Il porto di Bari costituisce collegamenti feeder regolari con i porti di Gioia Tauro, Pireo, Damietta/Port Said, mentre il Porto di Brindisi ha sviluppato un forte specializzazione nei collegamenti ferries ro-ro e ro-pax nel segmento delle Autostrade del mare sulla direttrice nord-sud che collega l'Alto Adriatico alla Sicilia.

Entrambi i porti inoltre costituiscono i principali scali di riferimento per i collegamenti ro-pax con l'Albania, grazie alle linee con Durazzo e Valona, oltre che con la Grecia e le sue isole dello Ionio soprattutto nel periodo estivo a supporto dei flussi turistici transfrontalieri.

Il Porto di Brindisi, inoltre, ha un ruolo molto importante a supporto delle attività industriali e di produzione energetica del Salento mentre quello di Bari è il principale scalo di granaglie del sud Italia.

I porti di Manfredonia, Barletta e Monopoli sono invece specializzati in rinfuse liquide, solide ed impiantistica.

L'intero sistema produttivo pugliese delle province di Lecce, Brindisi, Bari, Barletta-Andria-Trani e Foggia costituisce il bacino di riferimento naturale dei porti dell'AdSP del Mar Adriatico Meridionale con



dati macroeconomici che esaltano la propensione all'internazionalizzazione delle aziende favorendo in particolare le esportazioni.

Per tale motivo il PA 2021 – 2030 prevede:

- Nel porto di Barletta, Lavori di costruzione della stazione marittima passeggeri con aree di sosta attrezzate (p79), lavori di manutenzione e approfondimento dei fondali (p80, p81) e lavori di restauro e consolidamento strutturale del faro Napoleonico (p147);
- Nel porto di Manfredonia, lavori di recupero e rifunionalizzazione del Bacino Alti Fondali come previsto dal PNRR (p91), lavori di manutenzione dei fondali nel porto commerciale per il ripristino delle quote preesistenti (p94);
- Nel porto di Monopoli, la costruzione Stazione marittima passeggeri con aree di sosta attrezzate (p25) e lavori di escavo finalizzati all'approfondimento dei fondali (p22).

Si rimanda al capitolo 5 dell'Allegato "Database degli interventi", per la consultazione degli interventi previsti dal PA 2021 – 2030 nei singoli porti.



6.7.5 MODELLO DI ESERCIZIO DEL TRASPORTO FERROVIARIO REGIONALE

Con la DGR n. 432 del 22 marzo 2021, Approvazione dello schema di Accordo Quadro per l'utilizzo di capacità di infrastruttura ferroviaria, sono stati regolati i rapporti tra la Regione Puglia e Rete Ferroviaria Italiana s.p.a. con riferimento all'utilizzo della capacità sulla infrastruttura ferroviaria nazionale per il periodo successivo al 2021 fino al 2026.

L'Accordo Quadro, nell'impianto normativo nazionale, oltre ad essere uno strumento di coordinamento e pianificazione per la gestione delle richieste pluriennali di capacità da parte di enti programmatori e imprese ferroviarie, assume un ruolo indispensabile per dare attuazione alle funzioni di programmazione e di amministrazione dei servizi di trasporto ferroviario di interesse regionale delle Regioni e delle Province autonome oltre a quelle loro delegate ai sensi del D.lgs. 19 novembre 1997, n. 422.

L'infrastruttura ferroviaria nazionale concessa e R.F.I. s.p.a. ricadente nel territorio pugliese ha un'estensione di oltre 800 km di linea ed è attualmente interessata dai servizi di trasporto ferroviario svolti da Trenitalia S.p.A. e da Ferrovie del Gargano s.p.a. in virtù dei vigenti contratti di servizio stipulati tra le medesime società e la Regione Puglia; gli scenari delineati dagli strumenti di pianificazione regionale in materia di servizi e di infrastrutture, come anche il presente Piano, delineano lo sviluppo futuro dei servizi di trasporto ferroviario in un assetto di interoperabilità tra infrastruttura ferroviaria nazionale e rete infrastrutturale ferroviaria regionale e in un assetto di libera circolazione delle imprese ferroviarie sulle reti.

Nella figura sottostante e in quelle riportate nelle pagine seguenti viene mostrato il modello di esercizio del trasporto ferroviario regionale previsto dall'Accordo Quadro tra Regione e Rete Ferroviaria Italiana nel periodo di vigenza del piano per consentire una lettura integrata tra i servizi che si sviluppano sull'infrastruttura nazionale (Trenitalia) in coordinamento con quelli delle reti regionali.

Il primo schema (Figura 197 e Figura 198) si riferisce alla situazione attuale, il secondo (Figura 199 e Figura 200) allo scenario di riferimento, la cui infrastruttura è quella che considera realizzati gli interventi già finanziati. In particolare rispetto allo stato attuale si può osservare:

- l'attivazione della nuova fermata AV Foggia-Cervaro (f280) con la conseguente integrazione dei servizi regionali dell'area foggiana con servizi AV Lecce/Bari-Napoli/Roma;
 - l'attivazione della 1^a fase ACC di Bari Centrale, con integrazione tra la rete FNB e RFI (f216), il prolungamento dei servizi R/RV Foggia – Bari e Lecce – Bari sull'Aeroporto Bari Palese (alcuni servizi in prosecuzione sino a Ruvo di Puglia);
 - La realizzazione della nuova fermata di Barletta Ospedale (f129) con relativa assegnazione ai servizi delle relazioni Barletta-Canosa, e il prolungamento dei servizi elettrificati Fasano-Barletta fino a Canosa;
 - l'attivazione della variante "Bari Sud" (f48a-b-c-d-e) e assegnazione delle fermate di Bari Campus, Bari Executive e Triggiano alle relazioni suburbane e, grazie all'integrazione tra la rete RFI e FSE (f48b, f261), l'istituzione dei nuovi servizi tra Martina Franca - BA C.le - Bari Aeroporto – Ruvo;
 - l'attivazione della linea Bari-Bitritto (f346) con l'istituzione dei relativi nuovi servizi ferroviari;
 - il prolungamento dei servizi Bari – Taranto (caratterizzati da una nuova offerta cadenzata con alternanza tra servizi veloci e lenti) sino alla nuova stazione di Nasisi (f87);
 - l'attivazione dei nuovi servizi provenienti da Salento, Taranto, Bari afferenti la nuova stazione di Brindisi Aeroporto (f285).
- L'ultimo schema si riferisce allo scenario di Piano in cui, rispetto allo scenario di riferimento, si prevede l'attivazione della variante di Palese S.Spirito con le conseguenti modifiche all'istadramento dei servizi.

Allegato A - Parametri caratteristici della capacità di infrastruttura - 2/Es

Scenario di base

- I. Tipologia del Servizio di Trasporto
- II. Caratteristiche dei collegamenti

Schema dei servizi: area Adriatica Nord (linea Adriatica, tratta Bari - Foggia - Termoli e derivato dalla rete complementare)

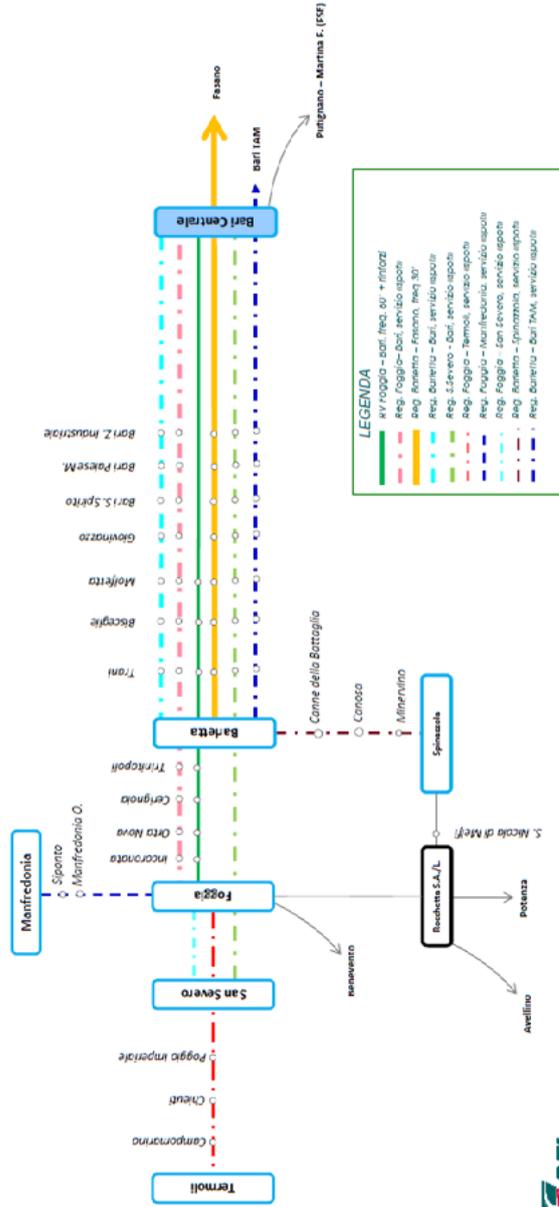


Figura 197. Schema dei servizi considerato nello stato attuale area Adriatica Nord (Fonte: Accordo quadro RFI 2021).



Scenario di base

I. Tipologia del Servizio di Trasporto
II. Caratteristiche dei collegamenti

Schema dei servizi: area Adriatica Sud e Jonica
(linea Adriatica, tratta Bari - Lecce; collegamenti con area tarantina; diramate rete complementare)

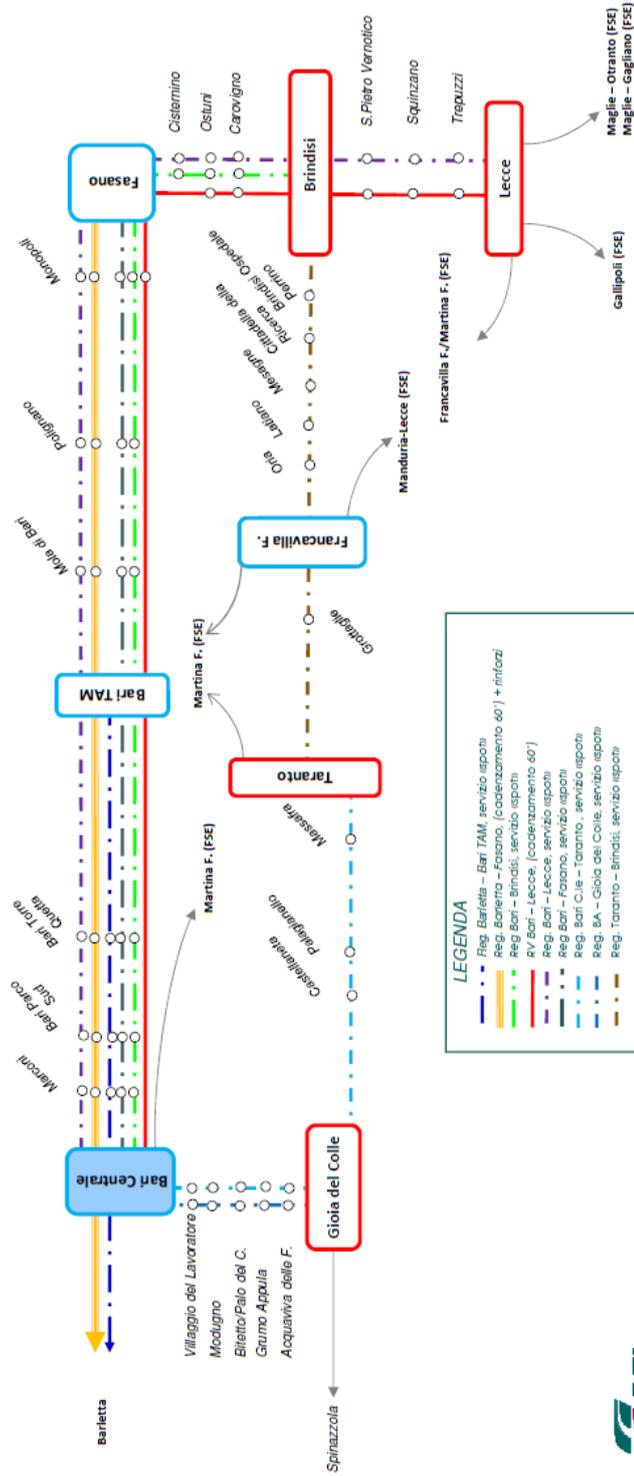


Figura 198. Schema dei servizi considerato nello stato attuale area Adriatica Sud e Jonica (Fonte: Accordo quadro RFI 2021).

Allegato D. - Linee guida aggiornamento allegato A - 6/10

Allegato D: Linee guida per l'aggiornamento dell'allegato A (scenario oltre 2026)

(linea Adriatica, tratta Bari – Foggia – Termoli e diramate della rete complementare)

Scenari di sviluppo del servizio su rete RFI subordinati a interventi infrastrutturali e/o tecnologici già programmati da RFI

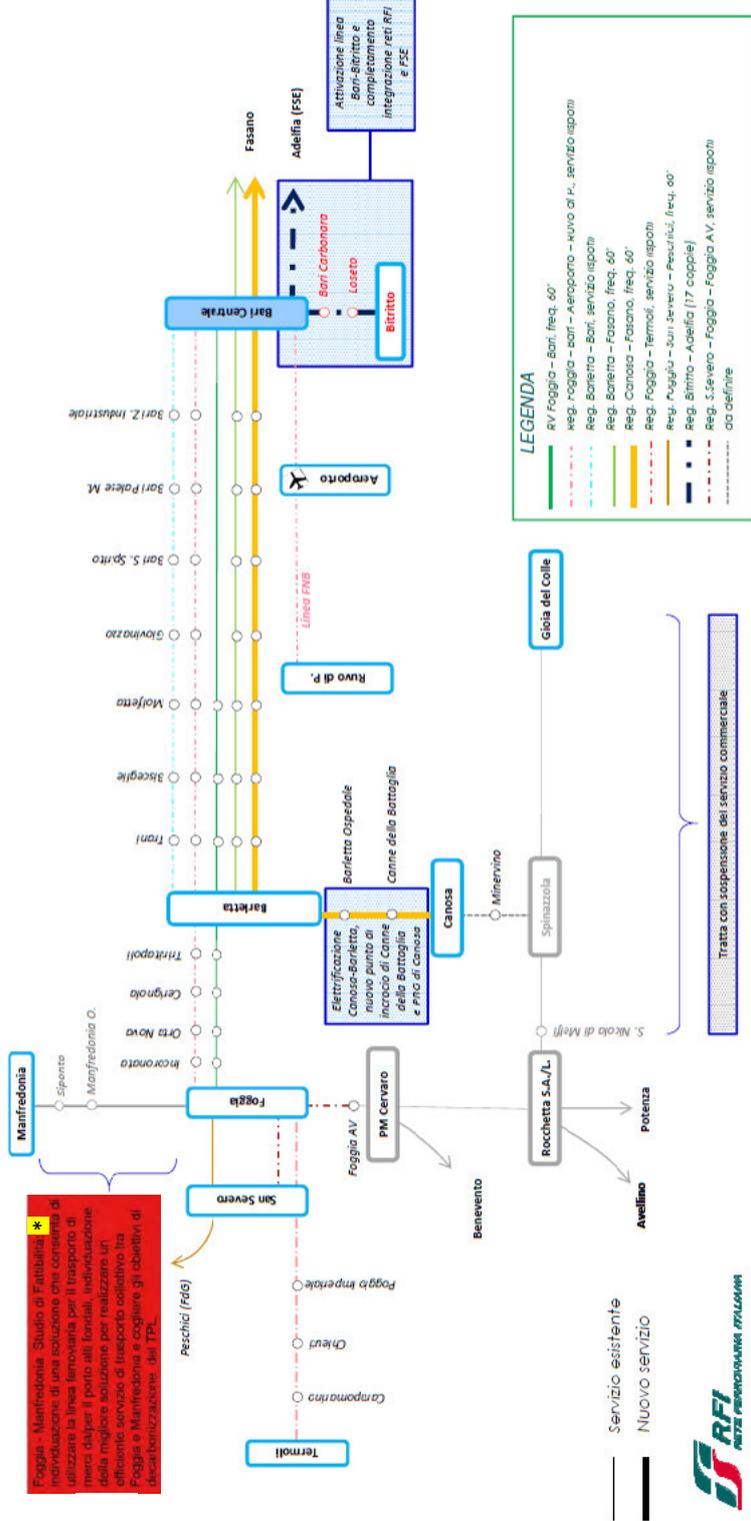


Figura 199: Schema dei servizi considerato nello Scenario di Riferimento - area Adriatica Nord (Rielaborazione PA 2021 – 2030 su base Accordo quadro RFI 2021).

*aggiornamento PA 2021 - 2030





Allegato D - Linee guida aggiornamento allegato A - 7/10

Allegato D: Linee guida per l'aggiornamento dell'allegato A (scenario oltre 2026)

Schema dei servizi: area Adriatica Sud e Jonica (linea Adriatica, tratta Bari - Lecce; collegamenti con area tarantina; diramate rete complementare)

Scenari di sviluppo del servizio su rete RFI subordinati a interventi infrastrutturali e/o tecnologici già programmati da RFI

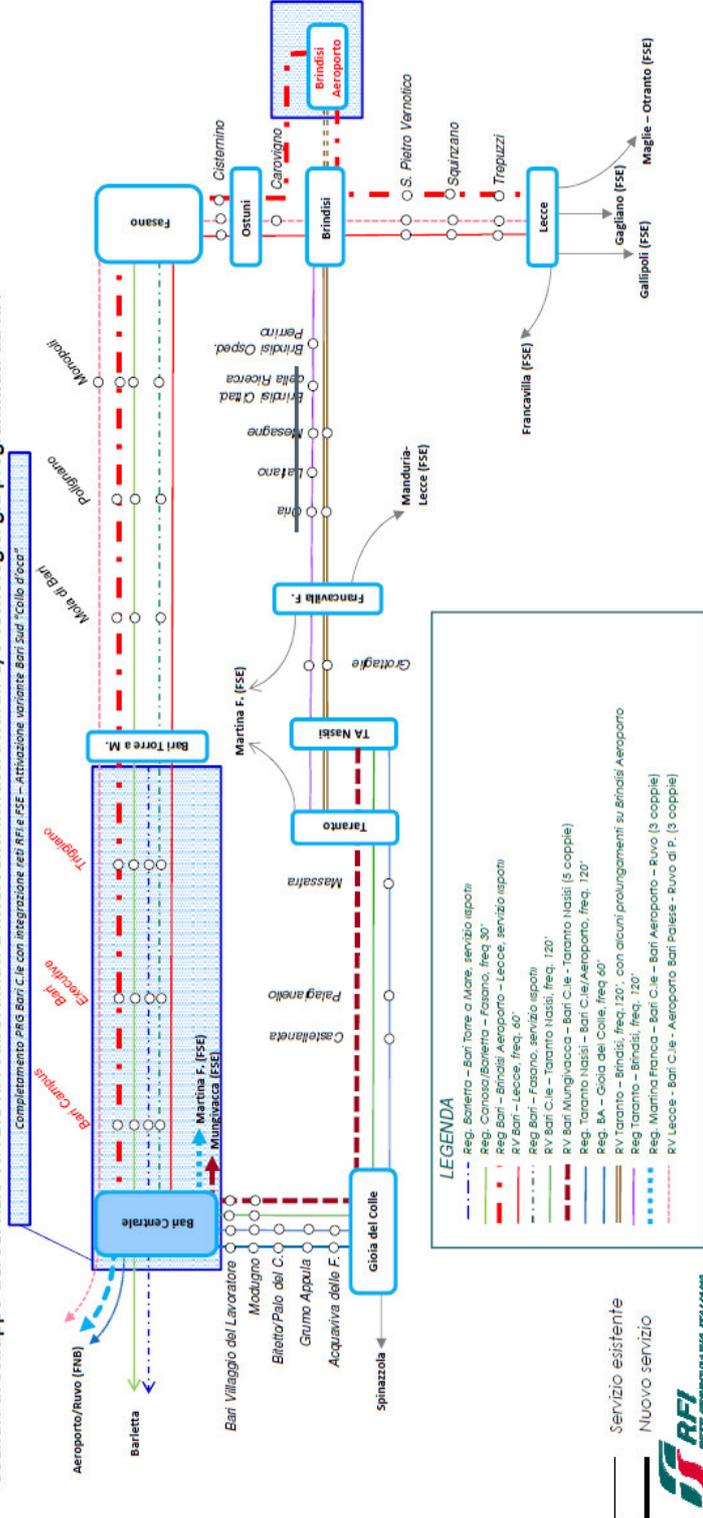


Figura 200. Schema dei servizi considerato nello Scenario di Riferimento - area Adriatica Sud e Jonica (Fonte: Accordo quadro RFI 2021).



L'ultimo schema (Figura 201 e Figura 202) si riferisce al modello di esercizio previsto nello scenario di PA 2021 - 2030 in cui, partendo dall'assetto definito nello scenario di riferimento, si aggiunge la previsione dell'attivazione della variante di Palese S.Spirito (f281) con le conseguenti modifiche all'istadramento dei servizi. I servizi provenienti da Martina franca/Lece invece che attestarsi a Ruvo, si prevedono passare per la nuova stazione Bari-Palese/Aeroporto facenti capolinea a Molfetta.

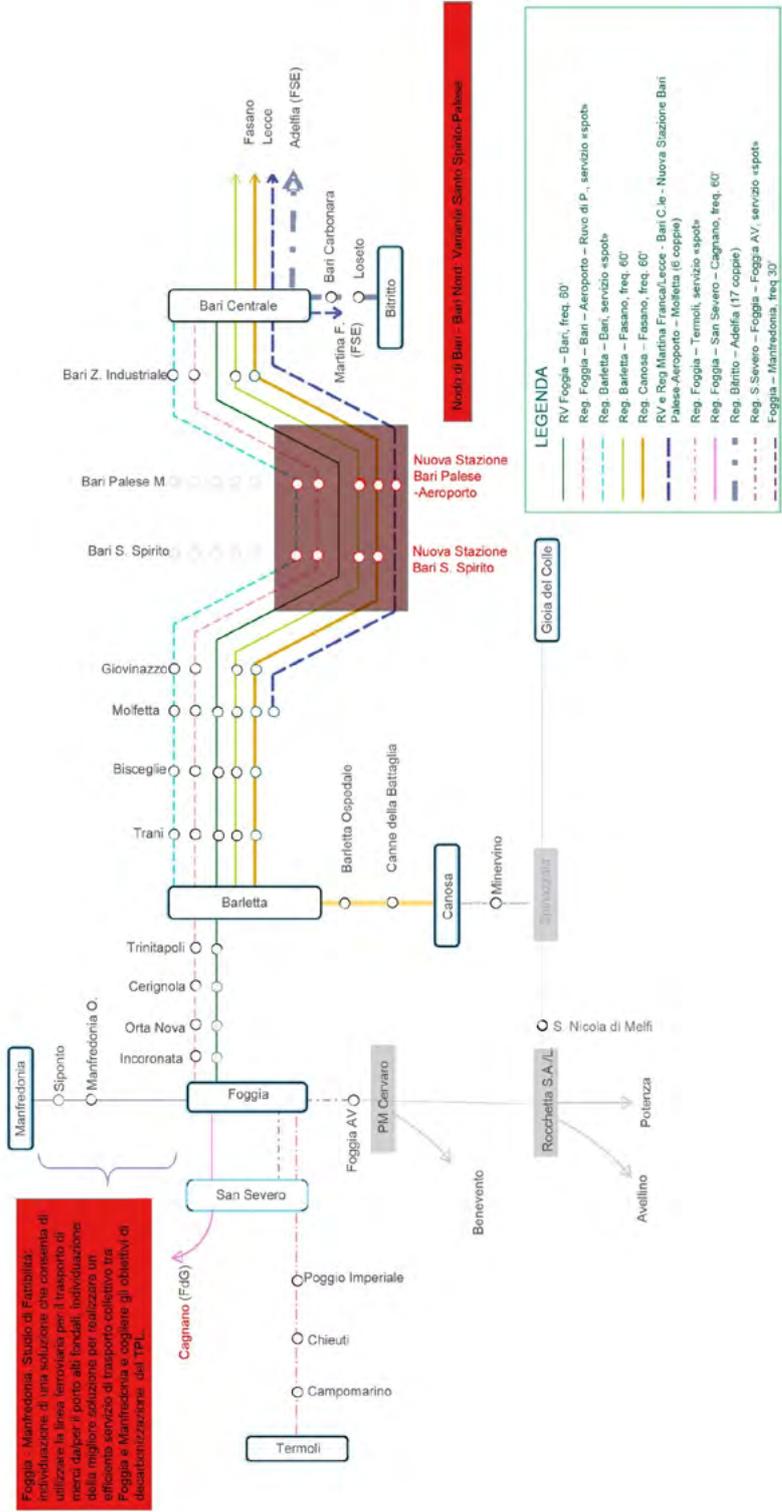


Figura 201. Schema dei servizi considerato nello Scenario di PA 2021 - 2030 - area Adriatica Nord. (Elaborazione PA 2021 - 2030)

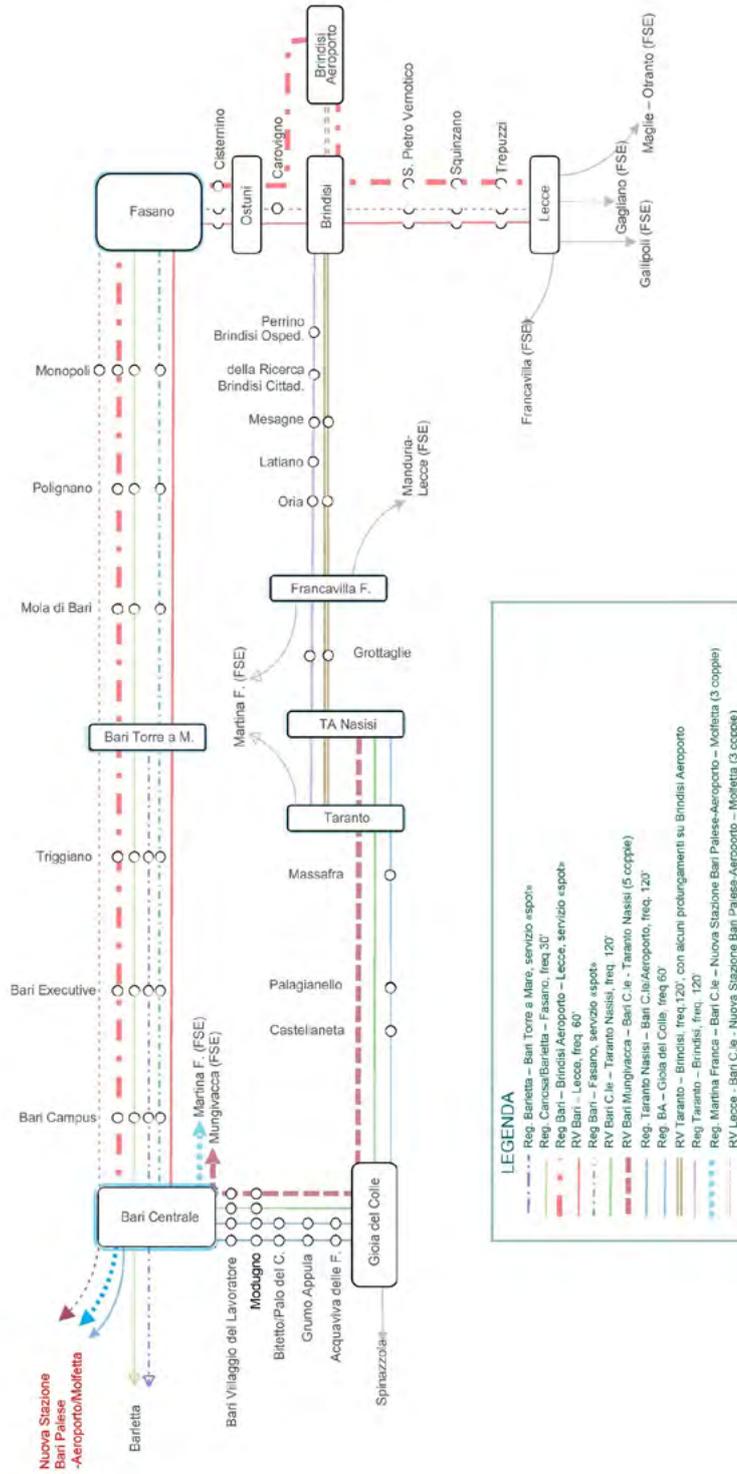


Figura 202. Schema dei servizi considerato nello Scenario di PA 2021 - 2030 - area Adriatica Sud e Jonica. (Elaborazione PA 2021 - 2030)



6.7.6 MISURE PER L'INNALZAMENTO DELLA SICUREZZA FERROVIARIA DELLE RETI REGIONALI

Nell'ambito del processo di formazione del PO FESR 2021-2027, l'amministrazione regionale ha richiesto alle imprese ferroviarie regionali l'elaborazione di schede riguardanti interventi attinenti misure per l'innalzamento della sicurezza ferroviaria.

L'obiettivo è quello di acquisire un quadro di riferimento di ulteriori esigenze future rispetto al quale elaborare un programma di priorità di intervento. Di seguito si forniscono una riduzione dell'immagine riportata nella tavola 2 del Piano che offre una prima indicazione sul quadro generale degli interventi localizzati sulla rete.

Gli interventi riguardano 3 macrocategorie:

- Interventi di adeguamento e miglioramento dei sistemi di sicurezza per la circolazione dei treni;
- Interventi di eliminazione dei PPLL e opere di mitigazione PAI PPLL;
- Installazione del sistema di telecomunicazione ferroviaria GSM-R.

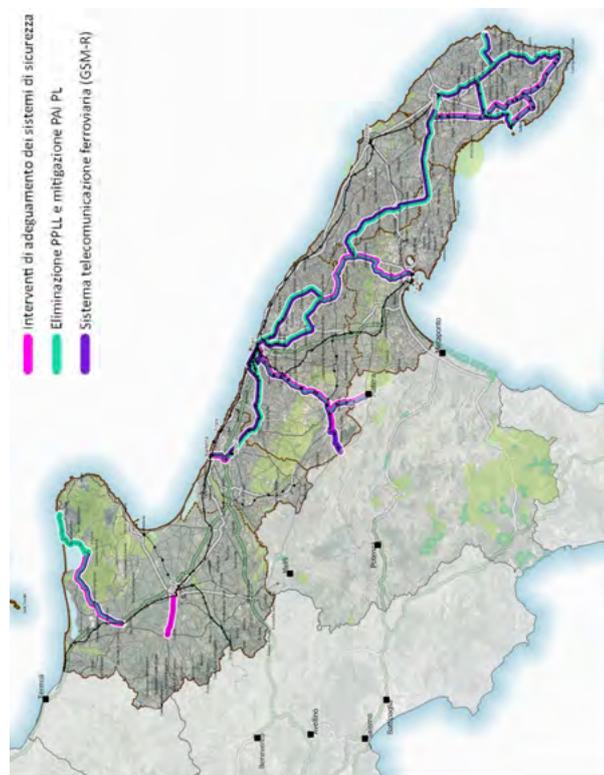


Figura 203. Localizzazione interventi per l'innalzamento della sicurezza ferroviaria delle reti regionali.

6.7.7 LA RETE REGIONALE DELLE ELISUPERFICI

La LR 16/2008 (Piano Regionale dei Trasporti - PRT), art. 30 (Azioni del piano in materia di trasporto aereo per la mobilità delle persone) individua le seguenti azioni:

*“1. L'azione del PRT per attuare le strategie di cui all'articolo 7 in materia di trasporto aereo si esplica nelle seguenti azioni:
[...]*

f) completare la rete eliportuale regionale in tutte le sue componenti impiantistiche e gestionali, a partire dalla pluriennale esperienza



maturata a livello regionale attraverso la sperimentazione nell'ambito della provincia di Foggia. La rete eliportuale e l'offerta a essa connessa sono finalizzate a garantire prioritariamente l'effettuazione delle seguenti tipologie di servizi:

- 1) elisoccorso;
- 2) protezione civile;
- 3) trasporto passeggeri, limitatamente ai casi in cui è necessario garantire la continuità territoriale;
2. La rete eliportuale regionale si pone, infine, come elemento di supporto strumentale allo sviluppo del trasporto elicotteristico per servizi di linea, elitaxi ed elinoleggio."

Il territorio pugliese è attualmente dotato di una rete regionale di elisuperfici (completata nel 2010) costituita dalle basi di San Giovanni Rotondo, Peschici, San Nicola (Isole Tremiti), Celenza Valfortore, Bari Polilinicino, Melendugno e Supersano, monitorate da una Centrale Operativa con sede a Foggia. Tale rete è stata realizzata con le seguenti finalità:

- ✓ trasporto rapido di ammalati, in emergenza sanitaria, in aree della Regione non adeguatamente servite dalle reti stradali;
- ✓ supporto alle attività regionali di protezione civile;
- ✓ accessibilità ad aree regionali non servite da infrastrutture viarie o ferroviarie

Oltre alla suddetta rete, Regione Puglia svolge anche un servizio di Trasporto Pubblico elicotteristico che collega n. 4 elisuperfici: Foggia (Aeroporto G. Lisa) – Vieste – Peschici - Isole Tremiti (Elisuperficie S. Domino).

Il presente Piano Attuativo prende atto dell'importante cambiamento che negli ultimi anni ha investito il contesto in cui la Rete delle elisuperfici continua ad operare, nonché delle caratteristiche ed esigenze profondamente diversificate cui oggi la stessa Rete è chiamata a rispondere:

- la **vetustà degli impianti e delle infrastrutture** che costituiscono la rete di elisuperfici esistente, dovuta al tempo trascorso dalla realizzazione, non solo la rende ormai obsoleta, ma comporta ogni anno la necessità di rilevanti lavori di manutenzione straordinaria con conseguente impiego di maggiori risorse;

- **Aeroporto Gino Lisa di Foggia:** ai sensi dell'art. 29 c. 3 lett. c) della LR 16/2008 è stato designato "centro strategico della protezione civile regionale e polo logistico per tutte le funzioni di interesse pubblico legate alle attività di protezione civile e soccorso; traffico di linea e charter". Con DGR n. 1746 del 02.10.2018 è stato approvato lo Schema di Convenzione "per l'attribuzione e lo svolgimento degli obblighi di Servizio di Interesse Economico Generale (SIEG)" ad Aeroporti di Puglia S.p.A. e con nota prot. n. 9937 del 07.03.2019 il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti ha comunicato che nulla osta alla sottoscrizione della suddetta Convenzione tra Aeroporti di Puglia S.p.A. e Sezione Protezione Civile "in ordine all'assegnazione e allo svolgimento degli obblighi di servizio pubblico di interesse economico generale (SIEG) relativi all'aeroporto G. Lisa di Foggia". La citata Convenzione con durata decennale è stata sottoscritta in data 11.03.2019;

- **Aeroporto Marcello Ariotta di Taranto Grottaglie:** ai sensi dell'art. 29 c. 3 lett. c) della LR 16/2008 è stato designato scalo per il "traffico cargo in relazione al Taranto container terminal (TCT), manutenzioni e industria aeronautica, traffico di linea limitato ai collegamenti con i due hub nazionali". Con disposizione del Direttore Generale ENAC n. 20 del 14.07.2014, lo stesso aeroporto è stato qualificato "a svolgere la funzione di piattaforma logistica integrata, attività di sviluppo, di ricerca e sperimentazione di prodotto aeronautici, con l'attivazione delle procedure di gestione per l'uso flessibile dello spazio aereo." Inoltre il "PIANO NAZIONALE AEROPORTI" redatto da ENAC, approvato con DPR 201/2015 elenca l'aeroporto di Grottaglie tra gli "scali con traffico cargo già operativo, da sviluppare [...]". Infine il MIT con Atto di indirizzo n. 250 del 09.05.2018, ha individuato l'Aeroporto di Grottaglie



quale “Spazioporto Nazionale per le esigenze dei voli commerciali suborbitali, in considerazione delle caratteristiche delle infrastrutture e delle loro potenzialità di adeguamento in tempi brevi nonchè per la corrispondenza ai criteri di selezione definiti dall’ENAC”;

- l'emergenza sanitaria COVID 19 ha portato un significativo cambiamento dei modi di spostarsi e di comunicare, con importanti conseguenze sulle abitudini di tutta la popolazione, che si sono consolidate anche dopo la fase più acuta dell'epidemia;
- la guerra scoppiata tra Russia e Ucraina;
- l'ingente aumento dei costi relativi sia alle materie prime che a servizi e forniture;
- la velocità sempre più incalzante delle innovazioni tecnologiche nei trasporti e nelle comunicazioni;
- l'elaborazione da parte di ASSET dello “Studio di fattibilità sull'accessibilità e sugli interventi necessari all'ammmodernamento e messa in sicurezza della rete stradale dell'intero bacino epidemiologico afferente ogni ospedale pugliese di I e II livello”, trasmesso al Consiglio regionale a dicembre 2021, allo scopo di rispondere a quanto richiesto dall' art. 24 della L.R. n.35 del 30/12/2020: *“Al fine della migliore gestione del paziente critico nell'Ospedale di riferimento e per conseguire il rispetto dei tempi massimi raccomandati per la stabilizzazione, l'Agenzia regionale strategica per lo sviluppo ecosostenibile del territorio (ASSET), in collaborazione con gli assessorati ai trasporti, alle opere pubbliche e promozione della salute, predisporre uno studio di fattibilità, comprensivo di costi stimati, sugli interventi necessari all'ammmodernamento e messa in sicurezza della rete stradale dell'intero bacino epidemiologico afferente ogni ospedale pugliese di I e II livello”*. Tale studio contiene una riflessione in merito all'opportunità di adeguare strade esistenti o realizzare nuove strade o nuove elisuperfici al fine di consentire al *“Paziente critico”* l'accesso all'ospedale più vicino in tempi adeguati;
- la pubblicazione sul sito dell'ENAC a settembre 2021 del **Piano strategico nazionale AAM (2021-2030)** per lo sviluppo della Mobilità

Aerea Avanzata in Italia: *“Per Mobilità Aerea Avanzata si intende l'insieme dei servizi di trasporto innovativi effettuati in un'ottica intermodale con sistemi aerei elettrici prevalentemente a decollo e atterraggio verticale (VTOL – vertical take off and landing), con o senza pilota a bordo (UAS - Unmanned Aerial System, inclusi i cosiddetti droni) o autonomi – unitamente alle relative infrastrutture – in grado di migliorare l'accessibilità e la mobilità delle città, delle aree metropolitane e dei territori, la qualità dell'ambiente, della vita e della sicurezza dei cittadini.*

A livello mondiale la AAM ha attirato l'attenzione sia del settore privato che di quello governativo. In diversi Paesi è molto forte il sostegno pubblico allo sviluppo degli ecosistemi nazionali, condizione essenziale per favorire la proliferazione di aziende, sia consolidate che start-up, e rafforzare il dinamismo dei territori. [...]

La Roadmap nazionale identifica le applicazioni di rilevanza per le istituzioni pubbliche, gli operatori di settore, gli stakeholder e le comunità, partendo da una lista iniziale di oltre 40 possibili applicazioni.

Le quattro applicazioni target selezionate attorno alle quali la Roadmap è stata costruita sono:

- 1. trasporto di persone in ambiente urbano ed extraurbano (air-taxi);*
- 2. trasporto di merci generiche e materiale biomedicale (medical & goods delivery);*
- 3. ispezione e mappatura di aree ed infrastrutture (inspection and mapping);*
- 4. supporto all'agricoltura (agricultural support).”*

Tra le nuove tipologie di infrastrutture destinate al trasporto aereo il Piano strategico nazionale AAM (2021-2030) suggerisce per esempio i *Vertiporti*, strutture realizzate su terra o acqua, dotate di stazioni di ricarica e utilizzate per il decollo e l'atterraggio di velivoli VTOL, ovvero a decollo e atterraggio verticale.

- il Piano Strategico Aeroporti di Puglia 2023 – 2028 che propone tra i suoi obiettivi il rilancio dell'aeroporto di Foggia come polo delle



emergenze e della gestione unica della rete di elisuperfici, base per il futuro network di vertiporti dell'Advanced Air Mobility (AAM).

Alla luce di tutto quanto detto emerge con forza la necessità di ripensare alla rete regionale delle elisuperfici nei seguenti termini:

- quantità e tipologia di basi necessarie e loro localizzazione, valutando sia l'effettivo utilizzo che se ne è fatto fino ad oggi sia le mutate esigenze del territorio (nuovi ospedali, nuove strade, fermate TPL e stazioni ferroviarie, poli attrattori regionali da raggiungere, ...), non ultima la coerenza con le previsioni dei nuovi strumenti di pianificazione nazionale e locale;

- potenziamento e valorizzazione della rete, implementandone infrastrutture e funzioni, quali per esempio emergenza sanitaria ed elisoccorso, protezione civile, trasporto di persone in ambiente urbano ed extraurbano, trasporto di merci generiche e materiale biomedicale, collegamenti di ultimo miglio, ispezione e mappatura di aree ed infrastrutture, supporto all'agricoltura, anche in coerenza con il Piano strategico nazionale AAM (2021-2030) per lo sviluppo della mobilità aerea avanzata in Italia;

- coordinamento delle funzioni svolte dalla rete di elisuperfici con le attività specifiche sia della Base Logistica della Protezione Civile a Foggia sia dell'Aeroporto di Grottaglie, al fine di favorire lo sviluppo e potenziare l'utilizzo dei due Aeroporti;

- acquisizione della disponibilità da parte di Regione Puglia di tutte le aree su cui insistono e insisteranno le singole basi della rete, considerata la finalità preminentemente pubblica della stessa.

Il PA 2021-2030 propone dunque una rimodulazione e revisione dell'attuale rete delle elisuperfici che potrebbe partire dalla redazione di uno studio di fattibilità che:

1. faccia una ricognizione di tutte le aree attualmente esistenti (anche non facenti parte della rete regionale), utilizzate per il trasporto elicotteristico di qualunque tipo, al fine di costruire un Quadro Conosci-

tivo del potenziale infrastrutturale già presente e delle funzioni esplesate;

2. definisca le esigenze e i fabbisogni delle sezioni regionali interessate all'utilizzo di una rete regionale di elisuperfici;

3. definisca le caratteristiche e le funzioni della nuova rete in base all'interpretazione dei dati di cui alla ricognizione e alle esigenze emerse;

4. proponga degli scenari alternativi di progetto per una nuova rete regionale di elisuperfici, descrivendone le infrastrutture necessarie e le potenziali funzioni;

5. descriva l'iter procedurale tecnico-amministrativo per giungere alla realizzazione di una rete di elisuperfici dotata delle infrastrutture necessarie all'espletamento di tutte le funzioni.



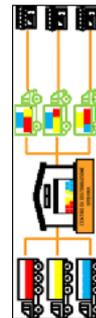
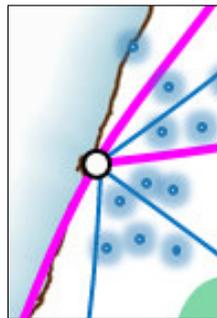
6.8 Terzo Livello – La rete locale: aree urbane e territori identitari

Per far sì che questo sistema multilivello funzioni un ruolo strategico è svolto dai **poli urbani** in cui si gioca il passaggio da un livello all'altro. La pianificazione della mobilità tra comuni è competenza del PA 2021 – 2030, mentre ciò che avviene all'interno di essi è demandato ai livelli di pianificazione sottordinati. Le analisi effettuate durante la redazione del quadro conoscitivo hanno mostrato come il 78% della domanda di mobilità complessiva regionale nell'ora di punta del mattino, riguarda relazioni interne ai singoli comuni (vedi Figura 114). Tale dato legittima il Piano a fornire una serie di indicazioni generali da demandare agli Enti Locali per cercare di coordinare e uniformare le soluzioni per risolvere le criticità da approfondire a livello urbano.

Nelle tabelle di seguito di riportano prefigurazioni di strategie e linee di intervento a livello locale complementari all'attuazione dello scenario del PA 2021 – 2030. Tali strategie differiscono a seconda della le particolari caratteristiche del polo urbano di riferimento.

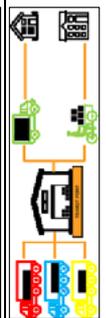
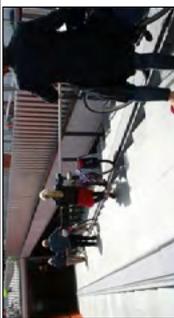


Poli di Commutazione di Primo Livello	
	Bus Rapid Transit;
	Uso Urbano della ferrovia;
	Nodi di scambio ferro-gomma, gomma-gomma e Park&Ride;
	Decarbonizzazione del parco autobus;
	Integrazione tariffaria del trasporto pubblico locale;
	Integrazione del trasporto pubblico con la mobilità condivisa (servizio su base di ATO/regionale);
	Raccordo tra rete ciclabile regionale e la rete ciclabile principale in campo urbano (accessibilità ciclistica ai poli attrattori a valenza sovracomunale);
	Ciclostazioni;
	Unificazione della segnaletica della rete ciclabile;
	Accessibilità universale sulla rete ciclopedonale principale (eliminazione barriere architettoniche, infomobilità, wayfinding);
	Omogeneizzazione interventi sulle ciclovie urbane (Legge 20, 2020);
	Misure per l'impulso alla decarbonizzazione della mobilità privata;
	Introduzione di ZTL merci;
	ITS e infomobilità (sistemi di monitoraggio del traffico, sistema di indirizzamento digitale ai parcheggi, e-ticketing);
	Interventi di logistica urbana sostenibile (incentivi alla decarbonizzazione del parco veicolare, diffusione dei locker e counter, ricorso a servizi di cargo-bike in combinazione con i corrieri, sistema di prenotazione degli stalli di carico-scarico, transit-point, centro di distribuzione urbana delle merci CDU).



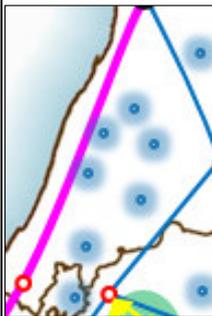


Poli di Commutazione di Secondo Livello	
	Corsie preferenziali per i servizi di trasporto pubblico su gomma;
	Nodi di scambio ferro-gomma, gomma-gomma e Park&Ride;
	Decarbonizzazione del parco autobus ;
	Integrazione tariffaria del trasporto pubblico;
	Integrazione del trasporto pubblico con la mobilità condivisa (servizio su base di ATO/regionale);
	Raccordo tra rete ciclabile regionale e la rete ciclabile principale in campo urbano (accessibilità ciclistica ai poli attrattori a valenza sovracomunale);
	Ciclostazioni ;
	Unificazione della segnaletica della rete ciclabile ;
	Accessibilità universale sulla rete ciclopedonale principale (eliminazione barriere architettoniche, infomobilità, wayfinding);
	Omogeneizzazione interventi sulle ciclovie urbane (Legge 20, 2020);
	Misure per l'impulso alla decarbonizzazione della mobilità privata ;
	ITS e infomobilità (sistemi di monitoraggio del traffico, sistema di indirizzamento digitale ai parcheggi, e-ticketing);
	Interventi di logistica urbana sostenibile (incentivi alla decarbonizzazione del parco veicolare, diffusione dei locker e counter, ricorso a servizi di cargo-bike in combinazione con i corrieri, sistema di prenotazione degli stalli di carico-scarico, transit-point).

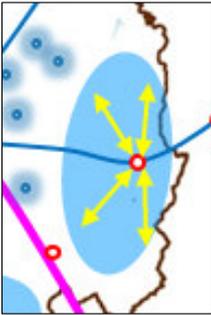




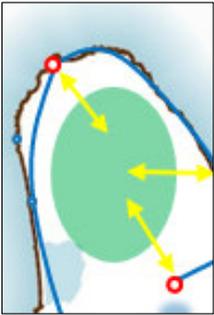
Poli di Commutazione di Terzo Livello	
	Nodi di scambio in corrispondenza della fermata di riferimento, ove esistente;
	Integrazione tariffaria del trasporto pubblico;
	Servizi di trasporto pubblico a chiamata ;
	Unificazione della segnalatica della rete ciclabile ;
	Accessibilità universale ciclopedonale su percorsi di collegamento da stazioni/fermate/parcheggi di attestamento e poli a valenza sovracomunale (ove esistenti);
	Omogeneizzazione interventi sulle ciclovie urbane (Legge 20, 2020);
	Interventi di logistica urbana sostenibile (incentivi alla decarbonizzazione del parco veicolare, diffusione dei locker e counter).



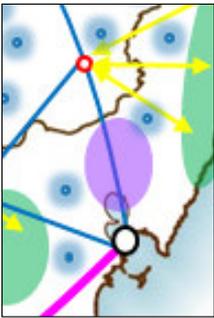


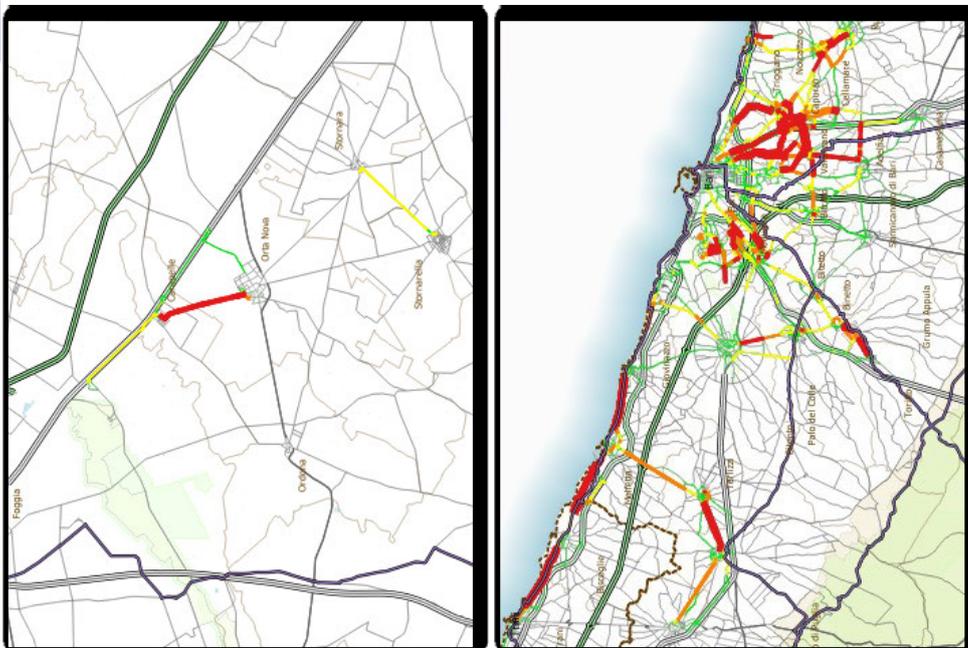
Aree Interne	
	Integrazione tariffaria del trasporto pubblico;
	Promozione di forme di compensazione (abbonamenti, ecc..) che migliorino le condizioni di accesso ai servizi più rilevanti per le popolazioni residenti nelle aree interne;
	Miglioramento dei nodi di scambio con le stazioni di riferimento del servizio ferroviario territoriale;
	Incentivo alla introduzione di servizi di trasporto pubblico locale a chiamata nelle aree a domanda debole;
	Impulso alla creazione di servizi di supporto al cicloturismo lungo gli itinerari della rete ciclabile di interesse regionale (rastrelliere/bike-box, pompe di gonfiaggio ruote, ciclofficine);
	Messa in sicurezza della viabilità locale e miglioramento delle connessioni con la viabilità extraurbana secondaria;
	Realizzazione di aree di sosta attrezzate per l'interconnessione con percorsi ciclopedonali storico-naturalistici;
	Realizzazione di un sistema di segnaletica e infomobilità omogeneo e interagente (segnaletica con QR code).
	Interventi di logistica urbana sostenibile (incentivi all'utilizzo di servizi di trasporto pubblico locale con veicoli «combi» attrezzati per il trasporto di piccoli pacchi);
	
	



Parchi o Aree a valenza turistica	
	Uso territoriale della ferrovia (anche declassata a servizio turistico);
	Integrazione tariffaria del trasporto pubblico;
	Implementazione e promozione della logistica delle circuitazioni multimodali principali ;
	Miglioramento dei nodi di scambio con le stazioni di riferimento del servizio ferroviario territoriale;
	Incentivo alla introduzione di servizi di trasporto pubblico locale a chiamata (con trasporto delle bici al seguito);
	Impulso alla creazione di servizi di supporto al cicloturismo lungo gli itinerari della rete ciclabile di interesse regionale (rastrelliere/bike-box, pompe di gonfiaggio ruote, ciclofficine);
	Messa in sicurezza della viabilità locale e miglioramento delle connessioni con la viabilità extraurbana secondaria;
	Realizzazione di aree di sosta attrezzate per l'interconnessione con percorsi ciclopedonali storico-naturalistici (ciclostazioni);
	Realizzazione di un sistema di segnaletica e infomobilità omogeneo e interagente (segnaletica con QR code);
	
	



Arete Produttive	
	<p>Azioni di Mobility Management:</p> <ul style="list-style-type: none"> • REDAZIONE/AGGIORNAMENTO dei Piani Spostamento Casa-Lavoro; • Acquisto di abbonamenti al TPL; • Organizzazione di servizi di mobilità aziendali o razionalizzazione di quelli già esistenti, anche in funzione delle esigenze di più imprese associate (organizzazione di navette aziendali); • Promozione, per i dipendenti, dell'uso della bicicletta (posizionamento di rastrelliere, acquisto di bici elettriche o di bici normali da mettere a disposizione dei dipendenti, incentivi per l'acquisto di biciclette personali); • Sistemazione di aree di pertinenza aziendali per il parcheggio al riparo di biciclette (velostazioni aziendali anche condivise da più aziende vicine); • Azioni di comunicazione volte a promuovere ed incentivare l'utilizzo di mezzi pubblici o di forme di trasporto alternative all'auto privata; • Organizzazione di servizi di car-pooling; • Realizzazione di servizi che riducano gli spostamenti extra-lavorativi; • Azioni operative per sostituzione dei mezzi aziendali con mezzi a basso impatto ambientale (mezzi elettrici, a gas metano, ecc...).
	
	



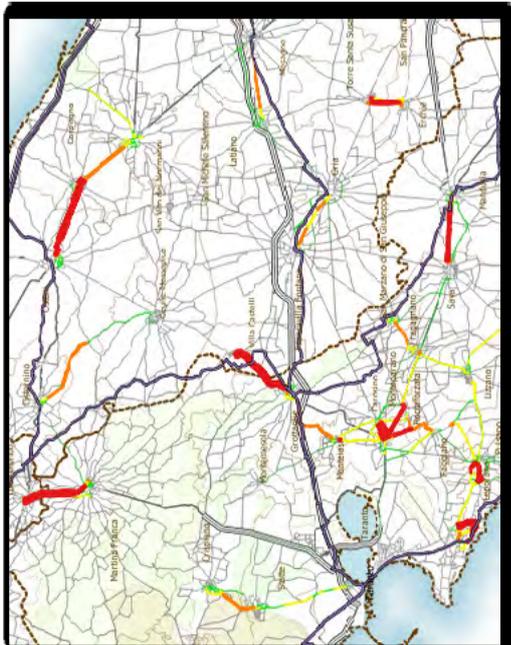
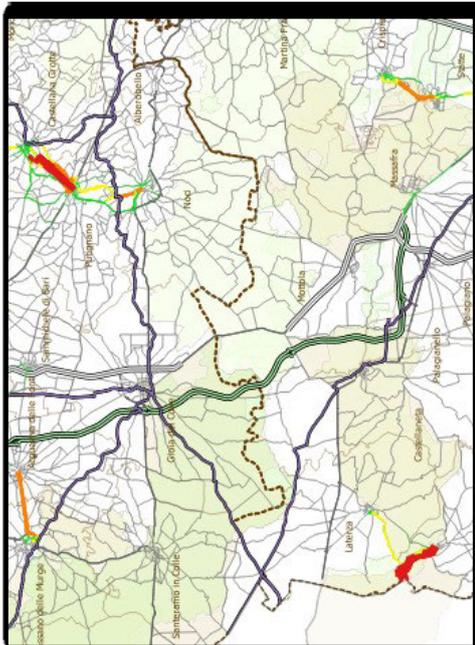
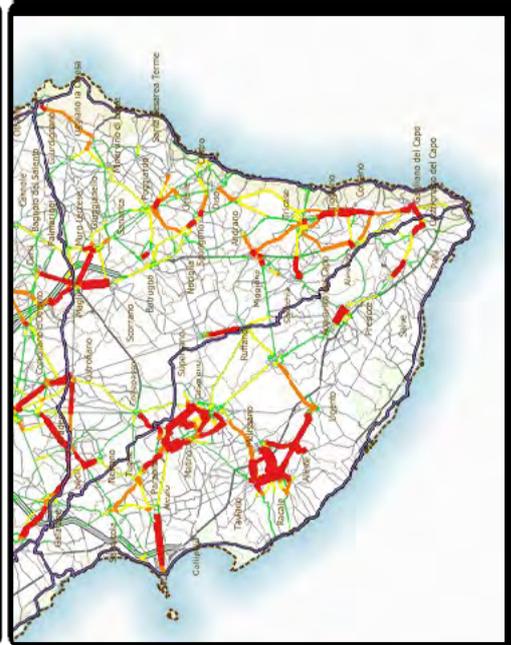
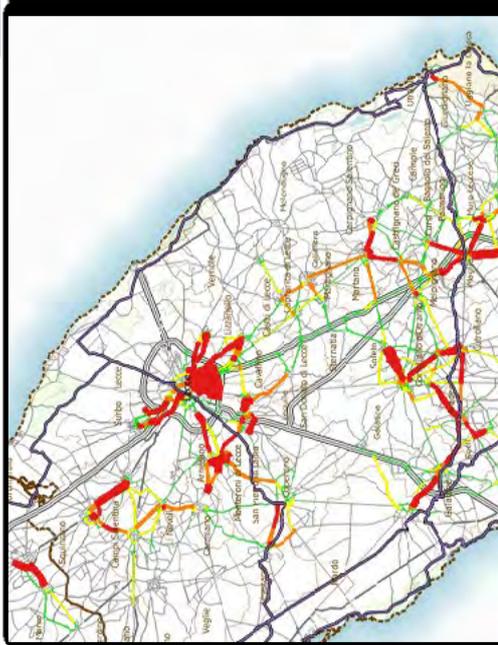
6.8.1 STRATEGIE GENERALI A FAVORE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

Come già spiegato al paragrafo 4.4.1, il PA 2021 – 2030, in merito alla mobilità ciclistica, fa proprio l'assetto della rete definito dal Piano Regionale della Mobilità Ciclistica. Oltre a ciò, il Piano ribadisce e ripropone le Linee Guida per la redazione dei Piani di Mobilità Ciclistica approvate dalla Giunta Regionale a settembre 2020 per indirizzare ed orientare al meglio i livelli di pianificazione sottordinati, nella definizione delle priorità e delle modalità di intervento, e soprattutto per garantire l'uniformità delle applicazioni di queste soluzioni adeguate alla normativa vigente in tutto il territorio regionale.

Il Piano, inoltre, attraverso elaborazioni sulla domanda di mobilità per scopi essenziali, propone anche che gli Enti Locali si adoperino per migliorare e potenziare i tratti di rete ciclopedonale dove si concentrano numerosi spostamenti intercomunali di brevi distanze (minori di 10km) attualmente effettuati su auto ma che, se ci fosse una rete ciclabile continua e sicura, potrebbero andare in diversione da auto a bicicletta.

Le immagini seguenti mostrano i tratti stradali in cui si concentrano flussi su auto privata che coprono distanze inferiori ai 10 km. Tali flussi sono stati classificati in base al valore di sezione raggiunto in corrispondenza del tratto stradale: in rosso i tratti stradali con un valore di sezione maggiore ai 3000 veicoli/giorno, in arancio con un valore di sezione tra i 2000 e 3000 veicoli/giorno, in giallo con un valore di sezione tra i 1000 e 2000 veicoli/giorno, ed in verde con un valore di sezione minori a 1000 veicoli/giorno. La domanda relativa ai tratti in rosso risulta pari a circa il 20% degli spostamenti totali giornalieri intercomunali effettuati su auto privata.

Si può dunque osservare come in tutto il territorio regionale ci siano molti tratti stradali caratterizzati da corridoi ad elevati flussi di auto che percorrono distanze "a misura di bici", e che quindi se opportunamente attrezzati con percorsi adeguati, potrebbero costituire una valida alternativa molto più sostenibile al mezzo privato.



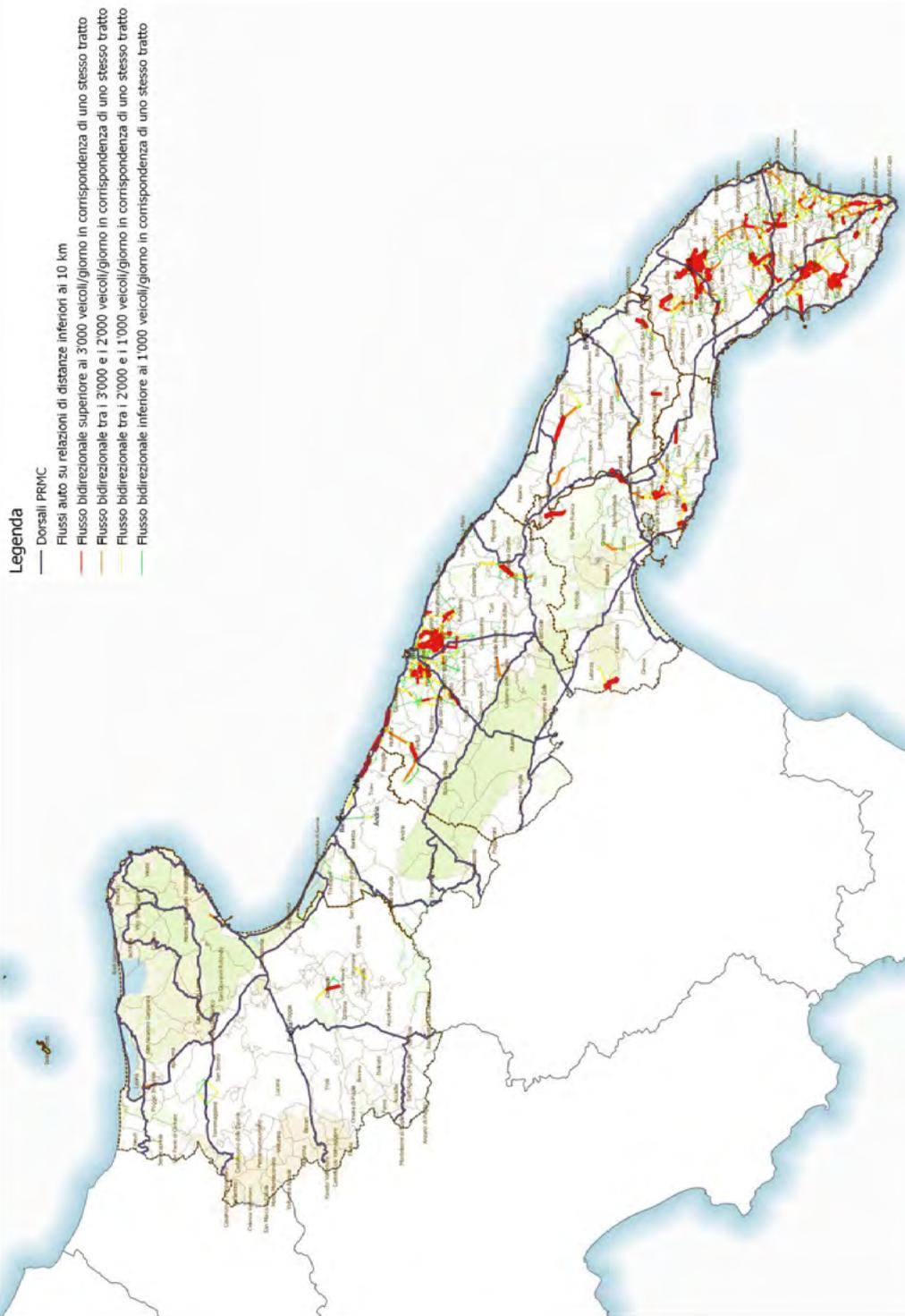


Figura 204. Flussi auto relativi alla domanda Potenziale in diversione modale da Auto a Bicicletta, in un giorno feriale tipo.



Pista ciclabile in sede propria - separazione invalicabile GENERALITÀ

Sono percorsi ciclabili ad unico o doppio senso di marcia la cui sede è separata fisicamente da quella dei veicoli a motore e dei pedoni attraverso uno spartitraffico longitudinale fisicamente invalicabile.

La separazione può essere realizzata con:

New jersey, cordolo prefabbricato o cordonata di larghezza minima 0,5 m.

Aiuola verde continua e invalicabile di larghezza minima 0,5 m.

Dislivello continuo di altezza compresa tra 10 cm e 15 cm. Per questo tipo di piste è necessario predisporre una fascia di sicurezza di 50 cm che può essere materializzata con dei cordoli oppure con una pavimentazione scabra ed eventualmente con una colorazione diversa in modo da allontanare il ciclista dal dislivello.

Fascia di sosta. Per questo tipo di piste, al fine di evitare il rischio di collisione tra bici e auto causata dall'apertura delle portiere, deve essere previsto un franco di sicurezza, possibilmente zebrato, di larghezza minima 1,00 m riducibile al massimo a 50 cm in caso di scarsità di spazio e di direzioni opposte di circolazione ciclabile e sosta veicolare.

Fascia zebrata o colorata, con sequenze di paracarri, dissuasori di sosta, fioriere, o altri arredi, di larghezza minima 0,5 m.

In ogni caso le separazioni fisiche devono prevedere delle opportune interruzioni per consentire alle bici provenienti dai vari accessi laterali di immettersi nella pista.

La larghezza minima della pista ciclabile è di 1,5 m per le monodirezionali e di 2,5 m per le bidirezionali, dimensioni che possono eccezionalmente essere ridotte rispettivamente a 1,0 m e 2,0 m per brevi tratti.

La segnaletica da usare è quella di "pista ciclabile".

Internamente alla pista bidirezionale può essere tracciata una linea bianca discontinua a separazione delle due direzioni di marcia dei velocipedi.

6.8.1.1 Le Linee Guida regionali per la redazione dei Piani di Mobilità Ciclistica (DGR n. 1504 del 10/09/2020)

Le Linee Guida per la redazione dei Piani di Mobilità Ciclistica, frutto della collaborazione fra la sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del TPL del Dipartimento Mobilità, Qualità Urbana, Opere Pubbliche, Ecologia e Paesaggio della Regione Puglia ed il DICATECh (Dipartimento di Ingegneria Civile, Ambientale, del Territorio, Edile e di Chimica) del Politecnico di Bari, sono state realizzate con l'intento di garantire omogeneità delle pianificazioni, delle progettazioni e delle soluzioni relative alle infrastrutture ciclabili ed agli svariati servizi a sostegno della ciclabilità.

Sebbene maggiormente focalizzate sui territori comunali, le Linee Guida possono essere prese a riferimento per ambiti territoriali più ampi, fra cui le Province. In particolare, il documento illustra l'iter procedurale e tecnico utile alla redazione dei piani di mobilità ciclistica, descrivendo le analisi del contesto territoriale di riferimento utili alla elaborazione dei piani partendo dalla pianificazione sovraordinata, fornisce i criteri per la definizione degli itinerari e delle reti ciclabili ottenendo agli standard geometrici e funzionali per la progettazione dei tronchi e delle intersezioni ciclabili. Inoltre, descrive alcuni dei servizi e dei dispositivi utili alla diffusione della cultura della ciclabilità.

Visto che tali Linee Guida sono state pubblicate a Giugno 2020, il PA 2021 - 2030 fornisce nei paragrafi di seguito, ad integrazione i dettagli tecnici dei principali interventi tipologici adottabili per l'infrastrutturazione della rete ciclabile, alla luce della Legge 120/2020 dell'11 Settembre 2020 (Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante «Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digital») Decreto Semplificazioni).



Figura 206 Esempi di pista ciclabile in sede propria

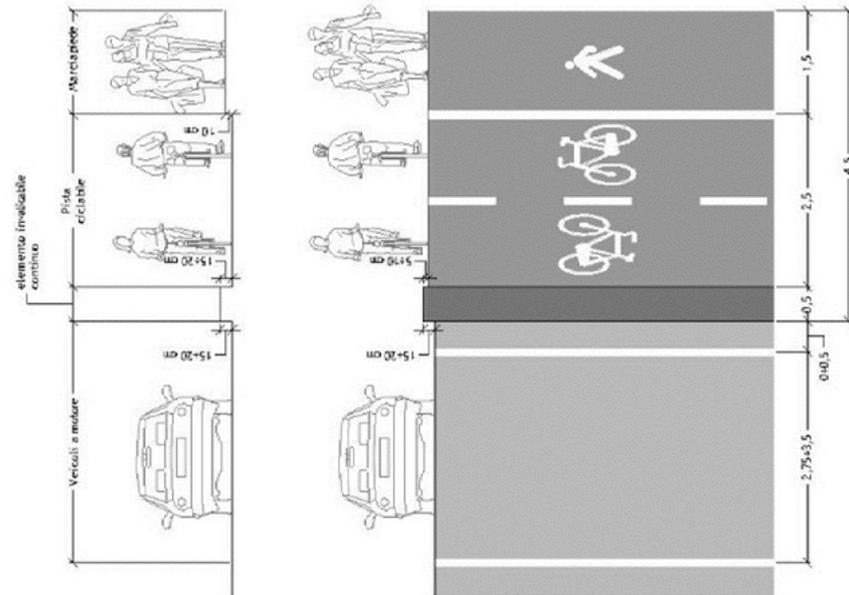


Figura 205 Sezione tipo: Pista ciclabile in sede propria - separazione inalcabile



Pista ciclabile su corsia riservata su carreggiata
GENERALITÀ

Sono percorsi ciclabili ad unico senso di marcia concorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore, costituiti da corsie riservate ed ubicate di norma in destra, con segnaletica longitudinale costituita da due strisce continue affiancate, una bianca da 12 cm e una gialla di 30 cm (dal lato della corsia ciclabile), distanziate di 12 cm (RCdS art. 140/7). Sulla corsia va inserito, e possibilmente ripetuto, il pittogramma di bicicletta seguito dalla freccia direzionale (CdS fig. Il 442/b).

Nel caso in cui la corsia riservata è finalizzata a consentire alle biciclette di transitare nel senso opposto a quello degli altri veicoli, all'inizio della corsia veicolare dell'altro senso di marcia va previsto il segnale verticale di USO CORSIE (CdS fig. Il 339-340) con la linea di separazione corsie di colore giallo, mentre all'inizio della corsia riservata deve essere apposto il cartello di senso vietato eccetto cicli e di pista ciclabile.

La larghezza minima della corsia, comprese le strisce di margine, è di 1,50 m. Tale larghezza può eccezionalmente essere ridotta a 1,0 m per brevi tratti.

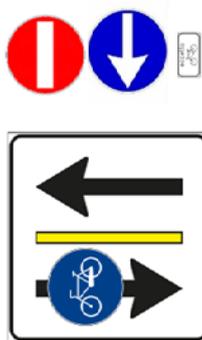


Figura 207 Segnaletica verticale per strade in cui una direzione di marcia è consentita alle sole biciclette

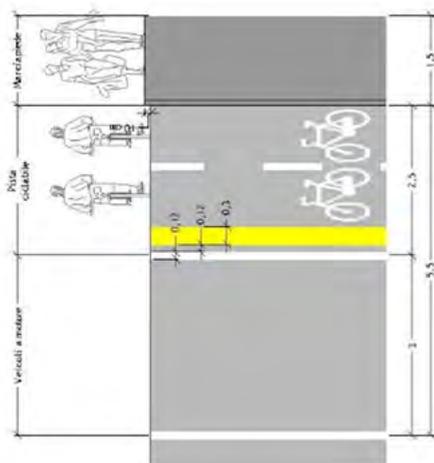


Figura 208 Sezione tipo: Pista ciclabile su corsia riservata su carreggiata bidirezionale

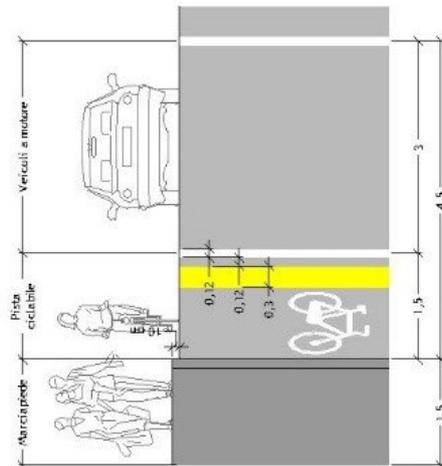


Figura 209 Sezione tipo: Pista ciclabile su corsia riservata su carreggiata nonidirezionale



Pista ciclabile su corsia riservata sui marciapiedi

Sono percorsi ciclabili ad unico o doppio senso di marcia inseriti sui marciapiedi o sui viali pedonali quando la larghezza lo consente, definiti da una corsia riservata alle biciclette di larghezza minima 1,50 m. Tale larghezza è riducibile a 1,25 m nel caso in cui vengano inserite due corsie contigue, dello stesso od opposto senso di marcia, per una larghezza complessiva minima di 2,50 m. Sulle corsie ciclabili vanno inseriti i simboli della bicicletta seguiti dalla freccia direzionale. La distanza minima dal cordolo di margine del marciapiede deve essere di 50 cm. La linea di separazione della corsia ciclabile dalla fascia dedicata esclusivamente ai pedoni deve essere continua e di colore bianco. E' auspicabile la colorazione della pavimentazione delle corsie ciclabili o della fascia pedonale al fine di rendere più distinte possibili le due funzioni del marciapiede ed evitare l'invasione reciproca degli spazi; in alternativa alla colorazione può essere previsto l'uso di materiali differenziati prediligendo l'asfalto per le corsie ciclabili. La fascia pedonale deve avere una larghezza minima di 1,00 m.



Figura 211 Segnaletica verticale ed esempio di percorso ciclopedonale



Figura 210 Esempi di pista ciclabile su corsia riservata



Corsie ciclabili

Sono percorsi ciclabili che occupano la parte longitudinale della carreggiata, posta di norma a destra, delimitata mediante una striscia bianca, destinata alla circolazione sulle strade delle biciclette nello stesso senso di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede in bianco.

La linea di delimitazione della corsia ciclabile deve essere continua ad eccezione dei brevi tratti in cui essa debba essere impegnata da altri veicoli se le dimensioni della carreggiata non ne consentono l'uso esclusivo ai velocipedi.

La corsia può essere impegnata da altri veicoli anche in corrispondenza delle fermate del trasporto pubblico.

La corsia ciclabile si intende valicabile limitatamente allo spazio necessario per consentire ai veicoli motorizzati di effettuare la sosta o la fermata nei casi in cui vi sia fascia di sosta laterale.

La larghezza minima delle corsie ciclabili è di 1,00 m, ponendo attenzione alla presenza di eventuali marciapiedi rialzati adiacenti che possono costituire un pericolo per le biciclette costrette a transitare molto vicino al cordolo, nonché alla presenza di irregolarità legate ad eventuali caditoie, chiusini o altri elementi che rendano la corsia meno sicura della restante parte della carreggiata stradale.

L'inserimento di questo tipo di corsie ciclabili va attentamente valutato in relazione ai flussi di traffico della strada su cui si intende intervenire ed in relazione alle condizioni della pavimentazione della fascia stradale da rendere ciclabile, che deve essere provvista di una pavimentazione confortevole e priva di irregolarità. Dal momento che il ciclista è tenuto ad utilizzare la corsia ciclabile, egli non deve essere costretto ad effettuare manovre pericolose per evitare sconnessioni o caditoie poste al centro della corsia. L'inserimento della corsia ciclabile è inoltre condizionato dalla larghezza della strada nella quale viene inserita: deve infatti essere mantenuta una larghezza minima delle corsie carrabili pari almeno a 2,75 m sulle strade interessate dal transito del trasporto pubblico o dal traffico pesante e 2,50 sulle altre.

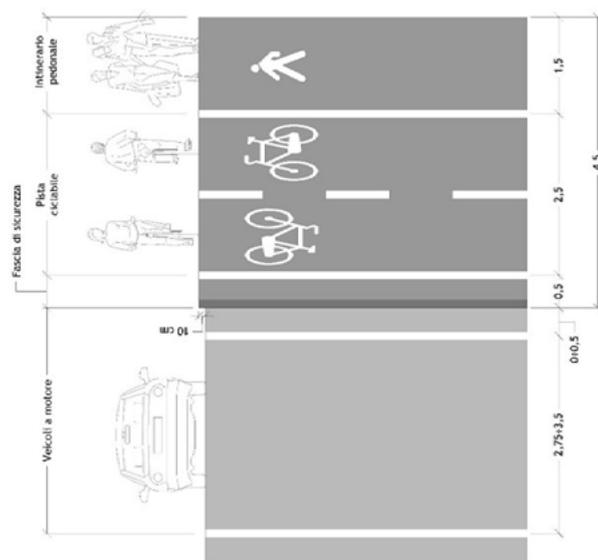


Figura 212 Sezione tipo: Pista ciclabile su corsia riservata sui marciapiedi



Figura 213 Esempi di pista ciclabile su corsia riservata sui marciapiedi



Figura 215 Esempi di corsie ciclabili

Corsie ciclabili per doppio senso di marcia

È una parte longitudinale della carreggiata urbana a senso unico di marcia per i veicoli motorizzati, posta a sinistra rispetto al senso di marcia, delimitata mediante una striscia bianca discontinua, valicabile e ad uso promiscuo, idonea a permettere la circolazione sulle strade urbane dei velocipedi in senso contrario a quello di marcia degli altri veicoli.

Oltre alla linea discontinua deve essere tracciato sulla corsia ciclabile il simbolo della bicicletta in bianco, seguito dalla freccia direzionale.

Nel caso in cui la dimensione della strada in alcuni tratti non consenta di tracciare una corsia ciclabile di larghezza minima 1,5 m è possibile, verificando le condizioni di visibilità reciproca dei veicoli transitanti, tracciare la linea discontinua di separazione dei due sensi di marcia solo nel tratto iniziale e finale della strada.

In attesa che venga emanato il regolamento di attuazione delle novità normative in materia di corsie ciclabili, la segnaletica verticale da prevedere è la seguente:

Dal momento che questo tipo di corsie sono una novità normativa e non vi sono molte esperienze in materia, esse possono essere realizzate sulla rete stradale urbana in via sperimentale, previo parere specifico dell'Ufficio Mobilità, e poi debbono essere monitorate in termini di funzionalità e sicurezza.

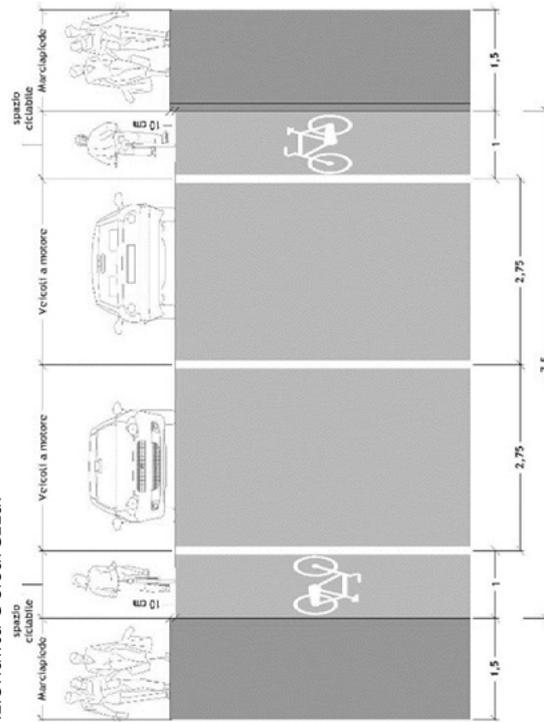


Figura 214 Sezione tipo: Corsie ciclabili



Figura 219 Esempio di corsia per doppio senso ciclabile

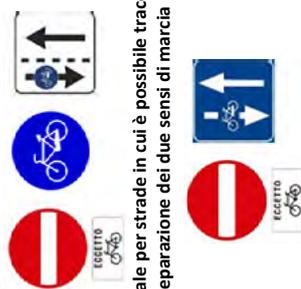


Figura 216 Segnaletica verticale per strade in cui è possibile tracciare la linea discontinua di separazione dei due sensi di marcia



Figura 217 Segnaletica verticale per strade in cui non è possibile tracciare la linea discontinua di separazione dei due sensi di marcia

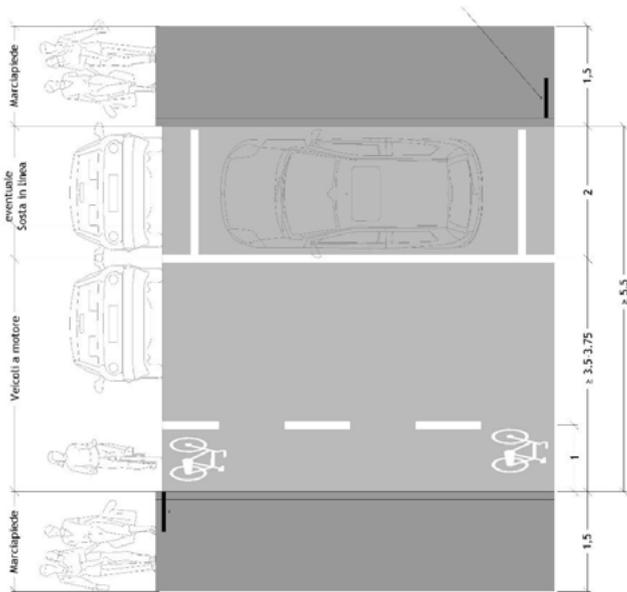


Figura 218 Sezione tipo: Corsie ciclabili per doppio senso ciclabile

Itinerari ciclabili promiscui con veicoli motorizzati

Gli itinerari ciclabili su carreggiata stradale in promiscuo con i veicoli a motore sono ammessi nelle strade locali e nelle altre strade per dare continuità alla rete di piste, corsie ciclabili e percorsi ciclopedonali esistenti e previsti dal Biciplan, laddove per ragioni di fattibilità tecnica o economica non sia possibile dedicare dello spazio alle biciclette.

Nelle strade dove è prevista la promiscuità tra bici e veicoli motorizzati è necessario intervenire con provvedimenti atti a ridurre il differenziale di velocità tra le due componenti di traffico e, se possibile, a ridurre l'entità del traffico stesso.

In tal senso l'istituzione di ZTL, Zone 30, Zone Residenziali e gli interventi di moderazione del traffico sono gli elementi chiave per creare le condizioni di sicurezza di un ambiente stradale promiscuo.



Percorsi promiscui pedonali e ciclabili

Sono itinerari ciclabili in promiscuità con i pedoni, posti su marciapiedi, passaggi o vialoni pedonali (percorsi ciclopedonali). Tale tipologia di percorso è da prevedere solo nei casi in cui i flussi pedonali o alternativamente ciclabili non siano molto intensi o non vi siano gli spazi da dedicare distintamente alle due componenti. I percorsi ciclopedonali devono essere protetti dal traffico motorizzato dal rialzamento del marciapiede o da elementi separatori di vario tipo, in ragione della classe funzionale della strada su cui sono realizzati, come di seguito elencato:

- Strade inter-quartiere: spartitraffico longitudinale fisicamente inalicabile ≥ 50 cm
- Strade di quartiere: spartitraffico longitudinale fisicamente inalicabile ≥ 50 cm
- Strade Interzonali: separazione fisica permeabile alle biciclette
- Strade Locali: separazione fisica permeabile alle biciclette

I percorsi ciclopedonali devono essere preferibilmente bidirezionali e devono avere una larghezza, al netto della separazione fisica dalla carreggiata, maggiore di 2,90 m. Nel caso in cui non vi siano le larghezze sufficienti, possono essere previsti percorsi ciclopedonali monodirezionali per le biciclette, la cui larghezza netta deve essere non inferiore a 2,0 m.



Figura 220 Esempio di itinerari ciclabili promiscui con veicoli motorizzati

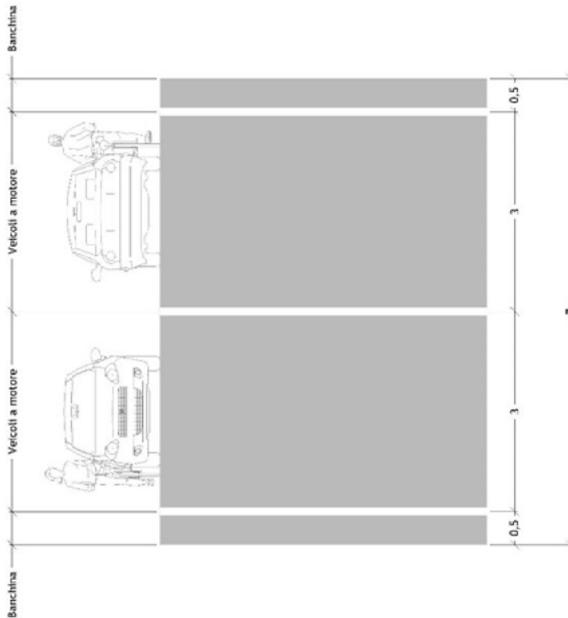


Figura 221 Sezione Tipo: Itinerari ciclabili promiscui con veicoli motorizzati



Linea di arresto avanzata per le biciclette

FINALITÀ

Garantire, nel caso di presenza di pista ciclabile, una migliore visibilità dei ciclisti da parte dei conducenti dei veicoli a motore, in fase di manovra di svolta a destra nella fase di verde semaforico, a causa del conflitto che si crea con il flusso ciclabile che prosegue dritto.

CONDIZIONI DI ATTUAZIONE

Intersezione semaforizzata.
Sfalsamento tra le linee di arresto ridotto allo stretto necessario e in ogni caso non superiore a 3 metri.

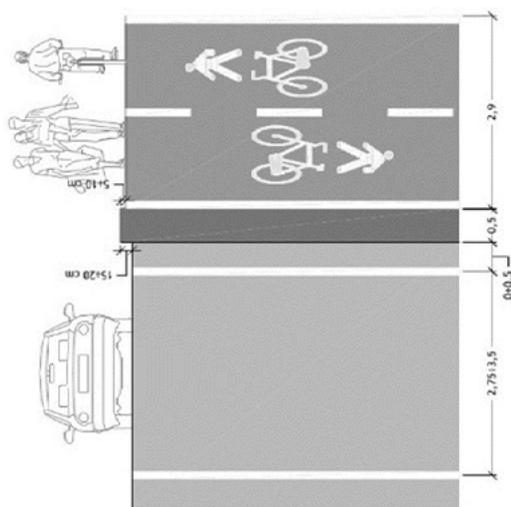


Figura 222 Sezione tipo: Percorsi promiscui pedonali e ciclabili



Figura 223 Esempio di percorsi promiscui pedonali e ciclabili

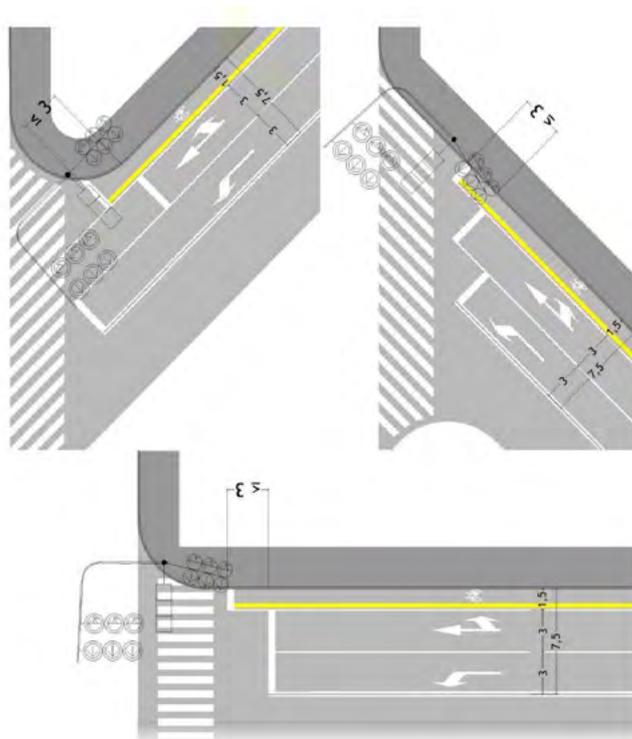


Figura 224 Schemi planimetrici di Linea di arresto avanzata per le biciclette

Casa avanzata per le biciclette

FINALITÀ

Favorire la manovra di svolta a sinistra delle biciclette, che altrimenti risulterebbe impedita nel caso in cui il ciclista fosse posizionato sulla pista ciclabile, ovvero sul lato destro della carreggiata.

CONDIZIONI DI ATTUAZIONE

Sulla base di apposita ordinanza del Sindaco, previa valutazione delle condizioni di sicurezza (DL 34 del 19/05/2020, articolo 229, comma 3, lettera b).

Interserzione semaforizzata

Strada con velocità inferiore o uguale a 50 km/h (DL 34 del 19/05/2020, articolo 229, comma 3, lettera b).

Area della casa avanzata accessibile attraverso una corsia o da una pista ciclabile di lunghezza pari almeno a 5 metri, situata sul lato destro in prossimità dell'interserzione (L. 120 del 11/09/20, art. 49, comma 5-ter, lettera q)

Sfalsamento tra le due linee di arresto pari almeno a 3 metri e non superiore a 5 metri (limite superiore indicato solo nelle Linee guida sperimentali per lo sviluppo della mobilità ciclabile), da valutarsi sulla base di considerazioni puntuali legate al tipo di interserzione, ai volumi di traffico ciclabili e veicolari ed alla criticità potenziale della contemporaneità della manovra di attestamento delle biciclette nella fase di partenza degli altri veicoli.

Area della casa avanzata preferibilmente colorata di rosso (RAL 3003).

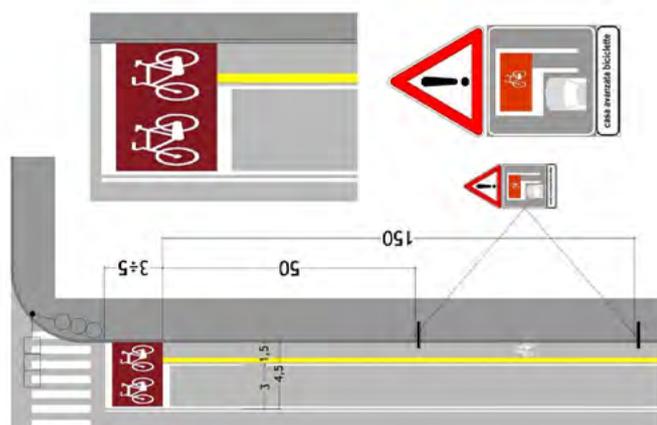


Figura 225 Schemi planimetrici di Casa avanzata per le biciclette



Figura 226 Esempio di casa avanzata per le biciclette



Flusso ciclabile nella corsia riservata al trasporto pubblico locale

CONDIZIONI DI ATTUAZIONE

- Corsie riservate al solo trasporto pubblico locale (TPL) di linea.
- Velocità massima di percorrenza di 30 km/h.
- frequenza massima programmata per il TPL di linea non sia superiore a 45 transiti/ora.
- veicoli del TPL di lunghezza inferiore o uguale a 12 metri (bus urbani).
- transito consentito ai soli veicoli in servizio di emergenza (art. 177 CdS).

Segnaletica:

- segnale verticale di cui alla Fig. Il 46 "divieto di transito" del Regolamento, con apposito pannello integrativo riportante la dicitura "eccetto" seguita dal simbolo dell'"autobus urbano" (Fig. Il 141) e dal simbolo "bicicletta" (Fig. Il 131);
- segnaletica orizzontale riportante la dicitura sintetica "BUS" di cui alla Fig. Il 441/d ed il simbolo della "bicicletta" di cui alla Fig. Il 442/b, inseriti all'inizio della corsia riservata al trasporto pubblico locale, ed opportunamente ripetuti in prossimità di intersezioni, accessi e/o interruzioni della corsia stessa.

Nota bene:

Non è consentito prevedere un allargamento del modulo della corsia riservata al TPL al fine di prevedere la circolazione in promiscuo con i velocipedi.

Contiguità della pista ciclabile con la fascia di sosta

CONDIZIONI DI ATTUAZIONE

Frequenza della rotazione della sosta compatibile con la presenza della pista ciclabile.

Sosta consentita solo in linea.

Solo una corsia di pista ciclabile.

Larghezza della pista a corsia singola: 1,50 metri.

Tra la striscia di margine della pista ciclabile e la striscia di delimitazione della sosta deve essere previsto un adeguato franco di sicurezza di almeno 50 cm.

Le strisce di delimitazione della corsia riservata e la striscia di delimitazione della sosta devono essere tracciate discontinue.

La pavimentazione della pista ciclabile deve essere colorata (RAL 3003)

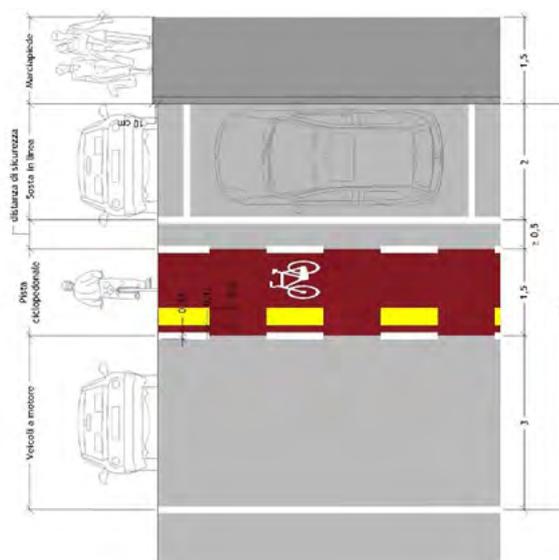


Figura 227 Sezione tipo: Contiguità della pista ciclabile con la fascia di sosta



La «Bike lane»

GENERALITÀ

La "bike lane", è l'elemento di raccordo, ovvero di congiunzione, tra due piste ciclabili.

CONDIZIONI DI ATTUAZIONE

Larghezza insufficiente della sede stradale a realizzare la pista ciclabile.

Garantire la percezione della continuità dell'itinerario ciclabile, in cui non è garantita la continuità della precedenza per il ciclista.

Uso della specifica segnaletica orizzontale di cui alla Fig. II 442/b del Regolamento (art. 148).

I simboli sono tracciati per tutta la lunghezza dell'elemento di raccordo, in direzione longitudinale secondo la direzione di marcia del ciclista, e ripetuti, anche in relazione alla presenza di eventuali accessi, ad una distanza massima di 10 metri.

L'elemento di raccordo comprende il percorso promiscuo, le aree di intersezione prive di attraversamento ciclabile, nonché tutte le altre brevi interruzioni dell'itinerario.

Nelle aree di intersezione, l'elemento di raccordo tra la pista in ingresso e quella in uscita dall'intersezione stessa, deve garantire la percezione della continuità fisica dell'itinerario ciclabile, identificato mediante il tracciamento di una serie di simboli, di cui alla Fig. II 442/b, ripetuti ad una distanza adeguata, in relazione all'intersezione stessa, e comunque ad una distanza massima di 5 metri.

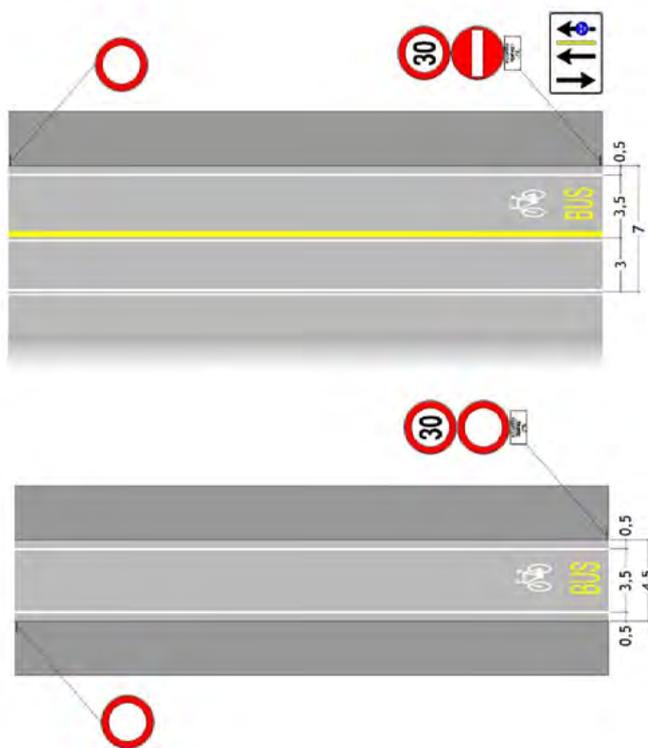


Figura 228 Schemi planimetrici di Flusso ciclabile nella corsia riservata al trasporto pubblico locale



Attraversamenti ciclabili

Le intersezioni, a causa della promiscuità di biciclette, autoveicoli e pedoni e ai numerosissimi punti di conflitto delle diverse manovre, rappresentano gli ambiti più pericolosi di una rete ciclabile e pertanto la progettazione deve essere molto attenta.

Sebbene ogni incrocio vada preso in esame per le sue peculiarità, vi sono alcuni principi fondamentali da rispettare, in ogni caso:

Gli incroci devono essere ben segnalati per essere riconosciuti da tutte le componenti di traffico, vanno quindi indicati con segnaletica propria ed evidente;

Il passaggio ciclabile nell'incrocio, e in particolare le superfici destinate ai ciclisti che girano a sinistra, devono essere evidenziati, si possono utilizzare linee apposite o una diversa colorazione dell'asfalto. I passaggi ciclabili possono essere segnalati e differenziati anche mediante utilizzo di un particolare materiale per la pavimentazione o pavimentazioni stampate;

E' opportuno indurre il ciclista ad effettuare la svolta a sinistra in due tempi, prima procedendo oltre l'incrocio, poi passando la carreggiata in senso ortogonale in corrispondenza dell'attraversamento ciclopeditonale. In questo modo i punti di conflitto si riducono a quelli relativi dalla svolta a destra delle automobili.

Negli incroci la precedenza va data preferibilmente ai ciclisti e pedoni, a meno che non vi siano ragioni legate alla sicurezza e alle necessità di deflusso del traffico.

Gli attraversamenti ciclabili devono essere previsti per garantire la continuità delle piste ciclabili nelle aree di intersezione.

Essi sono evidenziati sulla carreggiata mediante due strisce bianche discontinue, di larghezza 50 cm; con segmenti ed intervalli lunghi 50 cm; la distanza minima tra i bordi interni delle due strisce trasversali è di 1 m per gli attraversamenti a senso unico e di 2 m per gli attraversamenti a doppio senso (Reg. 495/92, art.146).

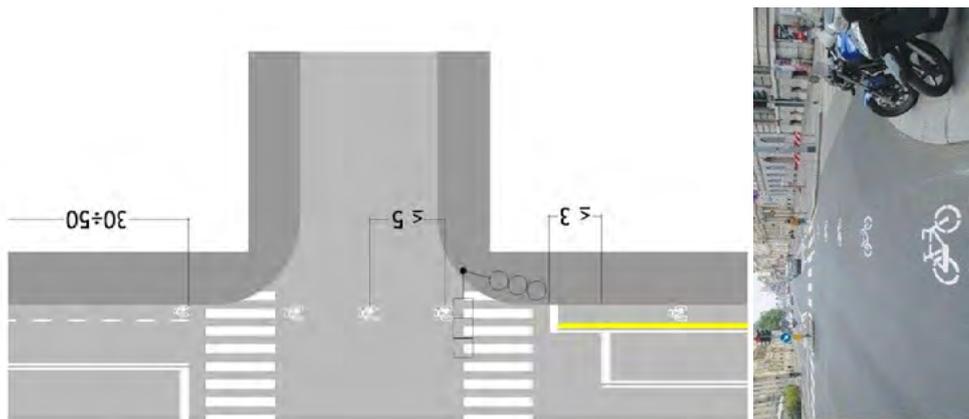


Figura 229 La «Bike lane»



Attraversamenti ciclabili rialzati

Come per gli attraversamenti pedonali, anche quelli ciclabili possono essere rialzati al fine di evidenziarne la presenza e rallentare i veicoli motorizzati. La pavimentazione deve essere colorata ed eventualmente stampata.

La sopraelevazione deve raccordarsi con il piano della pista ciclabile con rampe le cui pendenze devono essere possibilmente inferiori al 5% e al massimo del 10%.



Figura 230 Esempio Attraversamenti ciclabili rialzati

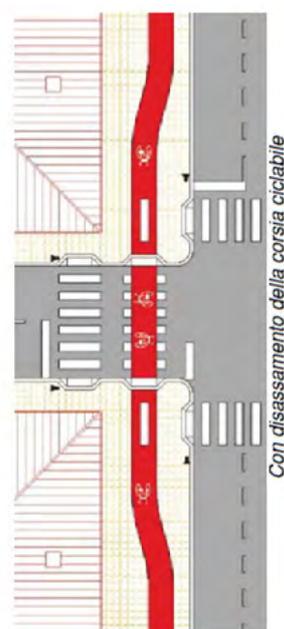
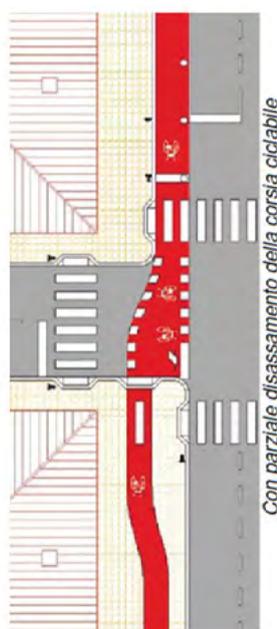
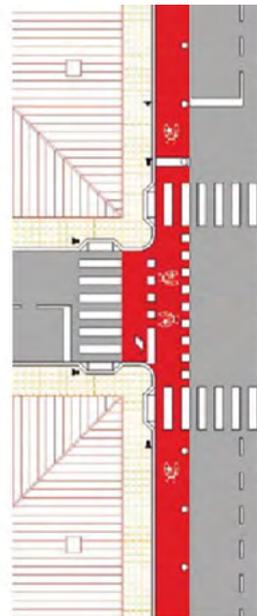
Visibilità ciclista-automobilista e interferenza con la sosta

Sulle strade ove è consentita la sosta, per migliorare la visibilità, da parte dei conducenti, nei confronti dei ciclisti che si accingono ad impegnare la carreggiata e viceversa, gli attraversamenti possono essere preceduti, nel senso di marcia dei veicoli, da una striscia gialla a zigzag su cui è vietato sostare o da elementi fisici atti a dissuadere dalla sosta.

Deve essere posta molta attenzione nel prevedere una pista ciclabile accanto a degli stalli di sosta in linea in ragione del fatto che l'apertura delle portiere delle auto può creare grave pericolo alle biciclette in circolazione: deve essere quindi prevista possibilmente una fascia di rispetto di almeno 1,00 m riducibile al massimo a 50 cm in caso di scarsità di spazio e di direzioni opposte di circolazione ciclabile e sosta veicolare, zebrata o pavimentata in maniera differenziata, even-

Eventuali isole salvagente devono avere una dimensione nel senso di marcia delle biciclette minima di 2,00 m, e trasversale pari alla larghezza dell'attraversamento.

ESEMPI DI SVOLTA A SINISTRA INDIRETTA





Attraversamenti ciclabili: rotatorie

La sicurezza degli attraversamenti ciclabili in rotatoria richiede i seguenti accorgimenti:

Evitare il sovradimensionamento della larghezza delle entrate e soprattutto delle uscite;

Realizzare gli attraversamenti con rifugio centrale nell'isola separatrice di larghezza pari ad almeno 1,5 m e a 2,0 m in caso di traffico ciclabile intenso. Tale rifugio può essere omesso nelle minirotatorie e nelle rotatorie compatte di raggio minore di 30 m nel caso in cui non vi fossero gli spazi sufficienti.

Gli attraversamenti ciclabili possono essere gestiti esternamente alla rotatoria, in corrispondenza degli attraversamenti pedonali o, in alternativa, in corrispondenza del nodo stesso. La prima opzione va sempre utilizzata per le rotatorie convenzionali ($D > 40$ m) e nel caso in cui i flussi veicolari nella rotatoria siano intensi (> 1.500 veicoli eq/ora). Nella seconda opzione, nel caso di rotatorie compatte di dimensioni > 30 m, è opportuno che l'innesto delle piste ciclabili in rotatoria sia protetto da elementi separatori (chiamati "banane velo").

Una soluzione intermedia tra le due prevede di inserire anche delle separazioni dell'anello ciclabile dall'anello carrabile nei tratti tra il braccio in entrata ed il successivo braccio in uscita.

Allo scopo di favorire la circolazione dei velocipedi, in presenza di notevoli flussi di biciclette, è possibile prevedere la realizzazione di bande ciclabili, fortemente connotate (pavimentazione differenziata o colorata), in continuità con entrate ed uscite anch'esse separate.

tualmente a spese della larghezza dello stallone di sosta, che induca le auto a parcheggiare alla giusta distanza dallo spazio destinato alle biciclette.

Nel caso della sosta a pettine e ancor più quella inclinata, è preferibile la pista ciclabile sia posta internamente rispetto ad essa, poiché la visibilità delle biciclette per l'automobilista che fa retromarcia è molto scarsa. Nel caso in cui l'ambiente stradale non consenta di portare all'interno la pista, o tale scelta non sia opportuna per ragioni legate alla funzionalità della pista stessa, essa deve essere:

separata dalle aree di sosta da una area di manovra di almeno 2,00 m per gli stalli a pettine e inclinati; colorata di rosso, realizzata con una piattaforma leggermente rialzata ($h = 2$ cm) in materiale stampato o scabro.

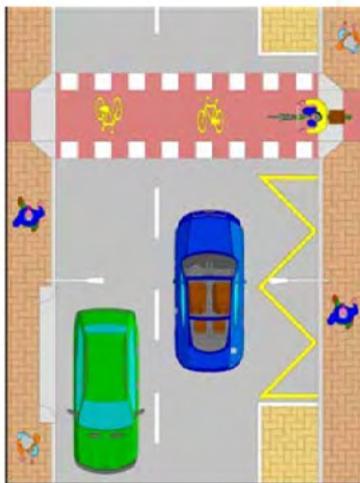


Figura 231 5.3.1.13 Visibilità ciclista-automobilista e interferenza con la sosta



APC: Area a precedenza ciclabile

Area ricadente in particolari contesti urbani all'interno della quale i velocipedi hanno precedenza sui veicoli a motore.

All'interno delle APC la circolazione delle biciclette e/o degli altri velocipedi avviene generalmente in promiscuo con quella dei pedoni e dei veicoli a motore su tutte le strade nel rispetto delle regole di comportamento dei ciclisti contenute nel Codice e nel relativo Regolamento.

Nelle APC, deve essere assicurata la moderazione del traffico veicolare, attraverso la realizzazione delle seguenti misure:

- realizzazione di interventi di moderazione del traffico

- introduzione di schemi di circolazione atti a ridurre i punti di conflitto delle correnti veicolari in coerenza con i criteri propri delle isole ambientali

- apposizione della specifica segnaletica di limitazione della velocità consentita non superiore a 30 km/h e della eventuale limitazione alla circolazione dei veicoli in base alla massa

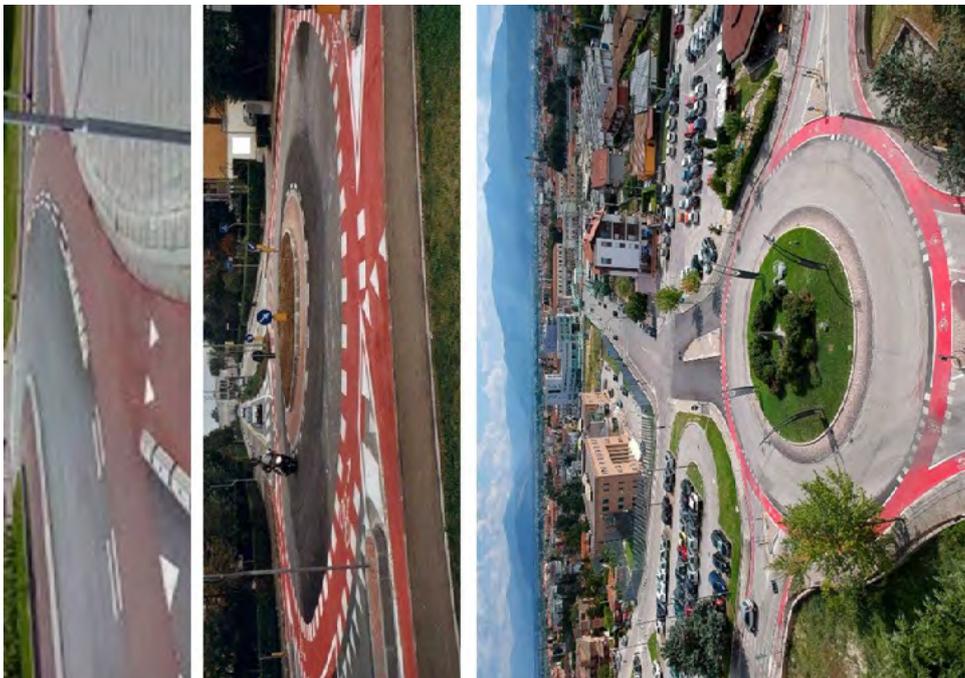
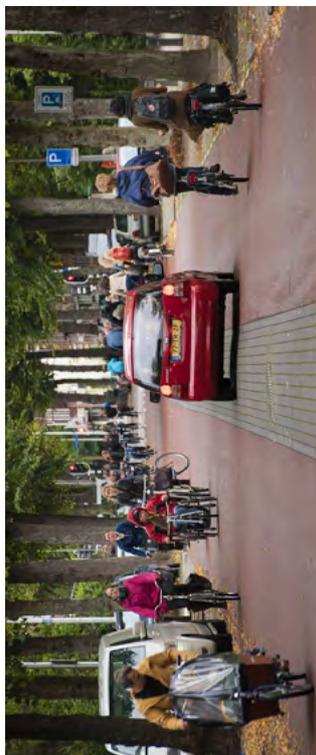


Figura 232 Attraversamenti ciclabili: rotatorie





6.8.2 MISURE DI LOGISTICA URBANA SOSTENIBILE

A complemento del Piano Regionale della Logistica e delle Merci, il PA 2021-2030 propone che nei PUMS comunali finanziati dalla Regione Puglia con Determina Dirigenziale n. 101 del 03.12.2019 della Sezione Infrastrutture per la Mobilità, affrontino i temi di logistica urbana sostenibile in maniera omogenea in tutto il territorio.

Tali misure contribuiscono alla riduzione delle emissioni inquinanti, a ridurre l'apporto alla congestione stradale da parte del trasporto delle merci, ottimizzano le attività di logistica distributiva all'interno della città, ed inoltre consentono di sviluppare il mercato della logistica attraverso l'incentivo alla nascita di imprese logistiche in grado di offrire servizi compatibili con le caratteristiche delle città.

Tali temi potranno riguardare azioni come:

- Limitazioni di transito e sosta di veicoli adibiti al trasporto merci nelle APU e ZTL;
- Limitazioni di circolazione di veicoli merci per peso di carico > 3,5 t;
- Limitazioni di circolazione per veicoli alimentati a diesel e benzina a favore di veicoli "low emission";
- Incentivi alla decarbonizzazione del parco veicolare;
- Diffusione dei locker e dei counter pubblici;
- Ricorso ai servizi di cargo-bike in combinazione con i corrieri;
- Sistema di prenotazione degli stalli di carico-scarico;
- Installazione di Transit point (deposito e luogo di stoccaggio temporaneo delle merci in attesa di essere consegnate);
- Centro di distribuzione urbana delle merci (per i poli di commutazione di primo livello) (piattaforma logistica che riceve da diversi operatori di trasporto le merci destinate a più clienti localizzati in una stessa area urbana);

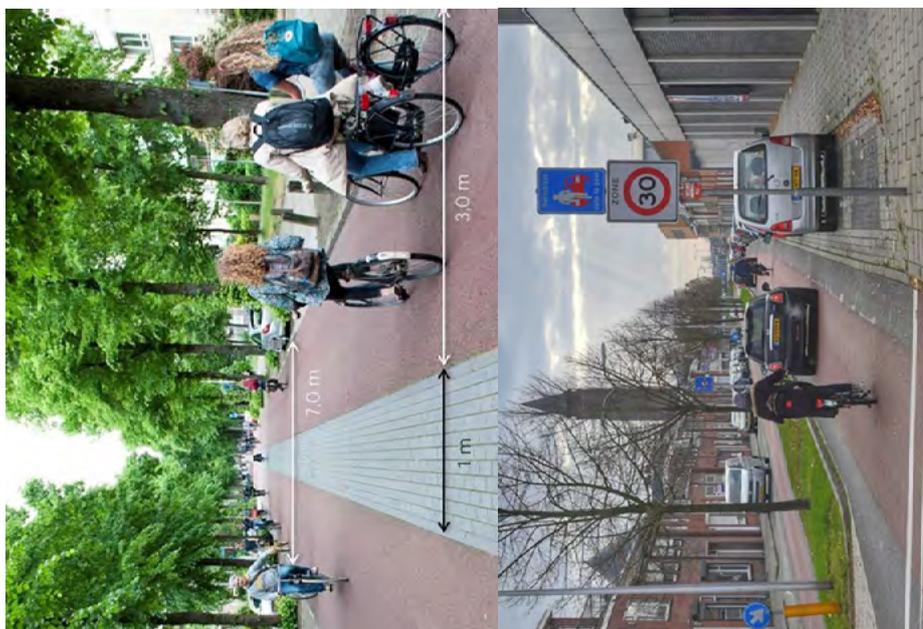


Figura 233 Esempi di APC: Area a precedenza ciclabile fonte:

(Fonte: <https://nos.nl/artikel/2258148-verkeerstheorie-zakt-weg-wat-weet-jij-over-fietsstraat-en-groene-streep>)



- incentivo all'utilizzo di servizi di trasporto pubblico locale con veicoli "combi" attrezzati per il trasporto di piccoli pacchi (nei poli di terzo livello e soprattutto nelle aree interne).



- incentivo all'uso di veicoli con maggiori dotazioni di dispositivi di sicurezza;
- realizzazione di interventi infrastrutturali (come varianti stradali, interventi ispirati ai principi delle strade self-explaining e forgiving, o interventi puntuali in corrispondenza dei punti neri).

6.9 Strategie generali a favore della sicurezza stradale

In tema di sicurezza stradale il PA 2021 – 2030 agisce con due azioni:

- **MISURA DIRETTA:** il recepimento o previsione degli interventi infrastrutturali come adeguamenti e messa in sicurezza di tratti stradali esistenti (s3, s4, s14, s15, s16, s16plus, s17, s21, s152, s160, s173 in Provincia di Foggia, s102, s103 in provincia di Barletta-Andria-Trani, s24, s46, s47, s54, s56, s59, s60, s167 nella Città Metropolitana di Bari, s62, s71, s161, s163, s164, in Provincia di Taranto, s86 e s169 in provincia di Brindisi e s88, s92, s96, s171b, s172 in Provincia di Lecce) o di interventi di nuova realizzazione di tratti in variante a centri urbani (s10 e s168 in Provincia di Foggia, s31, s48, s53 nella Città Metropolitana di Bari, s69 e s78 in Provincia di Taranto, s87 in Provincia di Brindisi, s91, s93, s95 e s171a in Provincia di Lecce) con conseguente riduzione delle cause passive dell'incidentalità;

- **MISURA INDIRETTA:** attuare politiche e strategie volte a promuovere alternative modali all'uso dell'auto privata (diversione modale da auto verso la rete portante di TPL, vedi paragrafo 6.6.2, 6.7.2, 6.7.3 e diversione modale da auto alla bicicletta vedi paragrafo 6.8.1), con conseguente diminuzione dei flussi veicolari e del rischio che l'incidente possa accadere.

Inoltre il Piano Attuativo rimanda e invita i livelli di pianificazione sottordinata ad agire in tema di sicurezza stradale secondo le linee strategiche definite dal PNSS 2030 e riportate al paragrafo 4.3.5 del presente documento. Tali strategie possono essere sintetizzate in:

- educazione alla sicurezza stradale;

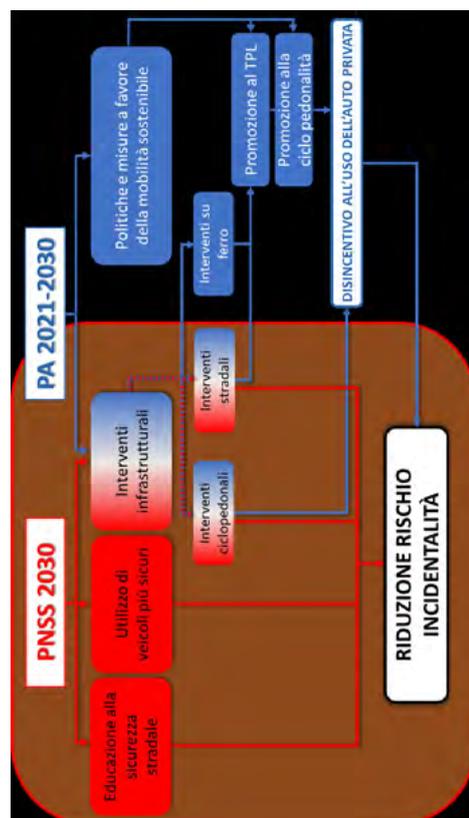


Figura 234. Azioni in tema di sicurezza stradale: coordinamento tra il PA 2021 - 2030 ed il PNSS 2030

Il PA 2021 – 2030 mette a disposizione agli Enti Locali i dati dell'incidentalità e quelli dei flussi simulati dal modello di traffico sia relativi allo stato attuale che allo scenario di Piano. I dati degli incidenti sono relativi agli anni compresi tra il 2013 ed il 2019 e sono stati raccolti dal Centro Regionale di Monitoraggio per la Sicurezza Stradale (CREMSS) (istituto con legge regionale 18/2004, e che ha il compito di raccogliere, catalogare e analizzare tutte le informazioni sull'incidentalità stradale attualmente assegnato all'Agenzia Regionale



Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio “ASSET” con legge regionale 41/2017).

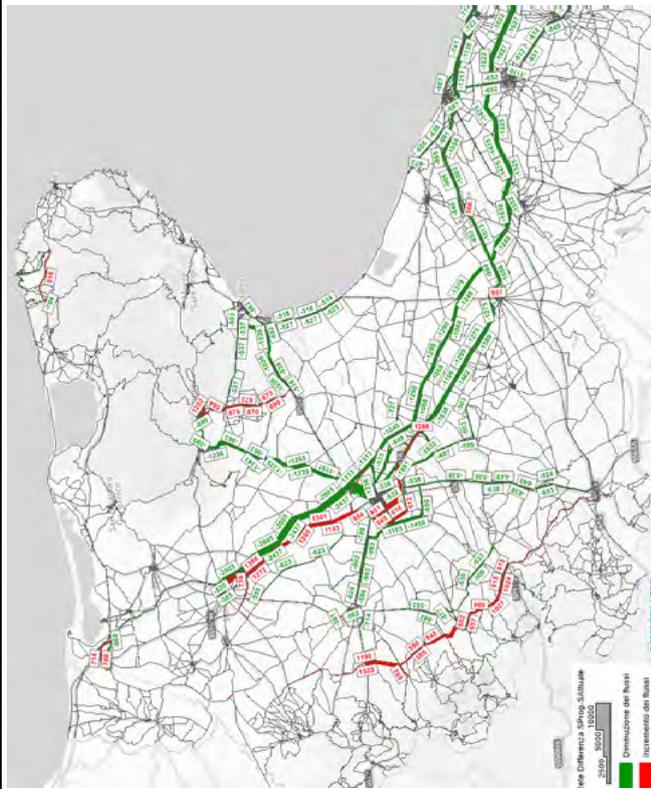
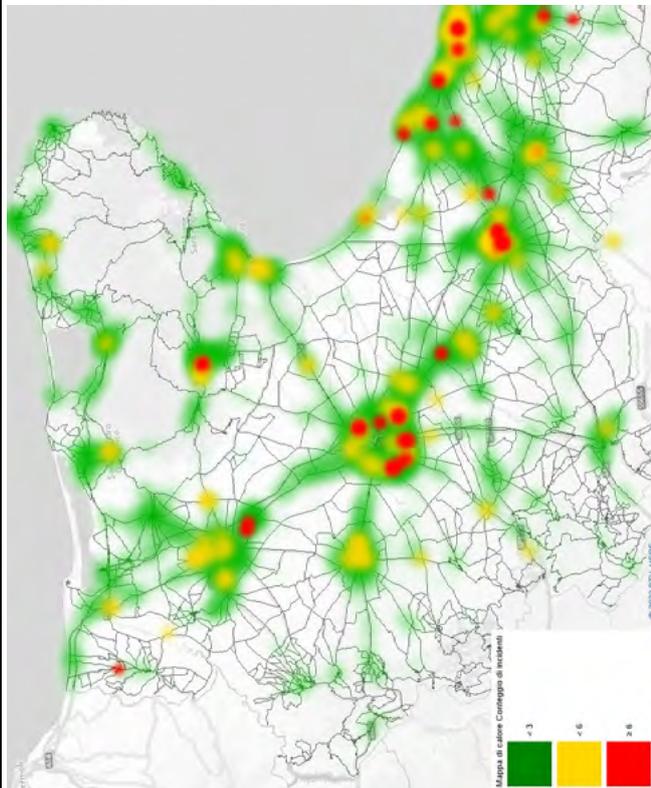
Nelle pagine seguenti sono riportati gli zoom di ogni provincia delle mappe di calore degli incidenti georeferenziati, messi a confronto con le variazioni dei flussi di veicoli di trasporto privato tra lo scenario di Piano e lo stato attuale in un giorno feriale medio.

In generale da tale confronto emerge che in corrispondenza delle viabilità con più alta concentrazione di incidenti si riscontra una diminuzione di flusso veicolare con probabile diminuzione della probabilità d'incidente. Dove invece si registrano incrementi di flussi, il PA 2021-2030 prevede interventi di messa in sicurezza o adeguamento della viabilità.

Per la consultazione di dettaglio degli interventi si veda l'Allegato “Database degli interventi”.



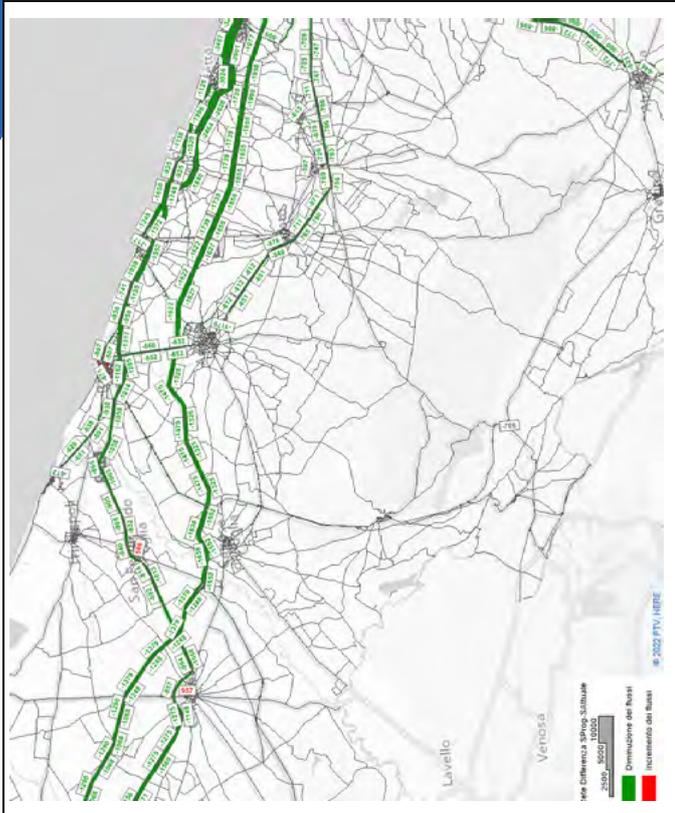
Provincia di Foggia



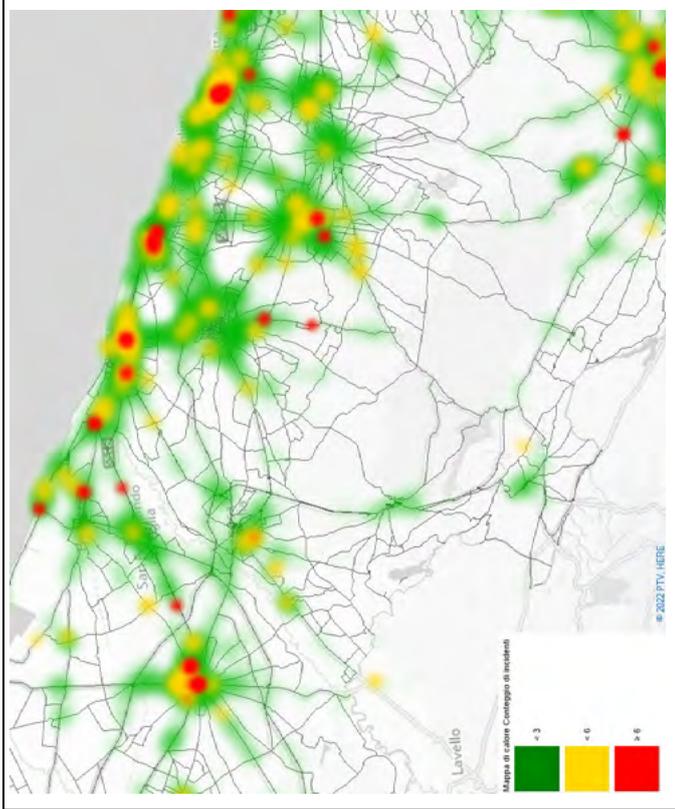
Numero di incidenti tra il 2013 ed il 2019 in ambito extraurbano

Rete differenza flussogramma giorno feriali tipo veicoli tpr:
Scenario di Progetto vs Stato Attuale.

Provincia di Barletta-Andria-Trani



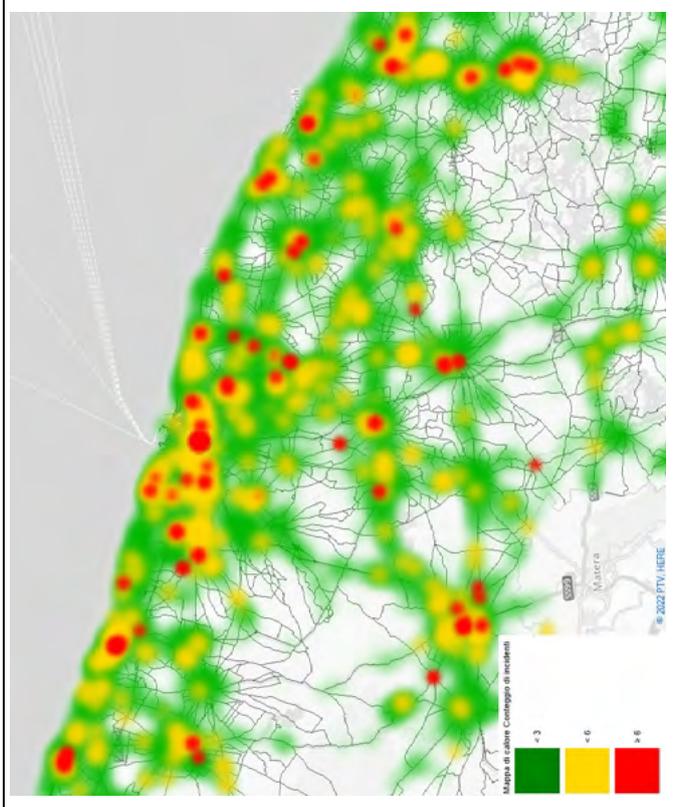
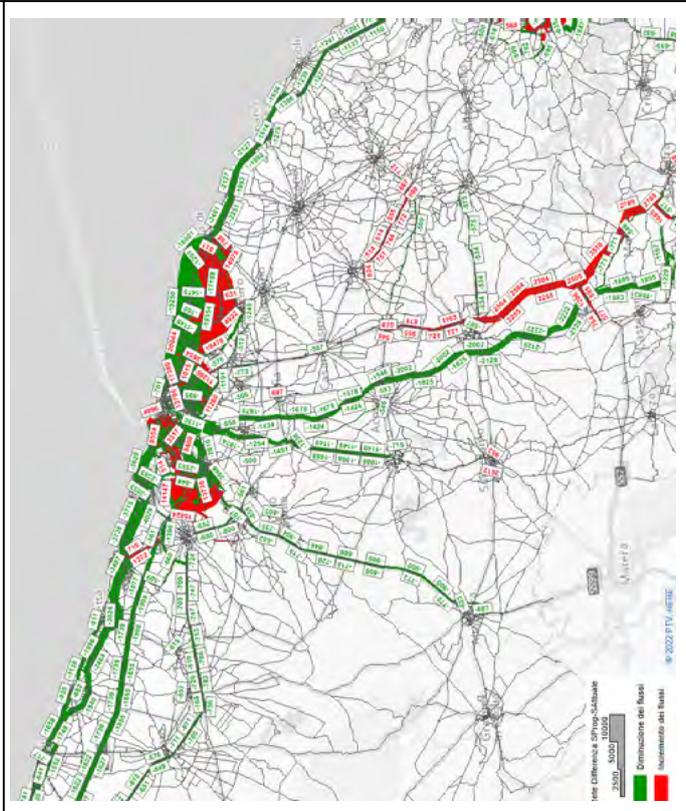
Rete differenza flussogramma giorno feriale tipo veicoli tpr:
Scenario di Progetto vs Stato Attuale.



Numero di incidenti tra il 2013 ed il 2019 in ambito extraurbano

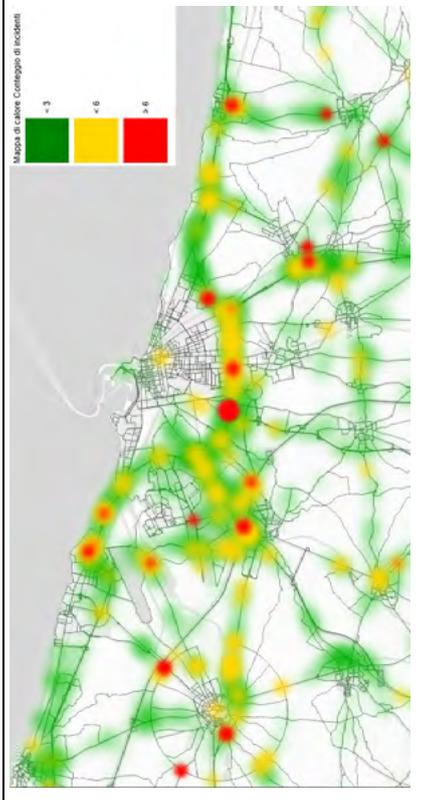


Città Metropolitana di Bari





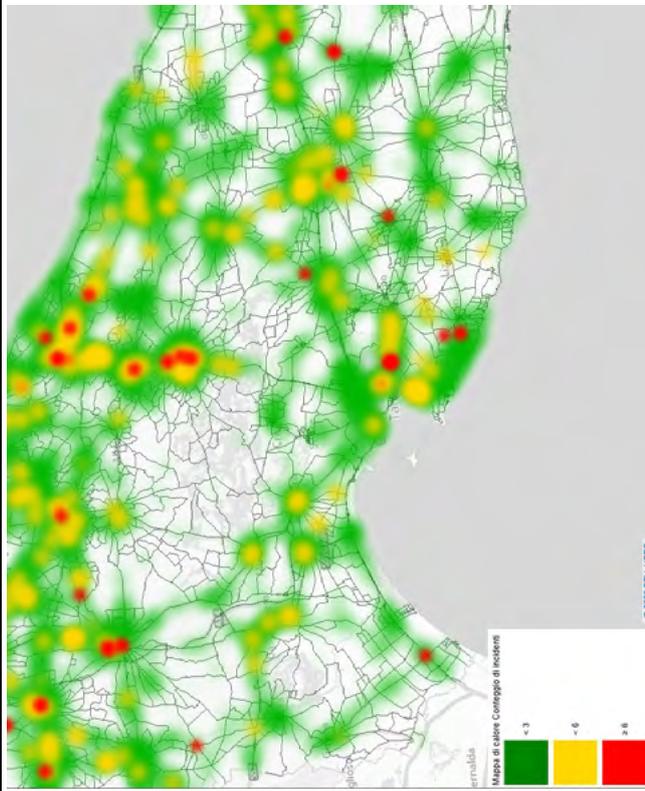
Rete differenza flussogramma giorno feriale tipo veicoli tpr:
Scenario di Progetto vs Stato Attuale.



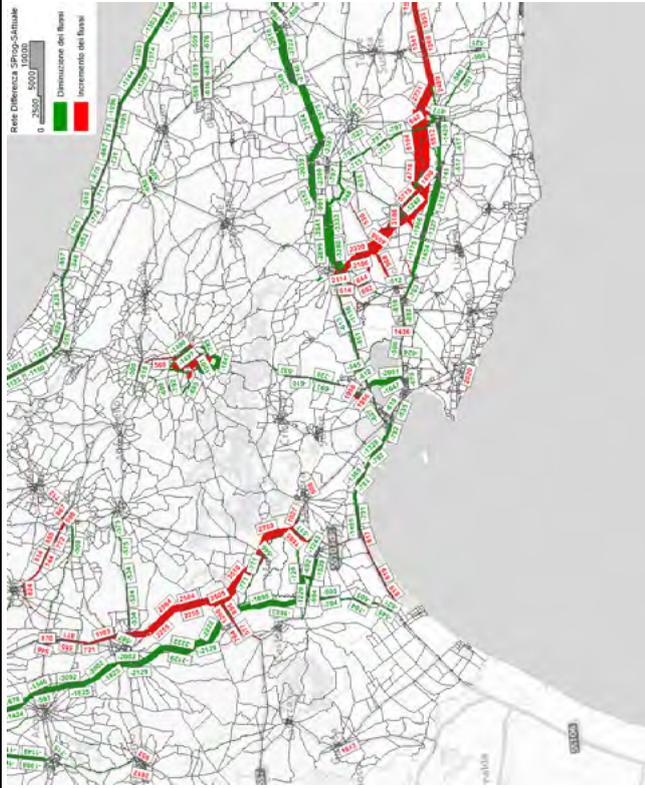
Numero di Incidenti tra il 2013 ed il 2019 in ambito extraurbano



Provincia di Taranto



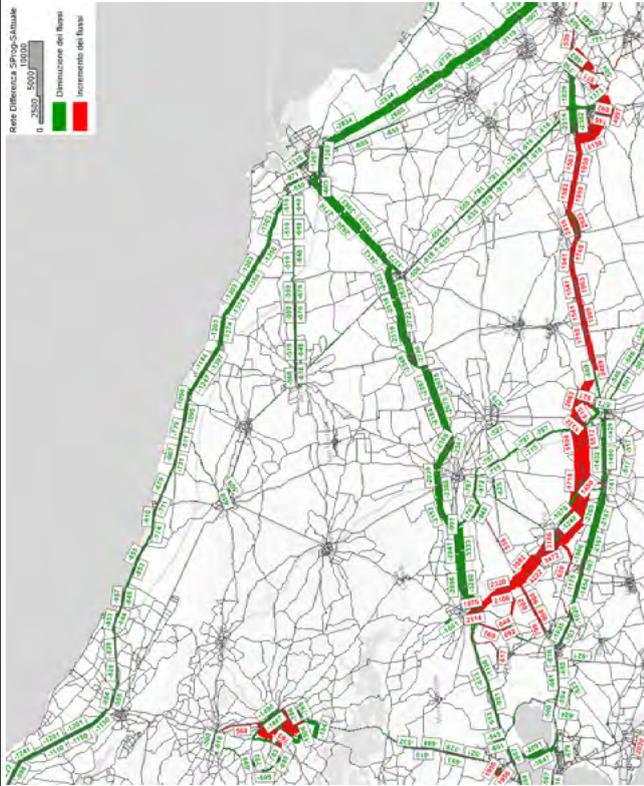
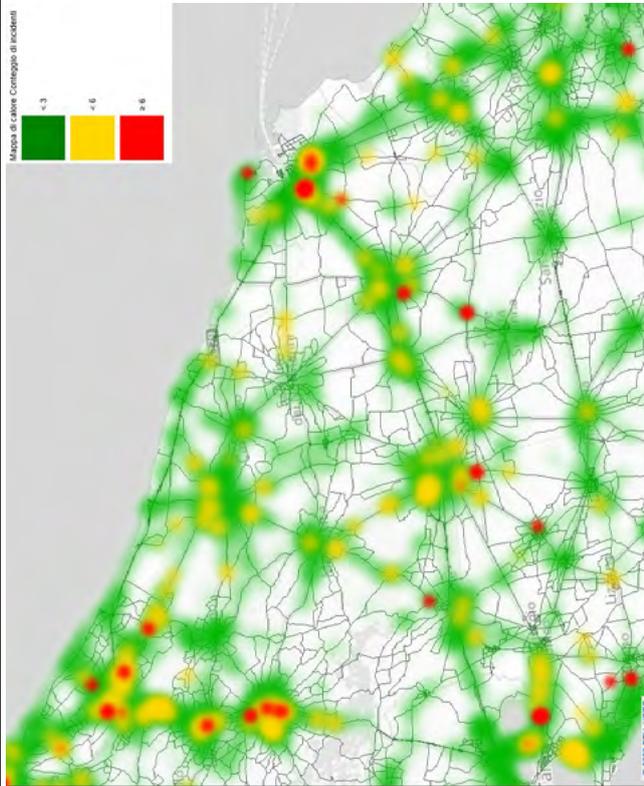
Numero di incidenti tra il 2013 ed il 2019 in ambito extraurbano



Rete differenza flussogramma giorno feriale tipo veicoli tpr:
Scenario di Progetto vs Stato Attuale.



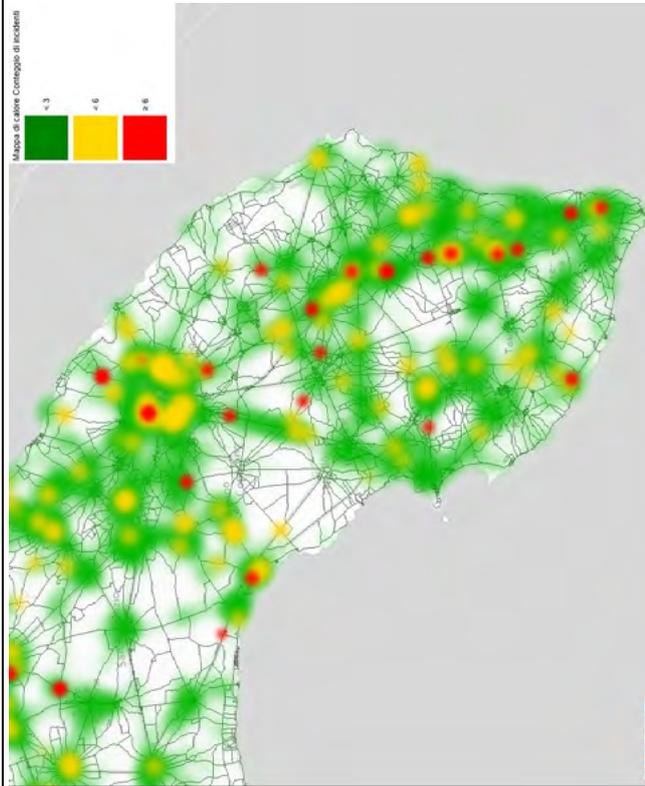
Provincia di Brindisi



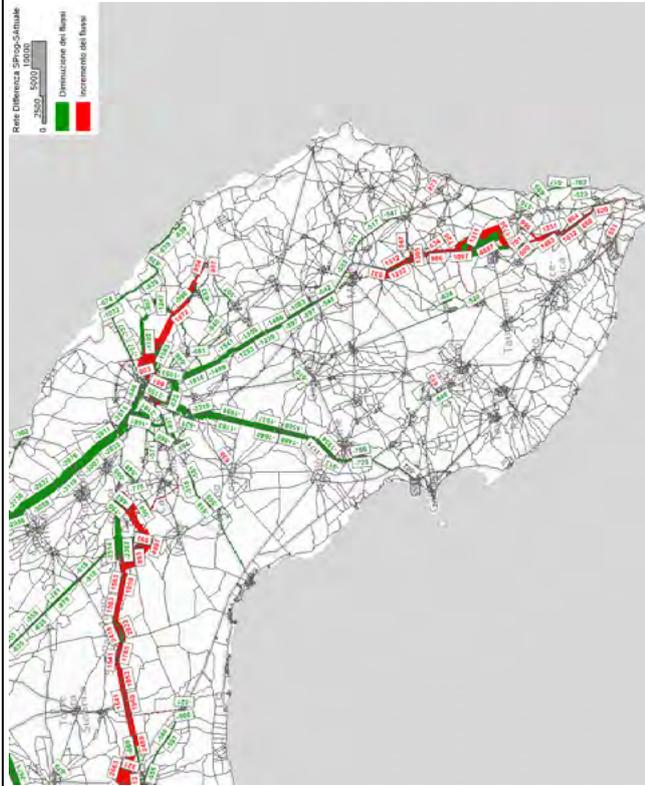
Numero di incidenti tra il 2013 ed il 2019 in ambito extraurbano

Rete differenza flussogramma giorno feriale tipo veicoli tpr:
Scenario di Progetto vs Stato Attuale.

Provincia di Lecce



Numero di incidenti tra il 2013 ed il 2019 in ambito extraurbano



Rete differenza flussogramma giorno feriale tipo veicoli tpr:
Scenario di Progetto vs Stato Attuale.

Nella tabella seguente viene riportato il quadro sinottico dei principali interventi di messa in sicurezza classificati per macro diretti, con il relativo dato del numero di incidenti, feriti e morti che si sono verificati in corrispondenza di tali infrastrutture nell'arco temporale di riferimento. Il dato mostra come questi interventi incidano su infrastrutture dove si sono verificati l'11% degli incidenti e feriti di tutta la Regione ed il 12% dei morti.



Macro direttrice	ID	Denominazione	Soggetto Attuatore	Programmi/fondi e atti formali di approvazione finanziamenti	Costo totale dell'intervento (€)	Numero di INCIDENTI su cui agisce l'intervento	Numero di FERITI su cui agisce l'intervento	Numero di MORTI su cui agisce l'intervento
Circonvallazione Ovest Martina Franca	s69	Lavori di costruzione della Circonvallazione Ovest all'abitato di Martina Franca	ANAS	FSC 2014/2020 - C.I-PE 54/2016 - Asse A - Finanziamento Parziale	1.111'000'000	121	230	2
	s144	SS 16 - Itinerario Bari-Brindisi-Lecce - Riqualificazione tratte prioritarie	ANAS	FSC 2014/2020 - C.I-PE 54/2016 - Asse D	250'000'000			
Corridoio SS16-SS613	s167	SS.N.16 ADRIATICA Tratto Bari - Lecce. Lavori di adeguamento con adozione della sezione stradale A (D.M. 5/11/2001) + corsia dinamica, nel tratto compreso tra la variante di Mola di Bari allo svincolo dell'abitato di Fasano (35 km). 1° stralcio	ANAS	-	250'000'000			
	s169	Potenziamento e messa in sicurezza tangenziale di Brindisi e collegamento alla viabilità di accesso al porto e alla stazione ferroviaria	ANAS	-	40'000'000			
	s46	Tronco Bari - Mola di Bari. Variante nel tratto compreso fra Bari e Mola con adozione della sezione stradale B (DM 5/11/2001). SS16Bis - Declassamento e ri-funionalizzazione tratto S.Giorgio-via Caldarola	ANAS	-	-	796	1515	26
	s47	Tronco Bari - Mola di Bari. Variante nel tratto compreso fra Bari e Mola con adozione della sezione stradale B (DM 5/11/2001). SS16Bis - Declassamento e ri-funionalizzazione tratto Mola-S.Giorgio	ANAS	-	-			
	s48	Tronco Bari - Mola di Bari. Variante nel tratto compreso fra Bari e Mola con adozione della sezione stradale B (DM 5/11/2001). SS16Bis - Realizzazione della Variante tra Torre a Mare e Mola di Bari	ANAS	-	586'000'000			
	S172	Distribuzione retrocostiero Capo di Leuca: Adeguamento allo standard C1 e messa in sicurezza della SS274 tra Alessano, Castr-	ANAS	-	44'000'000	230	422	6



Macro direttrice	ID	Denominazione	Soggetto Attuatore	Programmi/fondi e atti formali di approvazione finanziamenti	Costo totale dell'intervento (€)	Numero di INCIDENTI su cui agisce l'intervento	Numero di FERITI su cui agisce l'intervento	Numero di MORTI su cui agisce l'intervento
		gnano del Capo, Gagliano del Capo e Pre-sicce.						
	s95	Corridoio plurimodale Adriatico itinerario Maglie- Santa Maria di Leuca SS275 di SM di Leuca Lavori di ammodernamento ed adeguamento alla sez.B del D.M. 05/11/2001 -1° Lotto da svincolo di Maglie nord (km 0+000) allo svincolo nei pressi della zona artigianale di Tricase (km 23+300)	ANAS	FSC 2014/2020 - CI-PE 84/2000 e CIPE 76/2009	244'020'253			
	s96	Distribuzione retrocostiero Capo di Leuca: Corridoio plurimodale Adriatico Itinerario Maglie-Santa Maria di Leuca - S.S. 275 di "Santa Maria di Leuca" - Lavori di ammodernamento ed adeguamento - 2° Lotto da Montesano Salentino a Santa Maria di Leuca	ANAS	CIPE 76/2009 - Finanziamento Parziale	167'000'000			
	s24	SP88 potenziamento da Giovinazzo fino al casello A14 di Bitonto.	Città Metropolitana	-	-			
	s26	Nuovo Casello autostradale Bari Nord sulla A14	ASPI	-	20'000'000			
Sistema SP88- NuovoCasello- NuovoCollegamento SS96-Camionale	s27	Camionale di Bari - Realizzazione tratta Vi-ale delle Magnolie Zona A.S.I. di Bari, collegamento camionale Porto di Bari-SS16	Città Metropolitana	FSC 2014/2020 - CI-PE 98/2017 (90ME), CIPE 12/2018 (7ME), Patto per Bari (37ME), DM 353del 13-08-2020 (42ME), DM 332 del 17-08-2021 (40 ME)	216'000'000	349	610	6
	s31	Collegamento stradale tra lo svincolo della SS.96 (Km 114+600) e il nuovo Casello Autostradale Bari Nord sulla A14	ANAS	-	45'000'000			



Macro direttrice	ID	Denominazione	Soggetto Attuatore	Programmi/fondi e atti formali di approvazione finanziamenti	Costo totale dell'intervento (€)	Numero di INCIDENTI su cui agisce l'intervento	Numero di FERITI su cui agisce l'intervento	Numero di MORTI su cui agisce l'intervento
SP235 Murgia-Matera-Pollino	s54	Collegamento mediano Murgia-Matera-Pollino - adeguamento della tratta Matera-Santeramo in Colle-Gioia del Colle con sezione tipo C	ANAS	-	79'800'000	28	45	2
	s160	Lavori di razionalizzazione della viabilità di San Giovanni Rotondo e realizzazione dell'asta di collegamento da San Giovanni Rotondo al capoluogo dauno (Manfredonia) - 2° stralcio - EX S.S. 273 - Lavori di realizzazione dell'asta di collegamento da San Giovanni Rotondo alla S.S.89	ANAS	-	138'900'000	64	130	1
SP45bis San Giovanni Rotondo	s168	Lavori di razionalizzazione della viabilità di San Giovanni Rotondo e realizzazione dell'asta di collegamento da San Giovanni Rotondo al capoluogo dauno (Manfredonia) - 3° stralcio - EX S.S. 272 - Realizzazione della tangenziale di San Giovanni Rotondo	ANAS	-	70'200'000			
	s91	SR8 - Realizzazione del tracciato in variante (cioè in nuova sede) tra via della Cancelleria e la frazione di Merine, con sezione stradale tipo C1	Provincia di Lecce	-	-			
SR8 Lecce-Melendugno	s92	SR8 - Adeguamento in sede e messa in sicurezza, tra lo svincolo 8 della tangenziale est di Lecce e l'abitato di Vernole con adozione della sezione stradale tipo III delle norme CNR n.78/1980	Provincia di Lecce	-	-	55	110	6
	s93	SR8 - tracciato in variante nel tratto tra Vernole e l'abitato di Melendugno, con sezione stradale tipo III (CNR n.78/1980)	Provincia di Lecce	-	-			
SS100 Massafra-Gioia del Colle	s161	SS 100 Bari- Taranto. Completamento funzionale e messa in sicurezza con sez. tipo B dal km 52,200 fino al km 66,600 (conclusivo della SS100) con immissione sulla nuova arteria SS106dir/SS7 in territorio di Palagiano.	ANAS	-	140'000'000	118	244	16



Macro direttrice	ID	Denominazione	Soggetto Attuatore	Programmi/fondi e atti formali di approvazione finanziamenti	Costo totale dell'intervento (€)	Numero di INCIDENTI su cui agisce l'intervento	Numero di FERITI su cui agisce l'intervento	Numero di MORTI su cui agisce l'intervento
	s60	SS 100 "Gioia del Colle"- Completamento funzionale e messa in sicurezza tra i km 44+500 e 52+600 (San Basilio) con sezione di tipo B	ANAS	FSC 2014/2020 - CIPE 54/2016 e CIPE 12/2018 - Asse A	84'000'000			
	s65	A14 - Ripristino delle rampe di collegamento tra la A14 e la SS106dir/SS7	Da Definire	-	-			
SS16 Provincia di Foggia	s173	SS16 - Adeguamento alla sezione tipo C del tratto Foggia - San Severo confine regionale (Marina di Chieuti) II° stralcio innesto con la variante di San Severo - innesto SP44	ANAS	-	116'350'000			
	s3	SS16 - Adeguamento alla sezione tipo C del tratto Foggia - San Severo confine regionale (Marina di Chieuti) I° stralcio Adeguamento della tangenziale ovest di San Severo	ANAS	-	63'600'000	125	266	35
	s4	SS 16 - Tratto Foggia S. Severo	ANAS	FSC 2014/2020 - CIPE 54/2016 - Asse A	126'700'000			
SS172 Putignano-Casamassima	s56	SS172 dei Trulli - Lavori di costruzione del tronco: Casamassima - Putignano	ANAS	FSC 2014/2020 - CIPE 29/2012 e CIPE 137/2012 - Finanziamento Parziale	57'502'338	97	195	2
SS7ter Grottaglie-Campi Salentina	s171a	SS7 ter Itinerario Bradanico - Salentino- Realizzazione della variante all'abitato di Guagnano e Salice Salentino	ANAS	FSC - Delibera CIPE 54/2016	20'630'000			
	s71	SS 7 ter "Itinerario Bradanico-Salentino" - Adeguamento alla sezione tipo C tra l'innesto con la variante di Sava e Manduria e l'abitato di Grottaglie in corrispondenza della SS7 "Appia"	ANAS	-	56'000'000	147	281	10
	s78	SS 7 ter -Itinerario Bradanico - Salentino Tratto compreso fra la SSV Taranto - Grottaglie e Manduria Lavori di completamento funzionale del Lotto 3° - stralcio 2 - 3	ANAS	FSC 2014/2020 - CIPE 54/2016 - Riprogrammazione	25'000'000			

370/498



Macro direttrice	ID	Denominazione	Soggetto Attuatore	Programmi/fondi e atti formali di approvazione finanziamenti	Costo totale dell'intervento (€)	Numero di INCIDENTI su cui agisce l'intervento	Numero di FERITI su cui agisce l'intervento	Numero di MORTI su cui agisce l'intervento
	s87	SS 7 ter - Itinerario Bradanico - Salentino. Ammodernamento del tronco Manduria - Lecce. Completamento funzionale della Variante di S. Pancrazio Salentino - Lotto 1°-2° stralcio	ANAS	FSC 2014/2020 - Cl-PE 54/2016 e 12/2018 - Asse A - Riprogrammazione	24'800'000			
	s88	SS7ter - Itinerario Brandanico-Salentino - Adeguamento alla sez.C del D.M.6792/2001 nel tratto tra l'abitato di San Pancrazio Salentino e Guagnano (in corrispondenza dell'innesto con la tangenziale di Guagnano)	ANAS	FSC 2014/2020 - Cl-PE 54/2016 - Riprogrammazione	37'000'000			
SS89 Foggia Manfredonia	s21	Lavori di razionalizzazione della viabilità di S. Giovanni Rotondo e realizzazione dell'asta di collegamento da San Giovanni Rotondo al capoluogo dauno (Manfredonia) - 1° stralcio - Manfredonia (km 172+000) - Aeroporto militare di Amendola (km 186+000)	ANAS	FSC 2014/2020 - Cl-PE 54/2016 - Asse A - Finanziamento Parziale	125'000'000	61	109	9
SS93 Appulo-Lucana	s102	SS93 - Messa in sicurezza tratto Barletta-Canosa con sezione tipo C2	ANAS	-	-			
	s103	SS93 Appulo-Lucana - Ampliamento e messa in sicurezza tratto Canosa-Loconia-Lavello dal Km 24+080 al Km 41+570 (con fine regionale)	ANAS	-	112'000'000	55	106	12
Tangenziale di Foggia	s14	Interventi ricorrenti di manutenzione ai fini del recupero funzionale della Tangenziale Ovest di Foggia - S.S n.673 (ex S.S. n. 16) - Lotto 2 - S.S n.673 dal casello autostradale al km 23+650	ANAS	FSC 2014/2020 - Cl-PE 54/2016 - Asse A - Riprogrammazione	48'520'000			
	s15	Interventi ricorrenti di manutenzione ai fini del recupero funzionale della Tangenziale Ovest di Foggia - S.S n. 673 (ex S.S. n.16) - Lotto 1 dal km 16+540 al km 23+650	ANAS	FSC 2014/2020 - Cl-PE 54/2016 - Asse A - Riprogrammazione	34'570'000	232	456	25



Macro direttrice	ID	Denominazione	Soggetto Attuatore	Programmi/fondi e atti formali di approvazione finanziamenti	Costo totale dell'intervento (€)	Numero di INCIDENTI su cui agisce l'intervento	Numero di FERITI su cui agisce l'intervento	Numero di MORTI su cui agisce l'intervento
	s16	SS16 Tangenziale Ovest di Foggia - Progetto per il Recupero funzionale - 3° Lotto dal km. 683+700 all'innesto con la SS16 in direzione Bari	ANAS	FSC 2014/2020 - C.I-PE 54/2016 - Asse A - Riprogrammazione	28'990'000			
	s16plus	Adeguamento SS673 a sezione tipo B nel tratto tra S.S n.16 innesto primo lotto Foggia Cerignola e lo svincolo con la SS655	ANAS	-	-			
	s17	S.S. 16 "Adriatica" - Tangenziale Est di Foggia - Collegamento tra la S.S.16 ed il Casello Autostradale	ANAS	-	90'000'000			
Totale						2'478	4'719	158
Totale Regionale						22483	41878	1242
Incidenza						11,02%	11,27%	12,72%



in coerenza con la programmazione europea in materia di energia e trasporti e quella nazionale in materia di trasporti, la Giunta regionale, acquisito il parere della competente commissione consiliare, approva il Piano regionale triennale dell'idrogeno (PRI).”

Secondo quanto riportato all'art.3, comma 2, della L.R. n. 34/2019, il PRI:

1. analizza lo stato delle conoscenze tecnologiche e le prospettive di sviluppo della ricerca applicata all'idrogeno;
2. definisce gli obiettivi da raggiungere nell'arco di tre anni;
3. individua gli interventi regionali di promozione e sostegno dei settori legati alla filiera dell'idrogeno prodotto da energia da fonte rinnovabile al fine di razionalizzare e ottimizzare le risorse finanziarie disponibili;
4. definisce gli ambiti di ricerca e di ricerca applicata da sostenere;
5. evidenzia le risorse finanziarie destinate all'attuazione del PRI;
6. prevede strumenti di verifica dello stato di attuazione del PRI.

Con DGR n. 547 del 06.04.2021 “indirizzi per la candidatura della Regione Puglia alla localizzazione del “Centro Nazionale di Alta Tecnologia per l'idrogeno” e per l'individuazione del gruppo di lavoro per la redazione del Piano Regionale dell'idrogeno (PRI) e per l'istituzione dell'Osservatorio Regionale sull'idrogeno, ai sensi degli artt. 3 e 4 della LR 23 luglio 2019, n. 34.” la Giunta Regionale si dichiara favorevole alla candidatura della Regione Puglia per la localizzazione del “Centro Nazionale di Alta Tecnologia per l'idrogeno”, come previsto dal PNRR, e istituisce un gruppo di lavoro cui affidare l'istruttoria per l'istituzione dell'Osservatorio Regionale sull'idrogeno (secondo le modalità e con le competenze definiti dagli artt. 3 e 4 della LR n. 34/2019), nonché dei dati e degli elementi necessari alla redazione del Piano regionale dell'idrogeno, demandando a successivo atto l'approvazione del Piano stesso e la costituzione dell'Osservatorio.

6.10 Azioni per la decarbonizzazione

Con la Comunicazione COM(2020) 301 dell'8/7/2020, la Commissione europea ha dichiarato che *“L'idrogeno farà parte del sistema energetico integrato del futuro, insieme all'elettrificazione basata sulle rinnovabili e a un uso più efficiente e circolare delle risorse. L'applicazione su larga scala e a ritmi sostenuti dell'idrogeno pulito è decisiva affinché l'UE possa raggiungere obiettivi climatici più ambiziosi con efficienza di costo, riducendo le emissioni di gas a effetto serra di almeno il 50-55 % entro il 2030”*.

Il Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima 2030 (PNIEC), rileva il ruolo cruciale delle tecnologie basate sull'idrogeno per il raggiungimento degli obiettivi di riduzione di CO2 nella misura del 40% entro il 2030 e, ne rimarca le potenzialità in diversi settori energetici, dai trasporti alla gestione dell'overgeneration elettrica, con applicazioni di stoccaggio basate sull'idrogeno.

Il 17 dicembre 2020, l'Italia, altri 20 stati UE e la Norvegia (extra UE) hanno sottoscritto il Manifesto per lo sviluppo di una catena del valore europea sulle Tecnologie e sistemi dell'idrogeno. Il progetto rientra nel contesto dell'IPCEI – Important Projects of Common European Interest - sull'idrogeno e si prefigge di garantire all'Unione europea la leadership nello sviluppo della tecnologia sull'idrogeno, favorendo al contempo sia la creazione di nuove opportunità occupazionali sia una riduzione delle emissioni in linea con gli obiettivi previsti dall'Accordo di Parigi e le politiche adottate dalla Commissione europea.

La Regione Puglia con LR n. 34 del 25.07.2019 “Norme in materia di promozione dell'utilizzo di idrogeno e disposizioni concernenti il rinnovo degli impianti esistenti di produzione di energia elettrica da fonte eolica e per conversione fotovoltaica della fonte solare e disposizioni urgenti in materia di edilizia” all'art. 3 “Piano regionale dell'idrogeno” stabilisce che “Per il raggiungimento degli obiettivi indicati all'articolo 2,



Con D.G.R. n. 628 del 11/05/2022 la Regione Puglia ha approvato il Disciplinare di Funzionamento dell'Osservatorio Regionale dell'Idrogeno, importante tassello per completare quanto richiesto dalla citata LR 34/2019. Ai componenti del Gruppo di Lavoro interdepartimentale è affidato altresì il compito di definire il Piano Regionale dell'Idrogeno (PRI).

Parallelamente Regione Puglia sta lavorando per l'aggiornamento del PEAR che conterrà un capitolo dal titolo "Verso un Piano Regionale per l'Idrogeno: l'Hydrogen Valley in Puglia", con indicazioni di contesto oltre che ipotesi di obiettivi regionali.

Sempre nell'ambito del raggiungimento degli obiettivi di riduzione di CO2 al 2030, con D.G.R. n. 1352 del 3 ottobre 2022 Regione Puglia ha ratificato il Protocollo di Intesa tra MIMS, Regione Puglia, FSI, RFI e Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio - Porto di Taranto, finalizzato alla individuazione e sperimentazione sul campo di un sistema di trasporto merci e passeggeri alternativo, sostenibile e ultraveloce a guida vincolata ed a basso consumo di energia sottoscritto in data 1 settembre 2022. I soggetti sottoscrittori del citato protocollo intendono valutare la realizzazione di sistemi di infrastrutturazione alternativi individuando le diverse caratteristiche, i vantaggi e gli svantaggi delle tecnologie derivate dalla levitazione magnetica (anche in ambiente ad aerodinamica controllata), a seguito della sperimentazione sul campo (che comprende la realizzazione di uno studio di fattibilità, la progettazione, la realizzazione e la sperimentazione dei necessari prototipi) anche in una logica di complementarietà e/o interoperabilità su segmenti di traffico differenti e/o scale differenti.

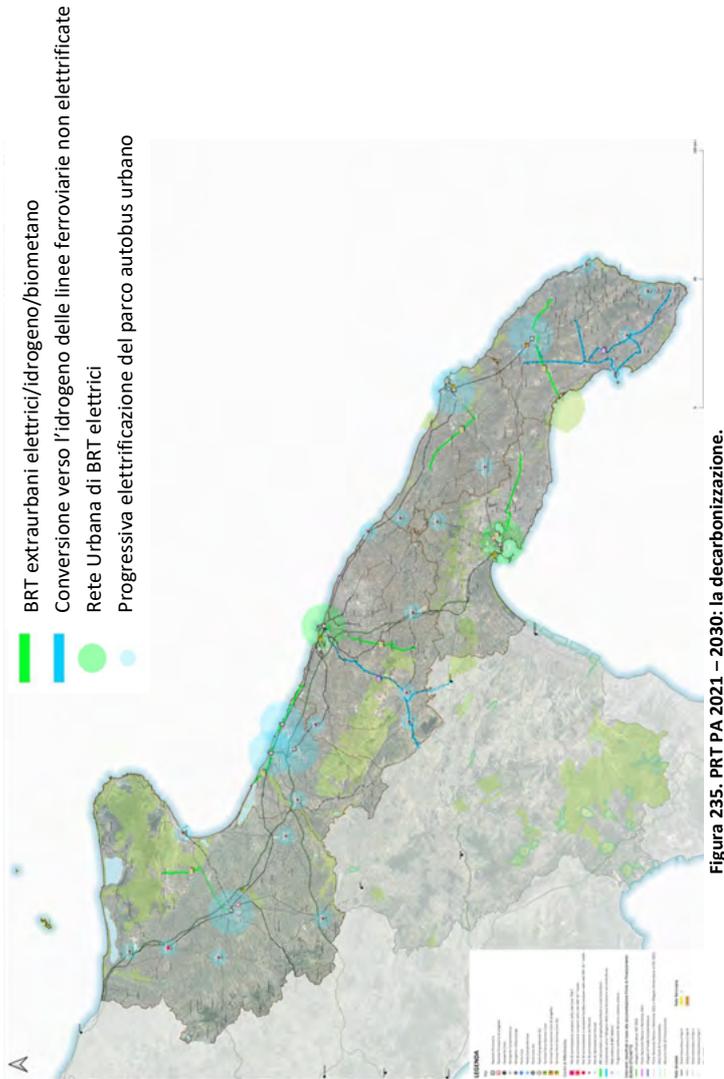
Ancora nell'ottica della riduzione delle emissioni di CO₂, con Decreto Dirigenziale 31 marzo 2023 n. 144 del MIT sono state assegnate a Regione Puglia, con Soggetto Attuatore Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici) s.r.l., risorse a valere sul PNRR pari a ad €

13.396.574,20 per la realizzazione di un impianto di stoccaggio e rifornimento di idrogeno rinnovabile a Melissano e Taviano ad € 24.000.000 per l'acquisto di n. 2 treni alimentati ad idrogeno rinnovabile, circolanti sulle linee ferroviarie Lecce-Gallipoli, Novoli-Gagliano e Casarano-Gallipoli.

Infine l'Assessorato ai Trasporti e alla Mobilità Sostenibile insieme all'Assessorato allo Sviluppo economico, con una nota di settembre 2021, hanno rappresentato al MIT la volontà di candidare le Ferrovie Appulo Lucane per la conversione dell'asset del materiale rotabile con mezzi a zero emissioni.

In coerenza con quanto illustrato gli interventi promossi dal PA 2021 - 2030 relativi alla decarbonizzazione sono:

- la conversione dell'asset del materiale rotabile FSE circolante sulle linee non elettrificate verso l'idrogeno, (interventi finanziati a valere su PNRR con Decreto MIT n. 144/2023);
- la realizzazione di un sistema di TPL ecocompatibile sul corridoio Foggia – Manfredonia (f321 previsto dal PA 2021 – 2030);
- la previsione di 6 BRT extraurbani a Idrogeno o biometano o elettrici (f288, f289, f290, f291, f292, f293 previsti dal PA 2021 – 2030);
- progressivo rinnovo del parco rotabile circolante urbano ed extraurbano con mezzi più sicuri, veloci e a basso impatto ambientale, per contribuire agli impegni assunti dall'Italia nella transizione climatica;
- Ampliamento della copertura della rete di stazioni di ricarica per veicoli elettrici sul territorio regionale (previsione PA 2021 – 2030).



6.10.1 QUADRO SINOTTICO DECARBONIZZAZIONE FLOTTE TPL

Nelle seguenti tabelle è riportato il quadro sinottico della programmazione relativa al rinnovo, potenziamento e decarbonizzazione delle flotte di TPL ferroviarie ed automobilistiche.

Al fine di contribuire all'azione di migliorare la qualità dell'aria, l'affidabilità dei mezzi ed il comfort dei viaggiatori, come si osserva dal quadro sinottico di seguito riportato, sono stati acquistati complessivamente 71 elettrotreni nuovi e n. 4 casse. Sono in fase di avvio della procedura di acquisto di treni ad alimentazione alternativa.



Materiale Rotabile - Programmazione 2014/2020 e 2020/2033 - Sezione TPL - TRENI									
IMPRESA/GESTORE	FONTE FINANZIAMENTO	IMPORTO		Importo Definitivamente concesso	STATO di ATTUAZIONE	N. TRENI	TRAZIONE		
		a valere sulle risorse della Fonte di finanziamento	a valere su ulteriori risorse pubbliche						
Trentitalia	CIPE 54/2016	€ 101'877'600,00	-	€ 101'877'600,00	in corso	28	Elettrica		
Ferrovie Appulo Lucane	CIPE 54/2016	€ 12'170'400,00	-		in corso	2	Elettrica		
Trentitalia	CIPE 98/2017	€ 43'795'000,00	-		in corso	4	Elettrica		
Trentitalia	Riprogrammazione FSC	€ 20'469'000,00	-		in fase di avvio	4	Elettrica		
Ferrovie Sud Est	Riprogrammazione FSC	€ 18'300'000,00	€ 499'982,78		in fase di avvio	3	Elettrica		
Ferrovie del Gargano	Riprogrammazione FSC	€ 6'250'000,00	-		in fase di avvio	1	Elettrica		
Ferrottramviaria	Riprogrammazione FSC	€ 6'035'000,00	-		in fase di avvio	1	Elettrica		
Ferrovie Appulo Lucane	Riprogrammazione FSC	€ 15'300'000,00	-		in fase di avvio	2	Elettrica		
Ferrovie Sud Est	Accordo di Programma 2002	€ 17'488'100,00	€ 1'338'229,47	€ 17'488'100,00	in corso	4	Elettrica		
Ferrovie Sud Est	Fondo L. 208/15 (DM 408/17 + DM 164/21)	€ 19'260'726,85	€ 5'862'436,21	€ 25'123'1630,6	in corso	4	Die- sel/elettrico/mista/altern ativa sperimentata		
Ferrottramviaria	Fondo L. 208/15 (DM 408/17 + DM 164/21)	€ 14'484'000,00	-	€ 14'484'000,00	in corso	4	Die- sel/elettrico/mista/altern ativa sperimentata		
Ferrovie del Gargano	Fondo L. 208/15 (DM 408/17 + DM 164/21)	€ 7'250'400,00	-	€ 7'250'400,00	in corso	2	Elettrica		
Ferrovie Appulo Lucane	Fondo L. 208/15 (DM 408/17 + DM 164/21)	€ 3'867'600,00	-		in fase di avvio	1	Elettrica		
Ferrovie Appulo Lucane	Fondo L. 208/15 (DM 408/17 + DM 164/21)	€ 4'386'308,41	€ 1'933'691,59		in fase di avvio	4 casse			
Trentitalia	DM 319/2021	€ 26'752'500,00	-	€ 26'752'500,00	in corso	5	Elettrica		
Ferrovie Sud Est	DM 319/2021	€ 20'939'273,15	€ 4'084'654,44	€ 25'023'927,59	in corso	4	Elettrica		
Ferrottramviaria	DM 319/2021	€ 6'035'000,00	-	€ 6'035'000,00	in corso	1	Elettrica		
TOTALI		€ 344'660'908,41	€ 13'718'994,49			71			

Grazie all'abbattimento dell'età del parco mezzi e l'utilizzo di bus nuovi, il PA 2021 - 2030 intende contribuire ad abbattere le emissioni inquinanti, (gli effetti possono essere particolarmente apprezzabili nei grandi centri urbani) ma anche migliorare la qualità del servizio garantendo, grazie alle nuove tecnologie, mezzi più accessibili per tutte le categorie di utenti secondo la logica dell'accessibilità universale.



Dal quadro sinottico riportato di seguito si osserva che risultano acquistati 377 nuovi autobus diesel euro VI, mentre sono in fase di avvio della procedura di acquisto 408 autobus alcuni diesel, ed alcuni ad alimentazione alternativa.

Materiale Rotabile - Programmazione 2014/2020 e 2020/2033 - Sezione TPL - BUS										
FRONTE DI FINANZIAMENTO	PERIODO	RISORSE COMPLESSIVE ASSEGNATE ALLA REGIONE PUGLIA	RISORSE DESTINATE A:	QUOTA DI CO-FINANZIAMENTO	Soggetti Attuatori Previsi	DESTINAZIONE	ALIMENTAZIONE	BUS previsti	BUS ACQUISTATI	STATO DI ATTUAZIONE
DM n. 345/2016	2015 - 2016	€ 25'697'236,62	AUTOBUS	30%	COTRAP IMPRESE FERROVIARIE	EXTRAURBANO	DIESEL EURO VI	174	173	CONCLUSA
DM n. 345/2016	2022-2026	1.761.600,00	AUTOBUS	30%	CO- TRAP/FSE/FAL	EXTRAURBANO	DIESEL EURO VI	12	12	IN CORSO
Patto per la Puglia		€ 30'000'000,00	AUTOBUS	30%	COTRAP IMPRESE FERROVIARIE	EXTRAURBANO	DIESEL EURO VI	204	204	CONCLUSA
DELIBERE CIPE 54/2016 FSC 2014 - 2020	2021 - 2025	€ 28.496.250,00	AUTOBUS	15%	FAL/COTRAP	EXTRAURBANO	DIESEL EURO VI	149	15	IN CORSO
DELIBERE CIPE 98/2017; FSC 2014 - 2020	2021 - 2025	€ 42.648.750	AUTOBUS	15%	COTRAP FERROTRAM- VIARIA/FSE	EXTRAURBANO	DIESEL EURO VI	223	46	IN FASE DI RIMODULAZIONE
DM n. 25/2017	2019 - 2021	€ 6'371'039,82	AUTOBUS	da definire	PROVINCE	URBANO EXTRAURBANO	DIESEL EURO VI ELETTRICA METANO IBRIDA	da definire	da definire	IN FASE DI AVVIO
DM n. 223 /2020	2018 - 2021	€ 6'976'216,66	AUTOBUS	15%	COTRAP/FSE	EXTRAURBANO	TUTTE	36	7	IN CORSO
DM n. 223 /2020	2022 - 2024	€ 4'471'415,56	AUTOBUS	15%	COTRAP/FSE	EXTRAURBANO	TUTTE	23	23	IN CORSO
DM n. 223 /2020	2025 - 2027	€ 1'546'207,93	AUTOBUS	da definire	da definire	da definire	TUTTE	da definire	da definire	IN FASE DI AVVIO
DM n. 223 /2020	2028 - 2030	€ 1'292'842,77	AUTOBUS	da definire	da definire	da definire	TUTTE	da definire	da definire	IN FASE DI AVVIO
DM n. 223 /2020	2031 - 2033	€ 1'330'658,45	AUTOBUS	da definire	da definire	da definire	TUTTE	da definire	da definire	IN FASE DI AVVIO
PSNMS DD n. 134/2021	2019 - 2020	€ 13'569'877,20		da definire			ELETTRICA METANO			
PSNMS DD n. 134/2021	2021 - 2023	€ 24'425'778,97		da definire			IDROGENO			
PSNMS DD n. 134/2021	2024 - 2033	€ 81'419'263,22	AUTOBUS E INFRA-STRUTTURE	da definire	PROVINCE	URBANO EXTRAURBANO	DIESEL e/o I- BRIDO solo per 2019-2020	da definire	da definire	IN CORSO
	Somma	€ 119'414'919,39								
PNIC - DM n. 315 /2021	2022 - 2026	€ 47'474'789,00	AUTOBUS E INFRA-STRUTTURE	0%	REGIONE PUGLIA	SUBURBANO EXTRAURBANO	METANO	148	148	IN CORSO
PON 2014/2020 - REACT-UE	2022/2023	€ 45.091.468	AUTOBUS	10%	COTRAP/FSE	EXTRAURBANO	IBRIDI	138	167	IN CORSO



6.11 La definizione degli scenari

Nelle pagine seguenti sono riportati i risultati delle simulazioni effettuate con il modello multimodale di traffico di macrosimulazione implementato in ambiente VISUM.

Gli scenari simulati sono:

- lo stato attuale;
- lo scenario di Riferimento;
- lo scenario di Progetto.

Il primo scenario simula la situazione attuale delle modalità di trasporto terrestre già descritte al par. 3.4.1.

Lo scenario di riferimento simula gli effetti dovuti alla realizzazione degli interventi già programmati da altri strumenti di pianificazione e finanziati.

In particolare, nello scenario di riferimento sono compresi tutti gli interventi classificati nelle Tavole di Piano nelle categorie riportate nella tabella seguente.

LEGENDA	
	Opere previste dal PA. 2015-2019 e finanziate dal PNRR/F.compl. (orizzonte temporale di attuazione 2026)
	Opere previste dal PA. 2015-2019 e finanziate da fonti pregresse (orizzonte temporale di attuazione 2030)
	Opere programmate e finanziate nel periodo di vigenza del PA 2015-2019 (orizzonte temporale 2030)
	Opere prioritarie previste dal PA 2021-2030 e finanziate dal PNRR/F.Compl. (orizzonte temporale 2026)

lo scenario di progetto, oltre a comprendere tutti gli interventi già considerati nello scenario di Riferimento, introduce quelli proposti dal PA 2021 - 2030.

In particolare, nello scenario di progetto sono compresi tutti gli interventi classificati nelle Tavole di Piano nelle categorie riportate nella tabella seguente. Lo scenario tiene conto anche degli effetti dovuti al potenziamento dei principali nodi logistici regionali e quindi dell'intermodalità strada-ferrovia descritta al paragrafo 6.6.6.



LEGENDA	
	Opere previste dal PA. 2015-2019 e finanziate dal PNRR/F.compl. (orizzonte temporale di attuazione 2026)
	Opere previste dal PA. 2015-2019 e finanziate dal FSC 2021-2027 (orizzonte temporale di attuazione 2030)
	Opere previste dal PA. 2015-2019 e finanziate da fonti pregresse (orizzonte temporale di attuazione 2030)
	Opere programmate e finanziate nel periodo di vigenza del PA 2015-2019 (orizzonte temporale 2030)
	Opere prioritarie previste dal PA 2021-2030 e finanziate dal PNRR/F.Compl. (orizzonte temporale 2026)
	Opere prioritarie proposte dal PA 2021-2030 (orizzonte temporale 2030)
	Opere prioritarie proposte dal PA 2021-2030 (orizzonte temporale 2030) e finanziate dal FSC 2021-2027
	Opere prioritarie ereditate dal PA 2015-2019 (orizzonte temporale 2030)



6.11.1.1 SCENARIO DI RIFERIMENTO

In questo paragrafo sono raccolte le elaborazioni prodotte per lo scenario di riferimento. In particolare viene riportato:

1. il Flussogramma dei veicoli leggeri e dei mezzi pesanti nell'ora di punta del mattino sulla rete stradale regionale nello scenario di riferimento;
2. il Flussogramma dei passeggeri sui servizi ferroviari nelle due ore di punta del mattino nello scenario di riferimento;
3. la rete differenza del volume dei veicoli TPR, ossia la rete in cui è possibile apprezzare la variazione dei veicoli di trasporto privato (leggeri+pesanti) tra lo scenario di riferimento e lo stato attuale, di cui si fornisce una mappa dell'intera rete regionale e degli zoom per provincia;
4. la Rete Differenza del volume dei passeggeri dei servizi ferroviari tra lo scenario di riferimento e quello attuale, di cui si fornisce sia il quadro regionale che gli zoom per provincia.

Da queste elaborazioni è possibile osservare che lo scenario di riferimento vede riduzioni di veicoli TPR in corrispondenza delle principali direttrici ferroviarie per effetto della diversione modale da auto a servizi ferroviari in seguito al potenziamento e velocizzazione dei servizi previsti dallo scenario oltre il 2026 di RFI.

Dalla rete differenza è possibile notare anche incrementi di veicoli TPR in corrispondenza:

- della SS16 per effetto della messa in sicurezza del tratto tra San Severo e Foggia;
- in corrispondenza del tratto più a sud della SS100 per effetto dell'adeguamento tra lo svincolo di Mottola e Gioia del Colle;
- in corrispondenza dell'itinerario Bradanico-Salentino per effetto della realizzazione della variante di Manduria, di quella di San Pancrazio Salentino e della variante all'abitato di Guagnano e Salice Salentino;

- lungo la SS275 nel Salento per effetto dell'adeguamento alla sezione di tipo B.

Dalla rete differenza dei passeggeri dei servizi ferroviari tra lo scenario di riferimento e quello attuale, è possibile notare, oltre al generale incremento di passeggeri su gran parte della rete, l'attivazione della variante del nodo di Bari sud e la diminuzione dei passeggeri sul lato nord dell'aeroporto di Bari della rete di FNB, dovuta all'aumento dei servizi passanti per l'Aeroporto e in attestamento a Ruvo.

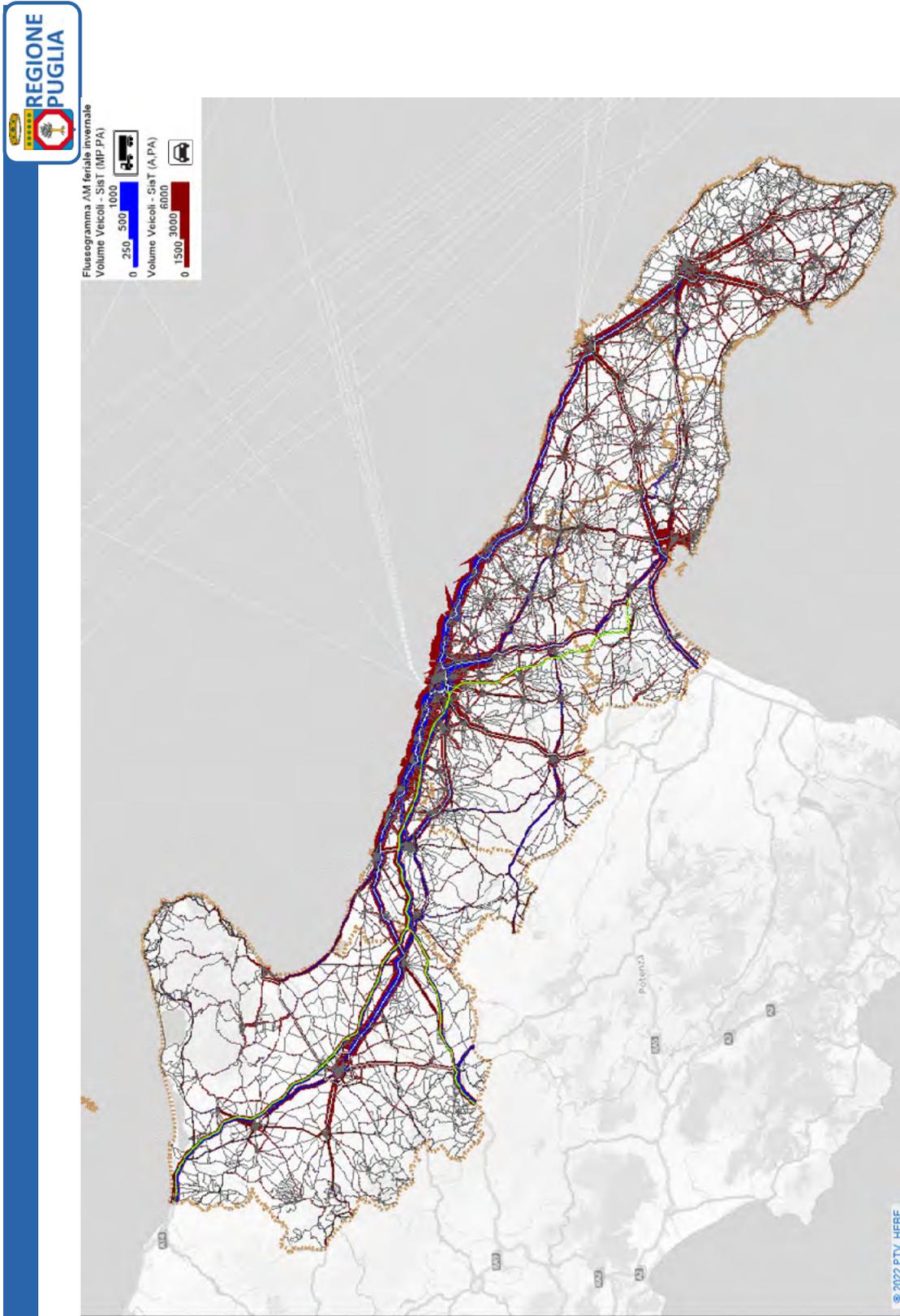


Figura 236. SCENARIO DI RIFERIMENTO: Flussogramma auto private e mezzi pesanti (ora di punta del mattino).



Flussogramma Passeggeri AM
0 1250 2500 5000



Figura 237. SCENARIO DI RIFERIMENTO: Flussogramma passeggeri su servizi ferroviari biorario 7-9

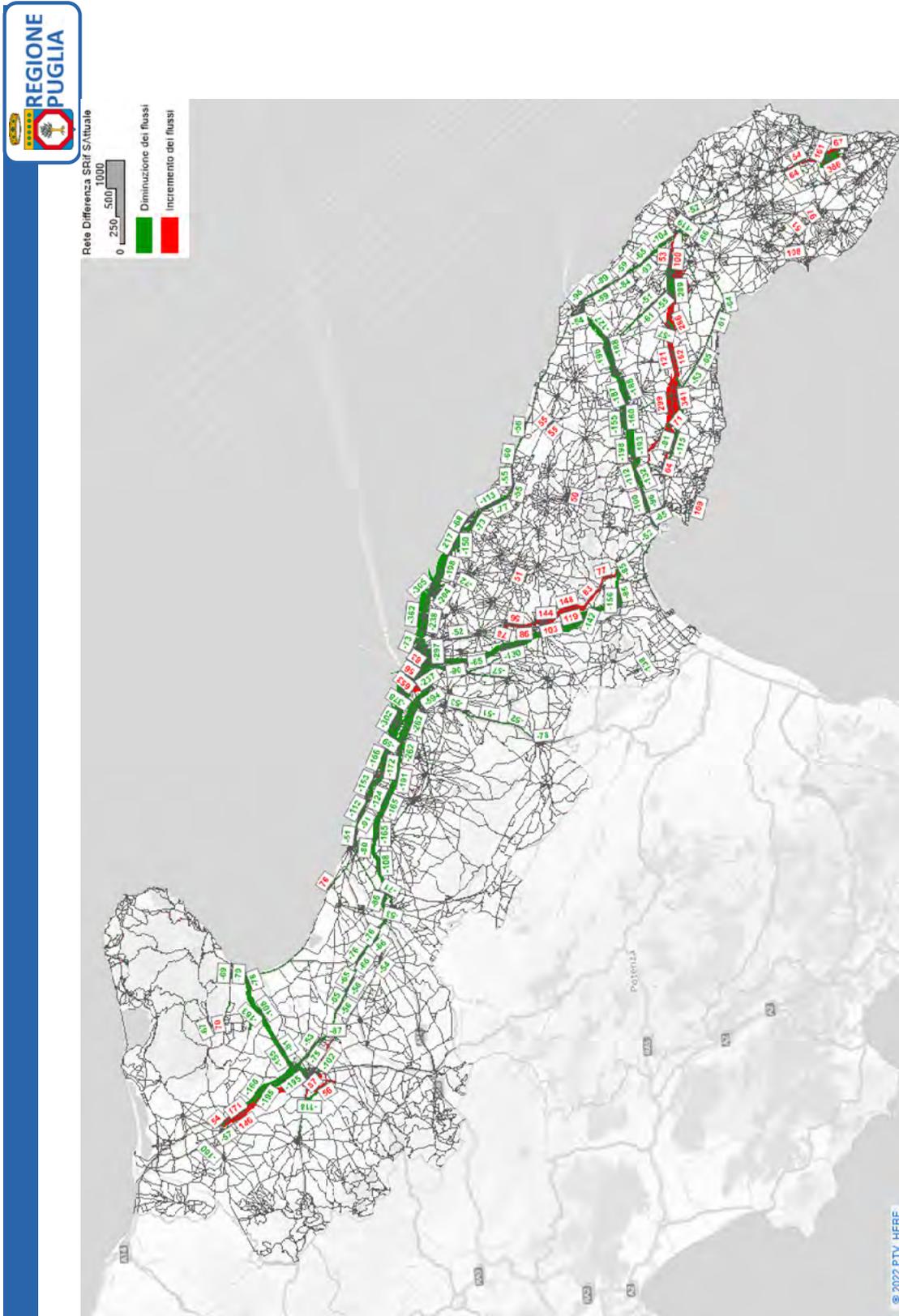


Figura 238. Rete differenza flussogramma Ora di Punta del Mattino veicoli tpr: Scenario di Riferimento vs Stato Attuale.



Rete differenza flussogramma Ora di Punta del Mattino veicoli tpr: Scenario di Riferimento vs Stato Attuale

Zoom Provinciali

<p>Provincia di Foggia</p>	<p>Provincia di Barletta-Andria-Trani</p>	<p>Città Metropolitana di Bari</p>
<p>Provincia di Taranto</p>	<p>Provincia di Brindisi</p>	<p>Provincia di Lecce</p>

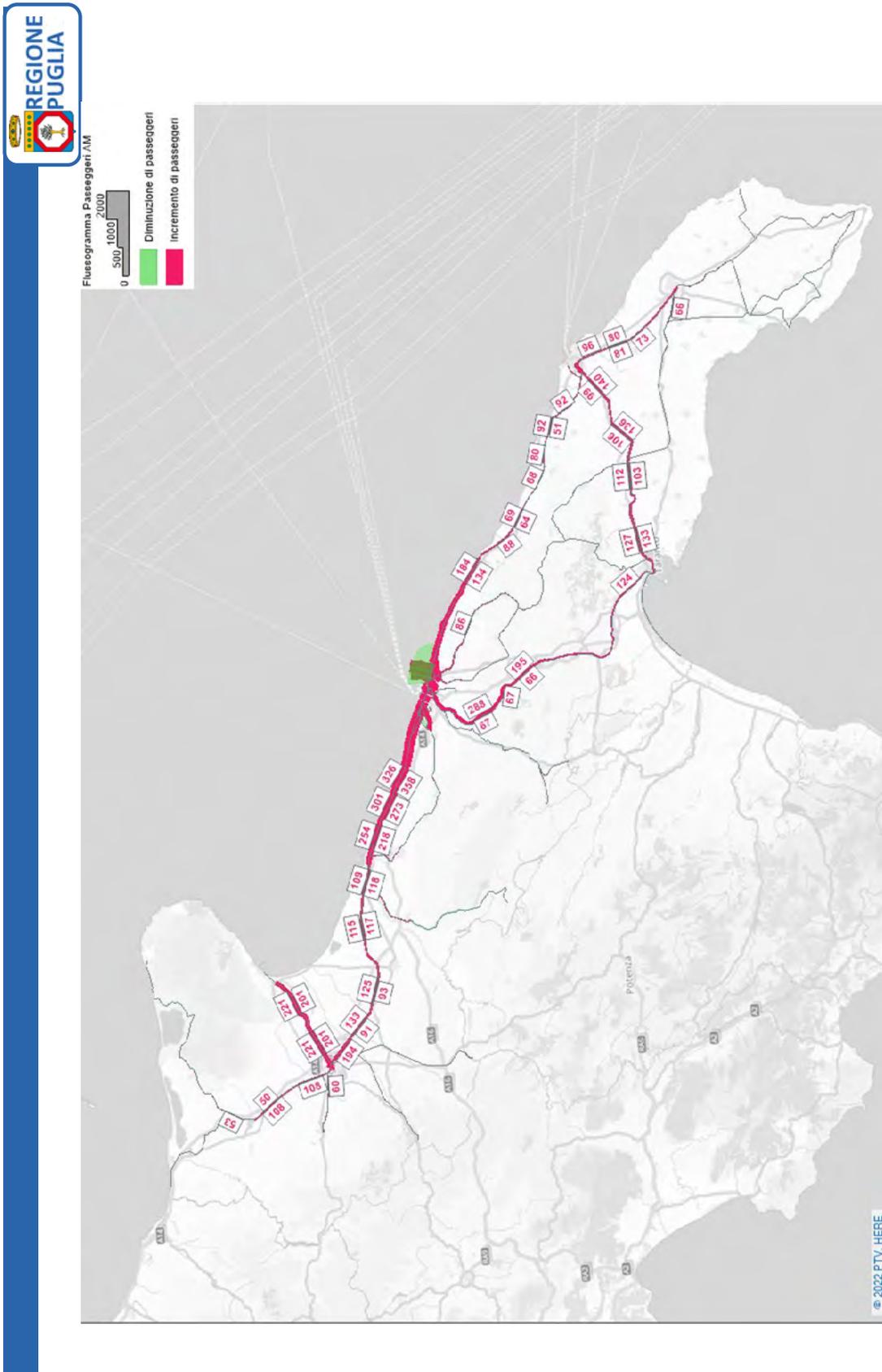


Figura 239. Rete differenza flussogramma Ora di Punta del Mattino Passeggeri su servizi ferroviari: Scenario di Riferimento vs Stato Attuale.

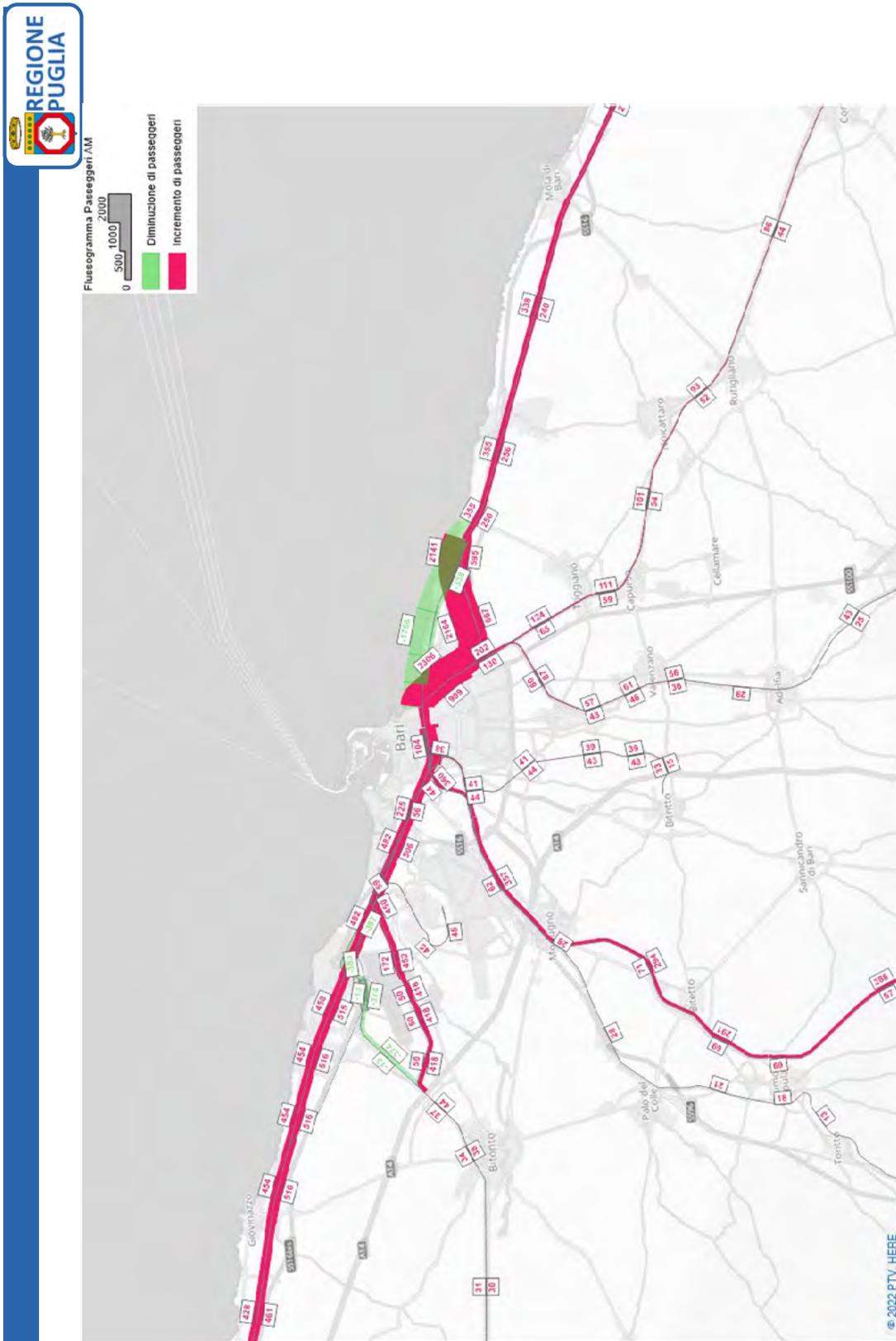
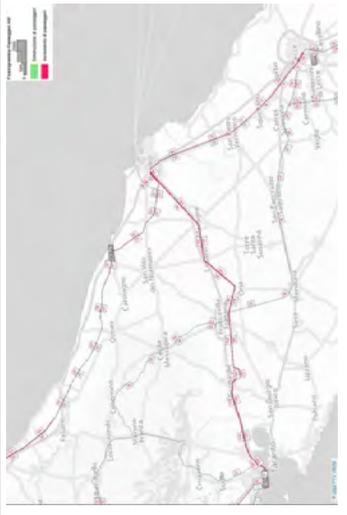
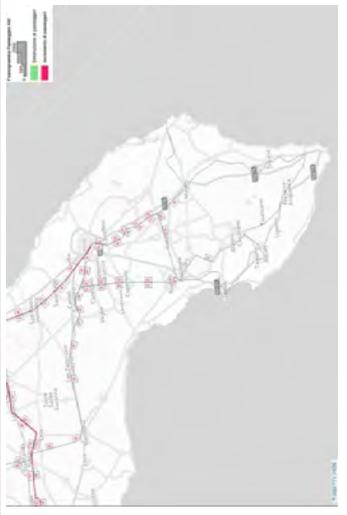


Figura 240. Rete differenza flussogramma Ora di Punta del Mattino Passeggeri su servizi ferroviari: Scenario di Riferimento vs Stato Attuale, Zoom Nodo di Bari



Rete differenza flussogramma Ora di Punta del Mattino Passeggeri su servizi ferroviari: Scenario di Riferimento vs Stato Attuale

Zoom Provinciali

		
Provincia di Foggia	Provincia di Barletta-Andria-Trani	Città Metropolitana di Bari
		
Provincia di Taranto	Provincia di Brindisi	Provincia di Lecce



6.1.1.2 SCENARIO DI PROGETTO

In questo paragrafo sono raccolte le elaborazioni prodotte per lo scenario di Progetto del PA 2021 - 2030. In particolare viene riportato:

1. il Flussogramma dei veicoli leggeri e dei mezzi pesanti nell'ora di punta del mattino sulla rete stradale regionale nello scenario di progetto;
2. il Flussogramma dei passeggeri sui servizi ferroviari nelle due ore di punta del mattino nello scenario di progetto;
3. il Flussogramma dei passeggeri sui servizi automobilistici di BRT nelle due ore di punta del mattino nello scenario di progetto con l'evidenziazione della domanda potenziale addizionale in diversione modale da auto a bus;
4. la rete differenza del volume dei veicoli TPR, ossia la rete in cui è possibile apprezzare la variazione dei veicoli di trasporto privato (leggeri+pesanti) tra lo scenario di progetto e quello di riferimento, di cui si fornisce una mappa dell'intera rete regionale e degli zoom sul nodo di Bari e per provincia;
5. la rete differenza del volume dei passeggeri dei servizi ferroviari tra lo scenario di progetto e quello di riferimento, di cui si fornisce sia il quadro regionale, uno zoom sul nodo di Bari e degli zoom per provincia.

Le reti differenza tra lo scenario di progetto e quello di riferimento mostrano gli effetti dovuti propriamente al PA 2021-2030 che vanno ad aggiungersi a quelli già osservati dalle elaborazioni dello scenario di riferimento. In particolare, dalla rete differenza dei veicoli TPR è possibile osservare ulteriori diminuzioni in corrispondenza delle direttrici ferroviarie per effetto del superamento dei colli di bottiglia a nord e a sud di Bari e degli interventi di miglioramento dell'accessibilità di ultimo miglio in corrispondenza dei nodi intermodali e di potenziamento delle stazioni. Ulteriori diminuzioni sono dovute anche all'attivazione dei servizi suburbani di BRT, per effetto della diversione modale da auto a bus.

I principali incrementi di veicoli TPR si registrano in corrispondenza dell'apertura della Strada Regionale 1 in provincia di Foggia, ma soprattutto in corrispondenza del nodo di Bari. Si nota infatti che la realizzazione della variante tra Bari e Mola, del casello di Bari nord ed del relativo collegamento stradale con la SS96 e la camionale di Bari (già presente nello scenario di Riferimento), contribuiscono all'alleggerimento dei veicoli sulla tangenziale di Bari ed in generale sulla rete di viabilità principale che interessa la Città Metropolitana.

Nella rete differenza dei volumi dei passeggeri tra lo scenario di progetto e quello di riferimento, alle diminuzioni di veicoli TPR prima descritte corrispondono altrettanti incrementi di passeggeri sulla rete ferroviaria e sui BRT previsti dal PA 2021-2130. Da questo elaborato si può osservare anche l'attivazione della variante ferroviaria del nodo di Bari Nord.



Figura 241. SCENARIO DI PROGETTO: Flussogramma auto private e mezzi pesanti (ora di punta del mattino).



Flussogramma Passeggeri AM
0 1250 2500 5000



Figura 242. SCENARIO DI PROGETTO: Flussogramma passeggeri su servizi ferroviari biorario 7-9



Scenario di Progetto: Passeggeri su BRT (ora di punta del mattino).

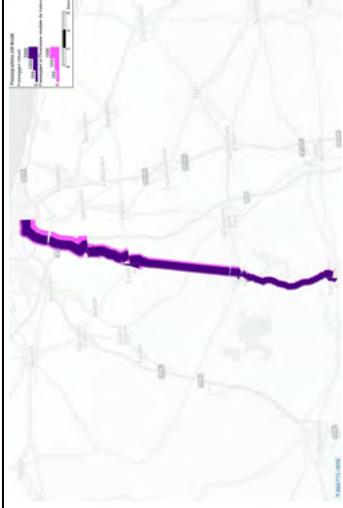
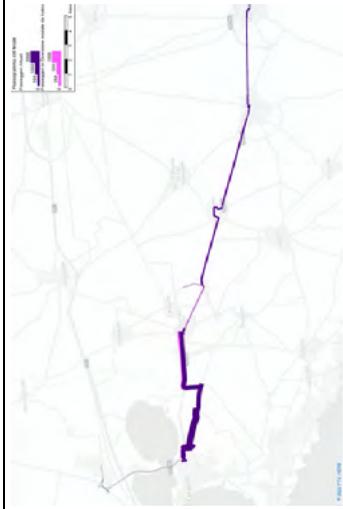
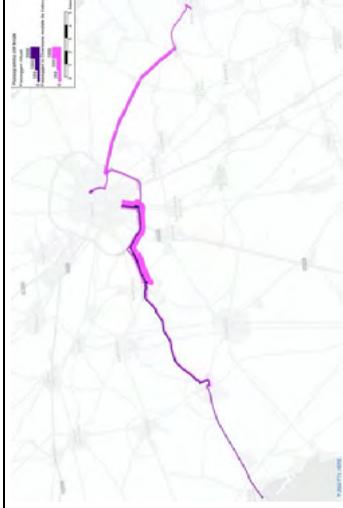
		
<p>BRT Foggia-San Giovanni Rotondo</p>	<p>BRT Costiero Margherita-Molfetta</p>	<p>BRT Bari-Santeramo in Colle</p>
		
<p>BRT Taranto-Manduria</p>	<p>BRT Brindisi-Ostuni</p>	<p>BRT Porto Cesareo-Lecce-Melendugno</p>



Tabella 36. Stima domanda passeggeri su BRT nelle ore di punta del mattino.

BRT	Passeggeri da domanda Attuale	Passeggeri addizionali da diversione modale ora di punta AM		Totale Passeggeri ora di punta AM
		Scenario di Progetto	Scenario di Progetto	
BRT Foggia-San Giovanni Rotondo	386	169	555	
BRT Costiero Margherita-Molfetta	191	1'673	1'864	
BRT Bari-Santeramo in Colle	2'059	765	2'825	
BRT Taranto-Manduria	139	219	358	
BRT Brindisi-Ostuni	441	651	1'092	
BRT Porto Cesareo-Lecce-Melendugno	253	1'281	1'534	
Totale	3'469	4'758	8'228	

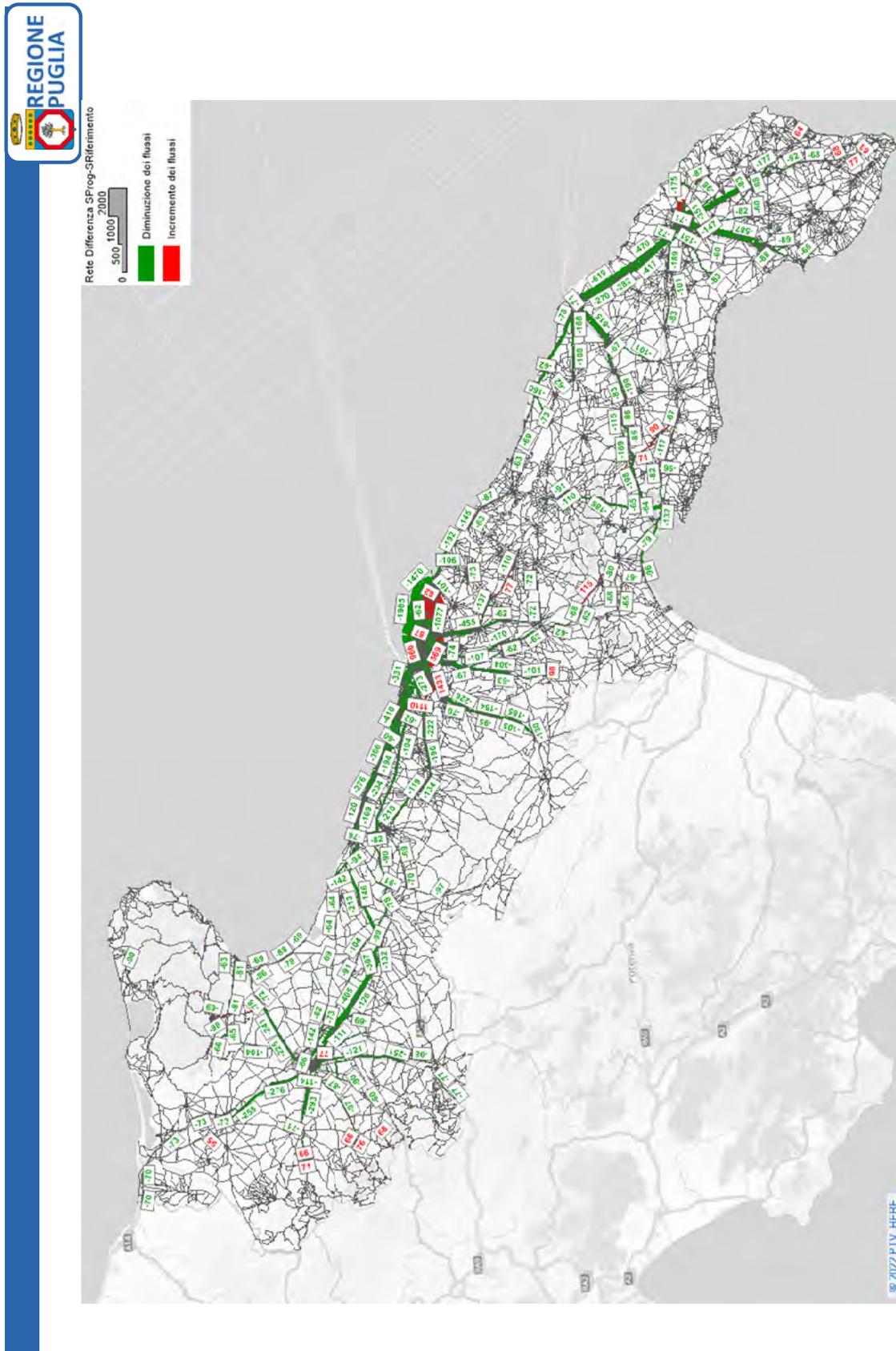
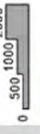


Figura 243. Rete differenza flussogramma Ora di Punta del Mattino veicoli tp: Scenario di Progetto vs Scenario di Riferimento.



Rete Differenza SFProg-SRiferimento



Diminuzione dei flussi
Incremento dei flussi

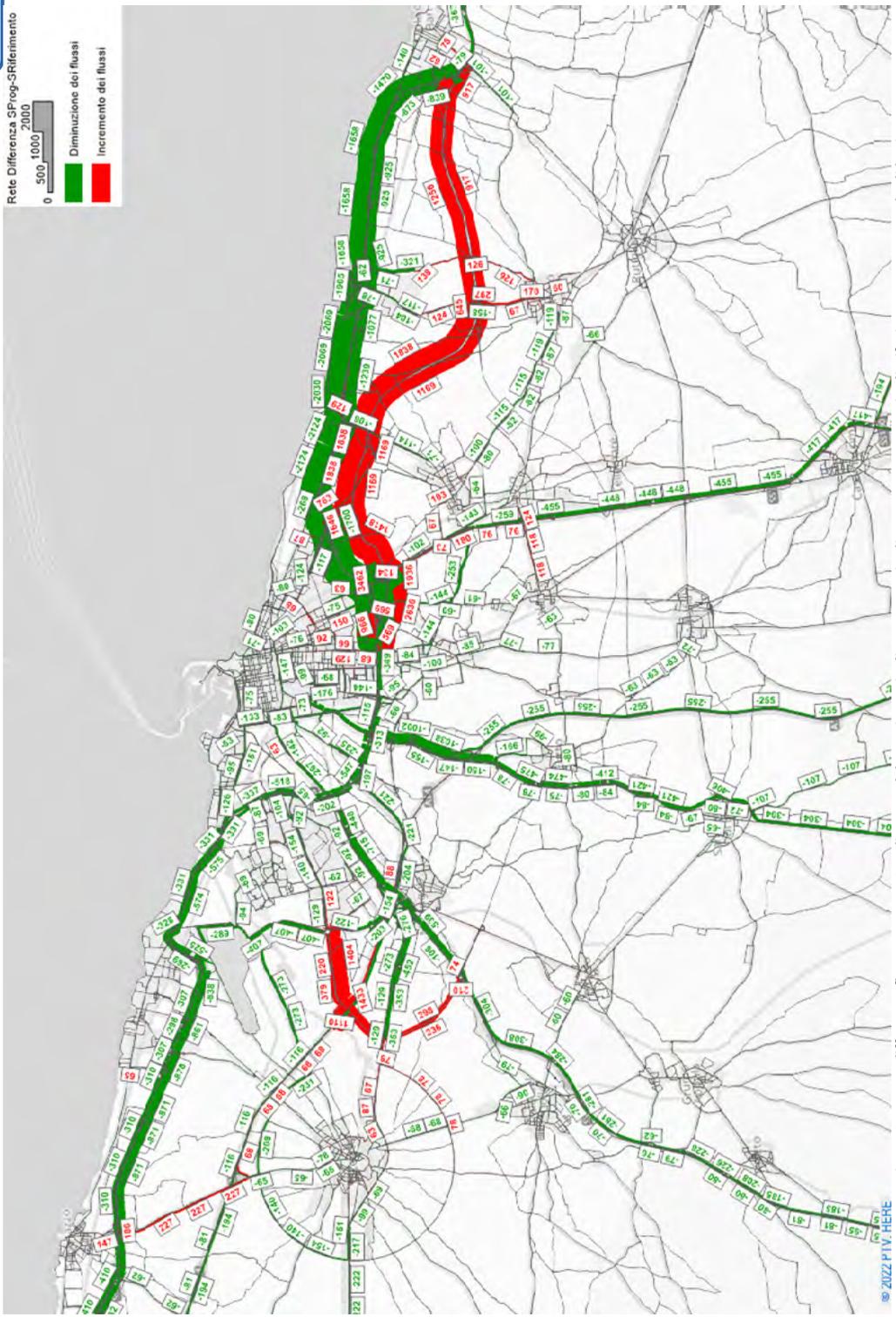
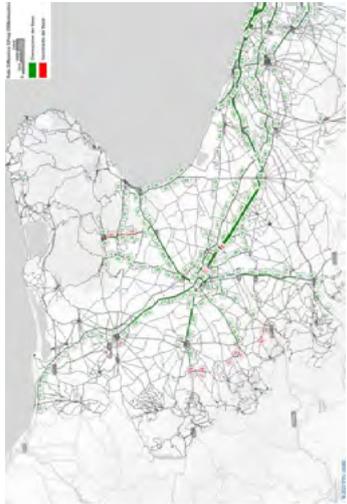
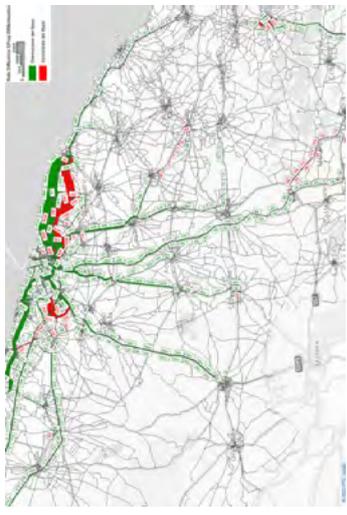


Figura 244. Rete differenza flussogramma Ora di Punta del Mattino veicoli tp: Scenario di Progetto vs Scenario di Riferimento, Zoom Nodo di Bari



Rete differenza flussogramma Ora di Punta del Mattino veicoli tpr: Scenario di Progetto vs Scenario di Riferimento		
Zoom Provinciali		
		
Provincia di Foggia	Provincia di Barletta-Andria-Trani	Città Metropolitana di Bari
		
Provincia di Taranto	Provincia di Brindisi	Provincia di Lecce

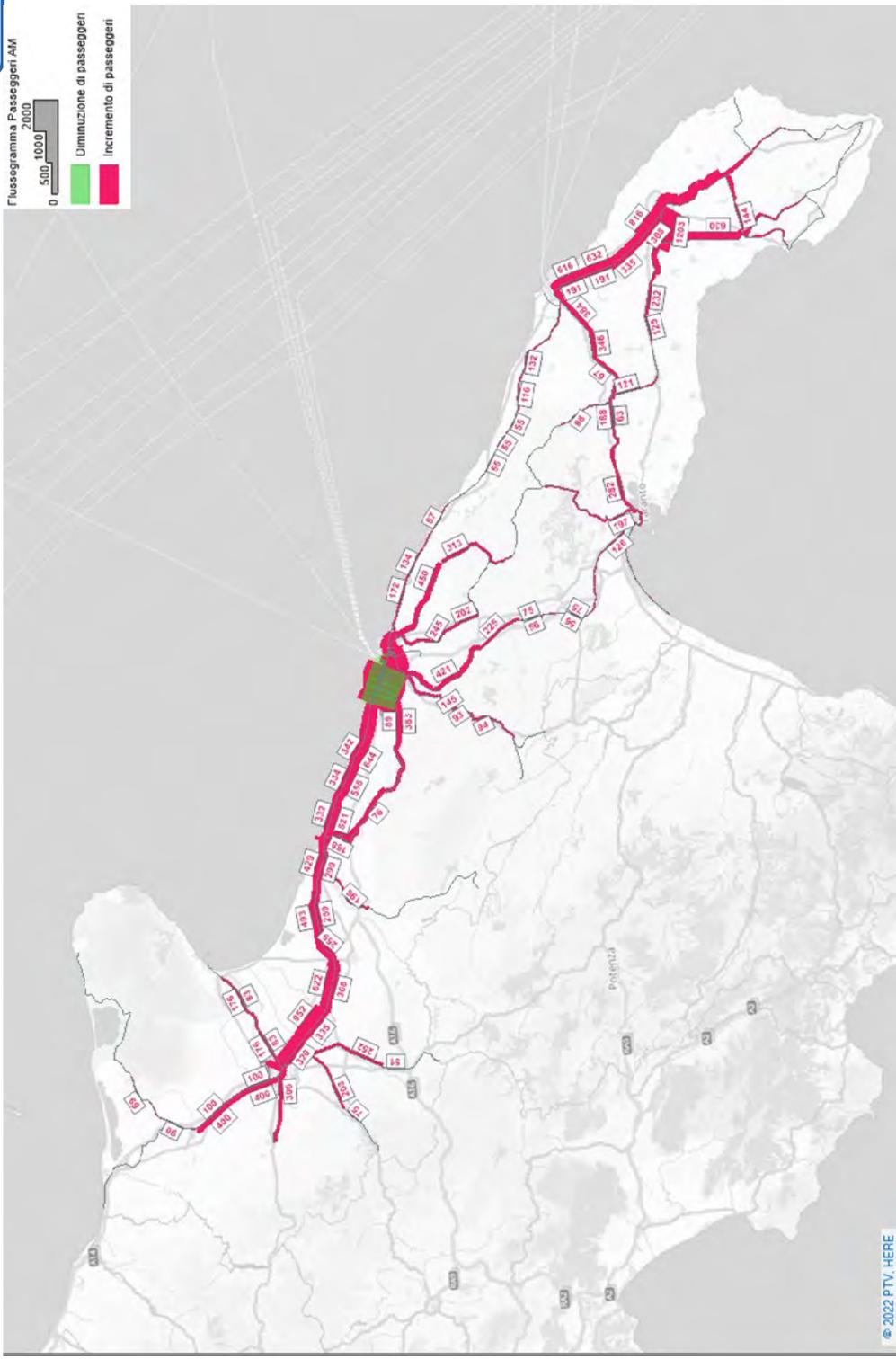


Figura 245. Rete differenza flussogramma Ora di Punta del Mattino Passeggeri su servizi ferroviari: Scenario di Progetto vs Scenario di Riferimento.



© 2022 PTV. HERE

Figura 246. Rete differenza flussogramma Ora di Punta del Mattino Passeggeri su servizi ferroviari: Scenario di Progetto vs Scenario di Riferimento, Zoom Nodo di Bari



Rete differenza flussogramma Ora di Punta del Mattino Passeggeri su servizi ferroviari: Scenario di Progetto vs Scenario di Riferimento

Zoom Provinciali

<p>Provincia di Foggia</p>	<p>Provincia di Barletta-Andria-Trani</p>	<p>Città Metropolitana di Bari</p>
<p>Provincia di Taranto</p>	<p>Provincia di Brindisi</p>	<p>Provincia di Lecce</p>



6.1.1.3 STIMA DELLA RIPARTIZIONE MODALE

Come è possibile osservare nella fascia oraria maggiormente critica (ora di punta del mattino), lo scenario di piano consente di aumentare dell'80% i passeggeri su ferrovia e dell'8% quelli su autobus extraurbano, riducendo del 12% la domanda di trasporto intercomunale su auto privata, senza aver considerato l'introduzione di politiche di restrizione dell'accessibilità automobilistica in campo urbano.

Tabella 37. Spostamenti intercomunali generati da ogni provincia per modalità di trasporto nell'ORA DI PUNTA DEL MATTINO di un giorno feriale.

	Stato Attuale			Riferimento			Progetto		
	Auto	Treno	Autobus Extraurbano	Auto	Treno	Autobus Extraurbano	Auto	Treno	Autobus Extraurbano
Provincia di Foggia	19'023	1'764	12'870	18'195	2'592	12'870	15'258	5'361	13'040
Provincia di Barletta-Andria-Trani	11'846	3'114	5'817	11'361	3'600	5'817	8'554	4'982	7'241
Città Metropolitana di Bari	57'907	11'600	17'899	56'150	13'357	17'899	51'848	16'645	18'913
Provincia di Taranto	20'613	642	7'718	20'202	1'053	7'718	19'109	1'927	7'938
Provincia di Brindisi	15'079	1'351	5'470	14'643	1'787	5'470	12'688	3'091	6'121
Provincia di Lecce	64'332	1'860	10'211	64'074	2'118	10'211	60'487	4'424	11'492
TOTALE	188'801	20'332	59'985	184'625	24'507	59'985	167'943	36'430	64'743

Tabella 38. Variazioni Assolute e Percentuali della ripartizione modale degli spostamenti intercomunali nell'ORA DI PUNTA DEL MATTINO di un giorno feriale.

	Riferimento			Progetto		
	Auto	Treno	Autobus Extraurbano	Auto	Treno	Autobus Extraurbano
Variazione rispetto allo stato attuale	-4'175	4'175	0	-20'857	16'099	4'758
variazione percentuale	-2%	21%	0%	-11%	79%	8%
Variazione rispetto allo scenario di riferimento				-16'682	11'924	4'758
variazione percentuale				-9%	49%	8%



Figura 247. Ripartizione Modale Spostamenti intercomunali Ora di Punta Giornata Feriale.



Tabella 39. Spostamenti intercomunali generati da ogni provincia per modalità di trasporto in un GIORNO FERIALE INVERNALE.

	Stato Attuale			Riferimento			Progetto		
	Auto	Treno	Autobus Extraurbano	Auto	Treno	Autobus Extraurbano	Auto	Treno	Autobus Extraurbano
Provincia di Foggia	270'410	23'829	64'348	266'504	27'736	64'348	250'329	43'424	64'835
Provincia di Barletta-Andria-Trani	157'778	51'213	21'495	155'872	53'119	21'495	140'534	59'118	30'833
Città Metropolitana di Bari	780'235	168'728	94'998	772'539	176'424	94'998	751'381	191'170	101'409
Provincia di Taranto	321'120	6'626	62'916	319'681	8'064	62'916	313'373	12'939	64'349
Provincia di Brindisi	228'805	23'573	40'760	226'875	25'504	40'760	215'998	32'094	45'047
Provincia di Lecce	951'102	29'173	121'979	949'920	30'355	121'979	930'587	41'223	130'444
TOTALE	2'709'450	303'142	406'496	2'691'390	321'201	406'496	2'602'202	379'969	436'917

Tabella 40. Variazioni Assolute e Percentuali della ripartizione modale degli spostamenti intercomunali in un GIORNO FERIALE INVERNALE.

	Riferimento			Progetto		
	Auto	Treno	Autobus Extraurbano	Auto	Treno	Autobus Extraurbano
variazione assoluta	-18'060	18'060	0	-107'247	76'827	30'421
variazione percentuale	-1%	6%	0%	-4%	25%	7%
variazione assoluta				-89'188	58'767	30'421
variazione percentuale				-3%	18%	7%

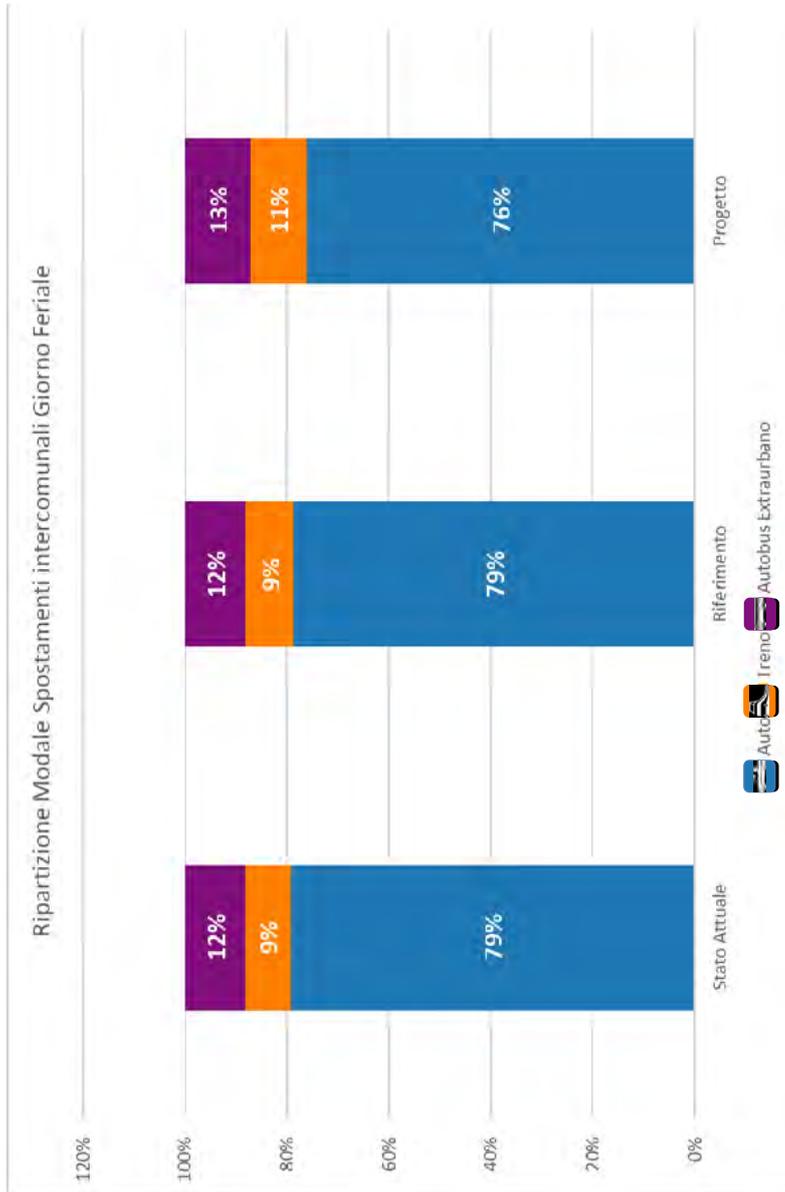


Figura 248. Ripartizione Modale Spostamenti intercomunali Giorno Feriale invernale.



6.1.1.4 INDICATORI DI PERFORMANCE DELLA RETE STRADALE

Nelle tabelle di seguito sono riportati gli indicatori di performance della rete stradale relativi alle relazioni intercomunali che riguardano la regione Puglia, relativi all'ora di punta del mattino e all'intera giornata.

I benefici apportati dallo scenario di piano sono leggibili anche in termini di tempo speso [veic*ora] e di percorrenze sulla rete stradale [veic*km] delle relazioni intercomunali. Dalle tabelle seguenti è possibile osservare come lo scenario di piano permetta di raggiungere una diminuzione del tempo speso sulla rete del 16% e delle percorrenze del 14% rispetto allo scenario di riferimento, e quindi registrando un -22% dei tempi e -19% delle percorrenze rispetto allo stato attuale.

Tabella 41. Indicatori di Performance della rete stradale nell'ora di punta del mattino di un giorno feriale invernale RELAZIONI INTERCOMUNALI.

RELAZIONI INTERCOMUNALI						
	Tempo sulla Rete [veic*ora]			Percorrenze [veic*km]		
	Stato Attuale	Riferimento	Progetto	Stato Attuale	Riferimento	Progetto
Provincia di Foggia	13'835	12'964	10'386	745'568	705'795	586'744
Provincia Barletta-Andria-Trani	6'885	6'373	4'897	367'831	341'408	273'934
Città Metropolitana di Bari	30'149	27'359	22'846	1'247'320	1'152'679	1'001'858
Provincia di Taranto	9'798	9'471	8'465	405'292	398'022	367'995
Provincia di Brindisi	7'706	7'037	5'707	389'415	358'129	289'188
Provincia di Lecce	20'470	20'003	17'235	755'798	747'950	653'790
Totale	88'843	83'207	69'536	3'911'223	3'703'983	3'173'509
Variazioni						
	Rif/Attuale	Prog/Rif	Rif/Attuale	Prog/Rif	Rif/Attuale	Prog/Rif
Provincia di Foggia	-6,30%	-19,89%	-5,33%	-16,87%	-5,33%	-16,87%
Provincia Barletta-Andria-Trani	-7,44%	-23,16%	-7,18%	-19,76%	-7,18%	-19,76%
Città Metropolitana di Bari	-9,25%	-16,50%	-7,59%	-13,08%	-7,59%	-13,08%
Provincia di Taranto	-3,34%	-10,62%	-1,79%	-7,54%	-1,79%	-7,54%
Provincia di Brindisi	-8,68%	-18,90%	-8,03%	-19,25%	-8,03%	-19,25%
Provincia di Lecce	-2,28%	-13,84%	-1,04%	-12,59%	-1,04%	-12,59%
Totale	-6,34%	-16,43%	-5,30%	-14,32%	-5,30%	-14,32%



Tabella 42. Indicatori di Performance della rete stradale nell'ora di punta del mattino di un giorno feriale invernale, RELAZIONI INTERCOMUNALI+INTRACOMUNALI.

RELAZIONI INTERCOMUNALI+INTRACOMUNALI						
	Tempo sulla Rete [veic*ora]			Percorrenze [veic*km]		
	Stato Attuale	Riferimento	Progetto	Stato Attuale	Riferimento	Progetto
Provincia di Foggia	21'850	20'902	18'163	887'474	848'384	730'789
Provincia Barletta-Andria-Trani	10'840	10'303	8'734	436'138	409'799	342'959
Città Metropolitana di Bari	45'881	42'837	37'955	1'507'820	1'413'633	1'262'641
Provincia di Taranto	18'898	18'515	17'222	547'672	540'353	509'668
Provincia di Brindisi	12'933	12'221	10'757	480'653	449'553	380'653
Provincia di Lecce	26'398	25'907	22'983	842'855	834'997	740'956
Totale	136'800	130'685	115'814	4'702'612	4'496'719	3'967'668
Variazioni						
	Rif/Attuale	Prog/Rif	Rif/Attuale	Prog/Rif	Rif/Attuale	Prog/Rif
Provincia di Foggia	-4,34%	-13,10%	-4,40%	-13,86%	-4,40%	-13,86%
Provincia Barletta-Andria-Trani	-4,95%	-15,23%	-6,04%	-16,31%	-6,04%	-16,31%
Città Metropolitana di Bari	-6,63%	-11,40%	-6,25%	-10,68%	-6,25%	-10,68%
Provincia di Taranto	-2,03%	-6,98%	-1,34%	-5,68%	-1,34%	-5,68%
Provincia di Brindisi	-5,51%	-11,98%	-6,47%	-15,33%	-6,47%	-15,33%
Provincia di Lecce	-1,86%	-11,29%	-0,93%	-11,26%	-0,93%	-11,26%
Totale	-4,47%	-11,38%	-4,38%	-11,77%	-4,38%	-11,77%

Le diminuzioni sulle 24 ore raggiungono valori meno significativi per effetto della distribuzione della domanda di traffico in diversione nella giornata. Si calcola comunque un significativo -11% dei tempi e -7% delle percorrenze rispetto allo stato attuale.



Tabella 43. Indicatori di Performance della rete stradale in un giorno feriale invernale RELAZIONI INTERCOMUNALI.

RELAZIONI INTERCOMUNALI							
Tempo sulla Rete				Percorrenze			
	Stato Attuale	Riferimento	Progetto	Stato Attuale	Riferimento	Progetto	
Provincia di Foggia	223'628	216'413	195'940	10'025'484	9'841'161	9'176'830	
Provincia Barletta-Andria-Trani	106'087	103'650	91'544	4'486'129	4'387'441	3'997'794	
Città Metropolitana di Bari	470'666	450'006	406'941	15'261'616	14'877'622	14'091'080	
Provincia di Taranto	214'216	212'160	196'984	6'459'276	6'541'743	6'382'191	
Provincia di Brindisi	133'368	126'127	114'430	5'453'663	5'225'105	4'776'692	
Provincia di Lecce	366'075	359'088	335'333	10'717'416	10'715'170	10'241'609	
Totale	1'514'040	1'467'444	1'341'172	52'403'584	51'588'242	48'666'196	
Variazioni							
	Rif/Attuale	Prog/Rif	Rif/Attuale	Prog/Rif	Rif/Attuale	Prog/Rif	
Provincia di Foggia	-3,23%	-9,46%	-1,84%	-6,75%			
Provincia Barletta-Andria-Trani	-2,30%	-11,68%	-2,20%	-8,88%			
Città Metropolitana di Bari	-4,39%	-9,57%	-2,52%	-5,29%			
Provincia di Taranto	-0,96%	-7,15%	1,28%	-2,44%			
Provincia di Brindisi	-5,43%	-9,27%	-4,19%	-8,58%			
Provincia di Lecce	-1,91%	-6,62%	-0,02%	-4,42%			
Totale	-3,08%	-8,60%	-1,56%	-5,66%			



Tabella 44. Indicatori di Performance della rete stradale in un giorno feriale invernale RELAZIONI INTERCOMUNALI + INTRACOMUNALI.

		Indicatori di Performance della rete stradale in un giorno feriale invernale					
		RELAZIONI INTERCOMUNALI+INTRACOMUNALI			PERCORRENZE		
		Tempo sulla Rete					
		Stato Attuale	Riferimento	Progetto	Stato Attuale	Riferimento	Progetto
Provincia di Foggia		408'385	397'384	375'509	12'180'491	11'975'293	11'334'782
Provincia Barletta-Andria-Trani		195'257	192'607	179'079	5'519'357	5'420'659	5'037'750
Città Metropolitana di Bari		820'955	795'902	746'868	19'185'075	18'813'118	18'031'998
Provincia di Taranto		437'750	434'834	411'807	8'587'143	8'671'551	8'505'144
Provincia di Brindisi		252'129	244'237	230'127	6'864'263	6'638'209	6'198'058
Provincia di Lecce		487'038	479'590	453'648	11'927'333	11'925'269	11'451'402
Totale		2'601'514	2'544'554	2'397'039	64'263'662	63'444'098	60'559'135

		Variazioni					
		Rif/Attuale	Prog/Rif	Rif/Attuale	Prog/Rif	Rif/Attuale	Prog/Rif
Provincia di Foggia		-2,69%	-5,50%	-1,68%	-5,35%	-1,68%	-5,35%
Provincia Barletta-Andria-Trani		-1,36%	-7,02%	-1,79%	-7,06%	-1,79%	-7,06%
Città Metropolitana di Bari		-3,05%	-6,16%	-1,94%	-4,15%	-1,94%	-4,15%
Provincia di Taranto		-0,67%	-5,30%	0,98%	-1,92%	0,98%	-1,92%
Provincia di Brindisi		-3,13%	-5,78%	-3,29%	-6,63%	-3,29%	-6,63%
Provincia di Lecce		-1,53%	-5,41%	-0,02%	-3,97%	-0,02%	-3,97%
Totale		-2,19%	-5,80%	-1,28%	-4,55%	-1,28%	-4,55%



7 Verifica dell'assolvimento dei Criteri di Adempimento (CA) della condizione abilitante (Allegato IV - punto 3.1 del Regolamento (UE) 2021/1060

lativa al proprio obiettivo specifico. In particolare per l'obiettivo specifico 3, l'Allegato IV del Regolamento (UE) 2021/1060 al punto 3.1 **indivisa nella presenza di una Pianificazione completa dei trasporti al il-vello appropriato la condizione abilitante per l'accesso ai finanziamenti finanziari FESR ed al Fondo di coesione, articolandola in 9 criteri di adempimento:**

7.1 Il sistema delle "Condizioni Abilitanti"

L'art. 15 del Regolamento (UE) 2021/1060 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 giugno 2021 (recante 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) "*stabilisce le condizioni abilitanti degli obiettivi specifici*". Le *condizioni abilitanti* costituiscono il sistema di pre-requisiti che gli Stati membri devono obbligatoriamente soddisfare per poter accedere ai fondi europei 2021-2027. Tale sistema è stato rafforzato rispetto al passato ciclo di programmazione e, affinché la singola condizione abilitante possa ritenersi soddisfatta, è necessario rispondere a tutti i criteri di adempimento ad essa correlati. In caso di mancato soddisfacimento della condizione abilitante, la quota UE delle spese relative a operazioni collegate all'obiettivo specifico, benché possa essere inserita nelle domande di pagamento, non può essere rimborsata allo Stato membro.

E' pertanto necessario che il PA 2021-2030, attraverso i suoi indirizzi strategici e operativi, nonché con gli interventi proposti, risponda a ciascun criterio di adempimento previsto per la condizione abilitante re-



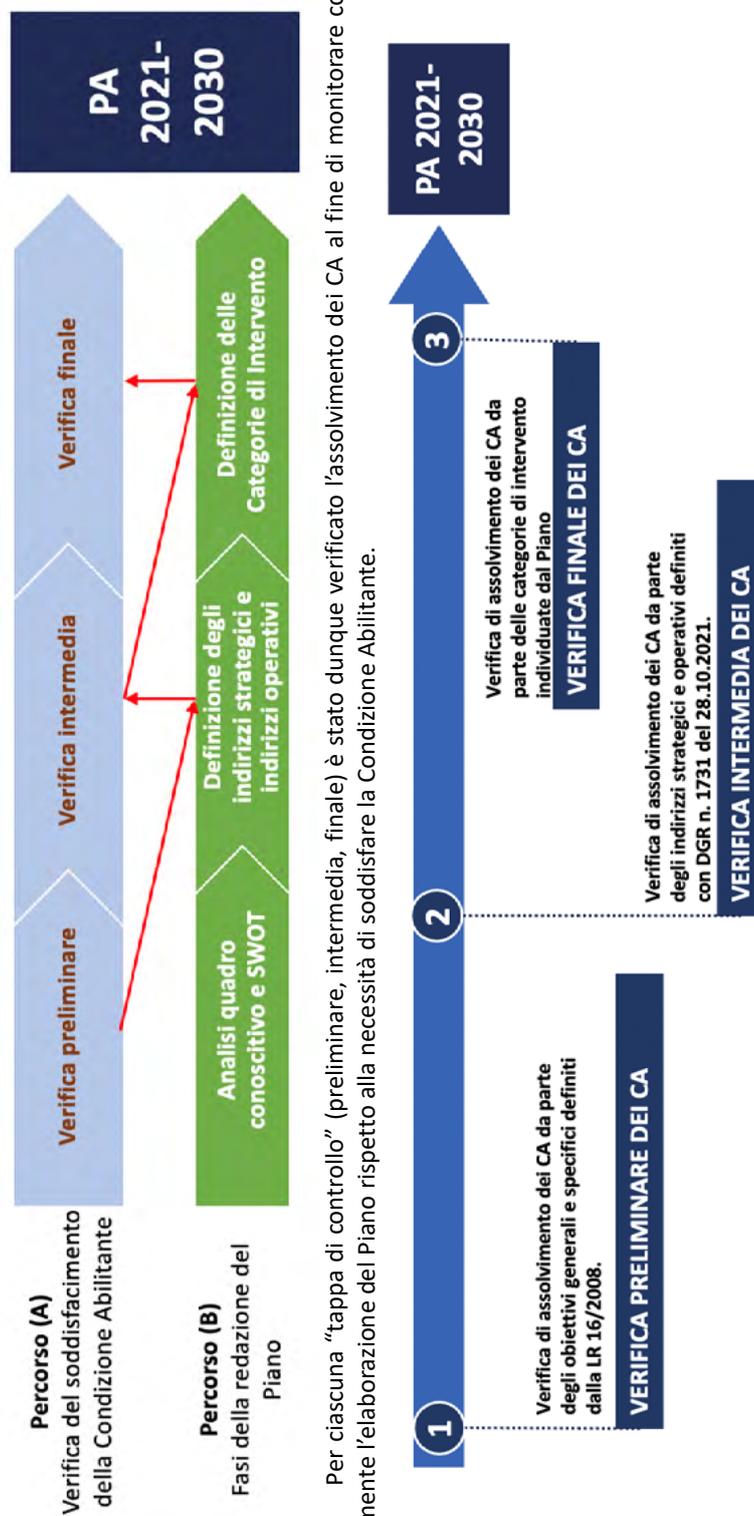
Obiettivo strategico	Obiettivo specifico	Nome della condizione abilitante	Criteri di adempimento per la condizione abilitante
<p>3. Un'Europa più connessa attraverso il rafforzamento della mobilità</p>	<p>FESR e Fondo di coesione:</p> <p>i) sviluppare una rete TEN-T resiliente ai cambiamenti climatici, intelligente, sicura, sostenibile e intermodale</p> <p>ii) sviluppare e rafforzare una mobilità locale, regionale e nazionale, intelligente, intermodale, resiliente ai cambiamenti climatici e sostenibile, migliorando l'accesso alla rete TEN-T e la mobilità transfrontaliera</p>	<p>3.1. Pianificazione completa dei trasporti al livello appropriato</p>	<p>È in atto una mappatura multimodale delle infrastrutture esistenti e di quelle programmate – trans – a livello locale – fino al 2030 che:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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; 2. è coerente con gli elementi correlati ai trasporti contenuti nel piano nazionale integrato per l'energia e il clima; 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; 4. garantisce la complementarità 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; 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 Commissione¹; 6. promuove il trasporto multimodale, individuando le esigenze dei terminali multimodali o di transbordo merci o passeggeri; 7. comprende misure rilevanti per la pianificazione delle infrastrutture volte a promuovere i combustibili alternativi, in linea con i pertinenti quadri strategici nazionali; 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; 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.



7.2 Approccio metodologico

Al fine di soddisfare la citata Condizione Abilitante, la verifica di assolvimento dei CA ha accompagnato tutte le fasi di redazione del Piano Attuale.

Sono stati avviati pertanto due percorsi paralleli (A e B): il percorso A identifica il processo di verifica del soddisfacimento della Condizione Abilitante espletata per ciascuna fase del percorso B (redazione del Piano).



Per ciascuna "tappa di controllo" (preliminare, intermedia, finale) è stato dunque verificato l'assolvimento dei CA al fine di monitorare costantemente l'elaborazione del Piano rispetto alla necessità di soddisfare la Condizione Abilitante.



7.2.1 VERIFICA PRELIMINARE DEL SODDISFACIMENTO DELLA CONDIZIONE ABILITANTE

In questa fase, il controllo del soddisfacimento della Condizione Abilitante, ha previsto la verifica dell'assolvimento dei CA degli obiettivi generali e specifici stabiliti dalla LR 16/2008 (artt. 5 e 6)

	Art. 5 della LR 16/2008 Obiettivi Generali PRT	Criteri di Adempimento								
		1	2	3	4	5	6	7	8	9
a	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;		X				X			
b	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;			X						
c	Configurare una rete di infrastrutture e servizi sulla base di criteri di selezione delle 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;				X					
d	Strutturare un sistema di infrastrutture e servizi di mobilità concepito in modo da garantire la fruizione da parte di tutte le categorie di utenti/operatori;				X					
e	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;									
f	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 cooperazione intersettoriale (in primis trasporti-territorio) e indirizzando la pianificazione sott'ordinata;									
g	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.									
	Art. 6 della LR 16/2008 Obiettivi Specifici PRT	1	2	3	4	5	6	7	8	9



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



	zioni 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 piena valorizzazione del patrimonio infrastrutturale, alla massimizzazione della capacità ferroviaria e dei benefici derivanti da tutti gli investimenti settoriali.	X																			

Come di osserva dalla matrice di analisi la verifica preliminare ha fatto emergere che gli Art. 5 e 6 della Legge 16/2008 non esprimono un assolvimento criteri 5 e 9.

7.2.2 VERIFICA INTERMEDIA DEL SODDISFACIMENTO DELLA CONDIZIONE ABILITANTE

Come emerso in fase preliminare il PA nella fase di definizione degli indirizzi specifici ed operativi dovrà porre attenzione al comprendere dei criteri 5 e 9 non assolti nella Legge Regionale 16/2008.

In questa fase, il controllo del soddisfacimento della Condizione Abilitante, ha previsto la verifica dell'assolvimento dei CA degli indirizzi strategici e operativi del Piano stabiliti dalla DGR n- 1731 del 28.10.2021.

Indirizzi Strategici		DGR n.1371 del 28 Ottobre 2021									
Indirizzi Operativi		1	2	3	4	5	6	7	8	9	
1	Connettere la Puglia alla rete europea e nazionale per accrescere lo sviluppo economico della regione	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				
2	Promuovere una mobilità orientata alla sostenibilità e alla tutela dell'ambiente e del territorio	Completare le connessioni stradali e/o ferroviarie di "ultimo miglio" ai porti succitati per migliorare la competitività delle diverse forme di intermodalità.			X		X				
3	Migliorare la coesione sociale promuovendo la competitività del	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					X			
		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				X			
		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 del-							X		



DGR n.1371 del 28 Ottobre 2021		OBIETTIVO STRATEGICO OS3) Un'Europa più connessa attraverso il rafforzamento della mobilità								
		OBIETTIVI SPECIFICI (i, ii)								
		CRITERI DI ADEMPIMENTO								
Indirizzi Strategici		1	2	3	4	5	6	7	8	9
4	sistema economico produttivo e turistico, a partire dalle aree più svantaggiate	Indirizzi Operativi								
	la SNAI) e valutando, caso per caso, le soluzioni complessivamente più sostenibili sotto il profilo ambientale, economico e sociale.									
	I.Op 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.			X	X	X			
	I.Op 4.1	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	
5	Accrescere la sicurezza delle infrastrutture e dei servizi di trasporto	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	
	Sostenere la connettività regionale alle TIC (Tecnologie dell'informazione e della Comunicazione)	I.Op 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.			X		X		
		I.Op 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.			X		X	X	
I.Op 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.						X			
I.Op 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 in-						X			



DGR n.1371 del 28 Ottobre 2021		OBIETTIVO STRATEGICO OS3) Un'Europa più connessa attraverso il rafforzamento della mobilità								
		OBIETTIVI SPECIFICI (i, ii)								
		CRITERI DI ADEMPIMENTO								
Indirizzi Strategici	Indirizzi Operativi	1	2	3	4	5	6	7	8	9
6 Migliorare la governance degli investimenti infrastrutturali	terazione fra nodi medesimi, stabilire nuove forme di connessione tra i porti e le aree retroportuali.									
	I.Op 6.1 Definire gli interventi infrastrutturali necessari al completamento del progetto di piena accessibilità di tutto il territorio regionale.				X	X	X			
	I.Op 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.				X	X	X	X		
	I.Op 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.	X			X	X	X			
	I.Op 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.	X								
	I.Op 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.	X								
I.Op 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.										X



7.2.3 VERIFICA FINALE DEL SODDISFACIMENTO DELLA CONDIZIONE ABILITANTE

Il Piano		Criteri di Adempimento								
Categorie d'intervento		1	2	3	4	5	6	7	8	9
Infrastrutturazione e accessibilità dei Poli di Commutazione				X	X	X	X			
Rete Portante del Trasporto Collettivo (ferroviario e automobilistico)				X	X		X			
Trasporto su strada		Vedi paragrafo 7.2.4			X			X	X	Vedi paragrafo 7.2.4
Trasporto Aereo				X	X		X			
Trasporto Marittimo				X	X		X	X		
La decarbonizzazione			X						X	

Infine, la verifica del soddisfacimento della Condizione Abilitante da parte del PA 2021-2030 nel suo complesso, avviene controllando che le categorie e le specifiche linee di interventi proposti dal Piano stesso rispondano ai CA definiti all'Allegato IV del Regolamento (UE) 2021/1060. A tale scopo, i contenuti del Piano sono stati suddivisi in 6 categorie quali:

1. **Infrastrutturazione e accessibilità dei Poli di Commutazione**
2. **Rete Portante del Trasporto Collettivo (ferroviario e automobilistico)**
3. **Trasporto su strada**
4. **Trasporto Aereo**
5. **Trasporto Marittimo**
6. **La decarbonizzazione.**

L'analisi viene effettuata prendendo a riferimento le 6 categorie di intervento o, in alternativa, prendendo a riferimento, ove previste (criterio 1 e criterio 9), le schede di valutazione economica.

Nella tabella vengono evidenziate in colore verde i casi in cui i criteri sono ritenuti soddisfatti per ogni categoria, mentre per via verifica del criterio 1 e del criterio 9 si rimanda alle analisi economiche riportate al

paragrafo 7.2.4) le quali sono riferite alle principali linee di intervento dello scenario di progetto del Piano Attuativo 2021 – 2030.

7.2.3.1 Soddisfacimento delle condizioni abilitanti per

categoria

Di seguito viene illustrato come ciascuna categoria di intervento riesca a rispondere ad uno o più criteri di adempimento:

- **Infrastrutturazione e accessibilità dei Poli di Commutazione:** in questa categoria rientrano gli interventi individuati da PA volti a rafforzare il ruolo dei poli di commutazione (definiti nel paragrafo 6.6.5), favorendo il trasporto multimodale sia passeggeri che merci (criterio 6) e potenziando le connessioni da e per la rete TEN-T (criterio 3 e 4), anche attraverso investimenti sui sistemi di sicurezza della rete ferroviaria (ERTMS) (criterio 5) e sulla messa in sicurezza della rete stradale. Tale tipologia di interventi, in un'ottica territoriale, si concentra sia sull'accessibilità inter-regionale favorendo gli scambi, ma soprattutto su quella esterna, prevedendo l'infrastrutturazione primaria di tali poli che rappresentano i punti di accesso al sistema regionale: investi-



menti per lo sviluppo della rete AV/AC nel polo di Foggia, rafforzamento del polo Core di Bari (*criterio 3*) e connessioni dal polo BAT verso la rete Core (*criterio 4*).

- **Rete Portante del Trasporto Collettivo (ferroviario e automobilistico):** in questa categoria sono contemplati gli investimenti e le azioni volte a implementare e valorizzare la rete ferroviaria di trasporto pubblico e collettivo rafforzando le linee del ferro per una maggiore efficienza operativa lungo gli assi sia della rete TEN-T Comprehensive (*criterio 3*) che Core (*criterio 4*). Inoltre, il PA integra al suo interno azioni e progetti di livello nazionale che interessano sia la rete che i nodi ferroviari, con l'obiettivo di rafforzare anche le connessioni con la rete automobilistica (*criterio 6*).

- **Trasporto su strada:** il PA 2021-2030 ha ridefinito la rete stradale attraverso una gerarchizzazione della stessa per definire livelli di servizio e soprattutto migliorare la sicurezza A tal proposito il tema incidentalità è stato approfondito nel Quadro conoscitivo del PA 2021-2030 al fine di individuare le criticità su cui era necessario intervenire. In questa categoria pertanto sono ricompresi gli interventi del PA finalizzati a ridurre il tasso di incidentalità (*criterio 8* – per questo *criterio si veda anche l'approfondimento del paragrafo 6.9 e del par. 7.2.5*) lungo la rete stradale regionale. In coerenza con l'obiettivo di una mobilità su strada più sicura, inoltre, il PA ipotizza di sviluppare una rete di supporto ai veicoli a zero emissioni come lo sviluppo di reti per le ricariche elettriche o quelle per l'idrogeno (*criterio 7*). Infine il PA ha implementato tutti gli interventi previsti dagli strumenti di programmazione sovraordinati La maglia stradale esistente è già oggetto di previsioni progettuali di livello sovraordinato e nel PA 2021-2030 si sviluppa una sistemattizza-

zione delle previsioni che rafforzi i flussi stradali sulla rete all'interno e in direzione dei corridoi TEN-T. (*criterio 4*).

- **Trasporto Aereo:** gli interventi previsti puntano a rafforzare il ruolo delle infrastrutture aeroportuali al fine di rendere maggiormente accessibile il territorio regionale, sviluppando investimenti che connettano il sistema aeroportuale inserito nella rete Comprehensive con la rete e i nodi Core della stessa TEN-T (*criterio 3*) valorizzando gli aeroporti di Bari e Brindisi anche quali hub di traffico merci. Inoltre, il PA ha inteso rafforzare l'accessibilità agli scali aeroportuali dai territori extraregionali, con l'obiettivo di rendere Bari e Brindisi porte di accesso del sistema interregionale di riferimento (*criterio 4*). Si sviluppano poi investimenti che promuovono l'integrazione del sistema di TPL quale servizio cardine per il primo e ultimo miglio da e per la rete di aeroporti, anche per superare i limiti di accessibilità attualmente presenti. (*criterio 6*).

- **Trasporto Marittimo:** il sistema portuale pugliese con i porti di Bari e Taranto inseriti nella rete core TEN-T viene rafforzato tramite investimenti che dovranno trainare il sistema di mobilità marittima regionale (*criteri 3 e 4*), sia relativamente al trasporto merci, integrando le modalità di trasporto mare-ferro-strada (*criterio 6*) e utilizzando tecnologie che gestiscono i traffici merci, sia relativamente al trasporto passeggeri (flussi croceristici), integrando le modalità mare-aria (*criterio 6*).

- **Decarbonizzazione:** il PA 2021-2030 recepisce le previsioni del PNIEC (Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima 2030) impegnandosi a rispettare gli obiettivi di decarbonizzazione (*criterio 2*). Inoltre il PA 2021-2030, in coerenza con le previsioni del Piano Triennale per l'idrogeno (PTI), amplia gli investimenti per l'infrastruttura di distribuzione dell'idrogeno a livello regionale



rio 6).

- Adozione di un'**ottica differenziale**, ovvero tesa a confrontare tra loro due scenari: lo scenario "di progetto" e lo scenario senza progetto, ovvero "scenario 0" o "baseline";
- Definizione di tutti gli effetti differenziali dello scenario di progetto (sia costi che benefici) che sia possibile monetizzare (ovvero **quantificare in termini monetari**) in maniera solida e senza duplicazioni;
- Quantificazione di tali effetti per tutti gli anni di un **orizzonte temporale appositamente definito** in base alla natura del progetto;
- Aggregazione di tali voci secondo il metodo della **somma dei flussi scontati dei costi e benefici monetizzati** (generando un Valore Attuale Netto del progetto/azione); ovvero tramite l'applicazione di un tasso di sconto che rappresenti il minor valore, anno per anno, dei flussi futuri rispetto a quelli più immediati;
- Calcolo degli **indicatori sintetici** di convenienza del progetto (si veda *infra*).

L'orizzonte temporale utilizzato è di 30 anni (il massimo tra quelli consigliati dalle guide menzionate per i diversi tipi di intervento, nella fattispecie quello per i progetti ferroviari).

Il tasso di sconto intertemporale è del 3%.

Si assume un tasso di crescita del traffico interno da/per la Puglia dello 0,25% (ipotesi molto prudente tesa a evitare una sovrastima dei benefici).

Gli indicatori sintetici di convenienza "socio-economica" degli interventi sono:

sulla rete stradale. Sono previsti numerosi interventi volti al rinnovo del parco mezzi del TPL attraverso autobus elettrici (*criterio*).

7.2.4 VERIFICA DI ADEMPIMENTO DEI CRITERI 1 E 9 DELLA CONDIZIONE

ABILITANTE: ANALISI ECONOMICA

L'Analisi Costi Benefici (ACB) è uno strumento valutativo di supporto alle politiche di investimento che consente di analizzare ex-ante la convenienza economica, o le condizioni di convenienza economica, di un progetto o di una serie di interventi. In questo contesto risulta particolarmente utile applicare la c.d. "Analisi Economica" che, condotta dal punto di vista «pubblico», compara costi e benefici per l'intera comunità di riferimento.

I «benefici» (entrate economiche) sono diversi dai ricavi (entrate finanziarie) in quanto vanno intesi non come trasferimento di denaro da un soggetto a un altro (ciò che, da un punto di vista pubblico, è un gioco a somma zero), bensì come creazione di valore o surplus di utilità.

Per definire e stimare i benefici connessi all'attuazione di un progetto l'approccio metodologico più corretto e diffuso è delineato nei documenti metodologici della Commissione Europea⁷, ripresi anche dal MIMS (nella "Linee Guida per la Valutazione degli Investimenti in Opere Pubbliche", emanate con il Decreto del MIMS del 2017 n.300; e più di recente nelle "Linee Guida operative per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche – Settore Ferroviario" adottate con DM n.496 del 07.12.2021⁸. Nel presente paragrafo verrà utilizzato il suddetto approccio metodologico, che si basa sui seguenti elementi:

⁷ European Commission - DG REGIO, "Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects", December 2014; ⁷ European Commission - DG REGIO, "Economic Appraisal Vademecum 2021-2027", 2022.

⁸ Quest'ultimo documento indica nuovi parametri unitari per quanto riguarda la monetizzazione dei risparmi di tempo e delle externalità del trasporto, e suggerisce inoltre di non applicare i fattori di conversione dai costi finanziari a quelli economici laddove essi non siano calcolabili con specificità relativa ai progetti oggetto di analisi. Queste indicazioni vengono adottate nella presente analisi.



- VANE (Valore Attuale Economico Netto) = corrisponde alla somma scontata della differenza tra benefici e costi in ogni anno. Favorevole se >0
- BCR (Benefit/Cost Ratio) = Rapporto tra valore attuale dei benefici e dei costi che si verificano durante l'orizzonte temporale. Favorevole se > 1

L'Analisi Economica è condotta per le principali 4 linee di intervento che giocano un ruolo determinante nel raggiungimento degli obiettivi di Piano.

La scelta di selezionare e accorpate in 4 linee di interventi i progetti appartenenti alle 6 categorie individuate in precedenza è nella logica di un raggruppamento non necessariamente tematico/modale (come quello delle categorie) ma per impatto degli interventi, rispondendo a tre esigenze:

- necessità di attribuire gli impatti monetizzabili a tutti e soli gli interventi responsabili per la loro generazione, senza duplicarli tra diverse linee di intervento;

- circoscrivere l'analisi economica agli interventi riconducibili al funzionamento del sistema dei trasporti regionale e non anche sovraregionale;
- escludere prudenzialmente dalle analisi economiche alcune delle categorie di progetti definiti, per via del fatto che i loro effetti non risultano quantificabili in termini monetari in maniera plausibile e senza forzature metodologiche. In particolare:

- 1) la prima linea di intervento include tutti quelli che contribuiscono al **miglioramento dell'accessibilità sull'ultimo miglio ai nodi passeggeri core/comprehensive**;
- 2) la seconda linea comprende gli interventi che puntano alla realizzazione di una **rete di BRT extraurbani ecocompatibili**;
- 3) la terza linea di intervento riguarda gli interventi per il **potenziamento del tpl sulla rete ferroviaria regionale**;
- 4) la quarta linea di azione comprende gli interventi finalizzati al **potenziamento della rete regionale dei nodi intermodali strada/rotaia**.



1	MIGLIORAMENTO DELL'ACCESSIBILITA' SULL'ULTIMO MIGLIO AI NODI PASSEGGERI CORE/COMPREHENSIVE												
Effetti attesi	<p>Dal punto di vista degli utenti finali, il miglioramento dell'accessibilità ai poli di commutazione passeggeri di Foggia, Barletta, Bari, Brindisi, Taranto e Lecce potrà determinare due tipologie di effetti tra loro interrelate: (i) Determinare un risparmio medio di tempo negli spostamenti da/per i nodi; (ii) Contribuire all'attrattività delle soluzioni di trasporto intermodale e pertanto all'ottenimento di un <i>modal shift</i> dall'auto privata al treno</p> <p>Poiché l'effetto di diversione modale dipende dalla combinazione di diverse categorie di intervento e non unicamente dalla presente, prudenzialmente la sua quantificazione non viene inclusa tra i benefici monetizzati; viene invece considerato il risparmio di tempo in quanto esso rappresenta un aumento del surplus dei viaggiatori in termini di costo generalizzato del viaggio.</p>												
Costi	<p>I costi di investimento, suddivisi per nodo, sono i seguenti (euro):</p> <table border="0" data-bbox="638 896 734 1120"> <tr> <td>Nodo di Foggia</td> <td>€ 138.300.000</td> <td>Nodo di Brindisi</td> <td>€ 140.000.000</td> </tr> <tr> <td>Nodo di Barletta</td> <td>€ 3.973.000</td> <td>Nodo di Taranto</td> <td>€ 206.000.000</td> </tr> <tr> <td>Nodo di Bari</td> <td>€ 169.833.466</td> <td>Nodo di Lecce</td> <td>€ 26.500.000</td> </tr> </table> <p>Si considerano inoltre i costi necessari per la manutenzione delle varie strutture realizzate, pari allo 0,5% annuo dei costi di investimento, equivalenti dunque, in un anno medio, a € 3,4 milioni, e in totale nel periodo di riferimento a € 67 milioni.</p> <p>Nel complesso questa linea di intervento genera quindi costi aggiuntivi rispetto allo scenario 0 pari a € 751,7 milioni.</p>	Nodo di Foggia	€ 138.300.000	Nodo di Brindisi	€ 140.000.000	Nodo di Barletta	€ 3.973.000	Nodo di Taranto	€ 206.000.000	Nodo di Bari	€ 169.833.466	Nodo di Lecce	€ 26.500.000
Nodo di Foggia	€ 138.300.000	Nodo di Brindisi	€ 140.000.000										
Nodo di Barletta	€ 3.973.000	Nodo di Taranto	€ 206.000.000										
Nodo di Bari	€ 169.833.466	Nodo di Lecce	€ 26.500.000										
Benefici	<p>Per monetizzare il beneficio rappresentato dai risparmi di tempo, si adotta un valore del tempo tratto dalle citate Linee Guida STM del 2021, pari a 15,92 €/pax*ora.</p> <p>Si è stimato un risparmio di tempo medio pari a 6 minuti per i passeggeri nei nodi di Foggia, Taranto e Lecce; e pari a 10 minuti nei nodi di Bari, Barletta e Brindisi. Tali risparmi riguardano tutti i passeggeri in transito in tali nodi, che stimati per il primo anno di operatività sono, in un giorno medio:</p> <table border="0" data-bbox="1005 963 1101 1142"> <tr> <td>Nodo di Foggia</td> <td>27.470 pax/giorno</td> <td>Nodo di Brindisi</td> <td>20.012 pax/giorno</td> </tr> <tr> <td>Nodo di Barletta</td> <td>28.179 pax/giorno</td> <td>Nodo di Taranto</td> <td>7.600 pax/giorno</td> </tr> <tr> <td>Nodo di Bari</td> <td>69.612 pax/giorno</td> <td>Nodo di Lecce</td> <td>26.985 pax/giorno</td> </tr> </table> <p>Si considera poi un fattore di espansione dal giorno all'anno pari a 330.</p> <p>Nel complesso si ottengono risparmi di tempo per circa € 135 milioni l'anno, e nel totale del periodo di riferimento tale beneficio raggiunge i € 2.744 milioni</p>	Nodo di Foggia	27.470 pax/giorno	Nodo di Brindisi	20.012 pax/giorno	Nodo di Barletta	28.179 pax/giorno	Nodo di Taranto	7.600 pax/giorno	Nodo di Bari	69.612 pax/giorno	Nodo di Lecce	26.985 pax/giorno
Nodo di Foggia	27.470 pax/giorno	Nodo di Brindisi	20.012 pax/giorno										
Nodo di Barletta	28.179 pax/giorno	Nodo di Taranto	7.600 pax/giorno										
Nodo di Bari	69.612 pax/giorno	Nodo di Lecce	26.985 pax/giorno										
Indicatori sintetici	<p>Il VANE è nettamente positivo (€ 1.992 milioni) con un BCR pari a 3,65; indicatori che testimoniano la ampia giustificazione degli interventi dal punto di vista socio-economico.</p>												



2 RETE DI BRT EXTRAURBANI ECOCOMPATIBILI	
Effetti attesi	L'attivazione di una rete di Bus Rapid Transport per i servizi di trasporto pubblico extraurbani ha come principale effetto atteso quello di rendere il TPL su gomma più attraente per i viaggiatori e al contempo più sostenibile per la collettività da un punto di vista sociale, ambientale e climatico.
Costi	I costi di investimento necessari per l'attivazione di tale rete sono stati stimati in € 640 milioni circa. I costi di gestione (manutenzione) pari allo 0,5% annuo degli investimenti, assommano nel periodo di riferimento a ulteriori € 62,7 milioni.
Benefici	<p>L'effetto considerato è l'attrazione al TPL su gomma di utenti che nello scenario 0 si servono dell'auto privata. Ciò si traduce in due benefici:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Una riduzione dei costi operativi per la mobilità. Tale beneficio è rappresentato dal confronto tra un costo operativo pari a circa 0,49 €/vkm⁹ per i mezzi privati e pari a circa 2,28 €/vkm per i BRT. 2) Una riduzione delle esternalità generate dal trasporto. In particolare¹⁰, mentre un mezzo privato produce circa € 0,024 di costi esterni per ogni veicolo*km percorso (costo includente gli effetti in termini di incidentalità, inquinamento dell'aria, inquinamento acustico, emissioni climalteranti), il costo esterno di un bus è pari a circa € 0,137 per veicolo*km (a fronte naturalmente di una capienza molto più elevata per i bus rispetto all'auto). <p>I parametri unitari sopra citati vengono applicati a percorrenze pari nel primo anno a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 149 milioni di vkm in termini di traffico su mezzi privati evitato • 4,8 milioni di vkm in termini di traffico su BRT aggiuntivo <p>Nel complesso del periodo di riferimento si ottengono benefici per € 1.271 milioni, così suddivisi:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Riduzione dei costi operativi per la mobilità: € 1.213 milioni 2) Riduzione dei costi esterni del trasporto passeggeri: € 57 milioni
Indicatori sintetici	Il VANE è ampiamente positivo (€ 568 milioni) con un BCR pari a 1,81; indicatori favorevoli per la linea d'intervento in termini di convenienza socio-economica.

⁹ Dato da tabella ACI per una Toyota Yaris che percorre in media 10000 km/anno ovvero circa la media delle percorrenze annue per veicolo in Italia.

¹⁰ Dati tratti dalle citate Linee Guida STM del 2021



3 POTENZIAMENTO DEL TPL SULLA RETE FERROVIARIA REGIONALE									
Effetti attesi	<p>Gli interventi per il miglioramento della rete e dei servizi di trasporto pubblico locale su ferro genereranno un'attrazione di domanda di traffico dalla strada (pari, secondo le stime, a circa 367 milioni di pax*km/anno su mezzi privati) a fronte di un incremento contenuto della produzione di servizi di trasporto ferroviario stessi (nello scenario di progetto si effettuano 74.905 treni*km/anno contro i 62.442 treni*km/anno dello scenario 0).</p>								
Costi	<p>I costi di investimento nella rete ferroviaria regionale nello scenario di progetto, rispetto alla situazione attuale, assommano a circa € 1.635 milioni, di cui:</p> <table border="0"> <tr> <td>Ferrovie del Gargano</td> <td>€ 61.108.680</td> <td>Ferrovie Appulo Lucane</td> <td>€ 314.559.000</td> </tr> <tr> <td>Ferrottramviaria</td> <td>€ 414.922.134</td> <td>Ferrovie del Sud Est</td> <td>€ 844.183.960</td> </tr> </table> <p>Si aggiungono poi i costi manutentivi degli interventi stessi (0,5% annuo dei capex) per ulteriori € 160 milioni nell'orizzonte temporale.</p>	Ferrovie del Gargano	€ 61.108.680	Ferrovie Appulo Lucane	€ 314.559.000	Ferrottramviaria	€ 414.922.134	Ferrovie del Sud Est	€ 844.183.960
Ferrovie del Gargano	€ 61.108.680	Ferrovie Appulo Lucane	€ 314.559.000						
Ferrottramviaria	€ 414.922.134	Ferrovie del Sud Est	€ 844.183.960						
Benefici	<p>L'effetto considerato è l'attrazione al TPL su ferro di traffico che nello scenario 0 si serve dell'auto privata. Ciò si traduce in due benefici:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Una riduzione dei costi operativi per la mobilità. Tale beneficio è rappresentato dal confronto tra un costo operativo pari a circa 0,49 €/vkm¹¹ per il traffico evitato su mezzi privati, e di circa 15 €/treno*km per le percorrenze aggiuntive del servizio ferroviario regionale. 2) Una riduzione delle esternalità generate dal trasporto. In particolare¹², mentre un mezzo privato produce circa € 0,024 di costi esterni per ogni veicolo*km percorso (costo includente gli effetti in termini di incidentalità, inquinamento dell'aria, inquinamento acustico, emissioni climalteranti), il costo esterno di un treno regionale è pari a circa € 0,59 per km (a fronte naturalmente di una capienza molto più elevata per i treni rispetto all'auto). <p>Nel complesso del periodo di riferimento si ottengono benefici per € 2.492 milioni, così suddivisi:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Riduzione dei costi operativi per la mobilità: € 2363 milioni 2) Riduzione dei costi esterni del trasporto passeggeri: € 129 milioni <p>Il VANE è positivo (€ 697 milioni) con un BCR pari a 1,39; gli interventi sulla rete ferroviaria regionale mostrano una convenienza socio-economica di minore ampiezza rispetto ad interventi di altra natura, ma comunque positiva in questo caso.</p>								
Indicatori sintetici									

¹¹ Dato da tabella ACI per una Toyota Yaris che percorre in media 10000 km/anno ovvero circa la media delle percorrenze annue per veicolo in Italia.

¹² Dati tratti dalle citate Linee Guida STM del 2021



4 POTENZIAMENTO DELLA RETE REGIONALE DEI NODI INTERMODALI STRADA/ROTAIA	
Effetti attesi	Questa linea di interventi, che riguarda il miglioramento dell'efficacia del sistema per l'intermodalità merci, ha come effetto un incremento del traffico ferroviario delle merci, con 10 treni totali al giorno (5 coppie) aggiuntivi rispetto allo scenario 0, di cui: 1 coppia sul polo logistico Incoronata, 2 su Bari, 1 Taranto, 1 sulla direttrice da/per i poli di Brindisi e Lecce. Tale traffico aggiuntivo corrisponde a circa 1.800.000 treni*km/anno ed equivale a una riduzione di corrispondenti percorrenze stradali per 45 milioni di vkm (con l'ipotesi che 1 treno = 25 camion).
Costi	I costi per la realizzazione di questa linea d'intervento nello scenario di progetto, rispetto alla situazione attuale, raggiungono € 335 milioni, di cui € 305 per gli investimenti e € 30 milioni per le manutenzioni (ipotizzate pari allo 0,5% annuo rispetto ai capex).
Benefici	L'effetto considerato è l'attrazione su ferro di traffico merci che nello scenario 0 si serve di veicoli pesanti su gomma. Ciò si traduce in due benefici: 1) Una riduzione dei costi operativi per il trasporto merci. Tale beneficio è rappresentato dal confronto tra un costo operativo pari a circa 1,30 €/vkm ¹³ per il traffico evitato su camion, e di circa 15 €/treno*km per le percorrenze aggiuntive su ferro. 2) Una riduzione delle esternalità generate dal trasporto. In particolare ¹⁴ , mentre un camion produce circa € 0,11 di costi esterni per ogni veicolo*km percorso (costo includente gli effetti in termini di incidentalità, inquinamento dell'aria, inquinamento acustico, emissioni climalteranti), il costo esterno di un treno merci è pari a circa € 0,49 per km. Nel complesso del periodo di riferimento si ottengono benefici per € 719 milioni, così suddivisi: 1) Riduzione dei costi operativi per il trasporto merci: € 638 milioni 2) Riduzione dei costi esterni del trasporto passeggeri: € 82 milioni
Indicatori sintetici	Il VANE è positivo (€ 384 milioni) con un BCR pari a 2,15; l'ottimizzazione del sistema intermodale si conferma come una linea di intervento che è giustificata da un'analisi di convenienza socio-economica.

¹³ Dato da tabella ACI per una Toyota Yaris che percorre in media 10000 km/anno ovvero circa la media delle percorrenze annue per veicolo in Italia.

¹⁴ Dati tratti dalle citate Linee Guida STM del 2021



7.2.5 APPROFONDIMENTO SULL'ASSOVIAMENTO DEL CRITERIO DI ADEMPIMENTO N. 8 (SICUREZZA STRADALE)

Il paragrafo 6.9 ha riepilogato le strategie del PA 2021 – 2030 a vantaggio della sicurezza stradale, che si esplicano in azioni di tipo diretto (interventi di adeguamento e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali) e indiretto (politiche volte a promuovere alternative modali), chiarendo come il PA stesso abbia predisposto un database geolocalizzato di statistiche sugli incidenti stradali nel periodo 2013 – 2019 e di simulazioni di traffico relative sia allo stato attuale che allo scenario di Piano. Nel capitolo si evidenzia inoltre che gli interventi di messa in sicurezza e adeguamento incidono su infrastrutture dove si sono verificati l'11% degli incidenti e dei feriti di tutta la Regione e il 12% dei decessi.

Un ulteriore approfondimento che riportiamo di seguito consente di quantificare questo impatto di messa in sicurezza anche in termini monetari; questo esercizio, comunque, (1) si limita a una selezione di interventi, poiché quelli che si è deciso di non considerare sono già stati valutati nelle linee d'azione analizzate nel capitolo precedente; (2) non può comprendere una quantificazione monetaria completa di tutti i benefici generati dagli interventi stessi (che non sono solo di sicurezza ma anche di miglioramento delle connessioni – aspetto difficilmente monetizzabile); e pertanto non viene incluso nelle Analisi Costi Benefici (pur condividendo l'approccio metodologico di fondo) ma presentato in questo paragrafo come focus esemplificativo.

L'esempio riguarda le macrodirettrici individuate nel paragrafo 6.9 come:

- SS16 Provincia di Foggia (costi degli interventi: € 306.650.000), caratterizzata nel periodo 2013-2019 da incidenti medi con 44 feriti e 6 morti per anno;
- SS93 Appulo-Lucana (costi degli interventi: € 112.000.000), caratterizzata nel periodo 2013-2019 da incidenti medi con 18 feriti e 2 morti per anno;

- Tangenziale di Foggia (costi degli interventi: € 202.080.000), caratterizzata nel periodo 2013-2019 da incidenti medi con 76 feriti e 4 morti per anno;

L'incidentalità da sanare risulta dunque pari nel complesso a 138 decessi annui e 828 feriti annui.

Le citate Linee Guida 2014 della DG Regio offrono dei valori monetari tesi a quantificare il "costo" degli incidenti, che rivalutati al 2022 (considerando il tasso di inflazione media annua 2014-2022 che è dello 0,8%), risultano pari a:

- 2,03 M€ per decesso
- 80 k€ per ferito (risultante da una media ponderata dei valori di "feriti gravi" e "feriti lievi" - si considera all'uopo, come ipotesi di lavoro, un 75% di feriti lievi e un 25% di feriti gravi).

Si può calcolare quindi che, nell'ipotesi di rimozione degli incidenti che storicamente hanno caratterizzato tali direttrici, si otterrebbero benefici pari, al primo anno, a 24,3 M€ per le morti evitate e 11,0 M€ per i feriti evitati. Assumendo le proiezioni di traffico prudenziali del +0,2% annuo (come nelle analisi economiche del capitolo precedente), per trent'anni, e attualizzando la somma tramite il tasso di sconto del 3% (come da metodologia delle analisi economiche del capitolo precedente), si ottiene un valore attuale complessivo di tali benefici pari a 710 M€, che può più che compensare i costi di investimento identificati.



provenienti dai diversi territori delle Province o Città Metropolitana verso i principali nodi intermodali di Foggia Incoronata, Bari Lamasinata, Taranto e Brindisi Intermodale).

Per la consultazione degli elenchi degli interventi presenti in tabella si rimanda all'Allegato "Database degli interventi".

7.3 Approfondimento sull'assolvimento del criterio di adempimento n. 4 (Connettività alla rete centrale TEN-T e ai suoi nodi)

Migliorare la qualità delle connessioni alle reti Ten-T Core e Comprehensive e completare le connessioni stradali e/o ferroviarie di "ultimo miglio" ai porti sono gli indirizzi operativi 1.1 CORRIDOI e 1.2 NODI (vedi paragrafo 6.3.1) relativi alla prima strategia generale del PA 2021 – 2030: *connettere la Puglia alla rete europea e nazionale per accrescere lo sviluppo economico della regione.*

A supporto della suddetta strategia generale e dei relativi indirizzi operativi, si ritiene utile approfondire l'assolvimento del criterio di adempimento n. 4 della condizione abilitante di cui al Regolamento (UE) 2021/1060, relativo proprio alla presenza di una pianificazione dei trasporti che garantisca *"la complementarità 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"*.

Nelle tabelle riportate nei paragrafi seguenti vengono elencati per ogni ambito territoriale interno ad ogni Provincia o Città Metropolitana, tutti gli interventi, distinti per modalità di trasporto, che contribuiscono a favorire l'accessibilità verso il rispettivo polo di commutazione di riferimento. Inoltre, tutte le forme di accessibilità sono state analizzate facendo una distinzione per passeggeri (rispetto alle stazioni ferroviarie con servizi AC/AV, agli aeroporti ed ai porti) e merci (vengono elencati gli interventi che contribuiscono a migliorare l'accessibilità delle merci



7.3.1 INTERVENTI CHE GARANTISCONO L'ACCESSIBILITÀ DEI PASSEGGIERI DELLA PROVINCIA DI FOGGIA.

7.3.1.1 Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGIERI della Provincia di Foggia alla Stazione Ferroviaria e ai SERVIZI AC/AV di Foggia per modalità di trasporto.

Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGIERI della Provincia di Foggia alla nuova stazione ferroviaria e ai Servizi AC/AV di Foggia		Viabilità		Mobilità ciclistica	
ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento
f267	Interventi infrastrutturali per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea Adriatica (Termoli-Taranto)	f6a-b	Nodo di San Severo - Terminal intermodale passeggeri ferro-ferro, ferro-gomma sul secondo fronte di stazione, in combinazione con il progetto Piano Integrato Stazioni S. Severo di RFI	c26	Velostazione di San Severo
f1001	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barletta-Bari-Brindisi Lecce - Velocizzazione (tratta San Severo - Foggia - Bari) Armamento	s173	SS16 - Adeguamento alla sezione tipo C del tratto Foggia - San Severo confine regionale (Marina di Chieuti) Il° stralcio innesto con la variante di San Severo - innesto SP44	c63	RP02 / ID 06 BICITALIA 6 - Ciclovía Adriatica
f1003	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barletta-Bari-Brindisi Lecce - Velocizzazione tratta Termoli - Foggia, upgrade tecnologico	s4	SS 16 - Tratto Foggia S. Severo	c72	RP05 / ID 05 BICITALIA 11 - Ciclovía degli Appennini - Variante Gargano
f1008	Completamento raddoppio Pescara-Bari (tratta Termoli-Lesina) - Raddoppio Termoli - Lesina 1ª fase (tratta Ripalta-Lesina)	s10	Tangenziale est di San Severo - lotto 2 - Tratto di collegamento con il casello autostradale ed il km 650+500 della SS 16	c64	RP02a / ID 07 BICITALIA 6 - Ciclovía Adriatica - Variante del Tavoliere
f1009	Completamento raddoppio Pescara-Bari (tratta Termoli-Lesina) - Raddoppio Termoli - Lesina 2ª fase (tratta Termoli-Ripalta)	s14	Interventi ricorrenti di manutenzione ai fini del recupero funzionale della Tangenziale Ovest di Foggia - S.S n.673 (ex S.S. n. 16) - Lotto 2 - S.S n.673 dal casello autostradale al km 23+650	c76	RP09 / ID 08 Ciclovía del Tavoliere
f280	Nuova fermata AV Foggia-Cervaro	s15	Interventi ricorrenti di manutenzione ai fini del recupero funzionale della Tangenziale Ovest di Foggia - S.S n. 673 (ex S.S. n.16) - Lotto 1 dal km 16+540 al km 23+650	c77	RP10 / ID 09 Ciclovía Candela - Foggia
f249	Sottostazione Elettrica Foggia - Nuova sottostazione	s16	SS16 Tangenziale Ovest di Foggia - Progetto per il Recupero funzionale - 3° Lotto dal km. 683+700 all'innesto con la SS16 in direzione Bari		
f265	Raddoppio Pescara-Bari (ACC di Foggia)	s16plu s	Adeguamento SS673 a sezione tipo B nel tratto tra S.S n.16 innesto primo lotto Foggia Cerignola e lo svincolo con la SS655		
		s17	S.S. 16 "Adriatica" - Tangenziale Est di Foggia - Collegamento tra la S.S.16 ed il Casello Autostradale		
		s162	Collegamento tra la SS673 e la nuova fermata ferroviaria Foggia AV sulla linea Bari - Napoli		

Direttrice Termoli - Foggia



Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGIERI della Provincia di Foggia alla nuova stazione ferroviaria e ai Servizi AC/AV di Foggia		Viabilità		Mobilità ciclistica	
ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento
f267	Interventi infrastrutturali per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea Adriatica (Termoli-Taranto)	s1	Strada a scorrimento veloce del Gargano – Realizzazione e adeguamento in variante da Vico del Gargano a Peschici con sezione tipo C	c25	Velostazione di Rodi Garganico
f1001	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Bari-Brindisi Lecce - Velocizzazione (tratta San Severo - Foggia - Bari) Armamento	s152	Strada a scorrimento veloce del Gargano – Realizzazione e adeguamento in variante da Peschici a Vieste con sezione tipo C	c26	Velostazione di San Severo
f1003	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Bari-Brindisi Lecce - Velocizzazione tratta Termoli - Foggia, upgrade tecnologico	s153	Strada a scorrimento veloce del Gargano – Realizzazione e adeguamento in variante da Vieste a Mattinata con sezione tipo C	c72	RP05 / ID 05 BICITALIA 11 - Ciclovia degli Appennini - Variante Gargano
f286	Linea San Severo – Peschici Calenella. Velocizzazione (rinnovo armamento, TE ed eliminazione PPL) e adeguamento alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) della tratta Sannicandro Garganico – Cagnano Varano con annessa realizzazione del nodo intermodale di Cagnano Varano e adeguamento di tutte le stazioni della linea alle esigenze di accessibilità universale.	f6a-b	Nodo di San Severo - Terminal intermodale passeggeri ferro-ferro, ferro-gomma sul secondo fronte di stazione, in combinazione con il progetto Piano Integrato Stazioni S. Severo di RFI	c64	RP02a / ID 07 BICITALIA 6 - Ciclovia Adriatica - Variante del Tavoliere
f6a-b	Nodo di San Severo - Terminal intermodale passeggeri ferro-ferro, ferro-gomma sul secondo fronte di stazione, in combinazione con il progetto Piano Integrato Stazioni S. Severo di RFI	s4	SS 16 - Tratto Foggia S. Severo	c76	RP09 / ID 08 Ciclovia del Tavoliere
f1011	Impianto RTB: Adeguamento postazione esistente - Implementazione postazione stazione di San Nicandro	s10	Tangenziale est di San Severo - lotto 2 - Tratto di collegamento con il casello autostradale ed il km 650+500 della SS 16	c63	RP02 / ID 06 BICITALIA 6 - Ciclovia Adriatica
f251	Sottostazione Elettrica San Nicandro – Rinnovo impianto per obsolescenza	s14	Interventi ricorrenti di manutenzione ai fini del recupero funzionale della Tangenziale Ovest di Foggia - S.S n. 673 (ex S.S. n. 16) - Lotto 2 - S.S n.673 dal casello autostradale al km 23+650	c77	RP10 / ID 09 Ciclovia Candela - Foggia
f12a-b	Nodo di Foggia. Terminal intermodale. Creazione di un secondo fronte di stazione nelle aree di stazione non più funzionali all'esercizio ferroviario per favorire l'accesso alla rete AV/AC, in combinazione con il Piano Integrato Stazioni RFI Foggia	s15	Interventi ricorrenti di manutenzione ai fini del recupero funzionale della Tangenziale Ovest di Foggia - S.S n. 673 (ex S.S. n.16) - Lotto 1 dal km 16+540 al km 23+650		
f280	Nuova fermata AV Foggia-Cervaro	s16	SS16 Tangenziale Ovest di Foggia - Progetto per il Recupero funzionale - 3° Lotto dal km. 683+700 all'innesto con la SS16 in direzione Bari		
		s16plu s	Adeguamento SS673 a sezione tipo B nel tratto tra S.S n.16 innesto primo lotto Foggia Cerignola e lo svincolo con la SS655		
		s17	S.S. 16 "Adriatica" - Tangenziale Est di Foggia – Collegamento tra la S.S.16 ed il Casello Autostradale		

Direttrice Foggia - San Severo - Cagnano - Vieste



Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGIERI della Provincia di Foggia alla nuova stazione ferroviaria e ai Servizi AC/AV di Foggia		Viabilità		Mobilità ciclistica	
ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento
		s162	Collegamento tra la SS673 e la nuova fermata ferroviaria Foggia AV sulla linea Bari – Napoli		
f7	Linea Foggia- Lucera. Terminal intermodale passeggeri ferro-ferro, ferro-gomma nella stazione di Lucera	f7	Linea Foggia- Lucera. Terminal intermodale passeggeri ferro-ferro, ferro-gomma nella stazione di Lucera	c76	RP09 / ID 08 Ciclovia del Tavoliere
f9	Linea Foggia-Lucera. Introduzione tecnologia treno-tram, ripristino attestamento Lucera-Porta Troia	s15	Interventi ricorrenti di manutenzione ai fini del recupero funzionale della Tangenziale Ovest di Foggia - S.S n. 673 (ex S.S. n.16) - Lotto 1 dal km 16+540 al km 23+650	c77	RP10 / ID 09 Ciclovia Candela - Foggia
f253	Sottostazione Elettrica Lucera - Aggiornamento HD-SW	s16	SS16 Tangenziale Ovest di Foggia - Progetto per il Recupero funzionale - 3° Lotto dal km. 683+700 all'innesto con la SS16 in direzione Bari		
f280	Nuova fermata AV Foggia-Cervaro	s16plu s	Adeguamento SS673 a sezione tipo B nel tratto tra S.S n.16 innesto primo lotto Foggia Cerignola e lo svincolo con la SS655		
f12a -b	Nodo di Foggia. Terminal intermodale, Creazione di un secondo fronte di stazione nelle aree di stazione non più funzionali all'esercizio ferroviario per favorire l'accesso alla rete AV/AC, in combinazione con il Piano Integrato Stazioni RFI Foggia	s17	S.S. 16 "Adriatica" - Tangenziale Est di Foggia – Collegamento tra la S.S.16 ed il Casello Autostradale		
		s162	Collegamento tra la SS673 e la nuova fermata ferroviaria Foggia AV sulla linea Bari – Napoli		
		s104	Realizzazione dell'orbitale urbana della città di Foggia – I lotto		
f323	Linea Bari-Napoli: Raddoppio Orsara-Bovino	s16	SS16 Tangenziale Ovest di Foggia - Progetto per il Recupero funzionale - 3° Lotto dal km. 683+700 all'innesto con la SS16 in direzione Bari	c77	RP10 / ID 09 Ciclovia Candela - Foggia
f280	Nuova fermata AV Foggia-Cervaro	s16plu s	Adeguamento SS673 a sezione tipo B nel tratto tra S.S n.16 innesto primo lotto Foggia Cerignola e lo svincolo con la SS655		
f12a -b	Nodo di Foggia. Terminal intermodale, Creazione di un secondo fronte di stazione nelle aree di stazione non più funzionali all'esercizio ferroviario per favorire l'accesso alla rete AV/AC, in combinazione con il Piano Integrato Stazioni RFI Foggia	s17	S.S. 16 "Adriatica" - Tangenziale Est di Foggia – Collegamento tra la S.S.16 ed il Casello Autostradale		
		s162	Collegamento tra la SS673 e la nuova fermata ferroviaria Foggia AV sulla linea Bari – Napoli		
f323	Linea Bari-Napoli: Raddoppio Orsara-Bovino	s16	SS16 Tangenziale Ovest di Foggia - Progetto per il Recupero funzionale - 3° Lotto dal km. 683+700 all'innesto con la SS16 in direzione Bari	c31	Velostazione di Candela



Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGIERI della Provincia di Foggia alla nuova stazione ferroviaria e ai Servizi AC/AV di Foggia		Viabilità		Mobilità ciclistica	
ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento
f17	Linea ferroviaria Foggia-Potenza. Tratta Bivio Cervaro-Rocchetta Sant'Antonio - Infrastruttura (realizzato con Fondi FSC su iniziativa della Regione Basilicata)	s16plu s	Adeguamento SS673 a sezione tipo B nel tratto tra S.S n.16 innesto primo lotto Foggia Cerignola e lo svincolo con la SS655	c77	RP10 / ID 09 Ciclovìa Candela - Foggia
f18	Linea ferroviaria Foggia-Potenza. Tratta Bivio Cervaro-Rocchetta Sant'Antonio - Interventi tecnologici (realizzato con Fondi FSC su iniziativa della Regione Basilicata)	s17	S.S. 16 "Adriatica" - Tangenziale Est di Foggia - Collegamento tra la S.S.16 ed il Casello Autostradale	c61	RP01 / ID 01 EUROVELO 5 - BICITALIA 3 - Ciclovìa Romea Francigena
f280	Nuova fermata AV Foggia-Cervaro	s162	Collegamento tra la SS673 e la nuova fermata ferroviaria Foggia AV sulla linea Bari - Napoli		
f12a-b	Nodo di Foggia. Terminal intermodale. Creazione di un secondo fronte di stazione nelle aree di stazione non più funzionali all'esercizio ferroviario per favorire l'accesso alla rete AV/AC, in combinazione con il Piano Integrato Stazioni RFI Foggia				
f267	Interventi infrastrutturali per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea Adriatica (Termoli-Taranto)	s16	SS16 Tangenziale Ovest di Foggia - Progetto per il Recupero funzionale - 3° Lotto dal km. 683+700 all'innesto con la SS16 in direzione Bari	c77	RP10 / ID 09 Ciclovìa Candela - Foggia
f280	Nuova fermata AV Foggia-Cervaro	s16plu s	Adeguamento SS673 a sezione tipo B nel tratto tra S.S n.16 innesto primo lotto Foggia Cerignola e lo svincolo con la SS655	c63	RP02 / ID 06 BICITALIA 6 - Ciclovìa Adriatica
f12a-b	Nodo di Foggia. Terminal intermodale. Creazione di un secondo fronte di stazione nelle aree di stazione non più funzionali all'esercizio ferroviario per favorire l'accesso alla rete AV/AC, in combinazione con il Piano Integrato Stazioni RFI Foggia	s162	Collegamento tra la SS673 e la nuova fermata ferroviaria Foggia AV sulla linea Bari - Napoli	c64	RP02a / ID 07 BICITALIA 6 - Ciclovìa Adriatica - Variante del Tavoliere
f321	Foggia - Manfredonia. Studio di Fattibilità	s151	Viabilità a servizio del distretto turistico del Gargano: sistemazione funzionale della SP 53 Mattinata - Vieste	c76	RP09 / ID 08 Ciclovìa del Tavoliere
f280	Nuova fermata AV Foggia-Cervaro	s21	Lavori di razionalizzazione della viabilità di S. Giovanni Rotondo e realizzazione dell'asta di collegamento da San Giovanni Rotondo al capoluogo dauno (Manfredonia) - 1° stralcio - Manfredonia (km 172+000) - Aeroporto militare di Amendola (km 186+000)	c27	Velostazione di San Giovanni Rotondo
f12a-b	Nodo di Foggia. Terminal intermodale. Creazione di un secondo fronte di stazione nelle aree di stazione non più funzionali all'esercizio ferroviario per favorire l'accesso alla rete AV/AC, in combinazione con il Piano Integrato Stazioni RFI Foggia	s160	Lavori di razionalizzazione della viabilità di San Giovanni Rotondo e realizzazione dell'asta di collegamento da San Giovanni Rotondo al capoluogo dauno (Manfredonia) - 2° stralcio - EX S.S. 273 - Lavori di realizzazione dell'asta di collegamento da San Giovanni Rotondo alla S.S.89	c28	Velostazione di Monte Sant'Angelo
				c29	Velostazione di Manfredonia



Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Foggia alla nuova stazione ferroviaria e ai Servizi AC/AV di Foggia		Viabilità		Mobilità ciclistica	
ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento
f290*	Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico o a Idrogeno Foggia-San Giovanni Rotondo (incluso materiale rotabile e deposito) (38km)	s168	Lavori di razionalizzazione della viabilità di San Giovanni Rotondo e realizzazione dell'asta di collegamento da San Giovanni Rotondo al capoluogo dauno (Mantredonia) - 3° stralcio - EX S.S. 272 - Realizzazione della tangenziale di San Giovanni Rotondo	c63	RP02 / ID 06 BICITALIA 6 - Ciclovia Adriatica
		s16	SS16 Tangenziale Ovest di Foggia - Progetto per il Recupero funzionale - 3° Lotto dal km. 683+700 all'innesto con la SS16 in direzione Bari	c72	RP05 / ID 05 BICITALIA 11 - Ciclovia degli Appennini - Variante Gargano
		s16plu s	Adeguamento SS673 a sezione tipo B nel tratto tra S.S.n.16 innesto primo lotto Foggia Cerignola e lo svincolo con la SS655	c76	RP09 / ID 08 Ciclovia del Tavoliere
		s17	S.S. 16 "Adriatica" - Tangenziale Est di Foggia - Collegamento tra la S.S.16 ed il Casello Autostradale	c79	RP05 / ID 05 BICITALIA 11 - Ciclovia degli Appennini - Variante Gargano - Tratta San Severo San Giovanni Rotondo
		s162	Collegamento tra la SS673 e la nuova fermata ferroviaria Foggia AV sulla linea Bari - Napoli	c64	RP02a / ID 07 BICITALIA 6 - Ciclovia Adriatica - Variante del Tavoliere
f6a-b	Nodo di San Severo - Terminal intermodale passeggeri ferro-ferro, ferro-gomma sul secondo fronte di stazione, in combinazione con il progetto Piano Integrato Stazioni S.Severo di RFI		Tutti gli interventi previsti dal Piano per la messa in sicurezza e l'infrastrutturazione viaria interna dei Monti Dauni	c72	RP05 / ID 05 BICITALIA 11 - Ciclovia degli Appennini - Variante Gargano
f7	Linea Foggia- Lucera. Terminal intermodale passeggeri ferro-ferro, ferro-gomma nella stazione di Lucera	s162	Collegamento tra la SS673 e la nuova fermata ferroviaria Foggia AV sulla linea Bari - Napoli	c26	Velostazione di San Severo
f280	Nuova fermata AV Foggia-Cervaro			c76	RP09 / ID 08 Ciclovia del Tavoliere
f12a-b	Nodo di Foggia. Terminal intermodale. Creazione di un secondo fronte di stazione nelle aree di stazione non più funzionali all'esercizio ferroviario per favorire l'accesso alla rete AV/AC, in combinazione con il Piano Integrato Stazioni RFI Foggia			c76	RP09 / ID 08 Ciclovia del Tavoliere
	<i>Individuazione nell'area dei Monti Dauni delle zone servibili anche mediante Servizi speciali con percorso e/o orario flessibile (Azione FG04 da Aggiornamento del Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Locale della Provincia di Foggia 2018)</i>			c61	RP01 / ID 01 EUROVELO 5 - BICITALIA 3 - Ciclovia Romea Francigena
				c77	RP10 / ID 09 Ciclovia Candela - Foggia

Monti Dauni



7.3.1.2 Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGIERI della Provincia di Foggia all'AEROPORTO DI BARI per modalità di trasporto.

Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGIERI della Provincia di Foggia all'Aeroporto di Bari		Viabilità		Mobilità ciclistica	
ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento
f267	Interventi infrastrutturali per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea Adriatica (Termoli-Taranto)	s26	Nuovo Casello autostradale Bari Nord sulla A14	c26	Velostazione di San Severo
f1003	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barletta-Bari-Brindisi Lecce - Velocizzazione tratta Termoli-Foggia. upgrade tecnologico	s27	Camionale di Bari - Realizzazione tratta Viale delle Magonne Zona A.S.I. di Bari, collegamento camionale Porto di Bari-SS16	c63	RP02 / ID 06 BICITALIA 6 - Ciclovía Adriatica
f1008	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barletta-Bari-Brindisi Lecce. Raddoppio Lesina-Ripalta	a121	Aeroporto di Bari - Nuova viabilità d'accesso	c72	RP05 / ID 05 BICITALIA 11 - Ciclovía degli Appennini - Variante Gargano
f1009	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barletta-Bari-Brindisi Lecce. Raddoppio Ripalta-Termoli	a127	Aeroporto di Bari - Riconfigurazione della viabilità ed ampliamento parcheggi automobili	c64	RP02a / ID 07 BICITALIA 6 - Ciclovía Adriatica - Variante del Tavoliere
f1001	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barletta-Bari-Brindisi Lecce - Velocizzazione (tratta San Severo - Foggia - Bari) Arma-mento	a151	Aeroporto di Bari - Sopraelevazione parcheggio P3	c76	RP09 / ID 08 Ciclovía del Tavoliere
f331	Potenziamento capacità di ricevimento treni della rete FNB su Bari Centrale			c77	RP10 / ID 09 Ciclovía Candela - Foggia
f281	Linea Bologna-Bari - Nodo di Bari - Bari Nord: Variante Santo Spirito-Palese			c57	Velostazione di Bari Palese
f341	Nodo di Bari - variante ferroviaria "Bari Nord": collegamento della nuova stazione Palese/Aeroporto con l'aerostazione dell'aeroporto Karol Wojtiwa con bus shuttle				
f29	Interconnessione pedonale tra la stazione Fesca San Girolamo (FNB) e la fermata Zona Industriale (RFI)				
f1001	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barletta-Bari-Brindisi Lecce - Velocizzazione (tratta San Severo - Foggia - Bari) Arma-mento	s1	Strada a scorrimento veloce del Gargano - Realizzazione e adeguamento in variante da Vico del Gargano a Peschici con sezione tipo C	c25	Velostazione di Rodi Garganico
f1003	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barletta-Bari-Brindisi Lecce - Velocizzazione tratta Termoli-Foggia. upgrade tecnologico	s152	Strada a scorrimento veloce del Gargano - Realizzazione e adeguamento in variante da Peschici a Vieste con sezione tipo C	c26	Velostazione di San Severo
f267	Interventi infrastrutturali per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea Adriatica (Termoli-Taranto)	s153	Strada a scorrimento veloce del Gargano - Realizzazione e adeguamento in variante da Vieste a Mattinata con sezione tipo C	c72	RP05 / ID 05 BICITALIA 11 - Ciclovía degli Appennini - Variante Gargano



Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGIERI della Provincia di Foggia all'Aeroporto di Bari			
Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali		Mobilità ciclistica	
ID	Descrizione Intervento	Viabilità	Descrizione Intervento
ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento
f286	Linea San Severo – Peschici Calenella. Velocizzazione (rinnovo armamento, TE ed eliminazione PPL) e adeguamento alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) della tratta Sannicandro Garganico – Cagnano Varano con annessa realizzazione del nodo intermodale di Cagnano Varano e adeguamento di tutte le stazioni della linea alle esigenze di accessibilità universale.	s151	Viabilità a servizio del distretto turistico del Gargano: sistemazione funzionale della SP 53 Mattinata - Vieste
f6a-b	Nodo di San Severo - Terminal intermodale passeggeri ferro-ferro, ferro-gomma sul secondo fronte di stazione, in combinazione con il progetto Piano Integrato Stazioni S. Severo di RFI	s21	Lavori di razionalizzazione della viabilità di S. Giovanni Rotondo e realizzazione dell'asta di collegamento da San Giovanni Rotondo al capoluogo dauno (Manfredonia) - 1° stralcio - Manfredonia (km 172+000) - Aeroporto militare di Amendola (km 186+000)
f209	GRANDE PROGETTO Barletta Adeguamento stazione di Barletta Scalo e interconnessione a RFI (Lotto 18)	s26	Nuovo Casello autostradale Bari Nord sulla A14
f284	FNB: Raddoppio della tratta Andria - Barletta	s27	Camionale di Bari - Realizzazione tratta Viale delle Magonolle Zona A.S.I. di Bari, collegamento camionale Portofino di Bari-SS16
f127	Linea Bari-Ruvo-Corato-Andria-Barletta. Interramento della linea e della stazione nel centro urbano con la nuova fermata Andria Nord (interrata) e interoperabilità con la rete RFI nella stazione di Barletta	a121	Aeroporto di Bari - Nuova viabilità d'accesso
f125	Linea Bari-Ruvo-Corato-Andria-Barletta. Raddoppio Corato-Andria sud	a127	Aeroporto di Bari - Riconfigurazione della viabilità ed ampliamento parcheggi automobilisti
f331	Potenziamento capacità di ricevimento treni della rete FNB su Bari Centrale	a151	Aeroporto di Bari - Sopraelevazione parcheggio P3
f281	Linea Bologna-Bari – Nodo di Bari - Bari Nord: Variante Santo Spirito-Palese		
f341	Nodo di Bari – variante ferroviaria "Bari Nord": collegamento della nuova stazione Palese/Aeroporto con l'aerostazione dell'aeroporto Karol Wojtiwa con bus shuttle		
f29	Interconnessione pedonale tra la stazione Fesca San Girolamo (FNB) e la fermata Zona Industriale (RFI)		
f7	Linea Foggia- Lucera. Terminal intermodale passeggeri ferro-ferro, ferro-gomma nella stazione di Lucera	s14	Interventi ricorrenti di manutenzione ai fini del recupero funzionale della Tangenziale Ovest di Foggia - S.S n.673 (ex S.S. n. 16) - Lotto 2 - S.S n.673 dal casello autostradale al km 23+650
		c76	RP02a / ID 07 BICITALIA 6 - Ciclovía Adriatica - Variante del Tavoliere RP09 / ID 08 Ciclovía del Tavoliere RP02 / ID 06 BICITALIA 6 - Ciclovía Adriatica RP10 / ID 09 Ciclovía Candela - Foggia Velostazione di Bari Palese RP09 / ID 08 Ciclovía del Tavoliere



Interventi che garantiscono l'accessibilità della Provincia di Foggia all'Aeroporto di Bari				Mobilità ciclistica	
Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali		Viabilità		Mobilità ciclistica	
ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento
f9	Linea Foggia-Lucera. Introduzione tecnologia treno-tram, ripristino attestamento Lucera-Porta Troia	s15	Interventi ricorrenti di manutenzione ai fini del recupero funzionale della Tangenziale Ovest di Foggia - S.S n. 673 (ex S.S. n.16) - Lotto 1 dal km 16+540 al km 23+650	c77	RP10 / ID 09 Ciclovia Candela - Foggia
f1001	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barletta-Bari-Brindisi Lecce - Velocizzazione (tratta San Severo - Foggia - Bari) Arma-mento	s16	SS16 Tangenziale Ovest di Foggia - Progetto per il Recupero funzionale - 3° Lotto dal km. 683+700 all'innesto con la SS16 in direzione Bari	c57	Velostazione di Bari Palese
f267	Interventi infrastrutturali per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea Adriatica (Termoli-Taranto)	s16plus	Adeguamento SS673 a sezione tipo B nel tratto tra S.S n.16 innesto primo lotto Foggia Cerignola e lo svincolo con la SS655		
f331	Potenziamento capacità di ricevimento treni della rete FNB su Bari Centrale	s26	Nuovo Casello autostradale Bari Nord sulla A14		
f281	Linea Bologna-Bari - Nodo di Bari - Bari Nord: Variante Santo Spirito-Palese	s27	Camionale di Bari - Realizzazione tratta Viale delle Magonole Zona A.S.I. di Bari, collegamento camionale Portofino di Bari-SS16		
f341	Nodo di Bari - variante ferroviaria "Bari Nord": collegamento della nuova stazione Palese/Aeroporto con l'aerostazione dell'aeroporto Karol Wojtiwa con bus shuttle	a121	Aeroporto di Bari - Nuova viabilità d'accesso		
f29	Interconnessione pedonale tra la stazione Fesca San Girolamo (FNB) e la fermata Zona Industriale (RFI)	a127	Aeroporto di Bari - Riconfigurazione della viabilità ed ampliamento parcheggi automobilisti		
f209	GRANDE PROGETTO Barletta Adeguamento stazione di Barletta Scalo e interconnessione a RFI (Lotto 18)	a151	Aeroporto di Bari - Sopraelevazione parcheggio P3		
f284	FNB: Raddoppio della tratta Andria - Barletta				
f127	Linea Bari-Ruvo-Corato-Andria-Barletta. Interramento della linea e della stazione nel centro urbano con la nuova fermata Andria Nord (interrata) e interoperabilità con la rete RFI nella stazione di Barletta				
f12a-b	Nodo di Foggia. Terminal intermodale, Creazione di un secondo fronte di stazione nelle aree di stazione non più funzionali all'esercizio ferroviario per favorire l'accesso alla rete AV/AC, in combinazione con il Piano Integrato Stazioni RFI Foggia				
f125	Linea Bari-Ruvo-Corato-Andria-Barletta. Raddoppio Corato-Andria sud				
f323	Linea Bari-Napoli: Raddoppio Orsara-Bovino	s26	Nuovo Casello autostradale Bari Nord sulla A14	c77	RP10 / ID 09 Ciclovia Candela - Foggia
f280	Nuova fermata AV Foggia-Cervaro	s27	Camionale di Bari - Realizzazione tratta Viale delle Magonole Zona A.S.I. di Bari, collegamento camionale Portofino di Bari-SS16	c63	RP02 / ID 06 BICITALIA 6 - Ciclovia Adriatica



Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Foggia all'Aeroporto di Bari			Mobilità ciclistica		
Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali			Viabilità		
ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento
f281	Linea Bologna-Bari – Nodo di Bari - Bari Nord: Variante Santo Spirito-Palese	a121	Aeroporto di Bari - Nuova viabilità d'accesso	c64	RP02a / ID 07 BICITALIA 6 - Ciclovia Adriatica - Variante del Tavoliere
f29	Interconnessione pedonale tra la stazione Fesca San Giorlamo (FNB) e la fermata Zona Industriale (RFI)	a127	Aeroporto di Bari - Ricofigurazione della viabilità ed ampliamento parcheggi automobili	c57	Velostazione di Bari Palese
f209	GRANDE PROGETTO Barletta Adeguamento stazione di Barletta Scalo e interconnessione a RFI (Lotto 18)	a151	Aeroporto di Bari - Sopraelevazione parcheggio P3		
f284	FNB: Raddoppio della tratta Andria - Barletta				
f127	Linea Bari-Ruvo-Corato-Andria-Barletta. Interramento della linea e della stazione nel centro urbano con la nuova fermata Andria Nord (interrata) e interoperabilità con la rete RFI nella stazione di Barletta				
f125	Linea Bari-Ruvo-Corato-Andria-Barletta. Raddoppio Corato-Andria sud				
f341	Nodo di Bari – variante ferroviaria “Bari Nord”: collegamento della nuova stazione Palese/Aeroporto con l’aerostazione dell’aeroporto Karol Wojtiwa con bus shuttle				
f331	Potenziamento capacità di ricevimento treni della rete FNB su Bari Centrale				
f17	Linea ferroviaria Foggia-Potenza. Tratta Bivio Cervaro-Rocchetta Sant'Antonio - Infrastruttura (realizzato con Fondi FSC su iniziativa della Regione Basilicata)	s26	Nuovo Casello autostradale Bari Nord sulla A14	c31	Velostazione di Candela
f18	Linea ferroviaria Foggia-Potenza. Tratta Bivio Cervaro-Rocchetta Sant'Antonio - Interventi tecnologici (realizzato con Fondi FSC su iniziativa della Regione Basilicata)	s27	Camionale di Bari - Realizzazione tratta Viale delle Maignolle Zona A.S.I. di Bari, collegamento camionale Porto di Bari-SS16	c61	RP01 / ID 01 EUROVELO 5 - BICITALIA 3 - Ciclovia Romea Francigena
f29	Interconnessione pedonale tra la stazione Fesca San Giorlamo (FNB) e la fermata Zona Industriale (RFI)	a121	Aeroporto di Bari - Nuova viabilità d'accesso	c77	RP10 / ID 09 Ciclovia Candela - Foggia
f209	GRANDE PROGETTO Barletta Adeguamento stazione di Barletta Scalo e interconnessione a RFI (Lotto 18)	a127	Aeroporto di Bari - Ricofigurazione della viabilità ed ampliamento parcheggi automobili	c76	RP09 / ID 08 Ciclovia del Tavoliere
f284	FNB: Raddoppio della tratta Andria - Barletta	a151	Aeroporto di Bari - Sopraelevazione parcheggio P3	c64	RP02a / ID 07 BICITALIA 6 - Ciclovia Adriatica - Variante del Tavoliere
f127	Linea Bari-Ruvo-Corato-Andria-Barletta. Interramento della linea e della stazione nel centro urbano con la nuova fermata Andria Nord (interrata) e interoperabilità con la rete RFI nella stazione di Barletta			c63	RP02 / ID 06 BICITALIA 6 - Ciclovia Adriatica
f125	Linea Bari-Ruvo-Corato-Andria-Barletta. Raddoppio Corato-Andria sud			c57	Velostazione di Bari Palese

Direttrice Foggia - Candela



Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Foggia all'Aeroporto di Bari		Viabilità		Mobilità ciclistica	
ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento
f331	Potenziamento capacità di ricevimento treni della rete FNB su Bari Centrale				
f281	Linea Bologna-Bari – Nodo di Bari - Bari Nord: Variante Santo Spirito-Palese				
f341	Nodo di Bari – variante ferroviaria "Bari Nord": collegamento della nuova stazione Palese/Aeroporto con l'aerostazione dell'aeroporto Karol Wojtiwa con bus shuttle				
f267	Interventi infrastrutturali per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea Adriatica (Termoli-Taranto)	s26	Nuovo Casello autostradale Bari Nord sulla A14	c63	RP02 / ID 06 BICITALIA 6 - Ciclovia Adriatica
f1001	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barletta-Bari-Brindisi Lecce - Velocizzazione (tratta San Severo - Foggia - Bari) Arma-mento	s27	Camionale di Bari - Realizzazione tratta Viale delle Magonlie Zona A.S.I. di Bari, collegamento camionale Por-tato di Bari-SS16	c64	RP02a / ID 07 BICITALIA 6 - Ciclovia Adriatica - Variante del Tavoliere
f29	Interconnessione pedonale tra la stazione Fesca San Girolamo (FNB) e la fermata Zona Industriale (RFI)	a121	Aeroporto di Bari - Nuova viabilità d'accesso	c32	Velostazione di Trinitapoli
f209	GRANDE PROGETTO Barletta Adeguamento stazione di Barletta Scalo e interconnessione a RFI (Lotto 18)	a127	Aeroporto di Bari - Riconfigurazione della viabilità ed ampliamento parcheggi automobili	c57	Velostazione di Bari Palese
f284	FNB: Raddoppio della tratta Andria - Barletta	a151	Aeroporto di Bari - Sopraelevazione parcheggio P3		
f127	Linea Bari-Ruvo-Corato-Andria-Barletta. Interramento della linea e della stazione nel centro urbano con la nuova fermata Andria Nord (interrata) e interoperabilità con la rete RFI nella stazione di Barletta				
f125	Linea Bari-Ruvo-Corato-Andria-Barletta. Raddoppio Corato-Andria sud				
f331	Potenziamento capacità di ricevimento treni della rete FNB su Bari Centrale				
f281	Linea Bologna-Bari – Nodo di Bari - Bari Nord: Variante Santo Spirito-Palese				
f341	Nodo di Bari – variante ferroviaria "Bari Nord": collegamento della nuova stazione Palese/Aeroporto con l'aerostazione dell'aeroporto Karol Wojtiwa con bus shuttle				
f321	Foggia - Manfredonia. Studio di Fattibilità	s21	Lavori di razionalizzazione della viabilità di S. Giovanni Rotondo e realizzazione dell'asta di collegamento da San Giovanni Rotondo al capoluogo dauno (Manfredonia) - 1° stralcio - Manfredonia (km 172+000) - Aeroporto militare di Amendola (km 186+000)	c29	Velostazione di Manfredonia

Direttrice Foggia - Cerignola/Zapponea



Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGIERI della Provincia di Foggia all'Aeroporto di Bari		Viabilità		Mobilità ciclistica	
ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento
f290*	Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico o a Idrogeno Foggia-San Giovanni Rotondo (incluso materiale rotabile e deposito) (38km)	s26	Nuovo Casello autostradale Bari Nord sulla A14	c27	Velostazione di San Giovanni Rotondo
f29	Interconnessione pedonale tra la stazione Fesca San Gironamo (FNB) e la fermata Zona Industriale (RFI)	s27	Camionale di Bari - Realizzazione tratta Viale delle Maignolle Zona A.S.I. di Bari, collegamento camionale Portofino di Bari-SS16	c28	Velostazione di Monte Sant'Angelo
f209	GRANDE PROGETTO Barletta Adeguamento stazione di Barletta Scalo e interconnessione a RFI (Lotto 18)	a121	Aeroporto di Bari - Nuova viabilità d'accesso	c63	RP02 / ID 06 BICITALIA 6 - Ciclovia Adriatica
f284	FNB: Raddoppio della tratta Andria - Barletta	a127	Aeroporto di Bari - Ricofigurazione della viabilità ed ampliamento parcheggi automobili	c64	RP02a / ID 07 BICITALIA 6 - Ciclovia Adriatica - Variante del Tavoliere
f127	Linea Bari-Ruvo-Corato-Andria-Barletta. Interramento della linea e della stazione nel centro urbano con la nuova fermata Andria Nord (interrata) e interoperabilità con la rete RFI nella stazione di Barletta	a151	Aeroporto di Bari - Sopraelevazione parcheggio P3	c57	Velostazione di Bari Palese
f125	Linea Bari-Ruvo-Corato-Andria-Barletta. Raddoppio Corato-Andria sud				
f331	Potenziamento capacità di ricevimento treni della rete FNB su Bari Centrale				
f281	Linea Bologna-Bari - Nodo di Bari - Bari Nord: Variante Santo Spirito-Palese				
f341	Nodo di Bari - variante ferroviaria "Bari Nord": collegamento della nuova stazione Palese/Aeroporto con l'aerostazione dell'aeroporto Karol Wojtiwa con bus shuttle				
f6a-b	Nodo di San Severo - Terminal intermodale passeggeri ferro-ferro, ferro-gomma sul secondo fronte di stazione, in combinazione con il progetto Piano Integrato Stazioni S. Severo di RFI		Tutti gli interventi previsti dal Piano per la messa in sicurezza e l'infrastrutturazione viaria interna dei Monti Dauni	c72	RP05 / ID 05 BICITALIA 11 - Ciclovia degli Appennini - Variante Gargano
f7	Linea Foggia- Lucera. Terminal intermodale passeggeri ferro-ferro, ferro-gomma nella stazione di Lucera	s5/s5a	Strada Regionale 1 - Poggio Imperiale-Candela	c76	RP09 / ID 08 Ciclovia del Tavoliere
f280	Nuova fermata AV Foggia-Cervaro	s26	Nuovo Casello autostradale Bari Nord sulla A14	c61	RP01 / ID 01 EUROVELO 5 - BICITALIA 3 - Ciclovia Romea Francigena
f267	Interventi infrastrutturali per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea Adriatica (Termoli-Taranto)	s27	Camionale di Bari - Realizzazione tratta Viale delle Maignolle Zona A.S.I. di Bari, collegamento camionale Portofino di Bari-SS16	c64	RP02a / ID 07 BICITALIA 6 - Ciclovia Adriatica - Variante del Tavoliere
f1001	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barletta-Bari-Brindisi Lecce - Velocizzazione (tratta San Severo - Foggia - Bari) Arma-mento	a121	Aeroporto di Bari - Nuova viabilità d'accesso	c63	RP02 / ID 06 BICITALIA 6 - Ciclovia Adriatica

Monti Dauni



Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Foggia all'Aeroporto di Bari			
Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali		Mobilità ciclistica	
ID	Descrizione Intervento	Viabilità	Descrizione Intervento
f1003	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barletta-Bari-Brindisi Lecce - Velocizzazione tratta Termoli -Foggia, upgrade tecnologico	ID a127 Aeroporto di Bari - Ricofigurazione della viabilità ed ampliamento parcheggi automobili	c57 Velostazione di Bari Palese
	<i>Individuazione nell'area dei Monti Dauni delle zone servibili anche mediante Servizi speciali con percorso e/o orario flessibile (Azione FG04 da Aggiornamento del Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Locale della Provincia di Foggia 2018)</i>	a151 Aeroporto di Bari - Sopraelevazione parcheggio P3	
f331	Potenziamento capacità di ricevimento treni della rete FNB su Bari Centrale		
f281	Linea Bologna-Bari – Nodo di Bari - Bari Nord: Variante Santo Spirito-Palese		
f341	Nodo di Bari – variante ferroviaria “Bari Nord”: collegamento della nuova stazione Palese/Aeroporto con l'aerostazione dell'aeroporto Karol Wojtiwa con bus shuttle		

7.3.1.3 Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Foggia al PORTO DI BARLETTA per modalità di trasporto.

Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Foggia al Porto di Barletta			
Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali		Mobilità ciclistica	
ID	Descrizione Intervento	Viabilità	Descrizione Intervento
f267	Interventi infrastrutturali per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea Adriatica (Termoli-Taranto)	ID s102 SS93 - Messa in sicurezza tratto Barletta-Canosa con sezione tipo C2	c26 Velostazione di San Severo
f1003	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barletta-Bari-Brindisi Lecce - Velocizzazione tratta Termoli -Foggia . upgrade tecnologico	p79 Porto di Barletta - Lavori di costruzione Stazione marittima passeggeri e aree di sosta attrezzate	c64 RP02a / ID 07 BICITALIA 6 - Ciclovía Adriatica - Variante del Tavoliere
f1008	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barletta-Bari-Brindisi Lecce. Raddoppio Lesina-Ripalta		c63 RP02 / ID 06 BICITALIA 6 - Ciclovía Adriatica
f1009	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barletta-Bari-Brindisi Lecce. Raddoppio Ripalta-Termoli		c76 RP09 / ID 08 Ciclovía del Tavoliere
f1001	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barletta-Bari-Brindisi Lecce - Velocizzazione (tratta San Severo - Foggia - Bari) Arma-mento		
f1001	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barletta-Bari-Brindisi Lecce - Velocizzazione (tratta San Severo - Foggia - Bari) Arma-mento	p79 Porto di Barletta - Lavori di costruzione Stazione marittima passeggeri e aree di sosta attrezzate	c25 Velostazione di Rodi Garganico



Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGIERI della Provincia di Foggia al Porto di Barletta			
Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali		Mobilità ciclistica	
ID	Descrizione Intervento	Viabilità	Descrizione Intervento
ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento
f1003	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barletta-Bari-Brindisi Lecce - Velocizzazione tratta Termoli -Foggia. upgrade tecnologico	s1	Strada a scorrimento veloce del Gargano – Realizzazione e adeguamento in variante da Vico del Gargano a Peschici con sezione tipo C
f267	Interventi infrastrutturali per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea Adriatica (Termoli-Taranto)	s151	Viabilità a servizio del distretto turistico del Gargano: sistemazione funzionali della SP 53 Mattinata - Vieste
f286	Linea San Severo – Peschici Calenella. Velocizzazione (rinnovo armamento, TE ed eliminazione PPL) e adeguamento alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) della tratta Sannicandro Garganico – Cagnano Varano con annessa realizzazione del nodo intermodale di Cagnano Varano e adeguamento di tutte le stazioni della linea alle esigenze di accessibilità universale.	s152	Strada a scorrimento veloce del Gargano – Realizzazione e adeguamento in variante da Peschici a Vieste con sezione tipo C
f6a-b	Nodo di San Severo - Terminal intermodale passeggeri ferro-ferro, ferro-gomma sul secondo fronte di stazione, in combinazione con il progetto Piano Integrato Stazioni S.Severo di RFI	s153	Strada a scorrimento veloce del Gargano – Realizzazione e adeguamento in variante da Vieste a Mattinata con sezione tipo C
		s21	Lavori di razionalizzazione della viabilità di S. Giovanni Rotondo e realizzazione dell'asta di collegamento da San Giovanni Rotondo al capoluogo dauno (Manfredonia) - 1° stralcio - Manfredonia (km 172+000) - Aeroporto militare di Amendola (km.186+000)
		s102	SS93 - Messa in sicurezza tratto Barletta-Canosa con sezione tipo C2
f7	Linea Foggia- Lucera. Terminal intermodale passeggeri ferro-ferro. ferro-gomma nella stazione di Lucera	s14	Interventi ricorrenti di manutenzione ai fini del recupero funzionale della Tangenziale Ovest di Foggia - S.S n.673 (ex S.S. n. 16) - Lotto 2 - S.S n.673 dal casello autostradale al km 23+650
f9	Linea Foggia-Lucera. Introduzione tecnologia treno-tram. ripristino attestamento Lucera-Porta Troia	s15	Interventi ricorrenti di manutenzione ai fini del recupero funzionale della Tangenziale Ovest di Foggia - S.S n. 673 (ex S.S. n.16) - Lotto 1 dal km 16+540 al km 23+650
Direttrice Foggia - Lucera		c26	Velostazione di San Severo
		c72	RP05 / ID 05 BICITALIA 11 - Ciclovia degli Appennini - Variante Gargano
		c63	RP02 / ID 06 BICITALIA 6 - Ciclovia Adriatica
		c64	RP02a / ID 07 BICITALIA 6 - Ciclovia Adriatica - Variante del Tavoliere
		c76	RP09 / ID 08 Ciclovia del Tavoliere
		c63	RP02 / ID 06 BICITALIA 6 - Ciclovia Adriatica



Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGIERI della Provincia di Foggia al Porto di Barletta		Viabilità		Mobilità ciclistica	
ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento
f1001	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barletta-Bari-Brindisi Lecce - Velocizzazione (tratta San Severo - Foggia - Bari) Arma-mento	s16	SS16 Tangenziale Ovest di Foggia - Pro-getto per il Recupero funzionale - 3° Lotto dal km. 683+700 all'innesto con la SS16 in direzione Bari	c64	RP02a / ID 07 BICITALIA 6 - Ciclovía Adriati-ca - Variante del Tavoliere
f267	Interventi infrastrutturali per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea Adriatica (Termoli-Taranto)	s16plus	Adeguamento SS673 a sezione tipo B nel tratto tra S.S n.16 innesto primo lotto Foggia Cerignola e lo svincolo con la SS655		
f12a-b	Nodo di Foggia. Terminal intermodale, Creazione di un se-condo fronte di stazione nelle aree di stazione non più funzionali all'esercizio ferroviario per favorire l'accesso alla rete AV/AC, in combinazione con il Piano Integrato Stazioni RFI Foggia	s102	SS93 - Messa in sicurezza tratto Barlet-ta-Canosa con sezione tipo C2		
		p79	Porto di Barletta - Lavori di costruzione Stazione marittima passeggeri e aree di sosta attrezzate		
f323	Linea Bari-Napoli: Raddoppio Orsara-Bovino	s102	SS93 - Messa in sicurezza tratto Barlet-ta-Canosa con sezione tipo C2	c77	RP10 / ID 09 Ciclovía Candela - Foggia
f280	Nuova fermata AV Foggia-Cervaro	p79	Porto di Barletta - Lavori di costruzione Stazione marittima passeggeri e aree di sosta attrezzate	c76	RP09 / ID 08 Ciclovía del Tavoliere
f1001	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barletta-Bari-Brindisi Lecce - Velocizzazione (tratta San Severo - Foggia - Bari) Arma-mento			c64	RP02a / ID 07 BICITALIA 6 - Ciclovía Adriati-ca - Variante del Tavoliere
f267	Interventi infrastrutturali per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea Adriatica (Termoli-Taranto)			c63	RP02 / ID 06 BICITALIA 6 - Ciclovía Adriatica
f17	Linea ferroviaria Foggia-Potenza. Tratta Bivio Cervaro-Rocchetta Sant'Antonio - Infrastruttura (realizzato con Fondi FSC su iniziativa della Regione Basilicata)	s102	SS93 - Messa in sicurezza tratto Barlet-ta-Canosa con sezione tipo C2	c31	Velostazione di Candela
f18	Linea ferroviaria Foggia-Potenza. Tratta Bivio Cervaro-Rocchetta Sant'Antonio - Interventi tecnologici (realizzato con Fondi FSC su iniziativa della Regione Basilicata)	p79	Porto di Barletta - Lavori di costruzione Stazione marittima passeggeri e aree di sosta attrezzate	c77	RP10 / ID 09 Ciclovía Candela - Foggia
f280	Nuova fermata AV Foggia-Cervaro			c61	RP01 / ID 01 EUROVELO 5 - BICITALIA 3 - Ci-clovía Romea Francigena
f1001	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barletta-Bari-Brindisi Lecce - Velocizzazione (tratta San Severo - Foggia - Bari) Arma-mento			c76	RP09 / ID 08 Ciclovía del Tavoliere
f267	Interventi infrastrutturali per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea Adriatica (Termoli-Taranto)			c63	RP02 / ID 06 BICITALIA 6 - Ciclovía Adriatica

Direttrice Foggia - Bovino

Direttrice Foggia - Candela



Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGIERI della Provincia di Foggia al Porto di Barletta				Mobilità ciclistica	
Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali		Viabilità			
ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento
f267	Interventi infrastrutturali per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea Adriatica (Termoli-Taranto)	p79	Porto di Barletta - Lavori di costruzione Stazione marittima passeggeri e aree di sosta attrezzate	c63	RP02 / ID 06 BICITALIA 6 - Ciclovia Adriatica
f1001	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barletta-Bari-Brindisi Lecce - Velocizzazione (tratta San Severo - Foggia - Bari) Arma-mento		Lavori di razionalizzazione della viabilità di S. Giovanni Rotondo e realizzazione dell'asta di collegamento da San Giovanni Rotondo al capoluogo dauno (Manfredonia) - 1° stralcio - Manfredonia (km 172+000) - Aeroporto militare di Amendola (km 186+000)	c64	RP02a / ID 07 BICITALIA 6 - Ciclovia Adriatica - Variante del Tavoliere
f321	Foggia - Manfredonia. Studio di Fattibilità	s21		c29	Velostazione di Manfredonia
f290*	Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico o a Idrogeno Foggia-San Giovanni Rotondo (incluso materiale rotabile e deposito) (38km)	s102	SS93 - Messa in sicurezza tratto Barletta-Canosa con sezione tipo C2	c27	Velostazione di San Giovanni Rotondo
f267	Interventi infrastrutturali per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea Adriatica (Termoli-Taranto)	p79	Porto di Barletta - Lavori di costruzione Stazione marittima passeggeri e aree di sosta attrezzate	c28	Velostazione di Monte Sant'Angelo
f1001	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barletta-Bari-Brindisi Lecce - Velocizzazione (tratta San Severo - Foggia - Bari) Arma-mento			c63	RP02 / ID 06 BICITALIA 6 - Ciclovia Adriatica
				c64	RP02a / ID 07 BICITALIA 6 - Ciclovia Adriatica - Variante del Tavoliere
f267	Interventi infrastrutturali per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea Adriatica (Termoli-Taranto)		Tutti gli interventi previsti dal Piano per la messa in sicurezza e l'infrastrutturazione viaria interna dei Monti Dauni	c72	RP05 / ID 05 BICITALIA 11 - Ciclovia degli Appennini - Variante Gargano
f1001	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barletta-Bari-Brindisi Lecce - Velocizzazione (tratta San Severo - Foggia - Bari) Arma-mento	s102	SS93 - Messa in sicurezza tratto Barletta-Canosa con sezione tipo C2	c76	RP09 / ID 08 Ciclovia del Tavoliere
f1003	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barletta-Bari-Brindisi Lecce - Velocizzazione tratta Termoli - Foggia. upgrade tecnologico	p79	Porto di Barletta - Lavori di costruzione Stazione marittima passeggeri e aree di sosta attrezzate	c61	RP01 / ID 01 EUROVELO 5 - BICITALIA 3 - Ciclovia Romea Francigena
f6a-b	Nodo di San Severo - Terminal intermodale passeggeri ferro-ferro, ferro-gomma sul secondo fronte di stazione, in combinazione con il progetto Piano Integrato Stazioni S. Severo di RFI			c64	RP02a / ID 07 BICITALIA 6 - Ciclovia Adriatica - Variante del Tavoliere
f7	Linea Foggia- Lucera. Terminal intermodale passeggeri ferro-ferro, ferro-gomma nella stazione di Lucera			c63	RP02 / ID 06 BICITALIA 6 - Ciclovia Adriatica



Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Foggia al Porto di Barletta			
Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali		Mobilità ciclistica	
ID	Descrizione Intervento	Viabilità	Descrizione Intervento
f12a-b	Nodo di Foggia. Terminal intermodale. Creazione di un secondo fronte di stazione nelle aree di stazione non più funzionali all'esercizio ferroviario per favorire l'accesso alla rete AV/AC, in combinazione con il Piano Integrato Stazioni RFI Foggia	ID	RP10 / ID 09 Ciclovía Candela - Foggia
	Individuazione nell'area dei Monti Dauni delle zone servibili anche mediante Servizi speciali con percorso e/o orario flessibile (Azione FG04 da Aggiornamento del Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Locale della Provincia di Foggia 2018)		

7.3.2 INTERVENTI CHE GARANTISCONO L'ACCESSIBILITÀ DEI PASSEGGERI DELLA PROVINCIA DI BARLETTA-ANDRIA-TRANI.

7.3.2.1 Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Barletta-Andria-Trani alla stazione ferroviaria e ai SERVIZI AC/AV di Barletta per modalità di trasporto.

Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Barletta-Andria-Trani alla stazione ferroviaria e ai Servizi AC/AV di Barletta					
Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali		Viabilità		Mobilità ciclistica	
ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento
f128	Linea Bari-Ruvo-Corato-Andria-Barletta. Terminal intermodale passeggeri ferro-gomma secondo fronte stazione di Barletta	f128	Linea Bari-Ruvo-Corato-Andria-Barletta. Terminal intermodale passeggeri ferro-gomma secondo fronte stazione di Barletta (con parcheggio autoveicolare ed autostazione)	c78	RP11 / ID 15 Ciclovía Val- le dell'Ofanto tratta Barletta Spinazzola
f129	Linea Barletta - Spinazzola. Elettrificazione e rinnovo tecnologie di gestione della circolazione della tratta Barletta - Canosa di P., trasformazione in stazione della fermata di Canne della Battaglia e attivazione nuova fermata di Barletta Ospedale	s102	SS93 - Messa in sicurezza tratto Barletta-Canosa con sezione tipo C2	c33	Velostazione di Barletta
	Linea Barletta - Canosa - Spinazzola 7 coppie di autobus sostitutivi.				
	Linea Automobilistica Andria (Sud)-Spinazzola di rinforzo per adduzione al ferro (Da Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Locale dell'ATO Barletta Andria Trani)				
f390	Piano Integrato Stazioni Barletta				
f128	Linea Bari-Ruvo-Corato-Andria-Barletta. Terminal intermodale passeggeri ferro-gomma secondo fronte stazione di Barletta	f128	Linea Bari-Ruvo-Corato-Andria-Barletta. Terminal intermodale passeggeri ferro-gomma secondo fronte stazione di Barletta (con parcheggio autoveicolare ed autostazione)	c32	Velostazione di Trinitapoli



Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGIERI della Provincia di Barletta-Andria-Trani alla stazione ferroviaria e ai Servizi AC/AV di Barletta		Viabilità		Mobilità ciclistica	
ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento
f267	Interventi infrastrutturali per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea Adriatica (Termoli-Taranto)			c33	Velostazione di Barletta
f1001	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barletta-Bari-Brindisi Lecce - Velocizzazione (tratta San Severo - Foggia - Bari) Arma-mento			c63	RP02 / ID 06 BICITALIA 6 - Ciclovía Adriatica
	<i>Coordinamento dei collegamenti tra i comuni di, Cerignola, S.Ferdinando Trinitapoli e Margherita di Savoia e le loro prosecuzioni verso Barletta e Foggia, degli orari presso la stazione di Trinitapoli. (Da Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Locale dell'ATO Barletta Andria Trani)</i>			c64	RP02a / ID 07 BICITALIA 6 - Ciclovía Adriatica - Variante del Tavoliere
f288*	Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico o a costiero Margherita-Barletta-Trani-Molfetta (incluso materiale rotabile e deposito) (50km)				
f394	Piano Integrato Stazioni Trinitapoli-S.Ferdinando				
f390	Piano Integrato Stazioni Barletta				
f128	Linea Bari-Ruvo-Corato-Andria-Barletta. Terminal intermodale passeggeri ferro-gomma secondo fronte stazione di Barletta	f128	Linea Bari-Ruvo-Corato-Andria-Barletta. Terminal intermodale passeggeri ferro-gomma secondo fronte stazione di Barletta (con parcheggio autoveicolare ed autostazione)	c33	Velostazione di Barletta
f267	Interventi infrastrutturali per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea Adriatica (Termoli-Taranto)			c63	RP02 / ID 06 BICITALIA 6 - Ciclovía Adriatica
f1001	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barletta-Bari-Brindisi Lecce - Velocizzazione (tratta San Severo - Foggia - Bari) Arma-mento				
f288*	Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico o a costiero Margherita-Barletta-Trani-Molfetta (incluso materiale rotabile e deposito) (50km)				
f390	Piano Integrato Stazioni Barletta				
f386	Piano Integrato Stazioni Giovinazzo				
f128	Linea Bari-Ruvo-Corato-Andria-Barletta. Terminal intermodale passeggeri ferro-gomma secondo fronte stazione di Barletta	f128	Linea Bari-Ruvo-Corato-Andria-Barletta. Terminal intermodale passeggeri ferro-gomma secondo fronte stazione di Barletta (con parcheggio autoveicolare ed autostazione)	c33	Velostazione di Barletta
f209	GRANDE PROGETTO Barletta Adeguamento stazione di Barletta Scalo e interconnessione a RFI (Lotto 18)			c34	Velostazione di Andria
f210	Lavori di realizzazione del sottosistema di terra (SST) SCMT Encoder Tratta Barletta - Andria della linea ferroviaria Bari-Lamasinata-Bitonto-Barletta			c69	RP04 / ID 10 BICITALIA 10 - Ciclovía dei Borboni



Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Barletta-Andria-Trani alla stazione ferroviaria e ai Servizi AC/AV di Barletta		
Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali		Mobilità ciclistica
ID	Descrizione Intervento	ID
f284	FNB: Raddoppio della tratta Andria - Barletta	c65
f127	Linea Bari-Ruvo-Corato-Andria-Barletta. Interramento della linea e della stazione nel centro urbano con la nuova fermata Andria Nord (interrata) e interoperabilità con la rete RFI nella stazione di Barletta	c69
f125	Linea Bari-Ruvo-Corato-Andria-Barletta. Raddoppio Corato-Andria sud	c36
f145	Linea Bari-Ruvo-Corato-Andria-Barletta, Tratta Corato-Andria intervento di attrezzaggio SCMT	
f390	Piano Integrato Stazioni Barletta	
f325	Rinnovo del binario esistente della tratta Corato-Andria	
f335*	Ruvo - potenziamento nodo di interscambio su rete regionale per attestamento missioni interoperabili a servizio dell'aeroporto	

7.3.2.2 Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Barletta-Andria-Trani all'AEROPORTO DI BARI per modalità di trasporto.

Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Barletta-Andria-Trani all'Aeroporto di Bari		
Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali		Mobilità ciclistica
ID	Descrizione Intervento	ID
f267	Interventi infrastrutturali per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea Adriatica (Termoli-Taranto)	c78
f1001	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barletta-Bari-Brindisi Lecce - Velocizzazione (tratta San Severo - Foggia - Bari) Arma-mento	c63
f390	Piano Integrato Stazioni Barletta	c57
f281	Linea Bologna-Bari - Nodo di Bari - Bari Nord: Variante Santo Spirito-Palese	



Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Barletta-Andria-Trani all'Aeroporto di Bari		Viabilità		Mobilità ciclistica	
ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento
f341	Nodo di Bari – variante ferroviaria "Bari Nord": collegamento della nuova stazione Palese/Aeroporto con l'aerostazione dell'aeroporto Karol Wojtyła con bus shuttle	a127	Aeroporto di Bari - Riconfigurazione della viabilità ed ampliamento parcheggi automobili		
f331	Potenziamento capacità di ricevimento treni della rete FNB su Bari Centrale	a151	Aeroporto di Bari - Sopraelevazione parcheggio P3		
f128	Linea Bari-Ruvo-Corato-Andria-Barletta. Terminal intermodale passeggeri ferro-gomma secondo fronte stazione di Barletta				
f129	Linea Barletta – Spinazzola. Elettrificazione e rinnovo tecnologie di gestione della circolazione della tratta Barletta – Canosa di P., trasformazione in stazione della fermata di Canne della Battaglia e attivazione nuova fermata di Barletta Ospedale				
f125	Linea Automobilistica Andria (Sud)-Spinazzola di rinforzo per adduzione al ferro (Da Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Locale dell'ATO Barletta Andria Trani)				
f145	Linea Bari-Ruvo-Corato-Andria-Barletta, Tratta Corato-Andria intervento di attrezzaggio SCMT				
f128	Linea Bari-Ruvo-Corato-Andria-Barletta. Terminal intermodale passeggeri ferro-gomma secondo fronte stazione di Barletta	s26	Nuovo Casello autostradale Bari Nord sulla A14	c32	Velostazione di Trinitapoli
f390	Piano Integrato Stazioni Barletta	s27	Camionale di Bari - Realizzazione tratta Viale delle Magonolle Zona A.S.I. di Bari, collegamento camionale Porto di Bari-SS16	c63	RP02 / ID 06 BICITALIA 6 - Ciclovía Adriatica
f394	Piano Integrato Stazioni Trinitapoli-S.Ferdinando	a121	Aeroporto di Bari - Nuova viabilità d'accesso	c64	RP02a / ID 07 BICITALIA 6 - Ciclovía Adriatica - Variante del Tavoliere
f267	Interventi infrastrutturali per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea Adriatica (Termoli-Taranto)	a127	Aeroporto di Bari - Riconfigurazione della viabilità ed ampliamento parcheggi automobili	c57	Velostazione di Bari Palese
f1001	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barletta-Bari-Brindisi Lecce - Velocizzazione (tratta San Severo - Foggia - Bari) Arma-mento	a151	Aeroporto di Bari - Sopraelevazione parcheggio P3		
f281	Linea Bologna-Bari – Nodo di Bari - Bari Nord: Variante Santo Spirito-Palese				

Direttrice Barletta - Trinitapoli/Margherita/San Ferdinando



Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Barletta-Andria-Trani all'Aeroporto di Bari		Viabilità		Mobilità ciclistica	
ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento
f341	Nodo di Bari – variante ferroviaria “Bari Nord”: collegamento della nuova stazione Palese/Aeroporto con l’aerostazione dell’aeroporto Karol Wojtiwa con bus shuttle				
f331	Potenziamento capacità di ricevimento treni della rete FNB su Bari Centrale				
f29	<i>Coordinamento dei collegamenti tra i comuni di, Cerignola, S.Ferdinando Trinitapoli e Margherita di Savoia e le loro prosecuzioni verso Barletta e Foggia, degli orari presso la stazione di Trinitapoli. (Da Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Locale dell’ATO Barletta Andria Trani)</i>				
f128	Interconnessione pedonale tra la stazione Fesca San Girolamo (FNB) e la fermata Zona Industriale (RFI)				
f267	Linea Bari-Ruvo-Corato-Andria-Barletta. Terminal intermodale passeggeri ferro-gomma secondo fronte stazione di Barletta	s26	Nuovo Casello autostradale Bari Nord sulla A14	c63	RP02 / ID.06 BICITALIA 6 - Ciclovía Adriatica
f1001	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barletta-Bari-Brindisi Lecce - Velocizzazione (tratta San Severo - Foggia - Bari) Armamento	s27	Camionale di Bari - Realizzazione tratta Viale delle Magonie Zona A.S.I. di Bari, collegamento camionale Porto di Bari-SS16	c57	Velostazione di Bari Palese
f331	Potenziamento capacità di ricevimento treni della rete FNB su Bari Centrale	a121	Aeroporto di Bari - Nuova viabilità d'accesso		
f281	Linea Bologna-Bari – Nodo di Bari - Bari Nord: Variante Santo Spirito-Palese	a127	Aeroporto di Bari - Riconfigurazione della viabilità ed ampliamento parcheggi automobili		
f341	Nodo di Bari – variante ferroviaria “Bari Nord”: collegamento della nuova stazione Palese/Aeroporto con l’aerostazione dell’aeroporto Karol Wojtiwa con bus shuttle	a151	Aeroporto di Bari - Sopraelevazione parcheggio P3		
f390	Piano Integrato Stazioni Barletta	s26	Nuovo Casello autostradale Bari Nord sulla A14		
f386	Piano Integrato Stazioni Giovinazzo				
f29	Interconnessione pedonale tra la stazione Fesca San Girolamo (FNB) e la fermata Zona Industriale (RFI)				
f128	Linea Bari-Ruvo-Corato-Andria-Barletta. Terminal intermodale passeggeri ferro-gomma secondo fronte stazione di Barletta	s27	Camionale di Bari - Realizzazione tratta Viale delle Magonie Zona A.S.I. di Bari, collegamento camionale Porto di Bari-SS16	c57	Velostazione di Bari Palese
f390	Piano Integrato Stazioni Barletta	a121	Aeroporto di Bari - Nuova viabilità d'accesso		

Direttrice Barletta - Trani - Bisceglie

Barletta -



Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Barletta-Andria-Trani all'Aeroporto di Bari			
Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali		Mobilità ciclistica	
ID	Descrizione Intervento	Viabilità	Descrizione Intervento
f335*	Ruvo - potenziamento nodo di interscambio su rete regionale per attestamento missioni interoperabili a servizio dell'aeroporto	a127	Aeroporto di Bari - Riconfigurazione della viabilità ed ampliamento parcheggi automobili
f331	Potenziamento capacità di ricevimento treni della rete FNB su Bari Centrale	a151	Aeroporto di Bari - Sopraelevazione parcheggio P3
f209	GRANDE PROGETTO Barletta Adeguamento stazione di Barletta Scalo e interconnessione a RFI (Lotto 18)		
f284	FNB: Raddoppio della tratta Andria - Barletta		c34 Velostazione di Andria
f127	Linea Bari-Ruvo-Corato-Andria-Barletta. Interramento della linea e della stazione nel centro urbano con la nuova fermata Andria Nord (interrata) e interoperabilità con la rete RFI nella stazione di Barletta		
f125	Linea Bari-Ruvo-Corato-Andria-Barletta. Raddoppio Corato-Andria sud		
f145	Linea Bari-Ruvo-Corato-Andria-Barletta, Tratta Corato-Andria intervento di attrezzaggio SCMT		

7.3.2.3 Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Barletta-Andria-Trani al PORTO DI BARLETTA per modalità di trasporto.

Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Barletta-Andria-Trani al Porto di Barletta			
Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali		Mobilità ciclistica	
ID	Descrizione Intervento	Viabilità	Descrizione Intervento
f128	Linea Bari-Ruvo-Corato-Andria-Barletta. Terminal intermodale passeggeri ferro-gomma secondo fronte stazione di Barletta (con parcheggio autoveicolare ed autostradone)	p79	Porto di Barletta - Lavori di costruzione Stazione marittima passeggeri e aree di sosta attrezzate
f129	Linea Barletta - Spinazzola. Elettrificazione e rinnovo tecnologie di gestione della circolazione della tratta Barletta - Canosa di P., trasformazione in stazione della fermata di Canne della Battaglia e attivazione nuova fermata di Barletta Ospedale		c33 Velostazione di Barletta
	Linea Barletta - Canosa - Spinazzola 7 coppie di autobus sostitutivi.	s102	SS93 - Messa in sicurezza tratto Barletta-Canosa con sezione tipo C2
	Linea Automobilistica Andria (Sud)-Spinazzola di rinforzo per adduzione al ferro (Da Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Locale dell'ATO Barletta Andria Trani)		
f390	Piano Integrato Stazioni Barletta		



Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Barletta-Andria-Trani al Porto di Barletta		Viabilità		Mobilità ciclistica	
ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento
f128	Linea Bari-Ruvo-Corato-Andria-Barletta. Terminal intermodale passeggeri ferro-gomma secondo fronte stazione di Barletta	p79	Porto di Barletta - Lavori di costruzione Stazione marittima passeggeri e aree di sosta attrezzate	c32	Velostazione di Trinitapoli
f267	Interventi infrastrutturali per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea Adriatica (Termoli-Taranto)			c33	Velostazione di Barletta
f1001	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barletta-Bari-Brindisi Lecce - Velocizzazione (tratta San Severo - Foggia - Bari) Armamento			c63	RP02 / ID 06 BICITALIA 6 - Ciclovia Adriatica
f288*	Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico o a costiero Margherita-Barletta-Trani-Molfetta (incluso materiale rotabile e deposito) (50km)			c64	RP02a / ID 07 BICITALIA 6 - Ciclovia Adriatica - Variante del Tavoliere
f390	Piano Integrato Stazioni Barletta				
f394	Piano Integrato Stazioni Trinitapoli-S. Ferdinando				
	<i>Coordinamento dei collegamenti tra i comuni di, Cerignola, S. Ferdinando Trinitapoli e Margherita di Savoia e le loro prosecuzioni verso Barletta e Foggia, degli orari presso la stazione di Trinitapoli. (Da Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Locale dell'ATO Barletta Andria Trani)</i>				
f128	Linea Bari-Ruvo-Corato-Andria-Barletta. Terminal intermodale passeggeri ferro-gomma secondo fronte stazione di Barletta	p79	Porto di Barletta - Lavori di costruzione Stazione marittima passeggeri e aree di sosta attrezzate	c33	Velostazione di Barletta
f267	Interventi infrastrutturali per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea Adriatica (Termoli-Taranto)			c63	RP02 / ID 06 BICITALIA 6 - Ciclovia Adriatica
f1001	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barletta-Bari-Brindisi Lecce - Velocizzazione (tratta San Severo - Foggia - Bari) Armamento				
f288*	Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico o a costiero Margherita-Barletta-Trani-Molfetta (incluso materiale rotabile e deposito) (50km)				
f386	Piano Integrato Stazioni Giovinazzo				
f390	Piano Integrato Stazioni Barletta				
f128	Linea Bari-Ruvo-Corato-Andria-Barletta. Terminal intermodale passeggeri ferro-gomma secondo fronte stazione di Barletta	p79	Porto di Barletta - Lavori di costruzione Stazione marittima passeggeri e aree di sosta attrezzate	c33	Velostazione di Barletta
f209	GRANDE PROGETTO Barletta Adeguamento stazione di Barletta Scalo e interconnessione a RFI (Lotto 18)			c34	Velostazione di Andria
f210	Lavori di realizzazione del sottosistema di terra (SST) SCMT Encoder Tratta Barletta - Andria della linea ferroviaria Bari-Lamasinata-Bitonto-Barletta			c69	RP04 / ID 10 BICITALIA 10 - Ciclovia dei Borboni



Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Barletta-Andria-Trani al Porto di Barletta			
Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali		Mobilità ciclistica	
ID	Descrizione Intervento	Viabilità	Descrizione Intervento
f284	FNB: Raddoppio della tratta Andria - Barletta	ID	RP03 BICITALIA 11 - Ciclovia degli Appennini - Ciclovia AQP1 / Spinazzola - Locorotondo
f127	Linea Bari-Ruvo-Corato-Andria-Barletta. Interramento della linea e della stazione nel centro urbano con la nuova fermata Andria Nord (interrata) e interoperabilità con la rete RFI nella stazione di Barletta	ID	RP04 / ID 10 BICITALIA 10 - Ciclovia dei Borboni
f125	Linea Bari-Ruvo-Corato-Andria-Barletta. Raddoppio Corato-Andria sud	ID	Velostazione di Ruvo di Puglia
f145	Linea Bari-Ruvo-Corato-Andria-Barletta, Tratta Corato-Andria intervento di attrezzaggio SCMT		
f390	Piano Integrato Stazioni Barletta		
f335 *	Ruvo - potenziamento nodo di interscambio su rete regionale per attestamento missioni interoperabili a servizio dell'aeroporto		
f325	Rinnovo del binario esistente della tratta Corato-Andria		

7.3.3 INTERVENTI CHE GARANTISCONO L'ACCESSIBILITÀ DEI PASSEGGERI DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI BARI.

7.3.3.1 Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Città Metropolitana di Bari alla stazione ferroviaria e ai SERVIZI AC/AV di BARI per modalità di trasporto.

Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Città Metropolitana di Bari alla stazione ferroviaria e ai Servizi AC/AV di BARI			
Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali		Mobilità ciclistica	
ID	Descrizione Intervento	Viabilità	Descrizione Intervento
f267	Interventi infrastrutturali per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea Adriatica (Termoli-Taranto)	ID	RP02 / ID 06 BICITALIA 6 - Ciclovia Adriatica
f100 1	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barletta-Bari-Brindisi Lecce - Velocizzazione (tratta San Severo - Foggia - Bari) Armamento	s24	SP88 potenziamento da Giovinazzo fino al casello A14 di Bitonto.
f281	Linea Bologna-Bari - Nodo di Bari - Bari Nord: Variante Santo Spirito-Palese	s26	Nuovo Casello autostradale Bari Nord sulla A14
f336 a-b	Stazione Bari Centrale - Accessibilità ultimo miglio. Potenziamento del collegamento stradale e dei parcheggi a servizio del secondo fronte di Stazione, in combinazione con il Progetto City Hub Bari Centrale di RFI	c58	Velostazione di Giovinazzo
f331	Potenziamento capacità di ricevimento treni della rete FNB su Bari Centrale	c59	Velostazione di Molfetta



Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGIERI della Città Metropolitana di Bari alla stazione ferroviaria e ai Servizi AC/AV di BARI		Viabilità		Mobilità ciclistica	
ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento
f216	Attrezzaggio dell'infrastruttura esistente della tratta Fesca San Girolamo (FNB) – Binario V ovest (RFI) con un sistema BCA e SCMT oltre l'adeguamento degli impianti esistenti dell'ACEI di Bari Centrale (RFI) e ACCM di Fesca San Girolamo (FNB)				
f28	Metropolitana Bari-Quartiere San Paolo, tratta Cecilia-Regioni				
f30	Terminal intermodale passeggeri ferro-gomma Lamasinata				
f232	Realizzazione di un sovrappasso stradale per l'eliminazione del Passaggio a Livello ubicato alla progressiva km 3+885 della linea ferroviaria Bari Matera				
f261	PRG e ACC Bari Centrale				
f259	Sistemazione nodo di Bari: Raddoppio Bari Parco Sud - Bari Torre a Mare e variante ingresso linea merci Bari-Taranto, variante ingresso linea viaggiatori Bari-Taranto, binari di stazione della stazione di Bari C.le				
	Eliminazione PL Lungo l'Adriatica (RFI)				
f261	PRG e ACC Bari Centrale			c36	Velostazione di Ruvo di Puglia
f331	Potenziamento capacità di ricevimento treni della rete FNB su Bari Centrale			c60	Velostazione di Corato
f336 a-b	Stazione Bari Centrale - Accessibilità ultimo miglio. Potenziamento del collegamento stradale e dei parcheggi a servizio del secondo fronte di Stazione, in combinazione con il Progetto City Hub Bari Centrale di RFI			c69	RP04 / ID 10 BICITALIA 10 - Ciclovia dei Borboni
f216	Attrezzaggio dell'infrastruttura esistente della tratta Fesca San Girolamo (FNB) – Binario V ovest (RFI) con un sistema BCA e SCMT oltre l'adeguamento degli impianti esistenti dell'ACEI di Bari Centrale (RFI) e ACCM di Fesca San Girolamo (FNB)			c65	RP03 BICITALIA 11 - Ciclovia degli Appennini - Ciclovia AQP1 / Spinazzola - Locorotondo
f29	Interconnessione pedonale tra la stazione Fesca San Girolamo (FNB) e la fermata Zona Industriale (RFI)			c70	RP04a / ID 16 BICITALIA 10 - Ciclovia dei Borboni - Variante Altamura - Matera
f30	Terminal intermodale passeggeri ferro-gomma Lamasinata				
f232	Realizzazione di un sovrappasso stradale per l'eliminazione del Passaggio a Livello ubicato alla progressiva km 3+885 della linea ferroviaria Bari Matera				

Direttrice Corato-Palese-Bari



Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGIERI della Città Metropolitana di Bari alla stazione ferroviaria e ai Servizi AC/AV di BARI		Viabilità		Mobilità ciclistica	
ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento
f261	PRG e ACC Bari Centrale				
f229	Integrazione dei PL di linea con il sistema di distanziamento esistente (BABcc) attraverso la realizzazione di n. 13 SPL23 al km 9+504, km 16+524, km 19+316, km 20+660, km 21+934, km 24+348, km 26+777, km 27+311, km 28+429, km 31+576, km 32+915, km 34+916, km 35+649, con conseguente adeguamento del sistema SCMT, nella tratta Bari-Bitonto-Terlizzi-Ruvo della linea ferroviaria Bari-Lamasinata-Bitonto-Barletta				
f145	Linea Bari-Ruvo-Corato-Andria-Barletta, Tratta Corato-Andria intervento di attrezzaggio SCMT				
f222	GRANDE PROGETTO - Comune di Ruvo di Puglia Soppressione P.L. km 34+916 (MADONNA DELLE GRAZIE) (Lotto 10)				
f223	GRANDE PROGETTO - Comune di Ruvo di Puglia Creazione rotatoria su rampa innesto S.P. 231 (Riorganizzazione viaria per la soppressione del PL al km 35+635) (Lotto 11)				
f224	GRANDE PROGETTO - Comune di Ruvo di Puglia Soppressione P.L. km 36+779 Parcheggio di scambio ed Adeguamento Stazione (Lotto 12)				
f225	Realizzazione sottopasso Viale Lillium Terlizzi				
f283	Sostituzione della travata metallica al km 1+897 della linea Bari - Barletta				
f231	Realizzazione della fermata ferroviaria di Bari Sant'Andrea, alla progressiva km 5+360 della linea ferroviaria Bari Matera. Realizzazione di un tratto di raddoppio ferroviario, dal km 4+850 al km 5+490 della linea Bari - Matera			c37	Velostazione di Gravina in Puglia
f232	Realizzazione di un sovrappasso stradale per l'eliminazione del Passaggio a Livello ubicato alla progressiva km 3+885 della linea ferroviaria Bari Matera			c55	Velostazione di Toritto
f233	Fermata "Libertà" delle Ferrovie Appulo Lucane BARI - CIPE 98/2017			c56	Velostazione di Palo del Colle

Direttrice Gravina/Altamura-Bari



Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGGERI della Città Metropolitana di Bari alla stazione ferroviaria e ai Servizi AC/AV di BARI			
Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali		Mobilità ciclistica	
ID	Descrizione Intervento	Viabilità	Descrizione Intervento
ID	ID	Descrizione Intervento	ID
f234	Potenziamento e velocizzazione della linea ferroviaria Bari-Matera e tratta metropolitana Toritto-Bari - realizzazione dei sovrappassi pedonali nelle stazioni di Palo del Colle Binetto Grumo e Toritto delle Ferrovie Appulo Lucane e innalzamento marciapiedi passeggeri nelle stazioni di Bari Centrale Bari Scalo Palo del Colle Binetto Grumo Toritto e fermate Bari Policlinico - LOTTO III		RP01 / ID 01 EUROVELO 5 - BICITALIA 3 - Ciclovia Romea Francigena
f235	Raddoppio selettivo posto di movimento Mellitto		RP01a / ID 18 EUROVELO 5 - BICITALIA 3 - Ciclovia Romea Francigena - Variante Gravina - Altamura
f36	Linea Bari-Altamura-Matera. Raddoppio di binario tra bari Scalo e Bari Libertà		RP04 / ID 10 BICITALIA 10 - Ciclovia dei Borboni
f38	Linea Bari-Altamura-Matera delle Ferrovie Appulo Lucane. Potenziamento e velocizzazione della tratta Bari/Toritto. (Raddoppio Bari Policlinico - Bari S. Andrea) LOTTO IV		RP04a / ID 16 BICITALIA 10 - Ciclovia dei Borboni - Variante Altamura - Matera
f40	Interramento linea ferroviaria FAL nell'ambito urbano della città di Modugno - secondo stralcio funzionale dalle progressive km 8+834 ÷ 10+750 della linea Bari - Matera		c37
f41	Linea Bari-Altamura-Matera. Raddoppio dalla fine dell'interramento di Modugno a Palo del Colle		
f43	Linea Altamura-Gravina. Nuova fermata Ospedale delle Murge		
f346	Linea Bari-Bitritto: upgrading infrastrutturale		
f336 a-b	Stazione Bari Centrale - Accessibilità ultimo miglio. Potenziamento del collegamento stradale e dei parcheggi a servizio del secondo fronte di Stazione, in combinazione con il Progetto City Hub Bari Centrale di RFI		
f324	Linea Bari - Matera: rinnovo armamento tratta Bari centrale-Bari Scalo dalla progr. km 0+000 alla progr. 1+809		
f277	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto: Upgrading tecnologico Bari-Taranto	s60	Velostazione di Gioia del Colle
f267	Interventi infrastrutturali per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea Adriatica (Termoli-Taranto)		RP03a / ID 17 BICITALIA 11 - Ciclovia degli Appennini - Ciclovia AQP1 / Brettella Bari - Gioia del Colle

Direttrice Bari-Taranto



Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGIERI della Città Metropolitana di Bari alla stazione ferroviaria e ai Servizi AC/AV di BARI		Viabilità		Mobilità ciclistica	
ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento
f259	Sistemazione nodo di Bari: Raddoppio Bari Parco Sud - Bari Torre a Mare e variante ingresso linea merci Bari-Taranto, variante ingresso linea viaggiatori Bari-Taranto, binari di stazionamento della stazione di Bari C.le PRG e ACC Bari Centrale			c71	RP04b / ID 02 BICITALIA 10 - Ciclovia dei Borboni - Variante Gioia del Colle - Matera
f261	Attrezzaggio dell'infrastruttura esistente della tratta Fesca San Girolamo (FNB) - Binario V ovest (RFI) con un sistema BCA e SCMIT oltre l'adeguamento degli impianti esistenti dell'ACEI di Bari Centrale (RFI) e ACCM di Fesca San Girolamo (FNB)				
f60a-b	Terminal intermodale passeggeri ferro-gomma Gioia del Colle, in combinazione con il Piano Integrato Stazione Gioia del Colle di RFI				
f336 a-b	Stazione Bari Centrale - Accessibilità ultimo miglio. Potenziamento del collegamento stradale e dei parcheggi a servizio del secondo fronte di Stazione, in combinazione con il Progetto City Hub Bari Centrale di RFI				
f289 *	Realizzazione della linea di BRT suburbano a idrogeno sul corridoio Santeramo - Bari - Fase 1 - Cassano - Sannicandro Bari Policlinico - Bari Terminal Parco Due Giugno (incluso materiale rotabile e deposito) (32 Km)				
f47	Soppressione del Passaggio a Livello al Km 0+800 della linea ferroviaria FSE Bari-Taranto	556	Lavori di costruzione del tronco: Casamassima - Putignano	c40	Velostazione di Putignano
f48a	Nodo di Bari: Bari Sud: Nuova fermata Campus	559	SS172 - Adeguamento tratta Putignano-Alberobello con sezione tipo C2	c42	Velostazione di Locorotondo
f48b	Nodo di Bari: Bari Sud. Quadruplicamento della linea tra Bari Centrale e Bari Executive			c63	RP02 / ID 06 BICITALIA 6 - Ciclovia Adriatica
f48d	Nodo di Bari: Bari Sud. Nuova fermata Bari Executive			c68	RP03a / ID 17 BICITALIA 11 - Ciclovia degli Appennini - Ciclovia AQP1 / Brettella Bari - Gioia del Colle
f240	Potenziamento infrastruttura ferroviaria linea Bari-Taranto			c71	RP04b / ID 02 BICITALIA 10 - Ciclovia dei Borboni - Variante Gioia del Colle - Matera
f261	PRG e ACC Bari Centrale			c75	RP08 / ID 04 Ciclovia Monopoli - Alberobello

Direttrice Alberobello-Putignano-Bari



Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGGERI della Città Metropolitana di Bari alla stazione ferroviaria e ai Servizi AC/AV di BARI			
Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali		Mobilità ciclistica	
ID	Descrizione Intervento	Viabilità	Descrizione Intervento
ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento
f52	Linea ferroviaria Bari-Taranto raddoppio del binario della tratta Bari Mungivacca-Noicattaro, dal km 4+450 al km 15+110, incluso l'interramento della linea e delle stazioni di Triggiano e Capurso in galleria artificiale lungo l'attuale sede, tra il km 6+945 e il km 10+920 e Bretella ferroviaria del sud-est barese		
f139	Linea Bari-Taranto, "Anello di Bari", tratta Bari C.le - Bari Sud-Est - Putignano e linea Mungivacca - Putignano, Lotto I-II - Interventi per l'adeguamento dei sistemi di sicurezza.		
f375	Potenziamento Infrastruttura Ferroviaria linea Bari - Taranto - Raddoppio ed elettrificazione del binario, incluso interrimento della linea e delle stazioni Triggiano-Capurso, sulla linea Ba-Ta, tratta Mungivacca-Noicattaro		
f374	Potenziamento Infrastruttura Ferroviaria linea Bari - Taranto - Rinnovo binario sulla linea Ba -Ta, tratta Noicattaro - Conversano		
f295	Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodale Alberobello		
f297	Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodale Castellana Grotte		
f299	Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodale Conversano		
f302	Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodale Locorotondo		
f306	Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodale Noci		
f307	Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodale Noicattaro		
f310	Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodale Putignano		
f311	Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodale Rutigliano		
f313	Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodale Valenzano		
f336 a-b	Stazione Bari Centrale - Accessibilità ultimo miglio. Potenziamento del collegamento stradale e dei parcheggi a servizio del secondo fronte di Stazione, in combinazione con il Progetto City Hub Bari Centrale di RFI		



Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Città Metropolitana di Bari alla stazione ferroviaria e ai Servizi AC/AV di BARI			Mobilità ciclistica		
ID	Descrizione Intervento	Viabilità		ID	Descrizione Intervento
		ID	Descrizione Intervento		
f48a	Nodo di Bari: Bari Sud. Nuova fermata Campus	s48	Tronco Bari - Mola di Bari. Variante nel tratto compreso fra Bari e Mola con adozione della sezione stradale B (DM 5/11/2001), SS16Bis - Realizzazione della Variante tra Torre a Mare e via Caldarola	c63	RP02 / ID 06 BICITALIA 6 - Ciclovia Adriatica
f48c	Nodo di Bari: Bari Sud. Variante tratta Bari C.le - Bari Torre a Mare	s167	SS.N.16 ADRIATICA Tratto Bari - Lecce. Lavori di adeguamento con adozione della sezione stradale A (D.M. 5/11/2001)+ corsia dinamica, nel tratto compreso tra la variante di Mola di Bari allo svincolo dell'abitato di Fasano (35 km), 1° stralcio		
f48d	Nodo di Bari: Bari Sud. Nuova fermata Bari Executive	s174	SS16-SS613 Adeguamento a caratteristiche di piattaforma autostradale dell'itinerario Fasano-Lecce		
f48e	Nodo di Bari: Bari Sud. Nuova fermata Triggiano				
f1004	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Bari-Brindisi Lecce - Velocizzazione (tratta Bari - Brindisi) Armamento				
f1005	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto:Velocizzazione adriatica. Upgrading tecnologico Foggia-Bari-Brindisi(tratte Bari Torre a Mare-Fasano e Foggia-Bari P.N.)				
f316	Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna - Lecce, tratte Rimini-Ancona, Pescara - Foggia, Foggia - Bari, e Brindisi-Lecce				
f336a-b	Stazione Bari Centrale - Accessibilità ultimo miglio. Potenziamento del collegamento stradale e dei parcheggi a servizio del secondo fronte di Stazione, in combinazione con il Progetto City Hub Bari Centrale di RFI PRG e ACC Bari Centrale				
f261	Eliminazione PL Lungo l'Adriatica (RFI)				

Direttrice Adriatica a sud di Bari

7.3.3.2 Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Città Metropolitana di Bari all'AEROPORTO DI BARI per mobilità di trasporto.

Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI + all'Aeroporto di Bari					
ID	Descrizione Intervento	Viabilità		Mobilità ciclistica	
		ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento
f267	Interventi infrastrutturali per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea Adriatica (Termoli-Taranto)	s24	SP88 potenziamento da Giovinazzo fino al casello A14 di Bitonto.	c63	RP02 / ID 06 BICITALIA 6 - Ciclovia Adriatica
f1001	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Bari-Brindisi Lecce - Velocizzazione (tratta San Severo - Foggia - Bari) Armamento	s26	Nuovo Casello autostradale Bari Nord sulla A14	c58	Velostazione di Giovinazzo



Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI + all'Aeroporto di Bari				
Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali		Viabilità		Mobilità ciclistica
ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento	ID
		s27	Camionale di Bari - Realizzazione tratta Viale delle Magnoie Zona A.S.I. di Bari, collegamento camionale Porto di Bari-SS16	c59
f281*	Linea Bologna-Bari – Nodo di Bari - Bari Nord: Variante Santo Spirito-Palese	a121	Aeroporto di Bari - Nuova viabilità d'accesso	c57
f336a-b	Stazione Bari Centrale - Accessibilità ultimo miglio. Potenziamiento del collegamento stradale e dei parcheggi a servizio del secondo fronte di Stazione, in combinazione con il Progetto City Hub Bari Centrale di RFI	a127	Aeroporto di Bari - Riconfigurazione della viabilità ed ampliamento parcheggi automobili	
f331	Potenziamento capacità di ricevimento treni della rete FNB su Bari Centrale	a151	Aeroporto di Bari - Sopraelevazione parcheggio P3	
f216	Attrezzaggio dell'infrastruttura esistente della tratta Fesca San Grolamo (FNB) – Binario V ovest (RFI) con un sistema BCA e SCMT oltre l'adeguamento degli impianti esistenti dell'ACEI di Bari Centrale (RFI) e ACCM di Fesca San Grolamo (FNB)			
f28	Metropolitana Bari-Quartiere San Paolo, tratta Cecilia-Regioni			
f30	Terminal intermodale passeggeri ferro-gomma Lamasinata			
f232	Realizzazione di un sovrappasso stradale per l'eliminazione del Passaggio a Livello ubicato alla progressiva km 3+885 della linea ferroviaria Bari Matera			
f261	PRG e ACC Bari Centrale			
f259	Sistemazione nodo di Bari: Raddoppio Bari Parco Sud - Bari Torre a Mare e variante ingresso linea merci Bari-Taranto, variante ingresso linea viaggiatori Bari-Taranto, binari di stazione della stazione di Bari C.le			
f29	Interconnessione pedonale tra la stazione Fesca San Grolamo (FNB) e la fermata Zona Industriale (RFI)			
f341	Nodo di Bari – variante ferroviaria "Bari Nord": collegamento della nuova stazione Palese/Aeroporto con l'aerostazione dell'aeroporto Karol Wojtiwa con bus shuttle			
	<i>Introduzione di un orario cadenzato per tutti i servizi di trasporto ferroviario regionale di lunga percorrenza in coincidenza presso la stazione di Bari Centrale, specialmente verso Brindisi/Lecce, Matera, Foggia e Taranto</i>			
	<i>Cadenzamento della linea ferroviaria Bari Aeroporto - Bari Centrali</i>			



Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI + all'Aeroporto di Bari			Viabilità		Mobilità ciclistica	
ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento	
f145	Linea Bari-Ruvo-Corato-Andria-Barletta, Tratta Corato - Andria intervento di attrezzaggio SCMT	s31	Collegamento stradale tra lo svincolo della SS.96 (Km 114+600) e il nuovo Casello Autostradale Bari Nord sulla A14	c36	Velostazione di Ruvo di Puglia	
f229	Integrazione dei PL di linea con il sistema di distanziamento esistente (BABcc) attraverso la realizzazione di n. 13 SPL23 al km 9+504, km 16+524, km 19+316, km 20+660, km 21+934, km 24+348, km 26+777, km 27+311, km 28+429, km 31+576, km 32+915, km 34+916, km 35+649, con conseguente adeguamento del sistema SCMT, nella tratta Bari-Bitonto-Terlizzi-Ruvo della linea ferroviaria Bari-Lamasinata-Bitonto-Barletta	s27	Camionale di Bari - Realizzazione tratta Viale delle Maignolie Zona A.S.I. di Bari, collegamento camionale Porto di Bari-SS16	c60	Velostazione di Corato	
f222	GRANDE PROGETTO - Comune di Ruvo di Puglia Soppressione P.L. km 34+916 (MADONNA DELLE GRAZIE) (Lotto 10)	a121	Aeroporto di Bari - Nuova viabilità d'accesso	c69	RP04 / ID 10 BICITALIA 10 - Ciclovía dei Borboni	
f223	GRANDE PROGETTO - Comune di Ruvo di Puglia Creazione rotatoria su rampa innesto S.P. 231 (Riorganizzazione viaria per la soppressione del PL al km 35+635) (Lotto 11)	a127	Aeroporto di Bari - Riconfigurazione della viabilità ed ampliamento parcheggi automobili	c65	RP03 BICITALIA 11 - Ciclovía degli Appennini - Ciclovía AQP1 / Spinazzola - Locorotondo	
f224	GRANDE PROGETTO - Comune di Ruvo di Puglia Soppressione P.L. km 36+779 Parcheggio di scambio ed Adeguamento Stazione (Lotto 12)	a151	Aeroporto di Bari - Sopraelevazione parcheggio P3	c70	RP04a / ID 16 BICITALIA 10 - Ciclovía dei Borboni - Variante Altamura - Matera	
f225	Realizzazione sottopasso Viale Liliium Terlizzi			c68	RP03a / ID 17 BICITALIA 11 - Ciclovía degli Appennini - Ciclovía AQP1 / Brenna - Gioia del Colle	
f283	Sostituzione della travata metallica al km 1+897 della linea Bari - Barletta			c63	RP02 / ID 06 BICITALIA 6 - Ciclovía Adriatica	
f232	Realizzazione di un sovrappasso stradale per l'eliminazione del Passaggio a Livello ubicato alla progressiva km 3+885 della linea ferroviaria Bari Matera			c57	Velostazione di Bari Palese	
f231	Realizzazione della fermata ferroviaria di Bari					
f231	Sant'Andrea, alla progressiva km 5+360 della linea ferroviaria Bari Matera. Realizzazione di un tratto di raddoppio ferroviario, dal km 4+850 al km 5+490 della linea Bari - Matera	s31	Collegamento stradale tra lo svincolo della SS.96 (Km 114+600) e il nuovo Casello Autostradale Bari Nord sulla A14	c37	Velostazione di Gravina in Puglia	
f232	Realizzazione di un sovrappasso stradale per l'eliminazione del Passaggio a Livello ubicato alla progressiva km 3+885 della linea ferroviaria Bari Matera	s27	Camionale di Bari - Realizzazione tratta Viale delle Maignolie Zona A.S.I. di Bari, collegamento camionale Porto di Bari-SS16	c55	Velostazione di Toritto	
f233	Fermata "Libertà" delle Ferrovie Appulo Lucane BARI - Cilepe PE 98/2017	a121	Aeroporto di Bari - Nuova viabilità d'accesso	c56	Velostazione di Palo del Colle	

Direttrice Corato-Palese-Bari

Direttrice Gravina/Altamura-Bari



Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI + all'Aeroporto di Bari			
Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali		Viabilità	
ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento
f234	Potenziamento e velocizzazione della linea ferroviaria Bari-Matera e tratta metropolitana Toritto-Bari - realizzazione dei sovrappassi pedonali nelle stazioni di Palo del Colle Binetto Grumo e Toritto delle Ferrovie Appulo Lucane e innalzamento marciapiedi passeggeri nelle stazioni di Bari Centrale Bari Scalo Palo del Colle Binetto Grumo Toritto e fermate Bari Policlinico - LOTTO III	a127	Aeroporto di Bari - Riconfigurazione della viabilità ed ampliamento parcheggi automobili
f235	Raddoppio selettivo posto di movimento Mellitto	a151	Aeroporto di Bari - Sopraelevazione parcheggio P3
f41	Linea Bari-Altamura-Matera. Raddoppio dalla fine dell'interamento di Modugno a Palo del Colle	c61	RP01 / ID 01 EUROVELO 5 - BICITALIA 3 - Ciclovia Romea Francigena - Variante Gravina - Altamura
f38	Linea Bari-Altamura-Matera delle Ferrovie Appulo Lucane. Potenziamnto e velocizzazione della tratta Bari/Toritto. (Raddoppio Bari Policlinico - Bari S. Andrea) LOTTO IV	c62	RP01a / ID 18 EUROVELO 5 - BICITALIA 3 - Ciclovia Romea Francigena - Variante Gravina - Altamura
f36	Linea Bari-Altamura-Matera. Raddoppio di binario tra Bari Scalo e Bari Libertà	c63	RP02 / ID 06 BICITALIA 6 - Ciclovia Adriatica
f346	Linea Bari-Bitritto: upgrading infrastrutturale	c69	RP04 / ID 10 BICITALIA 10 - Ciclovia dei Borboni
f40	Interramento linea ferroviaria FAL nell'ambito urbano della città di Modugno - secondo stralcio funzionale dalle progressive km 8+834 ÷ 10+750 della linea Bari - Matera	c63	RP02 / ID 06 BICITALIA 6 - Ciclovia Adriatica
f43	Linea Altamura-Gravina. Nuova fermata Ospedale delle Murge	c70	RP04a / ID 16 BICITALIA 10 - Ciclovia dei Borboni - Variante Altamura - Matera
f261	Introduzione di un orario cadenzato per tutti i servizi di trasporto ferroviario regionale di lunga percorrenza in coincidenza presso la stazione di Bari Centrale, specialmente verso Brindisi/Lecce, Matera, Foggia e Taranto PRG e ACC Bari Centrale	c57	Velostazione di Bari Palese
f277	Cadenzamento della linea ferroviaria Bari Aeroporto - Bari Centrali		
f267	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto. Upgrading tecnologico Bari-Taranto	c39	Velostazione di Gioia del Colle
	Interventi infrastrutturali per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea Adriatica (Termoli-Taranto)	c65	RP03 BICITALIA 11 - Ciclovia degli Appennini - Ciclovia AQP1 / Spinazzola - Locorotondo

Direttrice Bari-Taranto



Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI + all'Aeroporto di Bari			
Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali		Viabilità	
ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento
f259	Sistemazione nodo di Bari: Raddoppio Bari Parco Sud - Bari Torre a Mare e variante ingresso linea merci Bari-Taranto, variante ingresso linea viaggiatori Bari-Taranto, binari di stazionamento della stazione di Bari C.le	s60	SS 100 "Gioia del Colle" - Completamento funzionale e messa in sicurezza tra i km 44+500 e 52+600 (San Basilio) con sezione di tipo B
f216	Attrezzaggio dell'infrastruttura esistente della tratta Fesca San Giuliano (FNB) – Binario V ovest (RFI) con un sistema BCA e SCMT oltre l'adeguamento degli impianti esistenti dell'ACEI di Bari Centrale (RFI) e ACCM di Fesca San Giuliano (FNB)	s26	Nuovo Casello autostradale Bari Nord sulla A14
f60a-b	Terminal intermodale passeggeri ferro-gomma Gioia del Colle, in combinazione con il Piano Integrato Stazione Gioia del Colle di RFI	s27	Camionale di Bari - Realizzazione tratta Viale delle Magonole Zona A.S.I. di Bari, collegamento camionale Porto di Bari-SS16
f261	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto: PRG e ACC Bari Centrale	a121	Aeroporto di Bari - Nuova viabilità d'accesso
f289*	Realizzazione della linea di BRT suburbano a idrogeno sul corridoio Santeramo – Bari - Fase 1 - Cassano – Sannicandro Bari Policlinico – Bari Terminal Parco Due Giugno (incluso materiale rotabile e deposito) (32 Km)	a127	Aeroporto di Bari - Riconfigurazione della viabilità ed ampliamento parcheggi automobili
f47	Cadenzamento della linea ferroviaria Bari Aeroporto - Bari Centrali	a151	Aeroporto di Bari - Sopraelevazione parcheggio P3
f48a	Soppressione del Passaggio a Livello al Km 0+800 della linea ferroviaria FSE Bari-Taranto	s56	SS172 dei Trulli - Lavori di costruzione del tronco: Casamassima - Putignano
f48b	Nodo di Bari: Bari Sud. Nuova fermata Campus	s59	SS172 - Adeguamento tratta Putignano-Alberobello con sezione tipo C2
f48d	Nodo di Bari: Bari Sud. Quadruplicamento della linea tra Bari Centrale e Bari Executive	s26	Nuovo Casello autostradale Bari Nord sulla A14
f240	Potenziamento infrastruttura ferroviaria linea Bari-Taranto	s27	Camionale di Bari - Realizzazione tratta Viale delle Magonole Zona A.S.I. di Bari, collegamento camionale Porto di Bari-SS16
		a121	Aeroporto di Bari - Nuova viabilità d'accesso
		a127	Aeroporto di Bari - Riconfigurazione della viabilità ed ampliamento parcheggi automobili
		c68	RP03a / ID 17 BICITALIA 11 - Ciclovia degli Appennini - Ciclovia AQP1 / Brentella Bari - Gioia del Colle
		c71	RP04b / ID 02 BICITALIA 10 - Ciclovia dei Borboni - Variante Gioia del Colle - Matera
		c63	RP02 / ID 06 BICITALIA 6 - Ciclovia Adriatica
		c57	Velostazione di Bari Palese
		c40	Velostazione di Locorotondo
		c42	Velostazione di Putignano
		c65	RP03 BICITALIA 11 - Ciclovia degli Appennini - Ciclovia AQP1 / Spinazzola - Locorotondo
		c63	RP02 / ID 06 BICITALIA 6 - Ciclovia Adriatica
		c68	RP03a / ID 17 BICITALIA 11 - Ciclovia degli Appennini - Ciclovia AQP1 / Brentella Bari - Gioia del Colle



Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI + all'Aeroporto di Bari					
Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali			Viabilità		Mobilità ciclistica
ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento
f53	Anello del sud-est barese tra Mungivacca e Putignano. Rinnovo dell'armamento con traverse in c.a. monoblocco	a151	Aeroporto di Bari - Sopraelevazione parcheggio P3	c71	RP04b / ID 02 BICITALIA 10 - Ciclovia dei Borboni - Variante Gioia del Colle - Matera
f261	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto: PRG e ACC Bari Centrale			c75	RP08 / ID 04 Ciclovia Monopoli - Alberobello
f52	Linea ferroviaria Bari-Taranto raddoppio del binario della tratta Bari Mungivacca-Noicattaro, dal km 4+450 al km 15+110, incluso l'interramento della linea e delle stazioni di Triggiano e Capurso in galleria artificiale lungo l'attuale sede, tra il km 6+945 e il km 10+920 e Bretella ferroviaria del sud-est barese			c57	Velostazione di Bari Palese
f52	Linea ferroviaria Bari-Taranto raddoppio del binario della tratta Bari Mungivacca-Noicattaro, dal km 4+450 al km 15+110, incluso l'interramento della linea e delle stazioni di Triggiano e Capurso in galleria artificiale lungo l'attuale sede, tra il km 6+945 e il km 10+920 e Bretella ferroviaria del sud-est barese				
f139	Linea Bari-Taranto, "Anello di Bari", tratta Bari C.le - Bari Sud-Est - Putignano e linea Mungivacca - Putignano, Lotto I-II - Interventi per l'adeguamento dei sistemi di sicurezza.				
f375	Potenziamento infrastruttura Ferroviaria linea Bari - Taranto - Raddoppio ed elettrificazione del binario, incluso l'interramento della linea e delle stazioni Triggiano-Capurso, sulla linea Ba-Ta, tratta Mungivacca-Noicattaro				
f374	Potenziamento infrastruttura Ferroviaria linea Bari - Taranto - Rinnovo binario sulla linea Ba - Ta, tratta Noicattaro - Conversano				
f295	Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodale Alberobello				
f297	Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodale Castellana Grotte				
f299	Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodale Conversano				
f302	Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodale Locorotondo				
f306	Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodale Noci				
f307	Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodale Noicattaro				



Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI + all'Aeroporto di Bari			
Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali		Viabilità	Mobilità ciclistica
ID	Descrizione Intervento	Descrizione Intervento	ID
f310	Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodale Putignano		
f311	Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodale Rutigliano		
f313	Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodale Valenzano		
f336a-b	Stazione Bari Centrale - Accessibilità ultimo miglio. Potenziamento del collegamento stradale e dei parcheggi a servizio del secondo fronte di Stazione, in combinazione con il Progetto City Hub Bari Centrale di RFI		
	<i>Cadenzamento della linea ferroviaria Bari Aeroporto - Bari Centrali</i>		
	<i>Servizio metropolitano Bitonto-Bari Aeroporto-Bari Centrali-Putignano (- Martina Franca)</i>		
f48a	Nodo di Bari: Bari Sud. Nuova fermata Campus	Tronco Bari - Mola di Bari. Variante nel tratto compreso fra Bari e Mola con adozione della sezione stradale B (DM 5/11/2001). SS16Bis - Realizzazione della Variante tra Torre a Mare e Mola di Bari	RP02 / ID 06 BICITALIA 6 - Ciclovía Adriatica
f48c	Nodo di Bari: Bari Sud. Variante tratta Bari C.le - Bari Torre a Mare	SS.N.16 ADRIATICA Tratto Bari - Lecce. Lavori di adeguamento con adozione della sezione stradale A (D.M. 5/11/2001) + corsia d'emanca, nel tratto compreso tra la variante di Mola di Bari allo svincolo dell'abitato di Fasano (35 km). 1° stralcio	c63
f48d	Nodo di Bari: Bari Sud. Nuova fermata Bari Executive	SS16-SS613 Adeguamento a caratteristiche di piattaforma autostradale dell'itinerario Fasano-Lecce	c57
f48e	Nodo di Bari: Bari Sud. Nuova fermata Triggiano	Aeroporto di Bari - Nuova viabilità d'accesso	
f1004	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barletta-Bari-Brindisi-Lecce - Velocizzazione (tratta Bari - Brindisi) Armamento	Aeroporto di Bari - Riconfigurazione della viabilità ed ampliamento parcheggi automobili	
f1005	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto:Velocizzazione adriatica. Upgrading tecnologico Foggia-Bari-Brindisi(tratte Bari Torre a Mare-Fasano e Foggia-Bari P.N.)	Aeroporto di Bari - Sopraelevazione parcheggio P3	
f316	Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna - Lecce, tratte Rimini-Ancona, Pescara - Foggia, Foggia - Bari, e Brindisi-Lecce		
f336a-b	Stazione Bari Centrale - Accessibilità ultimo miglio. Potenziamento del collegamento stradale e dei parcheggi a servizio del secondo fronte di Stazione, in combinazione con il Progetto City Hub Bari Centrale di RFI		

Direttrice Adriatica a sud di Bari



Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI + all'Aeroporto di Bari			
Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali		Viabilità	Mobilità ciclistica
ID	Descrizione Intervento	Descrizione Intervento	ID
f261	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto: PRG e ACC Bari Centrale		
f29	Interconnessione pedonale tra la stazione Fesca San Gironamo (FNB) e la fermata Zona Industriale (RFI)		
	Eliminazione PL Lungo l'Adriatica (RFI)		
	Cadenzamento della linea ferroviaria Bari Aeroporto - Bari Centrali		
	Introduzione di un orario cadenzato per tutti i servizi di trasporto ferroviario regionale di lunga percorrenza in coincidenza presso la stazione di Bari Centrale, specialmente verso Brindisi/Lecce, Matera, Foggia e Taranto		

7.3.3.3 Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Città Metropolitana di Bari al PORTO DI BARI per modalità di trasporto.

Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Città Metropolitana di Bari al Porto di Bari			
Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali		Viabilità	Mobilità ciclistica
ID	Descrizione Intervento	Descrizione Intervento	ID
f267	Interventi infrastrutturali per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea Adriatica (Termoli-Taranto)	SP88 potenziamento da Giovinazzo fino al casello A14 di Bitonto.	c63
f1001	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barletta-Bari-Brindisi-Lecce - Velocizzazione (tratta San Severo - Foggia - Bari) Arma-mento	Nuovo Casello autostradale Bari Nord sulla A14	c58
f281*	Linea Bologna-Bari - Nodo di Bari - Bari Nord: Variante Santo Spirito-Palese	Camionale di Bari - Realizzazione tratta Viale delle Maignolie Zona A.S.I. di Bari, collegamento camionale Porto di Bari-SS16	c59
f336a-b	Stazione Bari Centrale - Accessibilità ultimo miglio. Potenziamento del collegamento stradale e dei parcheggi a servizio del secondo fronte di Stazione, in combinazione con il Progetto City Hub Bari Centrale di RFI	Porto di Bari. Lavori di rimozione binari ed adeguamento sede stradale dorsale di collegamento Marisabella - S.Vito	
f331	Potenziamento capacità di ricevimento treni della rete FNB su Bari Centrale	Interazioni porto - città: Parco del Castello - riconnes-sione Castello - porto	
		Porti di sistema. Evoluzione PSC GAIA a supporto dell'interoperabilità con il sistema logistico regionale, nazionale e globale.	



Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGIERI della Città Metropolitana di Bari al Porto di Bari			
Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali		Viabilità	
ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento
f216	Attrezzaggio dell'infrastruttura esistente della tratta Fesca San Girolamo (FNB) – Binario V. ovest (RFI) con un sistema BCA e SCMT oltre l'adeguamento degli impianti esistenti dell'ACEI di Bari Centrale (RFI) e ACCM di Fesca San Girolamo (FNB)		
f28	Metropolitana Bari-Quartiere San Paolo, tratta Cecilia-Regioni		
f30	Terminal intermodale passeggeri ferro-gomma Lamasinata		
f232	Realizzazione di un sovrappasso stradale per l'eliminazione del Passaggio a Livello ubicato alla progressiva km. 3+885 della linea ferroviaria Bari Matera		
f261	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto: PRG e ACC Bari Centrale		
f259	Sistemazione nodo di Bari: Raddoppio Bari Parco Sud - Bari Torre a Mare e variante ingresso linea merci Bari-Taranto, variante ingresso linea viaggiatori Bari-Taranto, binari di stazione della stazione di Bari C.le		
f59	Bari, Introduzione tecnologia tranvia sulla tratta dismessa linea RFI tra Torre a Mare e Bari parco Sud		
f294	Rete Urbana di BRT Comune di Bari		
		s31	Collegamento stradale tra lo svincolo della SS.96 (Km 114+600) e il nuovo Casello Autostradale Bari Nord sulla A14
		s27	Camionale di Bari - Realizzazione tratta Viale delle Magonie Zona A.S.I. di Bari, collegamento camionale Porto di Bari-SS16
f261	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto: PRG e ACC Bari Centrale	p116	Porto di Bari. Lavori di rimozione binari ed adeguamento sede stradale dorsale di collegamento Marisabella - S.Vito
f331	Potenziamento capacità di ricevimento treni della rete FNB su Bari Centrale	p121	Interazioni porto – città: Parco del Castello – riconnesione Castello – porto
f336a-b	Stazione Bari Centrale - Accessibilità ultimo miglio. Potenziamento del collegamento stradale e dei parcheggi a servizio del secondo fronte di Stazione, in combinazione con il Progetto City Hub Bari Centrale di RFI	p130	Porti di sistema. Evoluzione PSC GAIA a supporto dell'interoperabilità con il sistema logistico regionale, nazionale e globale.

Direttrice Corato-Palese-Bari



Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Città Metropolitana di Bari al Porto di Bari			
Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali		Mobilità ciclistica	
ID	Descrizione Intervento	Viabilità	Descrizione Intervento
ID	ID	ID	ID
			RP03a / ID 17 BICITALIA 11 - Ciclovia degli Appennini - Ciclovia AQP1 / Brettella Bari - Gioia del Colle
f216	Attrezzaggio dell'infrastruttura esistente della tratta Fesca San Grolamo (FNB) – Binario V ovest (RFI) con un sistema BCA e SCMT oltre l'adeguamento degli impianti esistenti dell'ACEI di Bari Centrale (RFI) e ACCM di Fesca San Grolamo (FNB)		RP02 / ID 06 BICITALIA 6 - Ciclovia Adriatica
f29	Interconnessione pedonale tra la stazione Fesca San Grolamo (FNB) e la fermata Zona Industriale (RFI)		Velostazione di Bari Palese
f30	Terminali intermodale passeggeri ferro-gomma Lamasinata		
f232	Realizzazione di un sovrappasso stradale per l'eliminazione del Passaggio a Livello ubicato alla progressiva km 3+885 della linea ferroviaria Bari Matera		
f261	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto: PRG e ACC Bari Centrale		
f229	Integrazione dei PL di linea con il sistema di distanziamen- to esistente (BABcc) attraverso la realizzazione di n. 13 SPL23 al km 9+504, km 16+524, km 19+316, km 20+660, km 21+934, km 24+348, km 26+777, km 27+311, km 28+429, km 31+576, km 32+915, km 34+916, km 35+649, con conseguente adeguamento del sistema SCMT, nella tratta Bari-Bitonto-Terlizzi-Ruvo della linea ferroviaria Bari-Lamasinata-Bitonto-Barletta		
f145	Linea Bari-Ruvo-Corato-Andria-Barletta, Tratta Corato - Andria intervento di attrezzaggio SCMT		
f233	Fermata "Libertà" delle Ferrovie Appulo Lucane BARI - CI- PE 98/2017		
f222	GRANDE PROGETTO - Comune di Ruvo di Puglia Soppres- sione P.L. km 34+916 (MADONNA DELLE GRAZIE) (Lotto 10)		
f223	GRANDE PROGETTO - Comune di Ruvo di Puglia Creazione rotatoria su rampa innesto S.P. 231 (Riorganizzazione via- rotaria per la soppressione del PL al km 35+635) (Lotto 11)		
f224	GRANDE PROGETTO - Comune di Ruvo di Puglia Soppres- sione P.L. km 36+779 Parcheggio di scambio ed Adegua- mento Stazione (Lotto 12)		



Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGIERI della Città Metropolitana di Bari al Porto di Bari			
Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali		Viabilità	
ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento
f225	Realizzazione sottopasso Viale Lillium Terlizzi		
f283	Sostituzione della travata metallica al km 1+897 della linea Bari - Barletta		
f59	Bari, Introduzione tecnologia tranvia sulla tratta dismessa linea RFI tra Torre a Mare e Bari parco Sud		
f294	Rete Urbana di BRT Comune di Bari		
f231	Realizzazione della fermata ferroviaria di Bari Sant'Andrea, alla progressiva km 5+360 della linea ferroviaria Bari-Matera. Realizzazione di un tratto di raddoppio ferroviario, dal km 4+850 al km 5+490 della linea Bari -Matera	s31	Collegamento stradale tra lo svincolo della SS.96 (Km 114+600) e il nuovo Casello Autostradale Bari Nord sulla A14
f232	Realizzazione di un sovrappasso stradale per l'eliminazione del Passaggio a Livello ubicato alla progressiva km 3+885 della linea ferroviaria Bari-Matera	s27	Camionale di Bari - Realizzazione tratta Viale delle Magnole Zona A.S.I. di Bari, collegamento camionale Porto di Bari-SS16
f233	Fermata "Libertà" delle Ferrovie Appulo Lucane BARI - Ciclovia PE 98/2017	p116	Porto di Bari. Lavori di rimozione binari ed adeguamento sede stradale dorsale di collegamento Marisabella - S.Vito
f234	Potenziamento e velocizzazione della linea ferroviaria Bari-Matera e tratta metropolitana Toritto-Bari - realizzazione dei sovrappassi pedonali nelle stazioni di Palo del Colle Binetto Grumo e Toritto delle Ferrovie Appulo Lucane e innalzamento marciapiedi passeggeri nelle stazioni di Bari Centrale Bari Scalo Palo del Colle Binetto Grumo Toritto e fermate Bari Policlinico - LOTTO III	p121	Interazioni porto - città: Parco del Castello - riconnesione Castello - porto
f235	Raddoppio selettivo posto di movimento Mellitto	p130	Porti di sistema. Evoluzione PSC GAIA a supporto dell'interoperabilità con il sistema logistico regionale, nazionale e globale.
f36	Linea Bari-Altamura-Matera. Raddoppio di binario tra Bari Scalo e Bari Libertà	c69	RP04 / ID 10 BICITALIA 10 - Ciclovia dei Borboni
f38	Linea Bari-Altamura-Matera delle Ferrovie Appulo Lucane. Potenziamnto e velocizzazione della tratta Bari/Toritto. (Raddoppio Bari Policlinico - Bari S. Andrea) LOTTO IV	c63	RP02 / ID 06 BICITALIA 6 - Ciclovia Adriatica
f40	Interramento linea ferroviaria FAL nell'ambito urbano della città di Modugno - secondo stralcio funzionale dalle progressive km 8+834 ± 10+750 della linea Bari -Matera	c70	RP04a / ID 16 BICITALIA 10 - Ciclovia dei Borboni - Variante Altamura -Matera
f41	Linea Bari-Altamura-Matera. Raddoppio dalla fine dell'interramento di Modugno a Palo del Colle		
f43	Linea Altamura-Gravina. Nuova fermata Ospedale delle Murge		

Direttrice Gravina/Altamura-Bari



Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGIERI della Città Metropolitana di Bari al Porto di Bari			
Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali		Viabilità	
ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento
f346	Linea Bari-Bitritto: upgrading infrastrutturale		
f336a-b	Stazione Bari Centrale - Accessibilità ultimo miglio. Potenziamiento del collegamento stradale e dei parcheggi a servizio del secondo fronte di Stazione, in combinazione con il Progetto City Hub Bari Centrale di RFI		
f324	Linea Bari - Matera: rinnovo armamento tratta Bari centrale-Bari Scalo dalla progr. km 0+000 alla progr. 1+809		
f294	Rete Urbana di BRT Comune di Bari		
f277	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto: Upgrading tecnologico Bari-Taranto	s53	SS171-SS271 - Variante esterna all'abitato di Santeramo in Colle realizzazione 1° e 2° Stralcio con sezione tipo C
f267	Interventi infrastrutturali per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea Adriatica (Termoli-Taranto)	s54	Collegamento mediano Murgia-Matera-Pollino - adeguamento della tratta Matera-Santeramo in Colle-Gioia del Colle con sezione tipo C
f259	Sistemazione nodo di Bari: Raddoppio Bari Parco Sud - Bari Torre a Mare e variante ingresso linea merci Bari-Taranto, variante ingresso linea viaggiatori Bari-Taranto, binari di stazionamento della stazione di Bari C.le	s60	SS 100 "Gioia del Colle" - Completamento funzionale e messa in sicurezza tra i km 44+500 e 52+600 (San Basilio) con sezione di tipo B
f261	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto: PRG e ACC Bari Centrale	s26	Nuovo Casello autostradale Bari Nord sulla A14
f216	Attrezzaggio dell'infrastruttura esistente della tratta Fesca San Girolamo (FNB) - Binario V ovest (RFI) con un sistema BCA e SCMT oltre l'adeguamento degli impianti esistenti dell'ACEI di Bari Centrale (RFI) e ACCM di Fesca San Girolamo (FNB)	s27	Camionale di Bari - Realizzazione tratta Viale delle Magonole Zona A.S.I. di Bari, collegamento camionale Porto di Bari-SS16
f60a-b	Terminal intermodale passeggeri ferro-gomma Gioia del Colle, in combinazione con il Piano Integrato Stazione Gioia del Colle di RFI	p116	Porto di Bari. Lavori di rimozione binari ed adeguamento sede stradale dorsale di collegamento Marisabella - S.Vito
f336a-b	Stazione Bari Centrale - Accessibilità ultimo miglio. Potenziamiento del collegamento stradale e dei parcheggi a servizio del secondo fronte di Stazione, in combinazione con il Progetto City Hub Bari Centrale di RFI	p121	Interazioni porto - città: Parco del Castello - riconnesione Castello - porto
		p130	Porti di sistema. Evoluzione PSC GAIA a supporto dell'interoperabilità con il sistema logistico regionale, nazionale e globale.

Direttrice Bari-Taranto



Interventi che garantiscono l'accessibilità del PASSEGGIERI della Città Metropolitana di Bari al Porto di Bari			Viabilità		Mobilità ciclistica	
ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento	
f289*	Realizzazione della linea di BRT suburbano a idrogeno sul corridoio Santeramo – Bari - Fase 1 - Cassano – Sannicandro Bari Policlinico – Bari Terminal Parco Due Giugno (incluso materiale rotabile e deposito) (32 Km)					
f294	Rete Urbana di BRT Comune di Bari					
f47	Soppressione del Passaggio a Livello al Km 0+800 della linea ferroviaria FSE Bari-Taranto	s56	SS172 dei Trulli - Lavori di costruzione del tronco: Cassamassima - Putignano	c40	Velostazione di Putignano	
f48a	Nodo di Bari: Bari Sud. Nuova fermata Campus	s59	SS172 - Adeguamento tratta Putignano-Alberobello con sezione tipo C2	c42	Velostazione di Locorotondo	
f48b	Nodo di Bari: Bari Sud. Quadruplicamento della linea tra Bari Centrale e Bari Executive	s26	Nuovo Casello autostradale Bari Nord sulla A14	c65	RP03 BICITALIA 11 - Ciclovia degli Appennini - Ciclovia AQP1 / Spinazzola - Locorotondo	
f48d	Nodo di Bari: Bari Sud. Nuova fermata Bari Executive	s27	Camionale di Bari - Realizzazione tratta Viale delle Magnole Zona A.S.I. di Bari, collegamento camionale Porto di Bari-SS16	c63	RP02 / ID 06 BICITALIA 6 - Ciclovia Adriatica	
f240	Potenziamento infrastruttura ferroviaria linea Bari-Taranto	p116	Porto di Bari. Lavori di rimozione binari ed adeguamento sede stradale dorsale di collegamento Marisabella - S.Vito	c68	RP03a / ID 17 BICITALIA 11 - Ciclovia degli Appennini - Ciclovia AQP1 / Bretella Bari - Gioia del Colle	
		p121	Interazioni porto – città: Parco del Castello – riconnesione Castello – porto	c71	RP04b / ID 02 BICITALIA 10 - Ciclovia dei Borboni - Variante Gioia del Colle - Matera	
f261	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto: PRG e ACC Bari Centrale	p130	Porti di sistema. Evoluzione PSC GAIA a supporto dell'interoperabilità con il sistema logistico regionale, nazionale e globale.	c75	RP08 / ID 04 Ciclovia Monopoli - Alberobello	
f52	Linea ferroviaria Bari-Taranto raddoppio del binario della tratta Bari Mungivacca-Noicattaro, dal km 4+450 al km 15+110, incluso l'interramento della linea e delle stazioni di Triggiano e Capurso in galleria artificiale lungo l'attuale sede, tra il km 6+945 e il km 10+920 e Bretella ferroviaria del sud-est barese					
f139	Linea Bari-Taranto, "Anello di Bari", tratta Bari C.le - Bari Sud-Est - Putignano e linea Mungivacca - Putignano, Lotto I-II - Interventi per l'adeguamento dei sistemi di sicurezza.					
f375	Potenziamento infrastruttura Ferroviaria linea Bari – Taranto - Raddoppio ed elettrificazione del binario, inclusione interramento della linea e delle stazioni Triggiano-Capurso, sulla linea Ba-Ta, tratta Mungivacca-Noicattaro					

Direttrice Alberobello-Putignano-Bari



Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGIERI della Città Metropolitana di Bari al Porto di Bari			
Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali		Mobilità ciclistica	
ID	Descrizione Intervento	Viabilità	Descrizione Intervento
ID	ID	Descrizione Intervento	ID
f374	Potenziamento Infrastruttura Ferroviaria linea Bari - Taranto - Rinnovo binario sulla linea Ba -Ta, tratta Noicattaro - Conversano		
f50	Linea Bari-Putignano-Martina Franca-Taranto. Raddoppio in sede definitiva tratta Mungivacca-Executive		
f295	Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodale Alberobello		
f297	Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodale Castellana Grotte		
f299	Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodale Conversano		
f302	Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodale Locorotondo		
f306	Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodale Noci		
f307	Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodale Noicattaro		
f310	Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodale Putignano		
f311	Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodale Rutigliano		
f313	Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodale Valenzano		
f336a-b	Stazione Bari Centrale - Accessibilità ultimo miglio. Potenziamento del collegamento stradale e dei parcheggi a servizio del secondo fronte di Stazione, in combinazione con il Progetto City Hub Bari Centrale di RFI		
f294	Rete Urbana di BRT Comune di Bari		
f48a	Nodo di Bari: Bari Sud. Nuova fermata Campus	s48	Tronco Bari - Mola di Bari. Variante nel tratto compreso fra Bari e Mola con adozione della sezione stradale B (DM 5/11/2001). SS16Bis - Realizzazione della Variante tra Torre a Mare e Mola di Bari
f48c	Nodo di Bari: Bari Sud. Variante tratta Bari C.le - Bari Torre a Mare	s167	SS.N.16 ADRIATICA Tratto Bari - Lecce. Lavori di adeguamento con adozione della sezione stradale A (D.M. 5/11/2001) + corsia dimanica, nel tratto compreso tra la variante di Mola di Bari allo svincolo dell'abitato di Fasano (35 km). 1° stralcio
f48d	Nodo di Bari: Bari Sud. Nuova fermata Bari Executive	s174	SS16-SS613 Adeguamento a caratteristiche di piattaforma autostradale dell'itinerario Fasano-Lecce

Bar
Direttrice Adriatica a sud di



Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Città Metropolitana di Bari al Porto di Bari			Mobilità ciclistica		
Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali			Viabilità		
ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento
f48e	Nodo di Bari: Bari Sud. Nuova fermata Triggiano	p116	Porto di Bari. Lavori di rimozione binari ed adeguamento sede stradale dorsale di collegamento Marisabella - S.Vito		
f1004	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barletta-Bari-Brindisi-Lecce - Velocizzazione (tratta Bari - Brindisi) Armamento	p121	Interazioni porto - città: Parco del Castello - riconnes-sione Castello - porto		
f1005	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto: Velocizzazione adriatica. Upgrading tecnologico Foggia-Bari-Brindisi (tratte Bari Torre a Mare-Fasano e Foggia-Bari P.N.)	p130	Porti di sistema. Evoluzione PSC GAIÀ a supporto dell'interoperabilità con il sistema logistico regionale, nazionale e globale.		
f316	Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna - Lecce, tratte Rimini-Ancona, Pescara - Foggia, Foggia - Bari, e Brindisi-Lecce				
f336a-b	Stazione Bari Centrale - Accessibilità ultimo miglio. Potenziamento del collegamento stradale e dei parcheggi a servizio del secondo fronte di Stazione, in combinazione con il Progetto City Hub Bari Centrale di RFI				
f261	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto: PRG e ACC Bari Centrale				
f29	Eliminazione PL Lungo l'Adriatica (RFI)				
f294	Interconnessione pedonale tra la stazione Fesca San Girolamo (FNB) e la fermata Zona Industriale (RFI)				
f59	Rete Urbana di BRT Comune di Bari Bari, Introduzione tecnologia tranvia sulla tratta dismessa linea RFI tra Torre a Mare e Bari parco Sud				

7.3.4 INTERVENTI CHE GARANTISCONO L'ACCESSIBILITÀ DEI PASSEGGERI DELLA PROVINCIA DI TARANTO.

7.3.4.1 Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Taranto alla STAZIONE FERROVIARIA DI TARANTO per modalità di trasporto.

Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Taranto alla stazione ferroviaria di Taranto			Mobilità ciclistica		
Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali			Viabilità		
ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento
f87	Linea Taranto-Brindisi. Nuova stazione Taranto-Nasisi con terminal intermodale passeggeri ferro-gomma	s163	Interventi di adeguamento della viabilità di accesso alla nuova stazione ferroviaria di Nasisi	c47	Velostazione di Taranto
		s164	Taranto: Adeguamento e potenziamento del nodo complesso SS.7 - SS.100 - SS 106	c73	RP06 / ID 14 BICITALIA 14 - Ciclovía dei Tre Mari



Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Taranto alla stazione ferroviaria di Taranto			Mobilità ciclistica		
Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali		Viabilità		ID	Descrizione Intervento
ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento
		f86a-b	Nodo di Taranto. Terminal intermodale passeggeri ferro-gomma Taranto "Croci", in combinazione con il progetto City Hub Taranto di RFI		
		f87	Linea Taranto-Brindisi. Nuova stazione Taranto-Nasisi con terminal intermodale passeggeri ferro-gomma		
f291	Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico Manduria - Sava - San Giorgio Jonico - Nuovo Ospedale San Cataldo - Stazione RFI Taranto Nasisi - Polo Direzionale e Universitario Paolo VI (incluso materiale rotabile e deposito di Manduria) (46 Km)	s71	SS7 ter "Itinerario Bradanico-Salentino" - Adeguamento alla sezione tipo C tra l'innesto con la variante di Sava e Manduria e l'abitato di Grottaglie in corrispondenza della SS7 "Appia"	c47	Velostazione di Taranto
f87	Linea Taranto-Brindisi. Nuova stazione Taranto-Nasisi con terminal intermodale passeggeri ferro-gomma	s78	SS 7 ter - Itinerario Bradanico - Salentino Tratto compreso fra la SSV Taranto - Grottaglie e Manduria Lavori di completamento funzionale del Lotto 3° - stralcio 2 - 3	c61	RP01 / ID 01 EUROVELO 5 - BICITALIA 3 - Ciclovía Roma Francigena
		s163	Interventi di adeguamento della viabilità di accesso alla nuova stazione ferroviaria di Nasisi	c67	RP03 BICITALIA 11 - Ciclovía degli Appennini - Ciclovía dell'Acquedotto Pugliese Grottaglie - S. Maria di Leuca
		s164	Taranto: Adeguamento e potenziamento del nodo compreso SS.7 - SS.100 - SS 106		
		f87	Linea Taranto-Brindisi. Nuova stazione Taranto-Nasisi con terminal intermodale passeggeri ferro-gomma		
f87	Linea Taranto-Brindisi. Nuova stazione Taranto-Nasisi con terminal intermodale passeggeri ferro-gomma	s163	Interventi di adeguamento della viabilità di accesso alla nuova stazione ferroviaria di Nasisi	c47	Velostazione di Taranto
		s164	Taranto: Adeguamento e potenziamento del nodo compreso SS.7 - SS.100 - SS 106	c46	Velostazione di Grottaglie
f326	Potenziamento Taranto-Brindisi			c61	RP01 / ID 01 EUROVELO 5 - BICITALIA 3 - Ciclovía Roma Francigena
f240	Potenziamento infrastruttura ferroviaria linea Bari-Taranto	f87	Linea Taranto-Brindisi. Nuova stazione Taranto-Nasisi con terminal intermodale passeggeri ferro-gomma		
f141	Linea Martina Franca-Taranto - Interventi per l'adeguamento dei sistemi di sicurezza. - Lavori di realizzazione di sottosistemi di terra (SST) SCMT ENCODER	s69	Lavori di costruzione della Circonvallazione Ovest all'abitato di Martina Franca	c47	Velostazione di Taranto
f300	Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodale Crispiano	s164	Taranto: Adeguamento e potenziamento del nodo compreso SS.7 - SS.100 - SS 106		
f305	Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodale Martina Franca	f87	Linea Taranto-Brindisi. Nuova stazione Taranto-Nasisi con terminal intermodale passeggeri ferro-gomma		



Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Taranto alla stazione ferroviaria di Taranto		Viabilità		Mobilità ciclistica	
ID	Descrizione intervento	ID	Descrizione intervento	ID	Descrizione intervento
f86a-b	Nodo di Taranto. Terminal intermodale passeggeri ferro-gomma Taranto "Croci", in combinazione con il progetto City Hub Taranto di RFI				
f373	Potenziamento Infrastruttura Ferroviaria linea Bari - Taranto - Rinnovo binario sulla linea Ba -Ta, tratta Martina Franca - Taranto				
f87	Linea Taranto-Brindisi. Nuova stazione Taranto-Nasisi con terminal intermodale passeggeri ferro-gomma				
f277	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto: Upgrading tecnologico Bari-Taranto	s60	SS 100 "Gioia del Colle"- Completamento funzionale e messa in sicurezza tra i km 44+500 e 52+600 (San Basilio) con sezione di tipo B	c47	Velostazione di Taranto
f267	Interventi infrastrutturali per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea Adriatica (Termoli-Taranto)	s65	A14 - Ripristino delle rampe di collegamento tra la A14 e la SS106dir/SS7	c48	Velostazione di Castellane-ta
f87	Linea Taranto-Brindisi. Nuova stazione Taranto-Nasisi con terminal intermodale passeggeri ferro-gomma	s161	S.S. 100 Bari- Taranto. Completamento funzionale e messa in sicurezza con sez. tipo B dal km 52,200 fino al km 66,600 (conclusivo della SS100) con immissione sulla nuova arteria SS106dir/SS7 in territorio di Palagianò.	c61	RP01 / ID 01 EUROVELO 5 - BICITALIA 3 - Ciclovia Roma Francigena
		s164	Taranto: Adeguamento e potenziamento del nodo compreso SS.7 - SS.100 - SS.106		
		f87	Linea Taranto-Brindisi. Nuova stazione Taranto-Nasisi con terminal intermodale passeggeri ferro-gomma		
f268	Interventi infrastrutturali per il potenziamento dei collegamenti al distretto industriale di Ferrandina e la realizzazione del Corridoio Taranto - Metaponto e Ferrandina - Metaponto	s164	Taranto: Adeguamento e potenziamento del nodo compreso SS.7 - SS.100 - SS.106	c47	Velostazione di Taranto
f86a-b	Nodo di Taranto. Terminal intermodale passeggeri ferro-gomma Taranto "Croci", in combinazione con il progetto City Hub Taranto di RFI			c73	RP06 / ID 14 BICITALIA 14 - Ciclovia dei Tre Mari
f87	Linea Taranto-Brindisi. Nuova stazione Taranto-Nasisi con terminal intermodale passeggeri ferro-gomma	f87	Linea Taranto-Brindisi. Nuova stazione Taranto-Nasisi con terminal intermodale passeggeri ferro-gomma		

7.3.4.2 Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Taranto all'Aeroporto di Bari e Brindisi per modalità di trasporto.

Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Taranto all'Aeroporto di Bari e Brindisi		Viabilità		Mobilità ciclistica	
ID	Descrizione intervento	ID	Descrizione intervento	ID	Descrizione intervento



Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Taranto all'Aeroporto di Bari e Brindisi			
Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali		Viabilità	
ID	Descrizione intervento	ID	Descrizione intervento
f87	Linea Taranto-Brindisi. Nuova stazione Taranto-Nasisi con terminal intermodale passeggeri ferro-gomma	s65	A14 - Ripristino delle rampe di collegamento tra la A14 e la SS106dir/SS7
f277	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto: Upgrading tecnologico Bari-Taranto	s164	Taranto: Adeguamento e potenziamento del nodo complesso SS.7 – SS.100 – SS 106
f267	Interventi infrastrutturali per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea Adriatica (Termoli-Taranto)	s26	Nuovo Casello autostradale Bari Nord sulla A14
	Attivazione di nuovi servizi veloci Bari – Taranto Nasisi	s27	Camionale di Bari - Realizzazione tratta Viale delle Magonole Zona A.S.I. di Bari, collegamento camionale Porto di Bari-SS16
	Introduzione di un orario cadenzato per tutti i servizi di trasporto ferroviario regionale di lunga percorrenza in coincidenza presso la stazione di Bari Centrale, specialmente verso Brindisi/Lecce, Matera, Foggia e Taranto	a121	Aeroporto di Bari - Nuova viabilità d'accesso
f326	Potenziamento Taranto-Brindisi	a127	Aeroporto di Bari - Riconfigurazione della viabilità ed ampliamento parcheggi automobili
f90	Collegamento mediante tecnologia BRT Aeroporto di Brindisi - rete RFI presso la nuova fermata Perrino sulle linee Brindisi-Taranto e Bari-Lecce	a151	Aeroporto di Bari - Sopraelevazione parcheggio P3
f285	Attivazione nuova stazione di Brindisi Aeroporto e bretelle di collegamento con le linee Bari-Brindisi e Taranto-Brindisi	s169	Potenziamento e messa in sicurezza tangenziale di Brindisi e collegamento alla viabilità di accesso al porto e alla stazione ferroviaria
	Attivazione di nuovi servizi taranto-Brindisi Aeroporto - Brindisi	a87	Aeroporto di Brindisi: Riconfigurazione della viabilità e ampliamento parcheggi automobili - Sopraelevazione parcheggio P7
f291	Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico Manduria – Sava - San Giorgio Jonico – Nuovo Ospedale San Cataldo – Stazione RFI Taranto Nasisi – Polo Direzionale e Universitario Paolo VI (incluso materiale rotabile e deposito di Manduria) (46 Km)	s65	A14 - Ripristino delle rampe di collegamento tra la A14 e la SS106dir/SS7
f87	Linea Taranto-Brindisi. Nuova stazione Taranto-Nasisi con terminal intermodale passeggeri ferro-gomma	s164	Taranto: Adeguamento e potenziamento del nodo complesso SS.7 – SS.100 – SS 106
f277	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto: Upgrading tecnologico Bari-Taranto	s26	Nuovo Casello autostradale Bari Nord sulla A14
f267	Interventi infrastrutturali per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea Adriatica (Termoli-Taranto)	s27	Camionale di Bari - Realizzazione tratta Viale delle Magonole Zona A.S.I. di Bari, collegamento camionale Porto di Bari-SS16

Direttrice Iltoranea salentina

Direttrice Taranto - San Giorgio Jonico - Manduria

470/498



Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Taranto all'Aeroporto di Bari e Brindisi		Viabilità		Mobilità ciclistica	
ID	Descrizione intervento	ID	Descrizione intervento	ID	Descrizione intervento
	Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali				
	Attivazione di nuovi servizi veloci Bari – Taranto Nasisi	a121	Aeroporto di Bari - Nuova viabilità d'accesso	c63	RP02 / ID 06 BICITALIA 6 - Ciclovía Adriatica
	Introduzione di un orario cadenzato per tutti i servizi di trasporto ferroviario regionale di lunga percorrenza in coincidenza presso la stazione di Bari Centrale, specialmente verso Brindisi/Lecce, Matera, Foggia e Taranto	a127	Aeroporto di Bari - Riconfigurazione della viabilità ed ampliamento parcheggi automobili		
f326	Potenziamento Taranto-Brindisi	a151	Aeroporto di Bari - Sopraelevazione parcheggio P3		
f90	Collegamento mediante tecnologia BRT Aeroporto di Brindisi - rete RFI presso la nuova fermata Perrino sulle linee Brindisi-Taranto e Bari-Lecce	s169	Potenziamento e messa in sicurezza tangenziale di Brindisi e collegamento alla viabilità di accesso al porto e alla stazione ferroviaria		
f285	Attivazione nuova stazione di Brindisi Aeroporto e bretelle di collegamento con le linee Bari-Brindisi e Taranto-Brindisi	a87	Aeroporto di Brindisi: Riconfigurazione della viabilità e ampliamento parcheggi automobili - Sopraelevazione parcheggio P7		
	Attivazione di nuovi servizi taranto-Brindisi Aeroporto - Brindisi				
f87	Linea Taranto-Brindisi. Nuova stazione Taranto-Nasisi con terminal intermodale passeggeri ferro-gomma	s65	A14 - Ripristino delle rampe di collegamento tra la A14 e la SS106dir/SS7	c47	Velostazione di Taranto
f326	Potenziamento Taranto-Brindisi	s164	Taranto: Adeguamento e potenziamento del nodo complesso SS.7 – SS.100 – SS.106	c46	Velostazione di Grottaglie
f277	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto: Upgrading tecnologico Bari-Taranto	s26	Nuovo Casello autostradale Bari Nord sulla A14	c61	RP01 / ID 01 EUROVELO 5 - BICITALIA 3 - Ciclovía Romana Francigena
f267	Interventi infrastrutturali per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea Adriatica (Termoli-Taranto)	s27	Camionale di Bari - Realizzazione tratta Viale delle Magonole Zona A.S.I. di Bari, collegamento camionale Porto di Bari-SS16	c63	RP02 / ID 06 BICITALIA 6 - Ciclovía Adriatica
	Attivazione di nuovi servizi veloci Bari – Taranto Nasisi	a121	Aeroporto di Bari - Nuova viabilità d'accesso	c44	Velostazione di Brindisi
	Introduzione di un orario cadenzato per tutti i servizi di trasporto ferroviario regionale di lunga percorrenza in coincidenza presso la stazione di Bari Centrale, specialmente verso Brindisi/Lecce, Matera, Foggia e Taranto	a127	Aeroporto di Bari - Riconfigurazione della viabilità ed ampliamento parcheggi automobili		
f90	Collegamento mediante tecnologia BRT Aeroporto di Brindisi - rete RFI presso la nuova fermata Perrino sulle linee Brindisi-Taranto e Bari-Lecce	a151	Aeroporto di Bari - Sopraelevazione parcheggio P3		
f285	Attivazione nuova stazione di Brindisi Aeroporto e bretelle di collegamento con le linee Bari-Brindisi e Taranto-Brindisi	s169	Potenziamento e messa in sicurezza tangenziale di Brindisi e collegamento alla viabilità di accesso al porto e alla stazione ferroviaria		
	Attivazione di nuovi servizi taranto-Brindisi Aeroporto - Brindisi	a87	Aeroporto di Brindisi: Riconfigurazione della viabilità e ampliamento parcheggi automobili - Sopraelevazione parcheggio P7		

Direttrice Taranto - Grottaglie - Francavilla Fontana



Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Taranto all'Aeroporto di Bari e Brindisi		Viabilità		Mobilità ciclistica	
ID	Descrizione intervento	ID	Descrizione intervento	ID	Descrizione intervento
f240	Potenziamento infrastruttura ferroviaria linea Bari-Taranto	s26	Nuovo Casello autostradale Bari Nord sulla A14	c57	Velostazione di Bari Palese
f141	Linea Martina Franca-Taranto - Interventi per l'adeguamento dei sistemi di sicurezza. - Lavori di realizzazione di sottosistemi di terra (SST) SCMT ENCODER	s27	Camionale di Bari - Realizzazione tratta Viale delle Magnole Zona A.S.I. di Bari, collegamento camionale Porto di Bari-SS16	c63	RP02 / ID 06 BICITALIA 6 - Ciclovía Adriatica
f300	Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodale Crispiano	a121	Aeroporto di Bari - Nuova viabilità d'accesso	c68	RP03a / ID 17 BICITALIA 11 - Ciclovía degli Appennini - Ciclovía AQP1 / Bretella Bari - Gioia del Colle
f305	Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodale Martina Franca	a127	Aeroporto di Bari - Riconfigurazione della viabilità ed ampliamento parcheggi automobili	c47	Velostazione di Taranto
f373	Potenziamento Infrastruttura Ferroviaria linea Bari - Taranto - Rinnovo binario sulla linea Ba -Ta, tratta Martina Franca - Taranto	a151	Aeroporto di Bari - Sopraelevazione parcheggio P3	c65	RP03 BICITALIA 11 - Ciclovía degli Appennini - Ciclovía AQP1 / Spinazzola - Locorotondo
f90	Introduzione di un orario cadenzato per tutti i servizi di trasporto ferroviario regionale di lunga percorrenza in coincidenza presso la stazione di Bari Centrale, specialmente verso Brindisi/Lecce, Matera, Foggia e Taranto	s163	Interventi di adeguamento della viabilità di accesso alla nuova stazione ferroviaria di Nasisi	c75	RP08 / ID 04 Ciclovía Monopoli - Alberobello
f285	Collegamento mediante tecnologia BRT Aeroporto di Brindisi - rete RFI presso la nuova fermata Perrino sulle linee Brindisi-Taranto e Bari-Lecce	s169	Potenziamento e messa in sicurezza tangenziale di Brindisi e collegamento alla viabilità di accesso al porto e alla stazione ferroviaria	c61	RP01 / ID 01 EUROVELO 5 - BICITALIA 3 - Ciclovía Roma Francigena
f277	Attivazione nuova stazione di Brindisi Aeroporto e bretelle di collegamento con le linee Bari-Brindisi e Taranto-Brindisi	a87	Aeroporto di Brindisi: Riconfigurazione della viabilità e ampliamento parcheggi automobili - Sopraelevazione parcheggio P7		
f267	Attivazione nuovi servizi taranto-Brindisi Aeroporto - Brindisi	s60	SS 100 "Gioia del Colle" - Completamento funzionale e messa in sicurezza tra i km 44+500 e 52+600 (San Basilio) con sezione di tipo B	c57	Velostazione di Bari Palese
	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto: Upgrading tecnologico Bari-Taranto	s65	A14 - Ripristino delle rampe di collegamento tra la A14 e la SS106dir/SS7	c61	RP01 / ID 01 EUROVELO 5 - BICITALIA 3 - Ciclovía Roma Francigena
	Interventi infrastrutturali per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea Adriatica (Termoli-Taranto)			c70	RP04a / ID 16 BICITALIA 10 - Ciclovía dei Borboni - Variante Altamura - Matera
	Introduzione di un orario cadenzato per tutti i servizi di trasporto ferroviario regionale di lunga percorrenza in coincidenza presso la stazione di Bari Centrale, specialmente verso Brindisi/Lecce, Matera, Foggia e Taranto				

Direttrice Taranto - Martina Franca

Direttrice Taranto - Mottola



Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Taranto all'Aeroporto di Bari e Brindisi			Mobilità ciclistica	
ID	Descrizione intervento	Viabilità	ID	Descrizione Intervento
			c63	RP02 / ID 06 BICITALIA 6 - Ciclovia Adriatica
s161	S.S. 100 Bari- Taranto. Completamento funzionale e messa in sicurezza con sez. tipo B dal km 52,200 fino al km 66,600 (conclusivo della SS100) con immissione sulla nuova arteria SS106dir/SS7 in territorio di Palagianò.		c68	RP03a / ID 17 BICITALIA 11 - Ciclovia degli Appennini - Ciclovia AQP1 / Bretella Bari - Gioia del Colle
s26	Nuovo Casello autostradale Bari Nord sulla A14		c48	Velostazione di Castellanea
s27	Camionale di Bari - Realizzazione tratta Viale delle Magonole Zona A.S.I. di Bari, collegamento camionale Porto di Bari-SS16		c61	RP01 / ID 01 EUROVELO 5 - BICITALIA 3 - Ciclovia Romea Francigena
a121	Aeroporto di Bari - Nuova viabilità d'accesso		c73	RP06 / ID 14 BICITALIA 14 - Ciclovia dei Tre Mari
a127	Aeroporto di Bari - Riconfigurazione della viabilità ed ampliamento parcheggi automobili		c47	Velostazione di Taranto
a151	Aeroporto di Bari - Sopraelevazione parcheggio P3		c44	Velostazione di Brindisi
s164	Taranto: Adeguamento e potenziamento del nodo complesso SS.7 - SS.100 - SS.106			
s169	Potenziamento e messa in sicurezza tangenziale di Brindisi e collegamento alla viabilità di accesso al porto e alla stazione ferroviaria			
a87	Aeroporto di Brindisi: Riconfigurazione della viabilità e ampliamento parcheggi automobili - Sopraelevazione parcheggio P7			
s65	A14 - Ripristino delle rampe di collegamento tra la A14 e la SS106dir/SS7		c57	Velostazione di Bari Palese
s26	Nuovo Casello autostradale Bari Nord sulla A14		c61	RP01 / ID 01 EUROVELO 5 - BICITALIA 3 - Ciclovia Romea Francigena
s27	Camionale di Bari - Realizzazione tratta Viale delle Magonole Zona A.S.I. di Bari, collegamento camionale Porto di Bari-SS16		c70	RP04a / ID 16 BICITALIA 10 - Ciclovia dei Borboni - Variante Altamura - Matera
a121	Aeroporto di Bari - Nuova viabilità d'accesso		c63	RP02 / ID 06 BICITALIA 6 - Ciclovia Adriatica
a127	Aeroporto di Bari - Riconfigurazione della viabilità ed ampliamento parcheggi automobili		c68	RP03a / ID 17 BICITALIA 11 - Ciclovia degli Appennini - Ciclovia AQP1 / Bretella Bari - Gioia del Colle

Direttrice Jonica Taranto - Metaponto



Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Taranto all'Aeroporto di Bari e Brindisi			
Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali		Mobilità ciclistica	
ID	Descrizione Intervento	Viabilità	Descrizione Intervento
a151	Aeroporto di Bari - Sopraelevazione parcheggio P3		RP06 / ID 14 BICITALIA 14 - Ciclovia dei Tre Mari
s164	Taranto: Adeguamento e potenziamento del nodo complesso SS.7 – SS.100 – SS 106		Velostazione di Taranto
s169	Potenziamento e messa in sicurezza tangenziale di Brindisi e collegamento alla viabilità di accesso al porto e alla stazione ferroviaria		Velostazione di Brindisi
a87	Aeroporto di Brindisi: Riconfigurazione della viabilità e ampliamento parcheggi automobili - Sopraelevazione parcheggio P7		

7.3.5 INTERVENTI CHE GARANTISCONO L'ACCESSIBILITÀ DEI PASSEGGERI DELLA PROVINCIA DI BRINDISI.

7.3.5.1 Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Brindisi alla stazione ferroviaria e ai SERVIZI AC/AV di Brindisi per modalità di trasporto.

Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Brindisi alla stazione ferroviaria e ai Servizi AC/AV di Brindisi			
Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali		Mobilità ciclistica	
ID	Descrizione Intervento	Viabilità	Descrizione Intervento
f316	Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna – Lecce, tratte Rimini-Ancona, Pescara - Foggia, Foggia - Bari, e Brindisi-Lecce		RP02 / ID 06 BICITALIA 6 - Ciclovia Adriatica
f1004	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Bari-Brindisi-Lecce - Velocizzazione (tratta Bari - Brindisi) Armamento		RP07 / ID 03 Ciclovia Costa Merlata - Locorotondo
f1005	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto:Velocizzazione Adriatica. Upgrading tecnologico Foggia-Bari-Brindisi(tratte Bari Torre a Mare-Fasano e Foggia-Bari P.N.)		Velostazione di Brindisi
f337a-b	Stazione di Brindisi Centrale - Accessibilità territoriale sull'ultimo miglio. Potenziamento del collegamento stradale e dei parcheggi a servizio del secondo fronte di Stazione, in combinazione con il Piano Integrato Stazioni RFI Brindisi.		Velostazione di Fasano



Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Brindisi alla stazione ferroviaria e ai Servizi AC/AV di Brindisi		Viabilità		Mobilità ciclistica	
ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento
f292	Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico Ostuni – Carovigno – San Vito dei Normanni - Mesagne – Cittadella della Ricerca - Ospedale Perrino- Stazione RFI di Brindisi (incluso Terminal interscambio 2° fronte di stazione <i>NB: Nel Piano di Bacino di Brindisi 2021 compare "Nuova linea: BRT Cisternino-Ostunis, Vito-Brindisi"</i>	s169	Potenziamento e messa in sicurezza tangenziale di Brindisi e collegamento alla viabilità di accesso al porto e alla stazione ferroviaria	c61	RP01 / ID 01 EUROVELO 5 - BICITALIA 3 - Ciclovia Romea Francigena
f94a	Metropolitana di superficie Martina/Lecce/Gagliano - Elettrificazione ed eliminazione PL - Lotto 1: Tratta Martina Franca-Lecce (fase 1)			c67	RP03 BICITALIA 11 - Ciclovia degli Appennini - Ciclovia dell'Acquedotto Pugliese Grottaglie - S.Maria di Leuca
f292	Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico Ostuni – Carovigno – San Vito dei Normanni - Mesagne – Cittadella della Ricerca - Ospedale Perrino- Stazione RFI di Brindisi (incluso Terminal interscambio 2° fronte di stazione			c44	Velostazione di Brindisi
f337 a-b	Stazione di Brindisi Centrale - Accessibilità territoriale sull'ultimo miglio. Potenziamento del collegamento stradale e dei parcheggi a servizio del secondo fronte di Stazione, in combinazione con il Piano Integrato Stazioni RFI Brindisi.				
f327	Velocizzazione Linea Adriatica tratta Bari-Lecce ulteriore fase (PESCARA-FOGGIA-BRINDISI)	s144	SS 16 - Itinerario Bari-Brindisi-Lecce - Riqualificazione tratte prioritarie	c63	RP02 / ID 06 BICITALIA 6 - Ciclovia Adriatica
f337 a-b	Stazione di Brindisi Centrale - Accessibilità territoriale sull'ultimo miglio. Potenziamento del collegamento stradale e dei parcheggi a servizio del secondo fronte di Stazione, in combinazione con il Piano Integrato Stazioni RFI Brindisi.	s174	SS16-SS613 Adeguamento a caratteristiche di piattaforma autostradale dell'itinerario Fasano-Lecce	c44	Velostazione di Brindisi
		s169	Potenziamento e messa in sicurezza tangenziale di Brindisi e collegamento alla viabilità di accesso al porto e alla stazione ferroviaria		
	<i>I servizi automobilistico di trasporto pubblico convergono ai nodi di commutazione territoriale per usufruire dei servizi ferroviari potenziati</i>				

7.3.5.2 Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Brindisi all'AEROPORTO DEL SALENTO per modalità di trasporto.

Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Brindisi all'Aeroporto del Salento		Viabilità		Mobilità ciclistica	
Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali				475/498	



ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento
f316	Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna - Lecce, tratte Rimini-Ancona, Pescara - Foggia, Foggia - Bari, e Brindisi-Lecce	s169	Potenziamento e messa in sicurezza tangenziale di Brindisi e collegamento alla viabilità di accesso al porto e alla stazione ferroviaria	c63	RP02 / ID 06 BICITALIA 6 - Ciclovía Adriatica
f1004	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barletta-Bari-Brindisi-Lecce - Velocizzazione (tratta Bari - Brindisi) Armamento	a87	Aeroporto di Brindisi: Riconfigurazione della viabilità e ampliamento parcheggi automobili - Sopraelevazione parcheggio P7	c74	RP07 / ID 03 Ciclovía Costa Merlata - Locorotondo
f1005	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto: Velocizzazione adriatica. Upgrading tecnologico Foggia-Bari-Brindisi(tratte Bari Torre a Mare-Fasano e Foggia-Bari P.N.)			c44	Velostazione di Brindisi
f90	Collegamento mediante tecnologia BRT Aeroporto di Brindisi - rete RFI presso la nuova fermata Perrino sulle linee Brindisi-Taranto e Bari-Lecce			c43	Velostazione di Fasano
f337a-b	Stazione di Brindisi Centrale - Accessibilità territoriale sull'ultimo miglio. Potenziamento del collegamento stradale e dei parcheggi a servizio del secondo fronte di Stazione, in combinazione con il Piano Integrato Stazioni RFI Brindisi.				
f285	Attivazione nuova stazione di Brindisi Aeroporto e bretelle di collegamento con le linee Bari-Brindisi e Taranto-Brindisi				
f94a	Metropolitana di superficie Martina/Lecce/Gagliano - Elettificazione ed eliminazione PL - Lotto 1: Tratta Martina Franca-Lecce (fase 1)	s169	Potenziamento e messa in sicurezza tangenziale di Brindisi e collegamento alla viabilità di accesso al porto e alla stazione ferroviaria	c61	RP01 / ID 01 EUROVELO 5 - BICITALIA 3 - Ciclovía Romana Francigena
f292	Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico Ostuni - Carovigno - San Vito dei Normanni - Mesagne - Cittadella della Ricerca - Ospedale Perrino - Stazione RFI di Brindisi (incluso Terminal interscambio 2° fronte di stazione, materiale rotabile e depositi) (42,5 Km)	a87	Aeroporto di Brindisi: Riconfigurazione della viabilità e ampliamento parcheggi automobili - Sopraelevazione parcheggio P7	c67	RP03 BICITALIA 11 - Ciclovía degli Appennini - Ciclovía dell'Acquedotto Pugliese Grottaglie - S.Maria di Leuca
f90	Collegamento mediante tecnologia BRT Aeroporto di Brindisi - rete RFI presso la nuova fermata Perrino sulle linee Brindisi-Taranto e Bari-Lecce			c44	Velostazione di Brindisi
f337a-b	Stazione di Brindisi Centrale - Accessibilità territoriale sull'ultimo miglio. Potenziamento del collegamento stradale e dei parcheggi a servizio del secondo fronte di Stazione, in combinazione con il Piano Integrato Stazioni RFI Brindisi.				
f285	Attivazione nuova stazione di Brindisi Aeroporto e bretelle di collegamento con le linee Bari-Brindisi e Taranto-Brindisi				

Direttrice Brindisi - Fasano

Direttrice Brindisi - Francavilla Fontana/Manduria e Brindisi - Francavilla Fontana/Cisternino



Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Brindisi all'Aeroporto del Salento			
Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali		Viabilità	Mobilità ciclistica
ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento
f285	Attivazione nuova stazione di Brindisi Aeroporto e bretelle di collegamento con le linee Bari-Brindisi e Taranto-Brindisi	s144	SS 16 - Itinerario Bari-Brindisi-Lecce - Riqualficazione tratte prioritarie
f327	Velocizzazione Linea Adriatica tratta Bari-Lecce ulteriore fase (PESCARA-FOGGIA-BRINDISI)	s169	Potenziamento e messa in sicurezza tangenziale di Brindisi e collegamento alla viabilità di accesso al porto e alla stazione ferroviaria
f337a-b	Stazione di Brindisi Centrale - Accessibilità territoriale sull'ultimo miglio. Potenziamento del collegamento stradale e dei parcheggi a servizio del secondo fronte di Stazione, in combinazione con il Piano Integrato Stazioni RFI Brindisi.	a87	Aeroporto di Brindisi: Riconfigurazione della viabilità e ampliamento parcheggi automobili - Sopraelevazione parcheggio P7
f337a-b	Stazione di Brindisi Centrale - Accessibilità territoriale sull'ultimo miglio. Potenziamento del collegamento stradale e dei parcheggi a servizio del secondo fronte di Stazione, in combinazione con il Piano Integrato Stazioni RFI Brindisi.	s169	Potenziamento e messa in sicurezza tangenziale di Brindisi e collegamento alla viabilità di accesso al porto e alla stazione ferroviaria
		a87	Aeroporto di Brindisi: Riconfigurazione della viabilità e ampliamento parcheggi automobili - Sopraelevazione parcheggio P7

7.3.5.3 Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Brindisi al PORTO DI BRINDISI per modalità di trasporto.

Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Brindisi al Porto di Brindisi			
Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali		Viabilità	Mobilità ciclistica
ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento
f316	Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna - Lecce, tratte Rimini-Ancona, Pescara - Foggia, Foggia - Bari, e Brindisi-Lecce	s144	SS 16 - Itinerario Bari-Brindisi-Lecce - Riqualficazione tratte prioritarie
f1004	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barletta-Bari-Brindisi Lecce - Velocizzazione (tratta Bari - Brindisi) Armamento	s86	Viabilità z.i. di Brindisi - Completamento e miglioramento del collegamento con il bacino logistico portuale industriale di Costa Morena con sezione tipo D
f1005	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto:Velocizzazione adriatica. Upgrading tecnologico Foggia-Bari-Brindisi(tratte Bari Torre a Mare-Fasano e Foggia-Bari P.N.)	s169	Potenziamento e messa in sicurezza tangenziale di Brindisi e collegamento alla viabilità di accesso al porto e alla stazione ferroviaria



Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGIERI della Provincia di Brindisi al Porto di Brindisi		Viabilità		Mobilità ciclistica	
ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento
f337a-b	Stazione di Brindisi Centrale - Accessibilità territoriale sull'ultimo miglio. Potenziamento del collegamento stradale e dei parcheggi a servizio del secondo fronte di Stazione, in combinazione con il Piano Integrato Stazioni RFI Brindisi.	s174	SS16-SS613 Adeguamento a caratteristiche di piattaforma autostradale dell'itinerario Fasano-Lecce	c43	Velostazione di Fasano
f292	Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico Ostuni - Carovigno - San Vito dei Normanni - Mesagne - Cittadella della Ricerca - Ospedale Perrino- Stazione RFI di Brindisi (incluso Terminal interscambio 2° fronte di stazione NB: Nel Piano di Bacino di Brindisi 2021 compare "Nuova linea: BRT Cisternino-OstuniS. Vito-Brindisi"				
f94a	La STP Brindisi effettua il servizio di collegamento tra l'aeroporto del Salento (Papola-Casale), il centro di Brindisi (Stazione Ferroviaria e via del Mare/Piazza Capitanerie di Porto) e il porto di Costa Morena, attracco dei traghetti turistici. (SERVIZIO ESISTENTE)	s86	Viabilità z.i. di Brindisi - Completamento e miglioramento del collegamento con il bacino logistico portuale industriale di Costa Morena con sezione tipo D	c61	RP01 / ID 01 EUROVELO 5 - BICITALIA 3 - Ciclovia Roma Francigena
f292	Linea Martina Franca-Lecce. elettrificazione della tratta Martina Franca-Manduria. DL 133/2014	s169	Potenziamento e messa in sicurezza tangenziale di Brindisi e collegamento alla viabilità di accesso al porto e alla stazione ferroviaria	c67	RP03 BICITALIA 11 - Ciclovia degli Appennini - Ciclovia dell'Acquedotto Pugliese Grottaglie - S.Maria di Leuca
f337a-b	Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico Ostuni - Carovigno - San Vito dei Normanni - Mesagne - Cittadella della Ricerca - Ospedale Perrino- Stazione RFI di Brindisi (incluso Terminal interscambio 2° fronte di stazione			c44	Velostazione di Brindisi
f327	Stazione di Brindisi Centrale - Accessibilità territoriale sull'ultimo miglio. Potenziamento del collegamento stradale e dei parcheggi a servizio del secondo fronte di Stazione, in combinazione con il Piano Integrato Stazioni RFI Brindisi. La STP Brindisi effettua il servizio di collegamento tra l'aeroporto del Salento (Papola-Casale), il centro di Brindisi (Stazione Ferroviaria e via del Mare/Piazza Capitanerie di Porto) e il porto di Costa Morena, attracco dei traghetti turistici. (SERVIZIO ESISTENTE)	s144	SS 16 - Itinerario Bari-Brindisi-Lecce - Riqualficazione tratte prioritarie	c63	RP02 / ID 06 BICITALIA 6 - Ciclovia Adriatica



Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Brindisi al Porto di Brindisi		Viabilità		Mobilità ciclistica	
ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento
f337a-b	Stazione di Brindisi Centrale - Accessibilità territoriale sull'ultimo miglio. Potenziamento del collegamento stradale e dei parcheggi a servizio del secondo fronte di Stazione, in combinazione con il Piano Integrato Stazioni RFI Brindisi.	s86	Viabilità z.i. di Brindisi - Completamento e miglioramento del collegamento con il bacino logistico portuale industriale di Costa Morena con sezione tipo D	c44	Velostazione di Brindisi
	<i>La STP Brindisi effettua il servizio di collegamento tra l'aeroporto del Salento (Papola-Casale), il centro di Brindisi (Stazione Ferroviaria e via del Mare/Piazza Capitanerie di Porto) e il porto di Costa Morena, attracco dei traghetti turistici. (SERVIZIO ESISTENTE)</i>	s169	Potenziamento e messa in sicurezza tangenziale di Brindisi e collegamento alla viabilità di accesso al porto e alla stazione ferroviaria		
		s174	SS16-SS613 Adeguamento a caratteristiche di piattaforma autostradale dell'itinerario Fasano-Lecce		
	<i>I servizi automobilistico di trasporto pubblico convergono ai nodi di commutazione territoriale per usufruire dei servizi ferroviari potenziati</i>	s86	Viabilità z.i. di Brindisi - Completamento e miglioramento del collegamento con il bacino logistico portuale industriale di Costa Morena con sezione tipo D		
f337a-b	Stazione di Brindisi Centrale - Accessibilità territoriale sull'ultimo miglio. Potenziamento del collegamento stradale e dei parcheggi a servizio del secondo fronte di Stazione, in combinazione con il Piano Integrato Stazioni RFI Brindisi.	s169	Potenziamento e messa in sicurezza tangenziale di Brindisi e collegamento alla viabilità di accesso al porto e alla stazione ferroviaria		
	<i>La STP Brindisi effettua il servizio di collegamento tra l'aeroporto del Salento (Papola-Casale), il centro di Brindisi (Stazione Ferroviaria e via del Mare/Piazza Capitanerie di Porto) e il porto di Costa Morena, attracco dei traghetti turistici. (SERVIZIO ESISTENTE)</i>				

7.3.6 INTERVENTI CHE GARANTISCONO L'ACCESSIBILITÀ DEI PASSEGGERI DELLA PROVINCIA DI LECCE.

7.3.6.1 Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Lecce alla Stazione Ferroviaria e ai Servizi AC/AV di Lecce per modalità di trasporto.

Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Lecce alla stazione ferroviaria e ai Servizi AC/AV di Lecce		Mobilità ciclistica	
ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento



Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGIERI della Provincia di Lecce alla stazione ferroviaria e ai Servizi AC/AV di Lecce		Viabilità		Mobilità ciclistica	
ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento
f109	Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodale Maglie	s95	Corridoio plurimodale Adriatico itinerario Maglie- Santa Maria di Leuca SS275 di SM di Leuca Lavori di ammodernamento ed adeguamento alla sez.B del D.M. 05/11/2001. SS16 dal Km 981+700 al Km 985+386 - SS275 dal Km 0+000 al Km 37+000. I° Lotto	c49	Velostazione di Lecce
f309	Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodale Otranto	s96	Corridoio plurimodale Adriatico itinerario Maglie- Santa Maria di Leuca SS275 di SM di Leuca Lavori di ammodernamento ed adeguamento alla sez.B del D.M. 05/11/2001. SS16 dal Km 981+700 al Km 985+386 - SS275 dal Km 0+000 al Km 37+000. I° Lotto		
f104	Terminal Intermodale passeggeri ferro-gomma, Lecce Marco Vito, Secondo fronte di stazione di Lecce e potenziamento dell'attestamento FSE nella stazione di Lecce	s172	Distribuzione retrocostiero SS. 275 – SS. 274: Adeguamento allo standard C1 e messa in sicurezza della viabilità tra Alessano, Castrignano del Capo, Gagliano del Capo e Presicce.		
f105	Progetto City Hub Lecce di RFI				
f314	Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodale Zollino				
f124	Metropolitana di Superficie. Anello di Lecce – Eliminazione interferenze della linea ferroviaria FSE con la rete viaria secondaria			c49	Velostazione di Lecce
f296	Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodale Casarano				
f301	Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodale Gallipoli				
f104	Terminal Intermodale passeggeri ferro-gomma, Lecce Marco Vito, Secondo fronte di stazione di Lecce e potenziamento dell'attestamento FSE nella stazione di Lecce				
f105	Progetto City Hub Lecce di RFI				
-	<i>Servizi automobilistici integrati a quelli ferroviari e di rinforzo (soprattutto l'estate) visti i tempi di percorrenza su strada</i>				
f293	Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico o a idrogeno Porto Cesareo – Leverano – Campus universitario EcoTekne – Ospedale Vito Fazzi - 2° Fronte stazione RFI di Lecce – Vernole – Melendugno			c49	Velostazione di Lecce



Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGIERI della Provincia di Lecce alla stazione ferroviaria e ai Servizi AC/AV di Lecce			
Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali		Mobilità ciclistica	
ID	Descrizione Intervento	Viabilità	Descrizione Intervento
ID	ID	ID	ID
f104	Terminal Intermodale passeggeri ferro-gomma, Lecce Marco Vito, Secondo fronte di stazione di Lecce e potenziamento dell'attestamento FSE nella stazione di Lecce		RP06 / ID 14 BICITALIA 14 - Ciclovia dei Tre Mari - tratta Porto Cesareo-Lecce (intervento da coordinare al BRT Porto Cesareo-Lecce)
f105	Progetto City Hub Lecce di RFI		
f107	Linea Francavilla Fontana-Lecce. Raddoppio selettivo tra Lecce e San Pancrazio	s87	SS 7 ter - Itinerario Bradanico - Salentino. Ammodernamento del tronco Manduria - Lecce. Completamento funzionale della Variante di S. Pancrazio Salentino - Lotto 1°-2° stralcio
f94a	Linea Martina Franca-Lecce. elettrificazione della tratta Manduria-Lecce. DL 133/2014	s88	SS7ter - Itinerario Brandanico-Salentino - Adeguamento alla sez. C del D.M. 6792/2001 nel tratto tra l'abitato di San Pancrazio Salentino e Guagnano (in corrispondenza dell'innesto con la tangenziale di Guagnano)
f308	Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodale Novoli	s171a	SS7 ter Itinerario Bradanico - Salentino- Realizzazione della variante all'abitato di Guagnano e Salice Salentino
f104	Terminal Intermodale passeggeri ferro-gomma, Lecce Marco Vito, Secondo fronte di stazione di Lecce e potenziamento dell'attestamento FSE nella stazione di Lecce	s171b	SS7 ter Itinerario Bradanico - Salentino- adeguamento fino a Lecce
f105	Progetto City Hub Lecce di RFI		
f104	Terminal Intermodale passeggeri ferro-gomma, Lecce Marco Vito, Secondo fronte di stazione di Lecce e potenziamento dell'attestamento FSE nella stazione di Lecce	s91	SR8 - Realizzazione del tracciato in variante (cioè in nuova sede) tra via della Cancellaria e la frazione di Merine, con sezione stradale tipo C1
f105	Progetto City Hub Lecce di RFI	s92	SR8 - Adeguamento in sede e messa in sicurezza, tra lo svincolo 8 della tangenziale est di Lecce e l'abitato di vernole con adozione della sezione stradale tipo III delle norme CNR n.78/1980
		s93	SR8 - tracciato in variante nel tratto tra Vernole e l'abitato di Melendugno, con sezione stradale tipo III (CNR n.78/1980)

7.3.6.2 Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGIERI della Provincia di Lecce all'AEROPORTO DEL SALENTO per modalità di trasporto.

Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGIERI della Provincia di Lecce all'Aeroporto del Salento			
Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali		Mobilità ciclistica	
ID	Descrizione Intervento	Viabilità	Descrizione Intervento
ID	ID	ID	ID



Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGIERI della Provincia di Lecce all'Aeroporto del Salento			
Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali		Mobilità ciclistica	
ID	Descrizione Intervento	Viabilità	Descrizione Intervento
ID	ID	Descrizione Intervento	ID
f327	Velocizzazione Linea Adriatica tratta Bari-Lecce ulteriore fase (PESCARA-FOGGIA-BRINDISI)	SS16-SS613 Adeguamento a caratteristiche di piattaforma autostradale dell'itinerario Fasano-Lecce	RP02 / ID 06 BICITALIA 6 - Ciclovía Adriatica
f285	Collegamento tra rete ferroviaria nazionale ed aeroporto di Brindisi	Potenziamento e messa in sicurezza tangenziale di Brindisi e collegamento alla viabilità di accesso al porto e alla stazione ferroviaria	RP01 / ID 01 EUROVELO 5 - BICITALIA 3 - Ciclovía Romea Francigena
f90	Collegamento mediante tecnologia BRT Aeroporto di Brindisi - rete RFI presso la nuova fermata Perrino sulle linee Brindisi-Taranto e Bari-Lecce	SS 16 - Itinerario Bari-Brindisi-Lecce - Riqualficazione tratte prioritarie	
f106	Linea Lecce-Gagliano del Capo. Raddoppio selettivo tra Lecce e Maglie	Aeroporto di Brindisi: Riconfigurazione della viabilità e ampliamento parcheggi automobili (fast park)	
f94a	Metropolitana di superficie Martina/Lecce/Gagliano - Elettificazione ed eliminazione PL - Lotto 1: Tratta Martina Franca-Lecce (fase 1)		
f109	Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodale Maglie		
f309	Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodale Otranto		
f104	Terminal Intermodale passeggeri ferro-gomma, Lecce Marco Vito, Secondo fronte di stazione di Lecce e potenziamento dell'attestamento FSE nella stazione di Lecce		
f105	Progetto City Hub Lecce di RFI		
f308	Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodale Novoli		
f301	Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodale Gallipoli		
f124	Metropolitana di Superficie. Anello di Lecce - Eliminazione interferenze della linea ferroviaria FSE con la rete viaria secondaria		
	SERVIZI RAPIDI ALISALENTO (Alisalento 1. Casarano - Gallipoli - Galatone - Lecce - Brindisi APT, Alisalento 2. Gagliano del capo - Maglie - Lecce - Brindisi APT, Alisalento 3. Otranto - Maglie - Lecce - Brindisi APT, Alisalento 4 Lecce-Brindisi APT) da Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Locale ATO di Lecce		



7.3.6.3 Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGIERI della Provincia di Lecce al PORTO DI BRINDISI per modalità di trasporto.

Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGIERI della Provincia di Lecce al Porto di Brindisi		Viabilità		Mobilità ciclistica	
ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento
f94a	Metropolitana di superficie Martina/Lecce/Gagliano - Elettificazione ed eliminazione PL - Lotto 1: Tratta Martina Frasca-Lecce (fase 1)	s144	SS 16 - Itinerario Bari-Brindisi-Lecce - Riqualificazione tratte prioritarie	c63	RP02 / ID 06 BICITALIA 6 - Ciclovía Adriatica
		s86	Viabilità z.i. di Brindisi - Completamento e miglioramento del collegamento con il bacino logistico portuale industriale di Costa Morena con sezione tipo D	c61	RP01 / ID 01 EUROVELO 5 - BICITALIA 3 - Ciclovía Romea Francigena
		s169	Potenziamento e messa in sicurezza tangenziale di Brindisi e collegamento alla viabilità di accesso al porto e alla stazione ferroviaria		
		s174	SS16-SS613 Adeguamento a caratteristiche di piattaforma autostradale dell'itinerario Fasano-Lecce		
f109	Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodale Maglie				
f309	Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodale Otranto				
f104	Terminal intermodale passeggeri ferro-gomma, Lecce Marco Vito, Secondo fronte di stazione di Lecce e potenziamento dell'attestamento FSE nella stazione di Lecce				
f105	Progetto City Hub Lecce di RFI				
f308	Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodale Novoli				
f301	Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione delle stazioni - HUB intermodale Gallipoli				
f124	Metropolitana di Superficie. Anello di Lecce - Eliminazione interferenze della linea ferroviaria FSE con la rete viaria secondaria				
f327	Velocizzazione Linea Adriatica tratta Bari-Lecce ulteriore fase (PESCARA-FOGGIA-BRINDISI)				
	La STP Brindisi effettua il servizio di collegamento tra l'aeroporto del Salento (Papola-Casale), il centro di Brindisi (Stazione Ferroviaria e via del Mare/Piazza Capitanerie di Porto) e il porto di Costa Morena, attraverso dei traghetti turistici. (SERVIZIO ESISTENTE)				

7.3.7 INTERVENTI CHE GARANTISCONO L'ACCESSIBILITÀ DELLE MERCÌ DELLA PROVINCIA DI FOGGIA.

Interventi che garantiscono l'accessibilità delle **MERCÌ** della Provincia di Foggia alla piattaforma logistica ASI Inconornata



Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali		Viabilità	
ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento
f1003	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barletta-Bari-Brindisi Lecce - Velocizzazione tratta Termoli - Foggia, upgrade tecnologico	s4	SS 16 - Tratto Foggia S. Severo
f1008	Completamento raddoppio Pescara-Bari (tratta Termoli-Lesina) - Raddoppio Termoli - Lesina 1^ fase (tratta Ripalta-Lesina)	s10	Tangenziale est di San Severo - lotto 2 - Tratto di collegamento con il casello autostradale ed il km 650+500 della SS 16
f1009	Completamento raddoppio Pescara-Bari (tratta Termoli-Lesina) - Raddoppio Termoli - Lesina 2^ fase (tratta Termoli-Ripalta)	s14	Interventi ricorrenti di manutenzione ai fini del recupero funzionale della Tangenziale Ovest di Foggia - S.S n.673 (ex S.S. n. 16) - Lotto 2 - S.S n.673 dal casello autostradale al km 23+650
f267	Interventi infrastrutturali per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea Adriatica (Termoli-Taranto)	s15	Interventi ricorrenti di manutenzione ai fini del recupero funzionale della Tangenziale Ovest di Foggia - S.S n. 673 (ex S.S. n.16) - Lotto 1 dal km 16+540 al km 23+650
f207	Realizzazione di fascio, presa e consegna nella stazione di Incononata ed interconnessione con binari ASI	s16	SS16 Tangenziale Ovest di Foggia - Progetto per il Recupero funzionale - 3° Lotto dal km. 683+700 all'innesto con la SS16 in direzione Bari
		s16plus	Adeguamento SS673 a sezione tipo B nel tratto tra S.S.n.16 innesto primo lotto Foggia Cerignola e lo svincolo con la SS655
		s17	S.S. 16 "Adriatica" - Tangenziale Est di Foggia - Collegamento tra la S.S.16 ed il Casello Autostradale
		s4	SS 16 - Tratto Foggia S. Severo
		s1	Strada a scorrimento veloce del Gargano - Realizzazione e adeguamento in variante da Vico del Gargano a Peschici con sezione tipo C
		s152	Strada a scorrimento veloce del Gargano - Realizzazione e adeguamento in variante da Peschici a Vieste con sezione tipo C
		s153	Strada a scorrimento veloce del Gargano - Realizzazione e adeguamento in variante da Vieste a Mattinata con sezione tipo C
		s10	Tangenziale est di San Severo - lotto 2 - Tratto di collegamento con il casello autostradale ed il km 650+500 della SS 16
		s14	Interventi ricorrenti di manutenzione ai fini del recupero funzionale della Tangenziale Ovest di Foggia - S.S n.673 (ex S.S. n. 16) - Lotto 2 - S.S n.673 dal casello autostradale al km 23+650
		s15	Interventi ricorrenti di manutenzione ai fini del recupero funzionale della Tangenziale Ovest di Foggia - S.S n. 673 (ex S.S. n.16) - Lotto 1 dal km 16+540 al km 23+650
		s16	SS16 Tangenziale Ovest di Foggia - Progetto per il Recupero funzionale - 3° Lotto dal km. 683+700 all'innesto con la SS16 in direzione Bari
		s16plus	Adeguamento SS673 a sezione tipo B nel tratto tra S.S.n.16 innesto primo lotto Foggia Cerignola e lo svincolo con la SS655
		s17	S.S. 16 "Adriatica" - Tangenziale Est di Foggia - Collegamento tra la S.S.16 ed il Casello Autostradale

Direttrice Termoli - Foggia

Direttrice Foggia - San Severo - Cagnano - Vieste



Interventi che garantiscono l'accessibilità delle MERCÉ della Provincia di Foggia alla piattaforma logistica ASI Inconoronata		Viabilità	
ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento
		s15	Interventi ricorrenti di manutenzione ai fini del recupero funzionale della Tangenziale Ovest di Foggia - S.S n. 673 (ex S.S. n.16) - Lotto 1 dal km 16+540 al km 23+650
		s16	SS16 Tangenziale Ovest di Foggia - Progetto per il Recupero funzionale - 3° Lotto dal km. 683+700 all'innesto con la SS16 in direzione Bari
		s17	S.S. 16 "Adriatica" - Tangenziale Est di Foggia - Collegamento tra la S.S.16 ed il Casello Autostradale
		s16	SS16 Tangenziale Ovest di Foggia - Progetto per il Recupero funzionale - 3° Lotto dal km. 683+700 all'innesto con la SS16 in direzione Bari
		s16plus	Adeguamento SS673 a sezione tipo B nel tratto tra S.S n.16 innesto primo lotto Foggia Cerignola e lo svincolo con la SS655
		s17	S.S. 16 "Adriatica" - Tangenziale Est di Foggia - Collegamento tra la S.S.16 ed il Casello Autostradale
f267	Interventi infrastrutturali per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea Adriatica (Termoli-Taranto)		
f207	Realizzazione di fascio, presa e consegna nella stazione di Inconoronata ed interconnessione con binari ASI		
		s151	Viabilità a servizio del distretto turistico del Gargano: sistemazione funzionale della SP 53 Mattinata - Vieste
		s21	Lavori di razionalizzazione della viabilità di S. Giovanni Rotondo e realizzazione dell'asta di collegamento da San Giovanni Rotondo al capoluogo dauno (Manfredonia) - 1° stralcio - Manfredonia (km 172+000) - Aeroporto militare di Amendola (km 186+000)
		s160	Lavori di razionalizzazione della viabilità di San Giovanni Rotondo e realizzazione dell'asta di collegamento da San Giovanni Rotondo al capoluogo dauno (Manfredonia) - 2° stralcio - EX S.S. 273 - Lavori di realizzazione dell'asta di collegamento da San Giovanni Rotondo alla S.S.89
		s168	Lavori di razionalizzazione della viabilità di San Giovanni Rotondo e realizzazione dell'asta di collegamento da San Giovanni Rotondo al capoluogo dauno (Manfredonia) - 3° stralcio - EX S.S. 272 - Realizzazione della tangenziale di San Giovanni Rotondo
		s16	SS16 Tangenziale Ovest di Foggia - Progetto per il Recupero funzionale - 3° Lotto dal km. 683+700 all'innesto con la SS16 in direzione Bari
		s16plus	Adeguamento SS673 a sezione tipo B nel tratto tra S.S n.16 innesto primo lotto Foggia Cerignola e lo svincolo con la SS655
		s17	S.S. 16 "Adriatica" - Tangenziale Est di Foggia - Collegamento tra la S.S.16 ed il Casello Autostradale



Interventi che garantiscono l'accessibilità delle MERCI della Provincia di Foggia al Porto di Barletta		Viabilità			
ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento		
Direttrice Foggia - San Severo - Cagnano - Vieste	Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali	s102	SS93 - Messa in sicurezza tratto Barletta-Canosa con sezione tipo C2		
		s1	Strada a scorrimento veloce del Gargano - Realizzazione e adeguamento in variante da Vico del Gargano a Peschici con sezione tipo C		
		s151	Viabilità a servizio del distretto turistico del Gargano: sistemazione funzionale della SP 53 Mattinata - Vieste		
		s152	Strada a scorrimento veloce del Gargano - Realizzazione e adeguamento in variante da Peschici a Vieste con sezione tipo C		
		s153	Strada a scorrimento veloce del Gargano - Realizzazione e adeguamento in variante da Vieste a Mattinata con sezione tipo C		
		s21	Lavori di razionalizzazione della viabilità di S. Giovanni Rotondo e realizzazione dell'asta di collegamento da San Giovanni Rotondo al capoluogo dauno (Manfredonia) - 1° stralcio - Manfredonia (km 172+000) - Aeroporto militare di Amendola (km 186+000)		
		s102	SS93 - Messa in sicurezza tratto Barletta-Canosa con sezione tipo C2		
		s14	Interventi ricorrenti di manutenzione ai fini del recupero funzionale della Tangenziale Ovest di Foggia - S.S n.673 (ex S.S. n. 16) - Lotto 2 - S.S n.673 dal casello autostradale al km 23+650		
		s15	Interventi ricorrenti di manutenzione ai fini del recupero funzionale della Tangenziale Ovest di Foggia - S.S n. 673 (ex S.S. n.16) - Lotto 1 dal km 16+540 al km 23+650		
		s16	SS16 Tangenziale Ovest di Foggia - Progetto per il Recupero funzionale - 3° Lotto dal km. 683+700 all'innesto con la SS16 in direzione Bari		
Direttrice Foggia - Manfredonia - San Giovanni Rotondo - Lucera	Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali	s16plus	Adeguamento SS673 a sezione tipo B nel tratto tra S.S n.16 innesto primo lotto Foggia Cerignola e lo svincolo con la SS655		
		s102	SS93 - Messa in sicurezza tratto Barletta-Canosa con sezione tipo C2		
		s102	SS93 - Messa in sicurezza tratto Barletta-Canosa con sezione tipo C2		
		s102	SS93 - Messa in sicurezza tratto Barletta-Canosa con sezione tipo C2		
		s21	Lavori di razionalizzazione della viabilità di S. Giovanni Rotondo e realizzazione dell'asta di collegamento da San Giovanni Rotondo al capoluogo dauno (Manfredonia) - 1° stralcio - Manfredonia (km 172+000) - Aeroporto militare di Amendola (km 186+000)		
		s102	SS93 - Messa in sicurezza tratto Barletta-Canosa con sezione tipo C2		
		Direttrice Foggia - Manfredonia - San Giovanni Rotondo - Lucera	Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali	s102	Tutti gli interventi previsti dal Piano per la messa in sicurezza e l'infrastrutturazione viaria interna dei Monti Dauni
				s102	SS93 - Messa in sicurezza tratto Barletta-Canosa con sezione tipo C2

7.3.8 INTERVENTI CHE GARANTISCONO L'ACCESSIBILITÀ DELLE MERCI DELLA PROVINCIA DI BARLETTA-ANDRIA-TRANI.

Interventi che garantiscono l'accessibilità delle **MERCI** della Provincia di Barletta-Andria-Trani all'interporto di Bari

486/498



Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali		Viabilità	
ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento
f267	Interventi infrastrutturali per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea Adriatica (Termoli-Taranto)	s26	Nuovo Casello autostradale Bari Nord sulla A14
f281*	Linea Bologna-Bari – Nodo di Bari - Bari Nord: Variante Santo Spirito-Palese	s27	Camionale di Bari - Realizzazione tratta Viale delle Magnolie Zona A.S.I. di Bari, collegamento camionale Porto di Bari-SS16
f27	Scalo merci Bari – Lamasinata - Nuova stazione di Bari Lamasinata/Ferruccio fase 1		
f333	Adeguamento a modulo standard europeo a 750 m dei binari dei terminal allacciati alla nuova stazione Bari – Smistamento		
f267	Interventi infrastrutturali per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea Adriatica (Termoli-Taranto)	s26	Nuovo Casello autostradale Bari Nord sulla A14
f281*	Linea Bologna-Bari – Nodo di Bari - Bari Nord: Variante Santo Spirito-Palese	s27	Camionale di Bari - Realizzazione tratta Viale delle Magnolie Zona A.S.I. di Bari, collegamento camionale Porto di Bari-SS16
f27	Scalo merci Bari – Lamasinata - Nuova stazione di Bari Lamasinata/Ferruccio fase 1		
f333	Adeguamento a modulo standard europeo a 750 m dei binari dei terminal allacciati alla nuova stazione Bari – Smistamento		
f267	Interventi infrastrutturali per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea Adriatica (Termoli-Taranto)	s26	Nuovo Casello autostradale Bari Nord sulla A14
f281*	Linea Bologna-Bari – Nodo di Bari - Bari Nord: Variante Santo Spirito-Palese	s27	Camionale di Bari - Realizzazione tratta Viale delle Magnolie Zona A.S.I. di Bari, collegamento camionale Porto di Bari-SS16
f27	Scalo merci Bari – Lamasinata - Nuova stazione di Bari Lamasinata/Ferruccio fase 1		
f333	Adeguamento a modulo standard europeo a 750 m dei binari dei terminal allacciati alla nuova stazione Bari – Smistamento		
f267	Interventi infrastrutturali per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea Adriatica (Termoli-Taranto)	s26	Nuovo Casello autostradale Bari Nord sulla A14
f281*	Linea Bologna-Bari – Nodo di Bari - Bari Nord: Variante Santo Spirito-Palese	s27	Camionale di Bari - Realizzazione tratta Viale delle Magnolie Zona A.S.I. di Bari, collegamento camionale Porto di Bari-SS16
f27	Scalo merci Bari – Lamasinata - Nuova stazione di Bari Lamasinata/Ferruccio fase 1		
f333	Adeguamento a modulo standard europeo a 750 m dei binari dei terminal allacciati alla nuova stazione Bari – Smistamento		
f267	Interventi infrastrutturali per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea Adriatica (Termoli-Taranto)	s26	Nuovo Casello autostradale Bari Nord sulla A14
f281*	Linea Bologna-Bari – Nodo di Bari - Bari Nord: Variante Santo Spirito-Palese	s27	Camionale di Bari - Realizzazione tratta Viale delle Magnolie Zona A.S.I. di Bari, collegamento camionale Porto di Bari-SS16
f27	Scalo merci Bari – Lamasinata - Nuova stazione di Bari Lamasinata/Ferruccio fase 1	s102	SS93 - Messa in sicurezza tratto Barletta-Canosa con sezione tipo C2
f333	Adeguamento a modulo standard europeo a 750 m dei binari dei terminal allacciati alla nuova stazione Bari – Smistamento		



Interventi che garantiscono l'accessibilità delle MERCI della Provincia di Barletta-Andria-Trani al Porto di Barletta	
Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali	Viabilità
ID	ID
Descrizione Intervento	Descrizione Intervento

7.3.9 INTERVENTI CHE GARANTISCONO L'ACCESSIBILITÀ DELLE MERCI DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI BARI

Interventi che garantiscono l'accessibilità delle MERCI della Città Metropolitana di Bari all' Interporto della Regione Puglia	
Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali	
ID	Descrizione Intervento
ID	Viabilità
ID	Descrizione Intervento
f267	Interventi infrastrutturali per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea Adriatica (Termoli-Taranto)
f1001	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barletta-Bari-Brindisi Lecce - Velocizzazione (tratta San Severo - Foggia - Bari) Armamento
f281*	Linea Bologna-Bari - Nodo di Bari - Bari Nord: Variante Santo Spirito-Palese
f27	Scalo merci Bari - Lamasinata - Nuova stazione di Bari Lamasinata/Ferruccio fase 1
f333	Adeguamento a modulo standard europeo a 750 m dei binari dei terminal allacciati alla nuova stazione Bari - Smistamento
f260	Progetto per la definizione di strumenti per l'accesso all'Infrastruttura Ferroviaria per il trasporto delle Merci (IFMerci) nel territorio delle Regioni Obiettivo Convergenza
	Nuovo Casello autostradale Bari Nord sulla A14
	Camionale di Bari - Realizzazione tratta Viale delle Magnolie Zona A.S.I. di Bari, collegamento camionale Porto di Bari-SS16
	Nuovo Casello autostradale Bari Nord sulla A14
	Camionale di Bari - Realizzazione tratta Viale delle Magnolie Zona A.S.I. di Bari, collegamento camionale Porto di Bari-SS16
	Collegamento stradale tra lo svincolo della SS.96 (Km 114+600) e il nuovo Casello Autostradale Bari Nord sulla A14
	Nuovo Casello autostradale Bari Nord sulla A14
f277	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto: Upgrading tecnologico Bari-Taranto
f267	Interventi infrastrutturali per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea Adriatica (Termoli-Taranto)
	Collegamento stradale tra lo svincolo della SS.96 (Km 114+600) e il nuovo Casello Autostradale Bari Nord sulla A14



Interventi che garantiscono l'accessibilità delle MERCI della Città Metropolitana di Bari all'Interporto della Regione Puglia		Viabilità	
Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali	ID	ID	Descrizione Intervento
f216	Attrezzaggio dell'infrastruttura esistente della tratta Fesca San Girolamo (FNB) – Binario V ovest (RFI) con un sistema BCA e SCMT oltre l'adeguamento degli impianti esistenti dell'ACEI di Bari Centrale (RFI) e ACCM di Fesca San Girolamo (FNB)	s60	SS 100 "Gioia del Colle" - Completamento funzionale e messa in sicurezza tra i km 44+500 e 52+600 (San Basilio) con sezione di tipo B
f27	Scalo merci Bari – Lamasinata - Nuova stazione di Bari Lamasinata/Ferruccio fase 1	s54	Collegamento mediano Murgia-Matera-Pollino - adeguamento della tratta Matera-Santeramo in Colle-Gioia del Colle con sezione tipo C
f333	Adeguamento a modulo standard europeo a 750 m dei binari dei terminal allacciati alla nuova stazione Bari – Smistamento		
f260	Progetto per la definizione di strumenti per l'accesso all'Infrastruttura Ferroviaria per il trasporto delle Merci (IFMerci) nel territorio delle Regioni Obiettivo Convergenza		
		s56	SS172 dei Trulli - Lavori di costruzione del tronco: Casamassima - Putignano
		s59	SS172 - Adeguamento tratta Putignano-Alberobello con sezione tipo C2
f48b	Nodo di Bari: Bari Sud. Quadruplicamento della linea tra Bari Centrale e Bari Executive	s48	Tronco Bari - Mola di Bari. Variante nel tratto compreso fra Bari e Mola con adozione della sezione stradale B (DM 5/11/2001). SS16Bis - Realizzazione della Variante tra Torre a Mare e Mola di Bari
f48c	Nodo di Bari: Bari Sud. Variante tratta Bari C.le - Bari Torre a Mare	s167	SS.N.16 ADRIATICA Tratto Bari - Lecce. Lavori di adeguamento con adozione della sezione stradale A (D.M. 5/11/2001)+ corsia di manica, nel tratto compreso tra la variante di Mola di Bari allo svincolo dell'abitato di Fasano (35 km). 1° stralcio
f1004	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barletta-Bari-Brindisi Lecce - Velocizzazione (tratta Bari - Brindisi) Arma-mento	s174	SS16-SS613 Adeguamento a caratteristiche di piattaforma autostradale dell'itinerario Fasano-Lecce
f1005	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto:Velocizzazione adriatica. Upgrading tecnologico Foggia-Bari-Brindisi(tratte Bari Torre a Mare-Fasano e Foggia-Bari P. N.)		
f260	Progetto per la definizione di strumenti per l'accesso all'Infrastruttura Ferroviaria per il trasporto delle Merci (IFMerci) nel territorio delle Regioni Obiettivo Convergenza		
f27	Scalo merci Bari – Lamasinata - Nuova stazione di Bari Lamasinata/Ferruccio fase 1		
f333	Adeguamento a modulo standard europeo a 750 m dei binari dei terminal allacciati alla nuova stazione Bari – Smistamento		



Interventi che garantiscono l'accessibilità delle MERCÉ della Città Metropolitana di Bari al Porto di Bari	
Viabilità	
ID	Descrizione Intervento
s24	SP88 potenziamento da Giovinazzo fino al casello A14 di Bitonto.
s26	Nuovo Casello autostradale Bari Nord sulla A14
s27	Camionale di Bari - Realizzazione tratta Viale delle Magnolie Zona A.S.I. di Bari, collegamento camionale Porto di Bari-SS16
p116	Porto di Bari. Lavori di rimozione binari ed adeguamento sede stradale dorsale di collegamento Marisabella - S.Vito
p121	Interazioni porto – città: Parco del Castello – riconnessione Castello – porto
p130	Porti di sistema. Evoluzione PSC GAIA a supporto dell'interoperabilità con il sistema logistico regionale, nazionale e globale.
s31	Collegamento stradale tra lo svincolo della SS.96 (Km 114+600) e il nuovo Casello Autostradale Bari Nord sulla A14
s27	Camionale di Bari - Realizzazione tratta Viale delle Magnolie Zona A.S.I. di Bari, collegamento camionale Porto di Bari-SS16
p116	Porto di Bari. Lavori di rimozione binari ed adeguamento sede stradale dorsale di collegamento Marisabella - S.Vito
p121	Interazioni porto – città: Parco del Castello – riconnessione Castello – porto
p130	Porti di sistema. Evoluzione PSC GAIA a supporto dell'interoperabilità con il sistema logistico regionale, nazionale e globale.
s31	Collegamento stradale tra lo svincolo della SS.96 (Km 114+600) e il nuovo Casello Autostradale Bari Nord sulla A14
s27	Camionale di Bari - Realizzazione tratta Viale delle Magnolie Zona A.S.I. di Bari, collegamento camionale Porto di Bari-SS16
p116	Porto di Bari. Lavori di rimozione binari ed adeguamento sede stradale dorsale di collegamento Marisabella - S.Vito
p121	Interazioni porto – città: Parco del Castello – riconnessione Castello – porto
p130	Porti di sistema. Evoluzione PSC GAIA a supporto dell'interoperabilità con il sistema logistico regionale, nazionale e globale.
s53	SS171-SS271 - Variante esterna all'abitato di Santeramo in Colle realizzazione 1° e 2° Stralcio con sezione tipo C
s54	Collegamento medio Murgia-Matera-Pollino - adeguamento della tratta Matera-Santeramo in Colle-Gioia del Colle con sezione tipo C
s60	SS 100 "Gioia del Colle"- Completamento funzionale e messa in sicurezza tra i km 44+500 e 52+600 (San Basilio) con sezione di tipo B
s26	Nuovo Casello autostradale Bari Nord sulla A14



Interventi che garantiscono l'accessibilità delle MERCİ della Città Metropolitana di Bari al Porto di Bari		Viabilità	
Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali	ID	Descrizione Intervento	Descrizione Intervento
	s27	Camionale di Bari - Realizzazione tratta Viale delle Magnolie Zona A.S.I. di Bari, collegamento camionale Porto di Bari-SS16	
	p121	Interazioni porto – città: Parco del Castello – riconnessione Castello – porto	
	p130	Porti di sistema. Evoluzione PSC GAIA a supporto dell'interoperabilità con il sistema logistico regionale, nazionale e globale.	
	p116	Porto di Bari. Lavori di rimozione binari ed adeguamento sede stradale dorsale di collegamento Marisabella - S.Vito	
	s56	SS172 dei Trulli - Lavori di costruzione del tronco: Casamassima - Putignano	
	s59	SS172 - Adeguamento tratta Putignano-Alberobello con sezione tipo C2	
	s26	Nuovo Casello autostradale Bari Nord sulla A14	
	s27	Camionale di Bari - Realizzazione tratta Viale delle Magnolie Zona A.S.I. di Bari, collegamento camionale Porto di Bari-SS16	
	p116	Porto di Bari. Lavori di rimozione binari ed adeguamento sede stradale dorsale di collegamento Marisabella - S.Vito	
	p121	Interazioni porto – città: Parco del Castello – riconnessione Castello – porto	
	p130	Porti di sistema. Evoluzione PSC GAIA a supporto dell'interoperabilità con il sistema logistico regionale, nazionale e globale.	
	s48	Tronco Bari - Mola di Bari. Variante nel tratto compreso fra Bari e Mola con adozione della sezione stradale B (DM 5/11/2001). SS16Bis - Realizzazione della Variante tra Torre a Mare e Mola di Bari	
	s167	SS.N.16 ADRIATICA Tratto Bari - Lecce. Lavori di adeguamento con adozione della sezione stradale A (D.M. 5/11/2001) + corsia dinamica, nel tratto compreso tra la variante di Mola di Bari allo svincolo dell'abitato di Fasano (35 km). 1° stralcio	
	s174	SS16-SS613 Adeguamento a caratteristiche di piattaforma autostradale dell'itinerario Fasano-Lecce	
	p116	Porto di Bari. Lavori di rimozione binari ed adeguamento sede stradale dorsale di collegamento Marisabella - S.Vito	
	p121	Interazioni porto – città: Parco del Castello – riconnessione Castello – porto	
	p130	Porti di sistema. Evoluzione PSC GAIA a supporto dell'interoperabilità con il sistema logistico regionale, nazionale e globale.	

7.3.10 INTERVENTI CHE GARANTISCONO L'ACCESSIBILITÀ DELLE MERCİ DELLA PROVINCIA DI TARANTO.

Interventi che garantiscono l'accessibilità delle **MERCİ** della Provincia di Taranto alla piattaforma logistica di Taranto



Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali		Viabilità	
ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento
		s164	Taranto: Adeguamento e potenziamento del nodo complesso SS.7 – SS.100 – SS.106
		s71	"Itinerario Bradanico-Salentino" - Adeguamento alla sezione tipo C tra l'innesto con la variante di Sava e Manduria e l'abitato di Grottaglie in corrispondenza della SS7 "Appia"
		s78	SS 7 ter -Itinerario Bradanico - Salentino Tratto compreso fra la SSV Taranto - Grottaglie e Manduria Lavori di completamento funzionale del Lotto 3° - stralcio 2 - 3
		s164	Taranto: Adeguamento e potenziamento del nodo complesso SS.7 – SS.100 – SS.106
		s164	Taranto: Adeguamento e potenziamento del nodo complesso SS.7 – SS.100 – SS.106
Direttrice Taranto - Grottaglie - Francavilla Fontana	Stazione di Taranto: PRG e nuovo collegamento con la Piastra Logistica	s69	Lavori di costruzione della Circonvallazione Ovest all'abitato di Martina Franca
Direttrice Taranto - Martina Franca	Stazione di Cagioni: PRG e nuovo collegamento con molo polissettoriale del Porto di Taranto	s164	Taranto: Adeguamento e potenziamento del nodo complesso SS.7 – SS.100 – SS.106
	Potenziamento Taranto-Brindisi		
	Stazione di Taranto: PRG e nuovo collegamento con la Piastra Logistica	s60	"Gioia del Colle" - Completamento funzionale e messa in sicurezza tra i km 44+500 e 52+600 (San Basilio) con sezione di tipo B
	Stazione di Cagioni: PRG e nuovo collegamento con molo polissettoriale del Porto di Taranto	s65	A14 - Ripristino delle rampe di collegamento tra la A14 e la SS106dir/SS7
	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto: Upgrading tecnologico Bari-Taranto	s161	S.S. 100 Bari- Taranto. Completamento funzionale e messa in sicurezza con sez. tipo B dal km 52,200 fino al km 66,600 (conclusivo della SS100) con immissione sulla nuova arteria SS106dir/SS7 in territorio di Palagiano.
	Interventi infrastrutturali per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea Adriatica (Termoli-Taranto)	s164	Taranto: Adeguamento e potenziamento del nodo complesso SS.7 – SS.100 – SS.106
	Stazione di Taranto: PRG e nuovo collegamento con la Piastra Logistica	s164	Taranto: Adeguamento e potenziamento del nodo complesso SS.7 – SS.100 – SS.106
	Stazione di Cagioni: PRG e nuovo collegamento con molo polissettoriale del Porto di Taranto		
	Stazione di Taranto: PRG e nuovo collegamento con la Piastra Logistica		
	Stazione di Cagioni: PRG e nuovo collegamento con molo polissettoriale del Porto di Taranto		
Direttrice Taranto - Metaponto	Interventi infrastrutturali per il potenziamento dei collegamenti al distretto industriale di Ferrandina e la realizzazione del Corridoio Taranto - Metaponto e Ferrandina - Metaponto		



Interventi che garantiscono l'accessibilità delle MERCI della Provincia di Taranto all' Aeroporto di Taranto		
ID	Descrizione Intervento	ID
	Collegamento SS7 - Aeroporto di Grottaglie. Realizzazione, ammodernamento e manutenzione rete viaria con sezione tipo C1	s70
	Collegamento SS7 - Aeroporto di Grottaglie. Realizzazione, ammodernamento e manutenzione rete viaria con sezione tipo C1	s70
	SS7 ter "Itinerario Bradanico-Salentino" - Adeguamento alla sezione tipo C tra l'innesto con la variante di Sava e Manduria e l'abitato di Grottaglie in corrispondenza della SS7 "Apulia"	s71
	SS7 ter -Itinerario Bradanico - Salentino Tratto compreso fra la SSV Taranto - Grottaglie e Manduria Lavori di completamento funzionale del Lotto 3° - stralcio 2 - 3	s78
	Collegamento SS7 - Aeroporto di Grottaglie. Realizzazione, ammodernamento e manutenzione rete viaria con sezione tipo C1	s70
	Lavori di costruzione della Circonvallazione Ovest all'abitato di Martina Franca	s69
	Collegamento SS7 - Aeroporto di Grottaglie. Realizzazione, ammodernamento e manutenzione rete viaria con sezione tipo C1	s70
	Interventi di adeguamento della viabilità di accesso alla nuova stazione ferroviaria di Nasisi	s163
	SS 100 "Gioia del Colle"- Completamento funzionale e messa in sicurezza tra i km 44+500 e 52+600 (San Basilio) con sezione di tipo B	s60
	A14 - Ripristino delle rampe di collegamento tra la A14 e la SS106dir/SS7	s65
	S.S. 100 Bari- Taranto. Completamento funzionale e messa in sicurezza con sez. tipo B dal km 52,200 fino al km 66,600 (conclusivo della SS100) con immissione sulla nuova arteria SS106dir/SS7 in territorio di Palagianò.	s161
	Taranto: Adeguamento e potenziamento del nodo complesso SS.7 – SS.100 – SS 106	s164
	Collegamento SS7 - Aeroporto di Grottaglie. Realizzazione, ammodernamento e manutenzione rete viaria con sezione tipo C1	s70
	A14 - Ripristino delle rampe di collegamento tra la A14 e la SS106dir/SS7	s65
	Taranto: Adeguamento e potenziamento del nodo complesso SS.7 – SS.100 – SS 106	s164
	Collegamento SS7 - Aeroporto di Grottaglie. Realizzazione, ammodernamento e manutenzione rete viaria con sezione tipo C1	s70

Interventi che garantiscono l'accessibilità delle MERCI della Provincia di Taranto al Porto di Taranto		
ID	Descrizione Intervento	ID
	Collegamento SS7 - Aeroporto di Grottaglie. Realizzazione, ammodernamento e manutenzione rete viaria con sezione tipo C1	s70

Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali



Interventi che garantiscono l'accessibilità delle MERCI della Provincia di Taranto al Porto di Taranto		Viabilità	
Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali			
ID	Descrizione Intervento	ID	Descrizione Intervento
		s164	Taranto: Adeguamento e potenziamento del nodo complesso SS.7 – SS.100 – SS.106
		s71	SS7 ter "Itinerario Bradanico-Salentino" – Adeguamento alla sezione tipo C tra l'innesto con la variante di Sava e Manduria e l'abitato di Grottaglie in corrispondenza della SS7 "Appia"
		s78	SS7 ter - Itinerario Bradanico - Salentino Tratto compreso fra la SSV Taranto - Grottaglie e Manduria Lavori di completamento funzionale del Lotto 3° - stralcio 2 - 3
		s164	Taranto: Adeguamento e potenziamento del nodo complesso SS.7 – SS.100 – SS.106
		s164	Taranto: Adeguamento e potenziamento del nodo complesso SS.7 – SS.100 – SS.106
		s69	Lavori di costruzione della Circonvallazione Ovest all'abitato di Martina Franca
		s164	Taranto: Adeguamento e potenziamento del nodo complesso SS.7 – SS.100 – SS.106
		s60	SS 100 "Gioia del Colle" - Completamento funzionale e messa in sicurezza tra i km 44+500 e 52+600 (San Basilio) con sezione di tipo B
		s65	A14 - Ripristino delle rampe di collegamento tra la A14 e la SS106dir/SS7
		s161	S.S. 100 Bari- Taranto. Completamento funzionale e messa in sicurezza con sez. tipo B dal km 52,200 fino al km 66,600 (conclusivo della SS100) con immissione sulla nuova arteria SS106dir/SS7 in territorio di Palagiano.
		s164	Taranto: Adeguamento e potenziamento del nodo complesso SS.7 – SS.100 – SS.106
		s164	Taranto: Adeguamento e potenziamento del nodo complesso SS.7 – SS.100 – SS.106
Direttore Taranto - San Giorgio Ionico - Manduria			
Direttore Grottaglie - Fontana	f85		Stazione di Taranto: PRG e nuovo collegamento con la Piastra Logistica
	f84		Stazione di Cagliani: PRG e nuovo collegamento con molo polisetoriale del Porto di Taranto
	f326		Potenziamento Taranto-Brindisi
	f240		Potenziamento infrastruttura ferroviaria linea Bari-Taranto
	f141		Linea Martina Franca-Taranto - Interventi per l'adeguamento dei sistemi di sicurezza. - Lavori di realizzazione di sottosistemi di terra (SST) SCMT ENCODER
	f85		Stazione di Taranto: PRG e nuovo collegamento con la Piastra Logistica
	f84		Stazione di Cagliani: PRG e nuovo collegamento con molo polisetoriale del Porto di Taranto
	f85		Stazione di Taranto: PRG e nuovo collegamento con la Piastra Logistica
	f84		Stazione di Cagliani: PRG e nuovo collegamento con molo polisetoriale del Porto di Taranto
	f277		Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto: Upgrading tecnologico Bari-Taranto
	f267		Interventi infrastrutturali per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea Adriatica (Termoli-Taranto)
Direttore Taranto - Massafra - Mottola			
Direttore Taranto - Manduria	f85		Stazione di Taranto: PRG e nuovo collegamento con la Piastra Logistica



Interventi che garantiscono l'accessibilità delle MERCI della Provincia di Taranto al Porto di Taranto	
Viabilità	
ID	Descrizione Intervento
f84	Stazione di Cagioni: PRG e nuovo collegamento con molo polissetoriale del Porto di Taranto
f268	Interventi infrastrutturali per il potenziamento dei collegamenti al distretto industriale di Ferrandina e la realizzazione del Corridoio Taranto - Metaponto e Ferrandina - Metaponto

7.3.11 INTERVENTI CHE GARANTISCONO L'ACCESSIBILITÀ DELLE MERCI DELLA PROVINCIA DI BRINDISI.

Interventi che garantiscono l'accessibilità delle MERCI della Provincia di Brindisi alla Piastra Logistica Intermodale Retro-portuale (PLIR) di Brindisi	
Viabilità	
ID	Descrizione Intervento
f316	Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna - Lecce, tratte Rimini-Ancona, Pescara - Foggia, Foggia - Bari, e Brindisi-Lecce
f1004	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barletta-Bari-Brindisi Lecce - Velocizzazione (tratta Bari - Brindisi) Arma-mento
f1005	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto:Velocizzazione adriatica. Upgrading tecnologico Foggia-Bari-Brindisi(tratte Bari Torre a Mare-Fasano e Foggia-Bari P. N.)
f92a	Raccordo ferroviario Terminal Portuale Costa Morena-Nuova stazione elementare "Brindisi intermodale"
f92b	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barletta-Bari-Brindisi Lecce. Raccordo ferroviario nuova Stazione Elementare "Brindisi intermodale" - rete RFI in direzione nord.
	Viabilità z.i. di Brindisi - Completamento e miglioramento del collegamento con il bacino logistico portuale industriale di Costa Morena con sezione tipo D
	SS 16 - Itinerario Bari-Brindisi-Lecce - Riqualficazione tratte prioritarie
	SS16-SS613 Adeguamento a caratteristiche di piattaforma autostradale dell'itinerario Fasano-Lecce
	Potenziamento e messa in sicurezza tangenziale di Brindisi e collegamento alla viabilità di accesso al porto e alla stazione ferroviaria
	Viabilità z.i. di Brindisi - Completamento e miglioramento del collegamento con il bacino logistico portuale industriale di Costa Morena con sezione tipo D
	Potenziamento e messa in sicurezza tangenziale di Brindisi e collegamento alla viabilità di accesso al porto e alla stazione ferroviaria
	Viabilità z.i. di Brindisi - Completamento e miglioramento del collegamento con il bacino logistico portuale industriale di Costa Morena con sezione tipo D



Interventi che garantiscono l'accessibilità delle MERCI della Provincia di Brindisi alla Piastra Logistica Intermodale Retro-portuale (PLIR) di Brindisi		
Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali		
ID	Descrizione Intervento	Viabilità
f92b	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Bari-Brindisi Lecce. Raccordo ferroviario nuova Stazione Elementare "Brindisi intermodale" - rete RFI in direzione nord.	SS 16 - Itinerario Bari-Brindisi-Lecce - Riqualficazione tratte prioritarie
f327	Velocizzazione Linea Adriatica tratta Bari-Lecce ulteriore fase (PESCARA-FOGGIA-BRINDISI)	SS16-SS613 Adeguamento a caratteristiche di piattaforma autostradale dell'itinerario Fasano-Lecce
		Potenziamento e messa in sicurezza tangenziale di Brindisi e collegamento alla viabilità di accesso al porto e alla stazione ferroviaria

Interventi che garantiscono l'accessibilità delle MERCI della Provincia di Brindisi al Porto di Brindisi		
Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali		
ID	Descrizione Intervento	Viabilità
f316	Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna - Lecce, tratte Rimini-Ancona, Pescara - Foggia, Foggia - Bari, e Brindisi-Lecce	Viabilità z.i. di Brindisi - Completamento e miglioramento del collegamento con il bacino logistico portuale industriale di Costa Morena con sezione tipo D
f1004	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Bari-Brindisi Lecce - Velocizzazione (tratta Bari - Brindisi) Arma-mento	SS 16 - Itinerario Bari-Brindisi-Lecce - Riqualficazione tratte prioritarie
f1005	Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto:Velocizzazione adriatica. Upgrading tecnologico Foggia-Bari-Brindisi(tratte Bari Torre a Mare-Fasano e Foggia-Bari P. N.)	SS16-SS613 Adeguamento a caratteristiche di piattaforma autostradale dell'itinerario Fasano-Lecce
f92a	Raccordo ferroviario Terminal Portuale Costa Morena-Nuova stazione elementare "Brindisi intermodale"	Potenziamento e messa in sicurezza tangenziale di Brindisi e collegamento alla viabilità di accesso al porto e alla stazione ferroviaria
f92b	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Bari-Brindisi Lecce. Raccordo ferroviario nuova Stazione Elementare "Brindisi intermodale" - rete RFI in direzione nord.	Viabilità z.i. di Brindisi - Completamento e miglioramento del collegamento con il bacino logistico portuale industriale di Costa Morena con sezione tipo D
f92a	Raccordo ferroviario Terminal Portuale Costa Morena-Nuova stazione elementare "Brindisi intermodale"	Potenziamento e messa in sicurezza tangenziale di Brindisi e collegamento alla viabilità di accesso al porto e alla stazione ferroviaria
		Viabilità z.i. di Brindisi - Completamento e miglioramento del collegamento con il bacino logistico portuale industriale di Costa Morena con sezione tipo D



Interventi che garantiscono l'accessibilità delle MERCI della Provincia di Brindisi al Porto di Brindisi		
Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali		Viabilità
ID	Descrizione Intervento	Descrizione Intervento
f92b	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barietta-Bari-Brindisi Lecce. Raccordo ferroviario nuova Stazione Elementare "Brindisi intermodale" - rete RFI in direzione nord.	SS 16 - Itinerario Bari-Brindisi-Lecce - Riqualficazione tratte prioritarie
f327	Velocizzazione Linea Adriatica tratta Bari-Lecce ulteriore fase (PESCARA-FOGGIA-BRINDISI)	SS16-SS613 Adeguamento a caratteristiche di piattaforma autostradale dell'itinerario Fasano-Lecce Potenziamento e messa in sicurezza tangenziale di Brindisi e collegamento alla viabilità di accesso al porto e alla stazione ferroviaria

7.3.12 INTERVENTI CHE GARANTISCONO L'ACCESSIBILITÀ DELLE MERCI DELLA PROVINCIA DI LECCE.

Interventi che garantiscono l'accessibilità delle MERCI della Provincia di Lecce alla Piastra Logistica Intermodale Retro-portuale (PLIR) di Brindisi		
Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali		Viabilità
ID	Descrizione Intervento	Descrizione Intervento
f332	ASI LECCE: Riattivazione scalo merci e rifacimento binari a Surbo (Lecce); ristrutturazione, potenziamento e completamento reti di servizi, efficientamento immobili adibiti a servizi e creazione centro di ricerca ed innovazione prodotti - settore ingegneristico (Surbo e moda e Design a Soletto); servizi digitali alle imprese	Lavori di riqualificazione, ristrutturazione ed ampliamento del terminal di Costa Morena – Punta delle Terrare
		SS 16 - Itinerario Bari-Brindisi-Lecce - Riqualficazione tratte prioritarie
		Viabilità z.i. di Brindisi - Completamento e miglioramento del collegamento con il bacino logistico portuale industriale di Costa Morena con sezione tipo D
		SS16-SS613 Adeguamento a caratteristiche di piattaforma autostradale dell'itinerario Fasano-Lecce

Interventi che garantiscono l'accessibilità delle MERCI della Provincia di Lecce al Porto di Brindisi		
Ferrovie, Trasporto Rapido di Massa e Nodi Intermodali		Viabilità
ID	Descrizione Intervento	Descrizione Intervento
f332	ASI LECCE: Riattivazione scalo merci e rifacimento binari a Surbo (Lecce); ristrutturazione, potenziamento e completamento reti di servizi, efficientamento immobili adibiti a servizi e creazione centro di ricerca ed innovazione prodotti - settore ingegneristico (Surbo e moda e Design a Soletto); servizi digitali alle imprese	Lavori di riqualificazione, ristrutturazione ed ampliamento del terminal di Costa Morena – Punta delle Terrare
		SS 16 - Itinerario Bari-Brindisi-Lecce - Riqualficazione tratte prioritarie



Interventi che garantiscono l'accessibilità delle MERCI della Provincia di Lecce al Porto di Brindisi	
Viabilità	
ID	Descrizione Intervento
s86	Viabilità z. i. di Brindisi - Completamento e miglioramento del collegamento con il bacino logistico portuale industriale di Costa Morena con sezione tipo D
s174	SS16-SS613 Adeguamento a caratteristiche di piattaforma autostradale dell'itinerario Fasano-Lecce
s169	Potenziamento e messa in sicurezza tangenziale di Brindisi e collegamento alla viabilità di accesso al porto e alla stazione ferroviaria



REGIONE PUGLIA

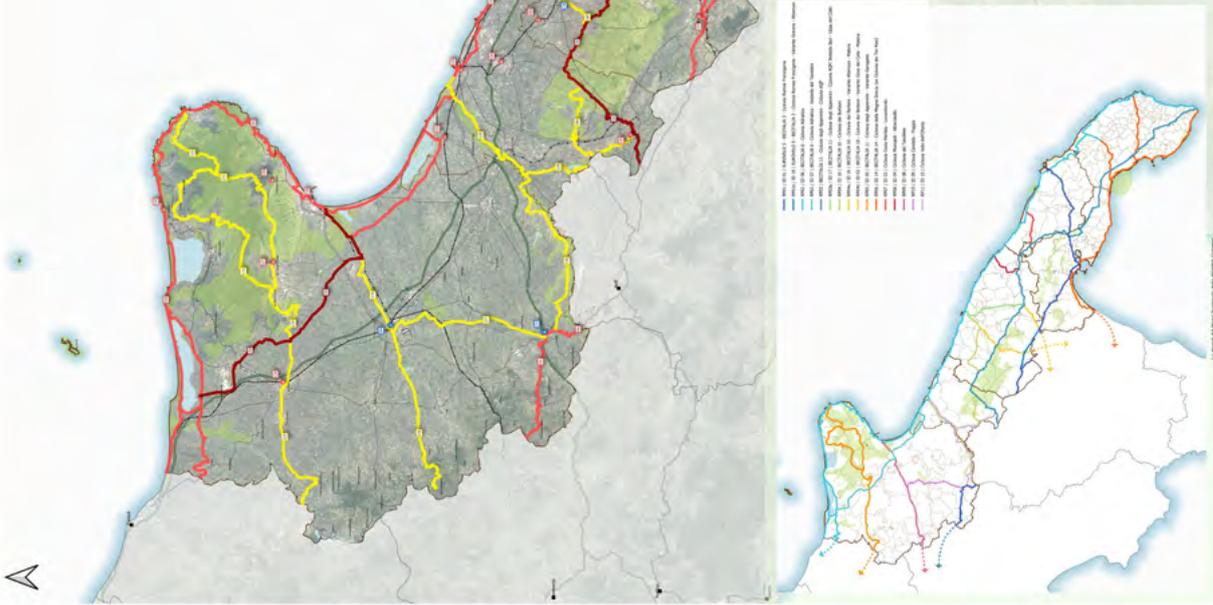
Piano Regionale dei Trasporti - Piano Attuativo 2021 - 2030
Mobilità ciclistica - Quadro Sintetico degli interventi



Table with columns for 'Sintesi per Provincia', 'Comuni', 'Linee', and 'Km'. It lists 14 provinces and their corresponding municipalities and planned bicycle routes.

- Linee: 1. Linee ciclopedane, 2. Linee ciclopedane veloci, 3. Linee ciclopedane di servizio, 4. Linee ciclopedane di servizio veloce, 5. Linee ciclopedane di servizio turistico, 6. Linee ciclopedane di servizio commerciale, 7. Linee ciclopedane di servizio turistico, 8. Linee ciclopedane di servizio commerciale, 9. Linee ciclopedane di servizio turistico, 10. Linee ciclopedane di servizio commerciale.

REGIONE PUGLIA



REGIONE PUGLIA

Leggenda:
Linee ciclopedane di servizio veloce (Linee ciclopedane veloci)
Linee ciclopedane di servizio (Linee ciclopedane standard)
Linee ciclopedane di servizio turistico (Linee ciclopedane turistiche)
Linee ciclopedane di servizio commerciale (Linee ciclopedane commerciali)

REGIONE PUGLIA logo and header: Piano Regionale dei Trasporti Piano Attuativo 2021 - 2030. Includes a table for 'Mappa 1 - Mobilità Ciclistica - Quadro Sintetico degli interventi'.



Irene di Tria
06.12.2023 13:06:46
GMT+00:00



Piano Regionale dei Trasporti

Piano Attuativo

2021 – 2030

Rapporto Ambientale

Novembre 2023



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. Irene di Tria

Funzionario: Arch. Filomena Delle Foglie

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)

Arch. Camilla Alessi

Ing. Gildo Tomassetti

Dott.ssa Francesca Rametta

Ing. Giacomo Nonino

Geol. Valeriano Franchi

Dott. Fabio Montigiani

Dott. Lorenzo Diani

Ing. Francesco Pognanini

Geol. Marco Sacchi



Indice	
1	INTRODUZIONE 5
2	QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO 6
2.1	Normativa di riferimento per la valutazione ambientale strategica 6
2.2	Normativa di riferimento relativa al piano regionale dei trasporti (PRT) 9
3	CONTESTO AMBIENTALE DI RIFERIMENTO 11
3.1	Aria 11
3.1.1	Stato della qualità dell'aria 11
3.1.2	Emissioni 17
3.1.3	Parco circolante 19
3.2	Clima-Emissioni Climalteranti 21
3.3	Rumore 27
3.4	Paesaggio ed ecosistemi 33
3.4.1	Paesaggio 33
3.4.2	Natura e biodiversità 41
3.5	Suolo sottosuolo e acque 46
3.6	Sintesi dei fattori ambientali positivi e negativi (Analisi SWOT) 50
4	IL PIANO ATTUATIVO 2021-2030 DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI 55
4.1	Il processo di VAS 55
4.1.1	Consultazione preliminare 55
4.1.2	Consultazione VAS 58
4.2	Il monitoraggio ambientale del PA 2015-2019 58
4.3	Obiettivi e strategie del piano 61
4.3.1	Obiettivi specifici art. 6 L.R.16/2008 69
4.3.2	Coerenza tra gli indirizzi strategici del PA 2021-2030 e gli obiettivi specifici art. 6 L.R.16/2008 69
4.3.3	Strategie per la mobilità delle persone LR 16/2008 art. 7 70
4.3.4	Verifiche di coerenza tra gli indirizzi strategici e operativi del PA 2021-2030 e le Strategie per la mobilità delle persone LR16/2008 70
4.3.5	Strategie per la mobilità delle merci LR 16/2008 art.8 73
4.3.6	Verifiche di coerenza tra gli indirizzi strategici e operativi del PA 2021-2030 e le Strategie per la mobilità delle merci LR 16/2008 73
4.3.7	Regolamento (UE) 2021/1060 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 giugno 2021 76
4.3.8	Verifiche di assolvimento della condizione abilitante 3.1 tra gli indirizzi strategici e operativi del PA 2021-2030 e Criteri di adempimento di cui al Regolamento (UE) 2021/1060 77
4.3.9	I tre livelli del piano 79
5	GLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ 83
6	VERIFICA DI COERENZA 87
6.1	Verifica di coerenza interna 88
6.2	Verifica di coerenza esterna: il rapporto con la pianificazione nazionale, locale e con la programmazione europea 93
6.2.1	Livello Comunitario 94



6.2.2	Livello Nazionale	98
6.2.3	Livello Regionale	104
6.2.4	Obiettivi di sostenibilità	113
7	VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DELL'AGGIORNAMENTO DEL PIANO ATTUATIVO	120
7.1	L'analisi degli effetti del sistema della mobilità	120
7.1.1	Mobilità e trasporti	121
7.1.2	Aria	125
7.1.3	Emissioni climalteranti	131
7.2	Interferenze con sistemi di tutela/vincoli/emergenze	135
7.3	Matrice degli effetti ambientali dell'aggiornamento del Piano Attuativo	138
7.4	Integrazione ambientale del Piano Attuativo 2021-2030 del PRT: elenco dei criteri di sostenibilità ambientale	144
7.5	Integrazione dei criteri ambientali con le azioni di piano	147
7.6	Misure di mitigazione	152
8	MONITORAGGIO DEL PIANO	154
8.1	Indicatori di contesto	155
8.2	Indicatori di processo	156
8.3	La governance del monitoraggio	159
	ALLEGATO 1 VALUTAZIONE D'INCIDENZA	162



1 INTRODUZIONE

Il rapporto ambientale della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) costituisce parte integrante e fondamentale del percorso per l'approvazione del Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti 2021-2030. Tale piano costituisce aggiornamento del precedente, pertanto il rapporto ambientale ha analizzato le modifiche apportate dal PA 21-30, utilizzando la stessa metodologia di valutazione del precedente piano.

La VAS, introdotta e definita dalla Direttiva 42/2001/CE e dal D.Lgs. 152/06, e ulteriormente recepita nella normativa regionale con la L.R. 44/2012, consiste in un articolato processo, che compenetra l'attività di formazione e approvazione del piano, nel quale l'autorità preposta alla valutazione ambientale strategica e gli altri soggetti che svolgono specifiche competenze in campo ambientale assicurano la propria collaborazione per elevare la qualità ambientale dello strumento in formazione.

Per la sua natura di strumento di arricchimento dei contenuti e considerazioni ambientali del piano, il processo di VAS ne accompagna l'intero percorso di formazione, supportando la pianificazione a partire dalle fasi di definizione degli obiettivi, fino alla valutazione finale degli effetti del Piano, nonché alla implementazione del monitoraggio durante la sua attuazione.

Nell'ambito della VAS, dunque, una parte fondamentale è costituita dall'individuazione preventiva degli effetti ambientali significativi, potenzialmente conseguenti all'attuazione delle scelte/azioni di piano, consentendo, di conseguenza, di selezionare, tra le possibili alternative, le soluzioni migliori e/o le eventuali misure mitigative/compensative, al fine di garantire la coerenza con gli obiettivi di sostenibilità ambientale del Piano stesso o dei piani sovraordinati.



2 QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

2.1 Normativa di riferimento per la valutazione ambientale strategica

Il principale riferimento normativo è costituito dalla **Direttiva Europea 2001/42/CE (detta direttiva VAS)** la quale ha l'obiettivo "di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile, assicurando che venga effettuata la valutazione ambientale di determinati piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente" (ex art. 1).

La direttiva VAS risponde alle indicazioni della Convenzione internazionale firmata ad Aarhus nel 1998, fondata sui tre pilastri:

- ✓ diritto alla informazione,
- ✓ diritto alla partecipazione alle decisioni
- ✓ accesso alla giustizia

La Direttiva 2001/42/CE (art. 3) individua specificatamente una serie di piani e programmi che devono essere sottoposti a VAS e ne esclude altri.

In particolare, devono essere sistematicamente sottoposti a VAS i piani e programmi che:

- ✓ siano elaborati nei settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli e che definiscano il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti elencati negli allegati I e II della direttiva 85/337/CEE (direttiva concernente la Valutazione di Impatto Ambientale)
- ✓ i piani e programmi "per i quali, in considerazione dei possibili effetti sui siti, si ritiene necessaria una valutazione ai sensi degli articoli 6 e 7 della direttiva 92/43/CEE" (cosiddetta direttiva "habitat")

La Direttiva definisce inoltre che **non devono essere sottoposti** a VAS:

- ✓ i piani e programmi "destinati esclusivamente a scopi di difesa nazionale e di protezione civile";
- ✓ i piani e programmi "finanziari e di bilancio"
- ✓ piani e i programmi che determinano l'uso di piccole aree a livello locale;
- ✓ modifiche minori dei piani e dei programmi che devono essere sistematicamente sottoposti a VAS;
- ✓ piani e i programmi diversi da quelli che devono essere sistematicamente sottoposti a VAS che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti;

Per i Piani e Programmi non rientranti nelle tipologie indicate dalla Direttiva è necessario procedere, secondo criteri definiti all'art. 3, par. 3, 4 e 5 e dall'Allegato II della Direttiva ad una verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica.

Il Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti è quindi assoggettato alla procedura di VAS.

Il Decreto Legislativo n. 152 del 3 aprile 2006, **afferma che la VAS costituisce parte integrante del procedimento di adozione dei piani e dei programmi per cui è prevista, in quanto preordinata a**



garantire che gli effetti, derivanti dall'attuazione dei piani stessi, siano presi in considerazione durante la loro elaborazione e prima della loro approvazione.

La VAS deve essere effettuata durante la fase preparatoria del piano o del programma, comunque prima della sua approvazione, ed integrata alle procedure ordinarie previste per l'adozione dei piani e dei programmi.

La realizzazione della VAS è concretizzata nel Rapporto Ambientale, che costituisce parte integrante della documentazione del piano o programma da approvare. Per la stesura dello stesso si può fare riferimento all'allegato I al D.Lgs. 152/06, che rappresenta una guida delle informazioni da inserire nel rapporto. Tali informazioni devono comunque essere valutate con l'autorità competente e le altre autorità che, per specifiche competenze ambientali, possono essere interessate agli effetti legati all'attuazione del piano stesso, sia per la portata delle informazioni da inserire che per il loro livello di dettaglio. Aspetti importanti da non tralasciare nel rapporto ambientale sono quindi:

- I contenuti ed i principali obiettivi del piano o del programma, ed il rapporto con altri piani o programmi pertinenti;
- lo stato attuale dell'ambiente e la sua possibile evoluzione senza l'attuazione del piano o programma;
- le caratteristiche ambientali delle aree che potrebbero essere interessate in modo significativo dall'attuazione del piano o programma;
- i problemi ambientali esistenti e pertinenti al piano o programma, compresi quelli relativi ad aree di particolare rilevanza ambientale, a zone di protezione speciale e di interesse per la flora e la fauna;
- gli obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello comunitario o nazionale pertinenti al piano o programma;
- i possibili effetti significativi sull'ambiente, compresi quelli secondari o cumulativi, siano essi a breve o lungo termine, permanenti o temporanei, positivi o negativi;
- le misure previste per ridurre o compensare gli effetti negativi indotti dall'attuazione del piano o programma;
- la sintesi delle ragioni che motivano la scelta delle alternative e la descrizione dei criteri di valutazione, delle difficoltà incontrate nella raccolta dei dati;
- le misure previste per il monitoraggio ed il controllo degli effetti ambientali significativi, derivanti dall'attuazione del piano o programma;
- una sintesi non tecnica del documento.

Il rapporto ambientale, prima della sua adozione o approvazione, deve essere messo a disposizione delle autorità, che esercitano funzioni amministrative correlate agli effetti sull'ambiente dovuti all'attuazione del piano o del programma stesso, e del pubblico, con le forme di pubblicità previste dalla normativa vigente, per la presentazione di eventuali osservazioni.

Una volta scaduti i termini per la presentazione delle osservazioni, è previsto che l'autorità competente si pronunci con un giudizio di compatibilità ambientale: il parere positivo, anche se subordinato alla presentazione di modifiche o integrazioni da valutarsi, è necessario per il proseguo del procedimento di approvazione del piano o programma.



L'approvazione del piano o programma tiene conto del parere dell'autorità competente, ed è pubblicata sul BUR accompagnata da una sintesi che illustra come sono state integrate le considerazioni ambientali nel piano o programma stesso e come è stato tenuto in considerazione il rapporto ambientale nel processo autorizzativo, i risultati delle consultazioni e le motivazioni della scelta di quella adottata tra le alternative possibili, infine, le misure di monitoraggio.

Il controllo sugli effetti ambientali significativi, derivanti dall'attuazione del piano o programma, viene effettuato dall'autorità competente per l'approvazione del piano, che si avvale del sistema delle Agenzie ambientali.

Sempre nel D. Lgs. 152/06 e s.m. ed i., al capo III si leggono le "disposizioni specifiche per la VAS in sede regionale o provinciale". In questa sezione si specifica che sono le regioni e le province a stabilire, con proprie leggi e regolamenti, le procedure per la valutazione ambientale strategica dei piani e dei programmi; qualora non vengano specificate altrimenti, le procedure da seguire sono quelle statali.

La regione Puglia ha recepito quanto stabilito dal quadro normativo europeo e nazionale e in linea con questo la VAS è disciplinata dalla L.R. 44/2012

Ai sensi dell'art.9 della legge Regionale il proponente o l'autorità procedente predispongono un rapporto preliminare di orientamento, volto alla definizione della portata e del livello di dettaglio delle informazioni da includere nel rapporto ambientale e comprendente:

- i principali contenuti (obiettivi, articolazione, misure e interventi), l'ambito territoriale di influenza del piano o programma e un quadro sintetico della pianificazione e programmazione ambientale, territoriale e socioeconomica vigente nel predetto ambito;
- l'esplicitazione di come la VAS si integra con lo schema logico-procedurale di formazione e approvazione del piano o programma, tenendo conto delle forme di coordinamento delle procedure, con particolare riferimento alle attività di deposito, pubblicazione e consultazione;
- una descrizione preliminare dei principali fattori ambientali nel contesto territoriale interessato dall'attuazione del piano o programma;
- l'impostazione del rapporto ambientale e della metodologia di valutazione;
- una preliminare individuazione dei possibili impatti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del piano o programma;
- l'elenco dei soggetti competenti in materia ambientale e degli enti territoriali interessati da consultare e le modalità di consultazione e di partecipazione pubblica previste.

L'autorità procedente avvia la procedura di VAS presentando all'autorità competente un'istanza corredata della seguente documentazione su supporto informatico:

- a) il rapporto preliminare di orientamento
- b) copia dell'atto amministrativo di formalizzazione della proposta di piano o programma, comprensiva del rapporto preliminare di orientamento;
- c) elenco dei soggetti competenti in materia ambientale e degli enti territoriali interessati da consultare;
- d) eventuali elaborati del piano o programma utili alla valutazione;



e) i contributi, i pareri e le osservazioni pertinenti al piano o programma, eventualmente già espressi dai soggetti competenti in materia ambientale e dagli enti territoriali interessati, nonché gli esiti di qualsiasi altra forma di consultazione e partecipazione pubblica già effettuata.

Contestualmente alla presentazione dell'istanza l'autorità procedente avvia la fase di consultazione preliminare con i soggetti competenti in materia ambientale

La consultazione, salvo quanto diversamente concordato tra autorità competente e procedente, si conclude entro novanta giorni dalla data di presentazione dell'istanza

2.2 Normativa di riferimento relativa al piano regionale dei trasporti (PRT)

Il piano regionale dei trasporti (PRT) costituisce il principale strumento di pianificazione dei trasporti della Regione. Esso è normato dalla legge regionale n.18 del 31 ottobre 2002, "Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale", così come modificata dalla L.R. 32/2007.

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).

In particolare (Art.2- Attuazione del Piano) "Il PRT, in accordo con il piano generale dei trasporti, è inteso come piano direttore del processo di pianificazione regionale dei trasporti e viene attuato attraverso piani attuativi che contengono, per ciascuna modalità di trasporto, le scelte di dettaglio formulate a partire da obiettivi, strategie e linee di intervento definite nel PRT."

Il Piano regionale dei trasporti si attua attraverso

- il **Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti** che per legge ha durata quinquennale e di cui con Delibera della Giunta Regionale n.551 del 2021 sono state approvate le linee di indirizzo per l'avvio della redazione del nuovo piano 2021-2030
- il **Piano Triennale dei Servizi (PTS)**; ad oggi rimane in vigore il PTS 2015-2019, approvato con DGR n. 598 del 26.04.2016
- **Piano Regionale delle Merci e della Logistica** adottato con D.G.R. n. 177 del 17 febbraio 2021, unitamente al Rapporto Ambientale, alla Sintesi non Tecnica ed alla Valutazione d'Incidenza.

Lo schema seguente illustra la struttura del processo di pianificazione regionale dei trasporti





A questi si aggiunge il **Piano Regionale della Mobilità Ciclistica**, istituito con Legge Regionale n. 1 del 2013, adottato con D.G.R. n. 177 del 17 febbraio 2020, unitamente al Rapporto Ambientale, alla Sintesi non Tecnica ed alla Valutazione d'Incidenza.

L'art.7 della L.R. n. 18 del 2002, così come modificato dalla L.R. 32/2007, stabilisce come il Piano Generale dei Trasporti sia articolato per modalità del trasporto, tra loro integrate, e debba definire:

- a) l'assetto del sistema regionale dei trasporti con le rilevate criticità, nonché le prospettive di evoluzione di tale sistema in relazione al contesto nazionale e sovranazionale dei trasporti;
- b) gli obiettivi e le strategie del sistema multimodale dei trasporti raccordati agli strumenti di pianificazione territoriale generale e settoriale;
- c) le linee di intervento che includono i riferimenti alla riorganizzazione dei servizi e alla gerarchia delle reti infrastrutturali, nonché i criteri di selezione delle priorità di intervento, relative a:
 - 1) trasporto stradale;
 - 2) trasporto ferroviario;
 - 3) trasporto marittimo;
 - 4) trasporto aereo;
 - 5) intermodalità dei passeggeri;
 - 6) intermodalità delle merci;
 - 7) servizi minimi di cui al d.lgs. n. 422/1997.

In base a quanto stabilito dalla sopracitata legge regionale n.16 del 23 giugno 2008 "Il PRT e i suoi piani attuativi costituiscono il riferimento per la programmazione dei trasporti di livello comunale relativamente ai temi di interesse regionale sviluppati in seno ai piani urbani della mobilità (PUM) di cui all'articolo 12 della l.r. 18/02, ai piani strategici di area vasta e ai piani urbani del traffico (PUT)".

3 CONTESTO AMBIENTALE DI RIFERIMENTO

Questo capitolo mira a definire le condizioni dello stato ambientale per l'ambito territoriale di riferimento, a prescindere dalle azioni e degli obiettivi che il piano in valutazione potrebbe mettere in campo. La finalità di quest'analisi consiste nell'identificare le problematiche ambientali esistenti e strettamente connesse al Piano Attuativo del PRT.

In questo capitolo si intende descrivere in modo schematico quali sono gli effetti ambientali positivi e negativi attualmente prodotti dal sistema dei trasporti. Questa valutazione del contesto ambientale intende soprattutto evidenziare i problemi e gli aspetti favorevoli del sistema ambientale che potrà essere influenzato dal piano.

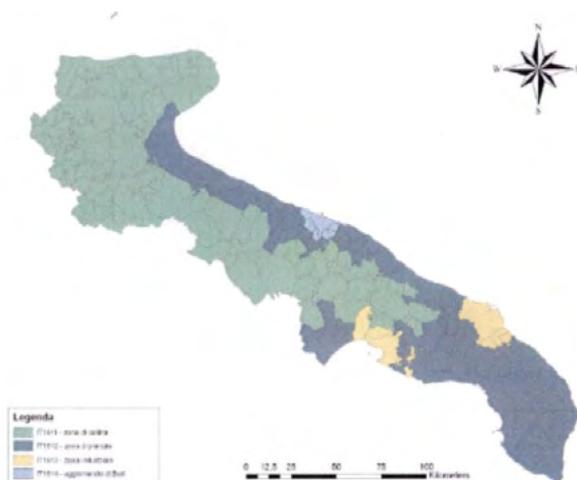
3.1 Aria

3.1.1 Stato della qualità dell'aria

La zonizzazione della qualità dell'aria è stata eseguita sulla base delle caratteristiche demografiche, meteorologiche e orografiche regionali, della distribuzione dei carichi emissivi e dalla valutazione del fattore predominante nella formazione dei livelli di inquinamento in aria ambiente, individuando le seguenti quattro zone:

1. ZONA 111611: zona collinare;
2. ZONA 111612: zona di pianura;
3. ZONA IT1613: zona industriale, costituita da Brindisi, Taranto e dai comuni che risentono maggiormente delle emissioni industriali dei due poli produttivi;
4. ZONA IT1614: agglomerato di Bari.

Img. 3.1.1 - Zonizzazione qualità dell'aria

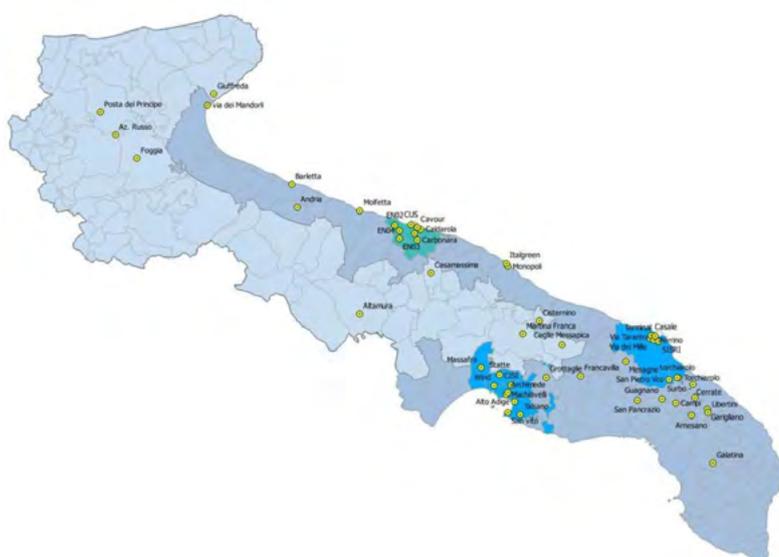




La Rete Regionale di Monitoraggio della Qualità dell'Aria (RRQA) è stata approvata dalla Regione Puglia con D.G.R. 2420/2013 ed è composta da 53 stazioni fisse (di cui 41 di proprietà pubblica e 12 private). La RRQA è composta da stazioni da traffico (urbana, suburbana), da fondo (urbana, suburbana e rurale) e industriale (urbana, suburbana e rurale) ed è gestita da Arpa Puglia quale soggetto gestore individuato della Regione stessa.

La figura che segue riporta la collocazione delle 53 stazioni di monitoraggio della RRQA.

Img. 3.1.2 - Rete Regionale di Monitoraggio della Qualità dell'Aria



La tabella che segue riporta il quadro sinottico della RRQA, con l'indicazione dei siti di misura, della loro collocazione e degli inquinanti monitorati in ciascuno di essi.

Tab. 3.1.1 - Stazioni monitoraggio RRQA e inquinanti monitorati

PROV	COMUNE	STAZIONE	RETE	TIPO STAZIONE	E (UTM33)	N (UTM33)	PM10	PM2.5	NO2	O3	COH6	CO	SO2
BA	Bari	Bari - Caldarola	RRQA	traffico	658520	4553079	x	x	x		x	x	
		Bari - Carbonara	COMUNE BARI	Fondo	654377	4598816	x		x				
		Bari - Cavour	COMUNE BARI	traffico	657197	4554020	x	x	x		x	x	
		Bari - CUS	COMUNE BARI	Traffico	654877	4555353	x		x	x			
		Bari - Kennedy	COMUNE BARI	Fondo	656105	4551470	x		x	x	x		
	Altamura	Altamura	PROVINCIA BARI	Fondo	631558	4520820	x	x	x	x			
	Casamassima	Casamassima	PROVINCIA BARI	Fondo	661509	4535223	x	x	x	x			
					661509	4535223	x	x	x	x			
	Modugno - EN02	SORGENIA	Industriale	Fondo	648305	4555516	x	x	x	x			x
					649647	4549969	x		x				
					650120	4553064	x		x				x
	Molfetta	Molfetta Verdi	RRQA	traffico	634595	4562323	x		x				
Monopoli	Monopoli - Aldo Moro	PROVINCIA BARI	Traffico	692701	4535752	x	x	x			x	x	
				692229	4537004	x	x	x			x		



BAT	Andria	Andria - via Vaccina	PROVINCIA BARI	Traffico	609209	4565364	x	x	x	x	x	x		
	Barletta	Barletta - Casardi	COMUNE BARLETTA	Fondo	607646	4574709	x	x	x	x	x	x		
BR		Brindisi - Casale	ARPA	Fondo	748879	4504259	x	x	x	x				
		Brindisi - Perrino	ENIPOWER	Fondo	749892	4502036	x		x				x	x
		Brindisi - SISRI	ARPA	Industriale	751700	4501449	x		x			x	x	x
		Brindisi - Terminal	ENEL/EDIPOWER	Industriale	750422	4503838	x	x	x	x	x	x	x	x
		Brindisi - Via dei Mille	ARPA	traffico	748464	4502808	x		x			x		
		Brindisi - via Taranto	RRQA	Traffico	749277	4503418	x	x	x			x	x	
	Ceglie Messapica	Ceglie Messapica	ENEL	Fondo	712432	4502847	x	x	x			x	x	x
	Cisternino	Cisternino	ENEL	Fondo	703972	4513011	x		x	x				x
	Francoforte	Francoforte	ENEL	Fondo	719236	4469711			x			x		
	Mesagne	Mesagne	RRQA	Fondo	737714	4494370	x		x					
San Panerazio	San Panerazio	RRQA	Fondo	741444	4478597	x		x						
San Pietro V.oo	San Pietro V.oo	RRQA	Industriale	754781	4486042	x		x						
Torchiarolo	Torchiarolo - Don Minzoni	RRQA	Industriale	758842	4486404	x	x	x			x	x	x	
	Torchiarolo - via Fanin	ENEL	Industriale	758263	4486545	x	x	x					x	
FG	Foggia	Foggia - Rosati	RRQA	Fondo	545819	4509475	x	x	x				x	
	Manfredonia	Manfredonia - Mandorli	RRQA	Traffico	575770	4609022	x		x			x	x	
	Monte S. Angelo	Monte S. Angelo	RRQA	Fondo	578692	4613137	x		x	x				
	San Severo	San Severo - Az. Russo	ENPLUS	Fondo	537644	4599559	x	x	x	x				
	San Severo	San Severo - Municipio	ENPLUS	Fondo	532294	4609076	x	x	x	x			x	
LE	Lecce	Lecce - P.zza Libertini	COMUNE LECCE	Traffico	769785	4471666	x	x	x			x	x	
		Lecce - S.M. Cerrate	RRQA	Fondo	764242	4483446	x	x	x	x				
		Lecce - Via Garigliano	COMUNE LECCE	Traffico	769536	4473048	x	x	x			x	x	
	Arnesano	Arnesano - Riesel	RRQA	Fondo	762876	4470790	x				x			
	Campi S.na	Campi S.na	PROVINCIA LECCE	Fondo	756857	4476277	x	x	x					
	Galatina	Galatina	PROVINCIA LECCE	Industriale	770356	4451121	x	x	x	x			x	
	Guagnano	Guagnano - Villa Baldassarre	RRQA	Fondo	751513	4478431	x		x					
Surbo	Surbo - via Croce	ENEL	Industriale	764807	4478158	x		x					x	
TA	Taranto	Taranto - Archimede	RRQA	Industriale	689238	4485033	x	x	x				x	x
		Taranto - Machiavelli	RRQA	Industriale	688642	4484370	x	x	x			x	x	x
		Taranto - CISI	ARPA	Industriale	690889	4488018	x	x	x			x	x	x
		Taranto - San Vito	RRQA	Fondo	688778	4477122	x		x	x			x	x
		Taranto - Talsano	ARPA	Fondo	693703	4475985	x		x	x			x	x
		Taranto - Via Alto Adige	RRQA	Traffico	691924	4481337	x	x	x			x	x	x
	Statte	Statte - Ponte Wind	ARPA	Industriale	684114	4488423	x		x					x
		Statte - via delle Sorgenti	RRQA	Industriale	686530	4492525	x		x				x	x
	Grottaglie	Grottaglie	ARPA	Fondo	705279	4490271	x		x	x				
	Martina Franca	Martina Franca	ARPA	Traffico	697012	4508162	x		x			x		
Massafra	Massafra	ARPA	Industriale	679111	4495815	x		x			x		x	

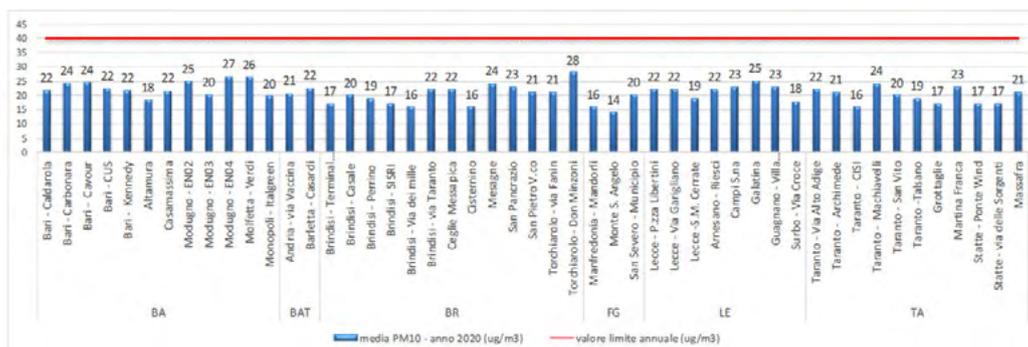
Nel 2020, come già nel biennio 2018-2019, la rete regionale di monitoraggio della qualità dell'aria non ha registrato superamenti dei limiti di legge per nessun inquinante.

Fino al 2017, la rete regionale di monitoraggio della qualità dell'aria aveva registrato superamenti dei limiti di qualità dell'aria previsti dal D. Lgs. 155/10 per diversi inquinanti. In particolare, nel periodo 2015-2017 era stato registrato il superamento del limite giornaliero del PM10 nella stazione di Torchiarolo-Don Minzoni e il superamento del limite annuale dell'NO2 nel sito di Bari-Cavour.

Per il **PM10** la concentrazione annuale più elevata (28 ug/m3) è stata registrata nel sito Torchiarolo-Don Minzoni (BR). Il valore medio registrato di PM10 sul territorio regionale è stato di 21 ug/m3.



Img. 3.1.3 - Media PM10 anno 2020 (relazione qualità dell'aria Puglia 2020)



Nel 2020 in nessuna delle stazioni di monitoraggio sono stati registrati sforamenti del limite consentito dalla normativa UE per il PM10 (50 microgrammi al metro cubo, per più di 35 giorni l'anno). Il numero più alto di superamenti (33) è stato registrato nella stazione di Torchiarolo-Don Minzoni (BR)

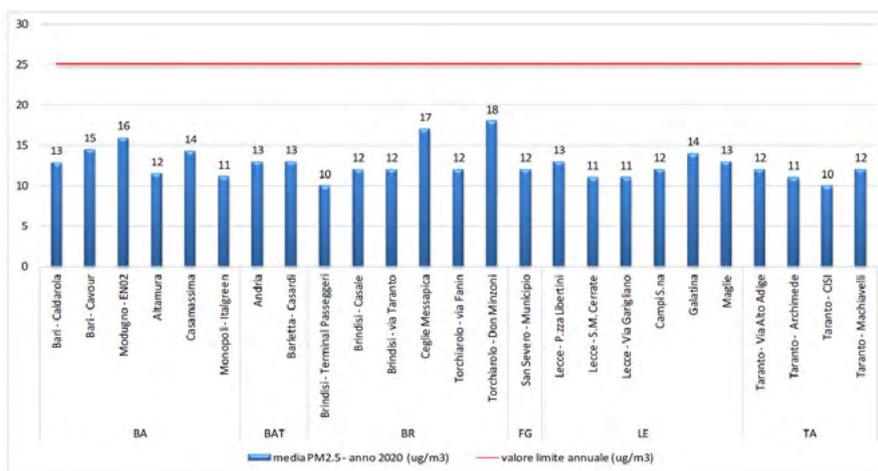
Img. 3.1.4 - superamenti limite giornaliero PM10 anno 2020 (relazione qualità dell'aria Puglia 2020)



Per il **PM2.5**, nel 2020 il limite di concentrazione annuale di 25 ug/m3 non è stato superato in nessun sito. Il valore più elevato (18 ug/m3) è stato registrato nel sito di Torchiarolo-Don Minzoni (BR), mentre la media regionale è stata di 13 ug/m3.

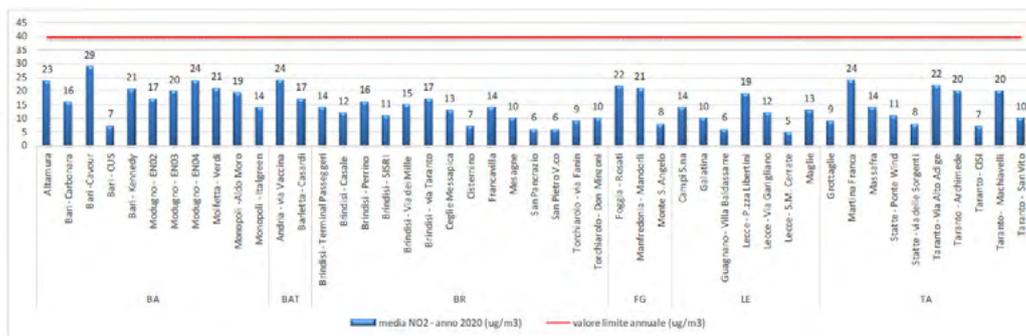


Img. 3.1.5 - Media PM2,5 anno 2020 (relazione qualità dell'aria Puglia 2020)



Per l'NO₂, la concentrazione annua più alta (29 ug/m³) è stata registrata nella stazione di Bari-Cavour. La media regionale è stata di 14 ug/m³.

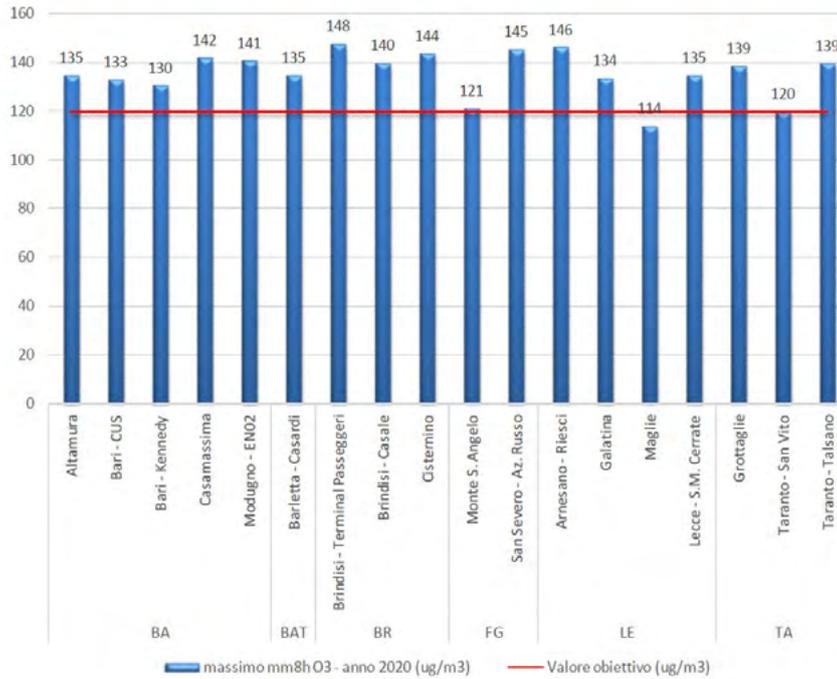
Img. 3.1.6 - Media NO2 anno 2020 (relazione qualità dell'aria Puglia 2020)



Per l'O₃ il valore obiettivo a lungo termine è stato superato in tutte le centraline, fatta eccezione per le stazioni di Taranto-San Vito e Maglie (LE), a conferma del fatto che la Puglia, per la propria collocazione geografica, è soggetta ad elevati valori di questo inquinante.

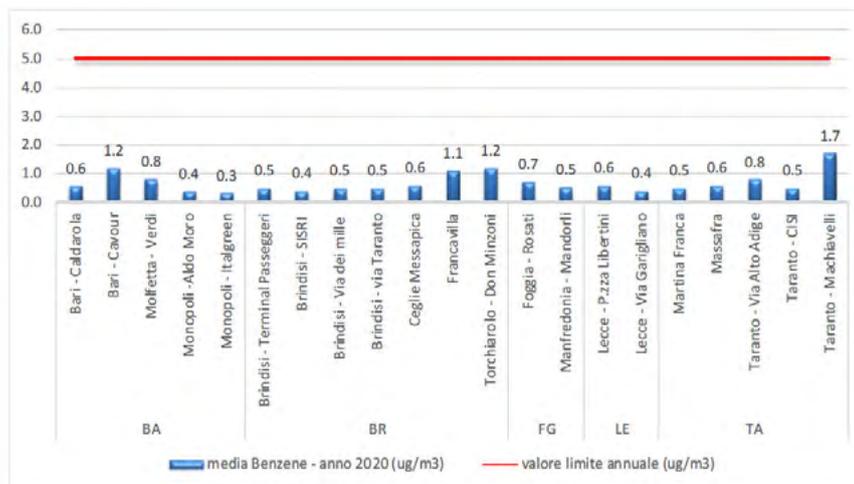


Img. 3.1.7 - massimo media 8h O3 anno 2020 (relazione qualità dell'aria Puglia 2020)



Per il benzene, in nessun sito di monitoraggio è stata registrata una concentrazione superiore al limite annuale di 5 ug/m3. La media delle concentrazioni è stata di 0,7 ug/m3. La concentrazione più alta (1,7 ug/m3) è stata registrata nel sito Taranto- via Machiavelli.

Img. 3.1.8 - Media Benzene anno 2020 (relazione qualità dell'aria Puglia 2020)





Durante il periodo del lockdown, per NO₂, la cui concentrazione è notoriamente legata alle emissioni da traffico veicolare, si è osservato un netto decremento dei valori medi del 2020 rispetto a quelli del triennio 2017-2019. Ad aprile è stata raggiunta la diminuzione massima del 51%. Nei mesi successivi i dati del 2020 hanno continuato ad essere inferiori alle medie del triennio 2017-2019, verosimilmente a causa del perdurare di misure restrittive sulla circolazione (seppur meno stringenti rispetto a quelle di marzo-maggio 2020) ma anche imputabili ad una diminuzione della circolazione in funzione della promozione di forme di lavoro agile, didattica digitale a distanza per gli studenti e in generale al cambiamento degli stili di vita dei cittadini.



Per PM₁₀ e PM_{2.5} il calo di concentrazione dovuto alle misure restrittive non è altrettanto evidente rispetto a quanto osservato per l'NO₂. Questi inquinanti, oltre ad essere meno influenzati dal traffico, dipendono da molteplici variabili quali le condizioni meteorologiche, le reazioni tra precursori, le avvezioni di polveri desertiche, etc.

3.1.2 Emissioni

Si riportano di seguito i dati relativi alla stima delle emissioni inquinanti desunte dalle elaborazioni dell'Inventario regionale delle emissioni in atmosfera IN.EM.AR (Inventario Emissioni Aria). Esso considera tre diverse tipologie di sorgenti emissive:

- sorgenti puntuali (camini industriali)
- sorgenti lineari (strade, etc.)
- sorgenti diffuse o areali (riscaldamento, traffico urbano, attività agricole, sorgenti naturali, ecc.)

L'ultima serie di dati disponibili fa riferimento al 2013. Si riportano di seguito le emissioni per comparti (tra i quali si evidenzia quello del trasporto su strada) in confronto con i dati 2010 in forma sia grafica che tabellare.

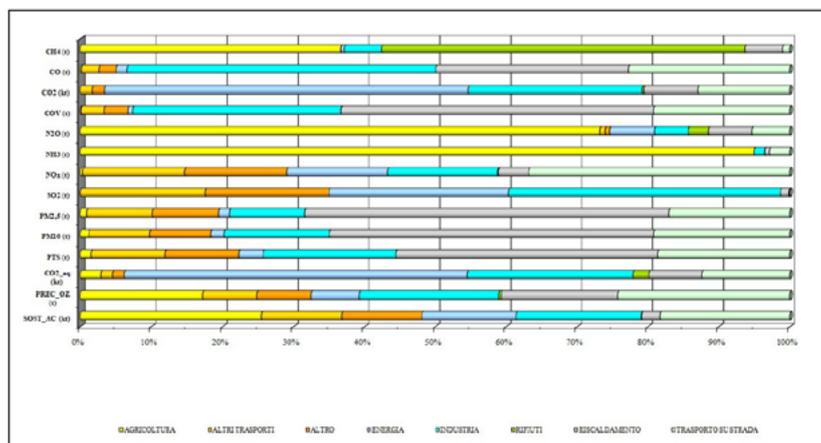


Tab. 3.1.2 - Emissioni per settore e per inquinante- INEMAR 2013

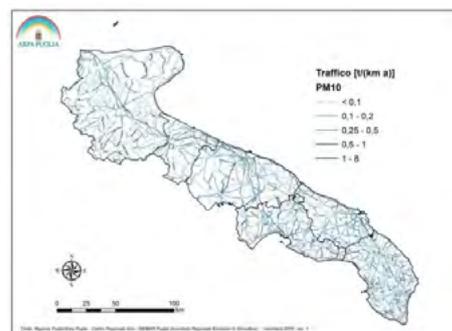
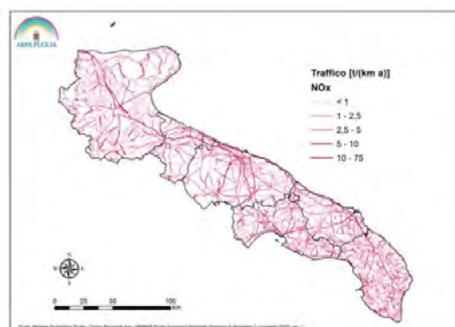
INVENTARIO REGIONALE EMISSIONI IN ATMOSFERA 2013 - INEMAR Puglia Regione Puglia Totale emissioni per Comparti - PUGLIA														
Macrosettori	CH4 (t)	CO (t)	CO2 (kt)	COV (t)	NO2 (t)	NH3 (t)	NOx (t)	SO2 (t)	PM2,5 (t)	PM10 (t)	PTS (t)	CO2_m (kt)	PREC_O2 (t)	SOST_AC (kt)
AGRICOLTURA	24.943	418	N.D.	71	2.581	14.276	247	8	71	112	189	1.524	33.661	845
ALTRO TRASPORTI	13	5.216	748	1.632	25	3	10.464	4.785	738	793	1.240	756	14.972	377
ALTRO	10.683	18.587	198	5.349	3	148	682	132	107	1.166	1.859	423	24.161	28
ENERGIA	360	3.125	22.045	358	222	9	10.390	6.919	124	173	407	22.121	13.382	443
INDUSTRIA	3.536	92.194	10.560	14.495	169	214	11.311	10.494	846	1.372	2.240	10.685	38.486	566
RIFIUTI	34.920	57	112	14	99	4	74	3	2	2	2	1.061	709	2
RISCALDAMENTO	3.627	57.576	3.278	21.897	215	108	3.170	320	4.089	4.229	4.407	3.421	32.148	85
TRASPORTO SU STRADA	659	48.210	5.581	9.527	189	423	26.821	32	1.358	1.775	2.229	5.654	47.561	609
Totale Regione Puglia	78.741	225.382	42.523	53.343	3.503	15.184	63.161	22.693	7.335	9.624	12.573	45.449	205.081	2.975

Nota:
 1) I dati rappresentano le emissioni massiche annue e non i dati di monitoraggio di qualità dell'aria (emissioni).
 Non sono comprese le emissioni di CO2 derivanti da combustione di biomasse e incendi forestali.
 La quota di emissione maggiore del COV del comparto Agricoltura ha origine Biogenica.
 SNAP (Selected Nomenclature for Air Pollution) è la nomenclatura utilizzata a livello europeo (EMEP-CORINA) che classifica le attività emittenti di riferimento per la realizzazione degli inventari delle emissioni in atmosfera.
 I Comparti rappresentano un'aggregazione dei dati emittenti per gli stessi settori (non tecnici) rispetto ai dati delle attività emittenti stimati secondo la classificazione SNAP.
 Si fa presente che i dati disaggregati a livello comunale costituiscono una retrospettiva dei valori di emissione con specifiche limitazioni scientifiche e metodologiche.
 N.D.: Dati non disponibili.
 Fonte: Regione Puglia/Inra Puglia - Centro Regionale Aria - INEMAR Puglia (Inventario Regionale Emissioni in Atmosfera) - Inventario 2013
<http://www.inemar.arpa.puglia.it>

Img. 3.1.9 - Emissioni per settore e per inquinante- INEMAR 2013



Di seguito si riporta un grafo delle emissioni in Regione Elaborato da ARPA nel 2010
 Grafo emissioni 2010 Regione Puglia



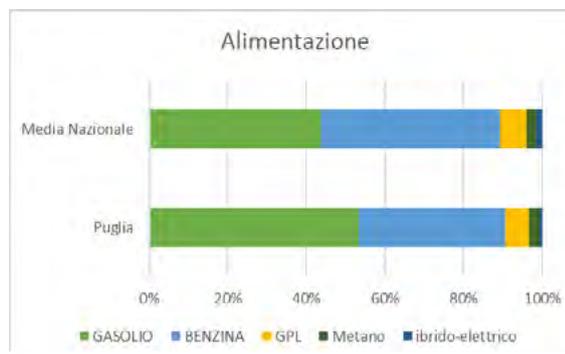


3.1.3 Parco circolante

Infine, in merito al parco veicolare regionale (fonte ACI 2020) si evidenzia, che le autovetture circolanti in Regione Puglia sono più inquinanti della media nazionale, in quanto la percentuale di veicoli a gasolio è maggiore della media nazionale e ha una età media maggiore, come desumibile dai grafici seguenti.

Tab. 3.1.3 - Confronto composizione parco autovetture Puglia e Nazionale - Alimentazione

Alimentazione	Puglia	Media Nazionale
Gasolio	53,37%	43,77%
Benzina	37,25%	45,50%
Gpl	6,01%	6,74%
Metano	2,80%	2,46%
Ibrido-Elettrico	0,57%	1,50%



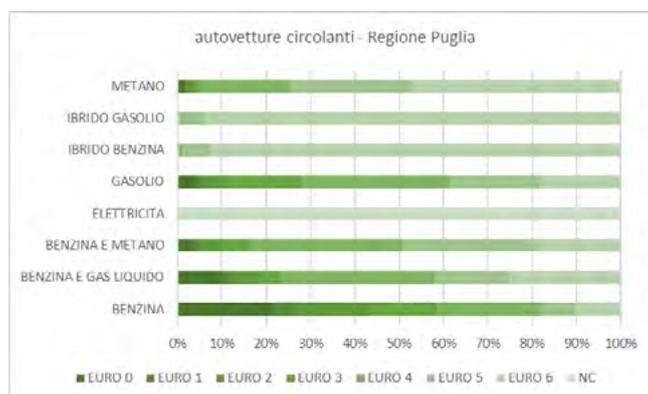
Tab. 3.1.4 - Confronto composizione parco autovetture Puglia e Nazionale – Classi Euro

Classe	Puglia	Media Nazionale
Euro 0	10,8%	9,1%
Euro 1	2,8%	2,3%
Euro 2	9,8%	7,7%
Euro 3	15,1%	11,4%
Euro 4	29,6%	25,8%
Euro 5	15,5%	17,4%
Euro 6	16,3%	26,2%

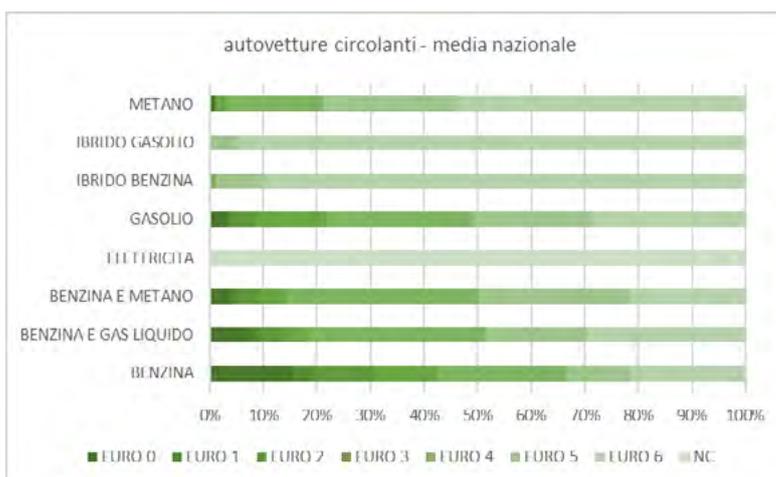




Img. 3.1.11 - Caratteristiche autovetture - Puglia



Img. 3.1.12 - Caratteristiche autovetture - Italia





3.2 Clima-Emissioni Climalteranti

In assenza di valutazioni specifiche alla scala regionale relative ai cambiamenti climatici, la valutazione della componente nello scenario attuale (e in quello futuro prevedibile) è stata effettuata sulla base delle analisi di cui all'ALLEGATO TECNICO-SCIENTIFICO ANALISI DELLA CONDIZIONE CLIMATICA ATTUALE E FUTURA del Piano Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (PNACC) del 2017, redatto dal Centro Euro Mediterraneo sui cambiamenti climatici.

L'analisi del clima attuale e futuro è partita dalla caratterizzazione climatica delle aree terrestri del territorio nazionale nel periodo di riferimento 1981-2010. La caratterizzazione si è basata su un set di 8 indicatori climatici selezionati tra quelli presentati nell'ESPON CLIMATE project e che rappresentano i principali impatti meteo-indotti, a scala europea, su ambiente naturale, costruito, patrimonio culturale, sfera sociale ed economica.

Un'analisi di cluster, a partire dal set di indicatori selezionati, ha permesso di individuare le seguenti 6 macroregioni climatiche omogenee del territorio nazionale:

- Prealpi e Appennino Settentrionale
- Pianura padana, alto versante adriatico e aree costiere dell'Italia centro-meridionale
- Appennino centro-meridionale
- Aree alpine
- Italia centro-settentrionale
- Aree insulari ed estremo sud Italia

La macroregione denominata Italia centro-settentrionale ha una distribuzione geografica più variegata ma di fatto identifica le aree geografiche notoriamente più piovose.

La regione Puglia è suddivisa tra due macroregioni:

1. **Macroregione 2 - Pianura Padana, alto versante adriatico e aree costiere dell'Italia centro-meridionale.** La macroregione è caratterizzata dal maggior numero, rispetto a tutte le altre zone, di giorni, in media, al di sopra della soglia selezionata per classificare i summer days (29,2°C) e al contempo da temperature medie elevate; anche il numero massimo di giorni consecutivi senza pioggia risulta essere elevato (CDD) in confronto alle altre zone dell'Italia centro settentrionale; il regime pluviometrico, in termini di valori stagionali (WP ed SP) ed estremi (R20 e R95p) mostra invece caratteristiche intermedie. Interessa il territorio pugliese a meno della penisola Salentina,
2. **Macroregione 6: Aree insulari e l'estremo sud dell'Italia.** Questa macroregione è quella mediamente più calda e secca, contraddistinta dalla temperatura media più alta (16 °C) e dal più alto numero di giorni annui consecutivi senza pioggia (70 giorni/anno); inoltre, tale macroregione è caratterizzata dalle precipitazioni estive mediamente più basse (21 mm) e in generale da eventi estremi di precipitazione ridotti per frequenza e magnitudo.

L'analisi delle proiezioni climatiche future per il medio e lungo periodo è stata effettuata utilizzando il modello COSMO-CLM sull'Italia alla risoluzione di circa 8 km considerando gli scenari RCP4.5 e RCP8.5. Tali analisi evidenziano un generale aumento delle temperature per entrambi gli scenari, più marcato nell'RCP8.5, con un incremento fino a 2 °C sul periodo 2021-2050. Per questo stesso periodo, per quanto riguarda la precipitazione, invece, lo scenario RCP4.5 proietta una generale riduzione in primavera ed un calo più accentuato in estate, soprattutto nel sud Italia e in Sardegna (fino al 60%). L'inverno, invece, è caratterizzato da una lieve riduzione di precipitazione



che interessa le Alpi e il sud Italia ed un leggero aumento in Sardegna e nella Pianura Padana. Infine in autunno si osserva un generale lieve aumento delle precipitazioni, ad eccezione della Puglia. Lo scenario RCP8.5, invece, proietta un aumento delle precipitazioni invernali ed autunnali sul nord Italia e una lieve riduzione al sud. Le precipitazioni primaverili presentano una diminuzione sul sud Italia, mentre l'estate è caratterizzata da un accentuato aumento delle precipitazioni in Puglia (oltre il 60%) ed una riduzione altrove.

La zonazione delle anomalie climatiche sul medio periodo (2021-2050), rispetto al periodo di riferimento per gli indicatori selezionati ha permesso di individuare 5 cluster di anomalia climatica. Dalla sovrapposizione tra le 6 macroregioni climatiche omogenee (definite sul periodo di riferimento) e i 5 cluster delle anomalie sono quindi state individuate le aree climatiche omogenee, rispettivamente per lo scenario RCP4.5 e RCP8.5.

Le immagini e le tabelle successive evidenziano in modo sintetico quanto rilevato per la Regione Puglia.

Tab. 3.2.5 - Descrizione delle aree climatiche omogenee per macroregione (COSMO RCP4.5).

Macroregioni climatiche omogenee	Descrizione delle aree climatiche omogenee principali che ricadono nelle macroregioni/anomalie	
2	Aree climatiche omogenee 2A, 2C, 2D. Anomalie principali: il versante tirrenico e la maggior parte della Pianura Padana sono interessati da un aumento delle precipitazioni invernali e da una riduzione di quelle estive. Invece, per la parte ovest della pianura Padana e il versante adriatico, si osserva una riduzione sia delle precipitazioni estive che di quelle invernali. In generale si ha un aumento significativo dei summer days per l'intera macroregione 2.	Scenario RCP4.5
6	Aree climatiche omogenee: 6C, 6D. Anomalie principali: per l'intera macroregione 6, area più calda e secca rispetto al periodo di riferimento, si osserva una complessiva riduzione delle precipitazioni estive ed un aumento moderato dei summer days. Inoltre la Sardegna e parte della Sicilia sono caratterizzate da un aumento delle precipitazioni invernali.	

Img. 3.2.1 - Zonazione climatica delle anomalie (2021-2050 vs 1981-2010, scenario RCP4.5) per ciascuna delle sei macroregioni.

Macroregioni climatiche omogenee



Valori medi delle macroregioni

Macroregioni	Tmean (°C)	R20 (giorni/anno)	FD (giorni/anno)	SU95p (giorni/anno)	WP (mm)	SP (mm)	R95p (mm)	COO (giorni/anno)
1	13	10	51	34	187	168	28	33
2	14,6	4	35	50	148	95	20	40
3	12,2	4	35	15	182	76	19	38
4	5,7	10	152	1	143	286	25	32
5	8,3	21	112	8	321	279	40	28
6	16	3	2	35	179	21	19	70

Cluster delle anomalie



Valori medi dei cluster delle anomalie (2021-2050 vs 1981-2010)

CLUSTER	Tmean (°C)	R20 (giorni/anno)	FD (giorni/anno)	SU95p (giorni/anno)	WP (mm)	SP (mm)	SC (giorni/anno)	Evap (mm/anno)	R95p (mm)
A	1,5	1	-23	1	13	-11	-20	2	5
B	1,6	0	-20	8	2	-7	-18	1	6
C	1,5	1	-14	12	7	3	-1	2	13
D	1,5	0	-10	14	-4	14	-1	-8	6
E	1,5	1	-27	14	16	-14	-9	3	9

Tab. 3.2.6 - Descrizione delle aree climatiche omogenee per macroregione (COSMO RCP8.5).

Macroregioni climatiche omogenee	Descrizione delle aree climatiche omogenee principali che ricadono nelle macroregioni/anomalie
2	Aree climatiche omogenee: 2C, 2D, 2E. Anomalie principali: per quanto riguarda la pianura Padana si assiste ad una riduzione delle precipitazioni estive e ad un aumento rilevante di quelle invernali; le restanti aree della macroregione 2 sono caratterizzate da un aumento complessivo dei fenomeni di precipitazione anche estremi. In generale si ha un aumento significativo dei summer days, come per lo scenario RCP4.5.
6	Aree climatiche omogenee: 6C, 6D. Anomalie principali: si osserva un aumento significativo degli eventi estremi e in generale delle precipitazioni estive, in opposizione a quanto osservato per lo scenario RCP4.5.

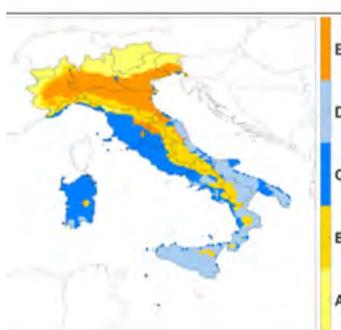
Scenario RCP8.5



Img. 3.2.2 - Zonazione climatica delle anomalie (2021-2050 vs 1981-2010, scenario RCP8.5) per ciascuna delle sei macroregioni.



Macroregioni	Tmean (°C)	R20 (giorni/anno)	FD (giorni/anno)	SU95p (giorni/anno)	WP (mm)	SP (mm)	R95p (mm)	CDD (giorni/anno)
1	13	10	51	34	187	168	28	33
2	14.6	4	25	50	343	85	20	40
3	12.2	4	35	15	182	76	19	38
4	5.7	10	152	1	143	286	25	32
5	8.3	21	112	8	321	279	40	28
6	16	3	2	35	179	21	19	70



CLUSTER	Tmean (°C)	R20 (giorni/anno)	FD (giorni/anno)	SU95p (giorni/anno)	WP (mm)	SP (mm)	SC (giorni/anno)	Evap (mm/anno)	R95p (mm)
A	1.5	1	-23	1	13	-11	-20	2	5
B	1.6	0	-28	8	2	-7	-18	1	6
C	1.5	1	-14	12	7	3	-1	2	13
D	1.5	0	-10	14	-4	14	-1	-8	6
E	1.3	1	-27	16	16	-14	-9	2	8

Tra i principali responsabili dei cambiamenti climatici vi sono evidentemente le emissioni climalteranti associate ai consumi energetici. Per avere un quadro parziale relativamente aggiornato, rispetto ad essi occorre far riferimento alle statistiche nazionali elaborate dal GSE nell'ambito del monitoraggio degli obiettivi regionali di copertura mediante FER dei consumi finali lordi di energia (DM Burder sharing) e al Rapporto Annuale sull'Efficienza Energetica redatto da ENEA (ultima edizione dicembre 2020).

Rispetto al rimo punto il monitoraggio regionale del GSE evidenzia come nel 2018 la quota dei consumi complessivi di energia coperta da fonti rinnovabili è pari al 16,5%; il dato è superiore sia alla previsione del DM 15 marzo 2012 per lo stesso 2018 (11,9%) sia all'obiettivo da raggiungere al 2020 (14,2%).



Img. 3.2.3 - Monitoraggio obiettivi regionali sulle fonti rinnovabili fissati dal DM 15 marzo 2012 "Burden sharing" (da GSE)



Lo stesso dato letto in forma tabellare evidenzia come l'obiettivo raggiunto sia correlato sia ad una riduzione dei consumi energetici pari al 16,4% tra il 2012 ed il 2018, che ad un incremento nell'energia prodotta da FER consumata, pari al 13,7%.

Mantenendosi i consumi di prodotti petroliferi pressoché costante nel periodo e bilanciandosi la riduzione di quelli elettrici con quelli derivanti dall'utilizzo di gas e prodotti da questo derivati, si vede come il miglioramento sia imputabile alla forte riduzione dei consumi finali di carbone e di prodotti derivati (-52,3%).

Nonostante questo deciso decremento, il largo uso (soprattutto in siderurgia) di fonti energetiche derivanti dal carbone (circa la metà di quanto consumato a livello nazionale) rende il mix di combustibili utilizzati in Puglia meno efficiente a livello di emissioni di CO₂ rispetto a quelli utilizzati a livello nazionale: il settore industriale pugliese, infatti, sebbene rappresenti solo il 5,9% dei consumi energetici nazionali del comparto, è responsabile del 6,7% delle emissioni di tutto il settore industriale italiano.



Tab. 3.2.7 - Monitoraggio obiettivi regionali sulle fonti rinnovabili fissati dal DM 15 marzo 2012 "Burden sharing" (da GSE)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
CONSUMI FINALI LORDI DI ENERGIA DA FONTI RINNOVABILI (escluso il settore Trasporti)	1.046	1.137	1.125	1.211	1.192	1.273	1.189		
Energia elettrica prodotta da fonti rinnovabili (settore Elettrico)	677	786	813	837	851	895	836		
Consumi finali di energia da FER (settore Termico)	364	345	308	369	333	370	339		
Calore derivato prodotto da fonti rinnovabili (settore Termico)	5	5	5	5	9	8	13		
CONSUMI FINALI LORDI DI ENERGIA	8.584	7.554	7.705	7.560	7.709	7.252	7.188		
Consumi finali di energia da FER (settore termico)	364	345	308	369	333	370	339		
Consumi finali lordi di calore derivato	164	126	181	261	255	199	129		
Consumi finali lordi di energia elettrica	1.892	1.758	1.756	1.732	1.712	1.710	1.650		
Consumi finali della frazione non biodegradabile dei rifiuti	8	9	8	10	13	2	9		
Consumi finali di prodotti petroliferi	2.398	2.282	2.347	2.544	2.458	2.296	2.368		
Consumi finali di carbone e prodotti derivati	2.430	1.759	1.856	1.354	1.546	1.105	1.160		
Consumi finali di gas	1.329	1.274	1.249	1.289	1.392	1.571	1.533		
Quota dei Consumi Finali Lordi di energia coperta da fonti rinnovabili (%)									
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Dato rilevato (Consumi finali lordi di energia da FER / Consumi finali lordi di energia)	12,2%	15,0%	14,6%	16,0%	15,5%	17,6%	16,5%		
Obiettivi DM 15 marzo 2012 (decreto Burden sharing)	6,7%		8,3%		10,0%		11,9%		14,2%

In particolare - secondo i dati dello studio 'Energia e competitività in Puglia' a cura del Politecnico di Milano e dello spinoff del Politecnico di Bari Ingenium, presentato a gennaio 2021 emerge che:

- anche all'interno della Regione Puglia il settore dei trasporti (34,6% dei consumi finali) si conferma il settore più «energivoro» ed è caratterizzato da un largo utilizzo di combustibili liquidi – questi coprono il 93,9% dei consumi del settore;
- il settore industriale pugliese si rivela più «energivoro» della media nazionale determinando il 25,7% dei consumi finali regionali. A differenza del contesto nazionale, emerge un notevole ricorso a combustibili solidi (i.e. carbone) che sono responsabili del 25,5% dei consumi del settore;
- il settore residenziale, grazie al clima più mite che caratterizza il territorio pugliese evidenzia minori consumi termici legati al riscaldamento se paragonati al contesto nazionale. Il settore domestico è comunque responsabile con circa 1,1 MTEP il 20% dei consumi finali regionali;
- infine, coerentemente con il quadro nazionale, l'ultimo settore rilevante a livello energetico è quello del Terziario e della Pubblica Amministrazione che determina, con 0,85 MTEP il 15,2% dei consumi finali regionali.



3.3 Rumore

La normativa nazionale impone la redazione delle Mappe Acustiche Strategiche e dei Piani d'Azione (PdA) per tutti gli agglomerati con popolazione superiore ai 100.000 abitanti: Bari, Taranto, Foggia e Andria.

Bari

L'agglomerato di Bari, individuato formalmente dalla Regione Puglia attraverso la Determinazione del Dirigente Settore Ecologia n. 298 del 18 giugno 2007 e riconfermato con DGR n. 1332 del 3 luglio 2012, coincide col territorio comunale della città di Bari, così come delimitato dai suoi confini amministrativi.

Il territorio dell'agglomerato si estende per circa 116 km² e interessa 326.344 abitanti.

I dati caratteristici delle diverse sorgenti sonore da analizzare ai fini dell'elaborazione della mappa strategica sono:

- 668 km di infrastrutture stradali;
- 83 km di infrastrutture ferroviarie;
- 285 ettari di bacino portuale;
- 15 ettari di infrastruttura aeroportuale;
- 7 insediamenti industriali sottoposti ad A.I.A.

Di seguito si riporta una sintesi dei risultati della mappatura acustica strategica dell'agglomerato di Bari.

Tab. 3.3.8 – Bari: Popolazione, edifici e superficie esposti ai livelli di Lden e Lnight generato dalle infrastrutture principali.

		Pop. Esposta	Ed. Res.	Scuole	Ospedali	Superficie esposta [Km ²]
Intervalli Lden	55-59	3.100	335	2	0	1,98
	60-64	2.400	293	5	0	3,59
	65-69	1.700	135	0	0	2,89
	70-74	300	47	1	0	1,58
	>75	0	0	0	0	1,16
Intervalli Lnight	50-54	3.200	356	5	0	2,99
	55-59	2.200	227	2	0	3,25
	60-64	400	57	0	0	2,23
	65-69	100	15	1	0	1,04
	> 70	0	0	0	0	0,63

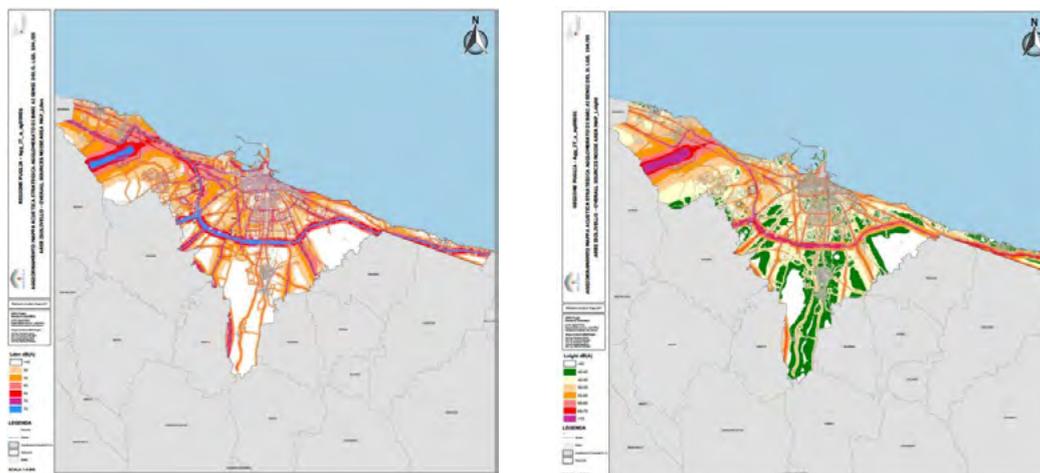




Tab. 3.3.9 – Bari: Popolazione, edifici e superficie esposti ai livelli di Lden e Lnight generato dalle strade.

		Pop. Esposta	Ed. Res.	Scuole	Ospedali	Superficie esposta [Km ²]
Intervallo Lden	55-59	70.000	4.223	35	6	18,91
	60-64	100.100	6.073	50	2	15,8
	65-69	64.800	3.059	14	1	8,37
	70-74	17.600	786	6	0	3,96
	>75	200	21	0	0	2,01
Intervallo Lnight	50-54	104.400	6.423	48	2	18,4
	55-59	64.600	3.401	25	2	10,49
	60-64	27.300	1.139	7	0	5,65
	65-69	4.900	272	1	0	2,56
	> 70	0	0	0	0	0,86

Img. 3.3.1 Mappatura acustica strategica. Fonte: MAS dell'agglomerato di Bari.



Taranto

L'agglomerato di Taranto, individuato formalmente dalla Regione Puglia attraverso la Deliberazione della Giunta Regionale n. 1332 del 3 luglio 2012, coincide col territorio comunale della città di Taranto, così come delimitato dai suoi confini amministrativi.

Il territorio dell'agglomerato si estende per circa 250 km² (compresi i 20,4 Km² del Mar Piccolo) e interessa 201.100 abitanti.

I dati caratteristici delle diverse sorgenti sonore da analizzare ai fini dell'elaborazione della mappa strategica sono:

- 730 km di infrastrutture stradali;
- 36,5 km di infrastrutture ferroviarie;
- 340 ettari di bacino portuale;
- insediamenti industriali sottoposti ad A.I.A.

Di seguito si riporta una sintesi dei risultati della mappatura acustica strategica dell'agglomerato di Taranto.

Tab. 3.3.10 – Taranto: Popolazione, edifici e superficie esposti ai livelli di Lden e Nnight generato dalle infrastrutture principali.

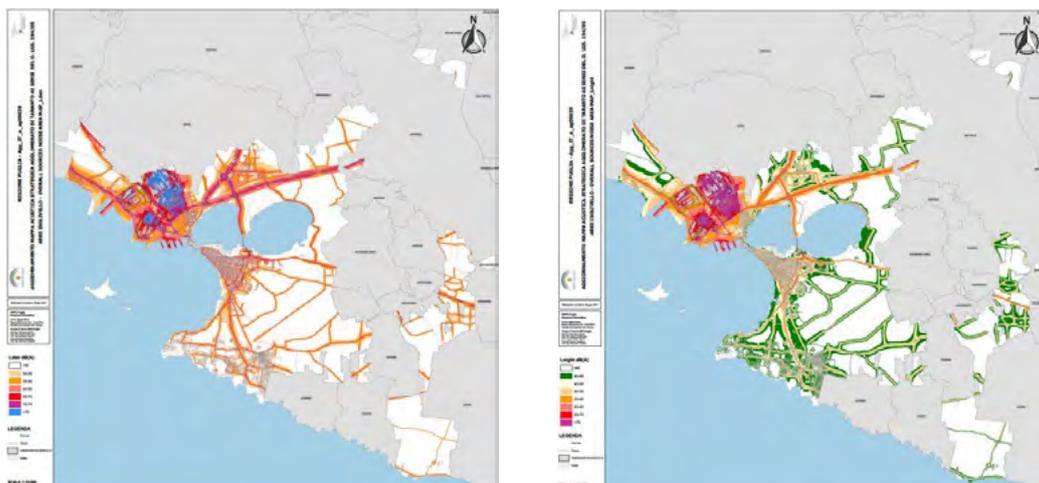
		Pop. Esposta	Ed. Res.	Scuole	Ospedali	Superficie esposta [Km ²]
Intervalli Lden	55-59	1000	39	0	0	4,53
	60-64	300	13	0	0	5,11
	65-69	0	3	0	0	2,36
	70-74	0	1	0	0	1,67
	>75	0	0	0	0	0
Intervalli Nnight	50-54	600	31	0	0	5,45
	55-59	0	5	0	0	3,71
	60-64	0	1	0	0	1,72
	65-69	0	1	0	0	0,79
	> 70	0	0	0	0	0



Tab. 3.3.11 – Taranto: Popolazione, edifici e superficie esposti ai livelli di Lden e Nnight generato dalle strade.

		Pop. Esposta	Ed. Res.	Scuole	Ospedali	Superficie esposta [Km ²]
Intervalli Lden	55-59	32.600	1624	16	1	18,23
	60-64	62.200	2443	32	4	14,45
	65-69	43.700	1415	17	2	7,08
	70-74	2000	59	0	0	2,30
	>75	0	0	0	0	0,65
Intervalli Nnight	50-54	58.500	2379	27	4	15,47
	55-59	47.900	1607	24	1	9,83
	60-64	8.900	284	2	1	3,27
	65-69	200	6	0	0	1,20
	> 70	0	0	0	0	0,08

Img. 3.3.2 Mappatura acustica strategica. Fonte: MAS dell'agglomerato di Taranto.





Foggia

L'agglomerato di Foggia, individuato formalmente dalla Regione Puglia attraverso la Deliberazione della Giunta Regionale n. 1332 del 3 luglio 2012, coincide col territorio comunale della città di Foggia, così come delimitato dai suoi confini amministrativi.

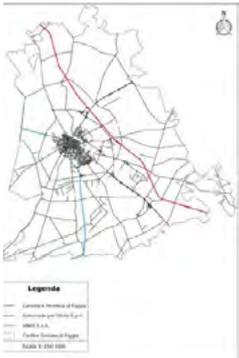
Il territorio dell'agglomerato si estende per circa 510 km² e interessa 151.991 abitanti.

I dati caratteristici delle diverse sorgenti sonore da analizzare ai fini dell'elaborazione della mappa strategica sono:

- 720 km di infrastrutture stradali;
- 107 km di infrastrutture ferroviarie;
- 7 ettari di infrastrutture aeroportuali;
- 7 insediamenti industriali sottoposti ad A.I.A.

Tab. 3.3.12 – Foggia: Popolazione, edifici e superficie esposti ai livelli di Lden e Lnight generato dalle infrastrutture principali.

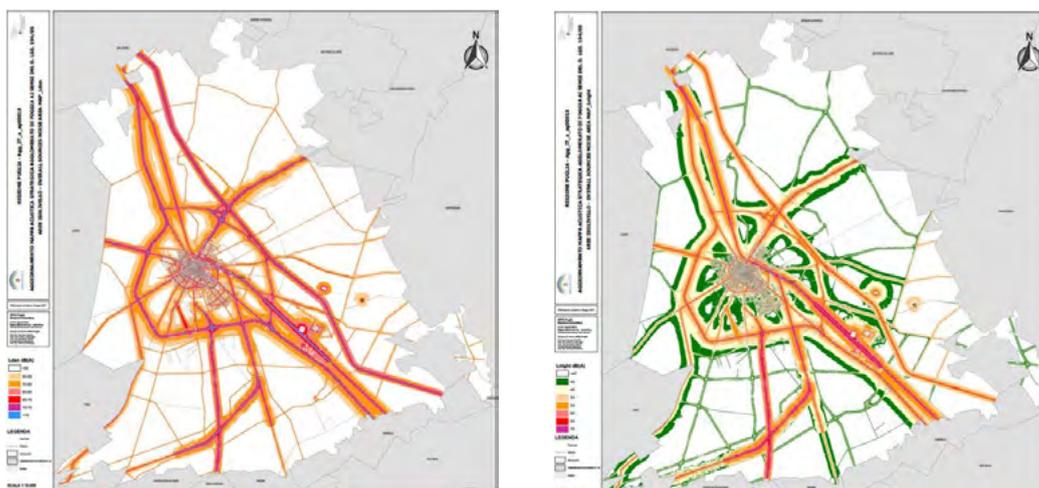
		Pop. Esposta	Ed. Res.	Scuole	Ospedali	Superficie esposta [km ²]
Intervalli Lden	55-59	200	33	0	0	5,45
	60-64	100	15	0	0	10,85
	65-69	0	5	0	0	4,10
	70-74	0	0	0	0	1,69
	>75	0	0	0	0	1,17
Intervalli Lnight	50-54	0	12	0	0	10,69
	55-59	200	23	0	0	5,0
	60-64	100	7	0	0	4,29
	65-69	0	4	0	0	2,0
	> 70	0	0	0	0	0,63



Tab. 3.3.13 – Foggia: Popolazione, edifici e superficie esposti ai livelli di Lden e Lnight generato dalle strade.

		Pop. Esposta	Ed. Res.	Scuole	Ospedali	Superficie esposta [km ²]
Intervalli Lden	55-59	33900	1138	16	3	35,74
	60-64	42.300	1311	18	3	30,40
	65-69	31.000	829	6	2	11,75
	70-74	5.900	162	1	0	5,57
	>75	0	1	0	0	2,16
Intervalli Lnight	50-54	44.700	1404	18	2	39,95
	55-59	32.700	902	10	3	15,57
	60-64	10.100	306	2	0	9,49
	65-69	200	16	0	0	3,96
	> 70	0	0	0	0	1,10

Img. 3.3.3 Mappatura acustica strategica. Fonte: MAS dell'agglomerato di Foggia.

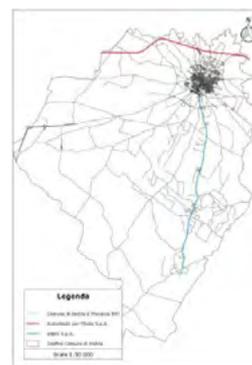


Andria

L'agglomerato di Andria, individuato formalmente dalla Regione Puglia attraverso la Deliberazione della Giunta Regionale n. 1332 del 3 luglio 2012, coincide col territorio comunale della città di Andria, così come delimitato dai suoi confini amministrativi.

Tab. 3.3.14 – Andria: Popolazione, edifici e superficie esposti ai livelli di Lden e Lnight generato dalle infrastrutture principali.

		Pop. Esposta	Ed. Res.	Scuole	Ospedali	Superficie esposta [km ²]
Intervalli Lden	55-59	0	7	0	0	0,08
	60-64	0	5	0	0	1,26
	65-69	0	1	0	0	2,85
	70-74	0	0	0	0	1,63
	>75	0	0	0	0	1,2
Intervalli Lnight	50-54	0	6	0	0	2,98
	55-59	0	2	0	0	2,03
	60-64	0	0	0	0	1,01
	65-69	0	0	0	0	0,6
	> 70	0	0	0	0	0





Tab. 3.3.15 – Andria: Popolazione, edifici e superficie esposti ai livelli di Lden e Lnight generato dalle infrastrutture principali.

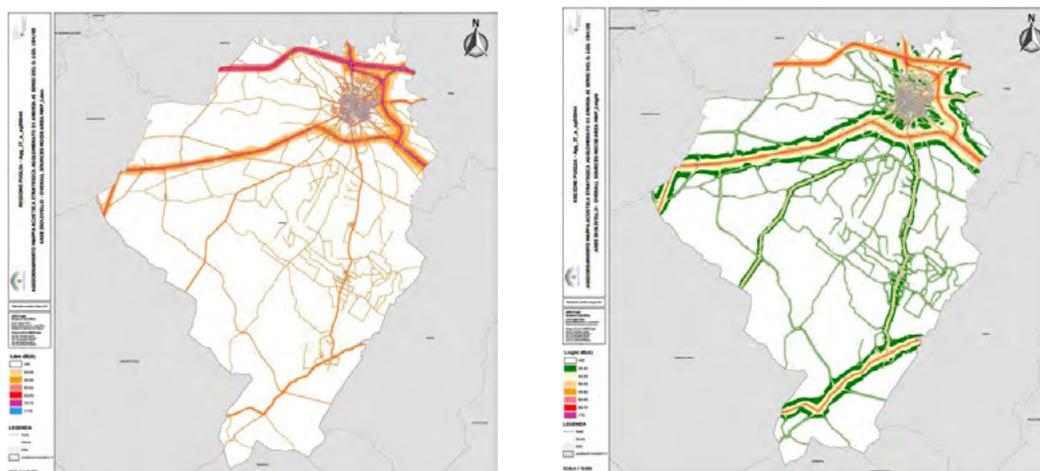
		Pop. Esposta	Ed. Res.	Scuole	Ospedali	Superficie esposta [km ²]
Intervalli Lden	55-59	18.500	1.026	21	0	17,21
	60-64	49.000	2.485	15	1	9,97
	65-69	22.000	976	8	0	4,46
	70-74	1.900	103	0	1	1,82
	>75	0	0	0	0	0,89
Intervalli Lnight	50-54	50.000	2.626	15	0	18,27
	55-59	18.600	898	13	1	7,51
	60-64	10.500	425	0	1	3,49
	65-69	200	4	0	0	1,49
	> 70	0	0	0	0	0,31

Il territorio dell'agglomerato si estende per circa 400 km² e interessa 100.440 abitanti. I dati caratteristici delle diverse sorgenti sonore da analizzare ai fini dell'elaborazione della mappa strategica sono:

- 660 km di infrastrutture stradali;
- 12,5 km di infrastrutture ferroviarie;
- 1 insediamento industriale sottoposti ad A.I.A.

Di seguito si riporta una sintesi dei risultati della mappatura acustica strategica dell'agglomerato di Andria.

Img. 3.3.4 Mappatura acustica strategica. Fonte: MAS dell'agglomerato di Andria.





3.4 Paesaggio ed ecosistemi

3.4.1 Paesaggio

Nelle analisi svolte nel presente capitolo si è fatto riferimento, oltre che al PPTR, approvato con DGR n. 176 del 16 febbraio 2015, al RA del Piano regionale della mobilità ciclistica di recente approvazione, ed a quello del Piano Regionale della qualità dell'aria, nei quali è delineato un quadro aggiornato dello stato della componente di interesse.

In particolare, l'aggiornamento dell'analisi di contesto prende a riferimento dati ed informazioni contenuti all'interno del Rapporto Ambientale del PPTR elaborato in fase di Valutazione Ambientale Strategica: in particolare, si fa riferimento all'analisi di contesto svolta relativamente alla componente "Paesaggio".

L'accezione più moderna del Paesaggio fa riferimento sia alle componenti naturali e che a quelle antropiche, al patrimonio naturale e al patrimonio culturale, che insieme correlate definiscono l'"identità" del territorio quale risultato della complessa relazione tra ambiente e stratificazione storica dell'organizzazione insediativa, produttiva e infrastrutturale. La descrizione di questa componente ha utilizzato come riferimento principale gli indicatori elaborati all'interno della VAS del Piano Paesaggistico della Regione Puglia, ed in particolare all'elaborato: "*GLI INDICATORI PER IL PAESAGGIO - Indicazioni per la redazione delle Valutazioni Ambientali Strategiche dei piani e Programmi*", documento che fornisce indicazioni specifiche per la redazione delle VAS dei Piani Urbanistici Generali, con particolare attenzione alla tematica del paesaggio.

Gli indicatori proposti sono stati costruiti "alla luce dei criteri di pertinenza rispetto ai caratteri del paesaggio pugliese; capacità di monitorare dinamiche evidenziate come rilevanti; disponibilità dei dati; sostenibilità delle elaborazioni richieste; popolabilità futura". Essi mirano sostanzialmente a descrivere lo stato di salute del paesaggio pugliese attraverso dati quantitativi (e quindi per quanto possibile oggettivi); in termini di contenuti e metodo l'impostazione proposta è fondata anche su esperienze consolidate in altri contesti nazionali o internazionali (Gran Bretagna, Catalogna e Svizzera, Agenzia ambientale europea (EEA), elaborazioni ISPRA (ex APAT).

Gli indicatori di contesto elaborati dai documenti citati per la descrizione del contesto paesaggistico regionali sono:

- ✓ Diversità del mosaico agropaesistico (Misura la diversità del mosaico agropaesistico, elemento qualificante il paesaggio dal punto di vista percettivo, storico-culturale ed ecologico, calcolando per ciascun ambito il cosiddetto Indice di Shannon, la forma e la dimensione media delle aree.)
- ✓ Frammentazione del paesaggio (La frammentazione del paesaggio produce disturbo alla biodiversità, isolamento degli habitat, e rappresenta un detrattore alla percepibilità dei paesaggi, in particolar modo di quelli naturali e rurali. L'indicatore in questo caso misura la dimensione delle aree non interrotte da infrastrutture con capacità di traffico rilevanti)
- ✓ Proliferazione di edifici in aree extra-urbane (Negli anni più recenti il fenomeno della diffusione di edifici non funzionali all'attività agricola nel territorio rurale ha raggiunto dimensioni rilevanti, che rappresentano una minaccia alla riproduzione dei diversi paesaggi. L'indicatore misura il numero di edifici in aree extraurbane, e il rapporto tra questi e il numero complessivo di edifici)



- ✓ Consumo di suolo a opera di nuove urbanizzazioni (La misura totale e la dinamica delle superfici urbanizzate è considerata un elemento essenziale per tenere sotto controllo la sostenibilità ambientale ma anche i costi di servizio e manutenzione dei diversi paesaggi. L'indicatore misura l'incidenza delle superfici urbanizzate sul totale, e il loro andamento nel tempo)
- ✓ Dinamiche negli usi del suolo agroforestale (Questo indicatore, misurando le dinamiche dei diversi usi del suolo, rappresenta le pressioni sull'agromosaico ma anche la storia delle principali transizioni avvenute negli ultimi decenni.
- Esperienza del paesaggio rurale (Misura la possibilità di percezione del paesaggio rurale rispetto ai principali detrattori visuali e del rumore, articolati in classi di disturbo)
- Artificializzazione del paesaggio rurale (Misura la presenza di elementi artificiali nelle aree agricole. I dati disponibili hanno consentito per ora di rilevare soltanto le serre e gli aerogeneratori.)
- Densità di beni storico-culturali puntuali o areali in aree extraurbane (La densità dei beni, con particolare riguardo ai territori extraurbani, viene ritenuto un elemento di ricchezza dei beni e delle conoscenze, ma anche di esigenze di attenzione specifica a questo patrimonio.)

Le valutazioni che seguono sono riferite agli 11 ambiti di paesaggio definiti dal PPTR di seguito rappresentati cartograficamente.

Img. 3.4.1 - Ambiti e figure di Paesaggio definiti dal PPTR. Fonte: PPTR.



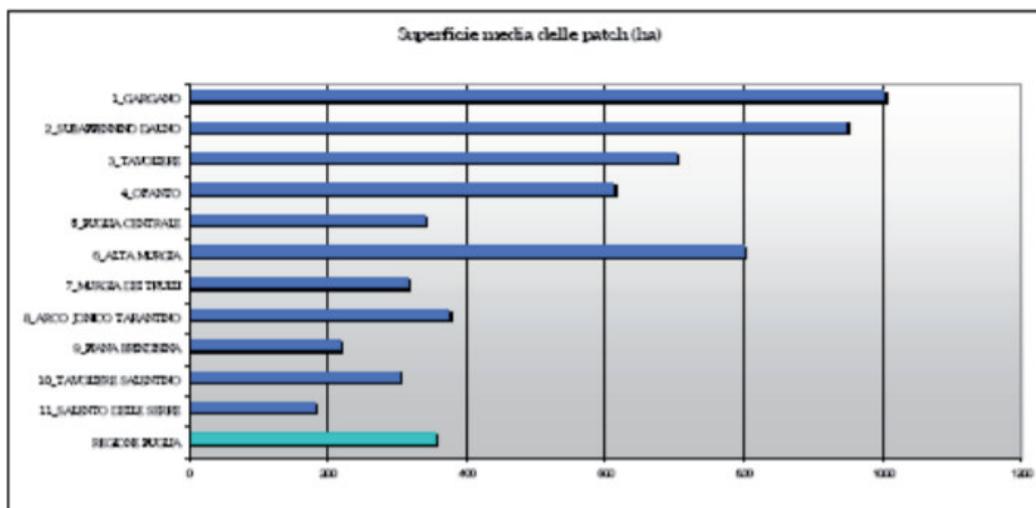


La principale minaccia alla qualità ecologica e percettiva del paesaggio è rappresentata dai fenomeni di *urbanizzazione dei contesti agricoli* (realizzazione di infrastrutture e di insediamenti diffusi e decontestualizzati), causa di consumo di suolo, della riduzione delle dimensioni delle patch e della frammentazione delle connessioni ecologiche presenti.

Gli indicatori Frammentazione del paesaggio, Proliferazione di insediamenti in aree extraurbane. Consumo di suolo ad opera di nuove urbanizzazioni, misurano l'entità dei fenomeni di urbanizzazione dei contesti agricoli nel territorio regionale.

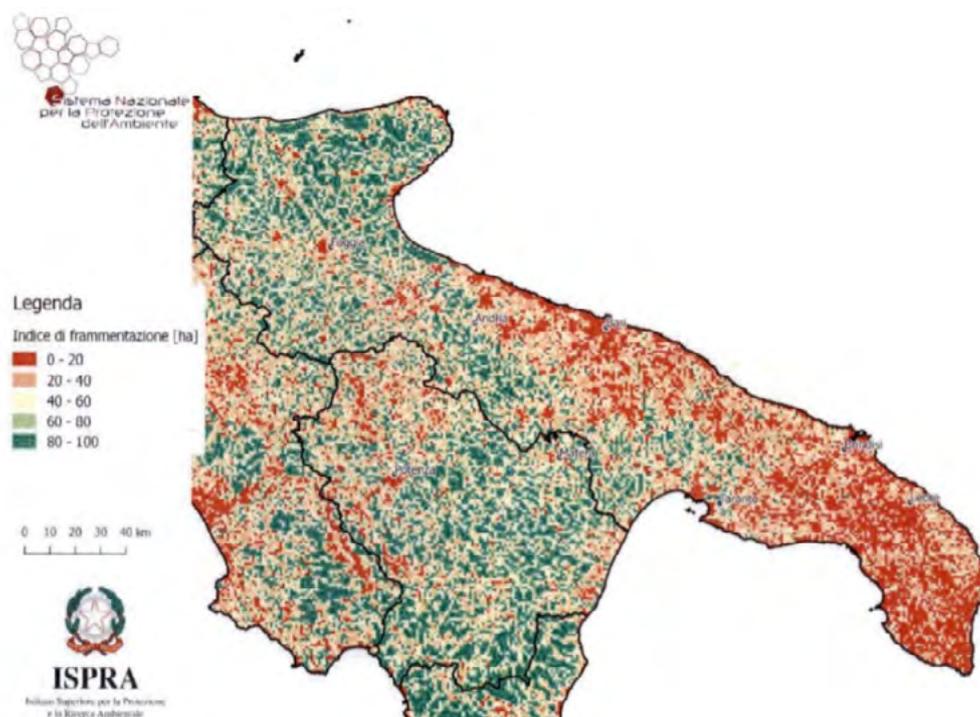
Per quanto riguarda la *Frammentazione del paesaggio* (superficie delle patch non interrotta da infrastrutture con capacità di traffico rilevanti), i dati raccolti rappresentano nel complesso uno stato relativamente soddisfacente. La dimensione media delle patch per l'intera Regione Puglia è pari a 353,86 ettari, ancorché con differenze anche rilevanti da un ambito all'altro: Gargano, Subappennino Dauno e Alta Murgia hanno valori alti in funzione delle grandi dimensioni delle patch di bosco/pascolo, ma anche come probabile esito delle tutele ambientali che vi insistono. Il valore della patch media del Tavoliere è condizionato dalla grande estensione dei seminativi. Le parti centro meridionali della regione hanno valori bassi per la densità del reticolo infrastrutturale che produce "paesaggi a maglia fitta"; anche le patch localizzate nelle aree costiere si presentano maggiormente frammentate di quelle dei rispettivi ambiti.

Img. 3.4.2 - Superficie media delle patch non interrotta da infrastrutture (ha). Fonte: Rapporto Ambientale del PPTR.





Img. 3.4.3 - Indice di frammentazione (mesh size) al 2016 (ISPRA).

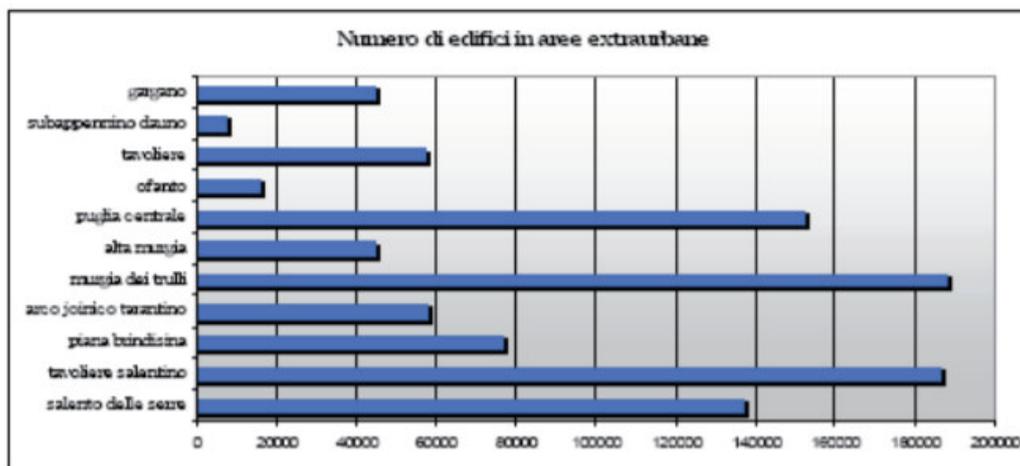


Maggiormente preoccupanti risultano i dati raccolti sulla "Proliferazione di insediamenti in aree extraurbane": il numero di edifici sparsi, insediamenti discontinui e aree produttive inferiori a 2 ha, come desunto da elaborazioni su CTR 2006 e pari a 1.618.741, differisce notevolmente rispetto ai dati dell'ultimo censimento ISTAT (2001), che individuava un numero complessivo di edifici (centri abitati+nuclei+casse sparse) nell'intero territorio regionale pari a 1.006.653.

L'incremento dal 1945 al 2006 dei soli edifici sparsi in aree extraurbane è pari a +416%, (con picchi assai superiori per il Salento, l'Arco Jonico tarantino, e la Puglia centrale) e pari a + 915 % con riferimento al numero complessivo di edifici sparsi, insediamenti discontinui e aree produttive inferiori a 2 ha.



Img. 3.4.4 - Numero di edifici in aree extraurbane. Fonte: Rapporto Ambientale del PPTR.



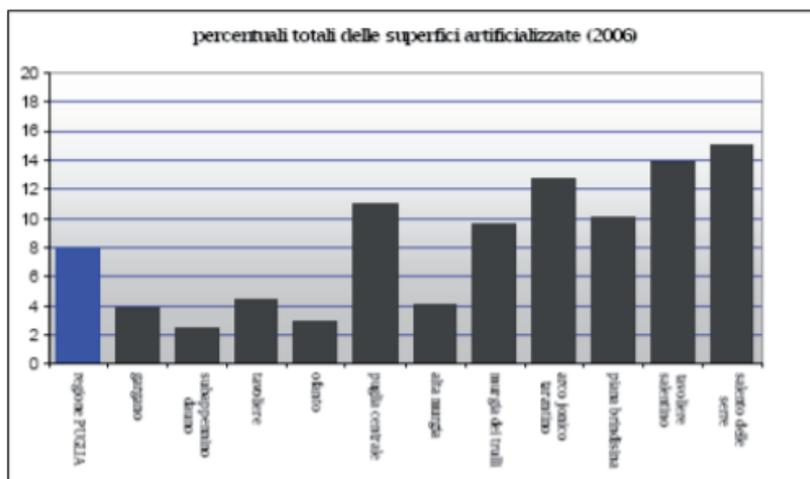
Gli ambiti paesaggistici maggiormente interessati da modelli insediativi "diffusi" sono la Murgia dei Trulli e il Salento. Ulteriori elaborazioni dei dati (rapporto n° edifici in ambiti extraurbani/n° edifici totali) rilevano che i modelli insediativi contemporanei, caratterizzati da una proliferazione a bassa densità, investono anche il paesaggio extraurbano di ambiti tradizionalmente caratterizzati da insediamenti compatti, quale la Puglia Centrale. Inoltre, con riferimento alla densità degli edifici in aree extraurbane, emerge che il maggior numero di edifici/ettaro è detenuto dal Salento anziché dalla Valle d'Itria.

Gli ambiti paesaggistici settentrionali (Subappennino dauno, Gargano, Tavoliere) e l'Alta Murgia presentano invece una minore diffusione edilizia.

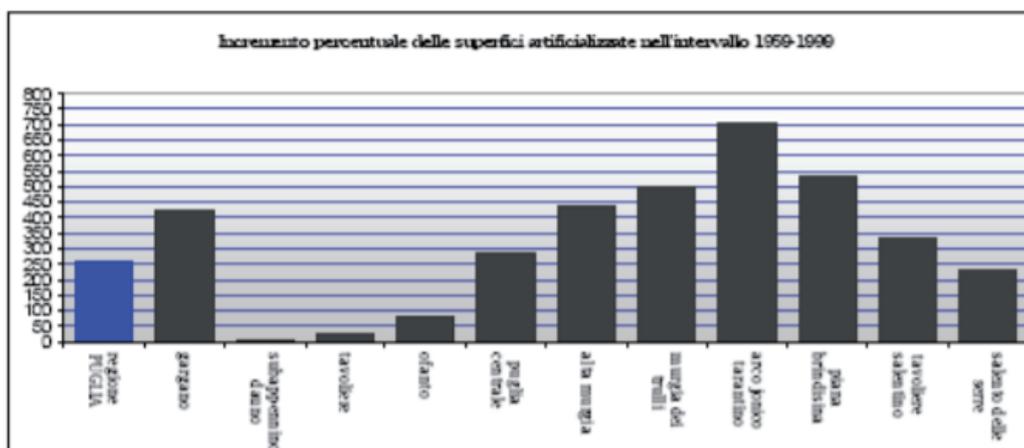
Anche i dati relativi al *consumo di suolo* evidenziano, confrontando gli attuali con i dati storici relativi alle superfici urbanizzate (1959-2006), una progressione crescente e rilevante: si passa infatti dai 24.980 ha del 1959 ai 105.261 ha del 2006, a fronte di un modesto (se non nullo o negativo) incremento demografico. La Puglia presenta una superficie urbanizzata pro-capite pari a 259 mq/ab che, pur essendo in termini assoluti ancora relativamente contenuta rispetto ad altre regioni italiane, presenta comunque un notevole incremento negli ultimi 50 anni (+400%). Gli ambiti paesaggistici maggiormente interessati dal fenomeno sono il Salento e l'Arco jonico tarantino, che presenta anche il maggior incremento nel periodo 1959-1999, pari al 70%.



Img. 3.4.5 - % Superfici artificializzate/superficie totale territoriale. Fonte: Rapporto Ambientale del PPTR.



Img. 3.4.6 - Incremento percentuale delle superfici urbanizzate 1959-1999. Fonte: Rapporto Ambientale del PPTR.



L'indicatore *Dinamiche negli usi del suolo agroforestale* misura la stabilità negli usi del suolo agricolo e forestale, affrontando un altro aspetto del tema del paesaggio, ovvero i processi di trasformazione dovuti alle politiche agricole: nel complesso, i dati riportati all'interno del RA del PPTR rilevano un decremento di superficie dei prati-pascoli, dei vigneti, delle coltivazioni promiscue e dei frutteti e un incremento dei seminativi e dell'oliveto.

I dati analizzati per ambito paesaggistico rilevano le principali persistenze del paesaggio agricolo.



Rispetto ai valori medi registrati a livello regionale per la superficie ad "usi del suolo persistenti", alcuni ambiti, fra cui l'Arco ionico Tarantino e il Tavoliere Salentino presentano valori dell'indice sensibilmente bassi, a sottolineare cambiamenti intensi nel paesaggio agrario: solo una superficie tra il 20 e il 30% mantiene la stessa copertura tra gli anni Cinquanta e la fine degli anni Novanta. Da una maggiore stabilità sarebbero viceversa interessate vaste aree della provincia di Foggia (Tavoliere e Subappennino), l'ambito dell'Ofanto e quello dell'Alta Murgia.

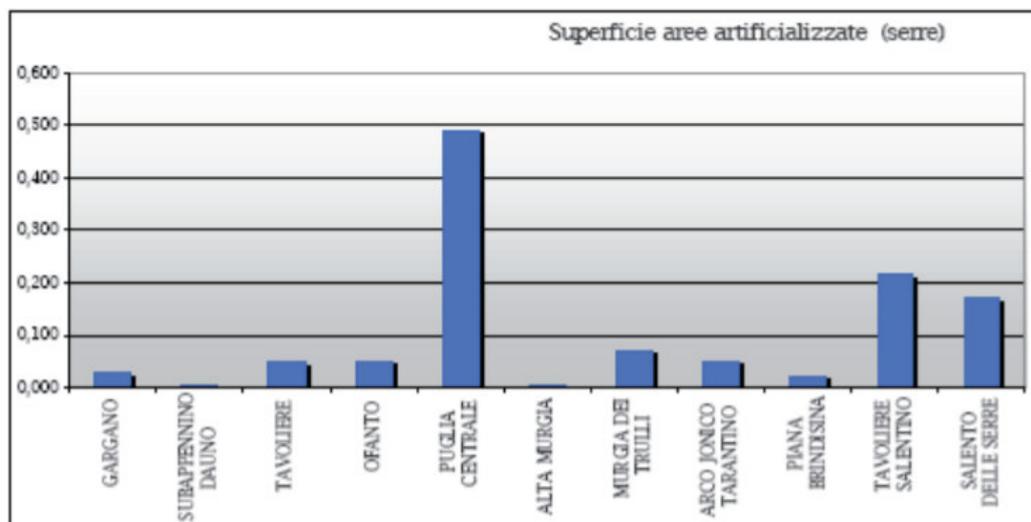
Gli indicatori *Esperienza del paesaggio rurale* e *Artificializzazione del paesaggio rurale* sviluppano invece gli aspetti più propriamente "percettivi" del paesaggio.

Il primo prende a riferimento le esperienze britanniche di caratterizzazione e giudizio del concetto di "Tranquillity", che rappresenta una situazione a basso livello di ambiente costruito, di traffico, di rumore, di illuminazione: le mappe elaborate dal PPTR individuano le aree agricole nelle quali è possibile l'esperienza di quiete, sulla base della distanza dai centri abitati e dalle principali infrastrutture.

Il secondo indicatore misura il grado di artificializzazione del paesaggio rurale, quantificando la presenza di elementi - strutture e materiali- che sostituiscono/mascherano, permanentemente o stagionalmente, la copertura del suolo agricolo.

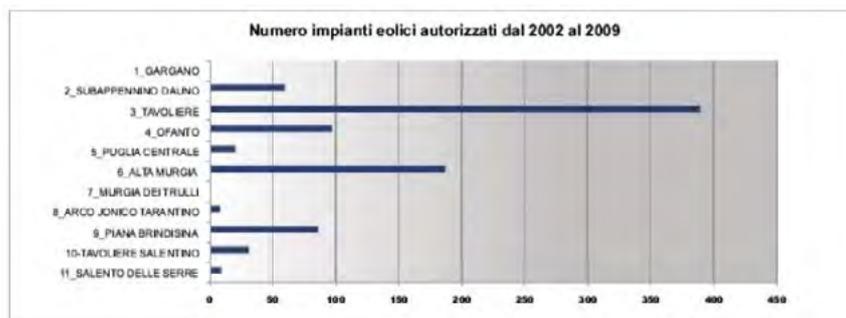
I dati disponibili hanno permesso di analizzare, quali elementi di artificialità, esclusivamente le serre e gli impianti eolici. Le criticità emerse dall'analisi effettuata riguardano la Puglia centrale, il Tavoliere Salentino e il Salento per l'artificializzazione del paesaggio agrario connessa con le serre; per quanto riguarda gli impianti eolici, sebbene i dati siano parziali, si rileva che il fenomeno non è trascurabile, atteso l'impatto ambientale causato, il carattere permanente dell'installazione e la superficie impegnata (circa l'1,15% della superficie rurale di tutta la regione). Con riferimento agli impianti autorizzati tra il 2002 e il 2009, le aree maggiormente interessate dal fenomeno sono localizzati in provincia di Foggia (Tavoliere: 6.362,21 ha; Subappennino dauno: 3.905,27 ha; Ofanto: 2.662,35 ha) e in Alta Murgia.

Img. 3.4.7 - Superficie aree artificializzate (serre). Fonte: Rapporto Ambientale del PPTR.



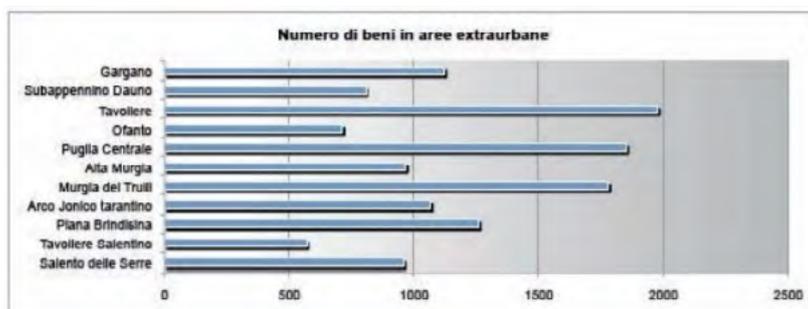


Img. 3.4.8 - Numero di impianti eolici autorizzati dal 2002 al 2009. Fonte: Rapporto Ambientale del PPTR.



Infine, l'indicatore *Densità di beni storico-culturali puntuali o areali in aree extraurbane* rileva il numero di beni storico-culturali (edifici rurali, chiese, edicole, villaggi storici, piante monumentali, trame fondiari oggetto di importanti interventi pubblici) presenti nelle aree extraurbane quali importanti elementi qualificanti il paesaggio agrario e spesso trascurati nei progetti di sviluppo edilizio e infrastrutturale. La Carta dei beni culturali, che ha censito oltre 8000 beni sul territorio regionale, è la base presa a riferimento per il popolamento dell'indicatore: i dati raccolti per ambito evidenziano una presenza di beni numericamente più significativa nel Tavoliere, nella Puglia centrale e nella Murgia dei Trulli.

Img. 3.4.9 - Numero di beni storico-culturali in aree extraurbane. Fonte: Rapporto Ambientale del PPTR.



In conclusione, dall'analisi del contesto paesaggistico pugliese si evince una qualità ecologica del paesaggio abbastanza buona, come emerge dai dati sulla diffusione di patches paesaggistiche ampie ed eterogenee, diversificate, irregolari in forma e distribuzione: gli ambiti con maggiori potenzialità sono localizzati in provincia di Foggia (Gargano, Subappennino Dauno, Tavoliere, Ofanto) e nell'Arco jonico tarantino.

Le zone del Gargano, Subappennino Dauno e Alta Murgia mostrano anche una minore frammentazione del paesaggio, ovvero una superficie delle patches non interrotta da infrastrutture più ampia; le parti centro meridionali della regione si configurano più come "paesaggi a maglia fitta", con un più alto grado di frammentazione. Un quadro positivo emerge anche dalla diffusione dei Beni Storico-Culturali nelle aree extraurbane (edifici rurali, chiese,



edicole, villaggi storici, piante monumentali, trame fondiari oggetto di importanti interventi pubblici), circa 8000 sull'intero territorio regionale, e dal lavoro di censimento svolta nell'ambito della redazione della Carta dei Beni Culturali.

La Regione presenta invece profili di criticità con riferimento ai fenomeni di urbanizzazione dei contesti agricoli; i dati sulla proliferazione edilizia a bassa densità, sul consumo di suolo e sull'artificializzazione del paesaggio agrario evidenziano una progressione crescente e rilevante e rappresentano la principale minaccia alla qualità ecologica e percettiva del paesaggio, soprattutto nei territori salentini, nella Puglia Centrale e nell'Arco Jonico-tarantino.

3.4.2 Natura e biodiversità

La Puglia, malgrado una elevata antropizzazione, registra elevati livelli di biodiversità, anche rispetto a molte altre regioni d'Italia.

L'indicatore "Rete natura 2000" elaborato ISPRA e ricavato dal documento "Dati Annuario 2020" - aggiornato a dicembre 2019 - evidenzia il numero e la superficie dei Siti d'Importanza Comunitaria (SIC), delle Zone di Protezione Speciale (ZPS) nonché il numero e la superficie netta dei siti della Rete Natura 2000 nel suo complesso.

Tab. 3.4.16 - Indicatore ISPRA "Rete natura 2000" per regione – Tabella 1 (Annuario 2020)¹

Regione/Provincia autonoma	Numero di siti (ZPS + SIC/ZSC)	Superficie a terra		Superficie a mare	
		ha	%	ha	%
Piemonte	151	404.001	15,91%	-	-
Valle d'Aosta	30	98.947	30,34%	-	-
Lombardia	245	373.534	15,65%	-	-
Bolzano-Bozen	44	150.047	20,28%	-	-
Trento	143	176.217	28,39%	-	-
Veneto	130	414.298	22,58%	3.849	1,10%
Friuli-Venezia Giulia	66	153.037	19,33%	5.411	6,50%
Liguria	133	139.959	25,84%	9.133	1,67%
Emilia-Romagna	158	265.699	11,84%	3.714	1,71%
Toscana	154	320.794	13,96%	442.449	27,07%

¹ Siti della Rete Natura 2000 per ogni Regione/Provincia Autonoma: numero totale, estensione totale in ettari e percentuale a terra e a mare, al netto delle eventuali sovrapposizioni fra i SIC-ZSC e le ZPS (agg. aprile 2020)



Umbria	102	130.094	15,38%	-	-
Marche	96	141.588	15,09%	1.241	0,32%
Lazio	200	398.086	23,14%	59.689	5,28%
Abruzzo	58	387.084	35,87%	3.410	1,36%
Molise	88	118.725	27,76%	0	0
Campania	123	373.031	27,45%	25.071	3,05%
Puglia	87	402.542	20,60%	80.276	5,22%
Basilicata	59	171.104	17,13%	35.002	5,93%
Calabria	185	289.805	19,22%	34.050	1,94%
Sicilia	245	470.666	18,31%	650.169	17,23%
Sardegna	128	454.533	18,86%	410.140	18,29%
ITALIA	2.625	5.833.794	19,35%	1.763.604	11,42%

Il dato relativo alla Regione Puglia è di seguito riportato.

Tab. 3.4.17 - Valori per l'indicatore ISPRA "Rete natura 2000" – Tabella 2 (Annuario 2020)

Regione/Provincia autonoma	Numero siti ZPS	Superficie a terra ZPS		Superficie a mare ZPS	
		ha	%	ha	%
Puglia	7	100.869	5,16%	331	0,02%

Regione/Provincia autonoma	Numero siti ZPS	Superficie a terra ZPS		Superficie a mare ZPS	
		ha	%	ha	%
Puglia	75	232.772	11,91%	70.804	4,61%

Regione/Provincia autonoma	Numero siti di tipo C (SIC-ZSC/ZPS)	Superficie a terra siti C		Superficie a mare siti C	
		ha	%	ha	%
Puglia	5	160.837	8,23%	9.268	0,60%



Dal Sito <https://pugliacon.regione.puglia.it/web/sit-puglia-paesaggio/aree-protette-in-puglia> si ricavano i dati principali per la presenza delle Aree naturali protette nella Regione.

Le aree protette terrestri comprendono parchi e riserve naturali nazionali, regionali e locali. L'insieme delle aree terrestri protette, che comprende anche aree precedentemente classificate come SIC e ZPS copre circa il 14 % del territorio regionale.

Nello specifico, il 13,8% del territorio regionale pugliese è interessato da aree naturali protette ed in particolare è caratterizzato dalla presenza di:

1. 2 parchi nazionali
2. 3 aree marine protette
3. 16 riserve statali
4. 18 aree protette regionali

Questi numeri fanno della Puglia un territorio straordinario con una biodiversità pressoché unica e con una posizione biogeografica che la rende un ponte naturale tra l'Europa e l'Oriente Mediterraneo.

Sul totale delle quasi 6.000 specie vegetali note in Italia, ben 2.500 (oltre il 41%) sono presenti in Puglia, che tra l'altro ospita dieci diverse specie di querce. Mentre sono 47 gli habitat naturali presenti, su un totale dei 142 censiti in Europa.

PARCHI NAZIONALI:

5. Parco Nazionale del Gargano
6. Parco Nazionale dell'Alta Murgia

PARCHI E RISERVE NATURALI REGIONALI:

7. Bosco e Paludi di Rauccio
8. Bosco Incoronata
9. Costa Otranto - S. Maria di Leuca e Bosco di Tricase
10. Dune costiere da Torre Canne a Torre S. Leonardo
11. Fiume Ofanto
12. Isola di S. Andrea - Litorale di Punta Pizzo
13. Lama Balice
14. Litorale di Ugento
15. Porto Selvaggio e Palude del Capitano
16. Saline di Punta della Contessa
17. Terra delle Gravine

I parchi naturali regionali sono costituiti da aree terrestri, fluviali, lacuali, da tratti di mare prospicienti la costa che costituiscono un sistema omogeneo individuato dagli assetti naturali dei luoghi, dai valori paesaggistici e artistici, e dalle tradizioni culturali delle popolazioni locali.

Le riserve naturali regionali sono costituite da aree terrestri, fluviali, lacuali o marine che contengono una o più specie rilevanti della flora e della fauna e sono caratterizzate dalla presenza di uno o più ecosistemi importanti per la conservazione della biodiversità e delle risorse genetiche.



Una riserva naturale orientata è un tipo di area naturale protetta in cui sono consentiti interventi colturali, agricoli e silvo-pastorali purché non in contrasto con la conservazione degli ambienti naturali.

È una delle tipologie di riserva naturale ufficialmente definite in Italia, insieme alla riserva naturale speciale e alla riserva naturale integrale, in uso anche nei documenti ufficiali del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

RISERVE NATURALI REGIONALI ORIENTATE

18. Bosco delle Pianelle
19. Bosco di Cerano
20. Boschi di S. Teresa e dei Lucci
21. Laghi di Conversano e Gravina di Monsignore
22. Palude del Conte e Duna Costiera - Porto Cesareo
23. Palude La Vela
24. Riserva naturale regionale orientata del Litorale Tarantino Orientale

RISERVE NATURALI STATALI

Le riserve naturali statali sono costituite da aree terrestri, fluviali, lacustri o marine dove sono presenti una o più specie rilevanti della fauna e della flora, e sono caratterizzate dalla presenza di uno o più ecosistemi importanti per la conservazione della biodiversità e delle risorse genetiche.

Le riserve naturali statali italiane sono attualmente 146 delle quali 16 sono presenti in Puglia:

25. Riserva naturale Falascone
26. Riserva naturale statale Torre Guaceto
27. Riserva naturale Stornara
28. Riserva naturale Sfilzi
29. Riserva naturale San Cataldo
30. Riserva naturale Salina di Margherita di Savoia
31. Riserva naturale Palude di Frattarolo
32. Riserva naturale Murge Orientali
33. Riserva naturale Monte Barone
34. Riserva naturale Masseria Combattenti
35. Riserva naturale Le Cesine
36. Riserva naturale Lago di Lesina
37. Riserva naturale Isola di Varano
38. Riserva naturale Ischitella e Carpino
39. Riserva naturale Il Monte
40. Riserva naturale Foresta Umbra

Dal sito <http://webapps.sit.puglia.it/freewebapps/ParchiAreeProtette/index.html> (SIT Regione Puglia) è possibile ricavare l'informazione relativa alle aree SIC, ZPS e Aree Protette distribuite sul territorio regionale pugliese.



Img. 3.4.10 - Aree naturali protette in Puglia
(<http://webapps.sit.puglia.it/freewebapps/ParchiAreeProtette/index.html>)



Si considera infine l'indicatore ISPRA "Consumo di suolo in Aree Protette" che valuta l'entità del suolo consumato e del nuovo consumo di suolo all'interno del territorio delle aree protette terrestri italiane che rientrano nell'Elenco Ufficiale Aree Protette (EUAP, ultimo aggiornamento del 2010). Tale valutazione è stata condotta a partire dalla Carta Nazionale del Consumo di Suolo prodotta da ISPRA-SNPA su elaborazioni ISPRA per gli anni 2016, 2017, 2018 e 2019, restituita con riferimento al totale nazionale e alle 20 regioni amministrative.

All'interno delle aree incluse nell'EUAP (Elenco Ufficiale Aree Protette), il suolo consumato nel 2019 a livello nazionale è pari a 58.390 ettari totali (1,9% del territorio). Il consumo di suolo avvenuto tra il 2018 e il 2019 è di 61,55 ettari, più della metà concentrato in tre regioni: Lazio, Abruzzo e Sicilia con valori rispettivamente di 14,7, 10,3 e 8,5 ettari. Di seguito il dato regionale della Puglia.

Tab. 3.4.18 - Tabella 1: Consumo di suolo in aree protette (2019) (Annuario 2020)

Regione	Suolo consumato in aree EUAP (2016)	Percentuale di suolo consumato in aree EUAP (2016)	Suolo consumato in aree EUAP (2017)	Percentuale di suolo consumato in aree EUAP (2017)	Suolo consumato in aree EUAP (2018)	Percentuale di suolo consumato in aree EUAP (2018)	Suolo consumato in aree EUAP (2019)	Percentuale di suolo consumato in aree EUAP (2019)	Suolo consumato in aree EUAP (differenze 2018-2019)	Suolo consumato in aree EUAP (differenze 2016-2019)
	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	ha	ha
Puglia	6.615,82	2,46	6.623,09	2,46	6.633,48	2,47	6.641,44	2,47	7,96	25,62

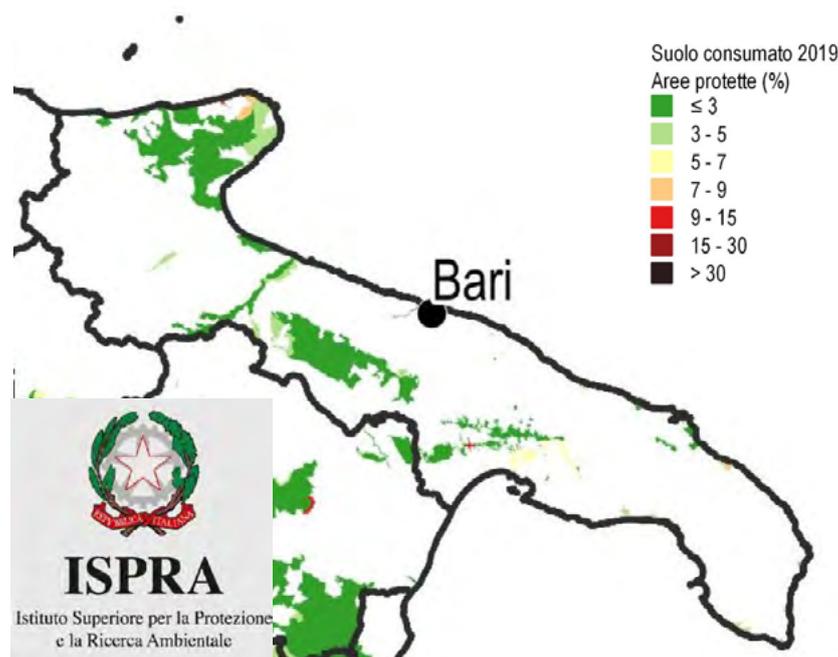
Nella figura seguente è possibile osservare la sintesi a scala comunale delle percentuali di suolo consumato al 2018 nelle singole aree protette italiane: è all'interno dei parchi naturali nazionali che si registrano i maggiori cambiamenti, con 23,4 ettari di nuovo consumo di suolo. Tra questi si



distinguono quelli del Gran Sasso e Monti della Laga (+6,2 ettari nell'ultimo anno), del Cilento e Vallo di Diano (+5) e del Gargano (+4,6).

Si riporta di seguito la visualizzazione dell'indicatore per il territorio di interesse.

Img. 3.4.11 - Consumo di suolo in aree protette (2019) (Annuario 2020)



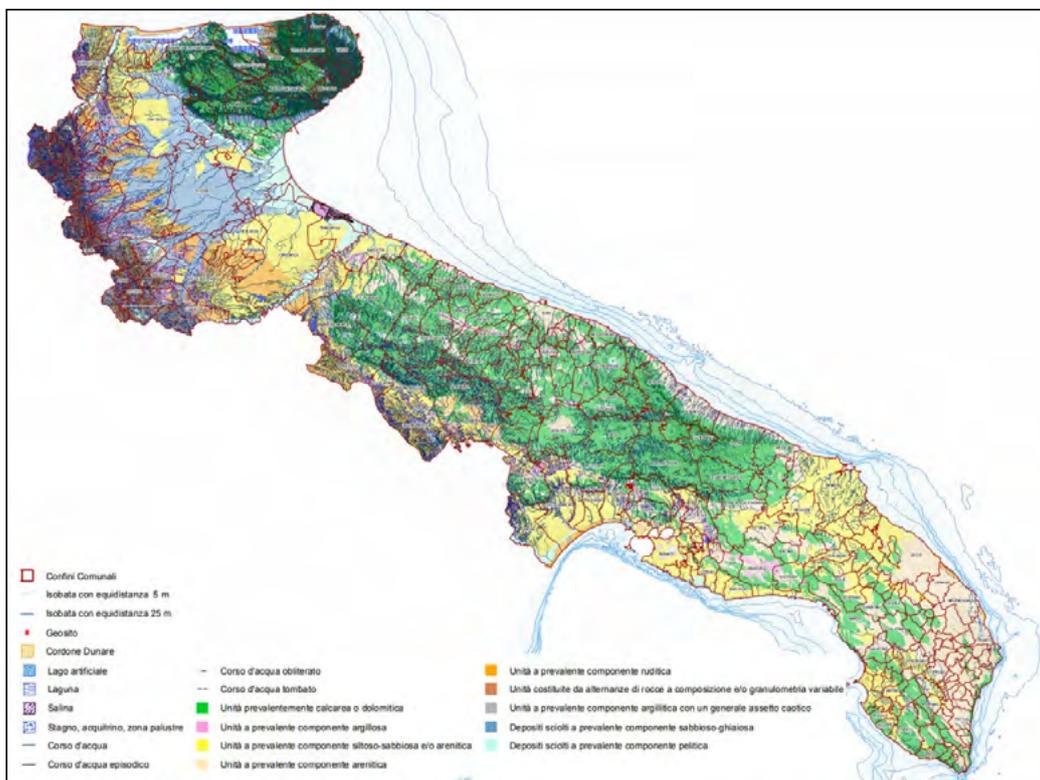
3.5 Suolo sottosuolo e acque

Il quadro generale dell'assetto geologico, geomorfologico e idraulico del territorio in esame è desumibile dalla Carta idrogeomorfologica della Regione Puglia, nella quale sono contenute le conoscenze sugli elementi fisici del territorio che concorrono all'attuale configurazione del rilievo terrestre pugliese, con particolare riferimento agli assetti morfologici ed idrografici, delineandone i caratteri morfografici e morfometrici ed interpretandone l'origine in funzione dei processi geomorfici, naturali o indotti dall'uomo, che li hanno generati.

Nel territorio in esame si distinguono gli ambienti montani e sub-collinari dell'area dell'Appennino, dove le forme e le attitudini all'uso del territorio sono strettamente condizionate dall'acclività ed esposizione dei versanti e dall'evoluzione dei processi erosivi e gravitativi in atto.

Sono poi presenti estese pianure fluviali del Tavoliere, nelle quali i massicci interventi di sistemazione idraulica e di bonifica dei principali corsi d'acqua attuati nel recente passato, quali arginature, correzioni di sponda, nuovi inalveamenti, hanno fortemente alterato gli originari assetti idraulici e morfologici, contribuendo solo parzialmente alla riduzione del rischio idraulico connesso ai fenomeni di esondazione.

Img. 3.5.1 - Carta Idrogeomorfologica della Puglia (fonte: SIT Regione Puglia)



A questi ambienti si aggiungono i territori i cui caratteri morfologici e le dinamiche morfogenetiche sono condizionate dal peculiare processo carsico, la cui limitata conoscenza ha, nel recente passato, portato a pratiche di occupazione e, in alcuni casi, addirittura di cancellazione delle stesse mediante interventi edilizi e di trasformazione del territorio, compromettendo il ruolo nell'equilibrio idrogeologico svolto da forme carsiche quali gravine, lame, doline e voragini naturali.

Per la pericolosità e il rischio di natura geomorfologica e idraulica il principale riferimento è il Piano di Assetto Idrogeologico (PAI). Il territorio regionale rientra in massima parte all'interno del comprensorio dell'ex-Autorità di Bacino della Puglia, salvo alcune limitate porzioni che ricadono, invece, all'interno di altri 3 comprensori: ex Autorità di Bacino Basilicata, ex Autorità di Bacino fiumi Trigno, Biferno e Minori, Saccione e Fortore, ex Autorità di Bacino fiumi Liri-Garigliano e Volturno. Tutti questi comprensori sono confluiti all'interno del Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale.

Le caratteristiche di copertura e di uso del territorio, con particolare riguardo alle esigenze di tutela ambientale, sono monitorate dal 1990 con l'attuazione del progetto europeo Corine Land Cover (CLC), cofinanziato dagli Stati membri e dalla Commissione Europea. Sul SIT della Regione Puglia sono disponibili i dati relativi alle rilevazioni del 2006 e del 2011. Le mappe mostrano come

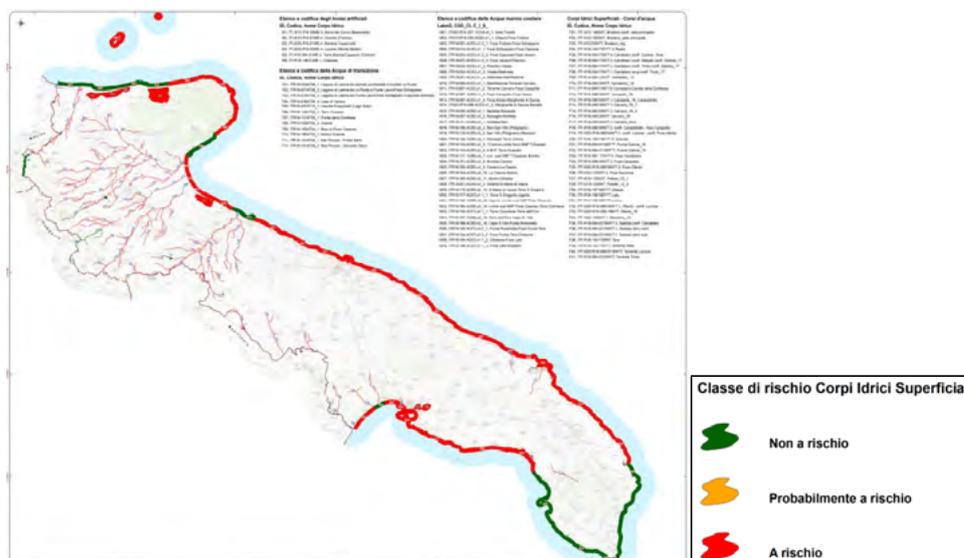


il territorio pugliese sia fortemente caratterizzato dall'utilizzo agricolo del suolo, destinato maggiormente a seminativi, vigneti, uliveti e sistemi colturali permanenti; spicca la presenza di frutteti nell'area a nord della costa occidentale. Si evidenzia la presenza di boschi di conifere lungo il litorale occidentale e di boschi di latifoglie ai piedi dell'entroterra murgiano.

Per quanto riguarda la componente ambientale delle acque, il Piano di Tutela delle Acque adottato con DGR 1333 del 16/07/2019 ha aggiornato il precedente piano includendo importanti contributi innovativi in termini di conoscenza e pianificazione: delinea il sistema dei corpi idrici sotterranei (acquiferi) e superficiali (fiumi, invasi, mare) e riferisce i risultati dei monitoraggi effettuati, anche in relazione alle attività umane che vi incidono; descrive la dotazione regionale degli impianti di depurazione e individua le necessità di adeguamento, conseguenti all'evoluzione del tessuto socio-economico regionale e alla tutela dei corpi idrici interessati dagli scarichi; analizza lo stato attuale del riuso delle acque reflue e le prospettive di ampliamento a breve-medio termine di tale virtuosa pratica, fortemente sostenuta dall'Amministrazione regionale quale strategia di risparmio idrico.

Il PTA individua i corpi idrici superficiali significativi della regione Puglia, suddivisi in fiumi, laghi/invasi, acque marino costiere e acque di transizione. Sulla base delle informazioni acquisite ai sensi della normativa pregressa, compresi i dati esistenti sul monitoraggio ambientale, e sulla base dell'analisi delle pressioni, è stata completata l'attività di caratterizzazione dei corpi idrici tipizzati associando a ciascuno di essi una delle seguenti classi (a rischio/non a rischio) di rischio di non raggiungimento degli obiettivi di qualità. Ciò anche al fine di individuare un criterio di priorità attraverso il quale orientare i programmi di monitoraggio. La classificazione dei corpi idrici, condotta sulla base dei dati derivanti dal monitoraggio ambientale e dall'analisi delle pressioni antropiche significative, ha portato all'individuazione di: 77 corpi idrici a rischio, 1 corpo idrico probabilmente a rischio e 18 corpi idrici non a rischio. Per ciascun corpo idrico, il Piano individua le pressioni significative responsabili del mancato conseguimento degli obiettivi ambientali, le misure volte alla tutela dei corpi idrici da attuare per la riduzione degli impatti esercitati dalle stesse pressioni e, quindi, per il raggiungimento degli obiettivi fissati.

Img. 3.5.2 - Corpi idrici superficiali: Classi di Rischio (fonte: PTA, 2019)

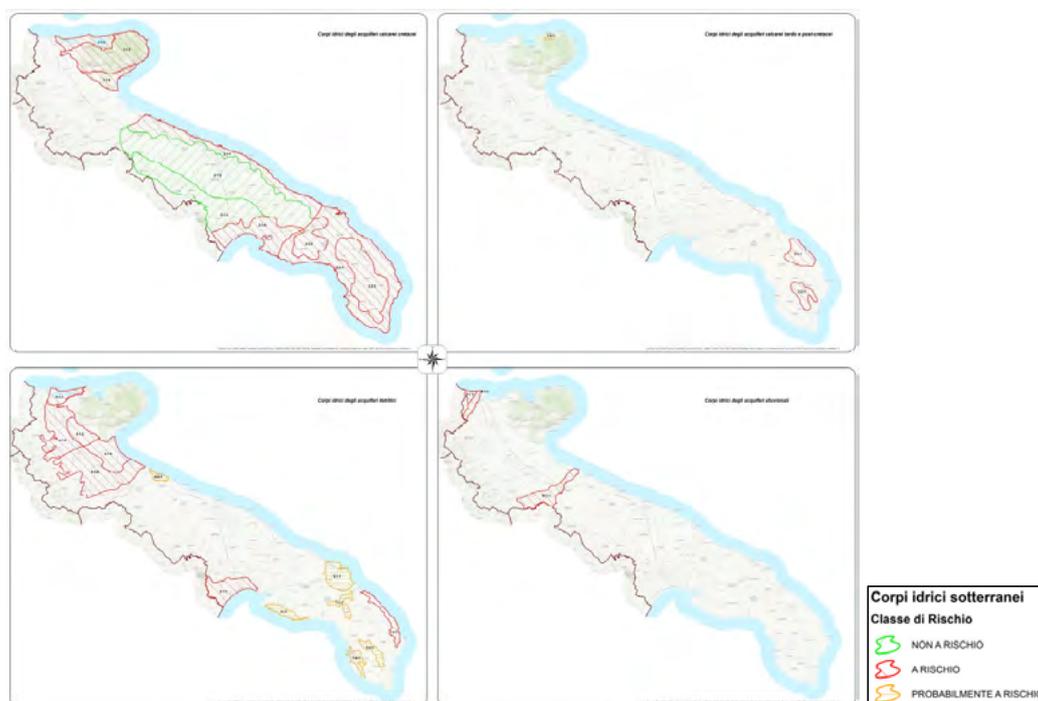


Per quanto concerne le acque sotterranee, con il Piano di Tutela (2009) la Regione Puglia ha individuato i corpi idrici sotterranei significativi della regione Puglia effettuandone una prima caratterizzazione sulla base dell'analisi dei dati del monitoraggio ambientale fino ad allora attuato. Sulla base di tale caratterizzazione il PTA 2009 ha, quindi, definito gli obiettivi di qualità per ogni corpo idrico sotterraneo significativo. Al fine di dare attuazione ai nuovi disposti normativi, la Regione Puglia ha realizzato studi finalizzati all'individuazione e alla caratterizzazione dei corpi idrici sotterranei, nonché alla fissazione dei relativi obiettivi ambientali, tra cui: "identificazione e caratterizzazione dei corpi idrici sotterranei della Puglia ai sensi del D.Lgs. 39/2009" prodotto dal CNR-IRSA; "Attività complementari ed integrative della caratterizzazione dei corpi idrici sotterranei" prodotto dal CNR-IRSA.

L'aggiornamento relativo ai corpi idrici sotterranei ha preso le mosse dagli studi di caratterizzazione idrogeologica contenuti nello stesso Piano di Tutela del 2009, che hanno permesso una prima suddivisione degli acquiferi pugliesi in relazione al tipo di permeabilità, riconoscendo acquiferi permeabili per fessurazione e/o carsismo e acquiferi permeabili per porosità. L'acquisizione di altri studi regionali pregressi ha consentito: di valutare la vulnerabilità intrinseca degli acquiferi (conformemente agli indirizzi dell'allegato 7 alla Parte Terza del D.Lgs. 152/06); di analizzare le pressioni gravanti sui singoli corpi idrici individuati e degli impatti da esse generate; di attribuire, per ciascun corpo idrico sotterraneo, la classe di rischio di non raggiungimento degli obiettivi ambientali fissati dalla Direttiva 2015.



Img. 3.5.3 - Corpi idrici sotterranei: Classi di Rischio (fonte: PTA, 2019)



3.6 Sintesi dei fattori ambientali positivi e negativi (Analisi SWOT)

Le informazioni sono organizzate in modo schematico attraverso l'analisi SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities e Threats), cioè un procedimento mutuato dall'analisi economica, capace di indurre politiche, linee di intervento ed azioni di piano compatibili con l'ambiente di riferimento. La bontà dell'analisi SWOT è funzione della completezza della analisi di contesto; cioè l'efficacia di questa metodologia SWOT dipende dalla capacità di effettuare una lettura incrociata dei fattori ambientali. In pratica con l'analisi SWOT si distinguono fattori endogeni (su cui il pianificatore può intervenire) ed esogeni (che non è possibile modificare attraverso il piano, ma per cui è possibile pianificare una qualche forma di adattamento). Nella terminologia consueta si indicano i fattori endogeni come fattori di forza o fattori di debolezza e quelli esogeni si indicano come opportunità o rischi. Questo tipo di valutazione in sostanza serve ad inquadrare gli aspetti ambientali strategici per il piano. Attraverso le scelte di piano sarebbe opportuno puntare sui fattori di forza e le opportunità, oppure cercare di reagire ai rischi ed ai fattori di debolezza. Sulle opportunità ed i rischi non è possibile intervenire direttamente, ma attraverso il programma in questione è possibile predisporre modalità di controllo e di adattamento. E' necessario fare assegnamento sui fattori di forza, attenuare i fattori di debolezza, cogliere le opportunità e prevenire i rischi.



In particolare, considerando il campo d'azione della mobilità sostenibile e delle linee d'intervento individuate nonché le normative di riferimento del PRT si sono ritenute strategiche per il piano gli aspetti ambientali legati alla circolazione dei mezzi di trasporto:

- ✓ qualità dell'aria,
- ✓ cambiamenti climatici,
- ✓ rumore

Tab. 3.6.19 - Analisi SWOT componenti strategiche e pertinenti al piano

	Fattori di forza / opportunità	Fattori di debolezza /rischi
Qualità dell'aria	<p>In generale si osserva una generale diminuzione delle concentrazioni degli inquinanti.</p> <p>Dal 2018, per NO2 non c'è stato nessun superamento.</p> <p>Anche per l'NO2 2010-2018 si osserva una generale diminuzione delle concentrazioni, con un valore mediano dei trend di NO2 in calo di 0,4 µg/m3 all'anno.</p> <p>Dal 2015 i limiti del PM10 non sono mai stati superati. Come per gli altri inquinanti, per il PM10 dal 2010 si registra una tendenziale diminuzione delle concentrazioni di questo inquinante in regione, con un valore mediano dei trend di PM10 in calo di 0,25 µg/m3 l'anno.</p> <p>In termini di emissioni dall'analisi del P.R.Q.A. emerge che le principali fonti di inquinamento dell'aria (produzione di CO, COV, NOx, polveri sottili e totali, CO2) derivano dai trasporti su strada.</p> <p>Nel 2019 è stato avviato l'aggiornamento del PRQA.</p>	<p>Fino al 2017, la rete regionale di monitoraggio della qualità dell'aria aveva registrato superamenti dei limiti di qualità dell'aria previsti dal D. Lgs. 155/10 per diversi inquinanti.</p> <p>In tutti gli anni il valore obiettivo a lungo termine di ozono è stato superato in tutte le province del territorio regionale a conferma del fatto che la Puglia, per la propria collocazione geografica, è soggetta a elevati valori di questo inquinante</p> <p>Per il PM10 il valore di riferimento dell'Oms è sempre stato superato in tutte le centraline del capoluogo, fatta eccezione per l'anno 2020 nella stazione sita in via Caldarola.</p> <p>Il parco veicolare della Puglia è più inquinante della media nazionale</p>
Emissioni climalteranti	<p>A livello nazionale e regionale risultano raggiunti obiettivi fissati al 2020 e declinati a livello regionale tramite il DM MISE 15 marzo 2012 Burder Sharing ad eccezione del settore trasporti (che è allineato con il target previsto al 2016). I consumi energetici nel settore trasporti sono scesi tra 2005 e 2015 a livello nazionale del 12% (fonte GSE). Nuovi strumenti strategici a livello nazionale (Strategia energetica Nazionale SEN approvata novembre 2017, Piano Nazionale per l'Energia ed il Clima PNIEC 2019-2020 approvato in via definitiva a gennaio 2020, Piano Nazionale Adattamento ai Cambiamenti Climatici PNACC 2018 in fase di approvazione) fissano nuovi obiettivi da raggiungere al 2030 e al 2050 e delineano strategie da perseguire che hanno anche effetti locali (transizione verso mobilità sostenibile, copertura ai consumi settore trasporti mediante FER).</p>	<p>Il peso dei trasporti rispetto ai consumi totali si mantiene a livello regionale alta (30% al 2018), coperti per il 90% da combustibili fossili, ma in linea con il dato nazionale. Il trend nel periodo 2009 – 2014 è di riduzione anche se nell'ultimo anno riportato nel DPP del 2018 vi è una crescita rispetto al 2014 di oltre il 10%.</p> <p>La regione Puglia è, tra le regioni facenti parte dell'Obiettivo convergenza, quella caratterizzata da una maggiore vulnerabilità climatica. La regione Puglia è caratterizzata da notevoli emissioni climalteranti legate in particolare alla presenza di centrali di produzione di energia da fonti tradizionali e dal largo impiego nel settore industriale di combustibili fossili (carbone anche nell'industria siderurgica. Anche nell'aggiornamento del PEAR di cui alla DGR n. 1424/2018 il settore trasporti è trattato in modo marginale rispetto agli altri settori e all'analisi sui sistemi di produzione di energia. Questo nonostante sia stato previsto l'allargamento del Gruppo di Lavoro per la redazione del piano a favore della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Grandi Progetti e della Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del Trasporto Pubblico Locale.</p>



Rumore	Negli agglomerati la popolazione esposta a livelli elevati per il contributo delle infrastrutture principali non è significativa	Non sono disponibili le mappe acustiche delle principali infrastrutture di trasporto
Paesaggio	<p>La qualità ecologica del paesaggio è abbastanza buona, come emerge dai dati sulla diffusione di patches paesaggistiche ampie ed eterogenee, diversificate, irregolari in forma e distribuzione (in particolare in Gargano, Subappennino Dauno e Alta Murgia, anche come probabile esito delle tutele ambientali che vi insistono).</p> <p>È presente un patrimonio di beni storico culturali (beni culturali, archeologici e paesaggistici) di inestimabile valore e di enorme eterogeneità, spesso dislocato nelle aree extraurbane (più significativa nel Tavoliere, nella Puglia centrale e nella Murgia dei Trulli).</p>	La principale minaccia alla qualità ecologica e percettiva del paesaggio è rappresentata dai fenomeni di urbanizzazione dei contesti agricoli (proliferazione edilizia a bassa densità; realizzazione di infrastrutture e di insediamenti diffusi e decontestualizzati), causa di consumo di suolo, della riduzione delle dimensioni delle patches e della frammentazione delle connessioni ecologiche presenti ed artificializzazione del paesaggio agrario (soprattutto nei territori salentini, nella Puglia Centrale e nell'Arco Jonico-tarantino).
Natura e biodiversità	<p>Si registrano elevati livelli di biodiversità; il numero e la superficie dei Siti d'Importanza Comunitaria (SIC), delle Zone di Protezione Speciale (ZPS) nonché il numero e la superficie netta dei siti della Rete Natura 2000 nel suo complesso è elevato rispetto ad altre regioni d'Italia. Ciò vale anche per le Aree Protette (parchi e riserve naturali nazionali, regionali e locali).</p> <p>Si evidenzia una certa stabilità nell'equilibrio tra uso del suolo agricolo e forestale.</p>	<p>Si rilevano diffusi fenomeni di urbanizzazione dei contesti agricoli con conseguenze consumo di suolo; inoltre, negli ultimi anni è aumentato il Consumo di suolo in Aree Protette.</p> <p>Nelle aree agricole si assiste ad una semplificazione delle colture con riduzione del valore ecologico e della biodiversità (decremento di superficie dei prati-pascoli, dei vigneti, delle coltivazioni promiscue e dei frutteti e un incremento dei seminativi e dell'oliveto).</p>
Suolo, sottosuolo e acque	<p>Presenza di rocce lapidee e depositi granulari presumibilmente caratterizzati da buone caratteristiche di portanza.</p> <p>La maggior parte del territorio presenta una pericolosità sismica bassa o nulla.</p> <p>Privilegiare soluzioni progettuali su infrastrutture esistenti che riducano al minimo il consumo di suolo.</p> <p>Riutilizzo delle terre e rocce da scavo prodotte per la realizzazione delle opere e degli interventi in virtù del principio di favorire il riutilizzo limitandone lo smaltimento in discarica.</p> <p>Privilegiare l'impiego di agglomerati riciclati per limitare l'approvvigionamento di materie prime.</p> <p>Possibili risoluzioni di compromissioni in essere riguardanti la componente acque superficiali.</p>	<p>Presenza di depositi alluvionali presumibilmente caratterizzati da suscettibili a cedimenti.</p> <p>Pericolosità geomorfologica legata alla presenza di zone in dissesto e cavità sotterranee.</p> <p>Consumo di suolo dei nuovi interventi.</p> <p>Necessità di approvvigionamento di materie prime e di produzione di terre e rocce da scavo e/o rifiuti da destinare a recupero e/o smaltimento.</p> <p>Presenza di un certo grado di pericolosità idraulica legata al reticolo superficiale e alle zone costiere. L'attuazione degli interventi potrebbero causare un aumento del dilavamento superficiale con possibile incremento della pressione sulle acque superficiali e marino-costiere.</p> <p>Possibili impatti sulla componente acque sotterranee in fase di cantiere per lo stoccaggio di materiali e lo scavo e movimentazione dei terreni.</p>

Di seguito si riporta l'analisi Swot contenuta nella relazione di piano, alla quale si rimanda per la trattazione di dettaglio del sistema della mobilità.

	Vantaggi e Opportunità	Rischi e Pericoli
	Punti di Forza	Punti di Debolezza
Fattori interni	<p>Numerosi progetti finanziati da fondi nazionali ed europei</p> <p>Monitoraggio ambientale del Piano Attuativo 2015-2019 del PRT unitamente alla verifica dello stato di attuazione degli interventi sul piano finanziario, procedurale e operativo</p>	



Vantaggi e Opportunità	Rischi e Pericoli
Punti di Forza	Punti di Debolezza
Parte della rete stradale e ferroviaria della regione Puglia è compresa nella rete TEN-T Core (corridoio Scandinavo-Mediterraneo), Extended Core (corridoio Baltico-Adriatico) e Comprehensive. Bari e Taranto sono nodi Core, Foggia (incoronata) e Brindisi sono nodi Comprehensive, mentre Andria è considerato un nodo urbano	Allo stato attuale la direttrice ferroviaria adriatica presenta caratteristiche disomogenee
	Forti squilibri territoriali relativamente all'accessibilità alla rete TEN-T
	Solo uno dei sei comuni capoluogo (Foggia) è dotato di centro intermodale ferro-gomma
Il sistema aeroportuale pugliese è costituito da una rete di aeroporti specializzati con ruoli ben precisi	
Aumento del +7% di traffico passeggeri negli aeroporti di Bari e Brindisi	
Presenza delle Autorità di Sistema Portuale con ruolo strategico di indirizzo, programmazione e coordinamento del sistema dei porti	Calo nella movimentazione del traffico di merci nel porto di Taranto tra il 2011 ed il 2019
Presenza di nodi logistici importanti nelle zone retroportuali servite da ferrovia	
Incremento del traffico passeggeri sui servizi ferroviari di Trenitalia nel 2019	
Sostanziale concentrazione dei servizi ferroviari lungo la direttrice Adriatica	Nella tratta Barletta-Bari S.Spirito si incontra la presenza di più fasce orarie a "capacità limitata" e fino a due ore consecutive "sature" in un senso di marcia
Circa la metà della rete ferroviaria interna alla Puglia è gestita da operatori diversi da Rete Ferroviaria Italiana	Disomogeneità della rete ferroviaria e carenze di interoperabilità
	Circa il 30% della rete ferroviaria interna alla Puglia è costituita da linee non elettrificate
La maggior parte delle merci movimentate su gomma sono destinate nelle regioni del Sud Italia (esclusa la Puglia), ma la seconda macroregione per scambi con la Puglia risulta essere il Nord-Est	
	Le strade con più numero di incidenti sono quelle lungo la costa o in corrispondenza dei comuni capoluoghi. Le strade dove si registra il maggior numero di incidenti nel 2019 sono la SS16, la SS7, la SS172, la A14, la SS100 e la SS101.
Numero di incidenti tendenzialmente in diminuzione dal 2016 al 2019	L'indice di Gravità (rapporto tra il numero di decessi e la somma di decessi e feriti) è aumentato rispetto al 2018 dall'1,4 all'1,8
La domanda di trasporto in Puglia è prevalentemente monomodale e con una netta prevalenza dell'auto privata rispetto alle altre modalità	
Dei 257 comuni della Regione Puglia, 102 hanno almeno avviato il percorso di redazione del PUMS	Il 78% della domanda di mobilità (nell'ora di punta del mattino) si sviluppa all'interno dei Comuni e di questa, il 95% viene soddisfatta su auto privata
Dei 2'600'000 spostamenti intercomunali ed interni alla regione (in un giorno tipo), effettuati con l'auto privata, il 45% è di medio-corto raggio (tra i 10 e i 25 km), mentre circa 920'000 sono spostamenti che coinvolgono almeno un Comune Capoluogo e di questi il 62% sono spostamenti tra comuni con una stazione ferroviaria.	Scarsa integrazione tra la modalità di trasporto ferroviaria e automobilistica (sia per quanto riguarda il trasporto di persone che di merci).
	In un giorno feriale invernale tipo, sull'A14 circolano quasi 39'000 veicoli leggeri, circa 1/12 di quelli che viaggiano sulla SS16 e la SS100
	Dalle elaborazioni condotte sullo studio dell'utilizzo della SS16 e dell'A14, rispettivamente nei tratti di strada tra Barletta e Bari e tra Canosa e Bari, si evidenzia che il numero di spostamenti intercomunali che avvengono in un giorno feriale invernale si concentra soprattutto sulla strada statale (solo il 15% del totale dei veicoli leggeri ed il 35% del totale dei mezzi pesanti sceglie l'Autostrada rispetto alla statale).
Esistono delle "polarizzazioni" della domanda su auto privata di spostamenti intercomunali di corto raggio (<10km) tali da suggerire approfondimenti tecnici relativamente alla previsione di "superpiste" intercomunali sul modello della Prato - Firenze che rappresenta il primo caso del genere in Italia.	Dal confronto dei flussi di traffico tra la SS100 e l'A14 nel tratto di strada tra Bari e Taranto si riscontra un comportamento analogo al precedente con concentrazioni maggiori sulla strada statale (solo il 7% del totale dei veicoli leggeri ed il 10% del totale dei mezzi pesanti sceglie l'Autostrada rispetto alla statale).



Vantaggi e Opportunità		Rischi e Pericoli
Punti di Forza		Punti di Debolezza
		<p>Il tratto della Tangenziale di Bari, che si estende tra lo svincolo con l'A14 e il raccordo con la SS100, è percorso da 109'600 spostamenti intercomunali su auto privata e da 7'000 spostamenti su mezzi pesanti in un giorno feriale invernale.</p> <p>L'ingente volume di traffico che lo contraddistingue è prevalentemente costituito da spostamenti intercomunali di corto raggio, in quanto dalle composizioni di flusso sulle principali direttrici di marcia (ambo le direzioni) di medio-lunga percorrenza (SS16 Nord - SS16 Sud; SS16 Nord/Sud - SS100, SS 96 - SS16 Sud, A14 - SS16 Sud, SP 236 - SS16 Sud) si evidenzia un numero di spostamenti di veicoli motorizzati (leggeri e pesanti) pari a 10'628 (9% del totale).</p>
	Esistono delle "polarizzazioni" della domanda su auto privata di spostamenti intercomunali di corto raggio (<10km) che presentano flussi significativi	
Opportunità		Minacce
Fattori esterni	Regione prevalentemente pianeggiante dal clima mite	Superficie lasciata alla natura tra le più basse d'Italia
	Presenza di due parchi nazionali da valorizzare (parco nazionale del Gargano e parco nazionale dell'Alta Murgia)	
		Evidente fenomeno di spopolamento ed invecchiamento della popolazione soprattutto nelle zone dove l'altitudine è maggiore di 500 m.s.l.m.
	Finanziamenti progetto SNAI per le aree interne del Gargano, dei Monti Dauni, dell'Alta Murgia e Sud Salento	La metà dei comuni pugliesi sono considerati Aree Interne
	Nella Città Metropolitana di Bari è concentrato un terzo degli addetti e delle unità locali del lavoro di tutta la Regione	Nella Città Metropolitana di Bari è concentrato un terzo degli addetti e delle unità locali del lavoro di tutta la Regione (polarizzazione della domanda di traffico baricentrica)
		Tasso di disoccupazione regionale in aumento ma con andamento discontinuo
	I flussi turistici che interessano la regione sono per un terzo costituiti da stranieri sia per arrivi che per presenze	
Le principali mete turistiche si confermano i comuni litorali del Gargano, la Costa tra Brindisi e Bari, ed il Salento.	I flussi turistici rimangono un fenomeno concentrato tra giugno e settembre	



4 IL PIANO ATTUATIVO 2021-2030 DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI

4.1 Il processo di VAS

4.1.1 Consultazione preliminare

La Regione ha avviato la consultazione preliminare sul Rapporto ambientale preliminare, ai fini della procedura di VAS del PRT, ai sensi D.Lgs 152/06, per l'esame del documento e per la consultazione dei soggetti competenti in materia ambientale, al fine di definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto ambientale (art. 13, comma 1, D.Lgs. 152/06).

Le modalità di recepimento dei contributi relativi alla VAS sono evidenziate nella tabella seguente.

	Contributo	Recepimento
Regione Puglia – VAS	quanto emerso nella precedente procedura di VAS: come si è tenuto conto delle osservazioni pervenute e come sono state recepite le prescrizioni del parere motivato reso, i contenuti e gli eventuali impegni presi nella Dichiarazione di Sintesi approvata contestualmente al vigente piano, nonché il recepimento delle eventuali prescrizioni rese nella Valutazione d'Incidenza;	<p>In merito alle osservazioni del parere motivato sul rapporto ambientale del PA 2015-2019 si sono integrati gli aspetti pertinenti al rapporto ambientale del nuovo piano, inserendo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • coerenza esterna con la pianificazione • scenario futuro di riferimento (senza analisi swot sulla mobilità e i trasporti e una valutazione quantitativa degli effetti del sistema della mobilità e delle emissioni) • l'attuazione del PRT) per sistema della mobilità e componenti legate alla circolazione dei mezzi, in quanto direttamente influenzate dal PRT. Come evidente dalla valutazione gli effetti sulle altre componenti ambientali del piano sono trascurabili • In riferimento alla motivazione delle scelte è stato illustrato il processo di piano, dagli obiettivi sovraordinati agli indirizzi strategici ed operativi. • verifica di coerenza con gli obiettivi di sostenibilità e integrazione nel monitoraggio della verifica dell'attuazioni dei criteri ambientali nella progettazione e realizzazione delle opere • esiti del monitoraggio del PA 2015-2019
	esiti del monitoraggio VAS del piano vigente: mostrando i risultati dei monitoraggi, i report prodotti, le eventuali "misure correttive" adottate, le eventuali difficoltà incontrate nella raccolta/elaborazione dei dati, ecc.;	Si è riportata una sintesi del monitoraggio del PA-2015-2017, sulla base del report del primo monitoraggio del PA 2015-2017, al quale si rimanda per il dettaglio delle analisi
	misure di mitigazione proposte nella precedente procedura di VAS: indicando gli esiti della loro attuazione, nonché le eventuali difficoltà riscontrate;	In merito alle misure di mitigazione non ci sono informazioni, né sono state messe in atto misure correttive
	modifiche che costituiscono la proposta di aggiornamento (in termini	Tali temi sono trattati nel paragrafo



Contributo	Recepimento
<p>di nuovi obiettivi/strategie o azioni/interventi) e in che modo le stesse si pongono, o meno, in continuità con la valutazione ambientale precedentemente effettuata, tenendo conto delle considerazioni ambientali emerse e specificando se le stesse:</p> <ul style="list-style-type: none"> • costituiscono un'integrazione/un adeguamento/una revisione del precedente piano; • scaturiscano da una nuova considerazioni di natura economica, politica, sociale, ambientale (es. perseguimento di nuovi obiettivi); 	<p>relativo agli obiettivi del Piano Attuativo del PRT, capitolo 4 e più compiutamente nel documento di piano. Si specifica che i nuovi obiettivi e strategie discendono dalla nuova pianificazione e programmazione Europea e Nazionale.</p>
<p>modifiche medio termine intervenute nel contesto di riferimento (variazione dello stato dell'ambiente o della pianificazione pertinente, nuovi obiettivi di sostenibilità)</p>	<p>Tali elementi sono riportati nel capitolo 3 dell'analisi del contesto, nel paragrafo 4.2 e 6.2 per la pianificazione e nel capitolo 5 per gli obiettivi di sostenibilità</p>
<p>Se l'aggiornamento di piano in oggetto consta:</p> <ul style="list-style-type: none"> • in eventuali nuovi obiettivi/strategie o azioni/interventi: i contenuti minimi del RA da integrare dovrebbero riguardare, in particolare, la verifica di coerenza delle nuove azioni, l'analisi degli impatti delle nuove azioni e cumulo con quelli precedentemente considerati, la sintesi delle ragioni della scelta delle nuove azioni sulla base di alternative individuate e loro valutazione, le eventuali nuove misure di mitigazione e/o i nuovi indicatori di monitoraggio per il controllo degli probabili nuovi impatti, ecc. (lettere a), h) e b) – per la parte relativa all'evoluzione dell'ambiente senza l'attuazione dell'aggiornamento, lettere f), ed eventualmente anche g) e i); • deriva dalla variazione del contesto di riferimento (stato dell'ambiente o della pertinente pianificazione): i contenuti minimi del RA da integrare dovrebbero riguardare in particolare la sua influenza sul piano vigente/nuova proposta e la verifica di nuovi possibili impatti sull'ambiente non considerati e di conseguenza le eventuali nuove misure di mitigazione e/o nuovi indicatori di monitoraggio per il controllo dei nuovi probabili impatti ambientali (lettere a), b), c), d), f) ed eventualmente anche g) e i); • introduce nuove strategie ambientali <i>medio tempore</i> intervenute o non considerate nelle precedente procedura di VAS: i contenuti minimi del RA da integrare dovrebbero riguardare, in particolare, i nuovi obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri, pertinenti al piano e come questi possano influire sulla pianificazione, nonché come la stessa pianificazione ne tiene conto o ne potrà tener conto, modificando di conseguenza le precedenti analisi già effettuate (lettere e) ed h), eventualmente anche lettere f), g), i); • modifiche derivanti da considerazioni emerse dal monitoraggio VAS del precedente Piano: i contenuti minimi del RA da integrare dovrebbero riguardare la presenza di problemi ambientali non valutati nella precedente VAS, il riassetto degli obiettivi/azioni prefissate, la verifica dell'efficacia delle precedenti misure di mitigazione per il controllo degli impatti e la proposta di eventuali nuove misure, la rivisitazione del piano di monitoraggio in quanto inefficace/difficoltoso nella verifica (lettere a, d, f, g o i): <ul style="list-style-type: none"> ○ del perseguimento degli obiettivi di sostenibilità 	<p>Integrato nei capitoli 4 descrittivo del Piano Attuativo, 5 per i nuovi obiettivi di sostenibilità e target, 6 relativo alla verifica della coerenza 7 per la valutazione delle nuove azioni e degli effetti anche cumulativi sul sistema della mobilità ed emissioni, e capitolo 8 per il monitoraggio</p>



	Contributo	Recepimento
	selezionati, <ul style="list-style-type: none"> o del controllo degli impatti conseguenti le azioni di piano, o del non aggravio delle criticità rilevate nell'analisi dello stato dell'ambiente derivante dall'attuazione del Piano. 	
Arpa	Stato attuale ambiente. Integrare: <ul style="list-style-type: none"> • estensione sup impermeabile infrastrutture nel territorio regionale e nelle aree protette • aria: trend inquinanti, emissioni altri trasporti INEMAR e confronti emissioni rispetto ai dati nazionali. • Fonte dati e anno parco circolante. 	Premesso che al Capitolo 3 del RA, paragrafo 3.4 e 3.5 sono state valutate anche le componenti Suolo, Paesaggio, Natura e Biodiversità e Acqua, n risulta esistere un dato utile da inserire nell'analisi del contesto in riferimento alle superfici delle infrastrutture di trasporto. Il capitolo 3.1.2 riporta le ultime tabelle INEMAR disponibili (2013) considerando tutti macrosettori Il parco veicolare utilizzato è quello ACI 2020 per la regione Puglia
	Strategie del piano finalizzate all'inserimento paesaggistico ed ambientale delle infrastrutture di trasporto. Integrare obiettivi di sostenibilità e indicatori di valutazione per suolo paesaggio Natura e biodiversità e acque	Sono stati considerati gli obiettivi di sostenibilità del Rapporto ambientale del Piano attuativi vigente
	Indicatori valutazione: <ul style="list-style-type: none"> • incremento superficie impermeabile nel territorio regionale e nelle aree protette • indice di frammentazione • interferenza nuove infrastrutture lineari con aree naturali, con elementi del reticolo idrografico e della rete ecologica 	Al paragrafo 7.2 è stata elaborata la matrice degli effetti ambientali per tutte le componenti ambientali, che ha considerato le eventuali interferenze delle infrastrutture. Gli indicatori sono stati inseriti nel piano di monitoraggio
Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale	STATO ATTUALE DELL'AMBIENTE: Riferirsi allo stato attuale delle acque definito dal PTA adottato con DGR 1333 del 16/07/2019 APPROCCIO METODOLOGICO: In relazione ai singoli interventi infrastrutturali previsti dal Piano le analisi riferite alle componenti suolo/sottosuolo/acque non può limitarsi ad indagini bibliografiche, specie quando dovrà essere attestata la stabilità dei versanti. Non sembra che un Piano debba giungere a tale livello di dettaglio. Peraltro, una prima condizione di fattibilità di qualunque intervento può essere desunta dalla vincolistica sovraordinata esistente (pag. 84-85 del Rapporto Preliminare). INDICATORI DI MONITORAGGIO: Suolo: superficie recuperata ai dissesti (kmq) Acque: volumi correttamente incanalati e trattati (mc)	Vedasi analisi del contesto paragrafo 3.5 Si concorda con quanto scritto e le valutazioni, come richiesto non hanno valutato tali elementi che sono propri della fase progettuale. Nell'analisi della matrice del paragrafo 7.2 è stata fatta analizzando le eventuali interferenze con i vincoli Il piano di monitoraggio riprende quello del vigente piano
SABAP-BA	Inviato il parere endoprocedimentale al Segretario Regionale	Se ne prende atto
Comune di Nardò	Si esprime parere positivo	Se ne prende atto
Comune di Canosa	Varie richieste in merito ad indicatori	Essendo un aggiornamento di un piano, come chiesto anche dall'autorità competente alla valutazione, si è partiti dalla metodologia del rapporto ambientale del PA 2015-2019



4.1.2 Consultazione VAS

A seguito della pubblicazione del Piano sono pervenute le seguenti osservazioni/contributi, per le quali le modalità di recepimento sono contenute all'interno del relativo allegato.

OSSERVAZIONE 01: CONFSAL Confederazione Generale Sindacati Autonomi Lavoratori

OSSERVAZIONE 02: AdB Distrettuale dell'Appennino Meridionale

OSSERVAZIONE 03: Provincia BAT - Settore II Servizio Gestione provvisoria Parco naturale Regionale "Fiume Ofanto"

OSSERVAZIONE 04: ASSET OSSERVAZIONE 05: Comune di Bari

OSSERVAZIONE 06: Comune di Gravina e Comune di Altamura

OSSERVAZIONE 07: Onorevole Angela Masi

OSSERVAZIONE 08: Consigliere Regionale Ventola Francesco - Fratelli d'Italia

OSSERVAZIONE 09: Comune di Poggiorsini - Comune capofila Area Interna Alta Murgia

OSSERVAZIONE 10: Comune di Canosa

OSSERVAZIONE 11: ARPA

OSSERVAZIONE 12: SEZIONE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA'

OSSERVAZIONE 13: Consigliere Regionale Vito De Palma

4.2 Il monitoraggio ambientale del PA 2015-2019

Dal primo monitoraggio integrato del PA 2015-2019 è risultato che al 2019 sono previsti 513 interventi, dei quali il 20% di tipo stradale, 31% di tipo ferroviario, il 22% di tipo aeroportuale, il 17% di tipo portuale e il 10% di tipo ciclabile. Gli interventi considerati conclusi sono in totale 41, pari a circa l'8% del totale. Nello specifico il 46,51% degli interventi del trasporto stradale previsti entro il 2021 è stato realizzato/completato o è attualmente in corso di realizzazione (aggiornamento a maggio 2020); esattamente la stessa percentuale riguarda il trasporto ferroviario mentre è pari al 20,93% per il trasporto aereo e al 18,61% per il settore portuale.

Nel monitoraggio ambientale è stata effettuata anche una stima della riduzione delle emissioni di gas climalteranti dei trasporti, attraverso un indicatore dato dal numero dei veicoli circolanti. È stato così possibile constatare un aumento contenuto del numero dei veicoli nelle varie classi; ad esempio, il numero delle autovetture circolanti è passato da 2213948 nel 2008 a 2369601 nel 2018, con un aumento del 7% in 10 anni. L'indice di utilizzazione del trasporto ferroviario mostra una tendenza positiva, passando dal 4.4% del 2008 al 5.6% del 2018, così come l'indicatore "Intensità turistica", che mostra un incoraggiante aumento di quasi il 27%.

Appare opportuno, dunque, che futuri Piani e norme anche sovraregionali stimolino un'accelerazione nella realizzazione degli interventi previsti e un'azione più spinta nell'incentivare l'uso del trasporto pubblico locale o di sistemi innovativi quali il car pooling, il car sharing o i veicoli elettrici, in modo che gli obiettivi di qualità dell'ambiente si possano raggiungere in tempi più



rapidi di quelli ottenibili con le sole azioni a livello locale. La sinergia fra i vari livelli istituzionali sembra comunque indispensabile per affrontare e, si spera, risolvere i problemi ambientali

Alcune matrici ambientali sono risultate di difficile monitoraggio, inoltre non è stata monitorata l'applicazione dei criteri di sostenibilità ambientale, di tali criticità si è tenuto conto nel piano di monitoraggio del PA 2021-2030

La tabella riporta i risultati del monitoraggio ambientale.

MACRO CATEGORIA	Indicatore di monitoraggio	Fonte del dato considerato	UdM	monitoraggio n.1	PA PRT	% PA PRT
ACQUA	Progetti infrastrutturali che interferiscono	PAI - Reticolo idrografico	%	0,55	6,38	8,60%
	con il reticolo idrografico superficiale	Autorità di distretto App. Meridionale				
PAI E CORSI D'ACQUA	PAI complessivo	PAI - Reticolo idrografico	Km	14,75	170,94	8,60%
		Autorità di distretto App. Meridionale	%			
	PAI – AP		Km	9,11	106,21	8,60%
			%	0,34	3,96	8,60%
	PAI – MP		Km	4,91	32,55	15,10%
			%	0,18	1,21	15,10%
PAI – BP		Km	0,73	32,18	2,30%	
		%	0,03	1,2	2,30%	
SUOLO	Impermeabilizzazione del suolo		m ²	1664323	25332866	6,60%
			percentuale rispetto all'intera superficie	0,01	0,13	6,60%
			percentuale rispetto al piano	6,57		
BIODIVERSITA'	Progetti infrastrutturali realizzati all'interno in aree forestali o con elevato grado di naturalità	PPTR Regione Puglia	km infrastruttura lineare	11,99	280,18	4,30%
		BP_142_G - BP_142_I - BP_142_F	% rispetto alla lunghezza complessiva degli interventi del piano	0,45	10,46	4,30%
			% di completamento rispetto al piano	4,28		
	Progetti infrastrutturali realizzati entro la distanza di 1 km da aree forestali o con elevato grado di naturalità	PPTR Regione Puglia	km infrastruttura lineare	78,03	1420,82	5,50%
		BP_142_G - BP_142_I - BP_142_F;	% rispetto alla lunghezza complessiva degli interventi del piano	2,91	53,03	5,50%
		con BUFFER DI 1 KM	% di completamento rispetto al piano	5,49		
	Progetti infrastrutturali realizzati all'interno di un'area protetta (terrestre o marina).	PPTR Regione Puglia	km infrastruttura lineare	19,57	411,23	4,80%
		BP_142_F;	% rispetto alla lunghezza complessiva degli interventi del piano	0,73	15,35	4,80%
		UCP_rilevanza naturalistica	% di completamento rispetto al piano	4,76		
	Progetti infrastrutturali realizzati entro la distanza di 1 km da un'area protetta (terrestre o marina)	PPTR Regione Puglia	km infrastruttura lineare	28,63	547,95	5,20%
		BP_142_F;	% rispetto alla lunghezza complessiva degli interventi del piano	1,07	20,45	5,20%
		con BUFFER DI 1 KM	% di completamento rispetto al piano	5,23		
Siti Natura2000 interessati da progetti infrastrutturali e Siti Natura2000 con habitat prioritari	UCP_Rilevanza naturalistica a cui sono eliminati	N	3	45	6,70%	



MACRO CATEGORIA	Indicatore di monitoraggio	Fonte del dato considerato	UdM	monitoraggio n.1	PA PRT	% PA PRT
	interessati da progetti infrastrutturali.	i siti di cui all'elenco del DGR 218 del 25.02.2020	%	0,68	11,25	6,10%
	Variazione della densità infrastrutturale in Siti Natura2000	UCP_Rilevanza naturalistica a cui sono eliminati	km/Km ²	0	0,06	6,30%
		i siti di cui all'elenco del DGR 218 del 25.02.2020	%	0	0,06	4,00%
	Progetti infrastrutturali realizzati all'interno di Siti Natura2000 (terrestre o marina).	UCP_Rilevanza naturalistica a cui sono eliminati	km infrastruttura lineare	18,34	301,51	6,10%
		i siti di cui all'elenco del DGR 218 del 25.02.2020	% rispetto alla lunghezza complessiva degli interventi del piano	0,68	11,25	6,10%
			% di completamento rispetto al piano	6,08		
	Progetti infrastrutturali realizzati entro la distanza di 1 km da un Sito Natura2000 (terrestre o marina)	UCP_Rilevanza naturalistica a cui sono eliminati	km infrastruttura lineare	23,6	487,73	4,80%
		i siti di cui all'elenco del DGR 218 del 25.02.2020	% rispetto alla lunghezza complessiva degli interventi del piano	0,88	18,2	4,80%
			% di completamento rispetto al piano	4,84		
	Perdita e frammentazione di habitat	SIT PUGLIA	Km ²	0	0,2	2,20%
DGR 2442 del 21.12.2018		ml di barriera	1083	17422,72	6,20%	
PAESAGGIO E BENI CULTURALI	Progetti realizzati in prossimità (distanza <1 Km) da un bene tutelato dal D. Lgs. 42/2004 (ex L. 1497/39)	PPTR Regione Puglia	Ha	50,1	722,98	6,90%
		BP_136	% rispetto alla superficie territoriale di riferimento	0,01	0,16	6,90%
		con BUFFER DI 1 KM	% di completamento rispetto al piano	6,93		
	Progetti realizzati all'interno o in prossimità (distanza <1 Km) da un'area tutelata dal D. Lgs. 42/2004 (ex L. 431/85)	PPTR Regione Puglia	Ha	130,47	1792,51	7,30%
		BP_142_A_300m; BP_142_B_300m; BP_142_C_150m;				
		BP_142_G; BP_142_I; BP_142_H; BP_142_M	% rispetto alla superficie territoriale di riferimento	0,01	0,12	7,30%
		con BUFFER DI 1 KM	% di completamento rispetto al piano	7,28		
	Progetti realizzati all'interno o in prossimità (distanza <1 Km) di aree protette	PPTR Regione Puglia	Ha	42,28	829,02	5,10%
		BP_142_F;				
		UCP_rilevanza naturalistica	% rispetto alla superficie territoriale di riferimento	0	0,09	5,10%
	Progetti realizzati all'interno o in prossimità (distanza 1 Km) di aree di pregio paesistico individuate nel PPTR	PPTR Regione Puglia	Ha	121,58	1820,64	6,70%
		UCP_coni visuali; UCP_città consolidata; UCP_luoghi panoramici; ucp_strade valenza paesaggistica;				
		UCP_area rispetto siti storici; UCP_paesaggi rurali	% rispetto alla superficie territoriale di riferimento	0,01	0,13	6,70%
		con BUFFER DI 1 KM	% di completamento rispetto al piano	6,68		
	Progetti realizzati all'interno o in prossimità (distanza 1 Km) di aree di pregio paesistico individuate nel PPTR per la struttura idrogeomorfologica 6.1	PPTR Regione Puglia	Ha	105,47	1568,03	6,70%
		UCP Struttura idrogeomorfologica	% rispetto alla superficie territoriale di riferimento	0,01	0,11	6,70%
		% di completamento rispetto al piano	6,73			
Progetti realizzati all'interno o in	PPTR Regione Puglia -	Ha	101,95	1503,57	6,80%	



MACRO CATEGORIA	Indicatore di monitoraggio	Fonte del dato considerato	UdM	monitoraggio n.1	PA PRT	% PA PRT
	prossimità (distanza 1 Km) di aree di pregio paesistico individuate nel PPTR per la struttura ecosistemica ambientale 6.2	UCP Struttura ecosistemica ambientale	% rispetto alla superficie territoriale di riferimento	0,01	0,16	6,80%
			% di completamento rispetto al piano	6,78		
	Progetti realizzati all'interno o in prossimità (distanza 1 Km) di aree di pregio paesistico individuate nel PPTR per la struttura antropica a estorico-culturale 6.3	PPTR Regione Puglia - UCP Struttura antropica e storico-culturale	Ha	130,06	1997,08	6,50%
			% rispetto alla superficie territoriale di riferimento	0,01	0,13	6,50%
AMBIENTE MARINO E COSTIERO	Superficie di suolo non ancora urbanizzata (a permeabilità naturale) interessate da infrastrutture a distanza minore di 1 km dalla linea di costa	linea di riva del 2007 dal PRC della Regione Puglia DGR n. 2273 del 13-10-2011	km di intersezione per singolo intervento	4,29	303,39	1,40%
			% rispetto alle opere previste (complessivo)	1,89		
CLIMA	AUTOVEETTURE	ISTAT	N.	2369601		
	AUTOBUS E FILOBUS	ISTAT	N.	7414		
	AUTOCARRI	ISTAT	N.	270936		
	MOTRICI	ISTAT	N.	11246		
	RIMORCHI	ISTAT	N.	22485		
	MOTOCICLI	ISTAT	N.	301610		
	MOTOCARRI	ISTAT	N.	33792		
	ALTRI VEICOLI	ISTAT	N.	1		
ENERGIA	Valutare l'estensione della rete ciclabile regionale.	Sezione Infrastrutture	Km di rete ciclabile	544,75		
	Tram e autobus	ISTAT	n pass/anno	495000		
	Treno	ISTAT	n pass/anno	939000		
	Pullman	ISTAT	n pass/anno	612000		
	Interventi realizzati	PRT 2015-2019	n e km	9 STRADALI 18 FERROVIARI 4 PORTUALI 9 AEROPORTUALI 1 CICLISTICO Totale n.41 interventi - Totale 156,88 km		
	Percorrenza totale utenti ferrovia;	ISTAT	%	5,6		
Miglioramento accessibilità territoriale.	ISTAT	minuti	59,03			
TURISMO+A74:A77	Potenziamento di infrastrutture		Pass/anno	90268		
			t/anno	31935		
	Potenziamento di infrastrutture portuali - Incremento dei flussi di merci e passeggeri in entrata alle infrastrutture portuali		pass/anno	2396938		
			ton/anno	211		

4.3 Obiettivi e strategie del piano

Il Piano Attuativo, oltre a basarsi sulla Legge 16/2008, ha tenuto conto delle rilevanti novità occorse negli ultimi 3 anni a livello Europeo e Nazionale, nonché dei riflessi che ha avuto l'esperienza della pandemia COVID-19 sui modelli di mobilità e di trasporto delle merci.

A questo scopo la Giunta Regionale, con la delibera 6 aprile 2021, n. 551 ha inteso fornire un indirizzo politico alla redazione del Piano Attuativo che contempla 6 obiettivi strategici ritenuti di vitale importanza per lo sviluppo del sistema regionale della mobilità delle persone e delle merci nel rispetto dei principi dello sviluppo sostenibile e degli obiettivi fissati dal Green Deal Europeo, dalle politiche di Coesione per il periodo 2021-2030 e dal PNRR.



A partire dal quadro di riferimento europeo, nazionale e regionale, dalle risultanze del Piano di Monitoraggio del PA del precedente quinquennio, nonché dal confronto con i soggetti attuatori degli interventi regionali, la Delibera della Giunta Regionale del 6 Aprile 2021 n. 551 ha definito le Linee di indirizzo per la costruzione dello scenario progettuale del Piano Attuativo per i prossimi anni.

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.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

La distribuzione demografica della regione restituisce una geografia prevalentemente costituita da comuni di piccola e media dimensione concentrati soprattutto nelle cosiddette "Aree Interne", così come definite dalla Strategia Nazionale per le Aree Interne ed individuate con Delibere di Giunta Regionale n. 870/2015 (Monti Dauni) e n.2186/2016 (Sud Salento, Murgia e Gargano). Questi centri urbani, anche a causa della distanza dai poli di offerta di servizi essenziali nell'ambito dell'istruzione, della salute e della mobilità, hanno subito un graduale processo di marginalizzazione, tradottosi in declino demografico e socioeconomico. Nonostante ciò, tali aree, fortemente diversificate al proprio interno, detengono un elevato potenziale di attrazione di flussi in quanto ricche di risorse naturali e paesaggistiche, culturali e del saper fare locale.

Il Piano pertanto intende potenziare la mobilità regionale in modo da garantire l'accessibilità universale comodale e intermodale verso e tra i poli attrattori di rango sovracomunale puntando, in particolare, a ridurre le criticità che gravano sui cittadini e gli operatori economici delle zone più svantaggiate (tra cui in primis le Aree interne della SNAI) e valutando, caso per caso, le soluzioni complessivamente più sostenibili sotto il profilo ambientale, economico e sociale.



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

Accrescere la sicurezza delle infrastrutture e dei servizi di trasporto;

Ridurre il numero delle vittime da incidente stradale e mettere in sicurezza la rete stradale del territorio pugliese sono alcuni importanti obiettivi che la Regione Puglia si è prefissata aderendo alla Carta Europea della Sicurezza Stradale. Per raggiungere tali propositi la Regione Puglia si è dotata di un Centro Regionale di Monitoraggio per la Sicurezza Stradale (CReMSS), istituito con legge regionale 18/2004, che ha il compito di raccogliere, catalogare ed analizzare tutte le informazioni sull'incidentalità stradale. La Regione Puglia con la LR n. 10/2009 ha demandato all'ASSET (Agenzia Regionale Strategica per la Sviluppo Ecosostenibile del Territorio) tutti i compiti del Centro regionale di monitoraggio.

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

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

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

- realizzare l'Integrazione tariffaria nell'ambito del sistema regionale di trasporto pubblico ferroviario ed automobilistico provvedendo al potenziamento e alla velocizzazione dei servizi mediante la combinazione più efficiente di interventi non solo infrastrutturali ma anche tecnologici. Si prevede pertanto di sviluppare le iniziative del biglietto unico per il trasporto pubblico, interoperabile tra le aziende del trasporto sia su gomma che su ferrovia, anche in sinergia con i servizi della mobilità turistica.
- realizzare una rete di trasporto collettivo e di servizi di mobilità condivisa progressivamente orientata a far percepire agli utenti la "Mobilità come un servizio" (approccio MaaS – Mobility as a Service) contribuendo ad affrancare il Trasporto Pubblico dalla concezione di servizio rigido e, per questo, non competitivo con l'auto privata.



- accelerare l'introduzione della digitalizzazione nel campo della mobilità e dei trasporti attraverso l'implementazione di interventi "Smart Road" sulla viabilità principale per migliorare la sicurezza, gestire ed orientare la domanda ad un uso coerente della rete stradale evitando, in particolare, la competizione tra viabilità autostradale e viabilità ordinaria.
- promuovere l'utilizzo di nuove tecnologie come supporto nella gestione della logistica al fine di gestire le flotte dei veicoli commerciali, fronteggiare in maniera efficiente le criticità sulla rete in tempo reale, ottimizzare le operazioni ai nodi e permettere la sinergica interazione fra nodi medesimi, stabilire nuove forme di connessione tra i porti e le aree retroportuali.

Migliorare la *governance* degli investimenti infrastrutturali.

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

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

L'approvazione delle linee di indirizzo ha permesso di individuare quelli che sono stati definiti degli indirizzi «operativi», che rappresentano la declinazione più dettagliata delle linee di indirizzo approvate con DGR n. 551 del 2021 e definite quindi «strategiche».



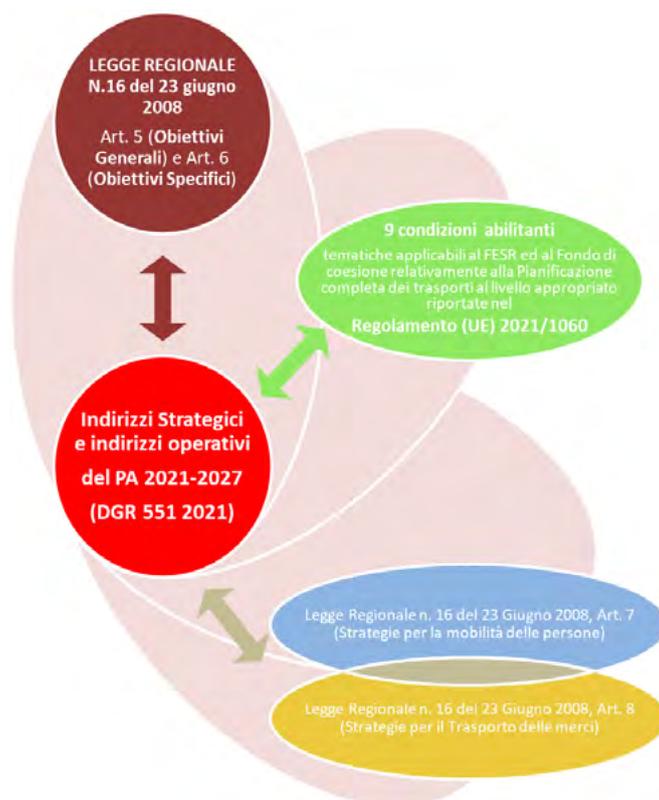
Tab. 4.3.1 - Sintesi obiettivi strategie PA 2021-2030

<p>INDIRIZZO STRATEGICO 1</p> <p>Connettere la Puglia alla rete europea e nazionale per accrescere lo sviluppo economico della regione</p>	<ul style="list-style-type: none"> • I.Op.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. • I.Op.1.2 NODI: Completare le connessioni stradali e/o ferroviarie di "ultimo miglio" ai porti per migliorare la competitività delle diverse forme di intermodalità.
<p>INDIRIZZO STRATEGICO 2</p> <p>Promuovere una mobilità orientata alla sostenibilità e alla tutela dell'ambiente e del territorio</p>	<ul style="list-style-type: none"> • I.Op.2.1: 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. • I.Op.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.
<p>INDIRIZZO STRATEGICO 3</p> <p>Migliorare la coesione sociale promuovendo la competitività del sistema economico produttivo e turistico, a partire dalle aree più svantaggiate</p>	<ul style="list-style-type: none"> • I.Op.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. • I.Op.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.
<p>INDIRIZZO STRATEGICO 4</p> <p>Accrescere la sicurezza delle infrastrutture e dei servizi di trasporto</p>	<ul style="list-style-type: none"> • I.Op.4.1: 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. • I.Op.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).
<p>INDIRIZZO STRATEGICO 5</p> <p>Sostenere la connettività regionale alle TIC (Tecnologie dell'Informazione e della Comunicazione)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • I.Op.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. • I.Op.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 affiancare il Trasporto Pubblico dalla concezione di servizio rigido e, per questo, non competitivo con l'auto privata. • I.Op.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. • I.Op.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.
<p>INDIRIZZO STRATEGICO 6</p> <p>Migliorare la governance degli investimenti infrastrutturali</p>	<ul style="list-style-type: none"> • I.Op.6.1: definire gli interventi infrastrutturali necessari al completamento del progetto di piena accessibilità di tutto il territorio regionale. • I.Op.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. • I.Op.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. • I.Op.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. • I.Op.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. • I.Op.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.



Il processo di validazione degli indirizzi strategici e degli indirizzi operativi del PA 2021-2030 si è sviluppato in tre procedure:

- La **verifica della coerenza tra gli indirizzi strategici del PA 2021-2030** 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 **indirizzi strategici e gli indirizzi operativi del PA 2021-2030** 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.
- La verifica di assolvimento tra gli **indirizzi strategici e gli indirizzi operativi del PA 2021-2030** 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;



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 la verifica di assolvimento della



condizione abilitante 3.1 rispetto ai 9 Criteri di adempimento, così come individuati nel REG CE 1060/2021.

Verifiche di coerenza tra gli indirizzi strategici del PA 2021-2030 e gli obiettivi generali art. 5 L.R.16/2008

		Art. 5 (Obiettivi Generali)						
		a	b	c	d	e	f	g
Indirizzi Strategici		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 selezione delle 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 garantire 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		X					
2	Promuovere una mobilità orientata alla sostenibilità e alla tutela dell'ambiente e del territorio	X						
3	Migliorare la coesione sociale promuovendo la competitività del sistema economico produttivo e turistico, a partire dalle aree più svantaggiate	X			X			
4	Accrescere la sicurezza delle infrastrutture e dei servizi di trasporto	X						
5	Sostenere la connettività regionale alle TIC (Tecnologie dell'Informazione e della Comunicazione)	X					X	
6	Migliorare la governance degli investimenti infrastrutturali			X		X	X	X



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

4.3.2 Coerenza tra gli indirizzi strategici del PA 2021-2030 e gli obiettivi specifici art. 6 L.R.16/2008

Indirizzi Strategici	Art. 6 (Obiettivi Specifici)															
	a	b	c	D	e	f	g	h	i	j	k	L	m	n	o	p
1 Connettere la Puglia alla rete europea e nazionale per accrescere lo sviluppo economico della regione		x			x	x			x	x	x					
2 Promuovere una mobilità orientata alla sostenibilità e alla tutela dell'ambiente e del territorio			x				x						x			
3 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
4 Accrescere la sicurezza delle infrastrutture e dei servizi di trasporto				X											x	
5 Sostenere la connettività regionale alle TIC (Tecnologie dell'Informazione e della Comunicazione)	x	x	x									X				
6 Migliorare la governance degli investimenti infrastrutturali						x										



4.3.3 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 (CRemSS), 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.

4.3.4 Verifiche di coerenza tra gli indirizzi strategici e operativi del PA 2021-2030 e le Strategie per la mobilità delle persone LR16/2008

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	Connettere 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				
		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	S2.1	disseminazione dei principi della mobilità sostenibile già attuato dalla Regione Puglia attraverso la redazione di Linee					X						



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
	sostenibilità e alla tutela dell'ambiente e del territorio		Guida regionali e i finanziamenti concessi ai Comuni per la redazione dei PUMS.											
		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
		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	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 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.	X		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										X	X



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
		S5.4												
		S6.1	X	X				X	X					
		S6.2						X	X					
		S6.3												
		S6.4												
		S6.5												
		S6.6									X		X	

6

Migliorare la governance degli investimenti infrastrutturali



4.3.5 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 complementarità reciproca;
b	assicurare la continuità fisico-funzionale tra la rete delle infrastrutture e dei servizi di livello sovregionale 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 sovregionale 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-rotaia 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

4.3.6 Verifiche di coerenza tra gli indirizzi strategici e operativi del PA 2021-2030 e le Strategie per la mobilità delle merci LR 16/2008

Delibera della Giunta Regionale n.551 del 06 Aprile 2021		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
1	Connettere 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				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	X			X				



Delibera della Giunta Regionale n.551 del 06 Aprile 2021			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	
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 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												
		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				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)														



Delibera della Giunta Regionale n.551 del 06 Aprile 2021		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	
		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.														
		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	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				X	X	X		X	X	X				



Delibera della Giunta Regionale n.551 del 06 Aprile 2021		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
		interazione fra nodi medesimi, stabilire nuove forme di connessione tra i porti e le aree retroportuali.													
6	Migliorare la governance degli investimenti infrastrutturali	S6.1	definire gli interventi infrastrutturali necessari al completamento del progetto di piena accessibilità di tutto il territorio regionale.	X	X		X	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	

4.3.7 Regolamento (UE) 2021/1060 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 giugno 2021

Il Regolamento, approvato successivamente alla richiamata DGR 551/2021, individua 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, intelligente, intermodale, 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	È in atto una mappatura multimodale delle infrastrutture esistenti e di quelle programmate – tranne a livello locale – fino al 2030 che:
			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;
			2. è coerente con gli elementi correlati ai trasporti contenuti nel piano nazionale integrato per l'energia e il clima;
			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;
			4. garantisce la complementarità 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;
			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 ¹ ;
			6. promuove il trasporto multimodale, individuando le esigenze dei terminali multimodali o di trasbordo merci o passeggeri;
			7. comprende misure rilevanti per la pianificazione delle infrastrutture volte a promuovere i combustibili alternativi, in linea con i pertinenti quadri strategici nazionali;
			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;
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.			

¹Il Regolamento è stato pubblicato sulla GUCE del 24 giugno 2021.

4.3.8 Verifiche di assolvimento della condizione abilitante 3.1 tra gli indirizzi strategici e operativi del PA 2021-2030 e Criteri di adempimento di cui al Regolamento (UE) 2021/1060

Delibera della Giunta Regionale n.551 del 06 Aprile 2021		OBIETTIVO STRATEGICO OS3) Un'Europa più connessa attraverso il rafforzamento della mobilità								
		OBIETTIVI SPECIFICI (i, ii)								
		CRITERI DI ADEMPIMENTO								
Indirizzi Strategici	Indirizzi Operativi	1	2	3	4	5	6	7	8	9



Delibera della Giunta Regionale n.551 del 06 Aprile 2021		OBBIETTIVO STRATEGICO OS3) Un'Europa più connessa attraverso il rafforzamento della mobilità										
		OBBIETTIVI SPECIFICI (i, ii)										
		CRITERI DI ADEMPIMENTO										
Indirizzi Strategici		Indirizzi Operativi		1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	Connettere la Puglia alla rete europea 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.			X	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					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					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 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					
		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			
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	
		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 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.				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		
		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		



Delibera della Giunta Regionale n.551 del 06 Aprile 2021		OBIETTIVO STRATEGICO OS3) Un'Europa più connessa attraverso il rafforzamento della mobilità								
		OBIETTIVI SPECIFICI (i, ii)								
		CRITERI DI ADEMPIMENTO								
Indirizzi Strategici	Indirizzi Operativi	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	S6.4	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	S6.1	definire gli interventi infrastrutturali necessari al completamento del progetto di piena accessibilità di tutto il territorio regionale.								
	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.								
	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.								

4.3.9 I tre livelli del piano

L'interpretazione del quadro conoscitivo, le valutazioni desunte dall'analisi SWOT nonché gli orientamenti forniti dal quadro pianificatorio sovraordinato, ed in particolare modo dall'obiettivo strategico 3 della Politica di Coesione 2021 – 2027, «Un'Europa più connessa attraverso il rafforzamento della mobilità», hanno consentito di definire lo scenario di Piano.

L'allegato IV del Regolamento (UE) 2021/1060 riporta al punto 3.1 la condizione abilitante tematica relativa all'Obiettivo di policy 3 ed articolata in 9 criteri di adempimento. La condizione stabilisce che **la pianificazione dei trasporti è appropriata se (...) garantisce la complementarità 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** (Criterio di adempimento n.4).

Sulla scorta di tale orientamento l'approccio alla costruzione dello scenario di Piano ha posto dunque al centro il tema dell'**accessibilità intesa come universale, comodale e sostenibile**.

L'**accessibilità universale** intesa come diritto di mobilità che deve essere garantito a tutte le persone ed in particolar modo ai soggetti con ridotte capacità motorie piuttosto che ai residenti di aree svantaggiate.



L'accessibilità comoda, ad ogni soggetto deve essere garantita l'opportunità di accedere alla modalità di trasporto più vantaggiosa per effettuare lo spostamento, favorendo l'utilizzo della modalità più conveniente e offrendo adeguati standard di interscambio modale.

L'accessibilità sostenibile intesa come pianificazione che pone al centro le persone come soggetto singolo, come collettività o anche come soggetto economico, con la finalità di ridurre le esternalità negative che ricadono su questi soggetti, favorendo la diffusione di pratiche virtuose, incentivando l'utilizzo di modalità di trasporto meno inquinanti con lo sguardo verso la decarbonizzazione.

L'attuazione dello scenario progettuale sarà garantita attraverso:

- interventi materiali, riguardanti infrastrutture, materiale rotabile e tecnologie;
- servizi, nella cui sfera rientrano le reti dei servizi di trasporto collettivo, i servizi informativi per la pianificazione e il monitoraggio del traffico di persone e merci;
- politiche.

L'obiettivo finale è quello di concorrere a garantire un corretto equilibrio tra diritto alla mobilità, sviluppo socioeconomico e tutela dell'ambiente.

Sulla base dell'approccio metodologico appena descritto, lo scenario di Piano è stato articolato in 3 livelli:

Livello 1 europeo/nazionale - 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 territoriale - 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 locale - 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 consentito solo ai Comuni dotati di PUMS o atti di pianificazione dedicati alla mobilità.

All'interno della tabella che segue sono riportati con una breve descrizione i singoli nuovi interventi, non contenuti in altri Piani, previsti dal PA 2021-203. Per una descrizione più dettagliata delle singole fasi di intervento per la realizzazione delle opere si rimanda alla documentazione di Piano.

MODALITA' DI TRASPORTO	CODICE INT.	DENOMINAZIONE INTERVENTO
Stradale	S1	Adeguamenti della sezione stradale
Stradale	s164*	Taranto: Adeguamento e potenziamento del nodo complesso SS.7 – SS.100 – SS 106
Stradale	s167*	SS.N.16 ADRIATICA Tratto Bari - Lecce. Lavori di adeguamento con adozione della sezione stradale A (D.M. 5/11/2001) + corsia dinamica, nel tratto compreso tra la variante di Mola di Bari allo svincolo dell'abitato di Fasano (35 km). I° stralcio
Stradale	s169*	Potenziamento e messa in sicurezza tangenziale di Brindisi e collegamento alla viabilità di accesso al porto e alla stazione ferroviaria
Stradale	S172*	Distribuzione retrocostiero Capo di Leuca: Adeguamento allo standard C1 e messa in sicurezza della SS274 tra Alessano, Castrignano del Capo, Gagliano del Capo e Presicce.
Stradale	S2	Interventi di adeguamento/completamento infrastrutture stradali
Stradale	s162*	Collegamento tra la S.S n. 673 e la nuova fermata ferroviaria Foggia AV sulla linea Bari – Napoli
Ferroviario	F2	Interventi di Upgrade tecnologico
ferroviario	f326*	Potenziamento Taranto-Brindisi
ferroviario	f333*	Adeguamento a modulo standard europeo a 750 m dei binari dei terminal allacciati alla nuova stazione Bari – Smistamento
Ferroviario	F3	Interventi di rinnovo della trazione elettrica
Ferroviario	f286*	Linea San Severo – Peschici Calenella. Velocizzazione (rinnovo armamento, TE ed eliminazione PPLL) e adeguamento alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) della tratta Sannicandro Garganico – Cagnano Varano con annessa realizzazione del nodo intermodale di Cagnano Varano e adeguamento di tutte le stazioni della linea alle esigenze di accessibilità universale.
ferroviario	F8	Interventi di realizzazione di nuove stazioni ferroviarie, terminal e opere annesse



MODALITA' DI TRASPORTO	CODICE INT.	DENOMINAZIONE INTERVENTO
Ferroviario	f335*	Ruvo - potenziamento nodo di interscambio su rete regionale per attestamento missioni interoperabili a servizio dell'aeroporto
Ferroviario	f336a*	Stazione Bari Centrale - Accessibilità ultimo miglio. Potenziamento del collegamento stradale e dei parcheggi a servizio del secondo fronte di Stazione
Ferroviario	f337a*	Stazione "Brindisi Centrale" - Accessibilità territoriale sull'ultimo miglio. Potenziamento del collegamento stradale e dei parcheggi a servizio del secondo fronte di Stazione
Ferroviario	F10	Interventi immateriali
Ferroviario	f288*	Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico o a idrogeno costiero Margherita – Barletta – Trani – Molfetta (incluso materiale rotabile e deposito) (50 Km)
Ferroviario	f289*	Realizzazione della linea di BRT suburbano a idrogeno sul corridoio Santeramo – Bari - Fase 1 - Cassano – Sannicandro Bari Policlinico – Bari Terminal Parco Due Giugno (incluso materiale rotabile e deposito) (43 Km)
Ferroviario	f290*	Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico o a idrogeno Foggia-San Giovanni Rotondo (incluso materiale rotabile e deposito) (38 Km)
Ferroviario	f291*	Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico Manduria – Sava - San Giorgio Jonico – Nuovo Ospedale San Cataldo – Stazione RFI Taranto Nasisi – Polo Direzionale e Universitario Paolo VI (incluso materiale rotabile e deposito di Manduria) (43 Km)
Ferroviario	f292*	Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico Ostuni – Carovigno – San Vito dei Normanni - Mesagne – Cittadella della Ricerca - Ospedale Perrino- Stazione RFI di Brindisi (incluso Terminal interscambio 2° fronte di stazione, materiale rotabile e depositi) (42 Km)
Ferroviario	f293*	Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico o a idrogeno (in combinazione con il progetto Idrogeno su rete FSE) Porto Cesareo – Leverano – Campus universitario EcoTekne – Ospedale Vito Fazzi - 2° Fronte stazione RFI di Lecce – Vernole – Melendugno, incluso materiale rotabile e depositi) (50 Km)
Ferroviario	f334*	Nuova fermata AV Foggia – Cervaro. Accessibilità ultimo miglio. Collegamento di trasporto pubblico con la stazione centrale di Foggia e l'annesso Terminal intermodale
Ferroviario	f341*	Nodo di Bari: Bari Nord - Variante Santo Spirito – Palese - Collegamento della nuova fermata/stazione "Bari Palese/Aeroporto" con l'aerostazione dell'aeroporto Karol Wojtiwa con bus shuttle



5 GLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ

Finalità della valutazione ambientale strategica è la verifica della rispondenza dei Piani di sviluppo e dei programmi operativi con gli obiettivi dello sviluppo sostenibile, verificandone il complessivo impatto ambientale, ovvero la diretta incidenza sulla qualità dell'ambiente.

L'esame della situazione ambientale, rendendo leggibili le pressioni più rilevanti per la qualità ambientale, le emergenze, ove esistenti, e le aree di criticità, può utilmente indirizzare la definizione di obiettivi, finalità e priorità dal punto di vista ambientale, nonché l'integrazione di tali aspetti nell'ambito della pianificazione di settore.

E' quindi necessario proporre una serie di obiettivi e riferimenti che aiutino nella valutazione della situazione ambientale e nel grado di sostenibilità delle proposte.

Tali obiettivi, riferiti alle componenti strategiche e pertinenti al piano, sono quindi il riferimento sia per la valutazione ex ante sia per il monitoraggio del PRT.

Considerando che il piano è un aggiornamento del precedente Piano Attuativo si sono utilizzati gli stessi obiettivi di sostenibilità. Si è proceduto solo ad alcune modifiche per aggiornarli ai documenti di riferimento più recenti (in grassetto nella tabella seguente).

Tab.5.1 - Obiettivi di sostenibilità

Comp. Amb.	Obiettivo generale	Obiettivo specifico
ARIA	Ridurre le emissioni dei principali inquinanti e dei gas serra (CO ₂ , N ₂ O, CH ₄) Raggiungere livelli di qualità dell'aria che non comportano impatti negativi significativi per la salute umana e gli ecosistemi	Minimizzare le emissioni e abbattere le concentrazioni inquinanti in atmosfera (SNSS) Garantire che le concentrazioni di NO ₂ , CO, benzene, SO ₂ , PM10 e O ₃ nell'aria rientrino nei limiti fissati dal DM 60/2002 e dal D.lgs. 183/2004 (<i>Dir. 2000/69/CE, Dir. 99/30/CE, Dir. 2002/3/CE</i>).
		Ridurre le emissioni da traffico autoveicolare nelle aree urbane (PRQA) Incrementare la quota di trasporto pubblico (PRQA)
		Favorire e incentivare le politiche di mobilità sostenibile (PRQA)
ACQUA	Tutelare/ripristinare lo stato quali/quantitativo della risorsa idrica	Tutelare e migliorare la qualità dei corpi idrici superficiali e sotterranei, in particolare stabilizzando e riducendo le concentrazioni di inquinanti più critici e prevenendo e limitando le immissioni di inquinanti Ridurre le interferenze con la difesa, la sistemazione e la regolazione dei corsi d'acqua. (PAI)
SUOLO	Contrastare i fenomeni di degrado del suolo, responsabili dei processi di desertificazione Ridurre il rischio idrogeologico e sismico	Ridurre il rischio di contaminazione e degrado dei suoli (locale e/o diffusa) (desertificazione, erosione, ecc.) (OS PO FESR)
		Limitare il consumo di suolo, anche attraverso il recupero/riuso di aree dismesse (produttive, estrattive, viaria) per l'insediamento di attività idonee Favorire l'utilizzo di soluzioni tecniche che limitino l'impermeabilizzazione dei suoli
		Ridurre i livelli di rischio idraulico ed idrogeologico
BIODIVERSITÀ	Ridurre la pressione antropica sulle aree naturali causa di perdita di biodiversità	Contrastare il consumo di suolo naturale e agricolo, soprattutto con riferimento ad ambiti a potenziale alto valore ecologico. Riportare la biodiversità in Europa sulla via della ripresa entro il 2030 (Strategia dell'UE sulla biodiversità per il 2030) Mantenere e ripristinare gli habitat naturali e le specie selvatiche in modo da permetterne uno stato di conservazione favorevole nella Comunità (<i>Dir. 92/43</i>)
B E 4	Tutela: mantenimento e valorizzazione	Conservare i caratteri che definiscono l'identità e la leggibilità dei paesaggi



Comp. Amb.	Obiettivo generale	Obiettivo specifico
	della qualità paesaggistica	<p>del territorio al fine di tutelare le preesistenze significative ed i relativi contesti (PPTR)</p> <p>Non aumentare la frammentazione del paesaggio dovuta alla realizzazione di reti stradali con capienze di traffico rilevanti, principalmente nelle aree in cui le dimensioni medie delle <i>patches</i> è inferiore alla media regionale (in Salento, nell'Arco Jonico Tarantino e nelle aree costiere)</p> <p>Limitare il consumo di suolo agricolo e naturale ad opera di nuovi interventi infrastrutturali e edilizi</p> <p>Perseguire il corretto inserimento paesaggistico degli interventi nel loro contesto di riferimento, riducendo-mitigando le trasformazioni che alterano o compromettono le relazioni visuali, in particolare nelle aree ad alta visibilità e nel paesaggio rurale</p> <p>Tutelare e valorizzare le infrastrutture storiche (strade, ferrovie, sentieri, tratturi)</p>
	Creazione di nuovi valori paesaggistici	<p>Valorizzare la fruizione "lenta" dei paesaggi, promuovendo la fruizione carrabile lenta, potenziando la rete ciclopedonale e favorendo le interconnessioni tra le reti lente e tra queste e il sistema ferroviario</p> <p>Prevenire e ridurre gli apporti di inquinanti in mare, ai fini del mantenimento delle caratteristiche specifiche per garantire che non vi siano impatti o rischi significativi per gli ecosistemi, la salute umana o gli usi legittimi del mare ed in particolare per le acque a specifica destinazione funzionale</p>
AMBIENTE MARINO COSTIERO	Tutelare/ripristinare lo stato qualitativo delle acque marine e di transizione	Prevenire e ridurre gli apporti di inquinanti in mare, ai fini del mantenimento delle caratteristiche specifiche per garantire che non vi siano impatti o rischi significativi per gli ecosistemi, la salute umana o gli usi legittimi del mare ed in particolare per le acque a specifica destinazione funzionale
	<p>Proteggere le coste dai fenomeni erosivi, anche attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ la realizzazione di interventi di prevenzione dei dissesti idrogeologici e di lotta all'erosione dei litorali; ✓ la riqualificazione delle fasce costiere degradate; <p>la rinaturalizzazione di arenili e falesie, anche con rimozione di opere di urbanizzazione esistenti</p>	Ridurre il consumo del suolo, in particolare nelle aree più sensibili e nella fascia costiera, da parte di attività produttive, infrastrutture e attività edilizie (SAAI)
RIFIUTI	<p>Evitare la generazione dei rifiuti e aumentare l'efficienza nello sfruttamento delle risorse naturali</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ ragionando in termini di ciclo di vita ✓ promuovendo il riutilizzo e il riciclaggio 	<p>Riduzione dell'impatto del fine vita dei prodotti (in termini di quantità e di pericolosità del rifiuto) attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ lo sviluppo, la produzione e la commercializzazione di prodotti adatti all'uso multiplo e tecnicamente durevoli ✓ il riuso in loco degli inerti e, ove applicabili, l'adozione di tecnologie a scavi minimi a basso impatto ambientale che garantiscano la minore produzione di inerti per metro di intervento ✓ l'attuazione della normativa relativa a riutilizzo, riciclaggio e recupero dei RAEE, degli imballaggi e dei rifiuti da imballaggio, dei veicoli fuori uso
		Ridurre la produzione e la pericolosità dei rifiuti in particolare attraverso l'adozione e lo sviluppo di tecnologie pulite
INQUINAMENTO ACUSTICO	Evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi dell'esposizione al rumore ambientale	Evitare e ridurre il rumore ambientale laddove necessario e, in particolare, allorché i livelli di esposizione possono avere effetti nocivi per la salute umana, e conservare la qualità acustica dell'ambiente quando questa è buona.
		Ridurre la percentuale della popolazione esposta a livelli eccessivi di rumore (SAAI)
		Ridurre l'inquinamento acustico dovuto ai trasporti, sia all'origine sia tramite misure di attenuazione, per garantire livelli globali di esposizione che non incidano sulla salute umana. (SSS)
		Promuovere programmi d'intervento finalizzati alla riduzione dell'impatto acustico
CL IM A	Ridurre le emissioni di gas climalteranti strategie di adattamento	Ridurre le emissioni di gas climalteranti (PNIEC)



Comp. Amb.	Obiettivo generale	Obiettivo specifico
	Rendere più resilienti le infrastrutture del trasporto merci e di persone	Promuovere l'adozione di misure di adattamento in grado di incrementare la resilienza delle opere, sulla base di appositi studi climatici finalizzati ad analizzare la vulnerabilità dell'infrastruttura e del suo contesto di inserimento all'impatto dei cambiamenti climatici e i possibili rischi (precipitazioni intense o siccità e conseguente aumento del rischio incendi, innalzamento del livello del mare, ecc)
POPOLAZIONE E SALUTE	Tutelare la salute pubblica e assicurare la qualità della vita	<p>Aumentare la sicurezza: assicurare il continuo innalzamento degli standard di sicurezza (PGT): Migliorare la sicurezza delle strade con particolare attenzione ai bisogni di coloro che sono più vulnerabili, donne, bambini, persone con invalidità e anziani (SNSvS)</p> <p>Zero vittime: ridurre il numero di decessi dovuti a incidenti stradali (PGT): Avvicinarsi entro il 2050 all'obiettivo «zero vittime» nel trasporto su strada (LB 2011)</p> <p>Ridurre i rischi: diminuire l'esposizione della popolazione ai fattori di rischio ambientale e antropico (SNSvS)</p> <p>Aumentare la sicurezza: assicurare il continuo innalzamento degli standard di sicurezza (PGT): Migliorare la sicurezza delle strade con particolare attenzione ai bisogni di coloro che sono più vulnerabili, donne, bambini, persone con invalidità e anziani (SNSvS)</p>
ENERGIA	Ridurre i consumi specifici di energia e l'utilizzo delle fonti energetiche fossili	<p>Ridurre i consumi energetici (PNIEC)</p> <p>Predisposizione di programmi a livello locale finalizzati a favorire l'interscambio fra mezzo privato e mezzo pubblico, individuando siti d'interscambio in ingresso alla città, prevedendo anche specifiche forme di tariffazione. Ampliamento delle aree ciclo-pedonali, introduzione di sistemi di car-sharing, car-pooling e taxi collettivi. Introduzione della figura del Mobility manager. (PEAR)</p> <p>Miglioramento della rete e delle interconnessioni relative al servizio ferroviario (PEAR)</p> <p>Incremento della competitività della rete ferroviaria rispetto al trasporto su gomma anche nell'ambito del trasporto merci e razionalizzazione della domanda offerta di autotrasporto. (PEAR)</p>
AMBIENTE URBANO	Ridurre l'impatto del trasporto sull'ambiente urbano e la salute pubblica (AC)	
TURISMO	Migliorare l'attrattività del territorio regionale, anche turistica, attraverso la valorizzazione delle risorse naturali, culturali e paesaggistiche per uno sviluppo in chiave sostenibile (PO FESR)	
MOBILITA'	Rispondere in maniera ecosostenibile alle esigenze di mobilità di persone e merci espresse dal territorio regionale per garantirne uno sviluppo armonico, sinergico e integrato con le risorse ambientali e paesaggistiche, anche al fine di contrastare la marginalizzazione delle aree interne.	<p>Accessibilità: migliorare l'accessibilità alle grandi aree urbane e metropolitane, incentivando l'utilizzo di modalità di trasporto sostenibili. Incentivare la mobilità ciclopedonale nelle aree urbane ed extraurbane (Connettere l'Italia 2016)</p> <p>Modernità, connettività e intermodalità: modernizzare i servizi di trasporto pubblico di passeggeri al fine di assicurare una maggiore efficienza e una migliore qualità del servizio offerto. (SSS) – Migliorare il trasporto rapido di massa nelle aree urbane e metropolitane; integrazione tra reti ferroviarie, metropolitane, autostazioni, terminal bus e parcheggi di interscambio (Connettere l'Italia 2016)</p> <p>La ferrovia come spina dorsale: potenziare il sistema ferroviario interregionale ed intra-regionale (PO FESR) – Entro il 2050 la maggior parte del trasporto di passeggeri sulle medie distanze dovrebbe avvenire per ferrovia (LB 2011)</p> <p>Porti sostenibili: potenziare i sistemi della portualità pugliese con specifico riferimento alle infrastrutturazioni, agli interventi "dell'ultimo miglio", al rafforzamento della retro-portualità; (PO FESR)</p>



Comp. Amb.	Obiettivo generale	Obiettivo specifico
		<p>Aeroporti sostenibili: potenziare i sistemi aeroportuali con riferimento al miglioramento della qualità dei servizi ed alla maggiore integrazione con gli altri servizi ed infrastrutture di trasporto regionali puntando essenzialmente, allo sviluppo della filiera aeroportuale ed alla sua completa accessibilità (PO FESR)</p> <p>Logistica sostenibile: aumentare la mobilità sostenibile di persone e merci, garantendo a tutti, entro il 2030, l'accesso a un sistema di trasporti sicuro, conveniente, accessibile e sostenibile, in particolar modo potenziando i trasporti pubblici (SNSvS) - Sulle percorrenze superiori a 300 km il 30 % del trasporto di merci su strada dovrebbe essere trasferito verso altri modi, quali la ferrovia o le vie navigabili, entro il 2030. Nel 2050 questa percentuale dovrebbe passare al 50 % grazie a corridoi merci efficienti ed ecologici (LB 2011)</p> <p>Assenza di barriere: garantire accessibilità alle utenze deboli: migliorare l'accessibilità per le persone con mobilità ridotta, per le persone a basso reddito e per le persone anziane</p>



6 VERIFICA DI COERENZA

Alla VAS compete stabilire la coerenza generale del piano o programma e il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale. La verifica della coerenza del piano avviene in primis mediante la verifica di **coerenza interna**, ovvero tra obiettivi specifici e azioni del piano o programma e in seconda istanza attraverso l'**analisi di coerenza esterna**, ovvero con gli obiettivi e i contenuti degli altri piani e programmi.

Il processo di valutazione per la verifica della coerenza interna sarà condotto attraverso l'utilizzo di matrici. L'analisi delle matrici sarà mirata ad evidenziare gli aspetti su cui concentrare particolarmente l'attenzione al fine di rendere il disegno complessivo del Piano il più possibile compatibile con l'ambiente e quindi ambientalmente sostenibile.

Il livello di coerenza con gli strumenti di pianificazione e/o programmazione preesistenti, di pari o di diverso livello, con le norme e i riferimenti anche internazionali in materia di pianificazione e di sostenibilità è un criterio strategico che indirizza un piano verso la sostenibilità. Come già evidenziato, si verificherà la coerenza esterna del piano in cui si valuteranno le azioni del piano rispetto agli obiettivi di sostenibilità ambientale selezionati.

L'analisi di coerenza interna consente invece di verificare l'esistenza di eventuali contraddizioni all'interno del piano. Essa esamina la corrispondenza tra base conoscitiva, obiettivi generali e specifici e azioni di piano, individuando, per esempio, obiettivi non dichiarati, oppure dichiarati, ma non perseguiti, oppure ancora obiettivi e azioni conflittuali.

Ciò avverrà anche in questo caso tramite una matrice di valutazione di confronto tra azioni e obiettivi di piano. Le valutazioni si possono così riassumere:

La valutazione di **coerenza esterna** si può così riassumere:

- le possibili interazioni tra il piano e gli strumenti di pianificazione locali al fine di valutare come e quanto sono stati integrati gli obiettivi e le strategie pertinenti nel piano.

La valutazione di **coerenza interna** si può così riassumere:

- coerenza tra gli obiettivi del piano - è necessario che il piano nelle sue scelte e nei suoi contenuti sia coerente per logica d'impostazione. Per cui in questa parte del rapporto gli obiettivi del piano vengono confrontati per valutare se essi sono reciprocamente coerenti e se sono in grado di produrre sinergie positive per l'ambiente;
- coerenza tra le politiche azioni del piano e gli obiettivi del piano stesso - Essa esamina la corrispondenza tra base conoscitiva, obiettivi generali e specifici e azioni di piano, individuando, per esempio, obiettivi non dichiarati, oppure dichiarati, ma non perseguiti, oppure ancora obiettivi e azioni conflittuali;
- coerenza tra il contesto ambientale e gli obiettivi e azioni di piano - Valutare la coerenza ambientale del piano comporta un giudizio sulla capacità del piano di rispondere alle questioni ambientali presenti nel territorio. In pratica si tratta di verificare se gli obiettivi e le azioni scelte dal piano sono coerenti con la valutazione del contesto ambientale precedente.

Di seguito si riportano le analisi di coerenza dell'aggiornamento degli obiettivi del Piano Attuativo. La coerenza rispetto agli obiettivi del PRT è riportata nel capitolo 4.



6.1 Verifica di coerenza interna

Tab. 6.1.1 - Coerenza indirizzi strategici e operativi

Indirizzi strategici	Indirizzi operativi																
1 Connettere la Puglia alla rete europea e nazionale per accrescere lo sviluppo economico della regione	S.1.1	CORRIDOI: Migliorare la qualità delle connessioni alle reti Ten-T Core e Comprehensive	S.1.1														
	S.1.2	NODI: Completare le connessioni stradali e/o ferroviarie di "ultimo miglio"	S.1.2														
2 Promuovere una mobilità orientata alla sostenibilità e alla tutela dell'ambiente e del territorio	S.2.1	Disseminazione dei principi della mobilità sostenibile già attuato dalla Regione Puglia attraverso la redazione di Linee Guida regionali	S.2.1														
	S.2.2	Progressiva decarbonizzazione del sistema della mobilità e del trasporto delle merci	S.2.2														
3 Migliorare la coesione sociale promuovendo la competitività del sistema economico produttivo e turistico, a partire dalle aree più svantaggiate	S.3.1	Garantire l'accessibilità universale comodale e intermodale verso e tra i poli attrattori di rango sovracomunale	S.3.1														
	S.3.2	Costruzione di reti integrate di trasporto atte a garantire una migliore accessibilità e fruibilità delle reti grazie all'utilizzo delle nuove tecnologie.	S.3.2														
4 Accrescere la sicurezza delle infrastrutture e dei servizi di trasporto	S.4.1	Dotare le infrastrutture stradali di sistemi ITS capaci di dialogare con i veicoli promuovendo interventi a tutela della sicurezza della mobilità debole.	S.4.1														
	S.4.2	Garantire un sistema di interventi tra loro armonizzati e coordinati	S.4.2														
5 Sostenere la connettività regionale alle TIC (Tecnologie dell'informazione e della comunicazione)	S.5.1	Realizzare l'Integrazione tariffaria nell'ambito del sistema regionale di trasporto pubblico ferroviario ed automobilistico, sviluppare un biglietto unico per il trasporto pubblico	S.5.1														
	S.5.2	Mobilità come un servizio: Affrancare il Trasporto Pubblico dalla concezione di servizio rigido e, per questo, non competitivo con l'auto privata.	S.5.2														
	S.5.3	Accelerare l'introduzione della digitalizzazione attraverso l'implementazione di interventi "Smart Road", evitare la competizione tra viabilità autostradale e viabilità ordinaria	S.5.3														
	S.5.4	Promuovere l'utilizzo di nuove tecnologie come supporto nella gestione della logistica	S.5.4														
6 Migliorare la governance degli investimenti infrastrutturali	S.6.1	Definire gli interventi infrastrutturali necessari al completamento del progetto di piena accessibilità di tutto il territorio regionale.	S.6.1														
	S.6.2	Adottare un approccio sistemico nella definizione dello scenario progettuale in una logica intermodale e co-modale alle diverse scale territoriali.	S.6.2														
	S.6.3	Assicurare la "progressività dei risultati" derivanti dall'attuazione dello scenario di Piano procedendo per configurazioni intermedie funzionali-funzionanti.	S.6.3														
	S.6.4	Garantire la continuità nell'attuazione degli interventi strategici di lungo periodo senza che ciò costituisca un vincolo al raggiungimento di obiettivi di medio termine.	S.6.4														
	S.6.5	Prevedere la definizione di nuovi strumenti di supporto alle decisioni	S.6.5														
	S.6.6	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.	S.6.6														



coerente	Coerenza non valutabile	non coerente	Nessuna interazione
----------	-------------------------	--------------	---------------------

Tab. 6.1.2 - Coerenza indirizzi strategici indirizzi operativi

		1	2	3	4	5	6
		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
S.1.1	CORRIDOI: Migliorare la qualità delle connessioni alle reti Ten-T Core e Comprehensive						
S.1.2	NODI: Completare le connessioni stradali e/o ferroviarie di "ultimo miglio"						
S.2.1	Disseminazione dei principi della mobilità sostenibile già attuato dalla Regione Puglia attraverso la redazione di Linee Guida regionali						
S.2.2	Progressiva decarbonizzazione del sistema della mobilità e del trasporto delle merci						
S.3.1	Garantire l'accessibilità universale comodale e intermodale verso e tra i poli attrattori di rango sovracomunale						
S.3.2	Costruzione di reti integrate di trasporto atte a garantire una migliore accessibilità e fruibilità della rete grazie all'utilizzo delle nuove tecnologie.						
S.4.1	Dotare le infrastrutture stradali di sistemi ITS capaci di dialogare con i veicoli promuovendo interventi a tutela della sicurezza della mobilità debole.						
S.4.2	Garantire un sistema di interventi tra loro armonizzati e coordinati						
S.5.1	Realizzare l'integrazione tariffaria nell'ambito del sistema regionale di trasporto pubblico ferroviario ed automobilistico, sviluppare un biglietto unico per il trasporto pubblico						
S.5.2	Mobilità come un servizio: Affrancare il Trasporto Pubblico dalla concezione di servizio rigido e, per questo, non competitivo con l'auto privata.						
S.5.3	Accelerare l'introduzione della digitalizzazione attraverso l'implementazione di interventi "Smart Road", evitare la competizione tra viabilità autostradale e viabilità ordinaria						
S.5.4	Promuovere l'utilizzo di nuove tecnologie come supporto nella gestione della logistica						
S.6.1	Definire gli interventi infrastrutturali necessari al completamento del progetto di piena accessibilità di tutto il territorio regionale.						
S.6.2	Adottare un approccio sistemico nella definizione dello scenario progettuale in una logica intermodale e co-modale alle diverse scale territoriali.						
S.6.3	Assicurare la "progressività dei risultati" derivanti dall'attuazione dello scenario di Piano procedendo per configurazioni intermedie funzionali-funzionanti.						
S.6.4	Garantire la continuità nell'attuazione degli interventi strategici di lungo periodo senza che ciò costituisca un vincolo al raggiungimento di obiettivi di medio termine.						
S.6.5	Prevedere la definizione di nuovi strumenti di supporto alle decisioni						



S.6.6	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.						
-------	---	--	--	--	--	--	--

coerente	Coerenza non valutabile	non coerente	Nessuna interazione
----------	-------------------------	--------------	---------------------

Come si può dedurre dalla matrice riportata non si evidenziano strategie tra loro non coerenti, non vi sono quindi elementi di particolare criticità da segnalare. Ci sono invece alcune strategie la cui coerenza non è valutabile in questa fase, si invita a porre particolare attenzione all'implementazione delle strategie S.3.1 ("Garantire l'accessibilità universale comodale e intermodale verso e tra i poli attrattori di rango sovracomunale") e S.6.1 ("Definire gli interventi infrastrutturali necessari al completamento del progetto di piena accessibilità di tutto il territorio regionale") che dovranno essere opportunamente coordinati con le strategie relative alla diminuzione dell'impatto ambientale, come ad esempio la strategia S.2.2 "Progressiva decarbonizzazione del sistema della mobilità e del trasporto delle merci".

Si segnala inoltre come alcune strategie necessitino di maggiori specificazioni, sarà necessario pertanto chiarire ad esempio in che modo il Piano Attuativo del piano dei trasporti intenda concorrere alla "Disseminazione dei principi della mobilità sostenibile già attuato dalla Regione Puglia attraverso la redazione di Linee Guida regionali" (strategia S.1.2) o in che modo si intenda "Garantire la continuità nell'attuazione degli interventi strategici di lungo periodo senza che ciò costituisca un vincolo al raggiungimento di obiettivi di medio termine" (strategia S.6.4), sarà quindi necessario definire in modo chiaro e condiviso quali siano gli obiettivi/interventi previsti sul medio periodo e in che modo questi concorrano alla costruzione di un quadro complessivo orientato ad una mobilità sostenibile.

Si procede, inoltre, ad una valutazione di coerenza tra le azioni/interventi di piano e gli indirizzi strategici operativi individuandone le relazioni.

Le azioni/interventi considerati sono sia quelli derivanti dal Piano 2015-2019, non valutate nel relativo RA e confermate nel PA 2021-2030, sia quelli proposti ex novo dall'Aggiornamento di PA 2021-2030.

Tab. 6.1.3 - Coerenza indirizzi operativi - interventi

MODALITA' DI TRASPORTO	CODICE INT.	DENOMINAZIONE INTERVENTO	INDIRIZZI OPERATIVI
Stradale	S1	Adeguamenti della sezione stradale	
stradale	s3	SS16 - Adeguamento alla sezione tipo C del tratto Foggia - San Severo confine regionale (Marina di Chieuti) 1° stralcio Adeguamento della tangenziale ovest di San Severo	S.1.2
stradale	s17	S.S. 16 "Adriatica" - Tangenziale Est di Foggia – Collegamento tra la S.S.16 ed il Casello Autostradale	S.1.2
stradale	s21	Lavori di razionalizzazione della viabilità di S. Giovanni Rotondo e realizzazione dell'asta di collegamento da San Giovanni Rotondo al capoluogo dauno (Manfredonia) - 1° stralcio - Manfredonia (km 172+000) - Aeroporto militare di Amendola (km 186+000)	S.1.2
stradale	s46	Tronco Bari - Mola di Bari. Variante nel tratto compreso fra Bari e Mola con adozione della sezione stradale B (DM 5/11/2001). SS16Bis - Declassamento e rifunzionalizzazione tratto S.Giorgio-via Caldarola	S.1.2
Stradale	s47	Tronco Bari - Mola di Bari. Variante nel tratto compreso fra Bari e Mola con adozione della sezione stradale B (DM 5/11/2001). SS16Bis - Declassamento e rifunzionalizzazione	S.1.2



MODALITA' DI TRASPORTO	CODICE INT.	DENOMINAZIONE INTERVENTO	INDIRIZZI OPERATIVI
		tratto Mola-S.Giorgio	
Stradale	s54	Collegamento mediano Murgia-Matera-Pollino - adeguamento della tratta Matera-Santeramo in Colle-Gioia del Colle con sezione tipo C	S.1.2
Stradale	s56	SS172 dei Trulli - Lavori di costruzione del tronco: Casamassima – Putignano	S.1.2
Stradale	s71	SS7 ter "Itinerario Bradanico-Salentino" - Adeguamento alla sezione tipo C tra l'innesto con la variante di Sava e Manduria e l'abitato di Grottaglie in corrispondenza della SS7 "Appia"	S.1.2
Stradale	s86	Viabilità z.i. di Brindisi - Completamento e miglioramento del collegamento con il bacino logistico portuale industriale di Costa Morena con sezione tipo D	S.1.2
Stradale	s88	SS7ter -Itinerario Brandanico-Salentino - Adeguamento alla sez.C del D.M.6792/2001 nel tratto tra l'abitato di San Pancrazio Salentino e Guagnano (in corrispondenza dell'innesto con la tangenziale di Guagnano)	S.1.2
Stradale	s92	SR8 - Adeguamento in sede e messa in sicurezza, tra lo svincolo 8 della tangenziale est di Lecce e l'abitato di Vernole con adozione della sezione stradale tipo III delle norme CNR n.78/1980	S.1.2
Stradale	s96	Distribuzione retrocostiero Capo di Leuca: Corridoio plurimodale Adriatico Itinerario Maglie-Santa Maria di Leuca - S.S. 275 di "Santa Maria di Leuca" - Lavori di ammodernamento ed adeguamento - 2° Lotto da Montesano Salentino a Santa Maria di Leuca	S.1.2
Stradale	s103	SS93 Appulo-Lucana - Ampliamento e messa in sicurezza tratto Canosa-Loconia-Lavello dal Km 24+080 al Km 41+570 (confine regionale)	S.1.2
Stradale	s160	Lavori di razionalizzazione della viabilità di San Giovanni Rotondo e realizzazione dell'asta di collegamento da San Giovanni Rotondo al capoluogo dauno (Manfredonia) - 2° stralcio - EX S.S. 273 - Lavori di realizzazione dell'asta di collegamento da San Giovanni Rotondo alla S.S.89	S.1.2
Stradale	s161	S.S. 100 Bari- Taranto. Completamento funzionale e messa in sicurezza con sez. tipo B dal km 52,200 fino al km 66,600 (conclusivo della SS100) con immissione sulla nuova arteria SS106dir/SS7 in territorio di Palagianò	S.1.2
Stradale	s164*	Taranto: Adeguamento e potenziamento del nodo complesso SS.7 – SS.100 – SS 106	S.1.2
Stradale	s167*	SS.N.16 ADRIATICA Tratto Bari - Lecce. Lavori di adeguamento con adozione della sezione stradale A (D.M. 5/11/2001) + corsia dinamica, nel tratto compreso tra la variante di Mola di Bari allo svincolo dell'abitato di Fasano (35 km). I° stralcio	S.1.2
Stradale	s169*	Potenziamento e messa in sicurezza tangenziale di Brindisi e collegamento alla viabilità di accesso al porto e alla stazione ferroviaria	S.1.2
Stradale	s172*	Distribuzione retrocostiero Capo di Leuca: Adeguamento allo standard C1 e messa in sicurezza della SS274 tra Alessano, Castrignano del Capo, Gagliano del Capo e Presicce.	S.1.2
Stradale	s173	SS16 - Adeguamento alla sezione tipo C del tratto Foggia - San Severo confine regionale (Marina di Chieuti) II° stralcio innesto con la variante di San Severo - innesto SP44	S.1.2
Stradale	S2	Interventi di adeguamento/completamento infrastrutture stradali	
Stradale	s5a	Strada Regionale 1 - Poggio Imperiale-Candela: successivi lotti	S.1.2
Stradale	s26	Nuovo Casello autostradale Bari Nord sulla A14	S.1.2
Stradale	s31	Collegamento stradale tra lo svincolo della SS.96 (Km 114+600) e il nuovo Casello Autostradale Bari Nord sulla A14	S.1.2
Stradale	s48	Tronco Bari - Mola di Bari. Variante nel tratto compreso fra Bari e Mola con adozione della sezione stradale B (DM 5/11/2001)	S.1.2
Stradale	s91	SR8 - Realizzazione del tracciato in variante (cioè, in nuova sede) tra via della Cancelleria e la frazione di Merine, con sezione stradale tipo C1	S.1.2
Stradale	s93	SR8 - tracciato in variante nel tratto tra Vernole e l'abitato di Melendugno, con sezione stradale tipo III (CNR n.78/1980)	S.1.2
Stradale	s162*	Collegamento tra la S.S n. 673 e la nuova fermata ferroviaria Foggia AV sulla linea Bari – Napoli	S.1.2
Stradale	s168	Lavori di razionalizzazione della viabilità di San Giovanni Rotondo e realizzazione dell'asta di collegamento da San Giovanni Rotondo al capoluogo dauno (Manfredonia) - 3° stralcio - EX S.S. 272 - Realizzazione della tangenziale di San Giovanni Rotondo	S.1.2
Ferrovio	F2	Interventi di Upgrade tecnologico	



MODALITA' DI TRASPORTO	CODICE INT.	DENOMINAZIONE INTERVENTO	INDIRIZZI OPERATIVI
ferroviario	f326*	Potenziamento Taranto-Brindisi	S.5.1; S.5.3; S.5.4
ferroviario	f333*	Adeguamento a modulo standard europeo a 750 m dei binari dei terminal allacciati alla nuova stazione Bari – Smistamento	S.5.1; S.5.3; S.5.4
Ferroviario	F3	Interventi di rinnovo della trazione elettrica	
Ferroviario	f251	Sottostazione Elettrica Foggia – Nuova sottostazione	S.1.1; S.3.1; S.3.2
Ferroviario	f252	Trazione Elettrica km21-km25 – Rinnovo per continuità impiantistica con i tratti precedente e successivo già rinnovati	S.1.1; S.3.1; S.3.2
Ferroviario	f286*	Linea San Severo – Peschici Calenella. Velocizzazione (rinnovo armamento, TE ed eliminazione PPLL) e adeguamento alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) della tratta Sannicandro Garganico – Cagnano Varano con annessa realizzazione del nodo intermodale di Cagnano Varano e adeguamento di tutte le stazioni della linea alle esigenze di accessibilità universale.	S.1.1; S.3.1; S.3.2
ferroviario	F8	Interventi di realizzazione di nuove stazioni ferroviarie, terminal e opere annesse	
Ferroviario	f7	Linea Foggia- Lucera. Terminal intermodale passeggeri ferro-ferro, ferro-gomma nella stazione di Lucera	S.1.1; S.1.2
Ferroviario	f12a	Nodo di Foggia. Terminal intermodale, Creazione di un secondo fronte di stazione nelle aree di stazione non più funzionali all'esercizio ferroviario per favorire l'accesso alla rete AV/AC	S.1.1; S.1.2
Ferroviario	f335*	Ruvo - potenziamento nodo di interscambio su rete regionale per attestamento missioni interoperabili a servizio dell'aeroporto	S.1.1; S.1.2
Ferroviario	f336a*	Stazione Bari Centrale - Accessibilità ultimo miglio. Potenziamento del collegamento stradale e dei parcheggi a servizio del secondo fronte di Stazione	S.1.1; S.1.2; S.3.1; S.3.2
Ferroviario	f337a*	Stazione "Brindisi Centrale" - Accessibilità territoriale sull'ultimo miglio. Potenziamento del collegamento stradale e dei parcheggi a servizio del secondo fronte di Stazione	S.1.1; S.1.2; S.3.1; S.3.2
Ferroviario	F10	Interventi immateriali	
Ferroviario	f288*	Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico o a idrogeno costiero Margherita – Barletta – Trani – Molfetta (incluso materiale rotabile e deposito) (50 Km)	S.2.1; S.2.2
Ferroviario	f289*	Realizzazione della linea di BRT suburbano a idrogeno sul corridoio Santeramo – Bari - Fase 1 - Cassano – Sannicandro Bari Policlinico – Bari Terminal Parco Due Giugno (incluso materiale rotabile e deposito) (43 Km)	S.2.1; S.2.2
Ferroviario	f290*	Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico o a idrogeno Foggia-San Giovanni Rotondo (incluso materiale rotabile e deposito) (38 Km)	S.2.1; S.2.2
Ferroviario	f291*	Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico Manduria – Sava - San Giorgio Jonico – Nuovo Ospedale San Cataldo – Stazione RFI Taranto Nasisi – Polo Direzionale e Universitario Paolo VI (incluso materiale rotabile e deposito di Manduria) (43 Km)	S.2.1; S.2.2
Ferroviario	f292*	Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico Ostuni – Carovigno – San Vito dei Normanni - Mesagne – Cittadella della Ricerca - Ospedale Perrino- Stazione RFI di Brindisi (incluso Terminal interscambio 2° fronte di stazione, materiale rotabile e depositi) (42 Km)	S.2.1; S.2.2
Ferroviario	f293*	Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico o a idrogeno (in combinazione con il progetto Idrogeno su rete FSE) Porto Cesareo – Leverano – Campus universitario EcoTekne – Ospedale Vito Fazzi - 2° Fronte stazione RFI di Lecce – Vernole – Melendugno, incluso materiale rotabile e depositi) (50 Km)	S.2.1; S.2.2
Ferroviario	f334*	Nuova fermata AV Foggia – Cervaro. Accessibilità ultimo miglio. Collegamento di trasporto pubblico con la stazione centrale di Foggia e l'annesso Terminal intermodale	S.1.1; S.1.2; S.3.1
Ferroviario	f341*	Nodo di Bari: Bari Nord - Variante Santo Spirito – Palese - Collegamento della nuova fermata/stazione "Bari Palese/Aeroporto" con l'aerostazione dell'aeroporto Karol Wojtiwa con bus shuttle	S.1.1; S.1.2; S.3.1
Ferroviario	F11	Materiale rotabile	
Ferroviario	f321	Foggia - Manfredonia. Studio di Fattibilità	S.6.1
Aereo	A1	Interventi impiantistici e servizi	
Aereo	a139	Aeroporto di Brindisi - Sistema la protezione perimetrale ed accessi	S.6.1



MODALITA' DI TRASPORTO	CODICE INT.	DENOMINAZIONE INTERVENTO	INDIRIZZI OPERATIVI
Aereo	a157	Nuova caserma dei VVF aeroportuali presso l'aeroporto di Foggia	S.6.1

6.2 Verifica di coerenza esterna: il rapporto con la pianificazione nazionale, locale e con la programmazione europea

Il Piano Attuativo 2021-2030 sarà costruito con esplicito riferimento alle politiche e agli obiettivi Europei, partendo dalla sovrapposizione del sistema degli strumenti pianificatori esistenti a livello Nazionale, nonché in coordinamento con gli altri strumenti di pianificazione regionale e tenendo in debita considerazione la pianificazione d'area vasta.

Si richiama come in base a quanto stabilito dall'Art. 3 comma 3 della LR 16/2008 "Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di piano regionale dei trasporti" il "Piano Attuativo del PRT viene elaborato tenendo conto dei piani territoriali di coordinamento provinciale (PTCP), dei piani provinciali di bacino (PPB) di cui all'articolo 11 della l.r. 18/02 e dei piani del traffico per la viabilità extraurbana (PTVE) vigenti al momento della redazione o dell'aggiornamento del piano".

Alla luce dei cambiamenti istituzionali avvenuti a seguito del 2008 è possibile sostenere come il Piano Attuativo del PRT debba tenere conto dei piani territoriali elaborati dai soggetti competenti in materia d'area vasta e metropolitana.

La direzione è quella di costruzione di un nuovo sistema di conoscenza completo e aggiornato che permetta di comporne le azioni, armonizzarne gli sviluppi ed elaborare una visione globale e unica.

In particolare il Piano Attuativo del PRT prende atto della presenza dei seguenti strumenti di pianificazione provinciale e d'area vasta già approvati o in via di redazione

Tab. 6.2.4 - Piani provinciali e di area vasta

	PTCP o PTM	PIANO DI BACINO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (ATO)	PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE (PUMS)	PIANO DELLA MOBILITA' CICLISTICA
CITTÀ METROPOLITANA DI BARI	(in corso di redazione)	√	(in corso di redazione)	√
PROVINCIA DI FOGGIA	√	√	X	√
PROVINCIA DI BARLETTA-ANDRIA-TRANI	√	√	X	x



PROVINCIA DI BRINDISI	(in corso di redazione)	√	X	x
PROVINCIA DI TARANTO	(in corso di redazione)	√	√	x
PROVINCIA DI LECCE		√	x	x

Come anticipato la valutazione del piano si compie non solo attraverso la coerenza interna ma anche attraverso l'analisi di coerenza tra gli obiettivi e le strategie proprie del piano e i contenuti degli altri piani e programmi di tipo sovraordinato e di pari livello: ovvero attraverso l'analisi di **coerenza esterna**. Infatti, livello di coerenza con gli strumenti di pianificazione e/o programmazione preesistenti, di pari o di diverso livello, con le norme e i riferimenti anche internazionali in materia di pianificazione e di sostenibilità è un criterio strategico che indirizza un piano verso la sostenibilità.

Anche in questo caso il processo di valutazione sarà condotto attraverso l'utilizzo di matrici che evidenziano i possibili punti di interazione tra gli obiettivi di piano e gli obiettivi di sostenibilità ambientale e territoriale evidenziati dagli altri piani, più specificatamente:

- per i piani di scala sovraordinata le matrici evidenziano quali strategie del piano CONCORRANO al raggiungimento degli obiettivi già stabiliti
- Per i piani di pari livello le matrici evidenziano invece quali strategie del Piano Attivo INTERAGISCANO con gli obiettivi, le strategie o le misure previste dagli altri documenti di pianificazione e programmazione regionale

I documenti (e la relativa valutazione di conformità) sono organizzati sulla base delle diverse scale: comunitaria (§ 6.1), nazionale (§6.2) e regionale (§6.3). L'analisi delle matrici sarà mirata ad evidenziare gli aspetti su cui concentrare particolarmente l'attenzione al fine di rendere il disegno complessivo del Piano il più possibile compatibile con l'ambiente e quindi ambientalmente sostenibile. A questo scopo al termine di ognuno dei sotto-paragrafi ci sarà una breve **valutazione preliminare di sintesi** in cui si riassumono le direzioni principali indicate dai piani sovraordinati o di pari livello e in cui si evidenziano alcuni punti a cui prestare particolare attenzione nel processo di stesura del piano.

6.2.1 Livello Comunitario

Alla scala dell'Unione Europea i piani/documenti considerati ai fini dell'analisi di coerenza sono:

- Libro bianco dei trasporti (2011) "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile"
- Piano di azione per un "green new deal" (2019)
- Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro



- Programma Operativo Regionale 2014-2020 (PO FESR/FSE)
- Programmazione fondi europei di sviluppo regionale 2021 – 2027 (PO FESR/FSE)
- Trans-European Transport Network (TEN-T) - Core network corridors (CNC)
- La carta delle città verso la neutralità climatica

LIBRO BIANCO DEI TRASPORTI	il libro bianco dei trasporti propone una tabella di marcia con l'obiettivo di costituire un aiuto alla crescita dei trasporti e al sostegno alla mobilità con un obiettivo di riduzione delle emissioni del 60%. questo obiettivo principale viene articolato in ulteriori dieci punti								
	Obiettivi generali	Strategie	O1	O2	O3	O4	O5	O6	
	Mettere a punto e utilizzare carburanti e sistemi di propulsione innovativi e sostenibili	Dimezzare entro il 2030 l'uso delle autovetture "alimentate con carburanti tradizionali" nei trasporti urbani ed eliminarlo entro il 2050; entro il 2030 conseguire nelle principali città un sistema di logistica a zero emissioni CO2		S.2.1 S.2.2					
		Nel settore dell'aviazione utilizzare entro il 2050 il 40% di carburanti a basso tenore di carbonio; sempre entro il 2050 ridurre nell'Unione europea del 40% le emissioni di CO2 provocate dagli oli combustibili utilizzati nel trasporto marittimo.		S.2.2					
	Ottimizzare l'efficacia delle catene logistiche multimodali, incrementando tra l'altro l'uso di modi di trasporto più efficienti sotto il profilo energetico	Sulle percorrenze superiori a 300 km il 30% del trasporto di merci su strada dovrebbe essere trasferito verso altri modi, quali la ferrovia o le vie navigabili, entro il 2030. Nel 2050 questa percentuale dovrebbe passare al 50% grazie a corridoi merci efficienti ed ecologici.	S.1.2	S.2.2				S.5.4	
		Entro il 2050 la maggior parte del trasporto di passeggeri sulle medie distanze dovrebbe avvenire per ferrovia e la rete dovrà essere completata Triplicare entro il 2030 la rete ferroviaria ad alta velocità esistente e mantenere in tutti gli Stati membri una fitta rete ferroviaria.	S.1.1						
		Entro il 2030 dovrebbe essere pienamente operativa in tutta l'Unione europea una "rete essenziale" TEN-T multimodale e nel 2050 una rete di qualità e capacità elevate con una serie di servizi di informazione connessi	S.1.1 S.1.2						
		Collegare entro il 2050 tutti i principali aeroporti della rete alla rete ferroviaria garantire che tutti i principali porti marittimi siano sufficientemente collegati al sistema di trasporto merci per ferrovia	S.1.2		S.3.1				S.5.4
	Migliorare l'efficienza dei trasporti e dell'uso delle infrastrutture mediante sistemi d'informazione e incentivi di mercato	Rendere operativa in Europa entro il 2020 l'infrastruttura modernizzata per la gestione del traffico aereo (SESAR12) e portate a termine lo spazio aereo comune europeo. Applicare sistemi equivalenti di gestione del traffico via terra e marittimo (ERTMS13, ITS14, SSN e LRIT15, RIS16) nonché il sistema globale di navigazione satellitare europeo (Galileo)							
		Definire entro 2020 un quadro per un sistema europeo di informazione, gestione e pagamento nel settore dei trasporti multimodali.			S.3.1			S.5.1	S.6.5
Avvicinarsi entro il 2050 all'obiettivo "zero vittime" nel trasporto su strada. Il numero di vittime dovrebbe essere dimezzato entro il 2020						S.4.1 S.4.2	S.5.3		
Procedere verso la piena applicazione dei principi "chi utilizza paga" e "chi inquina paga", facendo in modo che il settore privato si impegni per eliminare le distorsioni – tra cui i sussidi dannosi – generare entrate e garantire i finanziamenti per investimenti futuri nel settore dei trasporti.									

"GREEN NEW DEAL"	Il Green Deal europeo è una "strategia di crescita mirata a trasformare l'UE in una società giusta e prospera, dotata di un'economia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva che nel 2050 non genererà emissioni nette di gas a effetto serra e in cui la crescita economica sarà dissociata dall'uso delle risorse". Il fine principale è conseguire la neutralità climatica ridurre le emissioni prodotte dai trasporti del 90 % entro il 2050 Nel green new deal è possibile riconoscere obiettivi principali successivamente articolati in strategie								
	Obiettivi	Strategie/ azioni (In attinenza al PRT)	O1	O2	O3	O4	O5	O6	
	Accelerare la transizione verso una mobilità sostenibile e intelligente	trasporto multimodale necessita di un forte impulso che aumenterà l'efficienza del sistema dei trasporti. Il 75 % dei trasporti interni di merci che oggi avviene su strada dovrà essere trasferito alle ferrovie e alle vie navigabili interne.	S.1.1 S.1.2		S.3.1			S.5.1 S.5.2	
		La mobilità multimodale automatizzata e connessa dovrà svolgere un ruolo sempre più importante, insieme ai sistemi intelligenti di gestione del traffico resi possibili dalla digitalizzazione.			S.3.2			S.5.3 S.5.4	S.6.6
		Il costo dei trasporti deve rispecchiare l'impatto sull'ambiente e sulla salute.							
L'UE dovrebbe parallelamente aumentare la produzione e la diffusione			S.2.2	S.3.1			S.5.1		



	di combustibili alternativi sostenibili per il settore dei trasporti. Entro il 2025 sarà necessario circa 1 milione di stazioni di ricarica e rifornimento pubbliche per i 13 milioni di veicoli a basse e a zero emissioni previsti sulle strade europee.					S.5.2
	Occorre ridurre drasticamente l'inquinamento provocato dai trasporti, soprattutto nelle città. Una combinazione di misure dovrebbe vertere sulle emissioni, sulla congestione del traffico urbano e sul miglioramento dei trasporti pubblici.	S.2.1 S.2.2				
"inquinamento zero" per un ambiente privo di sostanze tossiche	Occorre ripristinare le funzioni naturali delle acque sotterranee e di superficie, un passaggio fondamentale per preservare e ripristinare la biodiversità nei laghi, nei fiumi, nelle zone umide e negli estuari e prevenire e limitare i danni provocati dalle inondazioni.					

* Già sulla base del Green New Deal la Commissione Europea ha recentemente (14 Luglio 2121) presentato il nuovo, e più ambizioso, piano "Fit for 55", questo ambisce a ridurre le emissioni di Co2, rispetto alla quota del 1990, del 55% entro il 2030, con l'obiettivo finale di azzerarle nel 2050.

A questo scopo prevede:

- Revisione del Sistema Europeo di scambio dei permessi di emissione (ETS) e la sua nuova introduzione nel sistema dei trasporti
- Misure di dazi climatici (Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM)) atti a prevenire la rilocalizzazione delle emissioni al di fuori dei confini europei
- Incrementare (rispetto agli obiettivi già fissati) la produzione e uso delle energie rinnovabili
- Incremento degli obiettivi di efficienza energetica (EED)
- Revisione del regolamento sulle emissioni di CO₂ (Tra le proposte rientra anche quella di bloccare la vendita di veicoli a benzina e diesel entro il 2035)
- strumenti per preservare e potenziare la capacità dei "pozzi naturali di assorbimento del carbonio", ovvero le aree agricole e forestali (LULUCF).

STRATEGIA PER UNA MOBILITÀ SOSTENIBILE E INTELLIGENTE : METTERE I TRASPORTI EUROPEI SULLA BUONA STRADA PER IL FUTURO	La "Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente" sottolinea come se da un lato la mobilità apporta molti vantaggi ai suoi utenti, dall'altro non è priva di costi per la nostra società. Senza dubbio la sfida più importante che il settore dei trasporti si trova ad affrontare è quella di ridurre in modo significativo le sue emissioni e diventare più sostenibile. La strategia si organizza in obiettivi generali a cui sono associate delle "iniziative faro". Per ognuno degli obiettivi vengono inoltre tracciate delle tappe fondamentali definite per mostrare il percorso di avvicinamento del sistema europeo dei trasporti agli obiettivi di mobilità sostenibile, intelligente e resiliente.							
	Obiettivi generali	Iniziative Faro	O1	O2	O3	O4	O5	O6
	Dobbiamo rendere tutti i modi di trasporto più sostenibili	Promuovere la diffusione di veicoli a emissioni zero, di carburanti rinnovabili e a basse emissioni di carbonio e delle relative infrastrutture Creare aeroporti e porti a emissioni zero		S.2.1 S.2.2				
	Per consentire di operare scelte modali migliori dobbiamo rendere ampiamente disponibili le alternative sostenibili	Rendere più sostenibile e sana la mobilità interurbana e urbana Rendere più ecologico il trasporto merci	S.1.2	S.2.1 S.2.2	S.3.1	S.4.1	S.5.3	
	definire incentivi per guidare la transizione verso una mobilità a emissioni 0	fissazione del prezzo del carbonio e migliori incentivi per gli utenti		S.2.1 S.2.2			S.5.1	
	creare una connettività senza soluzione di continuità: sicura, efficiente	trasformare in realtà la mobilità multimodale connessa e automatizzata innovazione, dati e intelligenza artificiale per una mobilità intelligente	S.1.2 S.2.2		S.3.1 S.3.2	S.4.1 S.4.2	S.5.1 S.5.2	
	mobilità resiliente – uno spazio unico europeo dei trasporti più resiliente: per una connettività inclusiva	rafforzare il mercato unico rendere la mobilità equa e giusta per tutti	S.1.2			S.4.1 S.4.2	S.5.1 S.5.3	S.6.1

PROGRAMMA OPERATIVO FONDI EUROPEI DI SVILUPPO REGIONALE (FESR 2014-2020)	Il PO FESR/FSE 2014-2020 si organizza attraverso assi prioritari che ne chiariscono obiettivi e strategie, in particolare rispetto al PRT assunto di rilevanza:							
	Assi prioritari	Obiettivi/strategie	O1	O2	O3	O4	O5	O6
	Asse prioritario iv: energia sostenibile e qualità della vita	Aumentare la mobilità sostenibile nelle aree urbane (RA 4.6)		S.2.1 S.2.2	S.3.1 S.3.2		S.5.1 S.5.2	S.6.6
	Asse prioritario vi: tutela dell'ambiente e promozione delle risorse naturali e culturali	Mantenere e migliorare la qualità dei corpi idrici (RA 6.4)						
		Contribuire ad arrestare la perdita di biodiversità terrestre e marina, mantenendo e ripristinando i servizi eco sistemici (RA 6.5)						
		Migliorare le condizioni e gli standard di offerta e fruizione del patrimonio nelle aree di attrazione naturale (RA 6.6)	S.1.2		S.3.2	S.4.1 S.4.2	S.5.1	S.6.1
		Miglioramento delle condizioni e gli standard di offerta e fruizione del patrimonio culturale, nelle aree di attrazione (RA 6.7)	S.1.2		S.3.2	S.4.1 S.4.2	S.5.1	S.6.1
	Asse prioritario vii:	Potenziare l'offerta ferroviaria e migliorare il servizio in termini di	S.1.1				S.5.2	



sistemi di trasporto e infrastrutture di rete	qualità e tempi di percorrenza (RA 7.1)					\$5.3	
	Rafforzare le connessioni dei nodi secondari e terziari alla rete TEN-T (RA 7.4)	\$1.1		\$3.1			
	Potenziare il sistema ferroviario regionale, l'integrazione modale e il miglioramento dei collegamenti multimodali con i principali nodi urbani produttivi e logistici e la rete centrale, globale e locale (RA 7.3)	\$1.1	\$2.1	\$3.1		\$5.1	\$5.2
	Aumentare la competitività del sistema portuale e interportuale (RA 7.2)		\$2.2			\$5.4	\$6.4

PROGRAMMAZIONE FONDI EUROPEI DI SVILUPPO REGIONALE 2021 – 2027	Nel 2020 è stato dato avvio alla programmazione operativa per il successivo ciclo di FESR (2021-2027) i 3 obiettivi riportati di seguito. Inoltre, La programmazione UE 2021-2030 prevede il rafforzamento delle condizioni abilitanti in particolare richiedendo a presenza e l'aggiornamento di piani di settore (es: trasporti, banda larga; gestione dei rifiuti a livello sia nazionale che regionale).						
	Obiettivi	O1	O2	O3	O4	O5	O6
	Obiettivo di policy 2: Un'Europa più verde e a basse emissioni di carbonio		\$2.1				
			\$2.2				
	Obiettivo di policy 3: Un'Europa più connessa - Mobilità, informazione regionale e connettività delle tecnologie della comunicazione	\$1.1		\$3.1		\$5.3	
	\$1.2				\$5.4		
Obiettivo di policy 5: Un'Europa più vicina ai cittadini attraverso la promozione dello sviluppo sostenibile e integrato delle zone urbane, rurali e costiere e delle iniziative locali.	\$1.2	\$2.1	\$3.1		\$5.1		
			\$3.2				

TEN-T/ CORE NETWORK CORRIDORS (CNC)	I Corridoi costituiscono una parte fondamentale della "Trans European Transport Network" (TEN-T) e identificano le connessioni principali da completarsi entro il 2030						
	Obiettivi	O1	O2	O3	O4	O5	O6
	connettere nodi europei ritenuti di primaria importanza. In particolare la Regione Puglia è interessata dal corridoio "scandinavo-mediterraneo", Il rafforzamento della linea ferroviaria Foggia-Bari- Taranto gioca un ruolo fondamentale nel completamento del corridoio.	\$1.1		\$3.1		\$5.2	\$6.1
		\$1.2					

CARTA DELLE CITTÀ VERSO LA NEUTRALITÀ CLIMATICA	In attuazione dell'Accordo di Parigi per il clima, l'Unione Europea ha deciso di arrivare alla neutralità climatica, azzerando le emissioni nette di gas serra, entro il 2050 e di ridurre entro il 2030 le proprie emissioni del 55% rispetto a quelle del 1990, la carta stabilisce i seguenti obiettivi generali e specifici rilevanti al fine del Piano dei Trasporti.									
	Obiettivi generali	Strategie	O1	O2	O3	O4	O5	O6		
	Promuovere un nuovo protagonismo delle città per la transizione alla neutralità climatica	Rendere espliciti e valorizzare eventuali ricadute positive per il benessere e l'occupazione delle misure di decarbonizzazione adottate, da perseguirsi con equità, avendo cura anche per i soggetti eventualmente danneggiati;						\$6.6		
		Promuovere l'integrazione tra le misure per la transizione alla neutralità climatica e quelle per la qualità e la vivibilità delle città (es. qualità dell'aria, la rigenerazione urbana, il mix funzionale, mobilità sostenibile, lo sviluppo delle infrastrutture verdi)		\$2.1						
	Puntare su una mobilità urbana più sostenibile con meno auto	Realizzare un quadro analitico della mobilità nella città e della sua evoluzione definendo una strategia a lungo termine e implementando un piano per la mobilità sostenibile, integrata con la pianificazione urbana						\$6.4		
		Favorire il modal shift con sistemi di integrazione modale e tariffaria, rafforzare le diverse modalità di trasporto collettivo urbano e metropolitano e di sharing mobility, promuovere sistemi di trasporto intelligenti e modelli di mobility as a service e di autonomous driving			\$3.2	\$4.1	\$5.1	\$5.2	\$5.3	\$5.4
		Estendere le zone pedonalizzate e quelle a traffico limitato, quelle a velocità ridotta e quelle con accessi a pagamento; facilitare la riduzione degli spostamenti, specie negli orari di punta, facilitando forme di smart working; rimodulare la sosta				\$4.1	\$4.2			
		Migliorare la protezione, la sicurezza ed estendere le reti di piste ciclabili e di percorsi pedonali tramite infrastrutture lineari già esistenti e di nuova realizzazione, che mettano a sistema diverse tipologie di mobilità dolce e nodi di scambio intermodali		\$2.1		\$4.1	\$4.2			
		Definire e comunicare che entro il 2030 sarà vietata la circolazione nei centri abitati, o almeno in alcune parti, alle automobili con motori a combustione interna diesel e a benzina;		\$2.1	\$2.2					
		Promuovere l'elettrificazione, comprese le infrastrutture di ricarica, l'uso dei biocarburanti sostenibili e dell'idrogeno verde per la mobilità urbana;		\$2.2						
riorganizzare la logistica della distribuzione delle merci con sistemi										



		energeticamente efficienti a emissioni 0						
	Promuovere l'economia circolare decarbonizzata	Le città promuovano e partecipino ad iniziative di analisi e informazione dei cittadini sui contenuti di gas serra dei consumi, per promuovere consumi consapevoli che non danneggino il clima;		5.2.1				5.6.5
	Aumentare gli assorbimenti di carbonio	tutelare i suoli come serbatoi di carbonio e quindi puntare ad azzerare il consumo di nuovo suolo facendo fronte ai fabbisogni con il migliore utilizzo delle aree già urbanizzate promuovere l'impiego di materiali, componenti e sistemi artificiali atti alla cattura, sequestro e stoccaggio della CO2						

Come si può evincere da quanto riportato nelle precedenti tabelle gli strumenti sovraordinati di **livello europeo** richiedono, in estrema sintesi, di muoversi nella direzione di:

- maggiore connessione intermodale,
- potenziamento delle connessioni intra e inter-nazionali (in particolare attraverso i corridoi TEN-T)
- riduzione importante delle emissioni, in particolare di CO2
- migliore organizzazione della logistica potenziando i trasporti su ferro e acqua,
- rafforzamento del ruolo delle nuove tecnologie sia nella direzione di un'implementazione della sharing mobility sia di un maggior sia di una maggior sicurezza stradale
- maggiore attenzione alla qualità urbana, con occhio di riguardo alla mobilità dolce e alle utenze deboli
- riconnessione e protezione degli ecosistemi
- equità sociale nell'adozione e negli effetti delle misure.

Se in termini generali si può affermare che le strategie messe in campo dal Piano Attuativo del Piano dei trasporti non facciano emergere criticità particolari rispetto alla direzione indicata dall'Unione Europea, ma che anzi possano concorrere al raggiungimento degli obiettivi prestabiliti è tuttavia opportuno segnalare alcuni aspetti a cui prestare particolare attenzione:

- nella stesura del Piano Attuativo sarà necessario individuare gli interventi e le opere infrastrutturali tenendo conto del loro impatto sull'ambiente inteso in senso complessivo, non solo in termini di emissioni. In particolare, sarà bene prestare attenzione alle reti ecosistemiche nell'ottica di evitare ulteriori frammentazioni e preservazione della biodiversità, alle proprietà dei suoli, nonché alla tutela delle acque superficiali e sotterranee.
- i documenti sovraordinati di livello europeo sembrano sempre più indicare l'inevitabilità di un approccio "chi utilizza paga" e "chi inquina paga". Si potrà quindi esaminare l'inclusione di misure ispirate a questi principi all'interno del Piano Attuativo purchè queste vengano compiute ed implementate in un'ottica improntata al principio di equità, ovvero senza danneggiare o le fasce di popolazione più deboli o svantaggiate.

6.2.2 Livello Nazionale

Alla scala nazionale i piani/documenti considerati ai fini dell'analisi di coerenza sono:

- Strategia Nazionale per uno Sviluppo Sostenibile
- Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR)



- Allegato al DEF 2020 “Italia veloce. L’Italia resiliente progetta il futuro. Nuove strategie per trasporti, logistica e infrastrutture”
- Piano nazionale integrato per l’energia ed il clima (PNIEC)
- Piano Nazionale della sicurezza stradale (PNSS 2030)
- Piano Sud 2030: Sviluppo e coesione per l’Italia
- Piano Nazionale della Mobilità turistica 2017-2022
- Strategia Nazionale per le Aree Interne (SNAI)

STRATEGIA NAZIONALE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE (SNSS)	La strategia nazionale per uno sviluppo sostenibile declina con obiettivi specifici per la realtà italiana quanto anticipato a livello Europeo dell’Agenda 2030.		O1	O2	O3	O4	O5	O6
	Obiettivi generali	Obiettivi specifici						
	Promuovere la salute ed il benessere	Diminuire l’esposizione della popolazione ai fattori di rischio ambientale e antropico		\$2.1 \$2.2		\$4.1 \$4.2		
	Arrestare la perdita di Biodiversità	Salvaguardare e migliorare lo stato di conservazione di specie e habitat per gli ecosistemi, terrestri e acquatici Integrare il valore del capitale naturale (degli ecosistemi e della biodiversità) nei piani, nelle politiche e nei sistemi di contabilità						
	Garantire una gestione sostenibile delle risorse naturali	Arrestare il consumo del suolo e combattere la desertificazione Minimizzare i carichi inquinanti nei suoli, nei corpi idrici e nelle falde acquifere, tenendo in considerazione i livelli di buono stato ecologico dei sistemi naturali Minimizzare le emissioni e abbattere le concentrazioni inquinanti in atmosfera		\$2.1 \$2.2	\$3.1			
	Creare comunità e territori resilienti, custodire i paesaggi e i beni culturali	Prevenire i rischi naturali e antropici e rafforzare le capacità di resilienza di comunità e territori Rigenerare le città, garantire l’accessibilità e assicurare la sostenibilità delle connessioni Garantire il ripristino e la deframmentazione degli ecosistemi e favorire le connessioni ecologiche urbano/rurali Assicurare lo sviluppo del potenziale, la gestione sostenibile e la custodia dei territori, dei paesaggi e del patrimonio culturale	\$1.2	\$2.1	\$3.1 \$3.2		\$5.1 \$5.2	
	Decarbonizzare l’economia	Aumentare la mobilità sostenibile di persone e merci Abbattere le emissioni climalteranti nei settori non-ETS	\$1.1 \$2.1	\$2.1 \$2.2	\$3.1		\$5.1 \$5.2	\$6.1

PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA (PNRR)	In ottemperanza a quanto stabilito dal Regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021 che istituisce il Dispositivo per la Ripresa e la Resilienza i Piani Nazionali dovranno perseguire i seguenti obiettivi:		O1	O2	O3	O4	O5	O6
	Missioni	Obiettivi	Sotto-obiettivi					
Missione 1: Digitalizzazione, innovazione, competitività cultura e turismo	M1C3: Cultura e turismo	Incrementando il livello di attrattività turistica e culturale del Paese modernizzando le infrastrutture materiali e immateriali del patrimonio storico artistico	\$1.2		\$3.1 \$3.2		\$5.1 \$5.2	
		Migliorando la fruibilità della cultura e l’accessibilità turistica attraverso investimenti digitali e investimenti volti alla rimozione delle barriere fisiche e cognitive al patrimonio				\$4.1	\$5.2 \$5.3	\$6.1 \$6.2
		Supportando la transizione digitale e verde nei settori del turismo e della cultura		\$2.1 \$2.2				
		Sostenendo la ripresa dell’industria culturale e ricreativa						
Missione 2: Rivoluzione Verde	M2C2: Energia rinnovabile,	Sviluppo di un trasporto locale più sostenibile, non solo ai fini della decarbonizzazione ma anche come leva di miglioramento complessivo della qualità della		\$2.1	\$3.1 \$3.2	\$4.1 \$4.2	\$5.1 \$5.2	\$6.3 \$6.4



transizione ecologica	idrogeno, rete e mobilità sostenibile	vita (riduzione inquinamento dell'aria e acustico, diminuzione congestioni e integrazione di nuovi servizi da articolarsi in quattro investimenti: 1) Rafforzamento della mobilità ciclistica, 2) Sviluppo del trasporto rapido di massa, 3) Sviluppo di infrastrutture di ricarica elettrica 4) Rinnovo flotte bus e treni verdi						
Missione 3: Infrastrutture per una mobilità sostenibile	M3C1: Investimenti sulla rete ferroviaria"	Decarbonizzazione e riduzione delle emissioni attraverso il trasferimento del traffico passeggeri e merci dalla strada alla ferrovia	S.1.1 S.1.2	S.2.1 S.2.2	S.3.1		S.5.4	
		Aumento della connettività e della coesione territoriale attraverso la riduzione dei tempi di viaggio	S.1.1 S.2.2		S.3.1 S.3.2		S.5.1 S.5.2	
		Digitalizzazione delle reti di trasporto			S.3.2	S.4.1	S.5.1 S.5.2 S.5.3 S.5.4	
		Aumento della competitività dei sistemi produttivi, in particolare del Sud, attraverso il miglioramento dei collegamenti ferroviari	S.1.1 S.1.2		S.3.1			
	M3C2: Intermodalità e logistica integrata"	Potenziamento della competitività del sistema portuale italiano in una dimensione di sostenibilità e sviluppo delle infrastrutture intermodali sulla base di una pianificazione integrata		S.2.2	S.3.1		S.5.4	S.6.2
		Miglioramento della sostenibilità ambientale, resilienza ai cambiamenti climatici ed efficientamento energetico dei porti		S.2.2			S.5.4	
		Digitalizzazione della catena logistica e del traffico aereo					S.5.4	
		Riduzione delle emissioni connesse all'attività di movimentazione delle merci		S.2.2		S.5.4		

ALLEGATO AL DEF 2020	L'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza (DEF) "punta a definire la politica del Governo in materia di infrastrutture e trasporti e rappresenta il documento programmatico con cui il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) intende effettuare le scelte sulle politiche per le infrastrutture ed i trasporti del Paese, anticipando alcune decisioni strategiche"							
Gli obiettivi generali dell'allegato al DEF 2020:		O1	O2	O3	O4	O5	O6	
sostegno al sistema produttivo ed industriale italiano;		S.1.1		S.3.1				
innovazione tecnologica;				S.3.2	S.4.1	S.5.1 S.5.2 S.5.3 S.5.4		
manutenzione e sicurezza delle infrastrutture;					S.4.1 S.4.2			
accessibilità e qualità della vita;		S.1.1 S.1.2	S.2.1 S.2.2	S.3.1 S.3.2	S.4.1 S.4.2	S.5.1 S.5.2 S.5.3 S.5.4	S.6.1 S.6.2 S.6.4 S.6.5	
competitività, riqualificazione e rigenerazione delle aree urbane;					S.4.1	S.5.2 S.5.3 S.5.4		
mobilità sostenibile e sicura;			S.2.1 S.2.2		S.4.1 S.4.2			
approvvigionamento idrico efficiente e resiliente.								
<p>Questi obiettivi generali vengono anche sviluppati riprendendo e ampliando gli obiettivi già stabiliti nei Core Network Corridors (CNC) Europei. Secondo un approccio improntato alla co-modalità e nella prospettiva di rafforzamento delle connessioni trans-europee lungo l'asse adriatico-ionica l'allegato ritiene auspicabile programmare il collegamento tra il Corridoio Scandinavo Mediterraneo e il corridoio Baltico Adriatico rafforzando "l'intera dorsale adriatica, con particolare riferimento alla sezione "Ancona-Bari" fino al nodo di Bari su cui i volumi di traffico passeggeri e merci sono in continua crescita, consentendo, così, di completare la rete centrale TEN-T con un vero e proprio "anello mancante", sia ferroviario che stradale, per rafforzare la competitività dell'Europa e in particolare della Regione Adriatico Ionica, anche in ottica di rafforzamento dei collegamenti marittimi orizzontali con l'area balcanica.</p> <p>Sempre nella prospettiva di crescente intermodalità si vuole poi cogliere l'opportunità di evolvere il concetto di Autostrade del Mare: si sta infatti assistendo al superamento del numero di progetti nel settore marittimo rispetto a quello del settore ferroviario.</p> <p>L'Allegato al DEF inoltre stabilisce delle linee di indirizzo per l'individuazione dei fabbisogni infrastrutturali di rilevante interesse nazionale</p>								



PIANO NAZIONALE INTEGRATO PER L'ENERGIA E IL CLIMA (PNIEC)	Il piano 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.						
	Gli obiettivi generali del PNIEC rilevanti per il PRT sono						
		O1	O2	O3	O4	O5	O6
	Accelerare il percorso di decarbonizzazione, considerando il 2030 come una tappa intermedia verso una decarbonizzazione profonda del settore energetico entro il 2050 e integrando la variabile ambiente nelle altre politiche pubbliche;		S.2.1 S.2.2			S.5.1 S.5.2	S.6.3 S.6.6
	Promuovere l'efficienza energetica in tutti i settori, come strumento per la tutela dell'ambiente, il miglioramento della sicurezza energetica e la riduzione della spesa energetica per famiglie e imprese		S.2.1			S.5.2	
	Promuovere l'elettrificazione dei consumi, in particolare nel settore civile e nei trasporti, come strumento per migliorare anche la qualità dell'aria e dell'ambiente		S.2.1	S.3.2			
	Accompagnare l'evoluzione del sistema energetico con attività di ricerca e innovazione che sviluppino soluzioni idonee a promuovere la sostenibilità, la sicurezza, la continuità e l'economicità di forniture basate in modo crescente su energia rinnovabile in tutti i settori d'uso e favoriscano il riorientamento del sistema produttivo verso processi e prodotti a basso impatto di emissioni di carbonio che trovino opportunità anche nella domanda indotta da altre misure di sostegno;		S.2.2				
	Adottare, anche tenendo conto delle conclusioni del processo di Valutazione Ambientale Strategica e del connesso monitoraggio ambientale, misure e accorgimenti che riducano i potenziali impatti negativi della trasformazione energetica su altri obiettivi parimenti rilevanti, quali la qualità dell'aria e dei corpi idrici, il contenimento del consumo di suolo e la tutela del paesaggio.		S.2.1				
	Per il settore dei Trasporti il PNIEC richiama poi alcune misure e azioni specifiche:						
	Rinnovo del parco veicoli adibiti al trasporto pubblico locale						
	Shift modale nell'ambito del trasporto delle merci		S.2.2			S.5.4	
	Rinnovo dei veicoli privati adibiti al trasporto persone		S.2.1 S.2.2				
	Rinnovo dei veicoli adibiti al trasporto merci		S.2.2				
	Shift modale nell'ambito del trasporto delle persone	S.1.1 S.1.2		S.3.1		S.5.1	
PUMS: Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile		S.2.2			S.5.1 S.5.2	S.5.2 S.5.3	

PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE (PNSS)	Il PNSS consiste in un sistema articolato di indirizzi, di misure per la promozione e l'incentivazione di piani e strumenti per migliorare i livelli di sicurezza da parte degli enti proprietari e gestori, di interventi infrastrutturali, di misure di prevenzione e controllo, di dispositivi normativi e organizzativi, finalizzati al miglioramento della sicurezza secondo gli obiettivi comunitari.						
	Il PNSS 2030 propone:						
	Obiettivi generali	Obiettivi specifici					
	Dimezzamento dei morti e feriti gravi entro il 2030	riduzione del numero di morti e feriti gravi per determinate categorie a maggior rischio: ciclisti, pedoni, motociclisti, bambini anziani					
Massimizzare l'efficienza e l'efficacia delle risorse investite per il miglioramento della sicurezza stradale.						S.6.2 S.6.3 S.6.6	

PIANO SUD 2030	Il piano Sud 2030 vuole attivare un " percorso di rilancio degli investimenti sia pubblici che privati" con una prospettiva decennale. Con questo fine il piano individua delle missioni all'interno delle quali è possibile individuare						
	Missioni	Priorità e azioni					
	Un Sud connesso e inclusivo	Riduzione della distanza temporale fra le ripartizioni territoriali del Paese, potenziando la rete ferroviaria e velocizzando i servizi;	S.1.2 S.2.2		S.3.1		
		Miglioramento della mobilità interna al Mezzogiorno, con particolare riferimento al Trasporto Pubblico Locale;			S.3.1 S.3.2	S.5.1 S.5.2	
		Sostegno alle filiere logistiche territoriali, con particolare riferimento alla intermodalità delle merci in uscita e in entrata dai porti (cd. "ultimo miglio" di collegamento dei porti alle reti ferroviarie, logistica e intermodalità).	S.2.2			S.5.4	
	Un Sud per la svolta ecologica	Riquilibrare siti industriali dismessi, bonificandoli e adattandoli a forme produttive più compatibili con funzioni residenziali, commerciali o ricreative, nell'interesse della qualità della vita complessiva.					
Intraprendere un' opera di infrastrutturazione verde del territorio anche sviluppando un'organica politica di mitigazione del rischio sismico e idrogeologico (Tra le azioni si prevede il potenziamento del trasporto sostenibile in particolare il trasporto ferroviario regionale e			S.2.1 S.2.2			S.6.4	



		interregionale, il trasporto metropolitano e suburbano e i collegamenti con le aree interne. Migliorare le condizioni di servizio dei. Tra i risultati attesi, la riduzione significativa delle emissioni di CO2.)						
Un Sud aperto al mondo mediterraneo		Maggiore internazionalizzazione dell'economia meridionale puntando sulla centralità geografico-culturale e la competitività delle infrastrutture portuali (Tra le azioni si includono il Rafforzamento delle Zone Economiche Speciali (ZES). Adeguamento e potenziamento degli assi viari e ferroviari di connessione con le aree industriali, con i porti, interporti e retroporti, anche con la realizzazione di infrastrutture di "ultimo miglio". Adeguamento dei porti, degli approdi e dei servizi a terra per lo sviluppo del traffico merci. Elaborazione di "Protocolli energetici" per ridurre il costo dell'energia per le imprese operanti nelle ZES)	S.1.1 S.2.2				S.5.4	
		Sostegno al sistema portuale Interventi di ristrutturazione, ammodernamento, messa in sicurezza e sviluppo delle aree portuali e retro-portuali, sia in termini di accessibilità marittima che di collegamento alle linee di trasporto terrestri (p.es. ultimo miglio ferroviario).	S.2.1				S.5.4	S.6.2 S.6.5

PIANO STRAORDINARIO DELLA MOBILITÀ TURISTICA 2017-2022	Il Piano straordinario si articola in obiettivi generali e specifici								
	Obiettivi generali	Obiettivi specifici	O1	O2	O3	O4	O5	O6	
	Accrescere l'accessibilità ai siti turistici per rilanciare la competitività dell'industria del turismo	Accrescere l'accessibilità Nazionale, riducendo i tempi di connessione tra le porte d'accesso e i siti di interesse	S.1.1 S.1.2						
		Accrescere l'accessibilità Regionale adeguando infrastrutture e servizi di mobilità nei distretti turistici	S.1.2		S.3.1		S.5.1 S.5.2 S.5.3		
		Intermodalità e Integrazione tra servizi di mobilità e servizi turistici	S.1.2		S.3.1 S.3.2		S.5.1 S.5.2 S.5.3		
		Promuovere l'accessibilità digitale delle porte d'accesso e dei siti turistici				S.4.1	S.5.3		
	Valorizzare il patrimonio infrastrutturale come elemento di offerta turistica	Promuovere il recupero delle infrastrutture di trasporto dismesse con finalità turistiche							
		Valorizzare il potenziale turistico e culturale dei sistemi di trasporto	S.1.2						
		Promuovere la riconoscibilità turistica del Paese alle porte d'accesso e lungo gli itinerari di accesso dei turisti							
	Digitalizzare l'industria del turismo a partire dalla mobilità	Le infrastrutture di trasporto come luoghi di scambio sociale e culturale							
		Promuovere lo sviluppo di piattaforme big e open data centralizzate e di standard comuni per la raccolta di dati sulla mobilità turistica					S.5.3		
		Promuovere interventi di upgrading tecnologico sulle infrastrutture di trasporto di particolare interesse per la mobilità turistica			S.3.2	S.4.1	S.5.1 S.5.3		
		Promuovere la generazione di app, tecnologie e servizi digitali dedicati alle esigenze di mobilità del turista e alla personalizzazione dell'esperienza di viaggio			S.3.2		S.5.1		
	Promuovere modelli di mobilità turistica sostenibile	Garantire la sicurezza dei viaggiatori e delle infrastrutture di trasporto mediante l'impiego di sistemi avanzati di sensoristica, raccolta e analisi di dati sui flussi di trasporto e tecnologie per la gestione di crisi				S.4.1 S.4.2	S.5.3		
		Sviluppare reti infrastrutturali per la mobilità ciclo-pedonale con finalità turistiche		S.2.1 S.2.2					
		Promuovere servizi di mobilità sostenibile per raggiungere i siti di interesse turistico			S.3.1		S.5.1		
		Favorire l'integrazione tra mobilità ciclo-pedonale e modi di trasporto convenzionali			S.3.1 S.3.2		S.5.1 S.5.2		
		Garantire la mobilità in sicurezza per i viaggiatori che si spostano con modalità ciclo-pedonale					S.4.1		

STRATEGIA NAZIONALE PER LE AREE INTERNE (SNAI)	La strategia nazionale per le Aree Interne divide il territorio in aree geografiche e ne definisce le specifiche strategie.							
	Area	Strategie	O1	O2	O3	O4	O5	O6
	Monti Dauni	Interventi di potenziamento della viabilità e delle connessioni esterne	S.1.2 S.2.2		S.3.1			



	Potenziare e istituire nei Comuni dell'area nuovi indirizzi scolastici						
	Rafforzamento di un'offerta turistica integrata, attraverso un'attività di rete fra operatori privati e soggetti pubblici.	S.2.1					
	Riconoscimento e valorizzazione delle coltivazioni autoctone e biodiverse e di produzioni tipiche						
Alta Murgia	Interventi in ambito mobilità quali: trasporto a chiamata con prenotazione per integrare il TPL; taxi sociale dedicato a persone con ridotta capacità motoria o forte disagio sociale per garantire gli spostamenti legati a servizi sanitari e sociali; pista ciclabile, integrata con gli interventi finanziati a valere sul FESR per la valorizzazione naturalistica e turistica dell'Area.		S.3.1 S.3.2	S.4.1	S.5.2		
	Interventi negli Istituti Scolastici dell'Area di primo e secondo ciclo, con azioni dirette sia alla formazione docenti per la Didattica Integrata Digitale, sia al potenziamento del curriculum scolastico, oltre che al rafforzamento delle dotazioni strumentali.						
Sud Salento	Recupero dei terreni incolti e/o abbandonati, anche attraverso l'utilizzo dello strumento del comodato d'uso, da esercitare nei confronti dei piccoli produttori non attivi, per interventi di risanamento e ricostruzione del paesaggio rurale, favorendo l'imprenditoria e l'impiego di risorse lavorative locali.						
	La Strategia propone il sostegno alla "Destinazione Turistica Sud Salento", per sperimentare una delle azioni previste dal Piano regionale la Destination Management Organization (DMO), definendo un prodotto turistico il più possibile unitario e favorendo l'integrazione dei servizi offerti dagli operatori che agiscono all'interno della filiera turistica locale, stimolandone la collaborazione con l'azione pubblica.						S.6.5
	Risorse saranno investite nel settore della mobilità, con la sperimentazione e implementazione di un nuovo sistema di trasporto a domanda (TAD), di una rete del trasporto collettivo su gomma basata sia su servizi di linea ad orario che su servizi flessibili e integrazione con TPL		S.3.1 S.3.2		S.5.1 S.5.2		
Gargano	Migliorare l'offerta dei servizi rivolti alla popolazione in tema di Salute, con una sperimentazione in Telemedicina, integrata in un progetto in corso su tutto il territorio regionale.						
	In tema di Mobilità, si segnala la sperimentazione di un servizio di "bus bianco" rivolto prevalentemente ai giovani per favorire la partecipazione ad attività extrascolastiche.		S.3.1 S.3.2		S.5.2		
	In tema di Scuola, si rileva il potenziamento della strumentazione informatica delle istituzioni scolastiche, e la formazione alla didattica innovativa rivolta ai docenti.						
	Strategia di sviluppo diretta a rafforzare il posizionamento turistico dei comuni dell'Area, anche in sinergia con i 6 Comuni della costa che fanno parte dell'Area strategica	S.1.2		S.3.1			
	Valorizzazione dell'enorme patrimonio di biodiversità disponibile nel cuore del Parco Nazionale del Gargano, attraverso politiche di integrazione costa-entroterra, la creazione di reti fra le varie realtà turistiche del territorio, ma anche e soprattutto con politiche di integrazione culturali internazionali (es. Cammini, via Micaelica, ecc.) e quelle relative alle eccellenze culturali (Patrimoni UNESCO).	S.1.2	S.2.1	S.3.1 S.3.2			

Gli strumenti sovraordinati di livello **nazionale** riprendono ed integrano quanto già anticipato dagli strumenti europei e richiedono di muoversi nella direzione di:

- Minimizzare gli impatti negativi delle infrastrutture e della mobilità sugli altri sistemi (ambientale, sociale ecc...) e settori (turistico-ricettivo, educativo, sanitario) pianificando al contrario in un'ottica sinergica in cui la mobilità costituisca una possibilità effettiva a servizio della popolazione per la fruizione e valorizzazione dei contesti urbani, naturali-culturali.
- Accelerare il processo di decarbonizzazione
- Integrazione tra la pianificazione infrastrutturale e urbanistica e dell'uso del suolo.
- Rilancio del Meridione sia nella direzione continentale-europea che come porta del Mediterraneo, in particolare attraverso il completamento della rete TENT-T sia attraverso il



potenziamento e l'efficientamento delle infrastrutture portuali. Entrambe queste misure si accompagnano alla necessità di crescente attenzione ai collegamenti tra i poli principali e i nodi di "ultimo miglio"

- Incrementare la sicurezza stradale tutelando le fasce deboli
- Integrare la ricerca scientifica, tecnologica con la progettualità delle infrastrutture urbane e interurbane, favorirne quindi la digitalizzazione.

Anche in questi casi non emergono particolari elementi di criticità ma si anticipa fin da ora come vi siano alcuni punti a cui prestare attenzione e da considerarsi nelle fasi di pianificazione e programmazione

La pianificazione delle infrastrutture dovrà avvenire armoniosamente con quella dell'ambiente costruito e ottimizzando le infrastrutture già esistenti così da evitare di favorire la dispersione insediativa ed incrementare il consumo di suolo, danneggiando e riducendo le superfici libere ancora disponibili e rilevanti non solo per le loro funzioni di assorbimento del carbonio ma anche per l'equilibrio ambientale ed ecosistemico inteso in senso più ampio.

In considerazione della rilevanza del settore turistico a livello tanto nazionale che regionale sarà sempre più importante rendere la Puglia agevolmente raggiungibile con mezzi a basso impatto ambientale, riducendo le emissioni. Inoltre anche i trasporti interni, con particolare attenzione a quelli tra l'entroterra e le aree costiere meritano di essere valutati con la dovuta attenzione.

6.2.3 Livello Regionale

Alla scala regionale, ovvero alla stessa scala a cui agisce il Piano Attuativo del Piano dei Trasporti i piani che vengono considerati ai fini della conformità esterna sono:

- Strategia per lo sviluppo sostenibile regione puglia (documento preliminare)
- DRAG (Documento Regionale di Assetto Generale)
- Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR)
- Piano triennale dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale (PTS) 2015-2019
- Piano regionale delle merci e della logistica (PRML)
- Piano regionale della mobilità ciclistica (PRMC)
- Piano energetico Ambientale Regionale PEAR Documento programmatico di piano (d.p.p.) e del rapporto preliminare ambientale Deliberazione della Giunta Regionale n.ro 1424 del 2 agosto 2018
- Piano Regionale qualità dell'aria (PRQA)
- Documento preliminare programmatico piano regionale della qualità dell'aria 2019
- Il Piano di Bacino della Puglia, stralcio "Assetto Idrogeologico" (PAI).
- Puglia 365. Piano strategico del turismo 2016- 2025
- Piano Gestione Rischio Alluvioni (PGRA)
- Piano di Tutela delle Acque
- Piano regionale delle coste PRC
- Quadro di Assetto dei tratturi
- Piano di sviluppo rurale 2014-2020



- Piano regionale di gestione dei rifiuti speciali PRGS
- Piano di Gestione dei SIC e delle Aree Protette

STRATEGIA PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE REGIONE PUGLIA (DOCUMENTO PRELIMINARE)	La regione ha approvato il documento preliminare per la Strategia per lo sviluppo Sostenibile il quale dovrà costituire la cornice di riferimento la cornice di riferimento delle pianificazioni e programmazioni regionali. La SRSS definisce alcuni obiettivi di sviluppo rilevanti ai fini del PRT							
	Obiettivi generali	Obiettivi specifici	O1	O2	O3	O4	O5	O6
	Un patto per il clima e per l'economia verde e sostenibile	Investimenti sulla mobilità sostenibile e sul rafforzamento della rete del trasporto pubblico e ferroviario	S.1.1 S.1.2	S.2.2	S.3.1 S.3.2		S.5.1	S.6.1
		Centralità alla rigenerazione urbana, in chiave di inclusione sociale e servizi di prossimità			S.3.1 S.3.2	S.4.1	S.5.2	
	Più competitivi con la Puglia nel mondo	Opere infrastrutturali strategiche	S.1.1					S.6.1
	Città sostenibili per un modello europugliese	Promuovere, di concerto con le istituzioni nazionali, l'autonomia energetica, impegnandoci a sperimentare almeno un modello di comunità energetica locale in ciascun territorio regionale non interessato finora da comunità energetiche		S.2.2				
Mobilità urbana e accessibilità ai servizi				S.3.1 S.3.2	S.4.1 S.4.2	S.5.1 S.5.2 S.5.3	S.6.3	

DOCUMENTO REGIONALE DI ASSETTO GENERALE (DRAG)	Una più efficiente e sostenibile dotazione infrastrutturale, promuovendo rapporti virtuosi tra pianificazione territoriale e pianificazione delle infrastrutture, definendo i contenuti e i modi di uno sviluppo armonico degli insediamenti e della loro dotazione di attrezzature ed infrastrutture e ripristinando le regole fondamentali della buona progettazione urbana ed infrastrutturale;
--	--

PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE (PPTR)	Il Piano Paesistico Territoriale regionale si articola in obiettivi generali e obiettivi specifici.							
	Obiettivi generali	Obiettivi specifici	O1	O2	O3	O4	O5	O6
	5. Valorizzare il patrimonio identitario culturale-insediativo	5.7 Valorizzare il carattere policentrico dei sistemi urbani storici: contrastare le saldature lineari e le conurbazioni;	S.1.2					
	6. Riqualificare i paesaggi degradati delle urbanizzazioni contemporanee	6.3 Definire i margini urbani e i confini dell'urbanizzazione: migliorare la transizione tra il paesaggio urbano e quello della campagna aperta						
	7. Valorizzare la struttura estetica-percettiva dei paesaggi della Puglia	7.3 Salvaguardare e valorizzare le strade, le ferrovie e i percorsi panoramici e di interesse paesistico- ambientale						
	8. Favorire la fruizione lenta dei paesaggi	8.2 Promuovere ed incentivare una fruizione paesistico-percettiva ciclo-pedonale: valorizzare, riqualificare e adeguare le risorse potenziali per la ciclabilità rappresentate dai tratturi, dalle ferrovie dismesse, dalle strade di servizio e dalle linee di adduzione dell'acquedotto, al fine di garantire una fruizione ciclo-pedonale continua e capillare dei beni paesaggistici e storico-culturali del territorio regionale						
		8.3 Valorizzare e adeguare le rete ferroviaria locale e il sistema di stazioni minori: valorizzare e adeguare i tratti della rete ferroviaria locale che attraversano paesaggi naturalistici e culturali di alto valore e le stazioni ferroviarie minori che rappresentano i punti di accesso privilegiati ai beni paesaggistici e storico-culturali;	S.1.2		S.3.1 S.3.2			
		8.4 Promuovere ed incentivare lo sviluppo della modalità di spostamento marittima a corto raggio (metrò-mare): incentivare una fruizione marittima sostenibile della costa al fine di implementare l'offerta multimodale nelle aree a maggiore attrazione turistica, adeguando gli approdi come nodi intermodali di scambio con il trasporto pubblico su gomma, su ferro e ciclo-pedonale;			S.3.2		S.5.1	
	8.5 Promuovere ed incentivare i percorsi lungo fiumi, lame e gravine							
8.6 Promuovere ed incentivare l'intermodalità tra le reti di città, le reti ciclabili, ferroviarie e marittime: valorizzare e adeguare le stazioni ferroviarie della rete ferroviaria regionale per garantire la fruizione multimodale sostenibile dei beni paesaggistici;	S.1.2		S.3.1 S.3.2		S.5.1 S.5.2			



		8.7 Promuovere ed incentivare una fruizione costiera sostenibile, multimodale e di alta qualità paesaggistica: incentivare modalità di spostamento lungo la costa sostenibili ed integrate (bus-navetta, treno-tram, piste ciclabili) valorizzando e adeguando le infrastrutture esistenti. Valorizzare e riqualificare le strade litoranee che attraversano contesti caratterizzati da un'elevata qualità paesaggistica e rappresentano il canale principale per la fruizione dei beni paesaggistici costieri e delle visuali panoramiche sul mare;					S.5.1	
		8.8 Valorizzare ed adeguare i collegamenti interno- costa con modalità di spostamento sostenibili, multimodali e di alta qualità paesaggistica: riqualificare e valorizzare i collegamenti tra il patrimonio paesaggistico e storico-culturale costiero e quello dell'entroterra, promuovendo ed incentivando lo sviluppo di modalità di spostamento sostenibili ed integrate (bus-navetta, treno-tram, piste ciclabili), al fine di attivare nuove sinergie tra le aree interne e la costa e diversificare ed integrare il turismo balneare con quello storico-culturale, naturalistico e rurale.	S.2.1	S.2.2	S.3.1 S.3.2		S.5.1 S.5.2	
	9. Valorizzare e riqualificare i paesaggi costieri della Puglia	9.5 Dare profondità al turismo costiero, creando sinergie con l'entroterra: valorizzare sinergicamente il patrimonio edilizio della costa e quello dell'entroterra e potenziare i collegamenti costa-interno al fine di integrare il turismo balneare con gli altri segmenti turistici (storico-culturale, naturalistico, rurale, enogastronomico, congressistico), decomprimere il sistema ambientale costiero, destagionalizzare i flussi turistici, incrementare l'offerta ricettiva anche a servizio della costa senza ulteriore aggravio di cubature;						
	11. Garantire la qualità territoriale e paesaggistica nella riqualificazione, riuso e nuova realizzazione delle attività produttive e delle infrastrutture	b11.2 Adeguare le prestazioni funzionali dell'infrastruttura al ruolo svolto all'interno della rete della mobilità e in coerenza con il contesto attraverso: - la regolamentazione dei flussi e degli accessi alle aree produttive, agricole, insediative, al mare, ecc...; - l'adeguamento delle caratteristiche geometriche del tracciato; - la riduzione della velocità;				S.4.1 S.4.2		
b11.3 Valorizzare le potenzialità fruibili e connettive dell'infrastruttura rispetto al contesto insediativo, agricolo, paesaggistico e ambientale attraversato: garantire la riconoscibilità dei beni naturali e storico-architettonici attraversati e riqualificare e integrare la rete viaria secondaria di accesso ad essi; salvaguardare i manufatti viari storici e i loro contesti								

PIANO TRIENNALE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E REGIONALE (PTS)	Il PTS costituisce Piano Attuativo al PTR e ha come principali fini la riorganizzazione e ottimizzazione del sistema dei servizi e del trasporto pubblico (TPL). Il PTS prevede azioni, ambiti prioritari di applicazione, e innovazioni per il sistema complessivo (GEN) e per ognuna delle modalità di trasporto (servizi ferroviari – FF; servizi automobilistici sostitutivi/integrativi dei servizi ferroviari –SI; Settore automobilistico extraurbano – AE; Settore automobilistico Urbano – AU).							
	I principali obiettivi del PTS sono	O1	O2	O3	O4	O5	O6	
	Riconoscere i servizi TPRL da assegnare alla competenza pianificatoria di ciascun ATO provinciale anche alla luce della riclassificazione dei servizi sostitutivi/integrativi;							S.6.2
	Definire gli indirizzi operativi per l'efficientamento dei servizi di TPRL (Piano di Riprogrammazione);		S.2.1	S.3.1			S.5.1 S.5.2	S.6.2 S.6.3 S.6.5 S.6.6
	Individuare il percorso per arrivare ai nuovi affidamenti, anche in virtù della progressiva riconversione dei servizi sostitutivi/integrativi in percorrenze ferroviarie.							
	Nel perseguire gli obiettivi di cui sopra il PTS:							
	Individua un sistema di monitoraggio degli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione contenuti nel processo di riforma avviato con il Decreto Legge 6 luglio 2012, n. 95 per il sistema TPRL;							S.6.6
	Fornisce indicazioni sul processo di riorganizzazione del TPRL: il PRT si fa carico di delineare il processo di riorganizzazione e potenziamento dei servizi TPRL propedeutico alle procedure dei futuri affidamenti dei servizi;							



	Fornisce indirizzi operativi per le azioni di efficientamento.		S.2.1			S.5.1			
PIANO REGIONALE DELLE MERCI E DELLA LOGISTICA (PRML)	Il PRML recepire gli obiettivi strategici in tema di logistica e merci proposti dal PRT e sviluppa organicamente le linee di intervento in tema di merci e logistica in un'ottica intermodale.								
	Il PRML riporta pertanto i seguenti obiettivi strategici:	O1	O2	O3	O4	O5	O6		
	Rafforzare le connessioni dei nodi secondari e terziari delle "aree interne" e di quelle dove sono localizzati significativi distretti di produzione agricola e agro-industriale con i principali assi viari e ferroviari della rete TEN-T	S.1.1 S.1.2		S.3.1 S.3.2					
	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, i terminal ferroviari e le funzioni aeroportuali di trasporto delle merci			S.3.1		S.5.4			
	Potenziare infrastrutture e attrezzature portuali e interportuali di interesse regionale, ivi inclusi il loro adeguamento ai migliori standard ambientali, energetici e operativi e potenziare l'integrazione dei porti con le aree retroportuali (infrastrutture e tecnologie della rete globale/locale)		S.2.1			S.5.4			
	Accrescere l'utilizzo della rete ferroviaria per la mobilità delle merci attraverso il completamento dell'interoperabilità delle cinque ferrovie regionali, adeguando il materiale rotabile e l'infrastruttura ai migliori standard tecnici	S.1.1 S.1.2	S.2.1			S.5.4	S.6.2		
Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete. Valorizzare le potenzialità degli scali aerei cargo di Bari, Brindisi e di quello intercontinentale di Grottaglie per il trasporto di merci ad elevato valore unitario e/o alta deperibilità, secondo una visione sinergica della Piattaforma logistica multimodale		S.2.1			S.5.4	S.6.2			
PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PRMC)	Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica si propone di introdurre un percorso pianificatorio mirato allo sviluppo della mobilità ciclistica in Puglia, creando un'opportunità per la diffusione della mobilità sostenibile in tutto il territorio regionale, sia in ambito urbano che extraurbano.								
	In quest'ottica i principali obiettivi del piano sono:	O1	O2	O3	O4	O5	O6		
	la creazione di una rete ciclabile sicura, accessibile e diffusa;		S.2.1 S.2.2		S.4.1 S.4.2				
	un aumento dello share modale;			S.3.1 S.3.2		S.5.1			
	la promozione e la diffusione del cicloturismo;								
	una maggiore qualità di vita.		S.2.1	S.3.2	S.4.1 S.4.2	S.5.2			
	Inoltre, al fine di garantire l'intermodalità si dovrà provvedere a:								
	collegare le ciclovie con i principali nodi del trasporto (aeroporti civili, principali stazioni ferroviarie, porti, terminal bus, velostazioni);			S.3.1		S.5.1	S.6.2		
collegare le ciclovie con i principali siti di interesse storico, paesaggistico e naturalistico;					S.5.1	S.6.2			
valorizzare e sfruttare le strade esistenti a traffico basso o nullo.						S.6.2			
AGGIORNAMENTO O DEL PIANO ENERGETICO AMBIENTALE REGIONALE (PEAR N. 1424 2 AGOSTO 2018)	L' Aggiornamento del Piano energetico Ambientale Regionale può essere strutturato in obiettivi strategici, poi articolati in obiettivi specifici, ulteriormente specificati da strategie/azioni								
	Obiettivi strategici	Obiettivi specifici	Strategie/azioni	O1	O2	O3	O4	O5	O6
	OBBIETTIVO B. Sostegno alle FER	3.Favorire il progressivo contributo al mix energetico regionale derivante dalle biomasse	BIOMASSE BIOCMBUSTILI e BIOCMBURANTI: XI. Avviare la transizione verso biocarburanti avanzati (secondo l'accezione della Direttiva 2009/28/EC) quali, ad esempio, biometano (ottenuto dall'upgrade del biogas da digestione anaerobica), sia esso immesso in rete od impiegato nell'autotrazione, agevolando gli Impianti più piccoli, quelli a prevalente utilizzo di sottoprodotti, quelli più direttamente connessi alle Imprese agrozootecniche;		S.2.1				
OBBIETTIVO E. Riduzione dei consumi ed economia circolare	1. Promuovere la riduzione dei consumi di tutti i settori economici e del comparto dei trasporti	EFFICIENTAMENTO ENERGETICO XVIII. Promuovere l'ammodernamento dei parchi mezzi del trasporto pubblico locale tramite il ricorso a mezzi a basso carico inquinante ed emissivo e caratterizzati da consumi ridotti.		S.2.1			S.5.4		
		COORDINAMENTO CON GLI ENTI LOCALI							



			IV. Favorire misure e interventi nei trasporti pubblici locali, negli edifici e nelle utenze delle Regioni, nonché degli Enti locali, per favorire la diffusione di autobus ecologici, alimentati con carburanti alternativi; a propulsione ibrida bimodale; elettrici (completamente elettrici con batteria a bordo) e ricaricati o a spina o attraverso sistema di induzione;		S.2.1					
			V. Favorire misure e interventi di riduzione del traffico urbano;			S.3.1 S.3.2	S.4.1	S.5.1 S.5.2 S.5.3	S.6.2	
	OBIETTIVO F. Innovazioni e Ricerca	2. Favorire la ricerca in ambito energetico; intercettare i progetti e gli studi pilota per valutarne la replicabilità e la fattibilità; studio di utilizzo di biocarburanti avanzati;								

PIANO ENERGETICO AMBIENTALE REGIONALE (PEAR)- AGGIORNAMENTO 2015	L'aggiornamento del Piano energetico può essere strutturato in obiettivi strategici e relative azioni/strategie									
	Obiettivi	Strategie	O1	O2	O3	O4	O5	O6		
	B. Promuovere FER innovative o tecnologie FER già consolidate ma non ancora diffuse sul territorio regionale	Sostenere il ricorso a combustibili innovativi, ecologici e a basso impatto ambientale		S.2.1						
	D. Promuovere la produzione sostenibile di energia da biomasse secondo un modello di tipo distribuito valorizzando principalmente il recupero della matrice diffusa non utilmente impiegata e/o quella residuale, altrimenti destinata diversamente e in modo improduttivo.	I. Incoraggiare la pianificazione e la progettazione di filiere agro-energetiche, territorialmente diffuse ed innervate nel tessuto socio-economico del contesto rurale, e di quello peri-urbano se volto alla riqualificazione delle aree degradate							S.6.2	
		IV. Elaborare ed adottare criteri in grado di conciliare in modo virtuoso la produzione di energia, di biomateriali e bioprodotto con la salvaguardia dell'ambiente e del paesaggio, valorizzando il patrimonio delle aree rurali							S.6.5	
		V. Progettare un modello produttivo agro-energetico idoneo allo sviluppo di aree agricole afflitte da marginalità economica (che spesso si accompagna alla marginalità sociale), concepito per meglio avvalorare specifiche sinergie agro-alimentari quali la difesa del territorio da fenomeni di dissesto idro-geologico, la bonifica di aree inquinate o degradate, il recupero e la riqualificazione produttiva di spazi periurbani o industriali, il superamento di specifiche condizioni che vincolano la produttività agraria e determinano sotto-utilizzazione o abbandono delle terre coltivate.								
		VII. Avviare, in ambito regionale e inter-regionale, la transizione verso bio-combustibili e biocarburanti quali biometano, fonte rinnovabile che può essere utilizzata per produrre energia elettrica, in cogenerazione ad alto rendimento, energia termica e come carburante per l'autotrazione. Promozione dell'uso di biometano nei trasporti come biocarburante, privilegiando quanto ottenuto da sottoprodotti, con un occhio di riguardo per gli impianti più piccoli e più alla portata delle imprese agro-zootecniche		S.2.1				S.5.4		
	I. Promuovere il completamento delle filiere produttive e favorire la ricaduta occupazionale sul territorio		S.2.1 S.2.2							



	G. Promuovere ricerca in ambito energetico	Implementare le smart technologies, puntando all'integrazione di scienza e impresa per concorrere all'obiettivo comune di realizzare Smart Community sensibili alla salvaguardia ambientale, del risparmio energetico, della qualità della vita e del risparmi delle risorse per le generazioni future. Tale approccio consente, altresì, di risparmiare o ricavare energia da fonti distribuite presenti in città, avvicinando la produzione al consumo, riducendo i trasporti e incentivando l'autoproduzione e la democratizzazione dell'energia.				S.4.1	S.5.3 S.5.4	
	H. Promuovere la divulgazione e sensibilizzazione in materia di energia e risparmio energetico.			S.2.2			S.5.2	

DOCUMENTO PRELIMINARE PROGRAMMATICO PIANO REGIONALE DELLA QUALITÀ DELL'ARIA 2019	Il documento preliminare programmatico prevede 8 Macro-obiettivi:	O1	O2	O3	O4	O5	O6	
	Conseguimento di livelli di qualità dell'aria nonché la riduzione delle emissioni per il biossido di zolfo (SO2), ossidi di azoto (NOx), composti organici volatili non metanici (COVNM), ammoniaca (NH3), e particolato fine (PM2,5) al 2020 e al 2030, assicurando il raggiungimento di livelli intermedi entro il 2025		S.2.1 S.2.2					
	Portare a zero la percentuale di popolazione esposta a superamenti oltre / valori limite di biossido di azoto NO2 e materiale particolato fine PM10		S.2.1 S.2.2	S.3.1			S.5.1 S.5.2	
	Mantenere una buona qualità dell'aria nelle zone e negli agglomerati in cui i livelli di inquinamento sono stabilmente al di sotto dei valori limite	S.1.2	S.2.1 S.2.2				S.5.1 S.5.2 S.5.4	
	Ridurre la percentuale della popolazione esposta a livelli di ozono superiori al valore obiettivo, ovvero ridurre le emissioni dei precursori di ozono sull'intero territorio regionale							
	Ridurre le emissioni dei precursori del PM10 sull'intero territorio regionale	S.1.2	S.2.1 S.2.2	S.3.1			S.5.1 S.5.2 S.5.4	
	Classificazione delle zone e degli agglomerati ai sensi dell'art. 4 del D.lgs. 155/2010 e s.m.i.							
	Ridefinire la rete regionale di rilevamento della qualità dell'aria ambiente e della rete dei deposimetri							
	Attivare il monitoraggio delle emissioni di una serie di sostanze per cui non sono previsti obblighi di riduzione in conformità alla direttiva comunitaria e al decreto legislativo n.81/2018							S.6.6

PIANO REGIONALE QUALITÀ DELL'ARIA (PRQA)	Le misure di risanamento previste dal PRQA hanno l'obiettivo di ridurre le emissioni degli inquinanti in atmosfera e, conseguentemente, di abbassare le concentrazioni in atmosfera al di sotto dei valori limite fissati dal D.M. 60/02		O1	O2	O3	O4	O5	O6	
	Obiettivi	Obiettivi specifici	Misure per la Mobilità						
	Rispetto dei limiti di legge per quegli inquinanti PM10, NO2, Ozono.	Ridurre le emissioni da traffico autoveicolare nelle aree urbane	Introduzione di un sistema generalizzato di verifica periodica dei gas di scarico (bollino blu) dei veicoli ciclomotori e motoveicoli						S.6.6
			Estensione delle zone di sosta a pagamento / incremento della tariffa di pedaggio / ulteriore chiusura dei centri storici		S.2.1 S.2.2			S.5.1 S.5.2	
			Introduzione del pedaggio per l'accesso ai centri storici o per l'attraversamento di strade						
			Limitazione della circolazione dei motoveicoli immatricolati precedentemente alla direttiva Euro 1 in ambito urbano		S.2.2	S.3.2		S.5.1 S.5.2	
			Introduzione della sosta a pagamento per ciclomotori e motoveicoli		S.2.1 S.2.2			S.5.1 S.5.2	
	Incrementare la quota di trasporto pubblico		Acquisto/incremento numero di mezzi pubblici a basso o nullo impatto ambientale		S.2.2				
			Interventi nel settore del trasporto pubblico locale (filtro per particolato, filobus, riqualificazione dei trasporto pubblico di taxi tramite conversione a metano)						



		Incremento / introduzione dei parcheggi di scambio mezzi privati – mezzi pubblici			S.3.1 S.3.2		S.5.1 S.5.2	
	favorire e incentivare le politiche di mobilità sostenibile	Incremento e sviluppo delle piste ciclabili urbane						
		Introduzione del “car pooling” e del “car sharing”			S.3.2		S.5.2 S.5.3	
		Sviluppo delle iniziative di Mobility Management			S.3.2	S.4.1		S.6.5
	Eliminare o ridurre il traffico pesante nelle aree urbane	Sviluppo di interventi per la distribuzione merci nei centri storici tramite veicoli a basso o nullo impatto ambientale		S.2.2				
		Limitazioni all’accesso dei veicoli pesanti		S.2.2				

IL PIANO DI BACINO DELLA PUGLIA, STRALCIO “ASSETTO IDROGEOLOGICO” (PAI)	Il PAI individua quali obiettivi principali:	O1	O2	O3	O4	O5	O6
	La sistemazione, la conservazione ed il recupero del suolo nei bacini idrografici, con interventi idrogeologici, idraulici, idraulico-forestali, idraulico-agrari compatibili con i criteri di recupero naturalistico;						
	La difesa ed il consolidamento dei versanti e delle aree instabili, nonché la difesa degli abitati e delle infrastrutture contro i movimenti franosi e gli altri fenomeni di dissesto;						
	Il riordino del vincolo idrogeologico;						
	La difesa, la sistemazione e la regolazione dei corsi d’acqua;						
	Lo svolgimento funzionale dei servizi di polizia idraulica, di piena e di pronto intervento idraulico, nonché della gestione degli impianti						
	Da perseguirsi attraverso le seguenti strategie rilevanti ai fini del PTR:						
	La definizione del quadro del rischio idraulico ed idrogeologico in relazione ai fenomeni di dissesto evidenziati;						
	L’adeguamento degli strumenti urbanistico-territoriali;						S.6.2
	L’apposizione di vincoli, l’indicazione di prescrizioni, l’erogazione di incentivi e l’individuazione delle destinazioni d’uso del suolo più idonee in relazione al diverso grado di rischio;						
	L’individuazione di interventi finalizzati al recupero naturalistico ed ambientale, nonché alla tutela ed al recupero dei valori monumentali ed ambientali presenti;						
	L’individuazione di interventi su infrastrutture e manufatti di ogni tipo, anche edilizi, che determinino rischi idrogeologici, anche con finalità di rilocalizzazione;						
	La sistemazione dei versanti e delle aree instabili a protezione degli abitati e delle infrastrutture con modalità di intervento che privilegino la conservazione ed il recupero delle caratteristiche naturali del terreno;						
	La difesa e la regolazione dei corsi d’acqua, con specifica attenzione alla valorizzazione della naturalità dei bacini idrografici;						
Il monitoraggio dello stato dei dissesti.						S.6.6	

PUGLIA 365	Il piano strategico per il turismo 2016-2025 mira a costruire una visione e una strategia sempre aggiornata e condivisa e partecipata del turismo in Puglia.						
	In relazione al PTR assumono rilevanza alcuni i seguenti obiettivi:	O1	O2	O3	O4	O5	O6
	Dotazione di infrastrutture portuali adeguate ad accogliere la crescente domanda turistica.	S.1.2				S.5.4	
	Per quanto riguarda la nautica di diporto, elemento fondamentale è la presenza di posti barca. Occorre potenziare la dotazione di posti barca, notevolmente deficitaria in generale nelle regioni meridionali;						
	Occorre ragionare in un’ottica di comodità, ossia offrire all’utente la possibilità di combinare più mezzi e di personalizzare i servizi a seconda delle proprie esigenze.	S.1.1		S.3.1		S.5.1 S.5.2	
	Bisogna pensare soluzioni intermedie tra il trasporto pubblico e quello privato, tra la rigidità dei percorsi e delle destinazioni dei mezzi di trasporto di massa e il point to point ottenibile con il trasporto individuale privato;					S.5.1 S.5.2	S.6.2 S.6.5
	Valorizzare tutte le forme di spostamento relative alla “mobilità dolce”		S.2.1 S.2.2		S.4.1	S.5.1	

PIANO GESTIONE RISCHIO ALLUVIONI (PGRA)	Piano di Gestione del Rischio delle Alluvioni rappresenta lo strumento con cui valutare e gestire il rischio alluvioni per ridurre gli impatti negativi per la salute umana, l’ambiente, il patrimonio culturale e le attività economiche.						
	Il piano si pone i seguenti obiettivi specifici:	O1	O2	O3	O4	O5	O6
	Riduzione del rischio per la salute umana		S.2.2		S.4.1 S.4.2		
	Riduzione del rischio per la vita umana		S.2.2		S.4.1 S.4.2		



Riduzione del rischio per le strutture che assicurano i servizi per le utenze domestiche e non domestiche: ospedali, acquedotti, reti elettriche							
Salvaguardia delle caratteristiche paesaggistiche							
Raggiungimento del buono stato ecologico dei corpi idrici							
Riduzione dei rischi di contaminazione con specifico riferimento ai corpi idrici a specifica destinazione (idropotabile)							
Tutela dello stato quali - quantitativo degli ecosistemi							
Riduzione del rischio per le infrastrutture di trasporto					S.4.1 S.4.2	S.5.3	

PIANO DI TUTELA DELLE ACQUE (PTA)	Lo strumento del Piano di Tutela delle Acque è individuato come strumento prioritario per il raggiungimento e il mantenimento degli obiettivi di qualità ambientale per i corpi idrici significativi superficiali e sotterranei e degli obiettivi di qualità per specifica destinazione, nonché della tutela qualitativa e quantitativa del sistema idrico.						
	In linea con la normativa vigente il PTA persegue i seguenti obiettivi:	O1	O2	O3	O4	O5	O6
	Prevenire e ridurre l'inquinamento e attuare il risanamento dei corpi idrici inquinati						
	Conseguire il miglioramento dello stato delle acque ed adeguate protezioni di quelle destinate a particolari usi						
	Perseguire usi sostenibili e durevoli delle risorse idriche, con priorità per quelle potabili						
	Mantenere la capacità naturale di autodepurazione dei corpi idrici, nonché la capacità di sostenere comunità animali e vegetali ampie e ben diversificate;						
	Mitigare gli effetti delle inondazioni e della siccità (...)						
	Impedire un ulteriore deterioramento, proteggere e migliorare lo stato degli ecosistemi acquatici, degli ecosistemi terrestri e delle zone umide direttamente dipendenti dagli ecosistemi acquatici sotto il profilo del fabbisogno idrico.						

PIANO REGIONALE DELLE COSTE (PRC)	Il Piano Regionale delle Coste (PRC) è lo strumento che disciplina l'utilizzo delle aree del Demanio Marittimo, esso persegue obiettivi generali e specifici							
	Obiettivi generali	Obiettivi specifici	O1	O2	O3	O4	O5	O6
	Equilibrio fra la salvaguardia degli aspetti ambientali e paesaggistici, la libera fruizione e le attività turistico ricreative;	Sviluppo del settore turistico.	S.1.1 S.2.1		S.3.1		S.5.1 S.5.2	
		Godimento pubblico della costa		S.2.1		S.4.1 S.4.2		
	Sviluppo economico e sociale delle aree costiere attraverso criteri di eco-compatibilità e di rispetto dei processi naturali	Protezione dell'ambiente naturale		S.2.1				
		Affermazione della qualità e della sostenibilità dello sviluppo.		S.2.1		S.4.1 S.4.2	S.5.2	S.6.6
	Strategie di recupero e riequilibrio litoraneo e costiero	Strategie di governo della costa						S.6.2
		Strategie di difesa e di riqualificazione ambientale		S.2.1				S.6.2

QUADRO DI ASSETTO DEI TRATTURI (QAT)	L'obiettivo generale del QAT è contribuire a valorizzare il territorio regionale attraverso il recupero e la valorizzazione della rete tratturale in quanto preziosa testimonianza identitaria della comunità pugliese. Nel perseguire tale obiettivo il QAT ha effettuato una ricognizione e una classificazione della rete tratturale regionale individuando: a) i tratturi che conservano l'originaria consistenza o che possono essere alla stessa recuperati, da conservare e valorizzare per il loro attuale interesse storico, archeologico e turistico - ricreativo; b) le aree tratturali idonee a soddisfare esigenze di carattere pubblico; c) le aree tratturali che hanno subito permanenti alterazioni, anche di natura edilizia.
--------------------------------------	--

PROGRAMMA SVILUPPO RURALE 2014-2020	Il Programma di Sviluppo Rurale è il principale strumento di finanziamento, programmazione e attuazione del Fondo Europeo Agricolo per lo Sviluppo Rurale (FEASR) attraverso il quale la Regione Puglia promuove gli interventi utili per lo sviluppo del territorio. Il Programma di Sviluppo Rurale consente di investire su conoscenza ed innovazione, sui processi di ammodernamento delle aziende, sulla crescita e il miglioramento delle infrastrutture						
	Il PSR persegue i seguenti obiettivi:	O1	O2	O3	O4	O5	O6
	P1: Promuovere il trasferimento di conoscenze e l'innovazione nel settore agricolo e forestale e nelle zone rurali						
	P2: potenziare in tutte le regioni la redditività delle aziende agricole e la competitività dell'agricoltura in tutte le sue forme e promuovere tecnologie innovative per le aziende agricole e la gestione sostenibile delle foreste						
	P3: promuovere l'organizzazione della filiera agroalimentare, compresa la trasformazione e la commercializzazione dei prodotti agricoli, il benessere degli animali e la gestione dei rischi nel settore agricolo						
	P4: Preservare, ripristinare e valorizzare gli ecosistemi connessi all'agricoltura e alla silvicoltura						
	P5: Incentivare l'uso efficiente delle risorse e il passaggio a un'economia a basse						



	emissioni di carbonio e resiliente al clima nel settore agroalimentare e forestale							
	P6: adoperarsi per l'inclusione sociale, la riduzione della povertà e lo sviluppo economico nelle zone rurali							
PIANO REGIONALE GESTIONE RIFIUTI SPECIALI (PRGRS)	Il Piano di gestione è uno degli strumenti previsti dall'art. 7 della direttiva comunitaria 2006/12/CE ed è finalizzato alla tutela della salute e dell'ambiente dagli effetti nocivi della raccolta, del trasporto, del trattamento, dell'ammasso e del deposito di rifiuti, nonché a preservare le risorse naturali.							
	Obiettivi generali	Obiettivi specifici	O1	O2	O3	O4	O5	
	1 ridurre la pericolosità dei rifiuti speciali	1.1 promozione di interventi finanziari e fiscali volti a promuovere investimenti in termini di ricerca e/o sviluppo di sistemi di riduzione della quantità e della pericolosità dei rifiuti e il recupero di materia degli stessi						
		1.2 sostenere l'applicazione di nuove tecnologie e forme di gestione						
		1.3 incentivare la pratica del riutilizzo						
	2 razionalizzare la gestione dei rifiuti speciali (raccolta, recupero, trattamento, smaltimento)	2.1 creare una rete integrata di impianti per il trattamento, recupero e lo smaltimento di specifiche tipologie di rifiuti						
		2.2 smaltire i rifiuti in uno degli impianti appropriati più vicini al luogo di produzione, limitandone la movimentazione						
		2.3 conseguire a livello regionale l'autosufficienza impiantistica per il recupero e lo smaltimento, contribuendo alla realizzazione di tale obiettivo su scala nazionale						
		2.4 ottimizzare la gestione dei PCB (raccolta, decontaminazione e smaltimento)						
		2.5 ottimizzare la gestione dei rifiuti da C&D anche contenenti amianto						
		2.6 ottimizzare la gestione dei fanghi biologici prodotti nell'ambito del trattamento reflui						
		2.7 favorire l'utilizzo degli aggregati riciclati						
		2.8 aumentare la sicurezza e l'affidabilità dei sistemi di trasporto reflui						
		2.9 assicurare che la localizzazione di nuovi impianti non pregiudichi la salute dei cittadini e la tutela dell'ambiente						
2.10 assicurare che la localizzazione delle discariche garantisca la tutela dei corpi idrici sotterranei e delle aree di salvaguardia delle acque superficiali e sotterranee destinate al consumo umano								
3 promuovere la sensibilizzazione, la formazione, la conoscenza e la ricerca	3.1 Monitorare i flussi dei rifiuti prodotti, recuperati e smaltiti e la consistenza della dotazione impiantistica regionale attraverso l'istituzione dell'osservatorio regionale sui rifiuti							
	3.2 monitoraggio dei manufatti contenenti amianto e degli interventi di bonifica							
	3.3 promuovere la cooperazione tra soggetti pubblici e privati per attività di ricerca, sviluppo e diffusione di sistemi anche innovativi e virtuosi di gestione dei rifiuti							
PIANO DI GESTIONE DEI SIC E DELLE AREE PROTETTE	I Piani di Gestione dei SIC e delle Aree Protette definiscono le linee guida per la corretta gestione e conservazione del patrimonio naturale							
	Obiettivi	O1	O2	O3	O4	O5	O6	
	Proteggere, conservare e ripristinare il funzionamento dei sistemi naturali ed arrestare la perdita della biodiversità ritenendo che la sua conservazione è parte integrante dello sviluppo economico e sociale.		S.2.1 S.2.2					

I piani e programmi vigenti a livello regionale riguardano, come richiesto dalla normativa vigente, una molteplicità di ambiti molti dei quali si intersecano in modo diretto o indiretto con il tema dei trasporti e della mobilità.

Come commento preliminare e di ordine generale si segnala come anche a questo livello non si evidenzino fattori di contrasto tra gli obiettivi/strategie propri del Piano Attuativo del Piano dei Trasporti e la molteplicità di obiettivi contenuti negli altri documenti di livello regionale.

A fronte di questa valutazione positiva è bene anche qui riassumere alcuni dei principali temi che contraddistinguono la pianificazione regionale e con i quali pertanto il Piano Attuativo dei trasporti deve coordinarsi ed eventualmente contribuire:



- Spinta alla mobilità sostenibile in particolare con interventi che riguardano l'ammmodernamento del parco auto, del TPL e del settore logistico; il sostegno e programmazione della mobilità dolce, programmazione di un sistema intermodale sia urbano che extraurbano
- Accelerazione della transizione energetica con particolare riguardo all'utilizzo di fonti di energia sostenibile da impiegarsi nei diversi settori, incluso quello trasportistico
- Creazione di sinergie e ottimizzazione dei collegamenti tra aree costiere e l'entroterra, con particolare riguardo ai periodi caratterizzati da elevati flussi turistici, efficiente regolamentazione della sosta e programmazione del trasporto pubblico.
- Organizzazione della mobilità marittima anche a corto raggio, efficientamento dell'organizzazione portuale sia in ottica logistica che di ricettività turistica.
- Tutela delle acque e dei bacini idrografici
- Valorizzazione del paesaggio e delle risorse storico-culturali attraverso una migliore progettazione della loro possibilità di fruizione.

Rispetto a queste direzioni principali si segnalano alcuni punti di attenzione:

- Le strategie del Piano Attuativo del piano dei trasporti pur abbracciando un approccio volto al raggiungimento di una maggior sostenibilità e pur prestando particolare attenzione agli aspetti delle nuove tecnologie non fanno diretto riferimento, se non rispetto al trasporto merci, agli aspetti della transizione energetica e quindi alle potenzialità di conversione dei mezzi, favorendo mezzi alimentati da fonti di energia ecosostenibili.
- Gli aspetti paesaggistici e storico-culturali e la possibilità di mettere a sistema fattori territoriali già esistenti e diffusi sul territorio non trovano adeguata considerazione all'interno delle strategie
- Seppure, come anche già sottolineato, nelle strategie del Piano Attuativo del piano dei trasporti si legga chiaramente l'intenzione di andare verso un sistema caratterizzato da una maggiore sostenibilità ambientale sarà necessaria una maggiore attenzione ad alcuni aspetti rilevanti sotto il profilo ambientale e che non vengono mai richiamati, a titolo esemplificativo si citano: la qualità e la regimentazione delle acque, il rischio idrogeologico, il consumo di suolo, la frammentazione del territorio in particolar modo quando associata alla perdita di servizi ecosistemici.
- E' auspicabile porre particolare attenzione agli impatti delle infrastrutture non solo in ambiti già caratterizzati da alto valore naturalistico ma anche nelle frange periurbane, in particolare le misure prese a livello locale dovranno essere opportunamente coordinate con le strategie (e le conseguenti opere) previste dal livello regionale.

6.2.4 Obiettivi di sostenibilità

Di seguito si riporta l'analisi di coerenza rispetto agli obiettivi di sostenibilità. Tale analisi è finalizzata a verificare l'integrazione tra obiettivi di sostenibilità e gli obiettivi e strategie del piano.



			ARIA				ACQUA		SUOLO			PAESAG+AX3:BE3			
			Ridurre le emissioni inquinanti	Garantire che le concentrazioni rientrino nei limiti	Ridurre le emissioni nelle aree urbane	Incrementare la quota di TPL	Favorire e incentivare le politiche di mobilità sostenibile	Tutelare e migliorare la qualità dei corpi idrici	Ridurre le interferenze con corsi d'acqua	Ridurre il rischio di contaminazione e degrado	Limitare il consumo di suolo	Favorire l'utilizzo di soluzioni tecniche che limitino l'impermeabilizzazione dei suoli	Ridurre i livelli di rischio idraulico ed idrogeologico	Contrastare il consumo di suolo naturale e agricolo	Riportare la biodiversità in Europa sulla via della ripresa
1	S.1.1	CORRIDOI: Migliorare la qualità delle connessioni alle reti Ten-T Core e Comprehensive													
	S.1.2	NODI: Completare le connessioni stradali e/o ferroviarie di "ultimo miglio"													
2	S.2.1	Disseminazione dei principi della mobilità sostenibile già attuato dalla Regione Puglia attraverso la redazione di Linee Guida regionali													
	S.2.2	Progressiva decarbonizzazione del sistema della mobilità e del trasporto delle merci													
3	S.3.1	Garantire l'accessibilità universale comodale e intermodale verso e tra i poli attrattori di rango sovracomunale													
	S.3.2	Costruzione di reti integrate di trasporto atte a garantire una migliore accessibilità e fruibilità della rete grazie all'utilizzo delle nuove tecnologie.													
4	S.4.1	Dotare le infrastrutture stradali di sistemi ITS capaci di dialogare con i veicoli promuovendo interventi a tutela della sicurezza della mobilità debole.													
	S.4.2	Garantire un sistema di interventi tra loro armonizzati e coordinati													
5	S.5.1	Realizzare l'integrazione tariffaria nell'ambito del sistema regionale di trasporto pubblico ferroviario ed automobilistico, sviluppare un biglietto unico per il trasporto pubblico													
	S.5.2	Mobilità come un servizio: Affrancare il Trasporto Pubblico dalla concezione di servizio rigido e, per questo, non competitivo con l'auto privata.													
	S.5.3	Costruzione di reti integrate di trasporto atte a garantire una migliore accessibilità e fruibilità della rete grazie all'utilizzo delle nuove tecnologie.													
	S.5.4	Promuovere l'utilizzo di nuove tecnologie come supporto nella gestione della logistica													
6	S.6.1	Definire gli interventi infrastrutturali necessari al completamento del progetto di piena accessibilità di tutto il territorio regionale.													
	S.6.2	Adottare un approccio sistemico nella definizione dello scenario progettuale in una logica intermodale e co-modale alle diverse scale territoriali.													
	S.6.3	Assicurare la "progressività dei risultati" derivanti dall'attuazione dello scenario di Piano procedendo per configurazioni intermedie funzionali-funzionanti.													
	S.6.4	Garantire la continuità nell'attuazione degli interventi strategici di lungo periodo senza che ciò costituisca un vincolo al raggiungimento di obiettivi di medio termine.													
	S.6.5	Prevedere la definizione di nuovi strumenti di supporto alle decisioni													
	S.6.6	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.

			PAESAGGIO I				COSTE	RIFIUTI	RUMORE			CLIMA					
			Conservare i caratteri che definiscono l'identità e la leggibilità dei paesaggi	Non aumentare la frammentazione del paesaggio	Limitare il consumo di suolo agricolo e naturale	Perseguire il corretto inserimento paesaggistico degli interventi			Tutelare e valorizzare le infrastrutture storiche	Valorizzare la fruizione "lenta" dei paesaggi	Prevenire e ridurre gli apporti di inquinanti in mare, ridurre il consumo del suolo, in particolare nelle aree più sensibili e nella fascia costiera	Riduzione dell'impatto del fine vita dei prodotti	Ridurre la produzione e la pericolosità dei rifiuti	Evitare e ridurre il rumore ambientale	Ridurre la percentuale della popolazione esposta a livelli eccessivi di rumore	Ridurre l'inquinamento acustico dovuto ai trasporti	Promuovere programmi d'intervento finalizzati alla riduzione dell'impatto acustico
1	S.1.1	CORRIDOI: Migliorare la qualità delle connessioni alle reti Ten-T Core e Comprehensive															
	S.1.2	NODI: Completare le connessioni stradali e/o ferroviarie di "ultimo miglio"															
2	S.2.1	Disseminazione dei principi della mobilità sostenibile già attuato dalla Regione Puglia attraverso la redazione di Linee Guida regionali															
	S.2.2	Progressiva decarbonizzazione del sistema della mobilità e del trasporto delle merci															
3	S.3.1	Garantire l'accessibilità universale comoda e intermodale verso e tra i poli attrattori di rango sovracomunale															
	S.3.2	Costruzione di reti integrate di trasporto atte a garantire una migliore accessibilità e fruibilità della rete grazie all'utilizzo delle nuove tecnologie.															
4	S.4.1	Dotare le infrastrutture stradali di sistemi ITS capaci di dialogare con i veicoli promuovendo interventi a tutela della sicurezza della mobilità debole.															
	S.4.2	Garantire un sistema di interventi tra loro armonizzati e coordinati															
5	S.5.1	Realizzare l'Integrazione tariffaria nell'ambito del sistema regionale di trasporto pubblico ferroviario ed automobilistico, sviluppare un biglietto unico per il trasporto pubblico															
	S.5.2	Mobilità come un servizio: Affrancare il Trasporto Pubblico dalla concezione di servizio rigido e, per questo, non competitivo con l'auto privata.															
	S.5.3	Costruzione di reti integrate di trasporto atte a garantire una migliore accessibilità e fruibilità della rete grazie all'utilizzo delle nuove tecnologie.															
	S.5.4	Promuovere l'utilizzo di nuove tecnologie come supporto nella gestione della logistica															
6	S.6.1	Definire gli interventi infrastrutturali necessari al completamento del progetto di piena accessibilità di tutto il territorio regionale.															
	S.6.2	Adottare un approccio sistemico nella definizione dello scenario progettuale in una logica intermodale e co-modale alle diverse scale territoriali.															
	S.6.3	Assicurare la "progressività dei risultati" derivanti dall'attuazione dello scenario di Piano procedendo per configurazioni intermedie funzionali-funzionanti.															
	S.6.4	Garantire la continuità nell'attuazione degli interventi strategici di lungo															



	periodo senza che ciò costituisca un vincolo al raggiungimento di obiettivi di medio termine.																				
S.6.5	Prevedere la definizione di nuovi strumenti di supporto alle decisioni																				
S.6.6	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.																				

		SALUTE			ENERGIA				U	T	MOBILITA' E TRASPORTI										
		Individuare e prevenire pericoli per la salute legati a fattori ambientali	Aumentare la sicurezza	Zero vittime	Ridurre i rischi	Pervenire a livelli sostenibili di consumo di energia nei trasporti	Pre-disposizione di programmi a livello locale	Miglioramento della rete e delle interconnessioni relative al servizio ferroviario			Incremento della competitività della rete ferroviaria rispetto al trasporto su gomma	Ridurre l'impatto del trasporto sull'ambiente urbano e la salute pubblica (AC)	Migliorare l'attrattività del territorio regionale	Accessibilità	Modernità, connettività e intermodalità	La ferrovia come spina dorsale	Porti sostenibili	Aeroporti sostenibili	Logistica sostenibile	Assenza di barriere	
1	S.1.1																				
	S.1.2																				
2	S.2.1																				
	S.2.2																				
3	S.3.1																				
	S.3.2																				
4	S.4.1																				
	S.4.2																				
5	S.5.1																				
	S.5.2																				
	S.5.3																				
	S.5.4																				
6	S.6.1																				
	S.6.2																				
	S.6.3																				
	S.6.4																				



S.6.5	Prevedere la definizione di nuovi strumenti di supporto alle decisioni																		
S.6.6	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.																		

Il Piano Attuativo 21-30 mostra una buona coerenza con gli obiettivi di sostenibilità in tema di mobilità e trasporti della Strategia per lo Sviluppo Sostenibile sia Europea che nazionale, in particolare per quanto riguarda gli obiettivi di conversione a una mobilità maggiormente sostenibile sia per le persone che per le merci, attraverso il potenziamento dei trasporti pubblici, della ciclabilità e della condivisione dei mezzi, da un lato, e della logistica dall'altro.

Pur non essendoci un obiettivo esplicito per la qualità dell'aria, gli obiettivi e strategie del PA 21-30 sono coerenti con gli obiettivi di sostenibilità e sono, per la maggior parte, proprio finalizzati a potenziare la mobilità sostenibile e orientare la domanda verso forme meno inquinanti. Non si rilevano peraltro strategie significative in contrasto con gli obiettivi di sostenibilità. Ovviamente in fase di attuazione e realizzazione, anche attraverso il monitoraggio si dovrà verificare che l'attuazione non comporti effetti negativi non previsti.

Le strategie, le linee di intervento, richiamano gli obiettivi di sostenibilità, in quanto tendono a promuovere forme di mobilità sostenibile: promozione trasporto collettivo, sviluppo trasporto pubblico, utilizzo più efficiente dei mezzi di trasporto, uso di veicoli meno inquinanti.

Il PA21-30 ha ben integrato il tema della riduzione delle emissioni climalteranti, molte delle azioni, avendo il fine di favorire la decarbonizzazione del trasporto pubblico e privato e promuovere forme di mobilità sostenibile (divergenza modale verso sistemi di trasporto energeticamente sostenibili o a minor emissione di CO₂) risultano pienamente coerenti con quanto previsto dal PNIEC settore dell'Efficienza Energetica del Settore Trasporti.

Riguardo all'Incremento nell'utilizzo delle energie rinnovabili il PA21-30, come detto in precedenza, ha un campo di azione limitato, potendo agire solo attraverso strumenti che spingano il trasporto privato a rinnovare il proprio parco veicolare e promuovere il rinnovamento della flotta di trasporto pubblico, verso veicoli alimentati da combustibili alternativi (e quindi serviti da fonti rinnovabili, compreso l'idrogeno e biometano).

In definitiva gli effetti della riduzione dei Gas Serra nel trasporto stradale derivanti dalle Azioni PA21-30 (- 6% o - 12% a seconda dell'ambito territoriale considerato) deve considerarsi, se non aggiuntivo, quantomeno integrativo degli obiettivi fissati dalla pianificazione di livello nazionale o europea.

Pur non essendoci un obiettivo esplicito per l'inquinamento acustico, gli obiettivi e strategie del piano sono coerenti con gli obiettivi di sostenibilità e sono per la maggior parte proprio finalizzati a potenziare la mobilità sostenibile e orientare la domanda verso forme meno impattanti. Non si rilevano peraltro strategie significative in contrasto con gli obiettivi. Ovviamente in fase di attuazione, anche attraverso il monitoraggio, si dovrà verificare che non vi siano effetti negativi locali non previsti.

Il PA21-30 inoltre mostra la volontà di integrare obiettivi di conservazione e "avvio della ripresa" per la biodiversità soprattutto adottando l'Obiettivo di "Promuovere una mobilità orientata alla sostenibilità e alla tutela dell'ambiente e del territorio", declinato nelle strategie "disseminazione



dei principi della mobilità sostenibile già attuato dalla Regione Puglia attraverso la redazione di Linee Guida regionali” e “Progressiva decarbonizzazione del sistema della mobilità e del trasporto delle merci”: si programma infatti uno sviluppo del “sistema mobilità” armonico, sinergico e integrato con le risorse ambientali e paesaggistiche, e si concorre, riducendo l’inquinamento, ad arrestare la perdita di biodiversità.

L’obiettivo di “Migliorare la coesione sociale promuovendo la competitività del sistema economico produttivo e turistico, a partire dalle aree più svantaggiate”, nella declinazione “Garantire l’accessibilità universale comodale e intermodale verso e tra i poli attrattori di rango sovracomunale” se può da un lato risultare in potenziale contrasto con obiettivi di riduzione del consumo di suolo (naturale ed agricolo) e di conservazione degli habitat naturali (possibilità da valutare in relazione ai progetti ed alla capacità di integrare in essi criteri di sostenibilità ambientale), può anche, dall’altro, contribuire alla valorizzazione delle risorse naturali e paesaggistiche, culturali e del saper fare locale, in accezione turistica, favorendo, attraverso un miglioramento delle interconnessioni, un uso adeguato dell’infrastrutturazione storica e la promozione della fruizione lenta dei paesaggi. Si ricorda che tali temi (la fruizione “lenta” del territorio e lo sviluppo della mobilità ciclistica) sono oggetto del Piano Regionale della Mobilità ciclistica, e che azioni in tal senso sono dunque già programmate sul territorio regionale, ed il presente piano le assume coordinandosi ad esse.

Rimane da valutare la coerenza delle strategie sui Corridoi (Migliorare la qualità delle connessioni alle reti Ten-T Core e Comprehensive) e i Nodi (Completare le connessioni stradali e/o ferroviarie di “ultimo miglio”) con gli obiettivi di conservazione e “avvio della ripresa” per la biodiversità, di riduzione del consumo di suolo (naturale ed agricolo) e di conservazione del paesaggio e degli habitat naturali, in quanto essa è collegata alla capacità dei progetti di integrare temi riguardanti la tutela dell’ambiente e del territorio.

Gli altri Obiettivi non hanno relazioni con gli obiettivi di sostenibilità selezionati per le componenti Biodiversità e Paesaggio.

Non si evidenziano strategie di piano incoerenti con gli obiettivi di sostenibilità riguardanti i temi acqua, suolo e rifiuti. Il completamento e la realizzazione di nuovi interventi infrastrutturali necessitano di una valutazione al fine di diminuire l’impatto sulle suddette componenti ambientali interessate. L’adozione di infrastrutture con sistemi ITS (S.4.1) contribuisce positivamente alla riduzione del rischio idraulico e idrogeologico, così come la realizzazione di interventi tra loro armonizzati e coordinati (S.4.2) contribuisce positivamente a limitare il consumo di suolo e di superfici impermeabilizzate, nonché alla riduzione della produzione di rifiuti. La definizione di un sistema di monitoraggio (S.6.6) che valuti i volumi di acque incanalati e trattati, le superfici recuperate ai dissesti e le volumetrie di materiali riutilizzati, contribuisce positivamente alla tutela dei corpi idrici, alla riduzione del rischio idraulico e idrogeologico e alla riduzione dei rifiuti.



COD. INT.	ARIA				ACQUA	SUOLO			PAESAG+AX3:BE3	PAESAGGIO I				COSTE		RIFIUTI								
	Ridurre le emissioni inquinanti	Garantire che le concentrazioni rientrino nei limiti	Ridurre le emissioni nelle aree urbane	Incrementare la quota di TPL	Favorire e incentivare le politiche di mobilità sostenibile	Tutelare e migliorare la qualità dei corpi idrici	Ridurre le interferenze con corsi d'acqua	Ridurre il rischio di contaminazione e degrado	Limitare il consumo di suolo	Favorire l'utilizzo di soluzioni tecniche che limitino l'impermeabilizzazione dei suoli	Ridurre i livelli di rischio idraulico ed idrogeologico	Contrastare il consumo di suolo naturale e agricolo	Ripontare la biodiversità in Europa sulla via della ripresa	Mantenere e ripristinare gli habitat naturali e le specie selvatiche	Conservare i caratteri che definiscono l'identità e la leggibilità del paesaggio	Non aumentare la frammentazione del paesaggio	Limitare il consumo di suolo agricolo e naturale	Perseguire il corretto inserimento paesaggistico degli interventi	Tutelare e valorizzare le infrastrutture storiche	Valorizzare la fruizione "lenta" dei paesaggi	Prevenire e ridurre gli apporti di inquinanti in mare, in particolare nelle aree più sensibili e nella fascia costiera	Riduzione dell'impatto del fine vita dei prodotti	Ridurre la produzione e la pericolosità dei rifiuti	
s164*																								
s167*																								
s169*																								
s172*																								
s162*																								
f326*																								
f333*																								
f286*																								
f335*																								
f336a*																								
f337a*																								
f288*																								
f289*																								
f290*																								
f291*																								
f292*																								
f293*																								
f334*																								
f341*																								

COD. INT.	RUMORE	CLIMA	SALUTE	ENERGIA	U	T	MOBILITA' E TRASPORTI																	
	Evitare e ridurre il rumore ambientale	Ridurre la percentuale della popolazione esposta a livelli eccessivi di rumore	Ridurre l'inquinamento acustico dovuto ai trasporti	Promuovere programmi d'intervento finalizzati alla riduzione dell'impatto acustico	Limitare le emissioni di gas climalteranti dei trasporti	Promuovere l'adozione di misure di adattamento	Individuare e prevenire pericoli per la salute legati a fattori ambientali	Aumentare la sicurezza	Zero vittime	Ridurre i rischi	Pervenire a livelli sostenibili di consumo di energia nei trasporti	Predisposizione di programmi a livello locale	Miglioramento della rete e delle interconnessioni relative al servizio ferroviario	Incremento della competitività della rete ferroviaria rispetto al trasporto su gomma	Ridurre l'impatto del trasporto sull'ambiente urbano e la salute pubblica (AC)	Migliorare l'attrattività del territorio regionale	Accessibilità	Modernità, connettività e intermodalità	La ferrovia come spina dorsale	Porti sostenibili	Aeroporti sostenibili	Logistica sostenibile	Assenza di barriere	
s164*																								
s167*																								
s169*																								
s172*																								
s162*																								
f326*																								
f333*																								
f286*																								
f335*																								
f336a*																								
f337a*																								
f288*																								
f289*																								
f290*																								
f291*																								
f292*																								
f293*																								
f334*																								
f341*																								



Gli interventi previsti dall'aggiornamento di Piano 2021-2030 si dividono in tre macro-tipologie. La prima riguarda tutti gli interventi che interessano infrastrutture esistenti e le rispettive aree di pertinenza, la seconda tipologia prevede la realizzazione di nuovi tracciati viari o aree di pertinenza ferroviaria, mentre la terza racchiude tutti gli interventi immateriali tesi all'efficientamento del sistema dei trasporti. Per quanto concerne la prima e la terza tipologia di interventi è previsto il potenziamento dei sedimi stradali o ferroviari esistenti senza prevedere ulteriore impermeabilizzazione del suolo o ulteriori interferenze con le componenti paesaggistiche. Gli interventi che prevedono il potenziamento dell'accessibilità alle stazioni si inseriscono in contesti già ampiamente urbanizzati e non determinano dunque ulteriori interferenze ambientali. Per quanto riguarda la realizzazione di collegamenti stradali ex novo in fase di pianificazione attuativa verrà tenuto conto delle componenti paesaggistiche presenti per poter garantire il corretto inserimento degli interventi stessi. Tutti gli interventi volti al potenziamento del TPL hanno effetti positivi in termini di diversione modale verso la mobilità sostenibile ed emissioni

7 VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DELL'AGGIORNAMENTO DEL PIANO ATTUATIVO

7.1 L'analisi degli effetti del sistema della mobilità

La finalità della VAS è da un lato la verifica della compatibilità delle singole scelte (azioni di piano), dall'altro quella di valutare gli effetti complessivi del piano costruendo bilanci confrontabili tra lo scenario attuale, quello futuro tendenziale (scenario 0) e gli scenari futuri alternativi di piano.

Per poter effettuare una valutazione degli effetti del Piano sul sistema della mobilità è necessario che della sua redazione vengano costruiti precisi scenari di riferimento. Oltre allo scenario attuale, che descrive la situazione della mobilità al momento dell'avvio dei lavori, la cui caratterizzazione in termini di mobilità sarà contenuta nel QC mentre quella ambientale sarà contenuta nell'analisi di contesto, dovranno essere costruiti e verificati almeno altri due scenari:

- **Lo Scenario di Riferimento (o Baseline, o Tendenziale)** costituito da quelle azioni/interventi già programmati a tutti i livelli, il cui stato di avanzamento tecnico-progettuale e procedurale, con la relativa copertura finanziaria, ne garantiscono la realizzazione entro l'orizzonte temporale del Piano e per i quali la fase di analisi non ha riscontrato necessità di rimodulazione. Questi includono anche gli interventi già avviati (con lavori in corso). Queste azioni/interventi verrebbero infatti messi in atto anche in assenza del Piano Attuativo del PRT.
- **Lo Scenario di Piano**, costruito a partire dallo scenario di riferimento, ipotizzando l'implementazione di tutte le politiche, azioni e interventi di cui il Piano Attuativo del PRT prevede l'attuazione all'orizzonte temporale del piano per raggiungere gli obiettivi prefissati.

Oltre alla costruzione di questi scenari, è stata predisposta la strumentazione, anche di tipo modellistico per la determinazione dei principali parametri trasportistici, necessari alla loro valutazione e a quella di eventuali proposte alternative.



7.1.1 *Mobilità e trasporti*

Il primo elemento di valutazione complessivo degli effetti del Piano in relazione agli obiettivi generali assunti ma, soprattutto, in relazione agli effetti attesi sul sistema della mobilità e dei trasporti regionali riguarda, appunto, il tema specifico dei trasporti e della mobilità in generale.

Il Piano Attuativo del PRT, la cui redazione riprende gli obiettivi di sostenibilità generale e specifica di settore, è lo strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo, sviluppa una visione di sistema dei trasporti e della mobilità regionale, proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con lo stato e gli sviluppi territoriali e urbanistici, con effetti significativi sull'assetto complessivo del sistema.

Il nuovo piano assume politiche che intendono produrre effetti significativi sull'assetto complessivo del sistema dei trasporti regionale.

Chiaramente gli effetti del Piano saranno in parte conseguenti ad azioni locali, quindi valutabili solo a quella scala, altri effetti si manifesteranno, invece, sull'intero territorio Regionale.

In questo paragrafo saranno sintetizzati appunto questi effetti, sul sistema a scala regionale, prodotti dall'introduzione delle politiche e delle azioni del Piano per le diverse componenti del sistema dei trasporti in grado di essere studiati attraverso l'impiego di un modello di simulazione di cui il Piano si è dotato.

Le prime osservazioni sistemiche a scala regionale saranno condotte attraverso le stime della domanda che caratterizzano lo scenario attuale, lo scenario tendenziale di riferimento e lo scenario di progetto, in riferimento alle modalità di utilizzo dei differenti sistemi di trasporto.

Dal punto di vista sistemico, allora, si valuteranno gli effetti indotti dall'attuazione del piano utilizzando gli indicatori scelti nella fase di redazione per interpretare le fenomenologie attese a livello di macroscale.

Gli indicatori saranno quindi elaborati, sull'intero territorio regionale ed eventualmente anche per sub ambiti significativi, a partire dai contenuti del Piano e in relazione a ciascuno degli scenari di valutazione.

Gli indicatori che, in questa fase, si propone di utilizzare per il confronto dei diversi scenari di valutazione, sono riportati nella tabella che segue; tuttavia, essi potranno essere successivamente adeguati e/o integrati in funzione degli sviluppi progettuali del Piano.

Indicatori di valutazione quantitativa
Ripartizione modale degli spostamenti delle persone
Passeggeri giornalieri sull'intera rete del TPL su gomma
Percorrenze totali sulla rete stradale
Tempi di percorrenza sulla rete stradale
Congestione della rete stradale
Velocità media sulla rete stradale



La valutazione di coerenza con gli obiettivi assunti verrà eseguita direttamente analizzando i risultati delle elaborazioni sugli indicatori condotte nell'ambito della redazione del Piano Attuativo del PRT.

Il Piano, si è dotato infatti, di una propria metodologia di valutazione, supportata da modelli di simulazione del traffico, che costituirà la base delle rielaborazioni necessarie per misurare il livello di raggiungimento di alcuni dei principali obiettivi di sostenibilità precedentemente dichiarati. Vengono analizzate e confrontate con lo stato attuale i seguenti due scenari:

- Scenario di Riferimento
- Scenario di Progetto

Saranno condotte specifiche simulazioni per ciascuno scenario di valutazione che consentiranno di quantificare gli effetti prodotti dalle politiche e azioni del Piano, in maniera sistemica sia sul sistema dei trasporti e della mobilità, sia alimentando, successivamente, i modelli ambientali e di valutazione per le altre componenti ambientali, sul sistema ambientale di riferimento. Le seguenti tabelle descrivono i risultati di queste analisi tramite una selezione di indicatori; oltre ai valori modellati per ogni scenario viene sempre descritto anche la variazione (relativa) in relazione allo stato attuale.

Ripartizione Modale

La ripartizione modale descrive la distribuzione della mobilità tra i diversi modi di trasporto. Come mostra la tabella seguente, la quota del trasporto privato motorizzato (auto, moto) è molto alta, raggiungendo quasi l'80%. Il restante quinto della domanda di trasporto è soddisfatto quasi esclusivamente dal trasporto pubblico (TPL su gomma e ferrovia). A livello regionale, la mobilità a piedi e in bicicletta gioca solo un ruolo subordinato.

L'analisi degli scenari di riferimento e di progetto mostra che è improbabile che questa distribuzione dei ruoli cambi nel prossimo futuro. Nello scenario di riferimento si osserva una diversione dall'auto ai treni, come previsto dai vari obiettivi su cui si basa la pianificazione regionale. La situazione è simile nello scenario di progetto, con l'aggiunta che la deviazione è più pronunciata e lavora anche a favore del TPL su gomma. Per la mobilità ciclopedonale, invece, non si prevedono cambiamenti significativi a livello regionale.

Tab. 7.1.1 - Ripartizione Modale (persone) – percentuale degli spostamenti per modo considerato

	Stato Attuale	Scenario di Riferimento		Scenario di Progetto	
	Valore	Valore	Variazione	Valore	Variazione
Auto	72.4%	71.9%	-0.7%	69.5%	-4.0%
Auto come passeggero	6.2%	6.2%	-	6.2%	-
Moto	0.2%	0.2%	-	0.2%	-
Treno	8.1%	8.6%	+5.9%	10.2%	+25.3%
TPL su gomma	10.9%	10.9%	-	11.7%	+7.5%
Bici	0.2%	0.2%	-	0.2%	-
A piedi e altro	2.2%	2.2%	-	2.2%	-



Passeggeri del Trasporto Pubblico Locale su gomma

Come già descritto per la ripartizione modali, sono ipotizzati dei cambiamenti per il TPL su gomma solo nello scenario di progetto. Come evidenzia l'analisi dell'ora di punta, si osserva un aumento sia del numero di passeggeri che delle percorrenze dei passeggeri. È particolarmente interessante che l'aumento dei passeggeri è più elevato rispetto a quello delle percorrenze, suggerendo che la distanza media dei viaggi con TPL su gomma potrebbe diminuire leggermente.

Questo è in linea con lo sviluppo verso un sistema di mobilità ben collegato e intermodale, in cui parti del viaggio sono coperte anche dal treno o eventualmente anche dalla bicicletta, dall'auto o dal motorino.

Tab. 7.1.2 - Passeggeri giornalieri sull'intera rete del TPL su gomma nell'ora di punta

	Stato Attuale	Scenario di Riferimento		Scenario di Progetto	
	Valore	Valore	Variazione	Valore	Variazione
Numero di passeggeri	59.985	59.985	-	64.743	+7,9%
Percorrenze (passeggeri * km)	1.147.003	1.147.003	-	1.212.086	+5,7%

Percorrenze e tempi di percorrenza sulla rete stradale

Nel settore della mobilità motorizzata privata, secondo i modelli, la domanda di trasporto dovrebbe diminuire. Questo si riflette non solo nella ripartizione modale discussa sopra, ma anche nelle percorrenze e nei tempi di percorrenza sulla rete stradale.

Le seguenti tabelle dimostrano che questo sviluppo riguarda principalmente la circolazione dei veicoli leggeri. Mentre la percorrenza di questi ultimi diminuisce di più del 15% secondo le stime dei modelli, la percorrenza dei veicoli pesanti rimane quasi la stessa (-0,2%).

Tab. 7.1.3 - Percorrenze totali sulla rete stradale nell'ora di punta – veicoli privati nell'ora di punta (veic*km)

	Stato Attuale	Scenario di Riferimento		Scenario di Progetto	
	Valore	Valore	Variazione	Valore	Variazione
Leggeri	4.426.332	4.220.757	-4,6%	3.692.008	-16,9%
Pesanti	276.280	275.961	-0,1%	275.659	-0,2%
Totale	4.702.612	4.496.718	-4,4%	3.967.667	-15,6%

Ciononostante, si osserva una diminuzione significativa nei tempi di percorrenza dei veicoli pesanti (quasi il 5% nello scenario di progetto). Questo fenomeno può essere attribuito al fatto che una domanda ridotta dei veicoli leggeri migliora le condizioni di deflusso sulla rete stradale pugliese, risultando in una riduzione del tempo perso anche per i veicoli pesanti.



Tab. 7.1.4 - Tempi di percorrenza sulla rete stradale nell'ora di punta – veicoli privati nell'ora di punta (veic*h)

	Stato Attuale	Scenario di Riferimento		Scenario di Progetto	
	Valore	Valore	Variazione	Valore	Variazione
Leggeri	131.399	125.379	-4,6%	110.668	-15,8%
Pesanti	5.401	5.307	-1,7%	5.146	-4,7%
Totale	136.800	130.686	-4,5%	115.814	-15,3%

Congestione e velocità media sulla rete stradale

Come anticipato nell'ultima sezione, entrambi gli scenari futuri prevedono una riduzione della congestione sulla rete stradale. In totale ci si aspetta che le parti della rete stradale in congestione o precongessione diminuiscano quasi del 15%.

Questa riduzione della congestione si basa sullo spostamento parziale della domanda di traffico a favore del trasporto pubblico (TPL su gomma e ferrovia). Di conseguenza, gli effetti positivi attesi saranno sostenuti solo se il miglioramento del flusso di traffico non porterà a sua volta a un aumento della domanda di traffico sulla rete stradale.

Tab. 7.1.5 - Congestione della rete stradale nell'ora di punta del mattino

	Stato Attuale	Scenario di Riferimento		Scenario di Progetto	
	Valore	Valore	Variazione	Valore	Variazione
Rete in congestione [%]	2,52	2,45	-2,8%	2,23	-11,5%
Rete in precongessione [%]	2,04	1,94	-4,9%	1,65	-19,1%
Totale (rete in congestione o precongessione) [%]	4,56	4,38	-3,9%	3,89	-14,7%

La riduzione della congestione risulta, inoltre, in un leggero aumento della velocità media di percorrenza. Tuttavia, dal punto di vista della pianificazione sostenibile e rispetto alla riduzione della congestione, questo effetto è poco significativo.

Tab. 7.1.6 - Velocità media sulla rete stradale – veicoli privati (leggeri e pesanti) nell'ora di punta del mattino

	Stato Attuale	Scenario di Riferimento		Scenario di Progetto	
	Valore	Valore	Variazione	Valore	Variazione
Velocità media di percorrenza [km/h]	34,38	34,41	+0,1%	34,70	+0,9%

Discussione di ulteriori indicatori di valutazione qualitativa

Oltre agli indicatori di valutazione quantitativa, sono da considerare anche degli indicatori di valutazione qualitativa. Il PRT indica numerose azioni di supporto allo sviluppo complessiva della mobilità sostenibile nella regione.

Per il potenziamento del trasporto pubblico sono previsti progetti sia per migliorare la connettività e l'intermodalità (per esempio il terminal intermodale passeggeri ferro-ferro/gomma nella



stazione di Lucera) che per potenziare i servizi stessi (per es. l'introduzione di varie linee BRT o il potenziamento della ferrovia tra Taranto e Brindisi).

Lo sviluppo dell'infrastruttura della mobilità ciclistica in Puglia viene coordinato tramite il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC) che definisce un'ampia gamma di azioni, come la realizzazione degli itinerari cicloturistici (per es. la ciclovia Adriatica), la promozione dell'intermodalità (per esempio realizzando delle velostazioni nei principali nodi intermodali o attrezzando treni e autobus per il trasporto di biciclette) e anche l'incentivazione degli Enti Locali alla pianificazione proattiva della mobilità ciclistica.

Nell'ottica di migliorare la mobilità interna nella logica dello sviluppo sostenibile, il PRT promuove una logistica del trasporto delle merci tramite un sistema di corridoi sovraregionali sul potenziamento dell'intermodalità, per esempio dei collegamenti ferrovia/mare nei tre porti principali (Bari, Brindisi e Taranto).

Dal punto di vista complessivo si può concludere che l'introduzione delle strategie/azioni previste dal PA non possono che valutarsi come positive sul sistema dei trasporti. I parametri di valutazione risultano indicare una buona tendenza al recupero di carenze attualmente presenti sulla rete, migliorando complessivamente:

- il livello di servizio complessivo e quindi gli effetti diretti determinati soprattutto dalla congestione;
- il trasferimento di una quota significativa di persone dall'uso del mezzo privato verso i sistemi collettivi (ferrovia, TPL).

È possibile, quindi, sostenere che la costruzione dello scenario di progetto contribuisca al raggiungimento degli obiettivi complessivi prefigurati dall'avvio del processo di pianificazione, ottenendo una buona propensione al miglioramento complessivo della funzionalità delle reti regionali dei trasporti.

7.1.2 Aria

Finalità di questo paragrafo del rapporto ambientale è quella di valutare gli effetti complessivi del piano in rapporto agli obiettivi di sostenibilità assunti per la qualità dell'aria. Tale valutazione è effettuata analizzando e confrontando (tramite indicatori) la situazione attuale e quella dello scenario di piano.

Nel novembre 2013, il Parlamento Europeo e il Consiglio hanno approvato il Settimo Programma d'Azione per l'Ambiente "Vivere bene entro i limiti del nostro pianeta" sulla base degli orientamenti indicati dalla strategia "Europa 2020" per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva.

Fondato sul principio "chi inquina paga", sul principio di precauzione e di azione preventiva e su quello di riduzione dell'inquinamento alla fonte, il documento definisce un quadro generale di politica ambientale sino al 2020, individuando nove obiettivi prioritari da realizzare, all'interno dei quali rientrano quelli specifici sull'inquinamento atmosferico, ed in particolare:

- un significativo miglioramento della qualità dell'aria e una significativa riduzione dell'inquinamento acustico dando attuazione alle rispettive politiche dell'UE;



- una ulteriore riduzione delle emissioni dai trasporti aumentando la mobilità sostenibile nella UE.

Il documento evidenzia che una larga parte della popolazione dell'UE è tuttora esposta a livelli d'inquinamento atmosferico ed acustico che superano i valori raccomandati dall'OMS (Organizzazione Mondiale sulla Sanità), in particolare all'interno degli agglomerati urbani. E' pertanto necessario adottare una strategia di sviluppo urbano incentrata sulla sostenibilità ambientale.

Sempre alla fine del 2013 definito "Anno europeo dell'aria", la Commissione UE ha adottato un nuovo pacchetto di politiche per ripulire l'aria in Europa. Il pacchetto "Aria pulita" mira a ridurre sostanzialmente l'inquinamento atmosferico in tutta l'UE. La strategia proposta stabilisce obiettivi per ridurre gli impatti dell'inquinamento atmosferico sulla salute e sull'ambiente entro il 2030 e contiene proposte legislative volte ad attuare norme più severe in materia di emissioni e di inquinamento atmosferico.

Il pacchetto "Aria pulita", pubblicato dalla Commissione il 18 dicembre 2013, è composto tra gli altri da:

- il programma "Aria pulita per l'Europa" - una strategia della Commissione che delinea le misure volte a garantire il raggiungimento degli obiettivi esistenti e che stabilisce nuovi obiettivi in materia di qualità dell'aria per il periodo fino al 2030;
- una revisione della direttiva sui limiti di emissione nazionali, con limiti di emissione rigorosi per le sei principali sostanze inquinanti;
- una proposta di approvazione delle norme internazionali modificate sull'inquinamento atmosferico transfrontaliero a grande distanza (protocollo di Göteborg) a livello di UE;

In particolare, la National Emission Ceilings è la nuova direttiva sull'inquinamento atmosferico adottata dal Parlamento Europeo e dal Consiglio (Direttiva Europea UE 2016/2284 pubblicata sulla GU.U.E. del 17/12/2016) entrata in vigore il 31.12.2016. Nella cosiddetta "NEC" – completamento ideale del più ampio "Pacchetto sulla Qualità dell'Aria", sono fissati – conformemente agli impegni nazionali di riduzione delle emissioni che derivano dalla versione rivista del Protocollo di Göteborg - i limiti per ciascun inquinante, per gli anni dal 2020 al 2029. Dal 2030 in poi le percentuali di riduzione diventeranno progressivamente più alte.

Il meccanismo di applicazione prevede che, per ogni Stato membro, siano innanzitutto individuati livelli indicativi di emissione per il 2025, da stabilirsi sulla base di una "traiettoria lineare" verso i limiti di emissione applicabili a partire dal 2030. Gli Stati membri avranno tuttavia la possibilità, a determinate condizioni, di seguire una traiettoria non lineare, qualora risultasse economicamente o tecnicamente "più efficiente", il che costituisce potenzialmente un limite all'efficacia della direttiva.

Il ruolo degli Stati membri nel coordinare e attuare la direttiva a livello nazionale è infatti determinante. Gli Stati membri – ricorda un comunicato della Commissione Europea – devono recepire la direttiva nel diritto nazionale entro il 30 giugno 2018 e, entro il 2019, sono tenuti a presentare un programma di controllo dell'inquinamento atmosferico nazionale con misure finalizzate a garantire che le emissioni dei cinque principali inquinanti siano ridotte delle percentuali concordate entro il 2020 e 2030. Il programma nazionale per il recepimento della direttiva NEC dovrà garantire il coordinamento con i piani adottati in ambiti quali i trasporti,



l'agricoltura, l'energia e il clima. Tutto questo richiederà indubbiamente investimenti, ma è ormai possibile garantire che il loro costo sarà più che compensato dai benefici in termini di risparmi, soprattutto nel settore della sanità, grazie alla riduzione delle malattie e dei disturbi derivanti dalla cattiva qualità dell'aria.

Con il D.lgs. n. 81/2018, il Legislatore italiano ha dato attuazione alla Direttiva 2016/2284, che stabilisce gli impegni di **riduzione delle emissioni atmosferiche di inquinanti** associate ad attività umane negli Stati membri. Si tratta della cosiddetta **Direttiva NEC** (acronimo di "National Emission Ceiling"), che prevede le seguenti **riduzioni delle emissioni nazionali rispetto al 2005**:

- NOx
 - Dal 2020 al 2029: 40%
 - Dal 2030: 65%
- PM 2,5
 - Dal 2020 al 2029: 10%
 - Dal 2030: 40%

Il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 23 dicembre 2021 approva il Programma nazionale di controllo dell'inquinamento atmosferico (redatto ai sensi del decreto legislativo 30 maggio 2018, n. 81), previsto dalla NEC.

Coerentemente con quanto richiesto dalla direttiva NEC, fatta eccezione del settore agricoltura, le misure di riduzione prese in considerazione sono coerenti con quelle valutate nel corso della elaborazione del Piano Energia e Clima. Sono state, pertanto, selezionate le misure utili al raggiungimento degli obiettivi nazionali stabiliti dalla SEN e in materia di fonti rinnovabili, efficienza energetica ed emissioni di gas serra al 2020, cui si aggiungono una serie di ulteriori traguardi individuati dalla strategia stessa per il 2030. Tali obiettivi sono perseguiti, in particolare, tramite la dismissione delle centrali termoelettriche alimentate a carbone entro il 2025, il raggiungimento di una quota pari al 55% di fonti rinnovabili nella produzione di energia elettrica, la diffusione di circa 5 milioni di auto elettriche, la forte metanizzazione del trasporto merci sia su strada che navale, la riduzione delle emissioni di gas serra nel settore non ETS del 33% rispetto ai livelli del 2005.

Nell'ambito del Green Deal europeo, l'UE sta rivedendo tali norme per allinearle maggiormente alle raccomandazioni dell'Organizzazione mondiale della sanità (gli ultimi orientamenti dell'OMS sulla qualità dell'aria sono stati pubblicati il 22 settembre 2021). L'UE mira, inoltre, a migliorare la legislazione complessiva dell'UE in materia di aria pulita, sulla base degli insegnamenti tratti dalla valutazione 2019 ("controllo dell'adeguatezza") delle direttive sulla qualità dell'aria ambiente.

L'obiettivo dell'iniziativa è rafforzare ulteriormente la legislazione dell'UE in materia di qualità dell'aria al fine di evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi dell'inquinamento atmosferico sulla salute umana e sull'ambiente, in linea con l'ambizione del Green Deal europeo a zero inquinamento. La Commissione ha pubblicato una valutazione d'impatto iniziale per orientare i lavori di base per valutare l'impatto di un'eventuale revisione delle direttive sulla qualità dell'aria ambiente, prevista per il 2022.



L'analisi degli effetti complessivi del piano sulla componente è stata effettuata tramite bilanci emissivi sul territorio Regionale di: Ossidi di Azoto (NOx), Particolato Fine (PM10), e PM 2,5 attraverso la predisposizione di modelli di simulazione delle emissioni in atmosfera in grado di descrivere gli effetti delle scelte sui principali indicatori.

La predisposizione di un modello di simulazione per il traffico stradale ha permesso di stimare i flussi stradali negli scenari: attuale e di piano. Tali dati hanno costituito l'input del modello atmosferico utilizzato per le valutazioni. Sono pertanto state calcolate per i tre scenari le emissioni di PM10, NOx e PM 2,5.

In termini di effetti sulla qualità dell'aria del Piano di seguito si riportano i risultati delle simulazioni effettuate sull'intera rete di valutazione, specificando che obiettivo della valutazione è quello di verificare i possibili effetti del piano in termini di coerenza con gli obiettivi di sostenibilità. Quindi importante è avere informazioni sul trend emissivo nei vari scenari.

La determinazione dei volumi di traffico sulla rete stradale è stata effettuata a partire dal dato dell'ora di punta fornito dal modello di simulazione per tutti gli archi della rete regionale. Il parco dei veicoli circolanti considerato è quello ACI 2020 per la Puglia.

Per ottenere il traffico giornaliero per tutti gli archi stradali considerati, si sono applicate le curve giornaliere di distribuzione del traffico, ricavate per tipologia di strada,

Tali dati hanno costituito l'input del modello atmosferico (TREFIC²) utilizzato per le valutazioni. Sono pertanto state calcolate per i tre scenari le emissioni di PM10, PM2,5 e NOx.

² Lo sviluppo di metodologie di stima delle emissioni inquinanti è oggetto del programma europeo CORINAIR, risalente, nella sua prima versione, al 1985. Il comparto del progetto relativo al traffico sviluppa e mantiene aggiornata, sulla base delle nuove informazioni messe a disposizione dalla ricerca, una metodologia per la stima delle emissioni a partire dai fattori d'emissione ("Emission Factors" - EF), valori di emissione per unità di percorrenza, dei singoli veicoli appartenenti a categorie codificate. Tale metodologia è inclusa in un programma informatico, denominato COPERT, concepito per calcolare emissioni da traffico aggregate a livello nazionale. Il programma COPERT è stato diffuso nella sua prima versione nel 1989, aggiornato nel 1991 in concomitanza con l'inventario delle emissioni CORINAIR '90 e pubblicato in versione 2 (COPERT II) nel corso del 1997. La terza versione del programma (COPERT III) è stata ufficialmente diffusa nel corso del 2000. L'ultima versione che è quella in uso è COPERT IV.

Ai fini delle quantificazioni delle emissioni da traffico si è fatto uso del modello TREFIC. Il programma TREFIC implementa metodologie ufficiali di calcolo dei fattori di emissione in un "frame" di calcolo a "step", in grado di determinare, per tratto stradale, emissioni aggregate su qualsiasi base temporale, e di produrre in automatico file di input per esecuzione di simulazioni modellistiche: quale ad esempio il modello ARIA Impact.

Il programma si basa sulla metodologia COPERT IV di calcolo degli EF dei veicoli stradali, considerando alcune caratteristiche specifiche, tra cui:

- tipologia di veicolo,
- consumo di carburante,
- velocità media di percorrenza,
- tipologia di strada.

Il programma TREFIC è sostanzialmente costituito da un ciclo di lettura e trattamento informazioni per ogni arco stradale considerato. L'input è costituito da quattro gruppi di file, relativi a:

- grafo stradale, con informazioni, per ciascun segmento di arco del grafo, circa la lunghezza, i volumi di traffico, ecc.;
- modulazioni temporali, attraverso tabelle dei coefficienti moltiplicativi dei volumi di traffico,
- delle velocità medie di percorrenza e della temperatura ambiente,
- parco veicoli circolanti, nelle categorie COPERT IV, suddiviso per tipologia di strada;
- EF, attraverso opportune tabelle di implementazione della metodologia COPERT V.

Per quanto riguarda il particolato nell'ambito di Trefic la metodologia COPERT V è stata integrata con i fattori di emissione sviluppati dall'istituto austriaco IIASA nell'ambito del progetto "RAINS Europe" (IASA 2001); tali fattori sono espressi per unità di percorrenza per quanto concerne i fenomeni abrasivi e per unità di energia prodotta per quanto concerne i fenomeni di combustione. La metodologia COPERT V contempla, infatti, fattori di emissione diversi da zero solamente per i veicoli a motore diesel ed inoltre non considera fenomeni emissivi diversi dalla combustione, come l'abrasione degli pneumatici, dei freni, del manto stradale.

**Tabella 7.1.7 - Emissioni rete Regione (ora media giorno feriale)**

	Scenario attuale	Scenario di riferimento	Scenario PA 21-30
veic tot*km (24h)	64.264.044	63.444.779	60.559.738
NOx (kg/ora)	2.284	2.261	2.166
PM10 (kg/ora)	542	535	513
PM2.5 (kg/ora)	223	220	210

Tabella 7.1.8 - - Differenza tra scenari - emissioni rete Regione (ora media giorno feriale)

	RIFERIMENTO - ATTUALE		PA 21-30 - ATTUALE		PA 21-30 - RIFERIMENTO	
Veicoli tot * km (24h)	-819265	-1,27%	-3.704.306	-5,76%	-2.885.041	-4,55%
Emissioni totali NOx (kg / ora)	-24	-1,03%	-118	-5,16%	-94	-4,17%
Emissioni totali PM10 (kg / ora)	-6	-1,16%	-29	-5,37%	-23	-4,26%
Emissioni totali PM2.5 (kg / ora)	-3	-1,34%	-13	-5,87%	-10	-4,59%

Dall'analisi degli scenari, appare evidente che l'effetto complessivo degli interventi dei vari sistemi di trasporto previsti dal piano sui veicoli circolanti sulla rete stradale è positivo. Infatti, confrontando lo scenario di piano rispetto allo scenario attuale si ha una riduzione delle emissioni dal 5 al 6%.

In merito ai risultati si evidenzia che non è stato valutato l'effetto del rinnovo del parco auto e in particolare la diffusione dei veicoli elettrici privati.

L'inquinamento atmosferico ha un impatto sulla salute dei cittadini e sull'ambiente, come evidenziato dalla letteratura scientifica e dalle Linee Guida sulla qualità dell'aria dell'Organizzazione Mondiale della Sanità.

Per stimare i possibili effetti sulla salute del piano sono state stimate le emissioni di inquinanti nell'agglomerato di Bari, che risulta ovviamente la parte di territorio più abitata e con la maggior densità di strade.

Premettendo che le concentrazioni degli inquinanti in atmosfera dipenderanno non solo dalle emissioni da traffico, ma anche dalle condizioni meteo e dalle altre sorgenti (principalmente riscaldamento e sorgenti industriali), è evidente che le emissioni nel centro abitato sono correlabili con i possibili effetti sulla salute del PA 21-30, ovvero quanto il piano concorre a ridurre le emissioni di inquinanti nelle zone con maggior popolazione esposta.

Tabella 7.1.9 - emissioni Agglomerato di Bari (ora media giorno feriale)



	Scenario attuale	Scenario di riferimento	Scenario PA 21-30
veic tot*km (24h)	6.806.211	6.686.295	6.203.183
NOx (kg/ora)	231	226	205
PM10 (kg/ora)	56	54	50
PM2.5 (kg/ora)	24	23	21

Tabella 7.1.10 - - Differenza tra scenari - emissioni Agglomerato di Bari (ora media giorno feriale)

	RIFERIMENTO - ATTUALE		PA 21-30 – ATTUALE		PA 21-30 - RIFERIMENTO	
Veicoli tot * km (24h)	-119.917	-1,76%	-603.028	-8,86%	-483.112	-7,23%
Emissioni totali NOx (kg / ora)	-6	-2,43%	-26	-11,20%	-20,3	-8,99%
Emissioni totali PM10 (kg / ora)	-1	-2,39%	-6	-10,70%	-4,6	-8,51%
Emissioni totali PM2.5 (kg / ora)	-119.917	-1,76%	-603.028	-8,86%	-483.112	-7,23%

Rispetto allo scenario attuale le simulazioni evidenziano una riduzione delle emissioni di oltre il 10% nell'agglomerato.

Si rileva come i risultati sull'agglomerato, uniti ai risultati sull'intero Regione, fanno ipotizzare che il piano possa avere un effetto positivo non trascurabile sulle concentrazioni nei centri abitati e in tutte le aree influenzate prevalentemente dal traffico. A questo bisogna aggiungere, come già evidenziato che nel parco auto non è stata considerata la diffusione dei veicoli elettrici.

Si sottolinea quindi la coerenza del piano con l'obiettivo del raggiungimento del rispetto dei limiti normativi di concentrazione di inquinanti in atmosfera e che tali risultati di riduzione delle emissioni, in particolare nei centri abitati, con ipotizzabili effetti migliorativi delle concentrazioni, abbia potenziali effetti positivi sulla salute delle persone che risiedono nei centri abitati nelle aree maggiormente influenzate da traffico.

Appare pertanto evidente che il PA 21-30 possa avere effetti positivi anche in termini di salute delle persone, in particolare nelle aree maggiormente influenzate da traffico.

Tali riduzioni sono significative anche rispetto allo scenario di riferimento; pertanto, è evidente l'azione del piano di allontanamento del traffico dalle aree residenziali della Regione. Questo comporta sicuramente anche una maggiore vivibilità dei luoghi e qualità urbana.



7.1.3 Emissioni climalteranti

Finalità di questo paragrafo del rapporto ambientale è quella di valutare gli effetti complessivi del piano in rapporto agli obiettivi di sostenibilità assunti per la matrice Energia e cambiamenti climatici. Tale valutazione è effettuata analizzando e confrontando (tramite indicatori) la situazione attuale con quella di riferimento e quella del piano.

La Comunità Europea ha emanato numerosi provvedimenti volti a definire gli obiettivi e le strategie al 2030 e al 2050, anno in cui dovrà essere raggiunta una effettiva decarbonizzazione dell'economia europea. Anche il PA21-30 deve contribuire a raggiungere i nuovi target riferendosi specificatamente agli obiettivi definiti dal Piano Nazionale Integrato Energia e Clima (PNIEC) pubblicato nella versione definitiva dal MISE nel gennaio 2020³.

Il Piano stabilisce gli obiettivi nazionali al 2030 sull'efficienza energetica, sulle fonti rinnovabili e sulla riduzione delle emissioni di CO₂, nonché gli obiettivi in tema di sicurezza energetica, interconnessioni, mercato unico dell'energia e competitività, sviluppo e mobilità sostenibile, delineando per ciascuno di essi le misure che saranno attuate per assicurarne il raggiungimento.

Il Piano si struttura sulle seguenti 5 linee di intervento, al cui interno sono previsti interventi nel settore dei trasporti:

1. Decarbonizzazione, al quale si prevede che dovrà dare un contributo significativo il settore dei trasporti (non incluso nel sistema di scambio di quote EU ETS);
2. Efficienza energetica, nel cui ambito, per i trasporti si attribuisce rilievo prioritario alle politiche per il contenimento del fabbisogno di mobilità e all'incremento della mobilità collettiva, in particolare su rotaia, compreso lo spostamento del trasporto merci da gomma a ferro; per la mobilità privata e merci, si intende promuovere l'uso dei carburanti alternativi e in particolare il vettore elettrico, accrescendo la quota di rinnovabili attraverso strumenti economici e di natura regolatoria, coordinati con le autonomie locali;
3. Sicurezza dell'approvvigionamento energetico;
4. Sviluppo del mercato interno dell'energia;
5. Ricerca, innovazione e competitività.

Tornando alla metodologia utilizzata per l'analisi della componente, si ricalca sostanzialmente quanto eseguito per la qualità dell'aria, per cui si rimanda allo specifico paragrafo per eventuali approfondimenti relativi alle simulazioni effettuate.

Gli elementi di maggiore assonanza tra le due metodologie di indagine sono riferibili ai seguenti punti.

Si è scelto di concentrare le valutazioni sulle emissioni da traffico stradale, in quanto, questo è il maggiore responsabile delle emissioni da trasporto e quindi è sicuramente l'elemento che più

³ In attuazione del Regolamento (UE) 2018/1999 il MISE, il MIT ed il Ministero dell'Ambiente hanno redatto e pubblicato il testo del Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima, inviato a dicembre 2019 alla Commissione europea.



influisce sui consumi energetici e sull'emissione di gas climalteranti e quindi sul calcolo dell'impronta carbonica⁴.

Come premesso per la valutazione di tali consumi ed emissioni da sorgenti mobili di traffico, è stato utilizzato il software TREFIC, che segue la metodologia determinata dal progetto CORINAIR, che è parte integrante del più ampio programma CORINE (Coordination-Information-Environment) della UE. Con questo strumento lo studio viene svolto quantificando le emissioni generate dal parco veicolare del territorio regionale, considerando la tipologia di veicolo, il consumo di carburante, la velocità media di percorrenza e la tipologia di strada. Il calcolo è stato effettuato considerando i dati orari medi relativi ai soli giorni feriali.

La stima globale di gas serra in termini di CO₂ eq. viene effettuata a partire dalle emissioni di inquinanti simulate con TREFIC utilizzando i fattori del GWP (Global Warming Potential), che descrive l'effetto serra del gas paragonato a quello della CO₂, su un determinato intervallo di tempo. I gas climalteranti normalmente considerati sono il biossido di carbonio (GWP-1), il monossido di carbonio (GWP-2), il protossido di azoto (GWP-265), i composti organici volatili non metanici (GWP-3) ed infine il metano (GWP-28)⁵.

Considerando tuttavia che il contributo degli altri gas è residuale rispetto a quello della CO₂ che da sola è responsabile di oltre il 98%, le valutazioni sono state limitate a questo solo gas⁶.

Di seguito si riportano i risultati delle simulazioni effettuate nei due diversi ambiti territoriali considerati, nei tre diversi scenari. Si ricorda che i dati sono relativi all'ora media del giorno medio.

Tabella 7.1.11 - Consumi energetici ed Emissioni CO₂ del trasporto stradale (giorno medio) – Regione Puglia

Fattori di emissioni	Attuale	Tendenziale	Futuro
Emissioni totali (kg/ora)	588.084,56	580.117,05	553.398,92
Fuel Consumption (kg/ora)	185.574,48	183.060,22	174.629,04

Tabella 7.1.12 - Consumi energetici ed Emissioni CO₂ del trasporto stradale (giorno medio)– Agglomerato di Bari

Fattori di emissioni	Attuale	Tendenziale	Futuro
----------------------	---------	-------------	--------

⁴ •In base ai dati dell'annuario 2021 ISPRA https://annuario.isprambiente.it/sys_ind/macro/31 La quota di emissioni dovuta al trasporto stradale, di passeggeri e di merci, è pari al 92,6%; nel periodo tra 1990 e 2019 la percentuale del trasporto stradale si è comunque mantenuta intorno al 92-93% (peso altre modalità di trasporto tra il 7-8%)

⁵ I valori in relazione sono desunti da IPCC fifth Assessment Report 2014 (AR5)

⁶ •Dall'Annuario dei dati Ambientali di ISPRA https://annuario.isprambiente.it/sys_ind/macro/31 emerge che la quota di CO₂ rispetto alla totalità dei gas serra, si attesta, nel periodo 2011 – 2019, sempre intorno al 98% e tende ad aumentare per effetto dell'incremento dell'emissione dell'anidride carbonica che per la riduzione degli altri gas (CH₄ e N₂O);



Emissioni totali (kg/ora)	64.795,52	62.709,49	57.114,87
Fuel Consumption (kg/ora)	20.446,91	19.788,63	18.023,21

Nelle tabelle successive si riporta confronto tra i diversi scenari.

Tabella 7.1.13 - Confronto tra scenari (giorno medio) Regione Puglia

Fattori di emissioni	TENDENZIALE – ATTUALE		FUTURO – ATTUALE		FUTURO – TENDENZIALE	
Emissioni totali CO2 (kg / ora)	-7967,5	-1,35%	-34685,6	-5,90%	-26718,1	-4,61%
Fuel Consumption (kg / ora)	-2514,3		-10945,4		-8431,2	

Tabella 7.1.14 - Confronto tra scenari (giorno medio) Agglomerato di Bari

Fattori di emissioni	TENDENZIALE – ATTUALE		FUTURO – ATTUALE		FUTURO – TENDENZIALE	
Emissioni totali CO2 (kg / ora)	-2086,0	-3,22%	-7680,6	-	-5594,6	-8,92%
Fuel Consumption (kg / ora)	-658,3		-2423,7	11,85%	-1765,4	

Dai risultati delle simulazioni nei vari scenari si riscontra, quindi, una riduzione delle emissioni di CO2 per una quota compresa tra il 6% e il 12% tra lo scenario attuale e quello di piano, a seconda dell'ambito considerato (intera Regione, Agglomerato di Bari). E' del tutto evidente che le azioni del Piano sono più efficaci considerando l'ambito dell'Agglomerato di Bari che non tutto il territorio regionale.

Si ricorda che:

- La metodologia adottata, sconta il fatto che consente di valutare le scelte di piano, relativamente al solo trasporto stradale e a parità di parco veicolare, considerato uguale nei tre scenari: attuale, riferimento, futuro.
- Quindi occorre rimarcare che la simulazione dello scenario di piano è fatta basandosi su una composizione del parco veicolare che non tiene conto dell'incremento della circolazione dei veicoli a trazione prevalentemente elettrica che invece risulteranno essere la maggioranza di quelli di nuova immatricolazione in un orizzonte temporale di medio periodo;
- Riguardo a quest'ultimo aspetto si sottolinea come nel PNIEC vi siano precise assunzioni in merito al contributo delle fonti rinnovabili per il settore trasporti (che devono coprire il 22% dei consumi complessivi del settore), al grado di penetrazione dell'energia elettrica nel settore e all'utilizzo del GNL per il trasporto merci pesante.

Ulteriori e significativi miglioramenti possono ottenersi dalle ulteriori strategie implementate nel PA 21-30 volte a favorire una mobilità sostenibile attraverso la divergenza modale verso sistemi di



trasporto energeticamente sostenibili o a minor emissione di CO2 e al rinnovo del parco veicolare pubblico e privato in coerenza con gli obiettivi indicati nel PNRR e nel PNIEC 2030.

In particolare gli interventi promossi dal PA21-30 relativi alla decarbonizzazione sono:

- la conversione delle linee FSE residuali all'elettrificazione programmata verso l'idrogeno (progetto PNRR);
- la conversione della rete FAL, in coerenza con la nota regionale, verso l'idrogeno;
- La realizzazione di un sistema di trasporto ecocompatibile sulla Foggia – Manfredonia;
- La previsione di 6 BRT extraurbani a Idrogeno o biometano o elettrici;
- La progressiva sostituzione del parco autobus urbano (elettrico visto che le due città più grandi avranno BRT elettrici) ed extraurbano;
- la promozione dell'impulso alla decarbonizzazione delle flotte della P.A.
- Misure incentivanti alla decarbonizzazione nel settore privato.

In definitiva il PA21-30 ha ben integrato il tema della riduzione delle emissioni climalteranti, molte delle azioni, avendo il fine di favorire la decarbonizzazione del trasporto pubblico e privato e promuovere forme di mobilità sostenibile (divergenza modale verso sistemi di trasporto energeticamente sostenibili o a minor emissione di CO2) risultano pienamente coerenti con quanto previsto dal PNIEC settore dell'Efficienza Energetica del Settore Trasporti.

Riguardo all'incremento nell'utilizzo delle energie rinnovabili il PA21-30, ha un campo di azione limitato, potendo agire solo attraverso strumenti che spingano il trasporto privato a rinnovare il proprio parco veicolare e promuovere il rinnovamento della flotta di trasporto pubblico, verso veicoli alimentati da combustibili alternativi (e quindi serviti da fonti rinnovabili, compreso l'idrogeno e biometano).

In definitiva gli effetti della riduzione dei Gas Serra nel trasporto stradale derivanti dalle Azioni PA21-30 (- 6% o - 12% a seconda dell'ambito territoriale considerato) deve considerarsi, se non aggiuntivo, quantomeno integrativo degli obiettivi fissati dalla pianificazione di livello nazionale o europea.



7.2 Interferenze con sistemi di tutela/vincoli/emergenze

All'interno del presente paragrafo vengono analizzate le potenziali interferenze fra le azioni/interventi proposte dall'aggiornamento di PA 2021-2030 e i sistemi di tutela/vincoli/emergenze contenuti nel PPTR.

la Regione Puglia con deliberazione n. 176 del 16 febbraio 2015, pubblicata sul BURP n. 39 del 23.03.2015, ha approvato il nuovo Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) successivamente aggiornato e rettificato, negli elaborati, con:

- Delibera di aggiornamento e rettifica degli elaborati pubblicata sul BURP n. 32 del 22.03.2016;
- Delibera di aggiornamento e rettifica degli elaborati pubblicata sul BURP n. 94 del 11.08.2016;
- Delibera di aggiornamento e rettifica degli elaborati pubblicata sul BURP n. 48 del 21.04.2017;
- Delibera di aggiornamento e rettifica degli elaborati pubblicata sul BURP n. 19 del 05.02.2018;
- Delibera di aggiornamento e rettifica degli elaborati pubblicata sul BURP n. 63 del 07.05.2018;
- Delibera di aggiornamento e rettifica degli elaborati pubblicata sul BURP n. 117 del 10.09.2018;
- Delibera di aggiornamento e rettifica degli elaborati pubblicata sul BURP n. 19 del 18.02.2019;
- Delibera di aggiornamento e rettifica degli elaborati pubblicata sul BURP n. 9 del 21.01.2020;
- Delibera di aggiornamento e rettifica degli elaborati pubblicata sul BURP n. 66 del 11.05.2020;
- Delibera di aggiornamento e rettifica degli elaborati pubblicata sul BURP n. 155 del 13.12.2021.

Nello specifico, il Piano individua e delimita i **beni paesaggistici** di cui all'art. 134 del Codice, nonché **ulteriori contesti** a norma dell'art. 143 co. 1 lett. e) del Codice e ne detta rispettivamente le specifiche prescrizioni d'uso e le misure di salvaguardia e utilizzazione nelle relative NTA

Il PPTR, per la descrizione dei caratteri del paesaggio, definisce all'art. 39 delle NTA tre strutture, a loro volta articolate in componenti ciascuna delle quali soggetti a specifica disciplina:

STRUTTURA IDRO-GEO-MORFOLOGICA

- **Componenti idrologiche** che comprendono beni paesaggistici e ulteriori contesti (art.40 delle N.T.A.):
 - I **beni paesaggistici** (BP) sono costituiti da:
 - 1) Territori costieri; 2) Territori contermini ai laghi; 3) Fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche.
 - Gli **ulteriori contesti** (UCP) sono costituiti da:
 - 1) Reticolo idrografico di connessione della Rete Ecologica Regionale; 2) Sorgenti; 3) Aree soggette a vincolo idrogeologico.
- **Componenti geomorfologiche** che comprendono esclusivamente ulteriori contesti (art.49 delle N.T.A.):
 - Gli **ulteriori contesti** (UCP) sono costituiti da:
 - 1) Versanti; 2) Lame e Gravine; 3) Doline; 4) Grotte; 5) Geositi; 6) Inghiottitoi; 7) Cordoni dunari.

STRUTTURA ECOSISTEMICA E AMBIENTALE

- **Componenti botanico-vegetazionali** che comprendono beni paesaggistici e ulteriori contesti (art.57 delle N.T.A.):



- I beni paesaggistici (BP) sono costituiti da:
 - 1) Boschi; 2) Zone umide Ramsar.
- Gli ulteriori contesti (UCP) sono costituiti da:
 - 1) Aree umide 2) Prati e pascoli naturali; 3) Formazioni arbustive in evoluzione naturale;
 - 4) Area di rispetto dei boschi
- **Componenti delle aree protette e dei siti di rilevanza naturalistica** che comprendono beni paesaggistici e ulteriori contesti (art.67 delle N.T.A.):
 - I beni paesaggistici (BP) sono costituiti da:
 - 1) Parchi e riserve nazionali o regionali, nonché gli eventuali territori di protezione esterna dei parchi.
 - Gli ulteriori contesti (UCP) sono costituiti da:
 - 1) Siti di rilevanza naturalistica; 2) Area di rispetto dei parchi e delle riserve regionali.

STRUTTURA ANTROPICA E STORICO-CULTURALE

- **Componenti culturali e insediative** che comprendono beni paesaggistici e ulteriori contesti (art.74 delle N.T.A.):
 - I beni paesaggistici (BP) sono costituiti da:
 - 1) Immobili e aree di notevole interesse pubblico; 2) Zone gravate da usi civici; 3) Zone di interesse archeologico.
 - Gli ulteriori contesti (UCP) sono costituiti da:
 - 1) Città consolidata; 2) Testimonianze della stratificazione insediativa; 3) Area di rispetto delle componenti culturali e insediative; 4) Paesaggi rurali.
- **Componenti dei valori percettivi** che comprendono esclusivamente ulteriori contesti (art.84 delle N.T.A.):
 - Gli ulteriori contesti (UCP) sono costituiti da:
 - 1) Strade a valenza paesaggistica; 2) Strade panoramiche; 3) Punti panoramici; 4) Coni visuali.

Nella tabella che segue si riporta l'analisi delle interferenze fra le azioni/interventi proposti dall'aggiornamento del PA 2021-2030 e i regimi di tutela previsti dal PPTR.



MODALITA' DI TRASPORTO	CODICE INT.	Struttura idro-geo-morfologica PTPR											
		Componenti idrologiche						Componenti geomorfologiche					
		Beni Paesaggistici (BP)			Ulteriori contesti (UC)			Ulteriori contesti (UC)					
		Territori costieri	Territori contermini ai laghi	Fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche	Reticolo idrografico di connessione della Rete Ecologica Regionale	Sorgenti	Aree soggette a vincolo idrogeologico	Versanti	Lame e Gravine	Doline	Grotte	Geositi	Inghiottoi
Stradale	S2	Interventi di adeguamento/completamento infrastrutture stradali											
Stradale	s162*												
Ferroviario	F8	Interventi di realizzazione di nuove stazioni ferroviarie, terminal e opere annesse											
Ferroviario	f335*												
Ferroviario	f336a*												
Ferroviario	f337a*												

MODALITA' DI TRASPORTO	CODICE INT.	Struttura ecosistemica e ambientale PTPR							
		Componenti botanico-vegetazionali					Componenti delle aree protette e dei siti di rilevanza naturalistica		
		Beni Paesaggistici (BP)		Ulteriori contesti (UC)			Beni Paesaggistici (BP)		Ulteriori contesti (UC)
		Boschi	Zone umide Ramsar	Aree umide	Prati e pascoli naturali	Formazioni arbustive in evoluzione naturale	Aree di rispetto dei boschi	Parchi e riserve nazionali o regionali, nonché gli eventuali territori di protezione esterna dei parchi	Siti di rilevanza naturalistica
Stradale	S2	Interventi di adeguamento/completamento infrastrutture stradali							
Stradale	s162*								
Ferroviario	F8	Interventi di realizzazione di nuove stazioni ferroviarie, terminal e opere annesse							
Ferroviario	f335*								
Ferroviario	f336a*								
Ferroviario	f337a*								

MODALITA'	CODICE	Struttura antropica e storico culturale PTPR
-----------	--------	--



DI TRASPORTO	INT.	Componenti culturali e insediativi						Componenti dei valori percettivi			
		Beni Paesaggistici (BP)			Ulteriori contesti (UC)			Ulteriori contesti (UC)			
		Immobili e aree di notevole interesse pubblico	Zone gravate da usi civici	Zone di interesse archeologico	Città consolidata	Testimonianze della stratificazione insediativa	Aree di rispetto delle componenti culturali e insediative	Paesaggi rurali	Strade a valenza paesaggistica	Strade panoramiche	Punti panoramici
Stradale	S2	Interventi di adeguamento/completamento infrastrutture stradali									
Stradale	s162*					X					
Ferroviario	F8	Interventi di realizzazione di nuove stazioni ferroviarie, terminal e opere annesse									
Ferroviario	f335*										
Ferroviario	f336a*				X						
Ferroviario	f337a*										

Le analisi sopra riportate si concentrano sugli interventi delle categorie S2 ed F8 in quanto prevedono l'inserimento di nuove infrastrutture o la modifica di aree di pertinenza ferroviaria. Gli altri interventi previsti dal PA 2021-2030, o derivanti dal PA 2015-2019 e riconfermati e valutati dal presente Rapporto Ambientale, si attuano principalmente su infrastrutture o aree esistenti e non determinano particolari nuove interferenze con i sistemi ambientali presenti.

Dunque come emerso dalle analisi sopra riportate i nuovi interventi/azioni S2 ed F8 previsti dall'aggiornamento di PA 2021-2030 non presentano interferenze con i regimi di tutela previsti dal PTPR, fatta eccezione per:

- l'intervento stradale s162*, che prevede un tratto di collegamento tra la S.S n. 673 e la nuova fermata ferroviaria Foggia AV sulla linea Bari – Napoli, e due aree a rischio archeologico "Pantano – FG001713" e "Pantano FG001716". Entrambe le aree sono individuate all'interno degli Ulteriori Contesti Paesaggistici del PTRP.
- l'intervento ferroviario f336a*, che prevede il potenziamento del collegamento stradale e dei parcheggi a servizio del secondo fronte di stazione presso la Stazione di Bari Centrale, con il perimetro della città consolidata individuato dal PTPR come Ulteriore Contesto Paesaggistico.

Possiamo dire che gli interventi /azioni previsti nel PA 2021-2030 non presentano interferenze significative con i regimi di tutela individuati dal PTPR.

7.3 Matrice degli effetti ambientali dell'aggiornamento del Piano Attuativo

La valutazione degli effetti ambientali significativi dell'aggiornamento del Piano Attuativo costituisce uno dei contenuti del Rapporto ambientale più importanti.



La valutazione è effettuata attraverso un approccio matriciale finalizzato alla valutazione degli impatti degli interventi, rispetto alle singole componenti ambientali considerate e ai relativi Obiettivi di Sostenibilità.

Il giudizio è circoscritto al livello dei soli nuovi interventi previsti nell'aggiornamento del Piano, non contenuti in altri piani vigenti, in quanto hanno scontato una precedente fase di valutazione ambientale.

Inoltre, ulteriori valutazioni sui potenziali impatti ambientali degli interventi previsti da PA 2021-2030 verranno analizzate nelle fasi di redazione dei singoli progetti attuativi.

Al fine di fornire elementi di analisi immediata verrà adottata la stessa simbologia a quella utilizzata nel PA 15-19, attribuendole il significato illustrato nella tabella che segue:

Simbolo	Descrizione
	Gli interventi proposti potrebbero avere effetti ambientalmente positivi. L'integrazione di criteri di sostenibilità ambientale assicurerebbe inoltre un maggior vantaggio ambientale sulle diverse componenti
	Gli interventi proposti potrebbero avere effetti ambientalmente negativi che potrebbero essere riorientati attraverso l'integrazione di criteri di sostenibilità ambientale.
	Gli effetti ambientali possono essere valutati positivamente o negativamente in quanto legati alla modalità con cui si attuano gli interventi e/o alla loro localizzazione. Necessaria una efficace integrazione di criteri di sostenibilità ambientale per assicurare la riduzione di possibili effetti negativi non precisamente quantificabili alla scala di Piano ma rilevanti alla scala dell'intervento.
-	Effetti non valutati per le ricadute ambientali ritenute limitate

La tabella contiene, all'interno del campo "Note di valutazione", informazioni aggiuntive sulle caratteristiche degli interventi previsti, l'esplicitazione della logica sottesa ai giudizi forniti in formato grafico, l'indicazione della possibilità di integrazione ambientale e, laddove ritenuto necessario, un maggiore dettaglio sulla tipologia di effetto ambientale.

Gli interventi valutati e quindi riportati nella matrice si dividono in due tipologie. Gli interventi che riportano nella colonna codice un "*" sono quelli che compaiono per la prima volta all'interno dello scenario di piano del PA 2021-2030, mentre quelli privi di "*" sono tutti gli interventi che non erano stati sottoposti a Valutazione Ambientale Strategica nel precedente PA 2015-2019, in quanto collocati temporalmente oltre lo scenario di Piano, e che verranno valutati in questa fase.



MODALITA' DI TRASPORTO	CODICE INT.	DENOMINAZIONE INTERVENTO	ARIA	ACQUA	SUOLO	PAESAGGIO	BIODIVERSITA'	AMBIENTE MARINO COSTIERO	RIFIUTI	CLIMA	INQUINAMENTO ACUSTICO	POPOLAZIONE E SALUTE	ENERGIA	NOTE DI VALUTAZIONE
Stradale	S1	Adegamenti della sezione stradale												
Stradale	S3	SS16 - Adeguamento alla sezione tipo C del tratto Foggia - San Severo confine regionale (Marina di Chieuti) 1° stralcio Adeguamento della tangenziale ovest di San Severo												
Stradale	S17	S.S. 16 "Adriatica" - Tangenziale Est di Foggia - Collegamento tra la S.S.16 ed il Casello Autostradale												
Stradale	S21	Lavori di razionalizzazione della viabilità di S. Giovanni Rotondo e realizzazione dell'asta di collegamento da San Giovanni Rotondo al capoluogo dauno (Manfredonia) - 1° stralcio - Manfredonia (km 172+000) - Aeroporto militare di Amendola (km 186+000)												
Stradale	S46	Tronco Bari - Mola di Bari. Variante nel tratto compreso fra Bari e Mola con adozione della sezione stradale B. (DM. 5/11/2001). S516Bis - Declassamento e rifunzionalizzazione tratto S. Giorgio-via Calderola												
Stradale	S47	Tronco Bari - Mola di Bari. Variante nel tratto compreso fra Bari e Mola con adozione della sezione stradale B. (DM. 5/11/2001). S516Bis - Declassamento e rifunzionalizzazione tratto Mola-S. Giorgio												
Stradale	S54	Collegamento mediano Murge-Matera-Pollino - adeguamento della tratta Matera-Santeramo in Colle-Gioia del Colle con sezione tipo C												
Stradale	S56	SS172 del Trulli - Lavori di costruzione del tronco: Casamassima - Putignano												
Stradale	S71	SS7 ter "Itinerario Bradanico-Salentino" - Adeguamento alla sezione tipo C tra l'innesto con la variante di Sava e Manduria e l'abitato di Grottaglie in corrispondenza della SS7 "Apulia"												
Stradale	S86	Viabilità z.i. di Brindisi - Completamento e miglioramento del collegamento con il bacino logistico portuale industriale di Costa Morena con sezione tipo D												
Stradale	S88	SS7ter - itinerario Brandanico-Salentino - Adeguamento alla sez C del D.M.6792/2001 nel tratto tra l'abitato di San Pancrazio Salentino e Guagnano (in corrispondenza dell'innesto con la tangenziale di Guagnano)												
Stradale	S92	SR6 - Adeguamento in sede e messa in sicurezza, tra lo svincolo 8 della tangenziale est di Lecce e l'abitato di Vernole con adozione della sezione stradale tipo II delle norme CNR n. 28/1980												
Stradale	S96	Distribuzione retrocosterio Capo di Leuca: Corridoio plurimodale Adriatico Itinerario Maglie-Santa Maria di Leuca - S.S. 275 di "Santa Maria di Leuca" - Lavori di ammodernamento ed adeguamento - 2° Lotto da Montesano Salentino a Santa Maria di Leuca												
Stradale	S103	S593 Appulo-Lucana - Ampliamento e messa in sicurezza tratto Canosa-Loconia-Lavello dal Km 24+080 al Km 41+570 (confine regionale)												
Stradale	S160	Lavori di razionalizzazione della viabilità di San Giovanni Rotondo e realizzazione dell'asta di collegamento da San Giovanni Rotondo al capoluogo dauno (Manfredonia) - 2° stralcio - EX S.S. 273 - Lavori di realizzazione dell'asta di collegamento da San Giovanni Rotondo alla S.S.89												
Stradale	S161	S.S.100 Bari- Taranto. Completamento funzionale e messa in sicurezza con sez. tipo B dal km 52.200 fino al km 66.600 (conclusivo della SS100) con iniezione sulla nuova arteria SS106dir/SS7 in territorio di Palagianò												
Stradale	S164*	Taranto: Adeguamento e potenziamento del nodo compreso SS7 - SS.100 - SS.106												
Stradale	S167*	SS.N.16 ADRIATICA Tratto Bari - Lecce. Lavori di adeguamento con adozione della sezione stradale A (D.M. 5/11/2001) + corsia dinamica, nel tratto compreso tra la variante di Mola di Bari allo svincolo dell'abitato di Fasano (55 km). 1° stralcio												
Stradale	S169*	Potenziamento e messa in sicurezza tangenziale di Brindisi e collegamento alla viabilità di accesso al porto e alla stazione ferroviaria												
Stradale	S172*	Distribuzione retrocosterio Capo di Leuca: Adeguamento allo standard C1 e messa in sicurezza della SS274 tra Alessano, Castriignano del Capo, Gagliano del Capo e Presicce.												



MODALITA' DI TRASPORTO	CODICE INT.	DENOMINAZIONE INTERVENTO	ARIA	ACQUA	SUOLO	PAESAGGIO	BIODIVERSITA'	AMBIENTE MARINO COSTIERO	RIFIUTI	CLIMA	INQUINAMENTO ACUSTICO	POPOLAZIONE E SALUTE	ENERGIA	NOTE DI VALUTAZIONE
Stradale	s173	SS16 - Adeguamento alla sezione tipo C del tratto Foggia - San Severo confine regionale (Marina di Chieuti) II° stralcio innesto con la variante di San Severo - innesto SP44	😊		🚫	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊		
Stradale	S2	Interventi di adeguamento/completamento infrastrutture stradali												
Stradale	s5a	Strada Regionale 1 - Poggio Imperiale-Candelia: successivi lotti												
Stradale	s26	Nuovo Casello autostradale Bari Nord sulla A14												
Stradale	s31	Collegamento stradale tra lo svincolo della SS 96 (Km 114+600) e il nuovo Casello Autostradale Bari Nord sulla A14												
Stradale	s48	Tronco Bari - Mola di Bari. Variante nel tratto compreso fra Bari e Mola con adozione della sezione stradale B (DM 5/11/2001)												
Stradale	s91	SRR - Realizzazione del tracciato in variante (cioè in nuova sede) tra via della Cancellaria e la frazione di Merone, con sezione stradale tipo C1												
Stradale	s93	SRR - tracciato in variante nel tratto tra Vermole e l'abitato di Melendugno, con sezione stradale tipo III (CNR n.78/1980)												
Stradale	s162*	Collegamento tra la SS n. 673 e la nuova fermata ferroviaria Foggia AV sulla linea Bari - Napoli												
Stradale	s168	Lavori di razionalizzazione della viabilità di San Giovanni Rotondo e realizzazione dell'area di collegamento da San Giovanni Rotondo al capoluogo dauno (Manfredonia) - 3° stralcio - EX S.S. 272 - Realizzazione della tangenziale di San Giovanni Rotondo												
Ferrovio	F2	Interventi di Upgrade tecnologico	😊				😊		🚫	😊				
ferrovio	f326*	Potenziamento Taranto-Brindisi												
ferrovio	f333*	Adeguamento a modulo standard europeo a 750 m dei binari dei terminal allacciati alla nuova stazione Bari - Smistamento												
Ferrovio	F3	Interventi di rinnovo della trazione elettrica	😊						🚫	😊				
Ferrovio	f251	Sottostazione Elettrica Foggia - Nuova sottostazione												
Ferrovio	f252	Trazione Elettrica Km21-km25 - Rinnovo per continuità impiantistica con i tratti precedente e successivo già rinnovati												
Ferrovio	f286*	Linea San Severo - Peschici Galenella. Velocizzazione (rinnovo armamento, TE ed eliminazione PPL) e adeguamento alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) della tratta Sannicandro Garganico - Cagnano Varano con amnessa realizzazione del nodo intermodale di Cagnano Varano e adeguamento di tutte le stazioni della linea alle esigenze di accessibilità universale.												



MODALITA' DI TRASPORTO	CODICE INT.	DENOMINAZIONE INTERVENTO	ARIA	ACQUA	SUOLO	PAESAGGIO	BIODIVERSITA'	AMBIENTE MARINO COSTIERO	RIFIUTI	CLIMA	INQUINAMENTO ACUSTICO	POPOLAZIONE E SALUTE	ENERGIA	NOTE DI VALUTAZIONE
Ferrovio	F8	Interventi di realizzazione di nuove stazioni ferroviarie, terminal e opere annesse	😊	😟	😟	😟	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	La realizzazione di nuovi punti di accesso all'infrastruttura ferroviaria e di scambio intermodale può incentivare all'uso di tale mezzo di trasporto in alternativa ai veicoli a motore, con un impatto positivo sulla componente "Aria", "Clima" ed "Energia". La realizzazione dei manufatti edili e opere annesse può comportare consumo di suolo e impatti sulle componenti ambientali " Suolo" (interferenze con aree a rischio geomorfologico), "Acqua" (consumi idrici, interferenze con acque superficiali e sotterranee), "Paesaggio", "Rifiuti" (sia in fase di cantiere che in fase di esercizio), per cui è altamente auspicabile l'adozione di criteri di edilizia sostenibile e di criteri di sostenibilità per le componenti ambientali interessate, valutandone anche la compatibilità idraulica e geologica rispetto ai piani sovraordinati. Gli interventi possono essere inoltre occasione per rendere più resiliente l'infrastruttura ferroviaria agli effetti dei cambiamenti climatici, qualora siano adottati criteri di sostenibilità ambientale.
Ferrovio	f7	Linea Foggia- Lucera. Terminal intermodale passeggeri Ferro-ferro, ferro-gomma nella stazione di Lucera												
Ferrovio	f12a	Nodo di Foggia. Terminal intermodale, Creazione di un secondo fronte di stazione nelle aree di stazione non più funzionali all'esercizio ferroviario per favorire l'accesso alla rete AV/AC												
Ferrovio	f355*	Ruvo - potenziamento nodo di interscambio su rete regionale per attestamento missioni interoperabili a servizio dell'aeroporto												
Ferrovio	f356a*	Stazione Bari Centrale - Accessibilità ultimo miglio. Potenziamento del collegamento stradale e dei parcheggi a servizio del secondo fronte di Stazione												
Ferrovio	f357a*	Stazione "Brindisi Centrale" - Accessibilità territoriale sull'ultimo miglio. Potenziamento del collegamento stradale e dei parcheggi a servizio del secondo fronte di Stazione												
Ferrovio	F10	Interventi immateriali	😊											
Ferrovio	f288*	Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico o a idrogeno costiero Margherita – Barietta – Trani – Molfetta (incluso materiale rotabile e deposito) [50 Km]												
Ferrovio	f289*	Realizzazione della linea di BRT suburbano a idrogeno sul corridoio Santeramo – Bari - Fase 1 - Cassano – Sannicandro Bari Policlinico – Bari Terminal Parco Due Giugno (incluso materiale rotabile e deposito) [43 Km]												
Ferrovio	f290*	Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico o a idrogeno Foggia-San Giovanni Rotondo (incluso materiale rotabile e deposito) [38 Km]												
Ferrovio	f291*	Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico Manduria – Sava - San Giorgio Jonico – Nuovo Ospedale San Cataldo – Stazione RFI Taranto Nasoli – Polo Direzionale e Universitario Paolo VI (incluso materiale rotabile e deposito di Manduria) [43 Km]												
Ferrovio	f292*	Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico Ostuni – Garovigno – San Vito dei Normanni – Mesagne – Cittadella della Ricerca - Ospedale Perrino- Stazione RFI di Brindisi (incluso Terminal interscambio 2° fronte di stazione, materiale rotabile e depositi) [42 Km]												Sebbene trattasi di intervento immateriale, è prevedibile un effetto positivo sulle componenti "Aria", "Clima", ed "Energia" in quanto determinano un potenziamento del trasporto pubblico, con rinnovo del parco veicolare
Ferrovio	f293*	Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico o a idrogeno (in combinazione con il progetto idrogeno su rete FSE) Porto Cesareo – Leverano Campus Universitario Ecotekne – Ospedale Vito Fazzi - 2° Fronte stazione RFI di Lecce – Vernole – Melendugno, incluso materiale rotabile e depositi) [50 Km]												
Ferrovio	f334*	Nuova fermata AV Foggia – Cervaro. Accessibilità ultimo miglio. Collegamento di trasporto pubblico con la stazione centrale di Foggia e l'annesso Terminal intermodale												
Ferrovio	f341*	Nodo di Bari: Bari Nord - Variante Santo Spirito – Palese - Collegamento della nuova fermata/stazione "Bari Palese/Aeroporto" con l'aerostazione dell'aeroporto Karol Wojtyła con bus shuttle												
Ferrovio	F11	Materiale rotabile	😊				😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	. Gli interventi di potenziamento ferroviario possono avere effetti positivi sulle componenti "Aria", "Clima" e "Energia", poiché gli spostamenti ferroviari di merci e persone si configurano come alternativi agli spostamenti su gomma. La linea attraverso aree ad elevata sensibilità naturalistica e paesaggistica, i potenziali effetti sulle componenti "Paesaggio" e "Biodiversità" possono essere valutato positivamente o negativamente in relazione al tipo di interventi che saranno eventualmente individuati e/o alla loro localizzazione (il Piano definisce solo lo stadio di
Ferrovio	f321	Foggia - Manfredonia. Studio di Fattibilità												



MODALITA' DI TRASPORTO	CODICE INT.	DENOMINAZIONE INTERVENTO	ARIA	ACQUA	SUOLO	PAESAGGIO	BIODIVERSITA'	AMBIENTE MARINO COSTIERO	RIFIUTI	CLIMA	INQUINAMENTO ACUSTICO	POPOLAZIONE E SALUTE	ENERGIA	NOTE DI VALUTAZIONE
Aereo	A1	Interventi impiantistici e servizi												avvio dello Studio di Fattibilità); è altamente auspicabile l'adozione di criteri di sostenibilità per la componente interessata.
Aereo	ai.39	Aeroporto di Brindisi - Sistema la protezione perimetrale ed accessi												Non si prevedono altri effetti ambientali significativi - positivi o negativi.
Aereo	ai.57	Nuova caserma dei VVF aeroportuali presso l'aeroporto di Foggia												



7.4 Integrazione ambientale del Piano Attuativo 2021-2030 del PRT: elenco dei criteri di sostenibilità ambientale

Oltre alla valutazione degli effetti complessivi delle azioni di Piano descritti nel capitolo precedente, il Rapporto Ambientale intende fornire elementi di verifica della compatibilità ambientale delle azioni ed elementi di guida e di indirizzo per accrescerne la sostenibilità ambientale, al fine di stimolare una sensibilità ed una capacità di progettazione orientata alla sostenibilità ambientale.

Sulla base degli Obiettivi di Sostenibilità Ambientale, sono stati individuati una selezione di **criteri di sostenibilità**, suddivisi per tematiche ambientali e in larga parte riferibili ad azioni di mitigazione degli impatti o potenziamento degli effetti positivi degli interventi previsti dal Piano, come evidenziati all'interno della Matrice degli effetti.

Si reputa infine opportuno che le procedure di attuazione siano implementate in modo da consentire la restituzione informatizzata di dati finalizzati all'osservazione degli effetti della pianificazione oggetto di analisi sulle diverse tematiche ambientali ai fini dell'effettuazione del monitoraggio specifico.

Si riportano i criteri pertinenti individuati dal Rapporto ambientale del PA 2015-2019, aggiornandoli ove opportuno ad eventuali nuovi riferimenti di sostenibilità derivante da piani o altri documenti nel frattempo pubblicati.

Tematica	Codice	Criterio ambientale generale da contestualizzare in base al tipo di intervento
Aria	Ar1	In fase di cantiere, privilegiare la filiera corta in termini di spostamenti di materie prime e di rifiuti, per limitare i flussi di traffico.
	Ar02	Premialità per le iniziative che prevedono sistemi di mobilità sostenibile per la gestione dei flussi di traffico: programmi di trasporto sostenibile e congiunto (mezzi pubblici e reti ciclopedonali)
	Ar3	Organizzazione dei servizi portuali e interportuali che generino azioni cooperative tra i soggetti erogatori delle prestazioni, per favorire la riduzione dei carichi a vuoto e per lavorare nella logica di ottimizzazione degli stessi.
Acque	AC01	Nella realizzazione di parcheggi e piazzali, garantire trattamenti delle acque adeguati all'estensione e alla permeabilità delle superfici occupate, ai fini della tutela delle falde sotterranee rispetto a fenomeni di infiltrazione di agenti inquinanti
	AC02	Per interventi ricadenti in "aree richiedenti specifiche misure di prevenzione dall'inquinamento e di risanamento" o in aree attigue a "acque a specifica destinazione", privilegiare le soluzioni progettuali e gestionali che concorrano alla tutela delle stesse e/o alla mitigazione delle specifiche criticità
	AC03	Per interventi ricadenti in aree a pericolosità idraulica, valutazione del rischio e della compatibilità idrologica ed idraulica delle opere al fine di prevedere misure di mitigazione e prevenzione
Ambiente marino costiero	AMC01	Nei porti, prevedere servizi ambientali (centri raccolta rifiuti, batterie esauste, oli usati e carburanti, vernici, strutture per il trattamento delle acque di zavorra e reflui prodotti dalla gestione e utilizzo delle navi, ...) finalizzati alla prevenzione sia del rischio di contaminazione delle acque marine e dei sedimenti in aree particolarmente compromesse sia al fine di prevenire il rischio di immissione di specie aliene in ambiente marino
	AMC02	Premialità per interventi che prevedono l'eliminazione di strutture che contribuiscono e/o accentuano i fenomeni di erosione costiera (sbarramenti trasversali alla linea di costa, opere fisse sui sistemi dunali)
	AMC03	Interventi che prevedano l'implementazione di applicativi TIC per soluzioni di logistica applicata al trasporto merci che sviluppino modalità più sostenibili e ottimizzino il flusso dei carichi sui veicoli (es. piani di trasporto inter-aziendali, analisi e ricerche sui processi e la gestione logistica al livello di singole imprese e di filiera, intermodalità con la rete ferroviaria ecc.).
Biodiversità	EN01	Premialità per interventi che prevedano l'inserimento di aree verdi, anche attrezzate, anche per la mitigazione dell'impatto visivo delle strutture edilizie e delle infrastrutture



Tematica	Codice	Criterio ambientale generale da contestualizzare in base al tipo di intervento
	EN02	Premialità per infrastrutture che presentino, oltre a misure di mitigazione e compensazione degli impatti derivanti dalla realizzazione delle opere, ulteriori misure atte a riqualificare paesaggisticamente le aree interessate (a titolo esemplificativo, formazione di spazi a vegetazione arborea ed arbustiva, per spessori variabili, in forma discontinua ed irregolare lungo i tracciati, al fine di dissolvere l'effetto di linearità prodotto dall'infrastruttura sul paesaggio e di costituire funzione di corridoio ecologico per gli habitat presenti)
Energia	E01	Adozione di tecnologie a risparmio energetico e utilizzo delle fonti rinnovabili per gli interventi di adeguamento e di realizzazione delle reti tecnologiche e degli impianti (ad es. sistemi di illuminazione, sistemi di gestione e controllo del traffico ferroviario, ecc.)
Gestione Ambientale	G01	Nel caso di approvvigionamento di prodotti e servizi per i quali sono stati elaborati i "Criteri Ambientali Minimi" (CAM) approvati con D.M. MATTM (http://www.minambiente.it/pagina/criteri-vigore), adozione della pratica degli "Acquisti Verdi" ai sensi della L.R. 23/2006 e del Piano di cui la DGR n.1526/2014.
Paesaggio e beni culturali	P01	Premialità per interventi infrastrutturali coerenti con le "Linee guida per la qualificazione paesaggistica e ambientale delle infrastrutture" allegato al PPTR
	P02	Premialità per i progetti che pongano specifica attenzione all'inserimento e alla valorizzazione paesaggistica degli interventi previsti
	P03	Premialità per interventi di realizzazione di nuove infrastrutture che, attraverso ipotesi alternative di tracciato, dimostrino di aver ridotto le interferenze con i beni paesaggistici qualificanti il paesaggio agrario presenti sui siti interessati (muretti a secco, alberature stradali e poderali, ulivi monumentali etc) e con l'assetto geo-morfologico e idrografico
	P04	Premialità per interventi di recupero e valorizzazione di infrastrutture storiche (strade, ferrovie, sentieri, tratturi)
	P05	Premialità per interventi integrati con sistemi infrastrutturali per la mobilità lenta e sostenibile per la gestione dei flussi di traffico: programmi di trasporto sostenibile e congiunto (mezzi pubblici e reti ciclopedonali) per il miglioramento dell'accessibilità alle aree urbane, alle aree interne e per la connessione tra il patrimonio costiero e quello dell'entroterra.
Rifiuti	Rif01	Prediligere l'impiego di agglomerati riciclati in caso di realizzazione del corpo dei rilevati di opere in terra, di sottofondi stradali, ferroviari, aeroportuali e/o realizzazione di strati di fondazione delle infrastrutture di trasporto e piazzali.
	Rif02	Ridurre il quantitativo dei rifiuti elettrici ed elettronici avviati in discarica
	Rif03	Nelle operazioni di rinnovo del materiale rotabile e dell'armamento ferroviario, prediligere per i nuovi componenti l'uso materiali sostenibili (materiali riciclati/recuperati, materiali riciclabili e smontabili, materiali dotati di marchi di qualità ecologica riconosciuti, ecc.)
Suolo	S01	Ricorso, in tutti i casi possibili, alle tecniche di ingegneria naturalistica, individuate in relazione all'ecosistema di riferimento, per gli interventi di consolidamento, di ripristino e di prevenzione dei fenomeni di dissesto o di erosione costiera
	S02	Soluzioni progettuali che prevedono, ove possibile, l'adattamento di strutture e infrastrutture esistenti al fine di evitare il consumo di suolo.
	S03	Per interventi ricadenti in aree a pericolosità geomorfologica, valutazione del rischio e della compatibilità geologica delle opere al fine di prevedere misure di mitigazione e prevenzione
Clima	CL1	In sede di progettazione dell'intervento, redazione di apposito studio climatico finalizzato ad analizzare la vulnerabilità dell'infrastruttura e del suo contesto di inserimento all'impatto dei cambiamenti climatici e i possibili rischi (precipitazioni intense o siccità e conseguente aumento del rischio incendi, innalzamento del livello del mare, ecc) al fine di individuare un set di misure di adattamento in grado di incrementarne la resilienza: sistemi di monitoraggio, sistemi di allerta basati su osservazioni meteorologiche, uso della vegetazione e di sistemi di consolidamento terreni, sistemi di drenaggio delle acque, uso di materiali drenanti, uso di materiali resistenti al calore, ecc.
Rumore	R1	Premialità per interventi che prevedano misure di mitigazione dell'impatto acustico aggiuntive rispetto al rispetto delle normative di settore, principalmente in aree di criticità che necessiterebbero di risanamento acustico.



Tematica	Codice	Criterio ambientale generale da contestualizzare in base al tipo di intervento
Edilizia sostenibile	ES01	<p>Negli interventi di rifunzionalizzazione delle stazioni, adozione di specifici criteri di sostenibilità per i lavori edili sui manufatti, quali, a titolo di esempio:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ uso di materiali da costruzione sostenibili: materiali da fonti rinnovabili, materiali riciclati/recuperati, materiali di produzione locale, materiali riciclabili e smontabili, materiali dotati di marchi di qualità ecologica riconosciuti, ecc. ✓ riduzione dei consumi idrici, ad esempio attraverso la previsione di sistemi di raccolta e riutilizzo delle acque meteoriche per l'irrigazione delle aree a verde e/o per usi compatibili degli edifici ✓ riduzione degli effluenti inviati in fognatura, ad esempio attraverso la previsione di reti duali che riutilizzino le acque grigie prodotte dagli edifici per usi non potabili ✓ installazione di impianti di produzione energetica (elettrica e termica) da Fonti Rinnovabili: impianti fotovoltaici, impianti solari-termici, impianti geotermici etc. ✓ interventi di efficientamento energetico: miglioramento dell'isolamento termico dell'involucro edilizio, dimensionamento dei componenti vetrati, eventuale inserimento di sistemi solari passivi, scelta di tipologie di impianti di riscaldamento caratterizzati da elevati valori di efficienza, ecc. ✓ realizzazione di coperture/facciate verdi e di aree verdi di pertinenza con uso prevalente o esclusivo di elementi vegetali arborei-arbustivi di tipo autoctono.
	ES02	<p>Realizzazione di parcheggi di interscambio a basso impatto ambientale e ad alta efficienza energetica, che prevedano a titolo di esempio:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ realizzazione di pensiline fotovoltaiche a copertura dei posti auto previsti; ✓ pavimentazione ad alta permeabilità con sottofondi in grado di garantire un adeguato abbattimento del carico inquinante; ✓ realizzazione di un sistema di recupero delle acque piovane che consenta l'irrigazione e l'uso delle stesse per i servizi collegati parcheggio (wc, lavaggio); ✓ piantumazione del perimetro esterno del parcheggio con masse di vegetazione autoctona arborea e arbustiva; ✓ impianto di illuminazione con lampade a basso consumo energetico e ad alta efficienza (LED), alimentate da fonti rinnovabili; ✓ colonnine di alimentazione elettrica per mezzi elettrici di trasporto pubblico e privato, alimentate da fonti rinnovabili; ✓ attenzione alla sostenibilità anche per i servizi di parcheggio (servizi igienici o autolavaggio alimentati con acqua recupero, isola ecologica, postazioni per bus navetta elettrico, car&scooter sharing, bike sharing, ecc)



7.5 Integrazione dei criteri ambientali con le azioni di piano

Si riporta di seguito la tabella del Rapporto ambientale del PA15-19, che associa alle tipologie di azioni di Piano i criteri ambientali in precedenza elencati, che potranno essere recepiti, integrati e meglio dettagliati in sede di attuazione del Piano.

La definizione di un set di Criteri di sostenibilità ambientale fornisce, sulla base della valutazione degli effetti ambientali delle azioni di piano, elementi di guida e di indirizzo per accrescerne la sostenibilità ambientale, al fine di stimolare una sensibilità ed una capacità di progettazione orientata alla sostenibilità ambientale.

I criteri individuati, che sono scaturiti direttamente dagli Obiettivi Regionali di Sostenibilità Ambientale (ORSA) e pertanto suddivisi per tematiche ambientali, sono riferibili ad azioni di mitigazione degli impatti o potenziamento degli effetti positivi degli interventi previsti dal Piano, come evidenziati all'interno della Matrice degli effetti.

Nella presente versione del Rapporto Ambientale, in recepimento delle osservazioni del parere motivato, sono stati associati i criteri alle tipologie di azioni previste dal piano, al fine di un loro più immediato riscontro e approfondimento in sede di attuazione del piano.

Nella tabella sono stati inseriti coerentemente gli aggiornamenti fatti alla tabella generale dei criteri contenuta nel paragrafo precedente.

CODICE INTERVENTO PA_2015-2019	DENOMINAZIONE INTERVENTO	CRITERI AMBIENTALI	
S1	Adeguamenti della sezione stradale	Trasporto stradale	
		Ar1	In fase di cantiere, privilegiare la filiera corta in termini di spostamenti di materie prime e di rifiuti, per limitare i flussi di traffico.
		Ar02	Premialità per le iniziative che prevedono sistemi di mobilità sostenibile per la gestione dei flussi di traffico: programmi di trasporto sostenibile e congiunto (mezzi pubblici e reti ciclopedonali)
		AC03	Per interventi ricadenti in aree a pericolosità idraulica, valutazione del rischio e della compatibilità idrologica ed idraulica delle opere al fine di prevedere misure di mitigazione e prevenzione
		EN02	Premialità per infrastrutture che presentino, oltre a misure di mitigazione e compensazione degli impatti derivanti dalla realizzazione delle opere, ulteriori misure atte a riqualificare paesaggisticamente le aree interessate (a titolo esemplificativo, formazione di spazi a vegetazione arborea ed arbustiva, per spessori variabili, in forma discontinua ed irregolare lungo i tracciati, al fine di dissolvere l'effetto di linearità prodotto dall'infrastruttura sul paesaggio e di costituire funzione di corridoio ecologico per gli habitat presenti)
		E01	Adozione di tecnologie a risparmio energetico e utilizzo delle fonti rinnovabili per gli interventi di adeguamento e di realizzazione delle reti tecnologiche e degli impianti (ad es. sistemi di illuminazione, sistemi di gestione e controllo del traffico ferroviario, ecc.)
		P01	Premialità per interventi infrastrutturali coerenti con le "Linee guida per la qualificazione paesaggistica e ambientale delle infrastrutture" allegato al PPTR
		Rif01	Prediligere l'impiego di agglomerati riciclati in caso di realizzazione del corpo dei rilevati di opere in terra, di sottofondi stradali, ferroviari, aeroportuali e/o realizzazione di strati di fondazione delle infrastrutture di trasporto e piazzali.
		S03	Per interventi ricadenti in aree a pericolosità geomorfologica, valutazione del rischio e della compatibilità geologica delle opere al fine di prevedere misure di mitigazione e prevenzione
CL1	In sede di progettazione dell'intervento, redazione di apposito studio climatico finalizzato ad analizzare la vulnerabilità dell'infrastruttura e del suo contesto di		



CODICE INTERVENTO PA_2015-2019	DENOMINAZIONE INTERVENTO	CRITERI AMBIENTALI	
			inserimento all'impatto dei cambiamenti climatici e i possibili rischi (precipitazioni intense o siccità e conseguente aumento del rischio incendi, innalzamento del livello del mare, ecc) al fine di individuare un set di misure di adattamento in grado di incrementarne la resilienza: sistemi di monitoraggio, sistemi di allerta basati su osservazioni meteorologiche, uso della vegetazione e di sistemi di consolidamento terreni, sistemi di drenaggio delle acque, uso di materiali drenanti, uso di materiali resistenti al calore, ecc.
		R1	Premialità per interventi che prevedano misure di mitigazione dell'impatto acustico aggiuntive rispetto al rispetto della normative di settore, principalmente in aree di criticità che necessiterebbero di risanamento acustico.
S2	Interventi di adeguamento /completamento infrastrutture stradali	Ar1	In fase di cantiere, privilegiare la filiera corta in termini di spostamenti di materie prime e di rifiuti, per limitare i flussi di traffico.
		Ar02	Premialità per le iniziative che prevedono sistemi di mobilità sostenibile per la gestione dei flussi di traffico: programmi di trasporto sostenibile e congiunto (mezzi pubblici e reti ciclopedonali)
		AC01	Nella realizzazione di parcheggi e piazzali, garantire trattamenti delle acque adeguati all'estensione e alla permeabilità delle superfici occupate, ai fini della tutela delle falde sotterranee rispetto a fenomeni di infiltrazione di agenti inquinanti
		AC03	Per interventi ricadenti in aree a pericolosità idraulica, valutazione del rischio e della compatibilità idrologica ed idraulica delle opere al fine di prevedere misure di mitigazione e prevenzione
		EN02	Premialità per infrastrutture che presentino, oltre a misure di mitigazione e compensazione degli impatti derivanti dalla realizzazione delle opere, ulteriori misure atte a riqualificare paesaggisticamente le aree interessate (a titolo esemplificativo, formazione di spazi a vegetazione arborea ed arbustiva, per spessori variabili, in forma discontinua ed irregolare lungo i tracciati, al fine di dissolvere l'effetto di linearità prodotto dall'infrastruttura sul paesaggio e di costituire funzione di corridoio ecologico per gli habitat presenti)
		E01	Adozione di tecnologie a risparmio energetico e utilizzo delle fonti rinnovabili per gli interventi di adeguamento e di realizzazione delle reti tecnologiche e degli impianti (ad es. sistemi di illuminazione, sistemi di gestione e controllo del traffico ferroviario, ecc.)
		P01	Premialità per interventi infrastrutturali coerenti con le "Linee guida per la qualificazione paesaggistica e ambientale delle infrastrutture" allegato al PPTR
		P03	Premialità per interventi di realizzazione di nuove infrastrutture che, attraverso ipotesi alternative di tracciato, dimostrino di aver ridotto le interferenze con i beni paesaggistici qualificanti il paesaggio agrario presenti sui siti interessati (muretti a secco, alberature stradali e poderali, ulivi monumentali etc) e con l'assetto geomorfologico e idrografico
		P05	Premialità per interventi integrati con i sistemi infrastrutturali per la mobilità lenta e sostenibile (e con le previsioni dei relativi Piani di settore Interventi integrati con sistemi infrastrutturali per la mobilità lenta e sostenibile per la gestione dei flussi di traffico: programmi di trasporto sostenibile e congiunto (mezzi pubblici e reti ciclopedonali) per il miglioramento dell'accessibilità alle aree urbane, alle aree interne e per la connessione tra il patrimonio costiero e quello dell'entroterra.
		Rif01	Prediligere l'impiego di agglomerati riciclati in caso di realizzazione del corpo dei rilevati di opere in terra, di sottofondi stradali, ferroviari, aeroportuali e/o realizzazione di strati di fondazione delle infrastrutture di trasporto e piazzali.
		S02	Soluzioni progettuali che prevedono, ove possibile, l'adattamento di strutture e infrastrutture esistenti al fine di evitare il consumo di suolo.
		S03	Per interventi ricadenti in aree a pericolosità geomorfologica, valutazione del rischio e della compatibilità geologica delle opere al fine di prevedere misure di mitigazione e prevenzione
		CL1	In sede di progettazione dell'intervento, redazione di apposito studio climatico finalizzato ad analizzare la vulnerabilità dell'infrastruttura e del suo contesto di inserimento all'impatto dei cambiamenti climatici e i possibili rischi (precipitazioni



CODICE INTERVENTO PA_2015-2019	DENOMINAZIONE INTERVENTO	CRITERI AMBIENTALI	
			intense o siccità e conseguente aumento del rischio incendi, innalzamento del livello del mare, ecc) al fine di individuare un set di misure di adattamento in grado di incrementarne la resilienza: sistemi di monitoraggio, sistemi di allerta basati su osservazioni meteorologiche, uso della vegetazione e di sistemi di consolidamento terreni, sistemi di drenaggio delle acque, uso di materiali drenanti, uso di materiali resistenti al calore, ecc.
		R1	Premialità per interventi che prevedano misure di mitigazione dell'impatto acustico aggiuntive rispetto al rispetto della normative di settore, principalmente in aree di criticità che necessiterebbero di risanamento acustico.
Trasporto ferroviario			
F2	Interventi di Upgrade tecnologico	Ar1	In fase di cantiere, privilegiare la filiera corta in termini di spostamenti di materie prime e di rifiuti, per limitare i flussi di traffico.
		E01	Adozione di tecnologie a risparmio energetico e utilizzo delle fonti rinnovabili per gli interventi di adeguamento e di realizzazione delle reti tecnologiche e degli impianti (ad es. sistemi di illuminazione, sistemi di gestione e controllo del traffico ferroviario, ecc.)
		G01	Nel caso di approvvigionamento di prodotti e servizi per i quali sono stati elaborati i "Criteri Ambientali Minimi" (CAM) approvati con D.M. MATTM (http://www.minambiente.it/pagina/criteri-vigore), adozione della pratica degli "Acquisti Verdi" ai sensi della L.R. 23/2006 e del Piano di cui la DGR n.1526/2014.
		Rif02	Ridurre il quantitativo dei rifiuti elettrici ed elettronici avviati in discarica
		Rif03	Nelle operazioni di rinnovo del materiale rotabile e dell'armamento ferroviario, prediligere per i nuovi componenti l'uso materiali sostenibili (materiali riciclati/recuperati, materiali riciclabili e smontabili, materiali dotati di marchi di qualità ecologica riconosciuti, ecc.)
		CL1	In sede di progettazione dell'intervento, redazione di apposito studio climatico finalizzato ad analizzare la vulnerabilità dell'infrastruttura e del suo contesto di inserimento all'impatto dei cambiamenti climatici e i possibili rischi (precipitazioni intense o siccità e conseguente aumento del rischio incendi, innalzamento del livello del mare, ecc) al fine di individuare un set di misure di adattamento in grado di incrementarne la resilienza: sistemi di monitoraggio, sistemi di allerta basati su osservazioni meteorologiche, uso della vegetazione e di sistemi di consolidamento terreni, sistemi di drenaggio delle acque, uso di materiali drenanti, uso di materiali resistenti al calore, ecc.
		R1	Premialità per interventi che prevedano misure di mitigazione dell'impatto acustico aggiuntive rispetto al rispetto della normative di settore, principalmente in aree di criticità che necessiterebbero di risanamento acustico.
F3	Interventi di rinnovo della trazione elettrica	Ar1	In fase di cantiere, privilegiare la filiera corta in termini di spostamenti di materie prime e di rifiuti, per limitare i flussi di traffico.
		E01	Adozione di tecnologie a risparmio energetico e utilizzo delle fonti rinnovabili per gli interventi di adeguamento e di realizzazione delle reti tecnologiche e degli impianti (ad es. sistemi di illuminazione, sistemi di gestione e controllo del traffico ferroviario, ecc.)
		Rif02	Ridurre il quantitativo dei rifiuti elettrici ed elettronici avviati in discarica
		Rif03	Nelle operazioni di rinnovo del materiale rotabile e dell'armamento ferroviario, prediligere per i nuovi componenti l'uso materiali sostenibili (materiali riciclati/recuperati, materiali riciclabili e smontabili, materiali dotati di marchi di qualità ecologica riconosciuti, ecc.)
		R1	Premialità per interventi che prevedano misure di mitigazione dell'impatto acustico aggiuntive rispetto al rispetto della normative di settore, principalmente in aree di criticità che necessiterebbero di risanamento acustico.
F8	Interventi di realizzazione di nuove stazioni ferroviarie, terminal e opere	Ar1	In fase di cantiere, privilegiare la filiera corta in termini di spostamenti di materie prime e di rifiuti, per limitare i flussi di traffico.
		Ar02	Premialità per le iniziative che prevedono sistemi di mobilità sostenibile per la gestione dei flussi di traffico: programmi di trasporto sostenibile e congiunto (mezzi pubblici e reti ciclopedonali)



CODICE INTERVENTO PA_2015-2019	DENOMINAZIONE INTERVENTO	CRITERI AMBIENTALI	
	annesse	Ar3	Organizzazione dei servizi interportuali che generino azioni cooperative tra i soggetti erogatori delle prestazioni, per favorire la riduzione dei carichi a vuoto e per lavorare nella logica di ottimizzazione degli stessi.
		AC01	Nella realizzazione di parcheggi e piazzali, garantire trattamenti delle acque adeguati all'estensione e alla permeabilità delle superfici occupate, ai fini della tutela delle falde sotterranee rispetto a fenomeni di infiltrazione di agenti inquinanti
		AC02	Per interventi ricadenti in "aree richiedenti specifiche misure di prevenzione dall'inquinamento e di risanamento" o in aree attigue a "acque a specifica destinazione", privilegiare le soluzioni progettuali e gestionali che concorrano alla tutela delle stesse e/o alla mitigazione delle specifiche criticità
		AC03	Per interventi ricadenti in aree a pericolosità idraulica, valutazione del rischio e della compatibilità idrologica ed idraulica delle opere al fine di prevedere misure di mitigazione e prevenzione
		AMC03	Interventi che prevedano l'implementazione di applicativi TIC per soluzioni di logistica applicata al trasporto merci che sviluppino modalità più sostenibili e ottimizzino il flusso dei carichi sui veicoli (es. piani di trasporto inter-aziendali, analisi e ricerche sui processi e la gestione logistica al livello di singole imprese e di filiera, intermodalità con la rete ferroviaria ecc.).
		EN01	Premialità per interventi che prevedano l'inserimento di aree verdi, anche attrezzate, anche per la mitigazione dell'impatto visivo delle strutture edilizie e delle infrastrutture
		E01	Adozione di tecnologie a risparmio energetico e utilizzo delle fonti rinnovabili per gli interventi di adeguamento e di realizzazione delle reti tecnologiche e degli impianti (ad es. sistemi di illuminazione, sistemi di gestione e controllo del traffico ferroviario, ecc.)
		P02	Premialità per i progetti che pongano specifica attenzione all'inserimento e alla valorizzazione paesaggistica degli interventi previsti
		P05	Premialità per interventi integrati con i sistemi infrastrutturali per la mobilità lenta e sostenibile (e con le previsioni dei relativi Piani di settore Interventi integrati con sistemi infrastrutturali per la mobilità lenta e sostenibile per la gestione dei flussi di traffico: programmi di trasporto sostenibile e congiunto (mezzi pubblici e reti ciclopodali) per il miglioramento dell'accessibilità alle aree urbane, alle aree interne e per la connessione tra il patrimonio costiero e quello dell'entroterra.
		Rif01	Prediligere l'impiego di agglomerati riciclati in caso di realizzazione del corpo dei rilevati di opere in terra, di sottofondi stradali, ferroviari, aeroportuali e/o realizzazione di strati di fondazione delle infrastrutture di trasporto e piazzali.
		S02	Soluzioni progettuali che prevedono, ove possibile, l'adattamento di strutture e infrastrutture esistenti al fine di evitare il consumo di suolo.
		S03	Per interventi ricadenti in aree a pericolosità geomorfologica, valutazione del rischio e della compatibilità geologica delle opere al fine di prevedere misure di mitigazione e prevenzione
		CL1	In sede di progettazione dell'intervento, redazione di apposito studio climatico finalizzato ad analizzare la vulnerabilità dell'infrastruttura e del suo contesto di inserimento all'impatto dei cambiamenti climatici e i possibili rischi (precipitazioni intense o siccità e conseguente aumento del rischio incendi, innalzamento del livello del mare, ecc) al fine di individuare un set di misure di adattamento in grado di incrementarne la resilienza: sistemi di monitoraggio, sistemi di allerta basati su osservazioni meteorologiche, uso della vegetazione e di sistemi di consolidamento terreni, sistemi di drenaggio delle acque, uso di materiali drenanti, uso di materiali resistenti al calore, ecc.
		R1	Premialità per interventi che prevedano misure di mitigazione dell'impatto acustico aggiuntive rispetto al rispetto della normative di settore, principalmente in aree di criticità che necessiterebbero di risanamento acustico.
		ES01	Negli interventi di rifunionalizzazione delle stazioni, adozione di specifici criteri di sostenibilità per i lavori edili sui manufatti, quali, a titolo di esempio: ✓ uso di materiali da costruzione sostenibili: materiali da fonti rinnovabili,



CODICE INTERVENTO PA_2015-2019	DENOMINAZIONE INTERVENTO	CRITERI AMBIENTALI	
			<p>materiali riciclati/recuperati, materiali di produzione locale, materiali riciclabili e smontabili, materiali dotati di marchi di qualità ecologica riconosciuti, ecc.</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ riduzione dei consumi idrici, ad esempio attraverso la previsione di sistemi di raccolta e riutilizzo delle acque meteoriche per l'irrigazione delle aree a verde e/o per usi compatibili degli edifici ✓ riduzione degli effluenti inviati in fognatura, ad esempio attraverso la previsione di reti duali che riutilizzino le acque grigie prodotte dagli edifici per usi non potabili ✓ installazione di impianti di produzione energetica (elettrica e termica) da Fonti Rinnovabili: impianti fotovoltaici, impianti solari-termici, impianti geotermici etc. ✓ interventi di efficientamento energetico: miglioramento dell'isolamento termico dell'involucro edilizio, dimensionamento dei componenti vetrati, eventuale inserimento di sistemi solari passivi, scelta di tipologie di impianti di riscaldamento caratterizzati da elevati valori di efficienza, ecc. ✓ realizzazione di coperture/facciate verdi e di aree verdi di pertinenza con uso prevalente o esclusivo di elementi vegetali arborei-arbustivi di tipo autoctono.
		ES02	<p>Realizzazione di parcheggi di interscambio a basso impatto ambientale e ad alta efficienza energetica, che prevedano a titolo di esempio:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ realizzazione di pensiline fotovoltaiche a copertura dei posti auto previsti; ✓ pavimentazione ad alta permeabilità con sottofondi in grado di garantire un adeguato abbattimento del carico inquinante; ✓ realizzazione di un sistema di recupero delle acque piovane che consenta l'irrigazione e l'uso delle stesse per i servizi collegati parcheggio (wc, lavaggio); ✓ piantumazione del perimetro esterno del parcheggio con masse di vegetazione autoctona arborea e arbustiva; ✓ impianto di illuminazione con lampade a basso consumo energetico e ad alta efficienza (LED), alimentate da fonti rinnovabili; ✓ colonnine di alimentazione elettrica per mezzi elettrici di trasporto pubblico e privato, alimentate da fonti rinnovabili; ✓ attenzione alla sostenibilità anche per i servizi di parcheggio (servizi igienici o autolavaggio alimentati con acqua recupero, isola ecologica, postazioni per bus navetta elettrico, car&scooter sharing, bike sharing, ecc)
F10	Interventi immateriali		—
F11	Acquisto materiale rotabile		—
Trasporto aereo			
A1	Interventi impiantistici e servizi	E01	Adozione di tecnologie a risparmio energetico e utilizzo delle fonti rinnovabili per gli interventi di adeguamento e di realizzazione delle reti tecnologiche e degli impianti (ad es. sistemi di illuminazione, sistemi di gestione e controllo del traffico ferroviario, ecc.)



7.6 Misure di mitigazione

Come evidenziato gli effetti e quindi gli eventuali impatti negativi dell'attuazione di quanto previsto dal PA 2021-2030 dipende dalle soluzioni che saranno scelte.

Al fine di garantire la compatibilità degli interventi viene proposto di seguito un elenco di aspetti ed attenzioni da porre nella pianificazione e progettazione nelle successive fasi di attuazione del Piano.

Gli interventi previsti dal Piano devono adottare criteri di sostenibilità ambientale in riferimento ad ogni componente interessata, valutandone la compatibilità idraulica e geologica rispetto ai piani sovraordinati. In particolare:

Per gli interventi che potrebbero comportare impatti sulla componente Aria:

- In fase di cantiere, privilegiare la filiera corta in termini di spostamenti di materie prime e di rifiuti, per limitare i flussi di traffico.
- Premialità per le iniziative che prevedono sistemi di mobilità sostenibile per la gestione dei flussi di traffico: programmi di trasporto sostenibile e congiunto (mezzi pubblici e reti ciclopedonali)

Per gli interventi che potrebbero comportare impatti sulla componente Acqua:

- Per interventi ricadenti in aree a pericolosità idraulica, valutazione del rischio e della compatibilità idrologica ed idraulica delle opere al fine di prevedere misure di mitigazione e prevenzione

Per gli interventi che potrebbero comportare impatti sulla componente Biodiversità:

- Gli interventi che potrebbero comportare impatti sulla biodiversità dovranno considerare adeguate misure finalizzate a limitare gli effetti di consumo di suolo di particolare valore ecologico e frammentazione habitat /interruzione della connettività
- Premialità per infrastrutture che presentino, oltre a misure di mitigazione e compensazione degli impatti derivanti dalla realizzazione delle opere, ulteriori misure atte a riqualificare paesaggisticamente le aree interessate (a titolo esemplificativo, formazione di spazi a vegetazione arborea ed arbustiva, per spessori variabili, in forma discontinua ed irregolare lungo i tracciati, al fine di dissolvere l'effetto di linearità prodotto dall'infrastruttura sul paesaggio e di costituire funzione di corridoio ecologico per gli habitat presenti)

Per gli interventi che potrebbero comportare impatti sulla componente Energia:

- Adozione di tecnologie a risparmio energetico e utilizzo delle fonti rinnovabili per gli interventi di adeguamento e di realizzazione delle reti tecnologiche e degli impianti (ad es. sistemi di illuminazione, sistemi di gestione e controllo del traffico ferroviario, ecc.)

Per gli interventi che potrebbero comportare impatti sulla componente Paesaggio e Beni culturali:

- Premialità per interventi infrastrutturali coerenti con le "Linee guida per la qualificazione paesaggistica e ambientale delle infrastrutture" allegato al PPTR
- Premialità per i progetti che pongano specifica attenzione all'inserimento e alla valorizzazione paesaggistica degli interventi previsti



- Premialità per interventi di realizzazione di nuove infrastrutture che, attraverso ipotesi alternative di tracciato, dimostrino di aver ridotto le interferenze con i beni paesaggistici qualificanti il paesaggio agrario presenti sui siti interessati (muretti a secco, alberature stradali e poderali, ulivi monumentali etc) e con l'assetto geo-morfologico e idrografico
- Premialità per interventi integrati con sistemi infrastrutturali per la mobilità lenta e sostenibile per la gestione dei flussi di traffico: programmi di trasporto sostenibile e congiunto (mezzi pubblici e reti ciclopedonali) per il miglioramento dell'accessibilità alle aree urbane, alle aree interne e per la connessione tra il patrimonio costiero e quello dell'entroterra.

Per gli interventi che potrebbero comportare impatti sulla componente Rifiuti:

- Per ogni intervento che comporti la rimozione e sostituzione di ogni genere di materiale dovranno essere adottati criteri di sostenibilità ambientale in merito alla componente rifiuti, anche privilegiando la filiera corta in termini di spostamenti, per limitare i flussi di traffico
- Nelle operazioni di rinnovo del materiale rotabile e dell'armamento ferroviario, prediligere per i nuovi componenti l'uso materiali sostenibili (materiali riciclati/recuperati, materiali riciclabili e smontabili, materiali dotati di marchi di qualità ecologica riconosciuti, ecc.)

Per gli interventi che potrebbero comportare impatti sulla componente Suolo:

- Soluzioni progettuali che prevedono, ove possibile, l'adattamento di strutture e infrastrutture esistenti al fine di evitare il consumo di suolo.
- Per interventi ricadenti in aree a pericolosità geomorfologica, valutazione del rischio e della compatibilità geologica delle opere al fine di prevedere misure di mitigazione e prevenzione

Per gli interventi che potrebbero comportare impatti sulla componente Clima:

- Adottare criteri di sostenibilità ambientale per l'ammodernamento tecnologico delle infrastrutture può essere un'occasione per renderle più resilienti agli effetti dei cambiamenti climatici
- In sede di progettazione dell'intervento, redazione di apposito studio climatico finalizzato ad analizzare la vulnerabilità dell'infrastruttura e del suo contesto di inserimento all'impatto dei cambiamenti climatici e i possibili rischi (precipitazioni intense o siccità e conseguente aumento del rischio incendi, innalzamento del livello del mare, ecc) al fine di individuare un set di misure di adattamento in grado di incrementarne la resilienza: sistemi di monitoraggio, sistemi di allerta basati su osservazioni meteorologiche, uso della vegetazione e di sistemi di consolidamento terreni, sistemi di drenaggio delle acque, uso di materiali drenanti, uso di materiali resistenti al calore, ecc.

Per gli interventi che potrebbero comportare impatti sulla componente Rumore:

- Premialità per interventi che prevedano misure di mitigazione dell'impatto acustico aggiuntive rispetto al rispetto delle normative di settore, principalmente in aree di criticità che necessiterebbero di risanamento acustico.



8 MONITORAGGIO DEL PIANO

La VAS definisce gli indicatori necessari al fine di predisporre un sistema di monitoraggio degli effetti del piano, con riferimento agli obiettivi ivi definiti ed ai risultati prestazionali attesi.

All'interno del processo di VAS, al sistema degli indicatori è lasciato il compito, a partire dalla situazione attuale, di verificare il miglioramento o il peggioramento del dato, in modo tale da aiutare ad interpretare e ad individuare non solo gli effetti delle singole azioni di piano, ma anche le possibili mitigazioni e compensazioni.

Nell'approccio metodologico utilizzato, la VAS è considerata come processo dinamico e, quindi, migliorativo con possibili ottimizzazioni degli strumenti anche in funzione del monitoraggio e delle valutazioni future.

Il D-Lgs 152/06 in merito al monitoraggio prevede:

- la tempistica, le modalità operative, la comunicazione dei risultati e le risorse necessarie per una periodica verifica dell'attuazione del Piano, dell'efficacia degli interventi realizzati rispetto agli obiettivi perseguiti e degli effetti ambientali ottenuti;
- le modalità per correggere, qualora i risultati ottenuti non risultassero in linea con le attese, le previsioni e le modalità di attuazione del Piano;
- le modalità con cui procedere al proprio aggiornamento al verificarsi di tali variazioni dovute sia a modifiche da prevedere negli interventi da realizzare, sia a modifiche del territorio e dell'ambiente.

Gli indicatori utilizzati nella VAS hanno lo scopo di descrivere un insieme di variabili che caratterizzano, da un lato il contesto e lo scenario di riferimento, dall'altro lo specifico Piano, in termini di azioni e di effetti diretti e indiretti, cumulati e sinergici.

Presupposto necessario per l'impostazione del set di indicatori del monitoraggio ambientale è che siano stati definiti con chiarezza il contesto di riferimento del Piano, il sistema degli obiettivi (possibilmente quantificati ed articolati nel tempo, nello spazio e per componenti), e l'insieme delle azioni da implementare. Inoltre sia gli obiettivi che gli effetti delle azioni del Piano devono essere misurabili, stimabili e verificabili tramite indicatori.

In considerazione che il piano in oggetto costituisce aggiornamento del precedente, sul quale peraltro è già stato fatto un primo monitoraggio, nella scelta degli indicatori si è partiti dagli indicatori del monitoraggio già effettuato, pertanto si sono confermati gli indicatori misurati e modificati quelli che sono stati di difficile reperimento.

Il set di indicatori del sistema di monitoraggio sarà strutturato in due macroambiti:

- **Indicatori di contesto** rappresentativi delle dinamiche complessive di variazione del contesto di riferimento del Piano. Gli indicatori di contesto sono strettamente collegati agli obiettivi di sostenibilità fissati dalle strategie di sviluppo sostenibile. Il popolamento degli indicatori di contesto è affidato a soggetti normalmente esterni al gruppo di pianificazione



(Sistema agenziale, ISTAT, Enea, ecc.) che ne curano la verifica e l'aggiornamento continuo. Essi vengono assunti all'interno del piano come elementi di riferimento da cui partire per operare le proprie scelte e a cui tornare, mostrando in fase di monitoraggio dell'attuazione del piano come si è contribuito al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati e che variazioni ad esso attribuibili si siano prodotte sul contesto.

- **Indicatori di processo** che riguardano strettamente i contenuti e le scelte del Piano. Questi indicatori devono relazionarsi direttamente con gli elementi del contesto, evidenziandone i collegamenti. Misurando questi indicatori si verifica in che modo l'attuazione del Piano stia contribuendo alla modifica degli elementi di contesto, sia in senso positivo che in senso negativo.

8.1 Indicatori di contesto

Gli Indicatori di contesto sono rappresentativi delle dinamiche complessive di variazione del contesto di riferimento del Piano servono anche a raccogliere informazioni sulle dinamiche complesse esogene al perimetro di intervento di un PRT (le politiche di mobilità) quali ad esempio fattori macro-economici, geo-politici e climatici.

Gli indicatori di contesto sono strettamente collegati agli obiettivi di sostenibilità fissati dalle strategie di sviluppo sostenibile. Il popolamento degli indicatori di contesto è affidato a soggetti istituzionali (Sistema agenziale, ISTAT, Enea, ecc) che ne curano la verifica e l'aggiornamento continuo.

Gli indicatori di contesto servono quindi a determinare un quadro di riferimento che identifica se è possibile effettuare dei confronti diretti, e il più possibile lineari, tra i valori degli indicatori di monitoraggio raccolti in periodi diversi, o se è necessario interpretare e valutare la variazione di essi attraverso la considerazione dei fattori esogeni che ne hanno influenzato in maniera diretta o indiretta il loro valore.

Essi vengono assunti all'interno del piano come elementi di riferimento da cui partire per operare le proprie scelte e a cui tornare, mostrando in fase di monitoraggio dell'attuazione del piano come si è contribuito al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati e che variazioni ad esso attribuibili si siano prodotte sul contesto.

La lettura degli indicatori di contesto deve quindi essere effettuata preliminarmente a ciascuna fase di analisi di tutte le tipologie di indicatori

Gli Indicatori di contesto servono a raccogliere informazioni sulle dinamiche complesse esogene al perimetro di intervento di un PRT (le politiche di mobilità) quali ad esempio fattori macro-economici, geo-politici e climatici. La produzione e pubblicazione dei dati che costituiscono gli indicatori di contesto è normalmente affidato a soggetti istituzionali (Sistema agenziale, ISTAT, Enea, Arpa, etc.) che ne curano la verifica e l'aggiornamento continuo. Gli indicatori di contesto servono quindi a determinare un quadro di riferimento che identifica se è possibile effettuare dei confronti diretti, e il più possibile lineari, tra i valori degli indicatori di monitoraggio raccolti in periodi diversi, o se è necessario interpretare e valutare la variazione di essi attraverso la considerazione dei fattori esogeni che ne hanno influenzato in maniera diretta o indiretta il loro valore. La lettura degli indicatori di contesto deve quindi essere effettuata preliminarmente a ciascuna fase di analisi di tutte le tipologie di indicatori.

Gli indicatori di contesto si riferiscono alle componenti maggiormente influenzate dal piano, ovvero a quelle legate alla circolazione dei mezzi.



Tabella 8.1.1 - Indicatori contesto ambientale

Indicatori contesto ambientale		Unità di misura
Qualità dell'aria	Concentrazione inquinanti stazione monitoraggio traffico e fondo urbano	n. superamenti e concentrazioni medie
	N. sforamenti del Valore limite degli inquinanti da traffico	Gg
Cambiamenti climatici	Emissioni gas serra (ISPRA)	Ton CO2
	Consumi energetici settore trasporti (ISPRA)	Tep
Inquinamento acustico	Popolazione esposta (mappa acustica strategica e mappe acustiche infrastrutture trasporto principali)	popolazione esposta ad Lden
Suolo	Consumo di suolo	Mq
Paesaggio	Numero di autorizzazioni paesaggistiche rilasciate in deroga	Numero autorizzazioni

8.2 Indicatori di processo

Il seguente set di indicatori costituisce l'insieme di informazioni necessarie per ricavare elementi quantitativi di valutazione delle politiche e misure previste dal PRT utili ai fini di una completa valutazione degli elementi che contribuiscono al riscontro degli effetti del Piano. Gli indicatori scelti per il monitoraggio del PRT si basano anche sugli indicatori di sostenibilità su cui si è imposta la Valutazione Ambientale Strategica (VAS). La scelta degli indicatori di monitoraggio è stata inoltre effettuata perseguendo il principio di economicità e facilità di reperimento dei dati.

Questi indicatori devono relazionarsi anche con gli elementi del contesto. Misurando questi indicatori si verifica in che modo l'attuazione del Piano stia contribuendo alla modifica degli elementi di contesto, sia in senso positivo che in senso negativo.

Il processo di attuazione del PRT dovrà essere monitorato a partire dalla verifica della corrispondenza del contenuto delle tabelle degli indicatori con quanto effettivamente realizzato nel corso degli anni; il report di monitoraggio, illustrato nel dettaglio successivamente, fornirà attraverso gli indicatori informazioni su quali obiettivi specifici e quindi su quali strategie e/o azioni specifiche ha avuto riscontri positivi l'attuazione del PRT.

Oltre alla verifica dello stato di attuazione del piano, il monitoraggio dovrà verificare l'implementazione nei progetti dei criteri di sostenibilità di cui al paragrafo 7.4.

Infine, di seguito si riporta la tabella del monitoraggio degli obiettivi di sostenibilità.

Tabella 8.2.1 - Indicatori monitoraggio obiettivi sostenibilità

Comp. Amb.	Obiettivo generale	Indicatore di monitoraggio	Fonte del dato considerato	UdM
ARIA	Ridurre le emissioni dei principali inquinanti e dei gas serra (CO ₂ , N ₂ O, CH ₄)	emissioni inquinanti da traffico	ISPRA	t/anno
	Raggiungere livelli di qualità dell'aria che non comportano impatti negativi significativi per la salute umana e gli ecosistemi	superamento limiti normativi concentrazioni	ARPA	n.
ACQUA	Tutelare/ripristinare lo stato quali/quantitativo della risorsa idrica	Progetti infrastrutturali che interferiscono con il reticolo idrografico superficiale	PAI - Reticolo idrografico Autorità di distretto App. Meridionale	%
SUOLO	Contrastare i fenomeni di degrado del suolo, responsabili dei processi di desertificazione	Consumo di suolo	ISPRA	m ²
BIODIVERSITÀ	Ridurre la pressione antropica sulle aree naturali causa di perdita di biodiversità	Progetti infrastrutturali realizzati all'interno di aree forestali o con elevato grado di naturalità	PPTR Regione Puglia	km infrastruttura lineare
				% rispetto alla lunghezza complessiva degli interventi del piano
				% di completamento rispetto al piano



Comp. Amb.	Obiettivo generale	Indicatore di monitoraggio	Fonte del dato considerato	UdM	
		Progetti infrastrutturali realizzati entro la distanza di 1 km da aree forestali o con elevato grado di naturalità	PPTR Regione Puglia	km infrastruttura lineare	
				% rispetto alla lunghezza complessiva degli interventi del piano	
				% di completamento rispetto al piano	
		Progetti infrastrutturali realizzati all'interno di un'area protetta (terrestre o marina).	PPTR Regione Puglia	km infrastruttura lineare	% rispetto alla lunghezza complessiva degli interventi del piano
					% di completamento rispetto al piano
					% di completamento rispetto al piano
		Progetti infrastrutturali realizzati entro la distanza di 1 km da un'area protetta (terrestre o marina)	PPTR Regione Puglia	km infrastruttura lineare	% rispetto alla lunghezza complessiva degli interventi del piano
					% di completamento rispetto al piano
					% di completamento rispetto al piano
		Progetti infrastrutturali realizzati all'interno di Siti Natura2000 (terrestre o marina).	PPTR Regione Puglia	km infrastruttura lineare	% rispetto alla lunghezza complessiva degli interventi del piano
					% di completamento rispetto al piano
					% di completamento rispetto al piano
		Progetti infrastrutturali realizzati entro la distanza di 1 km da un Sito Natura2000 (terrestre o marina)	PPTR Regione Puglia	km infrastruttura lineare	% rispetto alla lunghezza complessiva degli interventi del piano
					% di completamento rispetto al piano
					% di completamento rispetto al piano
		PAESAGGIO E BENI CULTURALI	Tutela: mantenimento e valorizzazione della qualità paesaggistica	Numero autorizzazioni in deroga	PPTR Regione Puglia
Progetti realizzati in prossimità (distanza <1 Km) da un bene tutelato dal D. Lgs. 42/2004 (ex L. 1497/39)	PPTR Regione Puglia			Ha % rispetto alla superficie territoriale di riferimento	
Progetti realizzati all'interno o in prossimità (distanza <1 Km) da un'area tutelata dal D. Lgs. 42/2004 (ex L. 431/85)	PPTR Regione Puglia			Ha % rispetto alla superficie territoriale di riferimento % di completamento rispetto al piano	
Progetti realizzati all'interno o in prossimità (distanza 1 Km) di aree di pregio paesistico individuate nel PPTR	PPTR Regione Puglia			Ha % rispetto alla superficie territoriale di riferimento % di completamento rispetto al piano	
Progetti realizzati all'interno o in prossimità (distanza 1 Km) di aree di pregio paesistico individuate nel PPTR per la struttura idrogeomorfologica 6.1	PPTR Regione Puglia -			Ha % rispetto alla superficie territoriale di riferimento % di completamento rispetto al piano	
Progetti realizzati all'interno o in prossimità	PPTR Regione Puglia -			Ha	



Comp. Amb.	Obiettivo generale	Indicatore di monitoraggio	Fonte del dato considerato	UdM
		(distanza 1 Km) di aree di pregio paesistico individuate nel PPTR per la struttura ecosistemica ambientale 6.2	PPTR Regione Puglia -	% rispetto alla superficie territoriale di riferimento
		Progetti realizzati all'interno o in prossimità (distanza 1 Km) di aree di pregio paesistico individuate nel PPTR per la struttura antropica a estorico-culturale 6.3		Ha
AMBIENTE MARINO COSTIERO	Tutelare/ripristinare lo stato qualitativo delle acque marine e di transizione	Superficie di suolo non ancora urbanizzata (a permeabilità naturale) interessate da infrastrutture a distanza minore di 1 km dalla linea di costa	ISPRA	% di completamento rispetto al piano
	Proteggere le coste dai fenomeni erosivi, anche attraverso:			% rispetto alle opere previste (complessivo)
INQUINAMENTO ACUSTICO	Evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi dell'esposizione al rumore ambientale	popolazione esposta da mappe acustiche strategiche e delle principali infrastrutture	Comuni Agglomerati ed enti gestori	n abitanti per classi Lden e Lnight
CLIMA	Ridurre le emissioni di gas climalteranti strategie di adattamento	Veicoli circolanti per combustibile, classe e tipologia veicolo	ISTAT	N per classe
		emissioni anno CO2 da trasporti	ISPRA	t/anno
POPOLAZIONE E SALUTE	Tutelare la salute pubblica e assicurare la qualità della vita	superamento limiti normativi concentrazioni	ARPA	n.
		popolazione esposta da mappe acustiche strategiche e delle principali infrastrutture	Comuni Agglomerati ed enti gestori	n abitanti per classi Lden e Lnight
ENERGIA	Ridurre i consumi specifici di energia e l'utilizzo delle fonti energetiche fossili	Valutare l'estensione della rete ciclabile regionale.	Sezione mobilità sostenibile	Km di rete ciclabile
		Numero passeggeri per modalità di trasporto pubblico	Enti gestori	n pass/anno
		Percorrenza totale utenti ferrovia;	ISTAT	%
		Percentuale bus a basse emissioni (metano ibridi o elettrici)	Enti gestori	%
TURISMO	Migliorare l'attrattività del territorio regionale, anche turistica, attraverso la valorizzazione delle risorse naturali, culturali e paesaggistiche per uno sviluppo in chiave sostenibile	Potenziamento di infrastrutture portuali - Incremento dei flussi di merci e passeggeri in entrata alle infrastrutture portuali	Autorità Portuale	pass/anno
		Potenziamento di infrastrutture aeroportuali - Incremento dei flussi di merci e passeggeri in entrata alle infrastrutture aeroportuali	Società di gestione	ton/anno
MOBILITA'	Rispondere in maniera ecosostenibile alle esigenze di mobilità di persone e merci espresse dal territorio regionale per garantirne uno sviluppo armonico, sinergico e integrato con le risorse ambientali e paesaggistiche, anche al fine di contrastare la marginalizzazione delle aree interne.	Valutare l'estensione della rete ciclabile regionale.	Sezione mobilità sostenibile	Km di rete ciclabile
		Numero passeggeri per modalità di trasporto pubblico	Enti gestori	n pass/anno
		n. fermate autobus rete regionale che sono state adeguate per garantire accessibilità universale	Enti gestori	n
		Percorrenza totale utenti ferrovia;	ISTAT	%
		Miglioramento accessibilità territoriale.	ISTAT	minuti
		Percentuale bus a basse emissioni (metano ibridi o elettrici)	Enti gestori	%
		Percentuale di decarbonizzazione del materiale rotabile	Enti gestori	%
		n. di nodi di interscambio ferro-gomma e gomma-gomma	Enti gestori	n.
n. di posti auto disponibili presso le stazioni ferroviarie	Enti gestori e Comuni	n.		
Riduzione del numero di incidenti stradali	ISTAT	n.		



8.3 La governance del monitoraggio

La responsabilità della realizzazione del piano di monitoraggio, così come quella della sua pubblicazione, è della sezione Infrastrutture per la Mobilità. Il monitoraggio è lo strumento di governance e di comunicazione del Piano. Vista la complessità del piano è necessaria una continua attività di misurazione dell'efficacia delle azioni e delle politiche intraprese. Risulta dunque imprescindibile dotarsi di risorse aggiuntive necessarie ad attuare il piano di monitoraggio che raccolgano i dati utili a quantificare gli indicatori scelti per misurare l'efficacia dell'impianto proposto.

Per questo motivo si prevede di affidare il servizio con procedura di gara ai sensi del D.lgs 36/2023 ad un operatore economico (o gruppo di operatori economici) che avrà il ruolo di attuare in maniera costante e continua il Piano di monitoraggio del PA PRT 2021-2030.

Di seguito una previsione massima dei costi:

- Servizio di attuazione del Piano di Monitoraggio € 210.000,00 + IVA
- Acquisizione/elaborazione/simulazione dati, esecuzione indagini (eventuale) € 30.000,00 + IVA
- Diffusione e comunicazione del Piano di Monitoraggio (eventuale) € 20.000,00 + IVA

Complessivamente si stima che il monitoraggio del piano, generi un costo totale di 260.000 € + IVA nell'arco della sua attuazione dal 2024 al 2030.

La copertura dei costi di monitoraggio sarà assicurata dalla Sezione Infrastrutture per la Mobilità.

Il monitoraggio si struttura su due step coincidenti con i due principali orizzonti temporali del Piano (2026 e 2030). Pertanto, dopo la costruzione del cosiddetto "stato bianco" (presumibilmente entro fine 2024), i report di monitoraggio saranno pubblicati durante le annualità 2026 e 2030. All'interno della finestra temporale che precederà la pubblicazione dei report per le suddette annualità, è possibile contraddistinguere le seguenti fasi principali:

- PRIMA FASE: acquisizione dati;
- SECONDA FASE: verifica del raggiungimento obiettivi;
- TERZA FASE: predisposizione di eventuali implementazioni e azioni correttive.

Il PA è predisposto su un orizzonte temporale di 10 anni. All'interno dei due periodi del monitoraggio fissati (2026-2030), la vita del piano è caratterizzata essenzialmente da tre aspetti fondamentali:

- Attuazione
- Comunicazione
- Monitoraggio

I tre elementi costituiscono la fase in itinere del PA PRT 2021-2030; l'attuazione e la comunicazione seguiranno delle tempistiche più fluide e continue legate rispettivamente al Programma di attuazione e al Piano di Comunicazione.

La partecipazione deve strutturare strumenti di coinvolgimento anche dei cittadini, sia in termini generali, attraverso le varie forme di comunicazione previste con le quali il processo di partecipazione dovrà integrarsi ed interagire, sia in termini specifici in relazione alla promozione



ed implementazione di determinate azioni e misure. Andrà inoltre mantenuto ed alimentato un dialogo e un confronto aperto con le Istituzioni locali.

La **comunicazione** ricoprirà un ruolo fondamentale per il processo partecipativo e per tale ragione dovrà essere sostenuta e alimentata da una fonte dati attendibile e consolidata, ovvero quella che costituisce la base dati del monitoraggio.

La **partecipazione** in itinere accompagnerà la fase di implementazione del Piano e di valutazione delle misure, concentrando l'attenzione sulla capacità del processo di promuovere l'accettazione delle misure, mitigare gli eventuali effetti negativi che possono accompagnare l'attuazione delle stesse, individuare eventuali azioni correttive in caso di non raggiungimento degli obiettivi prefissati.

Il Piano di monitoraggio coinvolge direttamente e indirettamente tutti gli attori che concorrono alla produzione e raccolta di dati della mobilità. È quindi necessario stabilire ruoli e responsabilità che accompagneranno, negli anni di monitoraggio del PPA, la pluralità relazionale.

In maniera preliminare si possono identificare i seguenti soggetti:

- Comuni;
- Provincia;
- Regione;
- Ministeri;
- Istituzioni e Enti (ACI, ARPA, ISTAT);
- Operatori del trasporto e della mobilità (TPL e sharing);
- Mobility manager (aziendali e d'area).

Il ciclo di vita dell'attività di monitoraggio, vede le attività di raccolta dati continue nell'arco temporale, mentre al 2026 e 2030 devono essere concluse le attività di verifica, partecipazione, individuazione di eventuali azioni correttive pubblicazione Report Monitoraggio ed eventualmente aggiornamento del Piano.

Il Report di monitoraggio è il documento in cui vengono condensate le attività di ciascun monitoraggio. Il documento sarà organizzato indicativamente in base al seguente indice:

- Introduzione
- Descrizione degli indicatori e metodologie di calcolo
- I risultati del Monitoraggio
- Analisi critica dei risultati
- I risultati della partecipazione
- Prossimi passi
- Glossario





ALLEGATO 1 VALUTAZIONE D'INCIDENZA



Indice

1	PREMESSA	2
2	METODOLOGIA E PRINCIPALI RIFERIMENTI NORMATIVI	7
2.1	Principali Riferimenti Normativi	11
2.1.1	Direttiva 92/43/CEE "Habitat"	11
2.1.2	Direttiva 79/409/CEE "Uccelli"	12
2.1.3	Normativa Nazionale	13
2.1.4	Normativa Regionale	14
2.2	Individuazione dell'Autorità Competente per la procedura di Valutazione di Incidenza	16
3	OBIETTIVI DI PIANO	17
3.1	Inquadramento del piano negli strumenti di programmazione e pianificazione vigenti	17
3.2	Finalità del piano	18
3.3	Livello d'interesse	22
3.4	Tipologia d'interesse	22
3.5	Indicazione d'eventuali esigenze di realizzazione del piano connesse alla salute dell'uomo, alla sicurezza pubblica o di primaria importanza per l'ambiente	22
4	DESCRIZIONE DEI CONTENUTI DI PIANO	23
4.1	Area interessata dalle previsioni di piano	23
4.2	Tipologia e dimensione delle principali opere previste dal piano e contenuto del piano	23
5	ANALISI DELLO STATO DI FATTO DELLE AREE INTERESSATE DAL PIANO: INQUADRAMENTO GENERALE DEI SITI DI INTERESSE COMUNITARIO E DELLE ZONE A PROTEZIONE SPECIALE	27
5.1	Rete Natura 2000	27
5.2	Altre Aree Protette	31
6	DESCRIZIONE DELLE INTERFERENZE TRA OPERE/ATTIVITA' PREVISTE ED IL SISTEMA AMBIENTALE	37
6.1	Valutazione preliminare della possibile interazione con i siti in esame	43



1 PREMESSA

Il presente Studio di incidenza ha come oggetto il Piano attuativo del Piano Regionale dei Trasporti 2021-2030 della Regione Puglia.

Gli strumenti legislativi di riferimento per la protezione della natura nei Paesi dell'Unione Europea sono la Direttiva 79/409/CEE nota come "Direttiva Uccelli", come modificata e integrata dalla Direttiva 147/2009 CEE, e la Direttiva 92/43/CEE, nota come "Direttiva Habitat". Queste direttive comunitarie contengono le indicazioni per conservare la biodiversità nel territorio degli Stati Membri.

Le due direttive prevedono inoltre la realizzazione di una rete di aree caratterizzate dalla presenza delle specie e degli habitat degni di tutela. Queste aree sono denominate "Zone di Protezione Speciale" (ZPS), se identificate per la presenza di specie ornitiche individuate dalla "Direttiva Uccelli", mentre sono denominate "Siti di Importanza Comunitaria" (SIC) ovvero Zone speciali di Conservazione se identificate in base alla presenza delle specie faunistiche e degli habitat individuati dalla "Direttiva Habitat". L'obiettivo finale è quello di creare una rete europea interconnessa di zone speciali di conservazione denominata "Natura 2000", attraverso la quale garantire il mantenimento ed il ripristino in uno stato di conservazione soddisfacente degli habitat naturali e delle specie interessate nella loro area di ripartizione naturale. La Rete Natura 2000 considera non solo le aree ad alta naturalità che fanno propriamente parte della rete ma anche i territori contigui, indispensabili per mettere in relazione aree distanti fisicamente ma vicine per funzione ecologica, e a quelli che pur degradati possono tornare a livelli di maggiore complessità.

Il DPR 12/03/2003 n.120, recante modifiche ed integrazioni al decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, per l'attuazione della direttiva 92/43/CEE, prevede (art. 6, comma 3) che "i proponenti di interventi non direttamente connessi e necessari al mantenimento in uno stato di conservazione soddisfacente delle specie e degli habitat presenti nel sito, ma che possono avere incidenze significative sul sito stesso, singolarmente o congiuntamente ad altri interventi, presentano, ai fini della valutazione di incidenza, uno studio volto ad individuare e valutare, secondo gli indirizzi espressi nell'allegato G, i principali effetti che detti interventi possono avere sul proposto sito di importanza comunitaria, sul sito di importanza comunitaria o sulla zona speciale di conservazione, tenuto conto degli obiettivi di conservazione dei medesimi."

La Valutazione d'Incidenza (VINCA) è il procedimento di carattere preventivo al quale è necessario sottoporre qualsiasi piano o progetto che possa avere incidenze significative su un sito o proposto sito della Rete Natura 2000, singolarmente o congiuntamente ad altri piani e progetti e tenuto conto degli obiettivi di conservazione del sito stesso.

Sul territorio della Regione Puglia insistono 87 Siti della Rete Natura 2000.



Tabella 1. Siti della Rete Natura 2000 nella Regione Puglia

TIPO	CODICE	DENOMINAZIONE	REGIONE	AREA ha
ZSC	IT9110001	Isola e Lago di Varano	Puglia	8.208
ZSC	IT9110002	Valle Fortore, Lago di Occhito	Puglia	8.423
ZSC	IT9110003	Monte Cornacchia - Bosco Faeto	Puglia	6.998
ZSC	IT9110004	Foresta Umbra	Puglia	20.825
ZSC	IT9110005	Zone umide della Capitanata	Puglia	14.225
ZSC	IT9110008	Valloni e Steppe Pedegarganiche	Puglia	30.049
ZSC	IT9110009	Valloni di Mattinata - Monte Sacro	Puglia	6.564
ZSC	IT9110011	Isole Tremiti	Puglia	375
ZSC	IT9110012	Testa del Gargano	Puglia	5.706
ZSC	IT9110014	Monte Saraceno	Puglia	199
ZSC	IT9110015	Duna e Lago di Lesina - Foce del Fortore	Puglia	9.891
ZSC	IT9110016	Pineta Marzini	Puglia	793
ZSC	IT9110024	Castagneto Pia, Lapolda, Monte la Serra	Puglia	694
ZSC	IT9110025	Manacore del Gargano	Puglia	2.080
ZSC-ZPS	IT9110026	Monte Calvo - Piana di Montenero	Puglia	7.678
ZSC	IT9110027	Bosco Jancuglia - Monte Castello	Puglia	4.489
ZSC	IT9110030	Bosco Quarto - Monte Spigno	Puglia	7.924
ZSC	IT9110032	Valle del Cervaro, Bosco dell'Incoronata	Puglia	5.810
ZSC	IT9110033	Accadia - Deliceto	Puglia	3.547
ZSC	IT9110035	Monte Sambuco	Puglia	7.942
ZPS	IT9110037	Laghi di Lesina e Varano	Puglia	15.307
ZPS	IT9110038	Paludi presso il Golfo di Manfredonia	Puglia	14.556
ZPS	IT9110039	Promontorio del Gargano	Puglia	70.573
ZPS	IT9110040	Isole Tremiti	Puglia	194.820
ZSC	IT9120001	Grotte di Castellana	Puglia	61
ZSC	IT9120002	Murgia dei Trulli	Puglia	5.518
ZSC	IT9120003	Bosco di Mesola	Puglia	3.060
ZSC	IT9120006	Laghi di Conversano	Puglia	221
ZSC-ZPS	IT9120007	Murgia Alta	Puglia	127.062
ZSC	IT9120008	Bosco Difesa Grande	Puglia	5.317
ZSC	IT9120009	Posidonieto San Vito - Barletta	Puglia	12.589
ZSC	IT9120010	Pozzo Cuc 	Puglia	59
ZSC	IT9120011	Valle Ofanto - Lago di Capaciotti	Puglia	7.632
ZPS	IT9120012	Scoglio dell'Eremita	Puglia	18
ZSC	IT9130001	Torre Colimena	Puglia	2.711
ZSC	IT9130002	Masseria Torre Bianca	Puglia	590
ZSC	IT9130003	Duna di Campomarino	Puglia	1.868
ZSC	IT9130004	Mar Piccolo	Puglia	1.390
ZSC	IT9130005	Murgia di Sud - Est	Puglia	48.124
ZSC	IT9130006	Pinete dell'Arco Ionico	Puglia	3.725
ZSC-ZPS	IT9130007	Area delle Gravine	Puglia	27.022
ZSC	IT9130008	Posidonieto Isola di San Pietro - Torre Canneto	Puglia	3.184
ZSC	IT9140001	Bosco Tramazzone	Puglia	4.464



ZSC	IT9140002	Litorale Brindisino	Puglia	7.340
ZSC-ZPS	IT9140003	Stagni e Saline di Punta della Contessa	Puglia	2.895
ZSC	IT9140004	Bosco I Lucci	Puglia	26
ZSC	IT9140005	Torre Guaceto e Macchia S. Giovanni	Puglia	8.075
ZSC	IT9140006	Bosco di Santa Teresa	Puglia	40
ZSC	IT9140007	Bosco Curtipettrizzi	Puglia	58
ZPS	IT9140008	Torre Guaceto	Puglia	555
ZSC	IT9140009	Foce Canale Giancola	Puglia	54
ZSC	IT9150001	Bosco Guarini	Puglia	20
ZSC	IT9150002	Costa Otranto - Santa Maria di Leuca	Puglia	6.178
ZSC	IT9150003	Aquatina di Frigole	Puglia	3.205
ZSC	IT9150004	Torre dell'Orso	Puglia	61
ZSC	IT9150005	Boschetto di Tricase	Puglia	4
ZSC	IT9150006	Rauccio	Puglia	6.677
ZSC	IT9150007	Torre Uluzzo	Puglia	355
ZSC	IT9150008	Montagna Spaccata e Rupi di San Mauro	Puglia	1.379
ZSC	IT9150009	Litorale di Ugento	Puglia	7.341
ZSC	IT9150010	Bosco Macchia di Ponente	Puglia	13
ZSC	IT9150011	Alimini	Puglia	3.768
ZSC	IT9150012	Bosco di Cardigliano	Puglia	55
ZSC	IT9150013	Palude del Capitano	Puglia	2.276
ZPS	IT9150014	Le Cesine	Puglia	656
ZSC-ZPS	IT9150015	Litorale di Gallipoli e Isola S. Andrea	Puglia	68.992
ZSC	IT9150016	Bosco di Otranto	Puglia	9
ZSC	IT9150017	Bosco Chiuso di Presicce	Puglia	11
ZSC	IT9150018	Bosco Serra dei Cianci	Puglia	48
ZSC	IT9150019	Parco delle Querce di Castro	Puglia	5
ZSC	IT9150020	Bosco Pecorara	Puglia	24
ZSC	IT9150021	Bosco le Chiuse	Puglia	38
ZSC	IT9150022	Palude dei Tamari	Puglia	11
ZSC	IT9150023	Bosco Danieli	Puglia	14
ZSC	IT9150024	Torre Inserraglio	Puglia	102
ZSC	IT9150025	Torre Veneri	Puglia	1.765
ZSC	IT9150027	Palude del Conte, dune di Punta Prosciutto	Puglia	5.731
ZSC	IT9150028	Porto Cesareo	Puglia	228
ZSC	IT9150029	Bosco di Cervalora	Puglia	29
ZSC	IT9150030	Bosco La Lizza e Macchia del Pagliarone	Puglia	482
ZSC	IT9150031	Masseria Zanzara	Puglia	50
ZSC	IT9150032	Le Cesine	Puglia	2.177
ZSC	IT9150033	Specchia dell'Alto	Puglia	442
ZSC	IT9150034	Posidonieto Capo San Gregorio - Punta Ristola	Puglia	274
ZSC	IT9150035	Padula Mancina	Puglia	93
ZSC	IT9150036	Lago del Capraro	Puglia	40
ZSC	IT9150041	Valloni di Spinazzola	Puglia	2.752

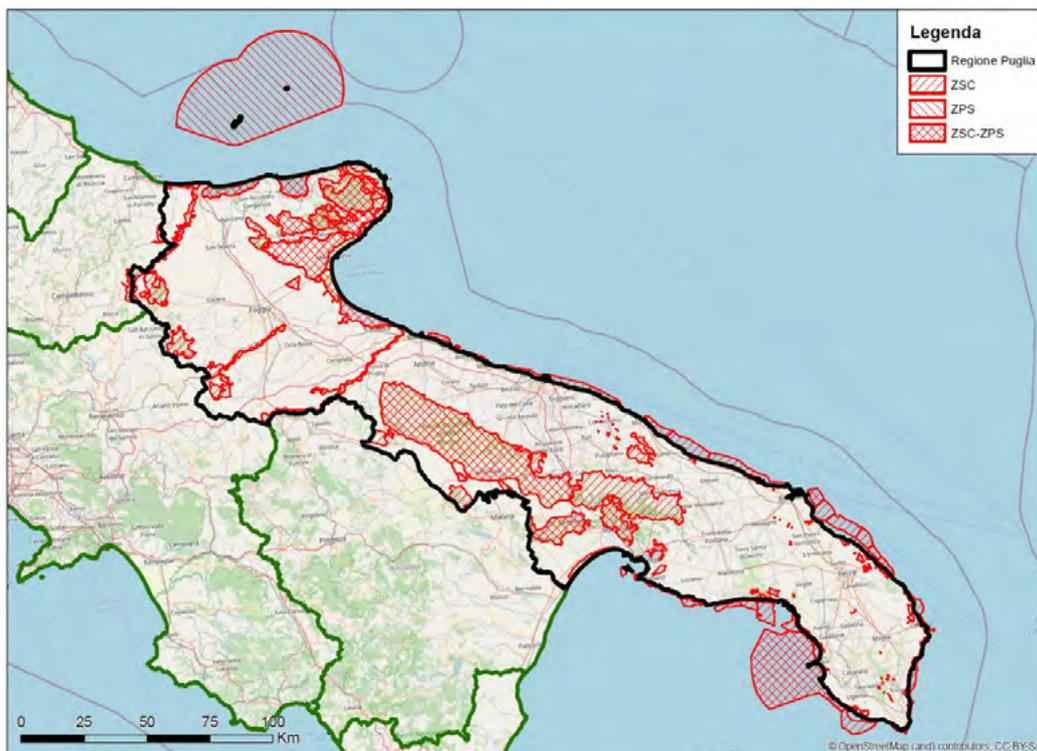


Figura 1. Siti della Rete Natura 2000 nella Regione Puglia.

Il presente Studio di Incidenza ha dunque lo scopo di individuare e valutare i potenziali effetti delle azioni proposte dal Piano attuativo del PRT sui Siti della Rete Natura 2000 presenti nel territorio regionale.

Considerando che le previsioni da esso definite *“non sono direttamente connesse e necessarie al mantenimento in uno stato di conservazione soddisfacente delle specie e degli habitat presenti nei Siti”*, il Piano deve essere sottoposto a Valutazione di incidenza nel rispetto degli indirizzi contenuti nell'allegato G del DPR 12/03/2003 n° 120.

Inoltre, secondo la DGR No. 981 del 13/06/2008 *“Circolare No. 1/2008 del Settore Ecologia della Regione Puglia – ‘Norme esplicative sulla procedura di Valutazione Ambientale Strategica’*”, nella DGR 14/03/2006, No. 304 *“Atto di indirizzo e coordinamento per l'espletamento della procedura di valutazione di incidenza ai sensi dell'art. 6 della Direttiva 92/43/CEE e dell'art. 5 del DPR No. 357/1997 così come modificato ed integrato dall'art. 6 del DPR n. 120/2003”* e ribadito nella DGR 24 luglio 2018, n. 1362 *“Valutazione di incidenza ambientale. Articolo 6 paragrafi 3 e 4 della Direttiva n.92/43/CEE ed articolo 5 del D.P.R. 357/1997 e smi. Atto di indirizzo e coordinamento. Modifiche e integrazioni alla D.G.R. n.304/2006”*, la Valutazione di Incidenza si applica sia ai Piani/Progetti che ricadono all'interno delle aree Natura 2000 (o in siti proposti per diventarlo), sia a quelli che, pur sviluppandosi all'esterno di tali aree, potrebbero avere un effetto significativo



sullo stato di conservazione dei valori naturali tutelati nelle stesse, indipendentemente dalla distanza.

Nella Regione Puglia la procedura per la valutazione di Incidenza è disciplinata dalla recente Deliberazione della Giunta Regionale DGR 24 luglio 2018, n. 1362 *“Valutazione di incidenza ambientale. Articolo 6 paragrafi 3 e 4 della Direttiva n.92/43/CEE ed articolo 5 del D.P.R. 357/1997 e smi. Atto di indirizzo e coordinamento. Modifiche e integrazioni alla D.G.R. n.304/2006”*, che nell’Allegato C definisce anche i contenuti dello Studio di riferimento per la Valutazione da parte dell’Autorità competente.

Secondo la D.G.R. Puglia 1362/2018 la valutazione si articola in una fase preliminare di screening (livello I), attraverso la quale verificare la possibilità che il progetto/piano possa avere un effetto significativo sul sito Natura 2000 interessato, ed una cosiddetta Valutazione appropriata (livello II) consistente nella vera e propria valutazione di incidenza.

Il presente Studio di Incidenza ha lo scopo di individuare e valutare i potenziali effetti delle azioni proposte dal Piano sui Siti della Rete Natura 2000 presenti nel territorio regionale.

L’iter di approvazione del Piano prevede che accanto alla stesura dello stesso venga effettuata una Valutazione Ambientale Strategica, il cui scopo è quello di garantire un elevato livello di protezione dell’ambiente e promuovere lo sviluppo sostenibile all’atto di elaborazione e adozione del piano.

Unitamente alla VAS viene svolta anche la procedura della Valutazione d’incidenza, finalizzata a stabilire se il Piano, da attuarsi secondo modalità definite, sia compatibile - eventualmente sotto specifiche condizioni - con gli obiettivi di conservazione di Siti di Importanza Comunitaria (SIC) o di Zone di Protezione Speciale (ZPS) di Rete Natura 2000, interessati dal Piano in argomento.



2 METODOLOGIA E PRINCIPALI RIFERIMENTI NORMATIVI

Ai sensi della Direttiva 92/43/CEE e del D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357, modificato con D.P.R. 12 marzo 2003, n. 120, nonché della L.R. 14 aprile 2004, n. 7, la approvazione di piani non connessi alla conservazione e gestione del sito deve essere preceduta dalla valutazione dell'incidenza che la realizzazione delle previsioni del piano medesimo può avere sulla conservazione del sito.

La valutazione di incidenza prevista dall'articolo 5, comma 2, del decreto del Presidente della Repubblica n. 357/97 è effettuata dal soggetto competente all'approvazione del piano, nell'ambito della valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale (VAS/VALSAT).

Lo studio di incidenza e la relativa valutazione vengono articolati di seguito secondo normativa nazionale vigente, e secondo quanto previsto negli indirizzi contenuti nella DGR 24 luglio 2018, n. 1362 *"Valutazione di incidenza ambientale. Articolo 6 paragrafi 3 e 4 della Direttiva n.92/43/CEE ed articolo 5 del D.P.R. 357/1997 e smi. Atto di indirizzo e coordinamento. Modifiche e integrazioni alla D.G.R. n.304/2006"*. Tale *"Atto di Indirizzo e coordinamento"* è volto a uniformare sul territorio regionale le modalità di attuazione delle previsioni della Direttiva n. 92/ 43/CEE Habitat e del DPR 357/ 1997 e smi in materia di Valutazione di Incidenza di Piani, Progetti, Interventi e Attività (P/P/ I/A). Esso è stato redatto anche sulla base delle risultanze intermedie del Gruppo di Lavoro MATTM/Regioni e Province Autonome, costituito il 17 febbraio 2016 al fine di redigere il documento tecnico *"Linee Guida sullo Valutazione di Incidenza" per concorrere all'attuazione della Strategia Nazionale per la Biodiversità 2011-2020 (SNB) e per ottemperare agli impegni assunti dall'Italia nell'ambito del pre-contenzioso comunitario avviato in data 10 luglio 2014 con l'EU-Pilot n. 6730/2014 "Attuazione in Italia della Direttiva 92/43/CEE del Consiglio del 21 maggio 1992 relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminatura/i e della flora e dello fauno selvatiche"*

Per tale procedimento è prevista la definizione di due livelli:

- livello I: *fase preliminare di screening*: è il processo che identifica le possibili incidenze su un Sito Natura 2000 di un piano o progetto singolarmente o congiuntamente ad altri piani o progetti, e che porta alla decisione di procedere alla valutazione di incidenza completa o *"valutazione appropriata"* qualora tali incidenze risultino significative o di escludere la necessità di tale valutazione nel caso di assenza di potenziali incidenze negative;
- livello II: *valutazione appropriata* processo completo di redazione dello studio di incidenza del piano o progetto, singolarmente o congiuntamente ad altri piani o progetti, nel rispetto della struttura e della funzionalità del Sito, dei suoi obiettivi di conservazione e dei contenuti del Piano di gestione e delle Misure di conservazione.

I contenuti dello *"Studio di incidenza"* sono descritti nell'Allegato C alla DGR 24 luglio 2018, n. 1362.

Nel caso in cui il livello di incidenza del Piano/Progetto, mitigato attraverso le Misure di mitigazione individuate e descritte dal proponente, sia valutato, da parte dell'autorità competente, alto, l'istruttoria prosegue con la valutazione delle soluzioni alternative:

- *Individuazione e valutazione di soluzioni alternative*: processo che esamina modi alternativi di raggiungere gli obiettivi del Piano/Progetto, evitando incidenze negative sull'integrità dei Siti.



Se, nonostante le conclusioni negative della Valutazione Appropriata ovvero al permanere di dubbi sull'assenza di effetti negativi per l'integrità del sito dovuti al Piano/Progetto interessato, un Piano/Progetto debba essere realizzato per motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, inclusi motivi di natura sociale o economica, occorre (in deroga alla Direttiva "Habitat " e rispettando i criteri previsti dall'art. 6, paragrafo 4, della Direttiva e dall'art. 5, commi 9 e 10, del DPR n. 357/97 e ss.mm.ii.) individuare adeguate misure di compensazione:

- *individuazione di misure di compensazione*: qualora non esistano soluzioni alternative e nei casi in cui, per motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, è necessario che il progetto o il piano vengano comunque realizzati, devono essere individuate azioni in grado di bilanciare in modo proporzionato le incidenze negative previste.

Se al termine del livello I si arriva alla conclusione che il piano o progetto è strettamente connesso con la gestione e conservazione del sito o non sussistono incidenze significative sul sito *Natura 2000*, non è necessario procedere ai livelli successivi della valutazione.

Nel presente studio poiché il Piano in esame non è *"funzionale al mantenimento di uno stato di conservazione soddisfacente del sito Natura 2000"* si è proceduto alla fase preliminare di *"screening"*; secondo quanto ammesso dalla DGR 24 luglio 2018, n. 1362 Parte II – Disposizioni, *"Nel caso in cui lo screening di incidenza sia ricompreso nelle procedure di VIA e VAS, l'utilizzo del Format di Screening è sostituito dai contenuti dello Studio Preliminare ambientale o dallo Studio di Impatto Ambientale per la VIA, e dal Rapporto Preliminare o dal Rapporto Ambientale per la VAS, purché tali documenti rechino i contenuti richiesti nel Format."*

Il D.P.R. n. 357/97 e ss.mm.ii. all' art. 5, comma 4, stabilisce che per i progetti assoggettati alla procedura di valutazione di impatto ambientale, la valutazione di incidenza è ricompresa nell'ambito del predetto procedimento che, in tal caso, considera anche gli effetti diretti ed indiretti dei progetti sugli habitat e sulle specie per i quali detti siti e zone sono stati individuati. A tale fine lo studio di impatto ambientale predisposto dal proponente deve contenere, in modo ben individuabile, gli elementi relativi alla compatibilità del progetto con le finalità di conservazione di Natura 2000, facendo riferimento agli indirizzi di cui all'allegato G dello stesso decreto, ovvero uno Studio di Incidenza specifico integrato con lo Studio di Impatto Ambientale.

Oltre che a livello statale, anche nell'ambito della competenza di Regioni e Province Autonome, la Valutazione di Incidenza viene inclusa nelle procedure di VIA regionali, così come disposto sia dal citato DPR che dall'art. 10, comma 3 del D. Lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii.

A livello regionale, la L.R. n. 44/2012, all'art. 17 rubricata *"Integrazione tra valutazioni ambientali"*, prevede quanto segue:

"1. La valutazione di incidenza è effettuata nell' ambito del procedimento di VAS del piano a programma.

2. Nei casi di cui comma 1 il rapporta preliminare di verifico e/o il rapporta ambientale devono recare i contenuti previsti dall'allegato G del d.p.r. 357/1997.

3. Il provvedimento di verifica e/o il parere motivata sono espressi dall'autorità competente anche con riferimento alle finalità di conservazione proprie della valutazione d'incidenza oppure, nei casi in cui operano le deleghe previste all'articolo 4, danno atto degli esiti della valutazione di incidenza".



Gli studi di incidenza integrati nei procedimenti di VIA/VAS devono contenere gli aspetti riconducibili alla dislocazione del piano/progetto in rapporto alla pianificazione e alle tutele ambientali presenti nell'area, ed è condizione fondamentale che le analisi svolte tengano in considerazione:

- la coerenza del piano/progetto con le Misure di Conservazione dei Siti Natura 2000 interessati;
- gli obiettivi di conservazione dei siti Natura 2000 eventualmente interessati dal piano/progetto;
- lo stato di conservazione delle specie e degli habitat di Interesse comunitario presenti;
- tutte le eventuali interferenze generate dal piano/progetto sui Siti Natura 2000.

A seguito della VINCA, anche se inserita in procedure di VIA o VAS, vi è l'obbligo per l'autorità competente di autorizzare il piano/progetto solo se vi è certezza riguardo all'assenza di impatto significativo sui Siti Natura 2000.

Inoltre, il tema di flora e fauna selvatica viene tratto in riferimento alle normative vigenti, che comprendono anche Convenzioni internazionali, Leggi nazionali e regionali, regolamenti delle aree protette e dei parchi, nonché delle indicazioni dei piani faunistico – venatori regionali e provinciali.

In particolare, il prelievo, la gestione e la tutela della fauna selvatica sono regolamentati da:

- Direttiva “Uccelli” 79/409/CEE e s.m.i.
- Direttiva “Habitat” 92/43/CEE
- Convenzione di Berna (1979)
- Convenzione di Bonn (1979)
- Legge Nazionale n. 157/92

Nello specifico della Regione Puglia:

- Deliberazione della Giunta Regionale 29 novembre 2018, n. 2157 (L.r. 28/2018 - art. 2, 3 e 11 - Criteri per il riconoscimento di contributi per la realizzazione di interventi di prevenzione di danni da fauna selvatica. Approvazione);
- Legge Regionale 16 luglio 2018, n. 30 (Modifiche alla legge regionale 23 marzo 2015, n. 13 - Disciplina del pescaturismo e dell'ittiturismo);
- Legge Regionale 29 giugno 2018, n. 28 (Norme in materia di prevenzione, contenimento ed indennizzo dei danni da fauna selvatica. Disposizioni in materia di smaltimento degli animali da allevamento oggetto di predazione e di tutela dell'incolumità pubblica);
- Legge Regionale 20 dicembre 2017, n. 59 (Norme per la protezione della fauna selvatica omeoterma, per la tutela e la programmazione delle risorse faunistico-ambientali e per il prelievo venatorio);



- Determinazione Dirigenziale 29 giugno 2017, n. 128 (Danni arrecati dalla fauna selvatica alle produzioni agricole ed al patrimonio zootecnico. Art. 10, c. 9, lett. g) ed art. 55 della L.R.27/98. Approvazione modulistica);
- Deliberazione della Giunta Regionale 27 maggio 2015, n. 1293 (D.G.R. 803 del 17/04/2015 e relativi Allegati - "Indennizzi danni provocati da fauna selvatica protetta (Lupo - Canis lupus). Indirizzi, criteri e autorizzazioni." - modifica Allegati);
- Deliberazione della Giunta Regionale 17 aprile 2015, n. 803 (Indennizzi danni provocati da fauna selvatica protetta (Lupo - Canis lupus). Indirizzi, criteri e autorizzazioni)
- Legge Regionale 23 marzo 2015, n. 13 (Disciplina del pescaturismo e dell'ittiturismo)
- Legge Regionale 24 luglio 2012 n. 19 (Interventi di valorizzazione del comparto zootecnico)
- Deliberazione della Giunta Regionale 14 maggio 2002 N. 542 (L.30/91 e DM 172/94 - Termine temporale per la presentazione istanze a gestire stazioni di fecondazione equina e rilascio documenti di fecondazione. Sanatoria di istanze pervenute in ritardo)
- Legge Regionale 29 agosto 1979 n. 56 (Istituzione e disciplina dell'Istituto Regionale di Incremento Ippico per la Puglia - I.R.I.I.P.)

La presente relazione risponde alle richieste della normativa (Allegato G al DPR 357/97 che non è stato modificato nel DPR 12 Marzo 2003 No. 120) e si compone dei seguenti elementi fondamentali:

- Descrizione delle Azioni di Piano previste in prossimità dei Siti di interesse comunitario, contenente una descrizione sintetica degli obiettivi, delle politiche/azioni del Piano stesso, anche con attenzione alle possibili alternative d'intervento;
- Inquadramento delle Politiche/Azioni di Piano prossime ai Siti Natura 2000 negli strumenti di Pianificazione sovraordinati;
- Descrizione delle caratteristiche generali dei siti ricadenti sul territorio di interesse;
- Scheda descrittiva del territorio su cui ricadono le politiche/azioni di Piano;
- Analisi dell'incidenza, che sulla base delle Politiche/Azioni di Piano, delle caratteristiche dei Siti protetti nonché delle aree di intervento, identifica gli elementi di maggiore criticità e le tipologie di impatto attese, valutandone l'entità ed individuando le variabili ambientali maggiormente impattate; in questa fase sono anche definite le misure di mitigazione e/o di compensazione ritenute necessarie; le considerazioni svolte permettono di esprimere un giudizio sull'accettabilità o meno degli impatti indotti dalle previsioni di Piano;
- Allegati: Formulare Natura 2000 dei Siti ricadenti sul territorio comunale riportanti le informazioni aggiornate disponibili sul sito web del Ministero dell'Ambiente (http://minambiente.it/PNM/Natura2000/TrasmissioneCE_2015/schede_mappe/Puglia/SIC_sched_e/)

Di seguito viene riportata una breve nota riassuntiva relativa agli obiettivi ed ai contenuti della normativa vigente in tema di ecosistemi, natura e tutela della fauna selvatica.



2.1 Principali Riferimenti Normativi

2.1.1 Direttiva 92/43/CEE "Habitat"

L'obiettivo della Direttiva 92/43/CEE "Habitat", è la salvaguardia della biodiversità mediante la conservazione degli habitat naturali, nonché della flora e della fauna selvatiche nel territorio dei paesi membri dell'Unione Europea.

Questa Direttiva prevede di adottare misure volte a garantire il mantenimento o il ripristino, in uno stato di conservazione soddisfacente, degli habitat naturali e delle specie di interesse comunitario.

Gli allegati della Direttiva riportano liste di habitat e specie animali e vegetali per le quali si prevedono diverse azioni di conservazione e diversi gradi di tutela.

- Allegato I: habitat naturali di interesse comunitario, la cui conservazione richiede la designazione di Zone Speciali di Conservazione (ZSC).
- Allegato II: specie di interesse comunitario, la cui conservazione richiede la designazione di zone speciali di conservazione.
- Allegato III: criteri di selezione dei siti che presentano caratteristiche idonee per essere designati zone speciali di conservazione.
- Allegato IV: specie di interesse comunitario, la cui conservazione richiede una protezione rigorosa.

Questi allegati sono stati modificati ed aggiornati dalla successiva Direttiva 97/62/CE.

In base agli elenchi degli allegati sono stati individuati i Siti di Importanza Comunitaria (SIC) destinati a divenire, a seguito della loro elezione da parte dell'Unione Europea, le ZSC che costituiranno l'insieme di aree della Rete Natura 2000, rete per la conservazione del patrimonio naturale europeo.

L'applicazione in Italia di questa Direttiva è affidata al D.P.R. 357/97, modificato con D.P.R. n. 120/03.

Il decreto ha trovato applicazione a livello regionale nella L.R. 24 luglio 1997, n. 19. "*Norme per l'istituzione e la gestione delle aree naturali protette nella Regione Puglia*" e ss.mm.ii. e nei successivi atti, fino alla Deliberazione della Giunta Regionale del 14 marzo 2006, n. 304 "*Atto di indirizzo e coordinamento per l'espletamento della procedura di valutazione di incidenza ai sensi dell'art. 6 della direttiva 92/43/CEE e dell'art. 5 del D.P.R. n. 357/1997 così come modificato ed integrato dall'art. 6 del D.P.R. n. 120/2003*" recentemente modificata dalla già citata Deliberazione della Giunta Regionale 24 luglio 2018, n. 1362.

Il 14 dicembre 2018 la Commissione Europea ha approvato l'ultimo (dodicesimo) elenco aggiornato dei SIC per le tre regioni biogeografiche che interessano l'Italia, alpina, continentale e mediterranea rispettivamente con le Decisioni 2019/17/UE, 2019/18/UE e 2019/22/UE. Tali Decisioni sono state redatte in base alla banca dati trasmessa dall'Italia a dicembre 2017.

Inoltre, la designazione delle ZSC è un passaggio fondamentale per la piena attuazione della Rete Natura 2000 perché garantisce l'entrata a pieno regime di misure di conservazione sito specifiche



e offre una maggiore sicurezza per la gestione della rete e per il suo ruolo strategico finalizzato al raggiungimento dell'obiettivo di arrestare la perdita di biodiversità in Europa entro il 2020.

2.1.2 Direttiva 79/409/CEE "Uccelli"

Scopo della Direttiva è la conservazione di tutte le specie di uccelli viventi naturalmente allo stato selvatico nel territorio dei paesi membri dell'Unione Europea; essa si prefigge la protezione, la gestione e la regolazione di tali specie e ne disciplina lo sfruttamento e si applica agli Uccelli stessi, alle loro uova, nidi ed habitat.

Gli allegati della Direttiva riportano liste di Uccelli aventi diversi gradi di tutela o di possibilità di sfruttamento da parte dell'uomo.

- Allegato I: specie di uccelli che necessitano di protezione e i cui siti di presenza richiedono l'istituzione di Zone di Protezione Speciale (ZPS).
- Allegato II/1: specie che possono essere oggetto di prelievo.
- Allegato II/2: specie che possono essere oggetto di prelievo soltanto in alcuni dei paesi membri.
- Allegato III/1: specie cacciabili, trasportabili, detenibili e commerciabili.
- Allegato III/2: specie cacciabili, trasportabili, detenibili e commerciabili nei paesi membri che ne facciano richiesta all'Unione Europea.

Questi allegati sono stati modificati ed aggiornati dalle successive Direttive 85/411/CEE, 91/244/CEE, 97/49/CE.

L'applicazione in Italia di questa Direttiva è affidata alla L. 157/92 e al D.P.R. n. 357 dell'8 settembre 1997, così come modificato con D.P.R. n. 120 del 12 marzo 2003. Il decreto trova applicazione a livello regionale nella legge regionale n. 7/04.

Il decreto ha trovato applicazione a livello regionale nella L.R. 24 luglio 1997, n. 19. "*Norme per l'istituzione e la gestione delle aree naturali protette nella Regione Puglia*" e ss.mm.ii. e nei successivi atti, fino alla Deliberazione della Giunta Regionale del 14 marzo 2006, n. 304 "*Atto di indirizzo e coordinamento per l'espletamento della procedura di valutazione di incidenza ai sensi dell'art. 6 della direttiva 92/43/CEE e dell'art. 5 del D.P.R. n. 357/1997 così come modificato ed integrato dall'art. 6 del D.P.R. n. 120/2003*", recentemente modificata dalla già citata Deliberazione della Giunta Regionale 24 luglio 2018, n. 1362.

Ai sensi dell'articolo 3, comma 3, del DM 17 ottobre 2007, le Zone di Protezione Speciale (ZPS) sono formalmente designate al momento della trasmissione dei dati alla Commissione Europea e, come stabilito dal DM dell'8 agosto 2014 (GU n. 217 del 18-9-2014), l'elenco aggiornato delle ZPS deve essere pubblicato sul sito internet del Ministero dell'Ambiente. L'ultima trasmissione della banca dati alla Commissione Europea è stata effettuata dal Ministero dell'Ambiente a dicembre 2017 ed è scaricabile dal sito ftp://ftp.minambiente.it/PNM/Natura2000/TrasmissioneCE_dicembre2017/.



2.1.3 Normativa Nazionale

A livello nazionale, nel 1997 il DPR n. 357 – 08/09/97 (G.U. n. 219 - 23.10.97): "Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche" ha recepito la Direttiva 92/43/CEE; tale regolamento è stato successivamente (1999 e 2003) modificato con analoghi provvedimenti di legge, in seguito ai quali il Decreto Ministeriale attualmente di riferimento risulta il DPR 12 marzo 2003, n.120 "Regolamento recante modifiche ed integrazioni al DPR 357/97 del 8.9.97 concernente attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche".

Dal punto di vista delle competenze amministrative, tale atto affida alle Regioni (e alle Province Autonome) il compito di individuare i Siti della rete Natura 2000 e di comunicarlo al Ministero dell'Ambiente.

Nell'aprile 2000 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio ha pubblicato l'elenco dei proposti Siti di Importanza Comunitaria (pSIC) e delle Zone di Protezione Speciale (ZPS), individuati ai sensi delle Direttive 92/43/CEE e 79/409/CEE.

Ad oggi sono stati individuati da parte delle Regioni italiane 2335 Siti di Importanza Comunitaria (SIC), 2240 dei quali sono stati designati quali Zone Speciali di Conservazione, e 613 Zone di Protezione Speciale (ZPS), 335 dei quali sono siti di tipo C, ovvero SIC/ZSC coincidenti con ZPS.

Il 14 dicembre 2018 la Commissione Europea ha approvato l'ultimo (dodicesimo) elenco aggiornato dei SIC per le tre regioni biogeografiche che interessano l'Italia, alpina, continentale e mediterranea rispettivamente con le Decisioni 2019/17/UE, 2019/18/UE e 2019/22/UE. Tali Decisioni sono state redatte in base alla banca dati trasmessa dall'Italia a dicembre 2017.

Ai sensi dell'articolo 3, comma 3, del DM 17 ottobre 2007, le Zone di Protezione Speciale (ZPS) sono formalmente designate al momento della trasmissione dei dati alla Commissione Europea e, come stabilito dal DM dell'8 agosto 2014 (GU n. 217 del 18-9-2014), l'elenco aggiornato delle ZPS deve essere pubblicato sul sito internet del Ministero dell'Ambiente. L'ultima trasmissione della banca dati alla Commissione Europea è stata effettuata dal Ministero dell'Ambiente a dicembre 2017 ed è scaricabile dal sito ftp://ftp.minambiente.it/PNM/Natura2000/TrasmissioneCE_dicembre2017/.

Con Intesa del 28.11.2019 (Rep. atti n. 195/CSR 28.11.2019), ai sensi dell'articolo 8, comma 6, della legge 5 giugno 2003, n. 131, tra il Governo, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano sono state adottate le Linee Guida Nazionali per la Valutazione di Incidenza (VInCA) - Direttiva 92/43/CEE "HABITAT" articolo 6, paragrafi 3 e 4, pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 303 del 28.12.2019 (19A07968) (GU Serie Generale n.303 del 28-12-2019).

Le Linee Guida rappresentano il documento di indirizzo per le Regioni e Province Autonome di Trento e Bolzano di carattere interpretativo e dispositivo, che, nel recepire le indicazioni dei documenti di livello comunitario, costituiscono lo strumento finalizzato a rendere omogenea, a livello nazionale, l'attuazione dell'art 6, paragrafi 3 e 4 della Direttiva Habitat, caratterizzando gli aspetti peculiari della Valutazione di Incidenza (VInCA).



2.1.4 Normativa Regionale

La Regione Puglia, parte integrante della Regione Biogeografica Mediterranea, è interessata dalla presenza della Rete Natura 2000: attualmente sul territorio pugliese sono stati individuati 92 siti Natura 2000, di questi:

- 80 sono Zone Speciali di Conservazione (ZSC). Le ZSC sono state designate con il DM 10 luglio 2015 e il DM 21 marzo 2018 (compresi 3 ex SIC che sono esclusivamente marini (pertanto non inclusi nel calcolo delle superfici a terra). Molti dei siti hanno un'ubicazione interprovinciale)
- 12 sono Zone di Protezione Speciale (ZPS)

Complessivamente la Rete Natura 2000 in Puglia si estende su una superficie di 402.899 ettari, pari al 20,81 % della superficie amministrativa regionale

La Rete Natura 2000 in Puglia è rappresentata da una grande variabilità di habitat e specie, anche se tutti i siti di interesse comunitario (ZSC e ZPS) presenti rientrano nella Regione Biogeografica Mediterranea e Marino Mediterranea.

Di seguito si riportano i principali atti normativi in materia di Rete Natura 2000 e Valutazione di Incidenza a livello regionale:

- DGR 23 Luglio 1996 No. 3310 *“Progetto Bioitaly del Ministero dell’Ambiente e della Unione Europea, siti di importanza comunitaria proposti dalla Regione Puglia ai sensi dell’art. 4 della Direttiva 92/43/CEE”*.
- LR 12 Aprile 2001, No. 11 e ss.mm.ii. *“Norme sulla valutazione dell’impatto ambientale”*;
- DGR 8 Agosto 2002, No. 1157 *“Direttive 92/43/CEE, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche, e 74/409/CEE concernente la conservazione degli uccelli selvatici. DPR 8 settembre 1997, No. 357 di attuazione della Direttiva 92/43/CEE. Presa d’atto e trasmissione al Ministero dell’Ambiente”* (BURP No. 115 dell’11 Settembre 2002);
- DGR 14 Marzo 2006, No. 304 *“Atto di indirizzo e coordinamento per l’espletamento della procedura di valutazione di incidenza ai sensi dell’art. 6 della Direttiva 92/43/CEE e dell’art. 5 del DPR n. 357/1997 così come modificato ed integrato dall’art. 6 del DPR n. 120/2003”* (BURP No. 41 del 30 Marzo 2006);

Con tale DGR la Regione si è dotata di idoneo atto di indirizzo per l’espletamento della procedura di valutazione di incidenza, che è stata articolata in una fase iniziale di screening ed in una successiva fase di valutazione appropriata; laddove la valutazione di incidenza ambientale costituisce “la determinazione dell’autorità competente in ordine all’incidenza ambientale del progetto ricadente in zona di protezione speciale o in sito di importanza comunitaria ai sensi delle direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE” (art. 2 comma g della LR No. 11 del 12 Aprile 2001 e ss.mm.ii.).

- LR 14 Giugno 2007, No. 17 *“Disposizioni in campo ambientale anche in relazione al decentramento delle funzioni amministrative in materia ambientale”*: la valutazione di incidenza di alcune tipologie di interventi è stata delegata alle Province territorialmente competenti.



- DGR 26 Febbraio 2007, No. 145 “Adeguamento zone di protezione speciale – Procedura d’infrazione contro la Repubblica Italiana per insufficiente perimetrazione delle Zone di Protezione Speciale – causa C-378/01” (BURP No. 34 del 7 Marzo 2007);
- DGR No. 981 del 13 Giugno 2008 “Circolare No. 1/2008 del Settore Ecologia della Regione Puglia – Norme esplicative sulla procedura di Valutazione Ambientale Strategica” (BURP No. 117 del 22 Luglio 2008);
- Regolamento Regionale 18 luglio 2008, n.15 “Regolamento recante misure di conservazione ai sensi delle direttive comunitarie 74/409 e 92/43 e del DPT 357/97 e successive modifiche e integrazioni” (B.U.R. Puglia n. 120 del 25 luglio 2008);
- RR 22 dicembre 2008, n. 28 “Modifiche e integrazioni al Reg. 18 luglio 2008, n. 15, in recepimento dei “Criteri minimi uniformi per la definizione di misure di conservazione relative a Zone Speciali di Conservazione (ZSC) e Zone di Protezione Speciale (ZPS)” introdotti con D.M. 17 ottobre 2007” (B.U.R.P n. 200 del 23-12-2008,);
- RR 10 maggio 2016, n. 6 “Regolamento recante Misure di Conservazione ai sensi delle Direttive Comunitarie 2009/147 e 92/43 e del DPR 357/97 per i Siti di importanza comunitaria (SIC)” (BURP n° 54 del 12-05-2016);
- RR 10 maggio 2017, n. 12 “Modifiche e Integrazioni al Regolamento Regionale 10 maggio 2016, n. 6 “Regolamento recante Misure di Conservazione ai sensi delle Direttive Comunitarie 2009/147 e 92/43 e del DPR 357/97 per i Siti di Importanza Comunitaria (SIC)” (BURP n. 55 del 12-05-2017);

Infine, con la DGR 1362 del 24/07/2018 “Valutazione di incidenza ambientale. Articolo 6 paragrafi 3 e 4 della Direttiva n. 92/43/CEE ed articolo 5 del D.P.R. 357/1997e smi. Atto di indirizzo e coordinamento. Modifiche e integrazioni alla D.G.R. n. 304/2006” la Regione Puglia ha emanato specifico atto di indirizzo e coordinamento volto a uniformare sul territorio regionale le modalità di attuazione delle previsioni della Direttiva n.92/ 43/CEE Habitat e del DPR 357/ 1997 e smi in materia di Valutazione di Incidenza di Piani, Progetti, Interventi e Attività.

Si evidenzia inoltre per lo specifico interesse nella presente valutazione, il Decreto del Ministero per l’Ambiente e la Tutela del territorio e del Mare del 21 marzo 2018: “Designazione di 35 zone speciali di conservazione della regione biogeografica mediterranea insistenti nel territorio della Regione Puglia” ([GU Serie Generale n.82 del 09-04-2018](#)) che ufficializza la designazione quali zone speciali di conservazione (ZSC) della regione biogeografica mediterranea 35 siti insistenti nel territorio della Regione Puglia, già proposti alla Commissione Europea quali Siti di Importanza Comunitaria (SIC) ai sensi dell’art. 4, paragrafo 1, della direttiva 92/43/CEE.

Con D.G.R. n. 262 del 08.03.2016 la Giunta Regionale ha adottato lo schema di Regolamento recante “Misure di Conservazione ai sensi delle Direttive Comunitarie 2009/147 e 92/43 e del D.P.R. 357/97 per i SIC e le ZSC”. Con R.R. n. 6 del 10.05.2016 la giunta regionale ha emanato il Regolamento recante Misure di Conservazione ai sensi delle Direttive Comunitarie 2009/147 e 92/43 e del D.P.R. 357/97 per i Siti di Importanza Comunitaria (SIC).

Lo schema di regolamento è stato aggiornato con D.G.R. n.646 del 02.05.2017 recante “Approvazione definitiva dello schema di Regolamento ai sensi dell’art. 44, co. 2, dello Statuto



regionale così come modificato dall'art. 3, co. 1, lett. b, della L.R. n. 44/2014" così come è stato aggiornato il Regolamento per mezzo del R.R. n. 12 del 10 maggio 2017 e relativo allegato contenente gli Obiettivi di conservazione per i siti della Rete Natura 2000 della Regione Puglia.

2.2 Individuazione dell'Autorità Competente per la procedura di Valutazione di Incidenza

La L.R. del 12 aprile 2001, n. 11 come modificata dalla L.R. del 14 giugno 2007, n. 17 ha previsto che la Regione è autorità competente VINCA per i piani territoriali, urbanistici, di settore e loro varianti, ivi compresi i piani agricoli e faunistico – venatori.

Il Piano è soggetto a VAS e l'Autorità competente al rilascio del provvedimento nell'ambito della VAS è la Regione Puglia - Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana - Sezione Autorizzazioni Ambientali - Servizio VIA/VINCA



3 OBIETTIVI DI PIANO

3.1 Inquadramento del piano negli strumenti di programmazione e pianificazione vigenti

Il piano regionale dei trasporti (PRT) costituisce il principale strumento di pianificazione dei trasporti della Regione. Esso è normato dalla legge regionale n.18 del 31 ottobre 2002, "Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale", così come modificata dalla L.R. 32/2007.

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).

In particolare (Art.2- Attuazione del Piano) *"Il PRT, in accordo con il piano generale dei trasporti, è inteso come piano direttore del processo di pianificazione regionale dei trasporti e viene attuato attraverso piani attuativi che contengono, per ciascuna modalità di trasporto, le scelte di dettaglio formulate a partire da obiettivi, strategie e linee di intervento definite nel PRT."*

Il Piano regionale dei trasporti si attua attraverso:

- il **Piano attuativo del Piano Regionale dei Trasporti** che per legge ha durata quinquennale e di cui con Delibera della Giunta Regionale n.551 del 2021 sono state approvate le linee di indirizzo per l'avvio della redazione del nuovo piano 2021-2030 e con DGR n. 1731 del 28.10.2021 le 6 Strategie Generali d'Intervento del Piano.
- il **Piano Triennale dei Servizi (PTS)**; ad oggi rimane in vigore il PTS 2015-2017, approvato con DGR n. 598 del 26.04.2016
- **Piano Regionale delle Merci e della Logistica** adottato con D.G.R. n. 1310 del 4 agosto 2021, unitamente al Rapporto Ambientale, alla Sintesi non Tecnica ed alla Valutazione d'Incidenza.

Lo schema seguente illustra la struttura del processo di pianificazione regionale dei trasporti





A questi si aggiunge il **Piano Regionale della Mobilità Ciclistica**, istituito con Legge Regionale n. 1 del 2013, adottato con D.G.R. n. 177 del 17 febbraio 2020, unitamente al Rapporto Ambientale, alla Sintesi non Tecnica ed alla Valutazione d'Incidenza.

La L.R. n. 18 del 2002 (art. 7 modificato dalla L.R. n.32 del 15.11.2007) stabilisce come il piano regionale dei trasporti sia articolato per modalità del trasporto, tra loro integrate, e debba definire:

a) l'assetto del sistema regionale dei trasporti con le rilevate criticità, nonché le prospettive di evoluzione di tale sistema in relazione al contesto nazionale e sovranazionale dei trasporti;

b) gli obiettivi e le strategie del sistema multimodale dei trasporti raccordati agli strumenti di pianificazione territoriale generale e settoriale;

c) le linee di intervento che includono i riferimenti alla riorganizzazione dei servizi e alla gerarchia delle reti infrastrutturali, nonché i criteri di selezione delle priorità di intervento, relative a:

- 1. trasporto stradale;*
- 2. trasporto ferroviario;*
- 3. trasporto marittimo;*
- 4. trasporto aereo;*
- 5. intermodalità dei passeggeri;*
- 6. intermodalità delle merci;*
- 7. servizi minimi di cui al d.lgs. n. 422/1997.*

In base a quanto stabilito dalla sopracitata legge regionale n.16 del 23 giugno 2008 "Il PRT e i suoi piani attuativi costituiscono il riferimento per la programmazione dei trasporti di livello comunale relativamente ai temi di interesse regionale sviluppati in seno ai piani urbani della mobilità (PUM) di cui all'articolo 12 della l.r. 18/02, ai piani strategici di area vasta e ai piani urbani del traffico (PUT)".

3.2 Finalità del piano

La legge regionale n. 16 del 2008 che, come ricordato, costituisce l'elaborato unico del PRT da attuarsi attraverso i successivi piani attuativi stabilisce i seguenti **obiettivi generali** (Art-5):

a) adottare un approccio improntato alla co-modalità 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;

b) contribuire alla creazione di una rete sovranazionale 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;

c) configurare una rete di infrastrutture e servizi sulla base di criteri di selezione delle 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;

d) 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;

e) 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;

f) 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;

g) 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.

In continuità con i piani attuativi precedenti il piano attuativo 2021-2030 individua gli interventi materiali ed immateriali mediante i quali perseguire gli obiettivi del PRT sulla base delle linee di indirizzo della Delibera della Giunta Regionale n.551 del 2021

Tabella 2. Delibera della Giunta Regionale n.551 del 2021-linee indirizzo PRT 2021-2030

<p>CONNETTERE LA PUGLIA ALLA RETE EUROPEA E NAZIONALE PER ACCRESCERE LO SVILUPPO ECONOMICO DELLA REGIONE.</p>	<p>Il Piano intende proseguire nella direzione delineata nell’ambito del Protocollo d’intesa per lo sviluppo del Corridoio Adriatico, siglato il 24 ottobre 2020, dai Presidenti delle Regioni Marche, Abruzzo e Molise e Puglia, che prevede l’inserimento nella Core Network della tratta ferroviaria Ancona-Pescara-Bari, completando così la rete centrale TEN-T con un vero e proprio “anello mancante”, dando vita ad un sistema multimodale e intermodale per il trasporto di passeggeri e merci, attrezzato secondo i massimi standard funzionali e tecnologici Europei.</p> <p>Il Piano pertanto si prefigge di migliorare la qualità delle connessioni alle reti Ten-T Core e Comprehensive, prevedendo, in particolare, una progressiva estensione della copertura della rete Core in ambito Regionale fino a ricomprendere tutti i capoluoghi di provincia. Con riferimento al trasporto passeggeri, questa copertura dovrà essere garantita, in primo luogo, creando le condizioni per una estensione e un potenziamento dei servizi di AV/AC verso Taranto e verso Lecce e, progressivamente, potenziando la rete ferro-stradale secondo i rispettivi standard più performanti anche in relazione all’entità e alla distribuzione territoriale della domanda da servire (- completare le connessioni stradali e/o ferroviarie di “ultimo miglio” ai porti succitati per migliorare la competitività delle diverse forme di intermodalità; - completare entro il 2030 un’infrastruttura ferroviaria dotata dei massimi standard di Sagoma, Modulo, Peso assiale e IS, in grado di garantire la circolazione di treni di modulo continentale senza limitazioni di composizione e carico per il collegamento tra i porti di Gioia Tauro, Taranto, Bari, Brindisi, le regioni dell’Italia settentrionale e il resto d’Europa).</p>
<p>PROMUOVERE UNA MOBILITÀ ORIENTATA ALLA SOSTENIBILITÀ E</p>	<p>Il Piano mira ad elaborare un percorso di graduale avvicinamento del sistema dei trasporti agli obiettivi del Green New Deal Europeo; questo percorso dovrà prevedere, in analogia con la tabella di marcia delineata a livello europeo, il raggiungimento di risultati intermedi che contribuiranno a costruire una cornice motivazionale per il perseguimento dell’obiettivo finale di lungo termine posto da questa grande sfida che riguarda il 2050. In linea quindi con la strategia recentemente delineata a livello europeo per il passaggio a un’economia circolare e pulita, per</p>



<p>ALLA TUTELA DELL'AMBIENTE E DEL TERRITORIO.</p>	<p>arrestare i cambiamenti climatici, per mettere fine alla perdita di biodiversità e ridurre l'inquinamento, il Piano conferma il proprio impegno in tale direzione.</p> <p>In questo solco si inserisce il processo di disseminazione dei principi della mobilità sostenibile già attuato dalla Regione Puglia attraverso la redazione di Linee Guida regionali e i finanziamenti concessi ai Comuni per la redazione dei PUMS. Si prevede quindi di promuovere ulteriori politiche e strumenti orientati da un lato a rispondere alle esigenze di mobilità di persone e merci espresse dal territorio regionale e dall'altro a garantire uno sviluppo del "sistema mobilità" armonico, sinergico e integrato con le risorse ambientali e paesaggistiche.</p> <p>Il Piano inoltre intende procedere alla progressiva decarbonizzazione del sistema della mobilità e del trasporto delle merci attraverso azioni incentivanti ad ampio spettro per la sostituzione dei mezzi alimentati da combustibili fossili con mezzi alimentati da fonti di energia ecosostenibili. A tal proposito, in coerenza con gli indirizzi e le prescrizioni emesse a livello europeo sull'uso di carburanti green, il Piano si prefigge anche l'obiettivo di prevedere in via sperimentale, nel territorio regionale, l'applicazione delle nuove tecnologie ad idrogeno.</p>
<p>MIGLIORARE LA COESIONE SOCIALE PROMUOVENDO LA COMPETITIVITÀ DEL SISTEMA ECONOMICO PRODUTTIVO E TURISTICO, A PARTIRE DALLE AREE PIÙ SVANTAGGIATE</p>	<p>La distribuzione demografica della regione restituisce una geografia prevalentemente costituita da comuni di piccola e media dimensione concentrati soprattutto nelle cosiddette "Aree Interne", così come definite dalla Strategia Nazionale per le Aree Interne ed individuate con Delibere di Giunta Regionale n. 870/2015 (Monti Dauni) e n.2186/2016 (Sud Salento, Murgia e Gargano). Questi centri urbani, anche a causa della distanza dai poli di offerta di servizi essenziali nell'ambito dell'istruzione, della salute e della mobilità, hanno subito un graduale processo di marginalizzazione, tradottosi in declino demografico e socio-economico. Nonostante ciò, tali aree, fortemente diversificate al proprio interno, detengono un elevato potenziale di attrazione di flussi in quanto ricche di risorse naturali e paesaggistiche, culturali e del saper fare locale. Il Piano pertanto intende potenziare la mobilità regionale in modo da garantire l'accessibilità universale co- 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 SNAI) e valutando, caso per caso, le soluzioni complessivamente più sostenibili sotto il profilo ambientale, economico e sociale.</p> <p>La crescita esponenziale della domanda turistica in Puglia, inoltre, conferma da un lato le potenzialità turistiche della Regione e dall'altro la necessità di gestire in maniera efficiente la mobilità turistica. Fondamentale a tal proposito è quindi la costruzione di reti integrate di trasporto atte a garantire una migliore accessibilità e una maggiore fruibilità della rete grazie all'utilizzo delle nuove tecnologie. In tale contesto lo sviluppo dell'offerta ferroviaria, portuale e aeroportuale, e la connessione di stazioni, porti e aeroporti con il tessuto regionale, sono elementi imprescindibili per sostenere la competitività internazionale dell'offerta turistica regionale.</p>
<p>MIGLIORARE LA COESIONE SOCIALE PROMUOVENDO LA COMPETITIVITÀ DEL SISTEMA ECONOMICO PRODUTTIVO E TURISTICO, A PARTIRE DALLE AREE PIÙ SVANTAGGIATE.</p>	<p>Ridurre il numero delle vittime da incidente stradale e mettere in sicurezza la rete stradale del territorio pugliese sono alcuni importanti obiettivi che la Regione Puglia si è prefissata aderendo alla Carta Europea della Sicurezza Stradale. Per raggiungere tali propositi la Regione Puglia si è dotata di un Centro Regionale di Monitoraggio per la Sicurezza Stradale (CRemSS), istituito con legge regionale 18/2004, che ha il compito di raccogliere, catalogare ed analizzare tutte le informazioni sull'incidentalità stradale. La Regione Puglia con la LR n. 10/2009 ha demandato all'ASSET (Agenzia Regionale Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio) tutti i compiti del Centro regionale di monitoraggio.</p> <p>Il Piano intende proseguire in questa direzione prevedendo di 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. Nello spirito dell'approccio strategico al Piano gli interventi finalizzati alla sicurezza saranno oggetto di continuo monitoraggio al fine di implementare azioni correttive e di promozione delle buone pratiche. Per quanto attiene agli interventi statali si prevede di garantire un sistema di interventi tra loro armonizzati e coordinati, come indicato dal D.M. n. 137 del 02/05/2012 relativo alle "Linee guida per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali ai sensi dell'art. 8 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35" e coerentemente con il Piano Nazionale Sicurezza Stradale (PNSS 2030).</p>
<p>SOSTENERE LA CONNETTIVITÀ REGIONALE ALLE TIC (TECNOLOGIE</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 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



DELL'INFORMAZIONE E DELLA COMUNICAZIONE)	<p>sinergia con i servizi della mobilità turistica.</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 affiancare il Trasporto Pubblico dalla concezione di servizio rigido e, per questo, non competitivo con l'auto privata. accelerare l'introduzione della digitalizzazione nel campo della mobilità e dei trasporti attraverso l'implementazione di interventi "Smart Road" sulla viabilità principale per migliorare la sicurezza, gestire ed orientare la domanda ad un uso coerente della rete stradale evitando, in particolare, la competizione tra viabilità autostradale e viabilità ordinaria. promuovere l'utilizzo di nuove tecnologie come supporto nella gestione della logistica al fine di gestire le flotte dei veicoli commerciali, fronteggiare in maniera efficiente le criticità sulla rete in tempo reale, ottimizzare le operazioni ai nodi e permettere la sinergica interazione fra nodi medesimi, stabilire nuove forme di connessione tra i porti e le aree retroportuali.
MIGLIORARE LA GOVERNANCE DEGLI INVESTIMENTI INFRASTRUTTURALI	<p>Il Piano si propone di ridefinire la policy di gestione complessiva della mobilità regionale, ricercando le forme di governance più efficienti per il suo sviluppo. A tal proposito il Piano intende:</p> <p>definire gli interventi infrastrutturali necessari al completamento del progetto di piena accessibilità di tutto il territorio regionale;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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.</p>

I predetti indirizzi strategici si declinano nei seguenti indirizzi operativi:

Tabella 3. Sintesi indirizzi strategici e operativi del PRT

indirizzi strategici		Indirizzi operativi	
1	Connettere la Puglia alla rete europea e nazionale per accrescere lo sviluppo economico della regione	S.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.
		S.1.2	NODI: Completare le connessioni stradali e/o ferroviarie di "ultimo miglio" ai porti per migliorare la competitività delle diverse forme di intermodalità.
2	Promuovere una mobilità orientata alla sostenibilità e alla tutela dell'ambiente e del territorio	S.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.
		S.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.
3	Migliorare la coesione sociale promuovendo la competitività del sistema economico produttivo e turistico, a partire dalle aree più svantaggiate	S.3.1	Garantire l'accessibilità universale comoda 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.



		S.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.
4	Accrescere la sicurezza delle infrastrutture e dei servizi di trasporto	S.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..
		S.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).
5	Sostenere la connettività regionale alle TIC (Tecnologie dell'informazione e della comunicazione)	S.5.1	Realizzare l'integrazione tariffaria nell'ambito del sistema regionale di trasporto pubblico ferroviario ed automobilistico, sviluppare un biglietto unico per il trasporto pubblico
		S.5.2	Mobilità come un servizio: Affrancare il Trasporto Pubblico dalla concessione di servizio rigido e, per questo, non competitivo con l'auto privata.
		S.5.3	Accelerare l'introduzione della digitalizzazione attraverso l'implementazione di interventi "Smart Road", evitare la competizione tra viabilità autostradale e viabilità ordinaria
		S.5.4	Promuovere l'utilizzo di nuove tecnologie come supporto nella gestione della logistica
6	Migliorare la <i>governance</i> degli investimenti infrastrutturali	S.6.1	Definire gli interventi infrastrutturali necessari al completamento del progetto di piena accessibilità di tutto il territorio regionale.
		S.6.2	Adottare un approccio sistemico nella definizione dello scenario progettuale in una logica intermodale e co-modale alle diverse scale territoriali.
		S.6.3	Assicurare la "progressività dei risultati" derivanti dall'attuazione dello scenario di Piano procedendo per configurazioni intermedie funzionali-funzionanti.
		S.6.4	Garantire la continuità nell'attuazione degli interventi strategici di lungo periodo senza che ciò costituisca un vincolo al raggiungimento di obiettivi di medio termine.
		S.6.5	Prevedere la definizione di nuovi strumenti di supporto alle decisioni
		S.6.6	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.

3.3 Livello d'interesse

Il livello di interesse che coinvolge il piano è regionale.

3.4 Tipologia d'interesse

Essendo il Piano attuativo del PRT un piano che definisce l'assetto strategico della mobilità regionale, la tipologia dell'interesse è pubblico.

3.5 Indicazione d'eventuali esigenze di realizzazione del piano connesse alla salute dell'uomo, alla sicurezza pubblica o di primaria importanza per l'ambiente

Non vi sono esigenze di realizzazione del piano connesse alla salute dell'uomo, alla sicurezza pubblica o di primaria importanza per l'ambiente.



4 DESCRIZIONE DEI CONTENUTI DI PIANO

Per la descrizione dei contenuti del Piano, il riferimento è naturalmente alla Relazione del Piano stesso. Si riporta nel seguito una presentazione sintetica generale dei principali contenuti, rimandando al Piano per le descrizioni specifiche.

Il processo per l'elaborazione e l'approvazione del Piano attuativo del Piano regionale dei Trasporti è stato avviato in ottemperanza a quanto stabilito dalla legge n. 18 del 2002 la quale, all'art. 7 stabilisce come il PRT debba essere aggiornato di norma ogni cinque anni. Pertanto, considerato l'esaurimento del periodo di attuazione del Piano 2015-19, 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.*

4.1 Area interessata dalle previsioni di piano

L'area territoriale coinvolta dal piano è l'intero territorio regionale della Puglia.

4.2 Tipologia e dimensione delle principali opere previste dal piano e contenuto del piano

Si riporta di seguito una tabella che individua due tipologie di interventi: quelli che riportano nella colonna codice un "*" sono quelli che compaiono per la prima volta all'interno dello scenario di piano del PA 2021-2030, mentre quelli privi di "*" sono tutti gli interventi che non erano stati sottoposti a Valutazione Ambientale Strategica nel precedente PA 2015-2019, in quanto collocati temporalmente oltre lo scenario di Piano, e che sono riconfermati e valutati nel presente Piano.

Tabella 4. Interventi del Piano per modalità di trasporto

MODALITA' DI TRASPORTO	CODICE INT.	DENOMINAZIONE INTERVENTO
Stradale	S1	Adeguamenti della sezione stradale
stradale	s3	SS16 - Adeguamento alla sezione tipo C del tratto Foggia - San Severo confine regionale (Marina di Chieuti) I° stralcio Adeguamento della tangenziale ovest di San Severo
stradale	s17	S.S. 16 "Adriatica" - Tangenziale Est di Foggia – Collegamento tra la S.S.16 ed il Casello Autostradale
stradale	s21	Lavori di razionalizzazione della viabilità di S. Giovanni Rotondo e realizzazione dell'asta di collegamento da San Giovanni Rotondo al capoluogo dauno (Manfredonia) - 1° stralcio - Manfredonia (km 172+000) - Aeroporto militare di Amendola (km 186+000)
stradale	s46	Tronco Bari - Mola di Bari. Variante nel tratto compreso fra Bari e Mola con adozione della sezione stradale B (DM 5/11/2001). SS16Bis - Declassamento e rifunzionalizzazione tratto S.Giorgio-via Caldarola
Stradale	s47	Tronco Bari - Mola di Bari. Variante nel tratto compreso fra Bari e Mola con adozione della



MODALITA' DI TRASPORTO	CODICE INT.	DENOMINAZIONE INTERVENTO
		sezione stradale B (DM 5/11/2001). SS16Bis - Declassamento e rifunzionalizzazione tratto Mola-S.Giorgio
Stradale	s54	Collegamento mediano Murgia-Matera-Pollino - adeguamento della tratta Matera-Santeramo in Colle-Gioia del Colle con sezione tipo C
Stradale	s56	SS172 dei Trulli - Lavori di costruzione del tronco: Casamassima – Putignano
Stradale	s71	SS7 ter "Itinerario Bradanico-Salentino" - Adeguamento alla sezione tipo C tra l'innesto con la variante di Sava e Manduria e l'abitato di Grottaglie in corrispondenza della SS7 "Appia"
Stradale	s86	Viabilità z.i. di Brindisi - Completamento e miglioramento del collegamento con il bacino logistico portuale industriale di Costa Morena con sezione tipo D
Stradale	s88	SS7ter -Itinerario Bradanico-Salentino - Adeguamento alla sez.C del D.M.6792/2001 nel tratto tra l'abitato di San Pancrazio Salentino e Guagnano (in corrispondenza dell'innesto con la tangenziale di Guagnano)
Stradale	s92	SR8 - Adeguamento in sede e messa in sicurezza, tra lo svincolo 8 della tangenziale est di Lecce e l'abitato di Vernole con adozione della sezione stradale tipo III delle norme CNR n.78/1980
Stradale	s96	Distribuzione retrocostiero Capo di Leuca: Corridoio plurimodale Adriatico Itinerario Maglie-Santa Maria di Leuca - S.S. 275 di "Santa Maria di Leuca" - Lavori di ammodernamento ed adeguamento - 2° Lotto da Montesano Salentino a Santa Maria di Leuca
Stradale	s103	SS93 Appulo-Lucana - Ampliamento e messa in sicurezza tratto Canosa-Loconia-Lavello dal Km 24+080 al Km 41+570 (confine regionale)
Stradale	s160	Lavori di razionalizzazione della viabilità di San Giovanni Rotondo e realizzazione dell'asta di collegamento da San Giovanni Rotondo al capoluogo dauno (Manfredonia) - 2° stralcio - EX S.S. 273 - Lavori di realizzazione dell'asta di collegamento da San Giovanni Rotondo alla S.S.89
Stradale	s161	S.S. 100 Bari- Taranto. Completamento funzionale e messa in sicurezza con sez. tipo B dal km 52,200 fino al km 66,600 (conclusivo della SS100) con immissione sulla nuova arteria SS106dir/SS7 in territorio di Palagiano
Stradale	s164*	Taranto: Adeguamento e potenziamento del nodo complesso SS.7 – SS.100 – SS 106
Stradale	s167*	SS.N.16 ADRIATICA Tratto Bari - Lecce. Lavori di adeguamento con adozione della sezione stradale A (D.M. 5/11/2001) + corsia dinamica, nel tratto compreso tra la variante di Mola di Bari allo svincolo dell'abitato di Fasano (35 km). 1° stralcio
Stradale	s169*	Potenziamento e messa in sicurezza tangenziale di Brindisi e collegamento alla viabilità di accesso al porto e alla stazione ferroviaria
Stradale	S172*	Distribuzione retrocostiero Capo di Leuca: Adeguamento allo standard C1 e messa in sicurezza della SS274 tra Alessano, Castrignano del Capo, Gagliano del Capo e Presicce.
Stradale	s173	SS16 - Adeguamento alla sezione tipo C del tratto Foggia - San Severo confine regionale (Marina di Chieuti) Il° stralcio innesto con la variante di San Severo - innesto SP44
Stradale	S2	Interventi di adeguamento/completamento infrastrutture stradali
Stradale	s5a	Strada Regionale 1 - Poggio Imperiale-Candela: successivi lotti
Stradale	s26	Nuovo Casello autostradale Bari Nord sulla A14
Stradale	s31	Collegamento stradale tra lo svincolo della SS.96 (Km 114+600) e il nuovo Casello Autostradale Bari Nord sulla A14
Stradale	s48	Tronco Bari - Mola di Bari. Variante nel tratto compreso fra Bari e Mola con adozione della sezione stradale B (DM 5/11/2001)
Stradale	s91	SR8 - Realizzazione del tracciato in variante (cioè in nuova sede) tra via della Cancelleria e la frazione di Merine, con sezione stradale tipo C1
Stradale	s93	SR8 - tracciato in variante nel tratto tra Vernole e l'abitato di Melendugno, con sezione stradale tipo III (CNR n.78/1980)
Stradale	s162*	Collegamento tra la S.S n. 673 e la nuova fermata ferroviaria Foggia AV sulla linea Bari – Napoli
Stradale	s168	Lavori di razionalizzazione della viabilità di San Giovanni Rotondo e realizzazione dell'asta di collegamento da San Giovanni Rotondo al capoluogo dauno (Manfredonia) - 3° stralcio - EX S.S. 272 - Realizzazione della tangenziale di San Giovanni Rotondo
Ferrovio	F2	Interventi di Upgrade tecnologico
ferrovio	f326*	Potenziamento Taranto-Brindisi



MODALITA' DI TRASPORTO	CODICE INT.	DENOMINAZIONE INTERVENTO
ferroviario	f333*	Adeguamento a modulo standard europeo a 750 m dei binari dei terminal allacciati alla nuova stazione Bari – Smistamento
Ferroviario	F3	Interventi di rinnovo della trazione elettrica
Ferroviario	f251	Sottostazione Elettrica Foggia – Nuova sottostazione
Ferroviario	f252	Trazione Elettrica km21-km25 – Rinnovo per continuità impiantistica con i tratti precedente e successivo già rinnovati
Ferroviario	f286*	Linea San Severo – Peschici Calenella. Velocizzazione (rinnovo armamento, TE ed eliminazione PPLL) e adeguamento alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) della tratta Sannicandro Garganico – Cagnano Varano con annessa realizzazione del nodo intermodale di Cagnano Varano e adeguamento di tutte le stazioni della linea alle esigenze di accessibilità universale.
ferroviario	F8	Interventi di realizzazione di nuove stazioni ferroviarie, terminal e opere annesse
Ferroviario	f7	Linea Foggia- Lucera. Terminal intermodale passeggeri ferro-ferro, ferro-gomma nella stazione di Lucera
Ferroviario	F12a	Nodo di Foggia. Terminal intermodale, Creazione di un secondo fronte di stazione nelle aree di stazione non più funzionali all'esercizio ferroviario per favorire l'accesso alla rete AV/AC, in combinazione con il Piano Integrato Stazioni RFI Foggia
Ferroviario	f335*	Ruvo - potenziamento nodo di interscambio su rete regionale per attestamento missioni interoperabili a servizio dell'aeroporto
Ferroviario	f336a*	Stazione Bari Centrale - Accessibilità ultimo miglio. Potenziamento del collegamento stradale e dei parcheggi a servizio del secondo fronte di Stazione
Ferroviario	f337a*	Stazione "Brindisi Centrale" - Accessibilità territoriale sull'ultimo miglio. Potenziamento del collegamento stradale e dei parcheggi a servizio del secondo fronte di Stazione
Ferroviario	F10	Interventi immateriali
Ferroviario	f288*	Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico o a idrogeno costiero Margherita – Barletta – Trani – Molfetta (incluso materiale rotabile e deposito) (50 Km)
Ferroviario	f289*	Realizzazione della linea di BRT suburbano a idrogeno sul corridoio Santeramo – Bari - Fase 1 - Cassano – Sannicandro Bari Policlinico – Bari Terminal Parco Due Giugno (incluso materiale rotabile e deposito) (43 Km)
Ferroviario	f290*	Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico o a idrogeno Foggia-San Giovanni Rotondo (incluso materiale rotabile e deposito) (38 Km)
Ferroviario	f291*	Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico Manduria – Sava - San Giorgio Jonico – Nuovo Ospedale San Cataldo – Stazione RFI Taranto Nasisi – Polo Direzionale e Universitario Paolo VI (incluso materiale rotabile e deposito di Manduria) (43 Km)
Ferroviario	f292*	Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico Ostuni – Carovigno – San Vito dei Normanni - Mesagne – Cittadella della Ricerca - Ospedale Perrino- Stazione RFI di Brindisi (incluso Terminal interscambio 2° fronte di stazione, materiale rotabile e depositi) (42 Km)
Ferroviario	f293*	Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico o a idrogeno (in combinazione con il progetto Idrogeno su rete FSE) Porto Cesareo – Leverano – Campus universitario EcoTekne – Ospedale Vito Fazzi - 2° Fronte stazione RFI di Lecce – Vernole – Melendugno, incluso materiale rotabile e depositi) (50 Km)
Ferroviario	f334*	Nuova fermata AV Foggia – Cervaro. Accessibilità ultimo miglio. Collegamento di trasporto pubblico con la stazione centrale di Foggia e l'annesso Terminal intermodale
Ferroviario	f342*	Nodo di Bari – Accessibilità territoriale -Riutilizzo del sedime ferroviario dismesso Torre a Mare – Bari Marconi per servizio di Trasporto Rapido di Massa di collegamento con la Stazione di Bari
Ferroviario	F11	Materiale rotabile
	f321	Foggia - Manfredonia. Studio di Fattibilità
aereo	A1	Interventi impiantistici e servizi
	a139	Aeroporto di Brindisi - Sistema i protezione perimetrale ed access
	a157	Nuova caserma dei VVF aeroportuali presso l'aeroporto di Foggia

Per la visualizzazione generale delle azioni si rimanda alla cartografia di Piano.





5 ANALISI DELLO STATO DI FATTO DELLE AREE INTERESSATE DAL PIANO: INQUADRAMENTO GENERALE DEI SITI DI INTERESSE COMUNITARIO E DELLE ZONE A PROTEZIONE SPECIALE

L'analisi sulle Aree Protette presenti nel territorio può essere svolta utilizzando la cartografia interattiva del sito della Regione Puglia (<http://webapps.sit.puglia.it/freewebapps/ParchiAreeProtette/index.html>), che evidenzia le Aree Protette (Parchi Nazionali e Regionali, Riserve Statali e Regionali, Zone IBA) e i Siti Natura 2000. Inoltre, è possibile utilizzare il materiale afferente al database del PPTR sul sito web della Regione Puglia, in riferimento al Sistema delle Tutele (sono disponibili gli shapefile), all'Atlante del Patrimonio e alle Schede degli Ambiti Paesaggistici (http://www.sit.puglia.it/portal/portale_pianificazione_regionale/Piano%20Paesaggistico%20Territoriale/Documenti/PPTR2015).

La Puglia, malgrado una elevata antropizzazione, registra elevati livelli di biodiversità, anche rispetto a molte altre regioni d'Italia. Si riportano di seguito alcuni dati tratti dall'Annuario ISPRA dei Dati Ambientali (2020) e dal database della Regione, in particolare del Piano Paesaggistico regionale.

5.1 Rete Natura 2000

I siti che insistono territorio Regionale della Puglia interessato dal Piano sono i seguenti (vedi Img. 2):

Tabella 5. Superfici dei Siti della Rete Natura 2000 nella Regione Puglia (Dati ISPRA Annuario Dati Ambientali 2020)

Regione/Provincia autonoma	Numero di siti (ZPS + SIC/ZSC)	Superficie a terra		Superficie a mare	
		Ha	%	ha	%
Puglia	87	402.542	20,60%	80.276	5,22%
ITALIA	2.625	5.833.794	19,35%	1.763.604	11,42%

Tabella 6. Siti della Rete Natura 2000 nella Regione Puglia

TIPO	CODICE	DENOMINAZIONE	REGIONE	AREA ha
ZSC	IT9110001	Isola e Lago di Varano	Puglia	8.208
ZSC	IT9110002	Valle Fortore, Lago di Occhito	Puglia	8.423
ZSC	IT9110003	Monte Cornacchia - Bosco Faeto	Puglia	6.998
ZSC	IT9110004	Foresta Umbra	Puglia	20.825
ZSC	IT9110005	Zone umide della Capitanata	Puglia	14.225
ZSC	IT9110008	Valloni e Steppe Pedegarganiche	Puglia	30.049
ZSC	IT9110009	Valloni di Mattinata - Monte Sacro	Puglia	6.564
ZSC	IT9110011	Isole Tremiti	Puglia	375
ZSC	IT9110012	Testa del Gargano	Puglia	5.706
ZSC	IT9110014	Monte Saraceno	Puglia	199
ZSC	IT9110015	Duna e Lago di Lesina - Foce del Fortore	Puglia	9.891
ZSC	IT9110016	Pineta Marzini	Puglia	793



TIPO	CODICE	DENOMINAZIONE	REGIONE	AREA ha
ZSC	IT9110024	Castagneto Pia, Lapolda, Monte la Serra	Puglia	694
ZSC	IT9110025	Manacore del Gargano	Puglia	2.080
ZSC-ZPS	IT9110026	Monte Calvo - Piana di Montenero	Puglia	7.678
ZSC	IT9110027	Bosco Jancuglia - Monte Castello	Puglia	4.489
ZSC	IT9110030	Bosco Quarto - Monte Spigno	Puglia	7.924
ZSC	IT9110032	Valle del Cervaro, Bosco dell'Incoronata	Puglia	5.810
ZSC	IT9110033	Accadia – Deliceto	Puglia	3.547
ZSC	IT9110035	Monte Sambuco	Puglia	7.942
ZPS	IT9110037	Laghi di Lesina e Varano	Puglia	15.307
ZPS	IT9110038	Paludi presso il Golfo di Manfredonia	Puglia	14.556
ZPS	IT9110039	Promontorio del Gargano	Puglia	70.573
ZPS	IT9110040	Isole Tremiti	Puglia	194.820
ZSC	IT9120001	Grotte di Castellana	Puglia	61
ZSC	IT9120002	Murgia dei Trulli	Puglia	5.518
ZSC	IT9120003	Bosco di Mesola	Puglia	3.060
ZSC	IT9120006	Laghi di Conversano	Puglia	221
ZSC-ZPS	IT9120007	Murgia Alta	Puglia	127.062
ZSC	IT9120008	Bosco Difesa Grande	Puglia	5.317
ZSC	IT9120009	Posidonieto San Vito – Barletta	Puglia	12.589
ZSC	IT9120010	Pozzo Cucù	Puglia	59
ZSC	IT9120011	Valle Ofanto - Lago di Capaciotti	Puglia	7.632
ZPS	IT9120012	Scoglio dell'Eremita	Puglia	18
ZSC	IT9130001	Torre Colimena	Puglia	2.711
ZSC	IT9130002	Masseria Torre Bianca	Puglia	590
ZSC	IT9130003	Duna di Campomarino	Puglia	1.868
ZSC	IT9130004	Mar Piccolo	Puglia	1.390
ZSC	IT9130005	Murgia di Sud – Est	Puglia	48.124
ZSC	IT9130006	Pinete dell'Arco Ionico	Puglia	3.725
ZSC-ZPS	IT9130007	Area delle Gravine	Puglia	27.022
ZSC	IT9130008	Posidonieto Isola di San Pietro - Torre Canneto	Puglia	3.184
ZSC	IT9140001	Bosco Tramazzone	Puglia	4.464
ZSC	IT9140002	Litorale Brindisino	Puglia	7.340
ZSC-ZPS	IT9140003	Stagni e Saline di Punta della Contessa	Puglia	2.895
ZSC	IT9140004	Bosco I Lucci	Puglia	26
ZSC	IT9140005	Torre Guaceto e Macchia S. Giovanni	Puglia	8.075
ZSC	IT9140006	Bosco di Santa Teresa	Puglia	40
ZSC	IT9140007	Bosco Curtipetrizzi	Puglia	58
ZPS	IT9140008	Torre Guaceto	Puglia	555
ZSC	IT9140009	Foce Canale Giancola	Puglia	54
ZSC	IT9150001	Bosco Guarini	Puglia	20
ZSC	IT9150002	Costa Otranto - Santa Maria di Leuca	Puglia	6.178
ZSC	IT9150003	Aquatina di Frigole	Puglia	3.205
ZSC	IT9150004	Torre dell'Orso	Puglia	61
ZSC	IT9150005	Boschetto di Tricase	Puglia	4



TIPO	CODICE	DENOMINAZIONE	REGIONE	AREA ha
ZSC	IT9150006	Rauccio	Puglia	6.677
ZSC	IT9150007	Torre Uluzzo	Puglia	355
ZSC	IT9150008	Montagna Spaccata e Rupi di San Mauro	Puglia	1.379
ZSC	IT9150009	Litorale di Ugento	Puglia	7.341
ZSC	IT9150010	Bosco Macchia di Ponente	Puglia	13
ZSC	IT9150011	Alimini	Puglia	3.768
ZSC	IT9150012	Bosco di Cardigliano	Puglia	55
ZSC	IT9150013	Palude del Capitano	Puglia	2.276
ZPS	IT9150014	Le Cesine	Puglia	656
ZSC-ZPS	IT9150015	Litorale di Gallipoli e Isola S. Andrea	Puglia	68.992
ZSC	IT9150016	Bosco di Otranto	Puglia	9
ZSC	IT9150017	Bosco Chiuso di Presicce	Puglia	11
ZSC	IT9150018	Bosco Serra dei Cianci	Puglia	48
ZSC	IT9150019	Parco delle Querce di Castro	Puglia	5
ZSC	IT9150020	Bosco Pecorara	Puglia	24
ZSC	IT9150021	Bosco le Chiusse	Puglia	38
ZSC	IT9150022	Palude dei Tamari	Puglia	11
ZSC	IT9150023	Bosco Danieli	Puglia	14
ZSC	IT9150024	Torre Inserraglio	Puglia	102
ZSC	IT9150025	Torre Veneri	Puglia	1.765
ZSC	IT9150027	Palude del Conte, dune di Punta Prosciutto	Puglia	5.731
ZSC	IT9150028	Porto Cesareo	Puglia	228
ZSC	IT9150029	Bosco di Cervalora	Puglia	29
ZSC	IT9150030	Bosco La Lizza e Macchia del Pagliarone	Puglia	482
ZSC	IT9150031	Masseria Zanzara	Puglia	50
ZSC	IT9150032	Le Cesine	Puglia	2.177
ZSC	IT9150033	Specchia dell'Alto	Puglia	442
ZSC	IT9150034	Posidonieto Capo San Gregorio - Punta Ristola	Puglia	274
ZSC	IT9150035	Padula Mancina	Puglia	93
ZSC	IT9150036	Lago del Capraro	Puglia	40
ZSC	IT9150041	Valloni di Spinazzola	Puglia	2.752

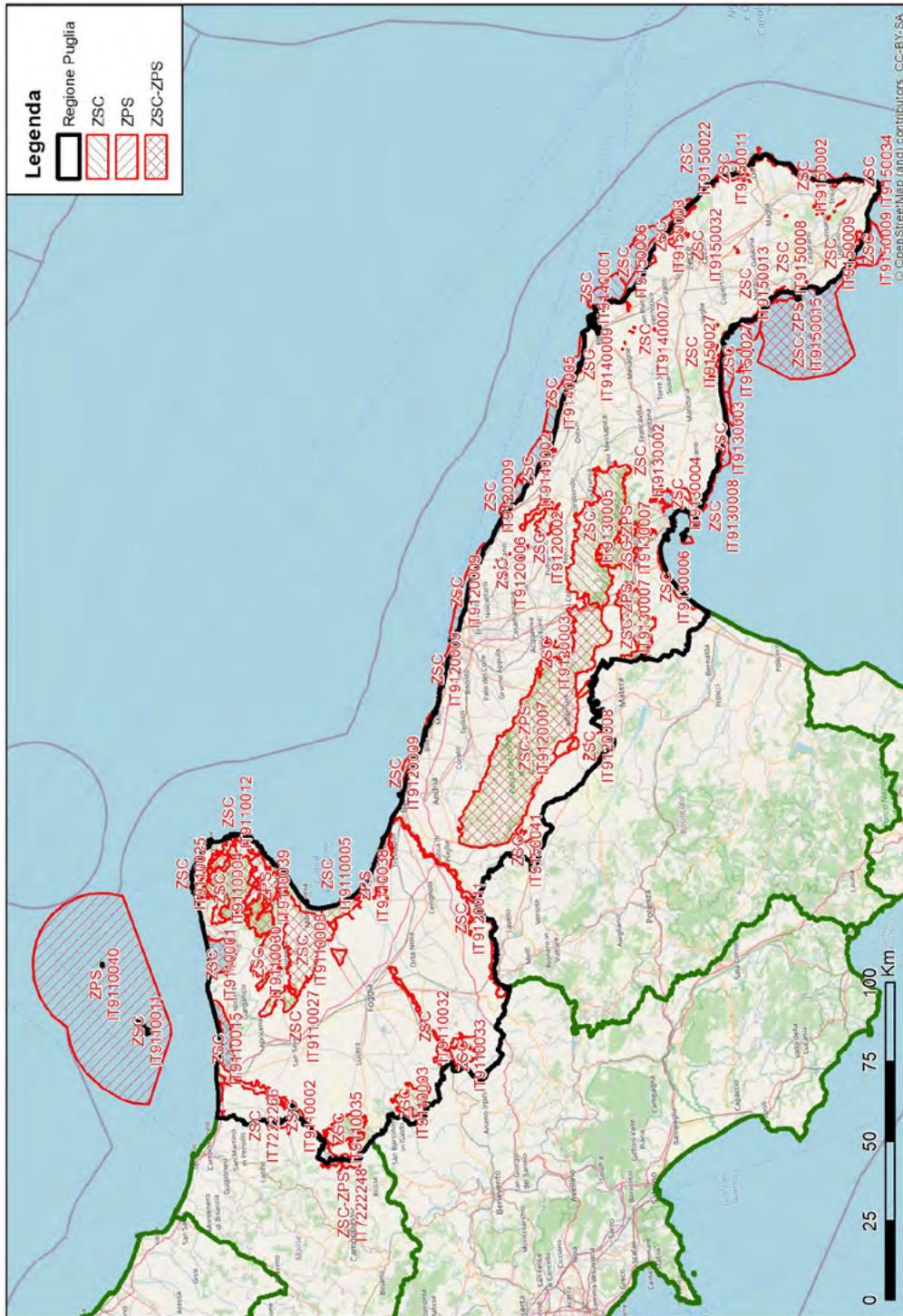


Figura 2. Siti Natura 2000 nel territorio della Regione Puglia (fonte: Sito web Regione Puglia – rielaborazione)



5.2 Altre Aree Protette

Nel territorio regionale sono presenti altre Aree naturali protette.

Dal Sito <https://pugliacon.regione.puglia.it/web/sit-puglia-paesaggio/aree-protette-in-puglia> si ricavano i dati principali per la presenza delle Aree naturali protette nella Regione.

Le aree protette terrestri comprendono parchi e riserve naturali nazionali, regionali e locali. L'insieme delle aree terrestri protette, che comprende anche aree precedentemente classificate come SIC e ZPS copre circa il 14 % del territorio regionale.

Nello specifico, il 13,8% del territorio regionale pugliese è interessato da aree naturali protette ed in particolare è caratterizzato dalla presenza di:

- 2 parchi nazionali
- 3 aree marine protette
- 16 riserve statali
- 18 aree protette regionali

Questi numeri fanno della Puglia un territorio straordinario con una biodiversità pressoché unica e con una posizione biogeografica che la rende un ponte naturale tra l'Europa e l'Oriente Mediterraneo.

Sul totale delle quasi 6.000 specie vegetali note in Italia, ben 2.500 (oltre il 41%) sono presenti in Puglia, che tra l'altro ospita dieci diverse specie di querce. Mentre sono 47 gli habitat naturali presenti, su un totale dei 142 censiti in Europa.

PARCHI NAZIONALI:

- Parco Nazionale del Gargano
- Parco Nazionale dell'Alta Murgia

PARCHI E RISERVE NATURALI REGIONALI:

- Bosco e Paludi di Rauccio
- Bosco Incoronata
- Costa Otranto - S. Maria di Leuca e Bosco di Tricase
- Dune costiere da Torre Canne a Torre S. Leonardo
- Fiume Ofanto
- Isola di S. Andrea - Litorale di Punta Pizzo
- Lama Balice
- Litorale di Ugento
- Porto Selvaggio e Palude del Capitano
- Saline di Punta della Contessa
- Terra delle Gravine

I parchi naturali regionali sono costituiti da aree terrestri, fluviali, lacuali, da tratti di mare prospicienti la costa che costituiscono un sistema omogeneo individuato dagli assetti naturali dei luoghi, dai valori paesaggistici e artistici, e dalle tradizioni culturali delle popolazioni locali.



Le riserve naturali regionali sono costituite da aree terrestri, fluviali, lacuali o marine che contengono una o più specie rilevanti della flora e della fauna e sono caratterizzate dalla presenza di uno o più ecosistemi importanti per la conservazione della biodiversità e delle risorse genetiche.

Una riserva naturale orientata è un tipo di area naturale protetta in cui sono consentiti interventi colturali, agricoli e silvo-pastorali purché non in contrasto con la conservazione degli ambienti naturali.

È una delle tipologie di riserva naturale ufficialmente definite in Italia, insieme alla riserva naturale speciale e alla riserva naturale integrale, in uso anche nei documenti ufficiali del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

RISERVE NATURALI REGIONALI ORIENTATE

- Bosco delle Pianelle
- Bosco di Cerano
- Boschi di S. Teresa e dei Lucci
- Laghi di Conversano e Gravina di Monsignore
- Palude del Conte e Duna Costiera - Porto Cesareo
- Palude La Vela
- Riserva naturale regionale orientata del Litorale Tarantino Orientale

RISERVE NATURALI STATALI

Le riserve naturali statali sono costituite da aree terrestri, fluviali, lacustri o marine dove sono presenti una o più specie rilevanti della fauna e della flora, e sono caratterizzate dalla presenza di uno o più ecosistemi importanti per la conservazione della biodiversità e delle risorse genetiche.

Le riserve naturali statali italiane sono attualmente 146 delle quali 16 sono presenti in Puglia:

- Riserva naturale Falascone
- Riserva naturale statale Torre Guaceto
- Riserva naturale Stornara
- Riserva naturale Sfilzi
- Riserva naturale San Cataldo
- Riserva naturale Salina di Margherita di Savoia
- Riserva naturale Palude di Frattarolo
- Riserva naturale Murge Orientali
- Riserva naturale Monte Barone
- Riserva naturale Masseria Combattenti
- Riserva naturale Le Cesine
- Riserva naturale Lago di Lesina
- Riserva naturale Isola di Varano
- Riserva naturale Ischitella e Carpino
- Riserva naturale Il Monte
- Riserva naturale Foresta Umbra

Di seguito alcune tabelle di sintesi sulla consistenza delle Aree Naturali Protette presenti in Puglia.



Tabella 7. Aree naturali protette terrestri in Regione Puglia (Dati ISPRA Annuario Dati Ambientali 2020)

Regione/Provincia Autonoma	Parco Nazionale	Riserva Naturale Statale	Parco Naturale Regionale	Riserva Naturale Regionale	Altre Aree Naturali Protette Regionali	TOTALE
Puglia	186.177	9.906	66.024	5.870	0	267.977

Tabella 8. Aree naturali protette marine in Regione Puglia (Dati ISPRA Annuario Dati Ambientali 2020)

Regione	Tipo di area protetta	Nome	Provincia	Comune/i interessati	Superficie a mare	Superficie a mare	Superficie a mare	Superficie a mare	Totale regionale
					2003 ha	2010 ha	2012 ha	2019 ha	
Puglia	AMP	Porto Cesareo	Lecce	Porto Cesareo, Nardò	16.654	16.654	16.654	16.654	20.347
	AMP	Torre Guaceto	Brindisi	Brindisi, Carovigno	2.227	2.227	2.227	2.227	
	AMP	Isole Tremiti (Caprara, Pianosa, S. Nicola, S. Domino, Cretaccio)	Foggia	Isole Tremiti	1.466	1.466	1.466	1.466	

Tabella 9. Aree naturali protette in Regione Puglia

CLASSIFICAZIONE	DENOMINAZIONE	RIF. LEGISLATIVO	ENTE GESTIONE	SUP. (ha)
Parco Nazionale	Parco nazionale dell'Alta Murgia	L. n. 426 del 09.12.1998	Ente Parco Nazionale dell' Alta Murgia	68.032,67
Parco Naturale Regionale	Porto Selvaggio e Palude del Capitano	LR n. 19 del 24.7.1997	Comune di Nardò	1.121,75
Parco Naturale Regionale	Lama Balice	LR n. 19 del 24.7.1997	Comune di Bari e Bitonto e Provincia di Bari	497,21
Parco Naturale Regionale	Bosco e paludi di Raucio	LR n. 19 del 24.7.1997	Comune di Lecce	1.593,23
Parco Naturale Regionale	Dune costiere da Torre Canne a Torre S.Leonardo	LR n. 19 del 24.7.1997	Provincia di Brindisi	935,46
Riserva Naturale Regionale Orientata	Palude La Vela	LR n. 19 del 24.7.1997	Comune di Taranto	115,87
Riserva Naturale Regionale Orientata	Boschi di Santa Teresa e dei Lucci	LR n. 19 del 24.7.1997	Provincia di Brindisi	1.288,68
Riserva Naturale Regionale Orientata	Bosco di Cerano	LR n. 19 del 24.7.1997	Provincia di Brindisi	985,68
Parco Naturale Regionale	Fiume Ofanto	LR n. 19 del 24.7.1997	Consorzio di gestione Fiume Ofanto	15.301,42
Area Naturale Marina Protetta	Porto Cesareo	L. n. 979 del 31.12.1982	Consorzio tra i comuni di Porto Cesareo, Nardò e la provincia di Lecce	16.780,66
Riserva Naturale Marina	Torre Guaceto	L. n. 979 del 31.12.1982	Consorzio tra i comuni di Brindisi, Carovigno e WWF Italia	2.397,62
Riserva Naturale	Le Cesine	L n. 394 del	WWF Italia	365,40



CLASSIFICAZIONE	DENOMINAZIONE	RIF. LEGISLATIVO	ENTE GESTIONE	SUP. (ha)
Statale di Popolamento Animale		06.12.1991		
Riserva Naturale Statale	Torre Guaceto	L n. 394 del 06.12.1991	Consorzio tra i comuni di Brindisi, Carovigno e WWF Italia	1.120,07
Parco Naturale Regionale	Medio Fortore	LR n. 19 del 24.7.1997	Comune di San Paolo Civitate, Comune di Lesina	3.510,79
Riserva Naturale Statale di Popolamento Animale	Lago di Lesina (parte orientale)	L n. 394 del 06.12.1991	UTB di Foresta Umbra	878,81
Riserva Naturale Statale Biogenetica	Ischitella e Carpino	L n. 394 del 06.12.1991	UTB di Foresta Umbra	300,74
Riserva Naturale Statale Biogenetica	Foresta Umbra	L n. 394 del 06.12.1991	UTB di Foresta Umbra	403,21
Riserva Naturale Statale Orientata e Biogenetica	Falascione	L n. 394 del 06.12.1991	UTB di Foresta Umbra	47,72
Riserva Naturale Statale di Popolamento Animale	Palude di Frattarolo	L n. 394 del 06.12.1991	UTB di Foresta Umbra	262,79
Riserva Naturale Statale di Popolamento Animale	Masseria Combattenti	L n. 394 del 06.12.1991	UTB di Foresta Umbra	79,40
Riserva Naturale Statale di Popolamento Animale	Il Monte	L n. 394 del 06.12.1991	UTB di Foresta Umbra	134,13
Riserva Naturale Statale di Popolamento Animale	Saline Margherita di S.	L n. 394 del 06.12.1991	UTB di Foresta Umbra	4.837,27
Riserva Naturale Statale Biogenetica	San Cataldo	L n. 394 del 06.12.1991	UTB di Martina Franca	27,34
Parco Naturale Regionale	Bosco Incoronata	LR n. 19 del 24.7.1997	Comune di Foggia	2.066,55
Riserva Naturale Regionale Orientata	Bosco delle Pianelle	LR n. 19 del 24.7.1997	Comune di Martina Franca	1.140,12
Parco Nazionale	Parco nazionale del Gargano	L n. 394 del 06.12.1991	Ente Parco Nazionale del Gargano	120.553,73
Riserva Naturale Statale Integrale e Biogenetica	Sfilzi	L n. 394 del 06.12.1991	UTB di Foresta Umbra	55,28
Parco Nazionale	Parco nazionale del Gargano	L n. 394 del 06.12.1991	Ente Parco Nazionale del Gargano	120.553,73
Parco Naturale Regionale	Isola di S. Andrea e litorale di punta Pizzo	LR n. 19 del 24.7.1997	Provincia di Lecce	697,85
Riserva Naturale Statale Integrale	Isola di Varano	L n. 394 del 06.12.1991	UTB di Foresta Umbra	158,70
Riserva Naturale Marina	Isole Tremiti	L n. 979 del 31.12.1982	Ente Parco Nazionale del Gargano	1.471,06
Riserva Naturale Regionale Orientata	Laghi di Conversano e Gravina di Monsignore	LR n. 19 del 24.7.1997	Provincia di Bari	347,79
Parco Naturale Regionale	Litorale di Ugento	LR n. 19 del 24.7.1997	Provincia di Lecce	1.635,07
Riserva Naturale Statale Biogenetica	Monte Barone	L n. 394 del 06.12.1991	UTB di Foresta Umbra	123,02
Riserva Naturale Regionale Orientata	Palude del conte e duna costiera - Porto Cesareo	LR n. 19 del 24.7.1997	Comune di Porto Cesareo	898,29
Riserva Naturale	Riserve del Litorale Tarantino	LR n. 19 del	Comune di Manduria	1.113,21



CLASSIFICAZIONE	DENOMINAZIONE	RIF. LEGISLATIVO	ENTE GESTIONE	SUP. (ha)
Regionale Orientata	Orientale	24.7.1997		
Parco Naturale Regionale	Salina di Punta della Contessa	LR n. 19 del 24.7.1997	Provincia di Brindisi	1.697,34
Riserva Naturale Statale Biogenetica	Stornara	L n. 394 del 06.12.1991	UTB di Martina Franca	1.536,06
Parco Naturale Regionale	Terra delle Gravine	LR n. 19 del 24.7.1997	Provincia di Taranto	25.286,82
Parco Naturale Regionale	Costa Otranto-S. Maria di Leuca e Bosco di Tricase	LR n. 19 del 24.7.1997	Provincia di Lecce	3.180,33
Riserva Naturale Statale Orientata e Biogenetica	Murge Orientali	L n. 394 del 06.12.1991	UTB di Martina Franca	734,20



6 DESCRIZIONE DELLE INTERFERENZE TRA OPERE/ATTIVITA' PREVISTE ED IL SISTEMA AMBIENTALE

Come anticipato, le azioni previste in attuazione delle Strategie del Piano insistono sul territorio regionale della Puglia, e sebbene siano principalmente rivolte al comparto della mobilità, e interessino principalmente le aree più densamente insediate ed antropizzate, o gli assi infrastrutturali esistenti, possono comunque avere interazioni con i siti Natura 2000 presenti, con particolare riferimento a previsioni di tipo infrastrutturale.

Risulta quindi opportuno valutare, azione per azione, gli eventuali effetti previsti sui siti Natura 2000 in esame.

A tal proposito, le azioni proposte dal Piano possono essere ricondotte a due principali macro tipologie: azioni "gestionali" e azioni "infrastrutturali".

Le azioni "gestionali" (o "immateriali") non si esprimono nella realizzazione di nuove infrastrutture/opere, ma nella migliore regolamentazione delle infrastrutture esistenti, nell'implementazioni di politiche specifiche volte al miglioramento del comparto della mobilità in un'ottica di sostenibilità, nell'innovazione tecnologica o nella sostituzione dei materiali. Queste politiche/azioni, seppur abbiano una notevole valenza nel raggiungimento degli obiettivi complessivi del Piano, generalmente non hanno una espressione territoriale specifica, o comunque per loro natura non hanno una interazione con i siti SIC presenti; si ritiene, pertanto, che esse abbiano una incidenza nulla sui siti ZSC/ZPS e quindi possono essere escluse da ulteriori approfondimenti (Tabella 10).

Le restanti politiche/azioni di Piano, che possono anche sottendere interventi di tipo infrastrutturale, potrebbero, in funzione della localizzazione specifica, interessare direttamente o indirettamente i siti Natura 2000: per queste azioni si è considerato se riguardano interventi di adeguamento o riqualificazione di infrastrutture già esistenti, e se interessano aree comunque generalmente già urbanizzate e impiegate per la mobilità urbana o territoriale. In considerazione di tali aspetti si sono individuate alcune azioni che è possibile escludere da ulteriori approfondimenti, ed altre per le quali si ritiene necessario sottoporle puntualmente ad approfondimenti valutativi specifici.

Gli interventi di Piano che potrebbero incidere sulla Rete Natura 2000 infatti possono essere ricondotti alle seguenti tipologie:

- Tipologie progettuali stradali:
 - Adeguamenti della sezione stradale
 - Interventi di adeguamento/completamento infrastrutture stradali (possono comprendere nuovi tratti stradali)
- Tipologie progettuali ferroviarie
 - Interventi di upgrade tecnologico
 - Interventi di rinnovo della trazione elettrica
 - Interventi di realizzazione di nuove stazioni ferroviarie, terminal e opere annesse
 - Interventi immateriali
 - Materiale rotabile



- Tipologie progettuali Aeroportuali
 - Interventi impiantistici e servizi

Alcune di queste tipologie possono considerarsi ininfluenti rispetto alla presenza dei Siti Natura 2000; la Tabella 6.1 riporta una selezione basata sui criteri appena descritti.

Di seguito si riporta una schematizzazione dell'analisi svolta per identificare quali azioni di Piano comportano per la loro attuazione interventi suscettibili di effetti negativi sui Siti tutelati.

Nel seguito si sviluppa una ulteriore analisi basata sulla localizzazione delle azioni infrastrutturali, in relazione alla collocazione dei Siti di interesse.

Come specificato nel paragrafo 4.2 gli interventi si dividono in: quelli che riportano nella colonna codice un "*" sono quelli che compaiono per la prima volta all'interno dello scenario di piano del PA 2021-2030, mentre quelli privi di "*" sono tutti gli interventi che non erano stati sottoposti a Valutazione Ambientale Strategica nel precedente PA 2015-2019, in quanto collocati temporalmente oltre lo scenario di Piano, e che sono riconfermati e valutati nel presente Piano.

Tabella 10. Valutazione della possibile interazione tra interventi previsti dal Piano Attuativo e i Siti Natura 2000

MODALITA' DI TRASPORTO	CODICE INT.	DENOMINAZIONE INTERVENTO	POTENZIALI EFFETTI
Stradale	S1	Adeguamenti della sezione stradale	
Stradale	s3	SS16 - Adeguamento alla sezione tipo C del tratto Foggia - San Severo confine regionale (Marina di Chieuti) 1° stralcio Adeguamento della tangenziale ovest di San Severo	Azione di adeguamento di infrastrutture esistenti, da verificare in relazione alla posizione se in grado di determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
Stradale	s17	S.S. 16 "Adriatica" - Tangenziale Est di Foggia – Collegamento tra la S.S.16 ed il Casello Autostradale	Azione su nuova infrastruttura; da verificare in relazione alla posizione se in grado di determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
Stradale	s21	Lavori di razionalizzazione della viabilità di S. Giovanni Rotondo e realizzazione dell'asta di collegamento da San Giovanni Rotondo al capoluogo dauno (Manfredonia) - 1° stralcio - Manfredonia (km 172+000) - Aeroporto militare di Amendola (km 186+000)	Azione su nuova infrastruttura; da verificare in relazione alla posizione se in grado di determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
Stradale	s46	Tronco Bari - Mola di Bari. Variante nel tratto compreso fra Bari e Mola con adozione della sezione stradale B (DM 5/11/2001). SS16Bis - Declassamento e rifunionalizzazione tratto S.Giorgio-via Caldarola	Azione di adeguamento di infrastrutture esistenti, da verificare in relazione alla posizione se in grado di determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
Stradale	s47	Tronco Bari - Mola di Bari. Variante nel tratto compreso fra Bari e Mola con adozione della sezione stradale B (DM 5/11/2001). SS16Bis - Declassamento e rifunionalizzazione tratto Mola-S.Giorgio	Azione di adeguamento di infrastrutture esistenti, da verificare in relazione alla posizione se in grado di determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
Stradale	s54	Collegamento mediano Murgia-Matera-Pollino - adeguamento della tratta Matera-Santeramo in Colle-Gioia del Colle con sezione tipo C	Azione di adeguamento di infrastrutture esistenti, da verificare in relazione alla posizione se in grado di determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
Stradale	s56	SS172 dei Trulli - Lavori di costruzione del tronco: Casamassima – Putignano	Azione su nuova infrastruttura; da verificare in relazione alla posizione se in grado di determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
Stradale	s71	SS7 ter "Itinerario Bradanico-Salentino" - Adeguamento alla sezione tipo C tra l'innesto con la variante di Sava e Manduria e l'abitato di Grottaglie	Azione di adeguamento di infrastrutture esistenti, da verificare in relazione alla posizione se in grado di determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura



MODALITA' DI TRASPORTO	CODICE INT.	DENOMINAZIONE INTERVENTO	POTENZIALI EFFETTI
		in corrispondenza della SS7 "Appia"	2000
Stradale	s86	Viabilità z.i. di Brindisi - Completamento e miglioramento del collegamento con il bacino logistico portuale industriale di Costa Morena con sezione tipo D	Azione di adeguamento di infrastrutture esistenti, da verificare in relazione alla posizione se in grado di determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
Stradale	s88	SS7ter -Itinerario Brandanico-Salentino - Adeguamento alla sez.C del D.M.6792/2001 nel tratto tra l'abitato di San Pancrazio Salentino e Guagnano (in corrispondenza dell'innesto con la tangenziale di Guagnano)	Azione di adeguamento di infrastrutture esistenti, da verificare in relazione alla posizione se in grado di determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
Stradale	s92	SR8 - Adeguamento in sede e messa in sicurezza, tra lo svincolo 8 della tangenziale est di Lecce e l'abitato di Vernole con adozione della sezione stradale tipo III delle norme CNR n.78/1980	Azione di adeguamento di infrastrutture esistenti, da verificare in relazione alla posizione se in grado di determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
Stradale	s96	Distribuzione retrocostiero Capo di Leuca: Corridoio plurimodale Adriatico Itinerario Maglie-Santa Maria di Leuca - S.S. 275 di "Santa Maria di Leuca" - Lavori di ammodernamento ed adeguamento - 2° Lotto da Montesano Salentino a Santa Maria di Leuca	Azione di adeguamento di infrastrutture esistenti, da verificare in relazione alla posizione se in grado di determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
Stradale	s103	SS93 Appulo-Lucana - Ampliamento e messa in sicurezza tratto Canosa-Loconia-Lavello dal Km 24+080 al Km 41+570 (confine regionale)	Azione di adeguamento di infrastrutture esistenti, da verificare in relazione alla posizione se in grado di determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
Stradale	s160	Lavori di razionalizzazione della viabilità di San Giovanni Rotondo e realizzazione dell'asta di collegamento da San Giovanni Rotondo al capoluogo dauno (Manfredonia) - 2° stralcio - EX S.S. 273 - Lavori di realizzazione dell'asta di collegamento da San Giovanni Rotondo alla S.S.89	Azione su nuova infrastruttura; da verificare in relazione alla posizione se in grado di determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
Stradale	s161	S.S. 100 Bari- Taranto. Completamento funzionale e messa in sicurezza con sez. tipo B dal km 52,200 fino al km 66,600 (conclusivo della SS100) con immissione sulla nuova arteria SS106dir/SS7 in territorio di Palagiano	Azione di adeguamento di infrastrutture esistenti, da verificare in relazione alla posizione se in grado di determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
Stradale	s164*	Taranto: Adeguamento e potenziamento del nodo complesso SS.7 – SS.100 – SS 106	Azione di adeguamento di infrastrutture esistenti, da verificare in relazione alla posizione se in grado di determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
Stradale	s167*	SS.N.16 ADRIATICA Tratto Bari - Lecce. Lavori di adeguamento con adozione della sezione stradale A (D.M. 5/11/2001) + corsia dinamica, nel tratto compreso tra la variante di Mola di Bari allo svincolo dell'abitato di Fasano (35 km). I° stralcio	Azione di adeguamento di infrastrutture esistenti, da verificare in relazione alla posizione se in grado di determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
Stradale	s169*	Potenziamento e messa in sicurezza tangenziale di Brindisi e collegamento alla viabilità di accesso al porto e alla stazione ferroviaria	Azione di adeguamento di infrastrutture esistenti, da verificare in relazione alla posizione se in grado di determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
Stradale	S172*	Distribuzione retrocostiero Capo di Leuca: Adeguamento allo standard C1 e messa in sicurezza della SS274 tra Alessano, Castrignano del Capo, Gagliano del Capo e Presicce.	Azione di adeguamento di infrastrutture esistenti, da verificare in relazione alla posizione se in grado di determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
Stradale	s173	SS16 - Adeguamento alla sezione tipo C del tratto Foggia - San Severo confine regionale (Marina di Chieuti) II° stralcio innesto con la variante di San Severo - innesto SP44	Azione di adeguamento di infrastrutture esistenti, da verificare in relazione alla posizione se in grado di determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
Stradale	S2	Interventi di adeguamento/completamento	



MODALITA' DI TRASPORTO	CODICE INT.	DENOMINAZIONE INTERVENTO	POTENZIALI EFFETTI
		infrastrutture stradali	
Stradale	s5a	Strada Regionale 1 - Poggio Imperiale-Candela: successivi lotti	Azione su nuova infrastruttura; da verificare in relazione alla posizione se in grado di determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
Stradale	s26	Nuovo Casello autostradale Bari Nord sulla A14	Azione su nuova infrastruttura; da verificare in relazione alla posizione se in grado di determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
Stradale	s31	Collegamento stradale tra lo svincolo della SS.96 (Km 114+600) e il nuovo Casello Autostradale Bari Nord sulla A14	Azione su nuova infrastruttura; da verificare in relazione alla posizione se in grado di determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
Stradale	s48	Tronco Bari - Mola di Bari. Variante nel tratto compreso fra Bari e Mola con adozione della sezione stradale B (DM 5/11/2001)	Azione su nuova infrastruttura; da verificare in relazione alla posizione se in grado di determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
Stradale	s91	SR8 - Realizzazione del tracciato in variante (cioè in nuova sede) tra via della Cancelleria e la frazione di Merine, con sezione stradale tipo C1	Azione su nuova infrastruttura; da verificare in relazione alla posizione se in grado di determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
Stradale	s93	SR8 - tracciato in variante nel tratto tra Vernole e l'abitato di Melendugno, con sezione stradale tipo III (CNR n.78/1980)	Azione su nuova infrastruttura; da verificare in relazione alla posizione se in grado di determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
Stradale	s162*	Collegamento tra la S.S n. 673 e la nuova fermata ferroviaria Foggia AV sulla linea Bari – Napoli	Azione su nuova infrastruttura; da verificare in relazione alla posizione se in grado di determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
Stradale	s168	Lavori di razionalizzazione della viabilità di San Giovanni Rotondo e realizzazione dell'asta di collegamento da San Giovanni Rotondo al capoluogo dauno (Manfredonia) - 3° stralcio - EX S.S. 272 - Realizzazione della tangenziale di San Giovanni Rotondo	Azione su nuova infrastruttura; da verificare in relazione alla posizione se in grado di determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
Ferroviario	F2	Interventi di Upgrade tecnologico	
Ferroviario	f326*	Potenziamento Taranto-Brindisi	Azione di adeguamento di infrastrutture esistenti, da verificare in relazione alla posizione se in grado di determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
ferroviario	f333*	Adeguamento a modulo standard europeo a 750 m dei binari dei terminal allacciati alla nuova stazione Bari – Smistamento	Azione di adeguamento di infrastrutture esistenti, da verificare in relazione alla posizione se in grado di determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
Ferroviario	F3	Interventi di rinnovo della trazione elettrica	
Ferroviario	f251	Sottostazione Elettrica Foggia – Nuova sottostazione	Azione su impianti tecnologici esistenti; da verificare in relazione alla posizione se in grado di determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
Ferroviario	f252	Trazione Elettrica km21-km25 – Rinnovo per continuità impiantistica con i tratti precedente e successivo già rinnovati	Azione di adeguamento di infrastrutture esistenti; da verificare in relazione alla posizione se in grado di determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
Ferroviario	f286*	Linea San Severo – Peschici Calenella. Velocizzazione (rinnovo armamento, TE ed eliminazione PPLL) e adeguamento alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) della tratta Sannicandro Garganico – Cagnano Varano con annessa realizzazione del nodo intermodale di Cagnano Varano e adeguamento di tutte le stazioni della linea alle esigenze di accessibilità universale.	Azione di adeguamento di infrastrutture esistenti; da verificare in relazione alla posizione se in grado di determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
ferroviario	F8	Interventi di realizzazione di nuove stazioni ferroviarie, terminal e opere annesse	



MODALITA' DI TRASPORTO	CODICE INT.	DENOMINAZIONE INTERVENTO	POTENZIALI EFFETTI
Ferroviario	f7	Linea Foggia- Lucera. Terminal intermodale passeggeri ferro-ferro, ferro-gomma nella stazione di Lucera	Azione che interessa aree urbanizzate e artificializzate; da verificare in relazione alla posizione se in grado di determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
Ferroviario	F12a	Nodo di Foggia. Terminal intermodale, Creazione di un secondo fronte di stazione nelle aree di stazione non più funzionali all'esercizio ferroviario per favorire l'accesso alla rete AV/AC, in combinazione con il Piano Integrato Stazioni RFI Foggia	Azione che interessa aree urbanizzate infrastrutturate; da verificare in relazione alla posizione se in grado di determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
Ferroviario	f335*	Ruvo - potenziamento nodo di interscambio su rete regionale per attestamento missioni interoperabili a servizio dell'aeroporto	Azione che interessa aree urbanizzate e artificializzate; da verificare in relazione alla posizione se in grado di determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
Ferroviario	f336a*	Stazione Bari Centrale - Accessibilità ultimo miglio. Potenziamento del collegamento stradale e dei parcheggi a servizio del secondo fronte di Stazione	Azione che interessa aree urbanizzate e artificializzate; da verificare in relazione alla posizione se in grado di determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
Ferroviario	f337a*	Stazione "Brindisi Centrale" - Accessibilità territoriale sull'ultimo miglio. Potenziamento del collegamento stradale e dei parcheggi a servizio del secondo fronte di Stazione	Azione che interessa aree urbanizzate e artificializzate; da verificare in relazione alla posizione se in grado di determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
Ferroviario	F10	Interventi immateriali	
Ferroviario	f288*	Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico o a idrogeno costiero Margherita – Barletta – Trani – Molfetta (incluso materiale rotabile e deposito) (50 Km)	Azione gestionale/immateriale; si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2002
Ferroviario	f289*	Realizzazione della linea di BRT suburbano a idrogeno sul corridoio Santeramo – Bari - Fase 1 - Cassano – Sannicandro Bari Policlinico – Bari Terminal Parco Due Giugno (incluso materiale rotabile e deposito) (43 Km)	Azione gestionale; si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2002
Ferroviario	f290*	Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico o a idrogeno Foggia-San Giovanni Rotondo (incluso materiale rotabile e deposito) (38 Km)	Azione gestionale/immateriale; si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2002
Ferroviario	f291*	Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico Manduria – Sava - San Giorgio Jonico – Nuovo Ospedale San Cataldo – Stazione RFI Taranto Nasisi – Polo Direzionale e Universitario Paolo VI (incluso materiale rotabile e deposito di Manduria) (43 Km)	Azione gestionale/immateriale; si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2002
Ferroviario	f292*	Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico Ostuni – Carovigno – San Vito dei Normanni - Mesagne – Cittadella della Ricerca - Ospedale Perrino- Stazione RFI di Brindisi (incluso Terminal interscambio 2° fronte di stazione, materiale rotabile e depositi) (42 Km)	Azione gestionale/immateriale; si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2002
Ferroviario	f293*	Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico o a idrogeno (in combinazione con il progetto Idrogeno su rete FSE) Porto Cesareo – Leverano – Campus universitario EcoTekne – Ospedale Vito Fazzi - 2° Fronte stazione RFI di Lecce – Vernole – Melendugno, incluso materiale rotabile e depositi) (50 Km)	Azione gestionale/immateriale; si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2002
Ferroviario	f334*	Nuova fermata AV Foggia – Cervaro. Accessibilità ultimo miglio. Collegamento di trasporto pubblico con la stazione centrale di Foggia e l'annesso Terminal intermodale	Azione gestionale/immateriale; si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2002



MODALITA' DI TRASPORTO	CODICE INT.	DENOMINAZIONE INTERVENTO	POTENZIALI EFFETTI
Ferroviario	f341*	Nodo di Bari: Bari Nord - Variante Santo Spirito – Palese - Collegamento della nuova fermata/stazione “Bari Palese/Aeroporto” con l’aerostazione dell’aeroporto Karol Wojtiwa con bus shuttle	Azione gestionale/immateriale; si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2002
Ferroviario	F11	Materiale rotabile	
Ferroviario	f321	Foggia - Manfredonia. Studio di Fattibilità	Azione su infrastrutture esistenti; da verificare in relazione alla posizione se in grado di determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
aereo	A1	Interventi impiantistici e servizi	
Aereo	a139	Aeroporto di Brindisi - Sistema di protezione perimetrale ed access	Azione “immateriale” che interessa aree urbanizzate infrastrutturate; da verificare in relazione alla posizione se in grado di determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
Aereo	a157	Nuova caserma dei VVF aeroportuali presso l'aeroporto di Foggia	Azione che interessa aree urbanizzate infrastrutturate; da verificare in relazione alla posizione se in grado di determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000

Le azioni del Piano attuativo per le quali non è stata riscontrata alcuna possibile interazione con i siti Natura 2000 (es: azioni gestionali e immateriali, o che si esplicano all’interno di sedimi infrastrutturali attuali) potranno essere escluse da ulteriori approfondimenti valutativi.

Si è proceduto ad una analisi (compatibilmente con il presente livello di progettazione) delle opere eventualmente previste per l’attuazione delle azioni descritte, ed alla sovrapposizione con la localizzazione delle aree tutelate, al fine di evidenziare le possibili relazioni.

Laddove si è evidenziata una localizzazione interferente o di prossimità, si sono considerati in relazione alla tipologia di azione (adeguamento o nuova realizzazione) gli effetti prevedibili sugli habitat, sulla fauna e sulla flora e sono indicate, nel caso si rendano necessarie, a livello generale, le misure di mitigazione finalizzate eliminare o comunque minimizzare gli effetti a carico dei siti Natura 2000 e degli habitat e delle specie in essi presenti.

Tale analisi è stata svolta con un livello di approfondimento corrispondente al presente livello di pianificazione degli interventi; nei casi in cui il grado di definizione degli interventi non permette di escludere impatti potenziali, si è rinviato a valutazioni da effettuarsi in fase di progettazione degli interventi medesimi.

Va specificato infatti che obiettivo della presente fase valutativa è quello di descrivere le probabili interferenze degli interventi stradali, ferroviari, aeroportuali proposti nello scenario di piano e rimandare ad una successiva fase di Valutazione di Impatto Ambientale/Incidenza, o comunque alle successive fasi di attuazione dei progetti, la valutazione di incidenza specifica nel caso si rilevi una significativa incidenza di quanto previsto dal piano.

Pertanto si è provveduto ad effettuare una prima valutazione basandosi sulla localizzazione degli interventi programmati nel Piano per la programmazione 2021-2030, rispetto alla posizione dei siti della Rete Natura 2000.



6.1 Valutazione preliminare della possibile interazione con i siti in esame

Le azioni del Piano attuativo che potrebbero avere una interferenza con i Siti Natura 2000 in oggetto si riferiscono come evidenziato alle seguenti tipologie:

- Viabilità stradale;
- Trasporto Ferroviario e BRT;
- Mobilità aeroportuale

Di seguito si riporta la sovrapposizione tra le azioni di Piano (sia suddivise per modalità di trasporto che per scenario di attuazione) suscettibili di comportare effetti sui Siti di interesse, e i Siti medesimi presenti nell'intero territorio Regionale, al fine di verificare le possibili incidenze.

Ulteriormente di seguito si riporta una tabella con una valutazione delle incidenze potenziali, svolta basandosi sulla localizzazione degli interventi programmati nel Piano, riportando nella tabella seguente gli interventi di nuova realizzazione e l'elenco dei siti della Rete Natura 2000 interessati dai progetti.



Figura 4. Sovrapposizione interventi di Piano e Siti Natura 2000 nel territorio della Regione Puglia (fonte: Sito web Regione Puglia – rilaborazione)



Figura 5. Sovrapposizione interventi di Piano e Siti Natura 2000 - Regione Puglia - relaborazione: evidenziate in giallo le interferenze (fonte: Sito web Regione Puglia - relaborazione: evidenziate in giallo le interferenze)

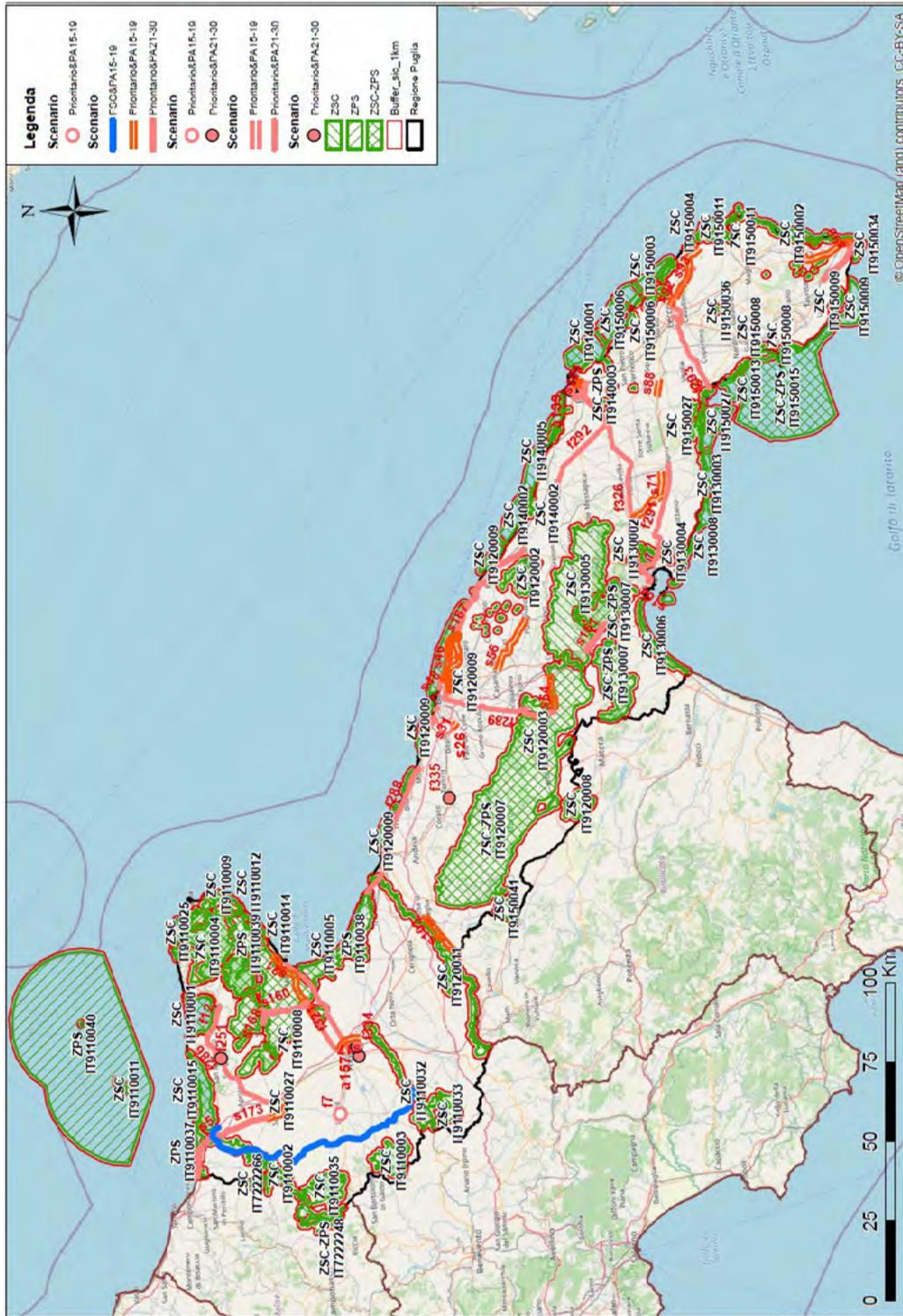


Figura 6. Sovrapposizione interventi di Piano (per scenario) e Siti Natura 2000 nel territorio della Regione Puglia (fonte: Sito web Regione Puglia – rielaborazione)

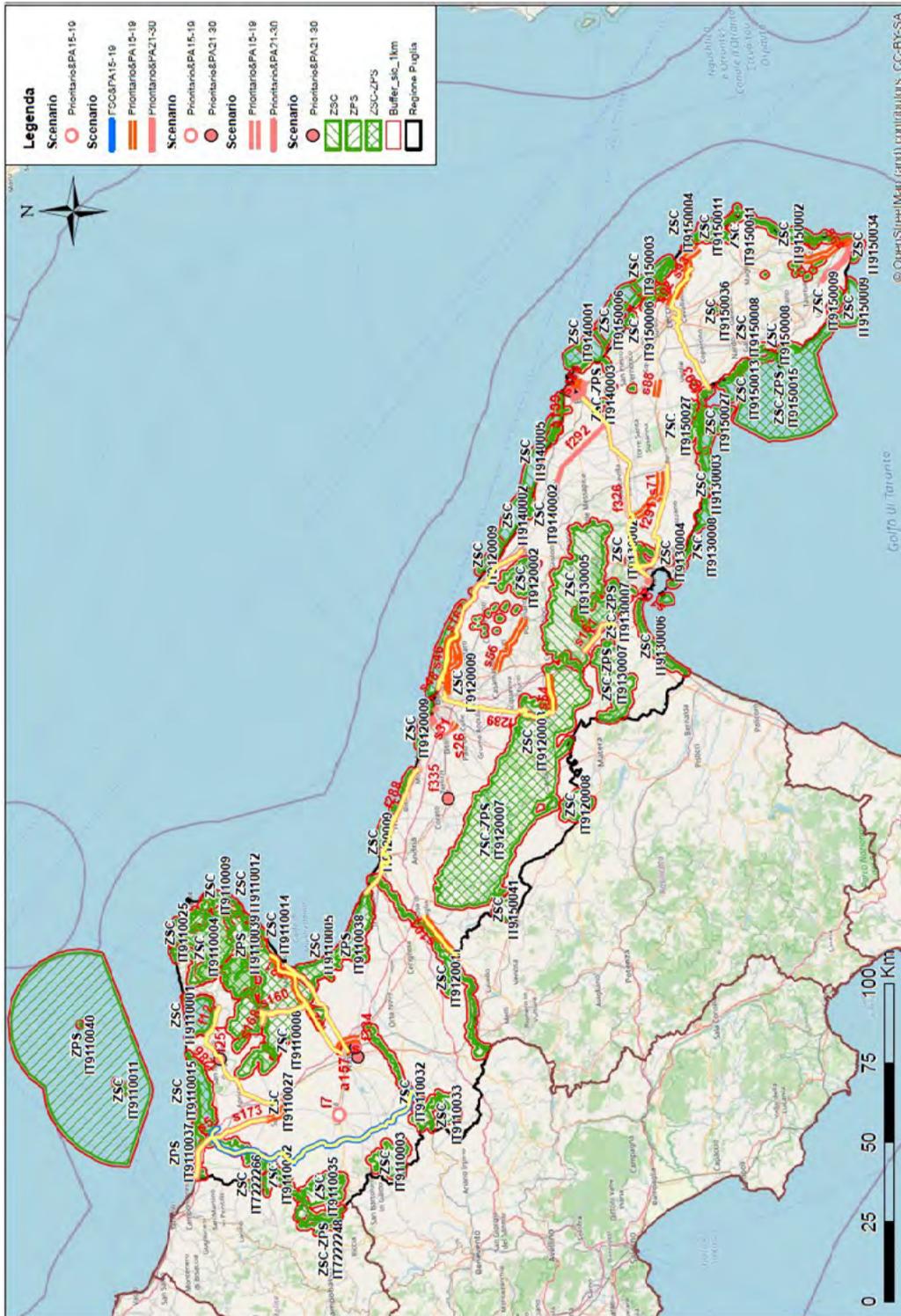


Figura 7. Sovrapposizione Interventi di Piano (per scenario) e Siti Natura 2000 - Regione Puglia: identificazione delle interferenze (fonte: Sito web Regione Puglia - elaborazione: in giallo le interferenze)



Tabella 11. Interferenza tra azioni attuative delle Strategie del PRT e i Siti Natura 2000.

MODALITA' TRASPORTO	CODICE INT.	DENOMINAZIONE INTERVENTO	TIPO INTERVENTO	SITI NATURA 2000	
				Interferenza Sito	Interferenza Buffer 1 km
Stradale	S1	Adeguamenti della sezione stradale			
stradale	S3	SS16 - Adeguamento alla sezione tipo C del tratto Foggia - San Severo confine regionale (Marina di Chieuti) 1° stralcio Adeguamento della tangenziale ovest di San Severo.	adeguamento	no	no
stradale	S17	SS 16 "Adriatica" - Tangenziale Est di Foggia - Collegamento tra la SS16 ed il Casello Autostradale	nuova infrastruttura	no	no
stradale	S21	Lavori di razionalizzazione della viabilità di S. Giovanni Rotondo e realizzazione dell'asta di collegamento da San Giovanni Rotondo al capoluogo dauno (Manfredonia) - 1° stralcio - Manfredonia (km 172+000) - Aeroporto militare di Amendola (km 188+000)	nuova infrastruttura	ZSC IT9110008 Valloni e Steppe Pedegarganiche ZPS IT9110039 Promontorio del Gargano	ZSC IT9110008 Valloni e Steppe Pedegarganiche ZPS IT9110039 Promontorio del Gargano
stradale	S46	Tronco Bari - Moia di Bari. Variante nel tratto compreso fra Bari e Moia con adozione della sezione stradale B (DM 5/11/2001). SS16Bis - Declassamento e rifunzionalizzazione tratto S.Giorgio-via Caldarola	adeguamento	no	ZSC IT9120009 Posidonieto San Vito - Barletta
Stradale	S47	Tronco Bari - Moia di Bari. Variante nel tratto compreso fra Bari e Moia con adozione della sezione stradale B (DM 5/11/2001). SS16Bis - Declassamento e rifunzionalizzazione tratto Moia-S.Giorgio	adeguamento	no	ZSC IT9120009 Posidonieto San Vito - Barletta
Stradale	S54	Collegamento mediano Murgia-Matera-Pollino - adeguamento della tratta Matera-Santeramo In Colle-Gioia dei Colle con sezione tipo C	adeguamento	ZSC-ZPS IT9120007 Murgia Alta	ZSC-ZPS IT9120007 Murgia Alta
Stradale	S56	SS172 dei Trulli - Lavori di costruzione del tronco: Casamassima - Putignano	nuova infrastruttura	no	no
Stradale	S71	SS7 ter "Itinerario Brindano-Salentino" - Adeguamento alla sezione tipo C tra l'innesto con la variante di Sava e Manduria e l'abitato di Grottaglie in corrispondenza della SS7 "Apulia"	adeguamento	no	no
Stradale	S86	Viabilità z.i. di Brindisi - Completamento e miglioramento del collegamento con il bacino logistico portuale industriale di Costa Morena con sezione tipo D	adeguamento	no	no
Stradale	S88	SS7ter -Itinerario Brindano-Salentino - Adeguamento alla sez.C del D.M.6792/2001 nel tratto tra l'abitato di San Pancrazio Salentino e Guagnano (in corrispondenza dell'innesto con la tangenziale di Guagnano)	adeguamento	no	no
Stradale	S92	S98 - Adeguamento in sede e messa in sicurezza, tra lo svincolo 8 della tangenziale est di Lecce e l'abitato di Verniole con adozione della sezione stradale tipo III delle norme CNR n.78/1980	adeguamento	no	no
Stradale	S96	Distribuzione retrocostiero Capo di Leuca: Corridoio plurimodale Adriatico Itinerario Maglie-Santa Maria di Leuca - S.S. 275 di "Santa Maria di Leuca" - Lavori di ammodernamento ed adeguamento - 2° Lotto da Montesano Salentino a Santa Maria di Leuca	adeguamento	no	no
Stradale	S103	S593 Appulo-Lucana - Ampliamento e messa in sicurezza tratto Canosa-Loconia-Lavello dal Km 24+080 al Km 41+570 (confine regionale)	adeguamento	ZSC IT9120011 Valle Ofanto - Lago di Capaciotti (l'infrastruttura si pone sul margine)	ZSC IT9120011 Valle Ofanto - Lago di Capaciotti
Stradale	S160	Lavori di razionalizzazione della viabilità di San Giovanni Rotondo e realizzazione dell'asta di collegamento da San Giovanni Rotondo al capoluogo dauno (Manfredonia) - 2° stralcio - EX S.S. 273 - Lavori di realizzazione dell'asta di collegamento da San Giovanni Rotondo alla S.S.89	nuova infrastruttura	ZSC IT9110008 Valloni e Steppe Pedegarganiche	ZSC IT9110008 Valloni e Steppe Pedegarganiche ZSC - ZPS 90110026 Monte Calvo - Piana di Montenero
Stradale	S161	S.S. 100 Bari- Taranto. Completamento funzionale e messa in sicurezza con sez. tipo B dal km 52+200 fino al km 66+000 (conclusivo della SS100) con immissione sulla nuova arteria SS1064r/SS7 in territorio di Palagianò	adeguamento	ZSC IT9130005 Murgia di Sud - Est (l'infrastruttura si pone sul margine); ZSC-ZPS IT9130007 Area delle Gravine	ZSC IT9130005 Murgia di Sud - Est; ZSC-ZPS IT9130007 Area delle Gravine
Stradale	S164*	Taranto: Adeguamento e potenziamento del nodo complesso SS.7 - SS.100 - SS.106	adeguamento	no	no
Stradale	S167*	SS.N.16 ADRIATICA Tratto Bari - Lecce. Lavori di adeguamento con adozione della sezione stradale A (D.M. 5/11/2001) + corsia dinamica, nel tratto compreso tra la variante di Moia di Bari allo svincolo dell'abitato di Fasano (S5 km) 1° stralcio	adeguamento	no	ZSC IT9120009 Posidonieto San Vito - Barletta ZPS IT9120012 Scoglio dell'Eremita
Stradale	S169*	Potenziamento e messa in sicurezza tangenziale di Brindisi e collegamento alla viabilità di accesso al porto e alla stazione ferroviaria	adeguamento	no	no
Stradale	S172*	Distribuzione retrocostiero Capo di Leuca: Adeguamento allo standard CI e messa in sicurezza della SS274 tra Alessano, Castrignano del Capo, Gagliano del Capo e Presicce.	adeguamento	no	no
Stradale	S173	SS16 - Adeguamento alla sezione tipo C del tratto Foggia - San Severo confine regionale (Marina di Chieuti) 1° stralcio innesto con la variante di San Severo - innesto SP44	adeguamento	ZSC IT9110015 Duna e Lago di Lesina - Foce del Fortore ZSC IT9110002 Valle Fortore, Lago di Occhito	ZSC IT9110015 Duna e Lago di Lesina - Foce del Fortore ZSC IT9110002 Valle Fortore, Lago di Occhito
Stradale	S2	Interventi di adeguamento/completamento infrastrutture stradali			
Stradale	S5a	Strada Regionale 1 - Poggio Imperiale-Candela: progetto da sviluppare per lotti funzionali	nuova infrastruttura	ZSC IT9110002 Valle Fortore, Lago di Occhito ZSC IT9110032 Valle del Cervaro, Bosco dell'Inconronata	ZPS IT9110037 Lagni di Lesina e Varano; ZSC IT9110015 Duna e Lago di Lesina - Foce del Fortore ZSC IT9110002 Valle Fortore, Lago di Occhito ZSC IT9110032 Valle del Cervaro, Bosco dell'Inconronata
Stradale	S26	Nuovo Casello autostradale Bari Nord sulla A14	nuova infrastruttura	no	no
Stradale	S31	Collegamento stradale tra lo svincolo della SS96 (Km 114+600) e il nuovo Casello	nuova infrastruttura	no	no



MODALITA' TRASPORTO	CODICE INT.	DENOMINAZIONE INTERVENTO	TIPO INTERVENTO	SITI NATURA 2000	Interferenza Sito	Interferenza Buffer 1 km
Stradale	s48	Autostradale Bari Nord sulla A14				
Stradale	s48	Tronco Bari - Mola di Bari. Variante nel tratto compreso fra Bari e Mola con adozione della sezione stradale B (DM 5/11/2001)	nuova infrastruttura		no	no
Stradale	s91	SR8 - Realizzazione del tracciato in variante (cioè in nuova sede) tra via della Cancelleria e la frazione di Merine, con sezione stradale tipo CI	nuova infrastruttura		no	no
Stradale	s93	SR8 - tracciato in variante nel tratto tra Vernole e l'abitato di Melendugno, con sezione stradale tipo III (CNR n.78/1980)	nuova infrastruttura		no	no
Stradale	s162*	Collegamento tra la S.S. n. 673 e la nuova fermata ferroviaria Foggia AV sulla linea Bari - Napoli	nuova infrastruttura		no	no
Stradale	s168	Lavori di razionalizzazione della viabilità di San Giovanni Rotondo e realizzazione dell'asta di collegamento da San Giovanni Rotondo al capoluogo dauno (Manfredonia) - 3° stralcio - EX S.S. 272 - Realizzazione della tangenziale di San Giovanni Rotondo	nuova infrastruttura		no	ZSC IT9110008 Valloni e Steppe Pedegarganiche
Ferroviano	F2	Interventi di Upgrade tecnologico				
Ferroviano	F326*	Potenziamento Taranto-Brindisi	adeguamento		ZSC IT9130002 Masseria Torre Bianca;	ZSC IT9130004 Mar Piccolo
Ferroviano	F333*	Adeguamento a modulo standard europeo a 750 m dei binari dei terminali allacciati alla nuova stazione Bari - Sinsimmento	adeguamento		no	no
Ferroviano	F3	Interventi di rinnovo della trazione elettrica	adeguamento impianti tecnologici			
Ferroviano	F251	Sottostazione Elettrica San Nicandro - Rinnovo impianto per obsolescenza	adeguamento		no	no
Ferroviano	F252	Trazione Elettrica km21-km25 - Rinnovo per continuità impiantistica con i tratti precedente e successivo già rinnovati	adeguamento		no	no
Ferroviano	F286*	Linea San Severo - Peschici Calenella. Velocizzazione (Rinnovo armamento, TE ed eliminazione PPLI) e adeguamento alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) della tratta Sannicandro Garganico - Cagnano Varano con annessa realizzazione del nodo intermodale di Cagnano Varano e adeguamento di tutte le stazioni della linea alle esigenze di accessibilità universale.	adeguamento		no	ZSC IT9110001 Isola e Lago di Varano
Ferroviano	F8	Interventi di realizzazione di nuove stazioni ferroviarie, terminali e opere annesse				
Ferroviano	F7	Linea Foggia- Lucera. Terminali intermodale passeggeri ferro-ferro, ferro-gomma nella stazione di Lucera	Azione su aree artificializzate		no	no
Ferroviano	F12a	Nodo di Foggia. Terminali intermodale. Creazione di un secondo fronte di stazione nelle aree di stazione non più funzionali all'esercizio ferroviario per favorire l'accesso alla rete AV/JAC in combinazione con il Piano Integrato Stazioni RFI Foggia	Azione su aree artificializzate		no	ZSC IT9110001 Isola e Lago di Varano
Ferroviano	F335*	Ruvo - potenziamento nodo di interscambio su rete regionale per attestamento missioni interoperabili a servizio dell'aeroporto	Azione su aree artificializzate		no	no
Ferroviano	F336a*	Stazione Bari Centrale - Accessibilità ultimo miglio. Potenziamento del collegamento stradale e dei parcheggi a servizio del secondo fronte di Stazione	Azione su aree artificializzate		no	no
Ferroviano	F337a*	Stazione "Brindisi Centrale" - Accessibilità territoriale sull'ultimo miglio. Potenziamento del collegamento stradale e dei parcheggi a servizio del secondo fronte di Stazione	Azione su aree artificializzate		no	no
Ferroviano	F10	Interventi immateriali				
Ferroviano	F288*	Istituzione BRT costiero Mairgherita - Barietta - Trani - Molfetta	gestionale/immateriale		ZSC IT9120011 Valle Ofanto - Lago di Capaciotti	ZPS IT9110038 Paludi presso il Golfo di Manfredonia ZSC IT9110005 Zone umide della Capitanata ZSC IT9120011 Valle Ofanto - Lago di Capaciotti; ZSC IT9120009 Posidonieto San Vito - Barietta
Ferroviano	F289*	Realizzazione della linea di BRT suburbano a idrogeno sul corridoio Santeramo - Bari - Fase 1 - Casano - Sannicandro Bari Policlinico - Bari Terminal Parco Due Giugno (incluso materiale rotabile e deposito) (32 Km)	gestionale/immateriale		ZSC IT9120003 Bosco di Mesola ZSC-ZPS IT9120007 Murgia Alta	ZSC IT9120003 Bosco di Mesola ZSC-ZPS IT9120007 Murgia Alta
Ferroviano	F290*	BRT Foggia-San Giovanni Rotondo	gestionale/immateriale		ZSC IT9110008 Valloni e Steppe Pedegarganiche ZPS IT9110039 Promontorio del Gargano	ZSC IT9110008 Valloni e Steppe Pedegarganiche ZPS IT9110039 Promontorio del Gargano ZSC - ZPS 901.0026 Monte Calvo - Piana di Montenero
Ferroviano	F291*	Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico Manduria - Sava - San Giorgio Jonico - Nuovo Ospedale San Cataldo - Stazione RFI Taranto Nasisi - polo Direzionale e Universitario Paolo VI (incluso materiale rotabile e deposito di Manduria) (46 Km)	gestionale/immateriale		ZSC IT9130004 Mar Piccolo	ZSC IT9130004 Mar Piccolo
Ferroviano	F292*	Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico Ostuni - Carovigno - San Vito dei Normanni - Mesagne - Citadella della Ricerca - Ospedale Perrino- Stazione RFI di Brindisi (incluso Terminali interscambio 2° fronte di stazione, materiale rotabile e depositi) (42,5 Km)	gestionale/immateriale		no	no
Ferroviano	F293*	Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico o a idrogeno (in combinazione con il	gestionale/immateriale		no	ZSC IT9150028 Porto Cesareo



MODALITA' TRASPORTO	CODICE INT.	DENOMINAZIONE INTERVENTO	TIPO INTERVENTO	SITI NATURA 2000	
				Interferenza Sito	Interferenza Buffer 1 km
		progetto idrogeno su rete FSE) Porto Cesareo – Leverano – Campus universitario EcoTekne – Ospedale Vito Fazzi - 2" Fronte stazione RFI di Lecce – Vernole – Melendugno, incluso materiale rotabile e depositi) (50 Km)			
Ferroviario	f334*	Nuova fermata AV Foggia – Cervaro. Accessibilità ultimo miglio. Collegamento di trasporto pubblico con la stazione centrale di Foggia e l'annesso Terminal Intermodale	gestionale/mmateriale	no	no
Ferroviario	f341**	Nodo di Bari: Bari Nord - Variante Santo Spirito – Palèse - Collegamento della nuova fermata/stazione "Bari Palèse/Aeroporto" con l'aerostazione dell'aeroporto Karol Wojtyła con bus shuttle	gestionale/mmateriale	no	no
Ferroviario	F11	Materiale rotabile			
Ferroviario	f321	Foggia - Manfredonia. Studio di Fattibilità: individuazione di una soluzione che consenta di utilizzare la linea ferroviaria per il trasporto di merci da/per il porto alti fondali ed individuazione della migliore soluzione per realizzare un efficiente servizio di trasporto collettivo tra Foggia e Manfredonia e cogliere gli obiettivi di decarbonizzazione del TPL	adeguamento	ZSC IT9110008 Valloni e Steppe Pedegarganiche ZPS IT9110039 Promontorio del Gargano ZPS IT9110038 Paludi presso il Golfo di Manfredonia ZSC IT9110005 Zone umide della Capitanata (sul confine)	ZSC IT9110008 Valloni e Steppe Pedegarganiche ZPS IT9110039 Promontorio del Gargano ZPS IT9110038 Paludi presso il Golfo di Manfredonia ZSC IT9110005 Zone umide della Capitanata (sul confine)
aereo	A1	Interventi impiantistici e servizi			
Aereo	a139	Aeroporto di Brindisi - Sistema di protezione perimetrale ed access	impiantistica su area infrastrutturata	no	no
Aereo	a157	Nuova caserma dei VVF aeroportuali presso l'aeroporto di Foggia	Azione su aree urbanizzate	no	no



Dalle immagini e dalla tabella riportata si evince che 14 Siti Natura 2000 (di cui 10 ZSC, 2 ZSC-ZPS e 2 ZPS) sono interessati direttamente dall'attuazione del Piano in quanto alcuni interventi vi ricadono all'interno (in un caso sul margine).

Considerando un intorno discreto delle aree tutelate, pari ad una fascia di 1 km, 20 Siti Natura 2000 (di cui 13 ZSC, 4 ZPS e 3 ZSC-ZPS) sono interessati indirettamente dall'attuazione perché ricadono in prossimità del sito Rete Natura 2000.

Gli interventi di Piano che interferiscono direttamente con i Siti Natura sono 13: di essi, 7 sono infrastrutture stradali (di cui 3 comprendono nuove realizzazioni mentre 4 consistono in adeguamenti/razionalizzazioni/messa in sicurezza di viabilità esistenti), mentre 6 sono ferroviari; di questi ultimi 4 riguardano interventi "immateriali" quali la Realizzazione di linee di BRT con l'utilizzo di infrastrutture esistenti.

Gli interventi di Piano che coinvolgono indirettamente la Rete Natura 2000 (all'interno di un buffer di riferimento di 1km) risultano 21: di essi, 11 sono infrastrutture stradali (di cui 4 comprendono nuove realizzazioni mentre 7 consistono in adeguamenti/razionalizzazioni/messa in sicurezza di viabilità esistenti), e 10 sono ferroviari; anche di questi ultimi 6 riguardano interventi "immateriali" quali la Realizzazione di linee di BRT con l'utilizzo di infrastrutture esistenti.

Gli interventi aeroportuali non sviluppano interferenze con i Siti né con le aree adiacenti (buffer 1km).

Alle pagine seguenti è riportata l'individuazione degli interventi interferenti con i Siti Natura e con la fascia di 1 km adiacente, suddivisi per modalità di trasporto.

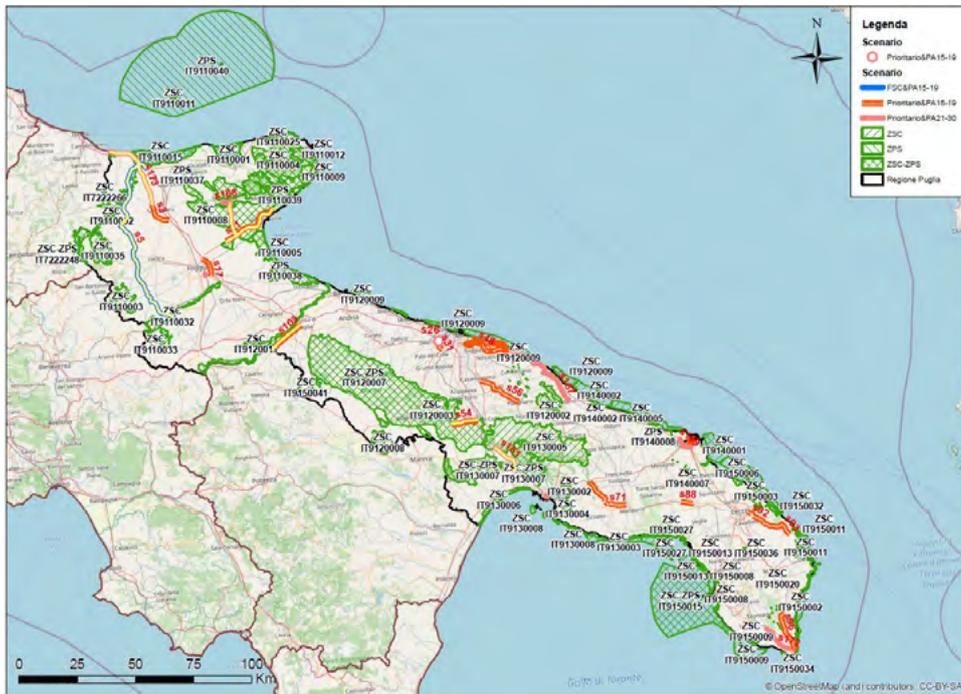


Figura 8. Sovrapposizione interventi STRADALI di Piano e Siti Natura 2000 - Regione Puglia: (evidenziate in giallo le interferenze)

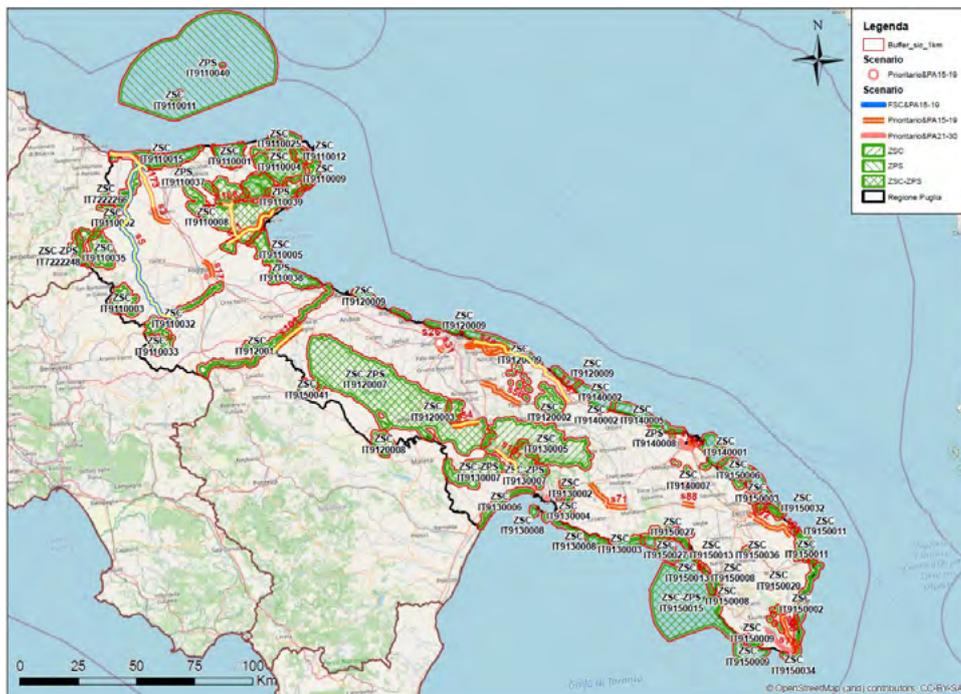


Figura 9. Sovrapposizione interventi STRADALI di Piano e Siti Natura 2000 - Regione Puglia: (evidenziate in giallo le interferenze CON BUFFER 1 KM)

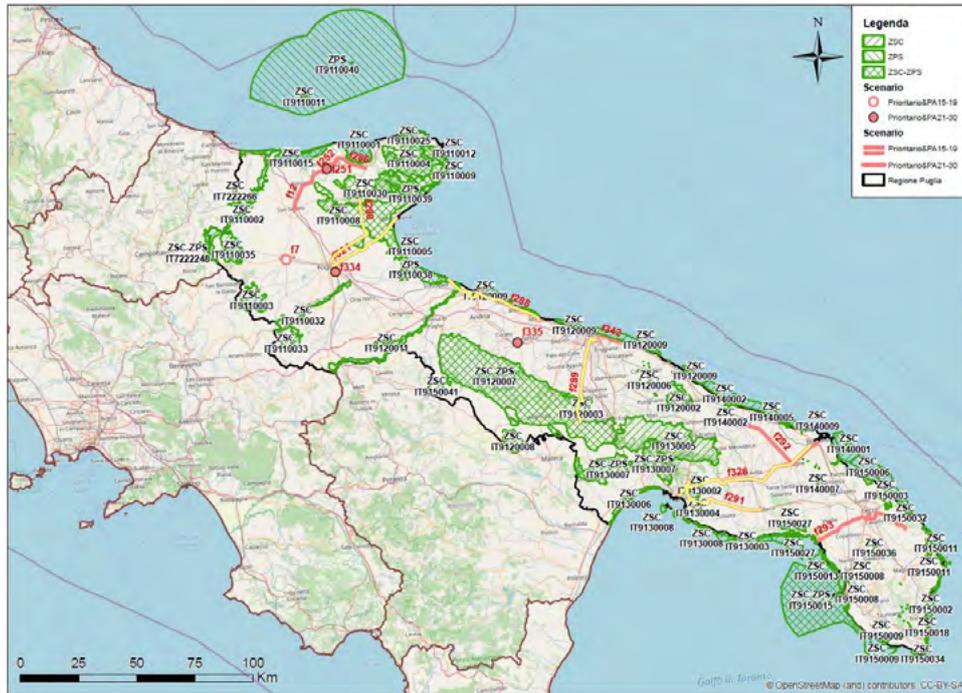


Figura 10. Sovrapposizione interventi STRADALI di Piano e Siti Natura 2000 - Regione Puglia: (evidenziate in giallo le interferenze)

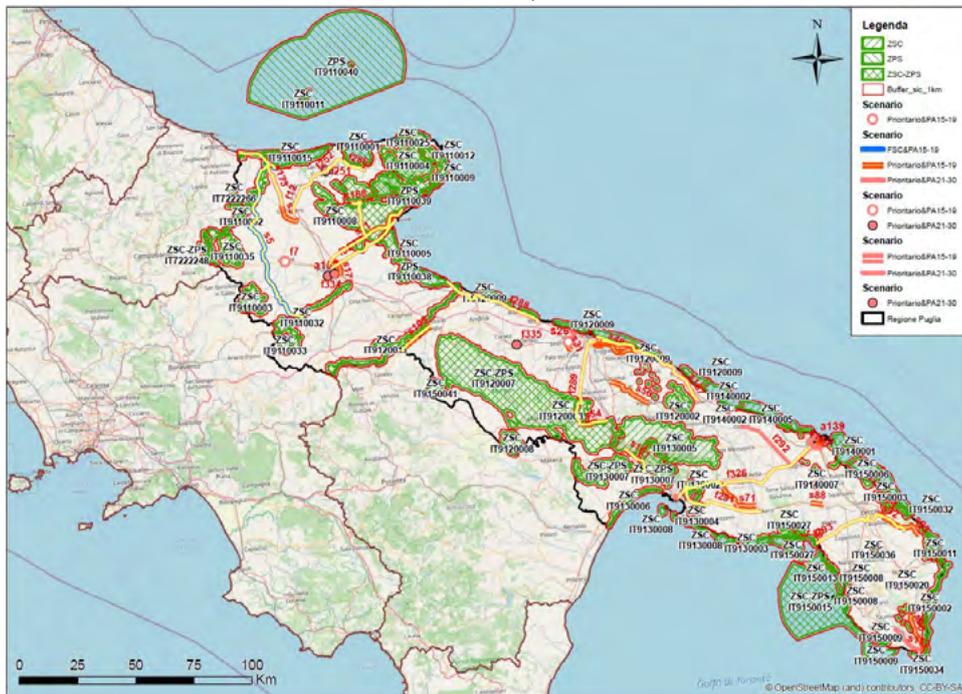


Figura 11. Sovrapposizione interventi FERROVIARI di Piano e Siti Natura 2000 - Regione Puglia: (evidenziate in giallo le interferenze CON BUFFER 1 KM)



Figura 12. Sovrapposizione interventi AEROPORTUALI di Piano e Siti Natura 2000 - Regione Puglia: (evidenziate in giallo le interferenze)



Figura 13. Sovrapposizione interventi AEROPORTUALI di Piano e Siti Natura 2000 - Regione Puglia: (evidenziate in giallo le interferenze CON BUFFER 1 KM)



Alcune delle tipologie progettuali previste dal Piano potrebbero interferire con i siti della Rete Natura 2000 generando potenziali effetti negativi, come per esempio:

- consumo di suolo di particolare valore ecologico,
- incremento della densità infrastrutturale,
- frammentazione habitat /interruzione della connettività,
- disturbo e degrado degli ecosistemi,
- rumore e polveri in fase di cantiere e di esercizio,
- incremento emissioni in atmosfera.

Come già visto, gli interventi possono essere categorizzati secondo tipologie utili a qualificarne le possibili incidenze sui siti Natura 2000; si riportano dunque di seguito alcune considerazioni su tali possibili impatti, al fine di individuare alcuni indirizzi progettuali a carattere preventivo e mitigativo per le aree di interesse naturalistico. Le categorie e i potenziali effetti sono i seguenti:

- Tipologie progettuali stradali:
 - S1: Adeguamenti della sezione stradale: si tratta prevalentemente di interventi di allargamento delle sezioni stradali: gli effetti sugli ecosistemi e le specie protette possono essere valutati negativamente in relazione alla modalità con cui si attuano gli interventi e/o alla loro localizzazione, per cui si auspica l'adozione di criteri di sostenibilità ambientale.
 - S2: Interventi di adeguamento/completamento infrastrutture stradali (possono comprendere nuovi tratti stradali): si tratta di interventi finalizzati a decongestionare (soprattutto con riferimento ai mezzi pesanti) tratti stradali attualmente trafficati e a rischio di incidentalità: anche in questo caso gli effetti sugli ecosistemi e le specie protette possono essere valutati negativamente in relazione alla modalità con cui si attuano gli interventi e/o alla loro localizzazione, per cui si auspica l'adozione di criteri di sostenibilità ambientale.
- Tipologie progettuali ferroviarie
 - F2: Interventi di upgrade tecnologico: tra gli interventi di potenziamento ferroviario, solo il Potenziamento linea Taranto – Brindisi potrebbe risultare rilevante in relazione alla modalità con cui si attuano gli interventi e/o alla loro localizzazione rispetto alla eventuale presenza di aree di particolare valore ecologico, e alla conservazione di habitat e specie, in quanto direttamente interferente con uno dei Siti Natura regionali. Non si rilevano interferenze per l'adeguamento binari nei terminal a Bari – Smistamento, che interessa aree afferenti alle infrastrutture esistenti.
 - F3: Interventi di rinnovo della trazione elettrica: gli interventi prevedono di rinnovare il sistema di alimentazione elettrica della ferrovia; nello specifico, non risultano rilevanti rispetto alla conservazione di habitat e specie, in quanto non sono direttamente interferenti con i Siti Natura.
 - F8: Interventi di realizzazione di nuove stazioni ferroviarie, terminal e opere annesse: si tratta della realizzazione di nuovi punti di accesso all'infrastruttura ferroviaria e di scambio intermodale, e comprende la realizzazione dei manufatti edilizi e opere annesse (parcheggi, connessioni pedonali, ecc), che possono comportare consumo di suolo. Si rileva però che tali azioni per lo più interessano aree già urbanizzate e



occupate da infrastrutture esistenti, non interessano direttamente nessun Sito Natura e risultano pertanto prive di effetti rispetto alla conservazione di habitat e specie.

- F10: Interventi immateriali: in quanto “immateriali” (si tratta per lo più di istituzioni di linee di servizio BRT su infrastrutture esistenti) appaiono per lo più prive di effetti rilevanti rispetto alla conservazione di habitat e specie, anche se interessano sia direttamente che indirettamente alcuni Siti Natura 2000.
- F11: Materiale rotabile: l'intervento riguarda l'individuazione di una soluzione che consenta di utilizzare la linea ferroviaria (Foggia - Manfredonia) per il trasporto di merci da/per il porto alti fondali ed individuazione della migliore soluzione per realizzare un efficiente servizio di trasporto collettivo tra Foggia e Manfredonia e cogliere gli obiettivi di decarbonizzazione del TPL: la linea attraversa alcuni Siti Natura e si ritiene che i potenziali effetti siano da valutarsi in fase di progettazione (il Piano definisce solo lo stadio dell'avvio dello Studio di Fattibilità).
- Tipologie progettuali Aeroportuali
 - A1: Interventi impiantistici e servizi: tali interventi, peraltro riferiti ad aree già urbanizzate, non interessano alcun Sito, né direttamente né indirettamente.

Si può rilevare che le percentuali in gioco, per quanto riguarda l'incremento di consumo di suolo ed incremento della densità infrastrutturale sui siti SIC e ZPS sono molto limitate in relazione allo scenario di piano, e che quindi dal punto di vista della sostenibilità sono entrambi accettabili.

Inoltre la maggior parte degli interventi sull'infrastrutturazione ferroviaria sono tipologicamente interventi tecnologici o di trasformazione a BRT, che avranno impatti trascurabili sulle componenti naturali.

Per quanto riguarda gli interventi di adeguamento delle strade, in fase di attuazione, laddove necessario in relazione alla frammentazione, sarà opportuno verificare l'inserimento progettuale di strutture biopermeabili per gli attraversamenti faunistici.

L'insieme degli interventi proposti potrà determinare miglioramenti ambientali, quali l'incremento degli utenti del trasporto pubblico, con effetti positivi sulla qualità dell'aria, la redistribuzione della mobilità privata e delle merci e la fluidificazione del traffico; potrebbero però essere generati effetti negativi cumulati, non più eliminabili in fase attuativa: a questo scopo è dunque opportuna una corretta programmazione degli interventi, che consideri anche gli effetti ambientali.

Si ritiene opportuno infine richiamare di seguito alcuni indirizzi progettuali per i contesti naturali che dovranno essere presi in considerazione nelle fasi di realizzazione degli interventi:

- salvaguardare e potenziare le connessioni naturali, con particolare attenzione ai valori fisico-ambientali fisico-ambientali;
- potenziare le connessioni ecologiche, attraverso corridoi e varchi biopermeabili;
- introduzione di barriere permanenti per anfibi o altri animali di piccola taglia lungo i margini delle sedi stradali di adeguamento. Queste barriere, oltre a ridurre drasticamente la mortalità potenziale della fauna, permettono di convogliare i capi in movimento verso gli adeguati attraversamenti;
- migliorare la visibilità e la riconoscibilità dei beni ambientali e naturalistici;
- realizzare zone di sosta attrezzate con spazi verdi per l'accesso alle emergenze ambientali;
- mettere a dimora formazione erbacea ed arbustive per la connessione ai sistemi ambientali, ripristinando la vegetazione nelle aree interessate dai cantieri;



- impiego di tecniche di ingegneria naturalistica;
- impiego di essenze vegetali autoctone;
- progettare interventi sempre coerenti con i Piani di gestione dei siti Natura 2000;
- applicare i criteri di sostenibilità ambientale per la progettazione delle opere.

Va comunque considerato che adeguate analisi di approfondimento dovranno essere fatte in sede di progetto.

In particolare si specifica che:

- tutti gli interventi e le azioni materiali di dettaglio previste dal Piano, ricadenti in aree limitrofe e/o che comunque, anche se esterni, si ritengano potenzialmente impattanti con gli obiettivi di conservazione e la coerenza della Rete Natura 2000, siano sottoposte a Valutazione di Incidenza Ambientale;
- vengano rispettate le misure di conservazione e le norme tecniche di attuazione relative alle ZSC dotate di Piano di Gestione sito-specifico, nonché delle misure di conservazione contenute nei R.R. 28/2008, 6/2016 e 12/2017.

 Irene di Tria
06.12.2023 13:06:46
GMT+00:00



Piano Regionale dei Trasporti

Piano Attuativo

2021 – 2030

Rapporto Ambientale - Sintesi Non Tecnica

Dicembre 2023

**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. Irene di Tria

Funzionario: Arch. Filomena Delle Foglie

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)

Arch. Camilla Alessi

Ing. Gildo Tomassetti

Dott.ssa Francesca Rametta

Ing. Giacomo Nonino

Geol. Valeriano Franchi

Dott. Fabio Montigiani

Dott. Lorenzo Diani

Ing. Francesco Pognanini

Geol. Marco Sacchi



INDICE		
1	INTRODUZIONE	4
2	CONTESTO AMBIENTALE DI RIFERIMENTO	5
3	IL PIANO ATTUATIVO 2021-2030 DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI	8
3.1	I tre livelli del piano	14
4	GLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ	17
5	VERIFICA DI COERENZA	21
5.1	Livello Nazionale	24
6	VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DELL AGGIORNAMENTO DEL PIANO ATTUATIVO	29
6.1	L'analisi degli effetti del sistema della mobilità	29
6.2	Effetti ambientali dell'aggiornamento del Piano Attuativo	31



1 INTRODUZIONE

Il rapporto ambientale della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) costituisce parte integrante e fondamentale del percorso per l'approvazione del Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti 2021-2030. Tale piano costituisce aggiornamento del precedente, pertanto il rapporto ambientale ha analizzato le modifiche apportate dal PA 21-30, utilizzando la stessa metodologia di valutazione del precedente piano.

La VAS, introdotta e definita dalla Direttiva 42/2001/CE e dal D.Lgs. 152/06, e ulteriormente recepita nella normativa regionale con la L.R. 44/2012, consiste in un articolato processo, che compenetra l'attività di formazione e approvazione del piano, nel quale l'autorità preposta alla valutazione ambientale strategica e gli altri soggetti che svolgono specifiche competenze in campo ambientale assicurano la propria collaborazione per elevare la qualità ambientale dello strumento in formazione.

Per la sua natura di strumento di arricchimento dei contenuti e considerazioni ambientali del piano, il processo di VAS ne accompagna l'intero percorso di formazione, supportando la pianificazione a partire dalle fasi di definizione degli obiettivi, fino alla valutazione finale degli effetti del Piano, nonché alla implementazione del monitoraggio durante la sua attuazione.

Nell'ambito della VAS, dunque, una parte fondamentale è costituita dall'individuazione preventiva degli effetti ambientali significativi, potenzialmente conseguenti all'attuazione delle scelte/azioni di piano, consentendo, di conseguenza, di selezionare, tra le possibili alternative, le soluzioni migliori e/o le eventuali misure mitigative/compensative, al fine di garantire la coerenza con gli obiettivi di sostenibilità ambientale del Piano stesso o dei piani sovraordinati.



2 CONTESTO AMBIENTALE DI RIFERIMENTO

Questo capitolo mira a definire le condizioni dello stato ambientale per l'ambito territoriale di riferimento, a prescindere dalle azioni e degli obiettivi che il piano in valutazione potrebbe mettere in campo. La finalità di quest'analisi consiste nell'identificare le problematiche ambientali esistenti e strettamente connesse al Piano Attuativo del PRT.

In questo capitolo si intende descrivere in modo schematico quali sono gli effetti ambientali positivi e negativi attualmente prodotti dal sistema dei trasporti. Questa valutazione del contesto ambientale intende soprattutto evidenziare i problemi e gli aspetti favorevoli del sistema ambientale che potrà essere influenzato dal piano.

Le informazioni sono organizzate in modo schematico attraverso l'analisi SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities e Threats), cioè un procedimento mutuato dall'analisi economica, capace di indurre politiche, linee di intervento ed azioni di piano compatibili con l'ambiente di riferimento. La bontà dell'analisi SWOT è funzione della completezza della analisi di contesto; cioè l'efficacia di questa metodologia SWOT dipende dalla capacità di effettuare una lettura incrociata dei fattori ambientali. In pratica con l'analisi SWOT si distinguono fattori endogeni (su cui il pianificatore può intervenire) ed esogeni (che non è possibile modificare attraverso il piano, ma per cui è possibile pianificare una qualche forma di adattamento). Nella terminologia consueta si indicano i fattori endogeni come fattori di forza o fattori di debolezza e quelli esogeni si indicano come opportunità o rischi. Questo tipo di valutazione in sostanza serve ad inquadrare gli aspetti ambientali strategici per il piano. Attraverso le scelte di piano sarebbe opportuno puntare sui fattori di forza e le opportunità, oppure cercare di reagire ai rischi ed ai fattori di debolezza. Sulle opportunità ed i rischi non è possibile intervenire direttamente, ma attraverso il programma in questione è possibile predisporre modalità di controllo e di adattamento. E' necessario fare assegnamento sui fattori di forza, attenuare i fattori di debolezza, cogliere le opportunità e prevenire i rischi.

In particolare, considerando il campo d'azione della mobilità sostenibile e delle linee d'intervento individuate nonché le normative di riferimento del PRT si sono ritenute strategiche per il piano gli aspetti ambientali legati alla circolazione dei mezzi di trasporto:

- ✓ qualità dell'aria,
- ✓ cambiamenti climatici,
- ✓ rumore

Tab. 3.1.1 - Analisi SWOT componenti strategiche e pertinenti al piano

Fattori di forza / opportunità	Fattori di debolezza /rischi
--------------------------------	------------------------------



Qualità dell'aria	<p>In generale si osserva una generale diminuzione delle concentrazioni degli inquinanti.</p> <p>Dal 2018, per NO2 non c'è stato nessun superamento.</p> <p>Anche per l'NO2 2010-2018 si osserva una generale diminuzione delle concentrazioni, con un valore mediano dei trend di NO2 in calo di 0,4 µg/m3 all'anno.</p> <p>Dal 2015 i limiti del PM10 non sono mai stati superati. Come per gli altri inquinanti, per il PM10 dal 2010 si registra una tendenziale diminuzione delle concentrazioni di questo inquinante in regione, con un valore mediano dei trend di PM10 in calo di 0,25 µg/m3 l'anno.</p> <p>In termini di emissioni dall'analisi del P.R.Q.A. emerge che le principali fonti di inquinamento dell'aria (produzione di CO, COV, NOx, polveri sottili e totali, CO2) derivano dai trasporti su strada.</p> <p>Nel 2019 è stato avviato l'aggiornamento del PRQA.</p>	<p>Fino al 2017, la rete regionale di monitoraggio della qualità dell'aria aveva registrato superamenti dei limiti di qualità dell'aria previsti dal D. Lgs. 155/10 per diversi inquinanti.</p> <p>In tutti gli anni il valore obiettivo a lungo termine di ozono è stato superato in tutte le province del territorio regionale a conferma del fatto che la Puglia, per la propria collocazione geografica, è soggetta a elevati valori di questo inquinante</p> <p>Per il PM10 il valore di riferimento dell'Oms è sempre stato superato in tutte le centraline del capoluogo, fatta eccezione per l'anno 2020 nella stazione sita in via Caldarola.</p> <p>Il parco veicolare della Puglia è più inquinante della media nazionale</p>
Emissioni climalteranti	<p>A livello nazionale e regionale risultano raggiunti obiettivi fissati al 2020 e declinati a livello regionale tramite il DM MISE 15 marzo 2012 Burder Sharing ad eccezione del settore trasporti (che è allineato con il target previsto al 2016). I consumi energetici nel settore trasporti sono scesi tra 2005 e 2015 a livello nazionale del 12% (fonte GSE). Nuovi strumenti strategici a livello nazionale (Strategia energetica Nazionale SEN approvata novembre 2017, Piano Nazionale per l'Energia ed il Clima PNIEC 2019-2020 approvato in via definitiva a gennaio 2020, Piano Nazionale Adattamento ai Cambiamenti Climatici PNACC 2018 in fase di approvazione) fissano nuovi obiettivi da raggiungere al 2030 e al 2050 e delineano strategie da perseguire che hanno anche effetti locali (transizione verso mobilità sostenibile, copertura al consumi settore trasporti mediante FER).</p>	<p>Il peso dei trasporti rispetto ai consumi totali si mantiene a livello regionale alta (30% al 2018), coperti per il 90% da combustibili fossili, ma in linea con il dato nazionale. Il trend nel periodo 2009 – 2014 è di riduzione anche se nell'ultimo anno riportato nel DPP del 2018 vi è una crescita rispetto al 2014 di oltre il 10%.</p> <p>La regione Puglia è, tra le regioni facenti parte dell'Obiettivo convergenza, quella caratterizzata da una maggiore vulnerabilità climatica. La regione Puglia è caratterizzata da notevoli emissioni climalteranti legate in particolare alla presenza di centrali di produzione di energia da fonti tradizionali e dal largo impiego nel settore industriale di combustibili fossili (carbone anche nell'industria siderurgica. Anche nell'aggiornamento del PEAR di cui alla DGR n. 1424/2018 il settore trasporti è trattato in modo marginale rispetto agli altri settori e all'analisi sui sistemi di produzione di energia. Questo nonostante sia stato previsto l'allargamento del Gruppo di Lavoro per la redazione del piano a favore della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Grandi Progetti e della Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del Trasporto Pubblico Locale.</p>
Rumore	<p>Negli agglomerati la popolazione esposta a livelli elevati per il contributo delle infrastrutture principali non è significativa</p>	<p>Non sono disponibili le mappe acustiche delle principali infrastrutture di trasporto</p>



Paesaggio	<p>La qualità ecologica del paesaggio è abbastanza buona, come emerge dai dati sulla diffusione di patches paesaggistiche ampie ed eterogenee, diversificate, irregolari in forma e distribuzione (in particolare in Gargano, Subappennino Dauno e Alta Murgia, anche come probabile esito delle tutele ambientali che vi insistono).</p> <p>È presente un patrimonio di beni storico culturali (beni culturali, archeologici e paesaggistici) di inestimabile valore e di enorme eterogeneità, spesso dislocato nelle aree extraurbane (più significativa nel Tavoliere, nella Puglia centrale e nella Murgia dei Trulli).</p>	<p>La principale minaccia alla qualità ecologica e percettiva del paesaggio è rappresentata dai fenomeni di urbanizzazione dei contesti agricoli (proliferazione edilizia a bassa densità; realizzazione di infrastrutture e di insediamenti diffusi e decontestualizzati), causa di consumo di suolo, della riduzione delle dimensioni delle patches e della frammentazione delle connessioni ecologiche presenti ed artificializzazione del paesaggio agrario (soprattutto nei territori salentini, nella Puglia Centrale e nell'Arco Jonico-tarantino).</p>
Natura e biodiversità	<p>Si registrano elevati livelli di biodiversità; il numero e la superficie dei Siti d'Importanza Comunitaria (SIC), delle Zone di Protezione Speciale (ZPS) nonché il numero e la superficie netta dei siti della Rete Natura 2000 nel suo complesso è elevato rispetto ad altre regioni d'Italia. Ciò vale anche per le Aree Protette (parchi e riserve naturali nazionali, regionali e locali).</p> <p>Si evidenzia una certa stabilità nell'equilibrio tra uso del suolo agricolo e forestale.</p>	<p>Si rilevano diffusi fenomeni di urbanizzazione dei contesti agricoli con conseguenze consumo di suolo; inoltre, negli ultimi anni è aumentato il Consumo di suolo in Aree Protette.</p> <p>Nelle aree agricole si assiste ad una semplificazione delle colture con riduzione del valore ecologico e della biodiversità (decremento di superficie dei prati-pascoli, dei vigneti, delle coltivazioni promiscue e dei frutteti e un incremento dei seminativi e dell'oliveto).</p>
Suolo, sottosuolo e acque	<p>Presenza di rocce lapidee e depositi granulari presumibilmente caratterizzati da buone caratteristiche di portanza.</p> <p>La maggior parte del territorio presenta una pericolosità sismica bassa o nulla.</p> <p>Privilegiare soluzioni progettuali su infrastrutture esistenti che riducano al minimo il consumo di suolo.</p> <p>Riutilizzo delle terre e rocce da scavo prodotte per la realizzazione delle opere e degli interventi in virtù del principio di favorire il riutilizzo limitandone lo smaltimento in discarica.</p> <p>Privilegiare l'impiego di agglomerati riciclati per limitare l'approvvigionamento di materie prime.</p> <p>Possibili risoluzioni di compromissioni in essere riguardanti la componente acque superficiali.</p>	<p>Presenza di depositi alluvionali presumibilmente caratterizzati da suscettibili a cedimenti.</p> <p>Pericolosità geomorfologica legata alla presenza di zone in dissesto e cavità sotterranee.</p> <p>Consumo di suolo dei nuovi interventi.</p> <p>Necessità di approvvigionamento di materie prime e di produzione di terre e rocce da scavo e/o rifiuti da destinare a recupero e/o smaltimento.</p> <p>Presenza di un certo grado di pericolosità idraulica legata al reticolo superficiale e alle zone costiere. L'attuazione degli interventi potrebbero causare un aumento del dilavamento superficiale con possibile incremento della pressione sulle acque superficiali e marino-costiere.</p> <p>Possibili impatti sulla componente acque sotterranee in fase di cantiere per lo stoccaggio di materiali e lo scavo e movimentazione dei terreni.</p>



3 IL PIANO ATTUATIVO 2021-2030 DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI

Il Piano Attuativo, oltre a basarsi sulla Legge 16/2008, ha tenuto conto delle rilevanti novità occorse negli ultimi 3 anni a livello Europeo e Nazionale, nonché dei riflessi che ha avuto l'esperienza della pandemia COVID-19 sui modelli di mobilità e di trasporto delle merci.

A questo scopo la Giunta Regionale, con la delibera 6 aprile 2021, n. 551 ha inteso fornire un indirizzo politico alla redazione del Piano Attuativo che contempla 6 obiettivi strategici ritenuti di vitale importanza per lo sviluppo del sistema regionale della mobilità delle persone e delle merci nel rispetto dei principi dello sviluppo sostenibile e degli obiettivi fissati dal Green Deal Europeo, dalle politiche di Coesione per il periodo 2021-2030 e dal PNRR.

A partire dal quadro di riferimento europeo, nazionale e regionale, dalle risultanze del Piano di Monitoraggio del PA del precedente quinquennio, nonché dal confronto con i soggetti attuatori degli interventi regionali, la Delibera della Giunta Regionale del 6 Aprile 2021 n. 551 ha definito le Linee di indirizzo per la costruzione dello scenario progettuale del Piano Attuativo per i prossimi anni.

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.

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

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

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

Il Piano, pertanto, si prefigge di migliorare la qualità delle connessioni alle reti Ten-T Core e Comprehensive, prevedendo, in particolare, una progressiva estensione della copertura della rete



Core in ambito Regionale fino a ricomprendere tutti i capoluoghi di provincia. Con riferimento al trasporto passeggeri, questa copertura dovrà essere garantita, in primo luogo, creando le condizioni per una estensione e un potenziamento dei servizi di AV/AC verso Taranto e verso Lecce e, progressivamente, potenziando la rete ferro-stradale secondo i rispettivi standard più performanti anche in relazione all'entità e alla distribuzione territoriale della domanda da servire (- completare le connessioni stradali e/o ferroviarie di "ultimo miglio" ai porti succitati per migliorare la competitività delle diverse forme di intermodalità; - completare entro il 2030 un'infrastruttura ferroviaria dotata dei massimi standard di Sagoma, Modulo, Peso assiale e IS, in grado di garantire la circolazione di treni di modulo continentale senza limitazioni di composizione e carico per il collegamento tra i porti di Gioia Tauro, Taranto, Bari, Brindisi, le regioni dell'Italia settentrionale e il resto d'Europa).

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

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

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

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

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

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

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

La distribuzione demografica della regione restituisce una geografia prevalentemente costituita da comuni di piccola e media dimensione concentrati soprattutto nelle cosiddette "Aree Interne", così come definite dalla Strategia Nazionale per le Aree Interne ed individuate con Delibere di Giunta Regionale n. 870/2015 (Monti Dauni) e n.2186/2016 (Sud Salento, Murgia e Gargano). Questi centri urbani, anche a causa della distanza dai poli di offerta di servizi essenziali nell'ambito



dell'istruzione, della salute e della mobilità, hanno subito un graduale processo di marginalizzazione, tradottosi in declino demografico e socio-economico. Nonostante ciò, tali aree, fortemente diversificate al proprio interno, detengono un elevato potenziale di attrazione di flussi in quanto ricche di risorse naturali e paesaggistiche, culturali e del saper fare locale.

Il Piano pertanto intende potenziare la mobilità regionale in modo da garantire l'accessibilità universale comodale e intermodale verso e tra i poli attrattori di rango sovracomunale puntando, in particolare, a ridurre le criticità che gravano sui cittadini e gli operatori economici delle zone più svantaggiate (tra cui in primis le Aree interne della SNAI) e valutando, caso per caso, le soluzioni complessivamente più sostenibili sotto il profilo ambientale, economico e sociale.

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

Accrescere la sicurezza delle infrastrutture e dei servizi di trasporto;

Ridurre il numero delle vittime da incidente stradale e mettere in sicurezza la rete stradale del territorio pugliese sono alcuni importanti obiettivi che la Regione Puglia si è prefissata aderendo alla Carta Europea della Sicurezza Stradale. Per raggiungere tali propositi la Regione Puglia si è dotata di un Centro Regionale di Monitoraggio per la Sicurezza Stradale (CRemSS), istituito con legge regionale 18/2004, che ha il compito di raccogliere, catalogare ed analizzare tutte le informazioni sull'incidentalità stradale. La Regione Puglia con la LR n. 10/2009 ha demandato all'ASSET (Agenzia Regionale Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio) tutti i compiti del Centro regionale di monitoraggio.

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

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

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



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

Migliorare la governance degli investimenti infrastrutturali.

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

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



L'approvazione delle linee di indirizzo ha permesso di individuare quelli che sono stati definiti degli indirizzi «operativi», che rappresentano la declinazione più dettagliata delle linee di indirizzo approvate con DGR n. 551 del 2021 e definite quindi «strategiche».

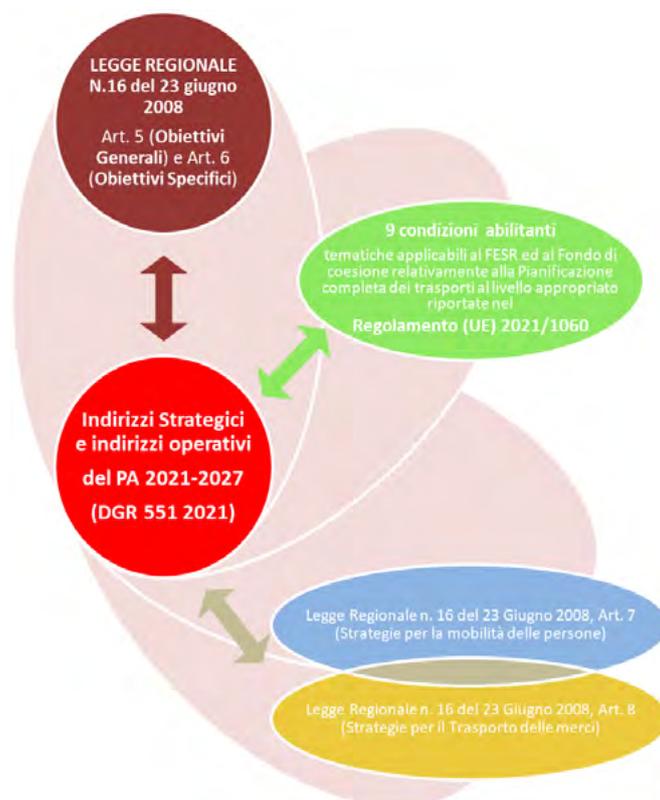
Tab. 3.1.1 - Sintesi obiettivi strategie PA 2021-2030

<p>INDIRIZZO STRATEGICO 1</p> <p>Connettere la Puglia alla rete europea e nazionale per accrescere lo sviluppo economico della regione</p>	<ul style="list-style-type: none"> • I.Op.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. • I.Op.1.2 NODI: Completare le connessioni stradali e/o ferroviarie di “ultimo miglio” ai porti per migliorare la competitività delle diverse forme di intermodalità.
<p>INDIRIZZO STRATEGICO 2</p> <p>Promuovere una mobilità orientata alla sostenibilità e alla tutela dell'ambiente e del territorio</p>	<ul style="list-style-type: none"> • I.Op.2.1: 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. • I.Op.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.
<p>INDIRIZZO STRATEGICO 3</p> <p>Migliorare la coesione sociale promuovendo la competitività del sistema economico produttivo e turistico, a partire dalle aree più svantaggiate</p>	<ul style="list-style-type: none"> • I.Op.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. • I.Op.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.
<p>INDIRIZZO STRATEGICO 4</p> <p>Accrescere la sicurezza delle infrastrutture e dei servizi di trasporto</p>	<ul style="list-style-type: none"> • I.Op.4.1: 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. • I.Op.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).
<p>INDIRIZZO STRATEGICO 5</p> <p>Sostenere la connettività regionale alle TIC (Tecnologie dell'Informazione e della Comunicazione)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • I.Op.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. • I.Op.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. • I.Op.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. • I.Op.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.
<p>INDIRIZZO STRATEGICO 6</p> <p>Migliorare la governance degli investimenti infrastrutturali</p>	<ul style="list-style-type: none"> • I.Op.6.1: definire gli interventi infrastrutturali necessari al completamento del progetto di piena accessibilità di tutto il territorio regionale. • I.Op.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. • I.Op.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. • I.Op.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. • I.Op.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. • I.Op.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.



Il processo di validazione degli indirizzi strategici e degli indirizzi operativi del PA 2021-2030 si è sviluppato in tre procedure:

- La **verifica della coerenza tra gli indirizzi strategici del PA 2021-2030** 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 **indirizzi strategici e gli indirizzi operativi del PA 2021-2030** 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.
- La verifica di assolvimento tra gli **indirizzi strategici e gli indirizzi operativi del PA 2021-2030** 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;





3.1 I tre livelli del piano

L'interpretazione del quadro conoscitivo, le valutazioni desunte dall'analisi SWOT nonché gli orientamenti forniti dal quadro pianificatorio sovraordinato, ed in particolare modo dall'obiettivo strategico 3 della Politica di Coesione 2021 – 2027, «Un'Europa più connessa attraverso il rafforzamento della mobilità», hanno consentito di definire lo scenario di Piano.

L'allegato IV del Regolamento (UE) 2021/1060 riporta al punto 3.1 la condizione abilitante tematica relativa all'Obiettivo di policy 3 ed articolata in 9 criteri di adempimento. La condizione stabilisce che **la pianificazione dei trasporti è appropriata se (...) garantisce la complementarità 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** (Criterio di adempimento n.4).

Sulla scorta di tale orientamento l'approccio alla costruzione dello scenario di Piano ha posto dunque al centro il tema dell'**accessibilità intesa come universale, comodale e sostenibile**.

L'accessibilità universale intesa come diritto di mobilità che deve essere garantito a tutte le persone ed in particolar modo ai soggetti con ridotte capacità motorie piuttosto che ai residenti di aree svantaggiate.

L'accessibilità comodale, ad ogni soggetto deve essere garantita l'opportunità di accedere alla modalità di trasporto più vantaggiosa per effettuare lo spostamento, favorendo l'utilizzo della modalità più conveniente e offrendo adeguati standard di interscambio modale.

L'accessibilità sostenibile intesa come pianificazione che pone al centro le persone come soggetto singolo, come collettività o anche come soggetto economico, con la finalità di ridurre le esternalità negative che ricadono su questi soggetti, favorendo la diffusione di pratiche virtuose, incentivando l'utilizzo di modalità di trasporto meno inquinanti con lo sguardo verso la decarbonizzazione.

L'attuazione dello scenario progettuale sarà garantito attraverso:

- interventi materiali, riguardanti infrastrutture, materiale rotabile e tecnologie;
- servizi, nella cui sfera rientrano le reti dei servizi di trasporto collettivo, i servizi informativi per la pianificazione e il monitoraggio del traffico di persone e merci;
- politiche.

L'obiettivo finale è quello di concorrere a garantire un corretto equilibrio tra diritto alla mobilità, sviluppo socio-economico e tutela dell'ambiente.

Sulla base dell'approccio metodologico appena descritto, lo scenario di Piano è stato articolato in 3 livelli:

Livello 1 europeo/nazionale - 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 territoriale - 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 locale - 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 consentito solo ai Comuni dotati di PUMS o atti di pianificazione dedicati alla mobilità.

All'interno della tabella che segue sono riportati con una breve descrizione i singoli nuovi interventi, non contenuti in altri Piani, previsti dal PA 2021-203. Per una descrizione più dettagliata delle singole fasi di intervento per la realizzazione delle opere si rimanda alla documentazione di Piano.



MODALITA' DI TRASPORTO	CODICE INT.	DENOMINAZIONE INTERVENTO
Stradale	S1	Adeguamenti della sezione stradale
Stradale	s164*	Taranto: Adeguamento e potenziamento del nodo complesso SS.7 – SS.100 – SS 106
Stradale	s167*	SS.N.16 ADRIATICA Tratto Bari - Lecce. Lavori di adeguamento con adozione della sezione stradale A (D.M. 5/11/2001) + corsia dinamica, nel tratto compreso tra la variante di Mola di Bari allo svincolo dell'abitato di Fasano (35 km). 1° stralcio
Stradale	s169*	Potenziamento e messa in sicurezza tangenziale di Brindisi e collegamento alla viabilità di accesso al porto e alla stazione ferroviaria
Stradale	s172*	Distribuzione retrocostiero Capo di Leuca: Adeguamento allo standard C1 e messa in sicurezza della SS274 tra Alessano, Castrignano del Capo, Gagliano del Capo e Presicce.
Stradale	S2	Interventi di adeguamento/completamento infrastrutture stradali
Stradale	s162*	Collegamento tra la S.S n. 673 e la nuova fermata ferroviaria Foggia AV sulla linea Bari – Napoli
Ferroviario	F2	Interventi di Upgrade tecnologico
ferroviario	f326*	Potenziamento Taranto-Brindisi
ferroviario	f333*	Adeguamento a modulo standard europeo a 750 m dei binari dei terminal allacciati alla nuova stazione Bari – Smistamento
Ferroviario	F3	Interventi di rinnovo della trazione elettrica
Ferroviario	f286*	Linea San Severo – Peschici Calenella. Velocizzazione (rinnovo armamento, TE ed eliminazione PPLL) e adeguamento alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) della tratta Sannicandro Garganico – Cagnano Varano con annessa realizzazione del nodo intermodale di Cagnano Varano e adeguamento di tutte le stazioni della linea alle esigenze di accessibilità universale.
ferroviario	F8	Interventi di realizzazione di nuove stazioni ferroviarie, terminal e opere annesse
Ferroviario	f335*	Ruvo - potenziamento nodo di interscambio su rete regionale per attestamento missioni interoperabili a servizio dell'aeroporto
Ferroviario	f336a*	Stazione Bari Centrale - Accessibilità ultimo miglio. Potenziamento del collegamento stradale e dei parcheggi a servizio del secondo fronte di Stazione
Ferroviario	f337a*	Stazione "Brindisi Centrale" - Accessibilità territoriale sull'ultimo miglio. Potenziamento del collegamento stradale e dei parcheggi a servizio del secondo fronte di Stazione
Ferroviario	F10	Interventi immateriali
Ferroviario	f288*	Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico o a idrogeno costiero Margherita – Barletta – Trani – Molfetta (incluso materiale rotabile e deposito) (50 Km)
Ferroviario	f289*	Realizzazione della linea di BRT suburbano a idrogeno sul corridoio Santeramo – Bari - Fase 1 - Cassano – Sannicandro Bari Policlinico – Bari Terminal Parco Due Giugno (incluso materiale rotabile e deposito) (43 Km)
Ferroviario	f290*	Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico o a idrogeno Foggia-San Giovanni Rotondo (incluso materiale rotabile e deposito) (38 Km)
Ferroviario	f291*	Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico Manduria – Sava - San Giorgio Jonico – Nuovo Ospedale San Cataldo – Stazione RFI Taranto Nasisi – Polo Direzionale e Universitario Paolo VI (incluso materiale rotabile e deposito di Manduria) (43 Km)
Ferroviario	f292*	Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico Ostuni – Carovigno – San Vito dei Normanni - Mesagne – Cittadella della Ricerca - Ospedale Perrino- Stazione RFI di Brindisi (incluso Terminal interscambio 2° fronte di stazione, materiale rotabile e depositi) (42 Km)
Ferroviario	f293*	Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico o a idrogeno (in combinazione con il progetto Idrogeno su rete FSE) Porto Cesareo – Leverano – Campus universitario EcoTekne – Ospedale Vito Fazzi - 2° Fronte stazione RFI di Lecce – Vernole – Melendugno, incluso materiale rotabile e depositi) (50 Km)
Ferroviario	f334*	Nuova fermata AV Foggia – Cervaro. Accessibilità ultimo miglio. Collegamento di trasporto pubblico con la stazione centrale di Foggia e l'annesso Terminal intermodale
Ferroviario	f341*	Nodo di Bari: Bari Nord - Variante Santo Spirito – Palese - Collegamento della nuova fermata/stazione "Bari Palese/Aeroporto" con l'aerostazione dell'aeroporto Karol Wojtiwa con bus shuttle



4 GLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ

Finalità della valutazione ambientale strategica è la verifica della rispondenza dei Piani di sviluppo e dei programmi operativi con gli obiettivi dello sviluppo sostenibile, verificandone il complessivo impatto ambientale, ovvero la diretta incidenza sulla qualità dell'ambiente.

L'esame della situazione ambientale, rendendo leggibili le pressioni più rilevanti per la qualità ambientale, le emergenze, ove esistenti, e le aree di criticità, può utilmente indirizzare la definizione di obiettivi, finalità e priorità dal punto di vista ambientale, nonché l'integrazione di tali aspetti nell'ambito della pianificazione di settore.

E' quindi necessario proporre una serie di obiettivi e riferimenti che aiutino nella valutazione della situazione ambientale e nel grado di sostenibilità delle proposte.

Tali obiettivi, riferiti alle componenti strategiche e pertinenti al piano, sono quindi il riferimento sia per la valutazione ex ante sia per il monitoraggio del PRT.

Considerando che il piano è un aggiornamento del precedente Piano Attuativo si sono utilizzati gli stessi obiettivi di sostenibilità. Si è proceduto solo ad alcune modifiche per aggiornarli ai documenti di riferimento più recenti (in grassetto nella tabella seguente).

Tab.5.1 - Obiettivi di sostenibilità

Comp. Amb.	Obiettivo generale	Obiettivo specifico
ARIA	Ridurre le emissioni dei principali inquinanti e dei gas serra (CO ₂ , N ₂ O, CH ₄)	Minimizzare le emissioni e abbattere le concentrazioni inquinanti in atmosfera (SNSS)
		Garantire che le concentrazioni di NO ₂ , CO, benzene, SO ₂ , PM10 e O ₃ nell'aria rientrino nei limiti fissati dal DM 60/2002 e dal D.lgs. 183/2004 (<i>Dir. 2000/69/CE, Dir. 99/30/CE, Dir. 2002/3/CE</i>).
	Raggiungere livelli di qualità dell'aria che non comportano impatti negativi significativi per la salute umana e gli ecosistemi	Ridurre le emissioni da traffico autoveicolare nelle aree urbane (PRQA)
		Incrementare la quota di trasporto pubblico (PRQA)
ACQUA	Tutelare/ripristinare lo stato quali/quantitativo della risorsa idrica	Tutelare e migliorare la qualità dei corpi idrici superficiali e sotterranei, in particolare stabilizzando e riducendo le concentrazioni di inquinanti più critici e prevenendo e limitando le immissioni di inquinanti
		Ridurre le interferenze con la difesa, la sistemazione e la regolazione dei corsi d'acqua. (PAI)
		Ridurre il rischio di contaminazione e degrado dei suoli (locale e/o diffusa) (desertificazione, erosione, ecc.) (OS PO FESR)
SUOLO	Contrastare i fenomeni di degrado del suolo, responsabili dei processi di desertificazione	Limitare il consumo di suolo, anche attraverso il recupero/riuso di aree dismesse (produttive, estrattive, viaria) per l'insediamento di attività idonee
		Favorire l'utilizzo di soluzioni tecniche che limitino l'impermeabilizzazione dei suoli
	Ridurre il rischio idrogeologico e sismico	Ridurre i livelli di rischio idraulico ed idrogeologico
BIODIVERSITÀ	Ridurre la pressione antropica sulle aree naturali causa di perdita di biodiversità	Contrastare il consumo di suolo naturale e agricolo, soprattutto con riferimento ad ambiti a potenziale alto valore ecologico.
		Riportare la biodiversità in Europa sulla via della ripresa entro il 2030 (Strategia dell'UE sulla biodiversità per il 2030)
B E 4	Tutela: mantenimento e valorizzazione	Mantenere e ripristinare gli habitat naturali e le specie selvatiche in modo da permetterne uno stato di conservazione favorevole nella Comunità (<i>Dir. 92/43</i>)
		Conservare i caratteri che definiscono l'identità e la leggibilità dei paesaggi



Comp. Amb.	Obiettivo generale	Obiettivo specifico
	della qualità paesaggistica	<p>del territorio al fine di tutelare le preesistenze significative ed i relativi contesti (PPTR)</p> <p>Non aumentare la frammentazione del paesaggio dovuta alla realizzazione di reti stradali con capienze di traffico rilevanti, principalmente nelle aree in cui le dimensioni medie delle <i>patches</i> è inferiore alla media regionale (in Salento, nell'Arco Jonico Tarantino e nelle aree costiere)</p> <p>Limitare il consumo di suolo agricolo e naturale ad opera di nuovi interventi infrastrutturali e edilizi</p> <p>Perseguire il corretto inserimento paesaggistico degli interventi nel loro contesto di riferimento, riducendo-mitigando le trasformazioni che alterano o compromettono le relazioni visuali, in particolare nelle aree ad alta visibilità e nel paesaggio rurale</p> <p>Tutelare e valorizzare le infrastrutture storiche (strade, ferrovie, sentieri, tratturi)</p>
	Creazione di nuovi valori paesaggistici	<p>Valorizzare la fruizione "lenta" dei paesaggi, promuovendo la fruizione carrabile lenta, potenziando la rete ciclopedonale e favorendo le interconnessioni tra le reti lente e tra queste e il sistema ferroviario</p> <p>Prevenire e ridurre gli apporti di inquinanti in mare, ai fini del mantenimento delle caratteristiche specifiche per garantire che non vi siano impatti o rischi significativi per gli ecosistemi, la salute umana o gli usi legittimi del mare ed in particolare per le acque a specifica destinazione funzionale</p>
AMBIENTE MARINO COSTIERO	Tutelare/ripristinare lo stato qualitativo delle acque marine e di transizione	
	<p>Proteggere le coste dai fenomeni erosivi, anche attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ la realizzazione di interventi di prevenzione dei dissesti idrogeologici e di lotta all'erosione dei litorali; ✓ la riqualificazione delle fasce costiere degradate; <p>la rinaturalizzazione di arenili e falesie, anche con rimozione di opere di urbanizzazione esistenti</p>	<p>Ridurre il consumo del suolo, in particolare nelle aree più sensibili e nella fascia costiera, da parte di attività produttive, infrastrutture e attività edilizie (SAAI)</p>
RIFIUTI	<p>Evitare la generazione dei rifiuti e aumentare l'efficienza nello sfruttamento delle risorse naturali</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ ragionando in termini di ciclo di vita ✓ promuovendo il riutilizzo e il riciclaggio 	<p>Riduzione dell'impatto del fine vita dei prodotti (in termini di quantità e di pericolosità del rifiuto) attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ lo sviluppo, la produzione e la commercializzazione di prodotti adatti all'uso multiplo e tecnicamente durevoli ✓ il riuso in loco degli inerti e, ove applicabili, l'adozione di tecnologie a scavi minimi a basso impatto ambientale che garantiscano la minore produzione di inerti per metro di intervento ✓ l'attuazione della normativa relativa a riutilizzo, riciclaggio e recupero dei RAEE, degli imballaggi e dei rifiuti da imballaggio, dei veicoli fuori uso
		<p>Ridurre la produzione e la pericolosità dei rifiuti in particolare attraverso l'adozione e lo sviluppo di tecnologie pulite</p>
INQUINAMENTO ACUSTICO	Evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi dell'esposizione al rumore ambientale	<p>Evitare e ridurre il rumore ambientale laddove necessario e, in particolare, allorché i livelli di esposizione possono avere effetti nocivi per la salute umana, e conservare la qualità acustica dell'ambiente quando questa è buona.</p>
		<p>Ridurre la percentuale della popolazione esposta a livelli eccessivi di rumore (SAAI)</p>
		<p>Ridurre l'inquinamento acustico dovuto ai trasporti, sia all'origine sia tramite misure di attenuazione, per garantire livelli globali di esposizione che non incidano sulla salute umana. (SSS)</p>
		<p>Promuovere programmi d'intervento finalizzati alla riduzione dell'impatto acustico</p>
CL IM A	Ridurre le emissioni di gas climalteranti strategie di adattamento	Ridurre le emissioni di gas climalteranti (PNIEC)



Comp. Amb.	Obiettivo generale	Obiettivo specifico
	Rendere più resilienti le infrastrutture del trasporto merci e di persone	Promuovere l'adozione di misure di adattamento in grado di incrementare la resilienza delle opere, sulla base di appositi studi climatici finalizzati ad analizzare la vulnerabilità dell'infrastruttura e del suo contesto di inserimento all'impatto dei cambiamenti climatici e i possibili rischi (precipitazioni intense o siccità e conseguente aumento del rischio incendi, innalzamento del livello del mare, ecc)
POPOLAZIONE E SALUTE	Tutelare la salute pubblica e assicurare la qualità della vita	<p>Aumentare la sicurezza: assicurare il continuo innalzamento degli standard di sicurezza (PGT): Migliorare la sicurezza delle strade con particolare attenzione ai bisogni di coloro che sono più vulnerabili, donne, bambini, persone con invalidità e anziani (SNSvS)</p> <p>Zero vittime: ridurre il numero di decessi dovuti a incidenti stradali (PGT): Avvicinarsi entro il 2050 all'obiettivo «zero vittime» nel trasporto su strada (LB 2011)</p> <p>Ridurre i rischi: diminuire l'esposizione della popolazione ai fattori di rischio ambientale e antropico (SNSvS)</p> <p>Aumentare la sicurezza: assicurare il continuo innalzamento degli standard di sicurezza (PGT): Migliorare la sicurezza delle strade con particolare attenzione ai bisogni di coloro che sono più vulnerabili, donne, bambini, persone con invalidità e anziani (SNSvS)</p>
ENERGIA	Ridurre i consumi specifici di energia e l'utilizzo delle fonti energetiche fossili	<p>Ridurre i consumi energetici (PNIEC)</p> <p>Predisposizione di programmi a livello locale finalizzati a favorire l'interscambio fra mezzo privato e mezzo pubblico, individuando siti d'interscambio in ingresso alla città, prevedendo anche specifiche forme di tariffazione. Ampliamento delle aree ciclo-pedonali, introduzione di sistemi di car-sharing, car-pooling e taxi collettivi. Introduzione della figura del Mobility manager. (PEAR)</p> <p>Miglioramento della rete e delle interconnessioni relative al servizio ferroviario (PEAR)</p> <p>Incremento della competitività della rete ferroviaria rispetto al trasporto su gomma anche nell'ambito del trasporto merci e razionalizzazione della domanda offerta di autotrasporto. (PEAR)</p>
AMBIENTE URBANO	Ridurre l'impatto del trasporto sull'ambiente urbano e la salute pubblica (AC)	
TURISMO	Migliorare l'attrattività del territorio regionale, anche turistica, attraverso la valorizzazione delle risorse naturali, culturali e paesaggistiche per uno sviluppo in chiave sostenibile (PO FESR)	
MOBILITA'	Rispondere in maniera ecosostenibile alle esigenze di mobilità di persone e merci espresse dal territorio regionale per garantirne uno sviluppo armonico, sinergico e integrato con le risorse ambientali e paesaggistiche, anche al fine di contrastare la marginalizzazione delle aree interne.	<p>Accessibilità: migliorare l'accessibilità alle grandi aree urbane e metropolitane, incentivando l'utilizzo di modalità di trasporto sostenibili. Incentivare la mobilità ciclopedonale nelle aree urbane ed extraurbane (Connettere l'Italia 2016)</p> <p>Modernità, connettività e intermodalità: modernizzare i servizi di trasporto pubblico di passeggeri al fine di assicurare una maggiore efficienza e una migliore qualità del servizio offerto. (SSS) – Migliorare il trasporto rapido di massa nelle aree urbane e metropolitane; integrazione tra reti ferroviarie, metropolitane, autostazioni, terminal bus e parcheggi di interscambio (Connettere l'Italia 2016)</p> <p>La ferrovia come spina dorsale: potenziare il sistema ferroviario interregionale ed intra-regionale (PO FESR) – Entro il 2050 la maggior parte del trasporto di passeggeri sulle medie distanze dovrebbe avvenire per ferrovia (LB 2011)</p> <p>Porti sostenibili: potenziare i sistemi della portualità pugliese con specifico riferimento alle infrastrutturazioni, agli interventi "dell'ultimo miglio", al rafforzamento della retro-portualità; (PO FESR)</p>



Comp. Amb.	Obiettivo generale	Obiettivo specifico
		<p>Aeroporti sostenibili: potenziare i sistemi aeroportuali con riferimento al miglioramento della qualità dei servizi ed alla maggiore integrazione con gli altri servizi ed infrastrutture di trasporto regionali puntando essenzialmente, allo sviluppo della filiera aeroportuale ed alla sua completa accessibilità (PO FESR)</p> <p>Logistica sostenibile: aumentare la mobilità sostenibile di persone e merci, garantendo a tutti, entro il 2030, l'accesso a un sistema di trasporti sicuro, conveniente, accessibile e sostenibile, in particolar modo potenziando i trasporti pubblici (SNSvS) - Sulle percorrenze superiori a 300 km il 30 % del trasporto di merci su strada dovrebbe essere trasferito verso altri modi, quali la ferrovia o le vie navigabili, entro il 2030. Nel 2050 questa percentuale dovrebbe passare al 50 % grazie a corridoi merci efficienti ed ecologici (LB 2011)</p> <p>Assenza di barriere: garantire accessibilità alle utenze deboli: migliorare l'accessibilità per le persone con mobilità ridotta, per le persone a basso reddito e per le persone anziane</p>



5 VERIFICA DI COERENZA

Alla VAS compete stabilire la coerenza generale del piano o programma e il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale. La verifica della coerenza del piano avviene in primis mediante la verifica di **coerenza interna**, ovvero tra obiettivi specifici e azioni del piano o programma e in seconda istanza attraverso l'**analisi di coerenza esterna**, ovvero con gli obiettivi e i contenuti degli altri piani e programmi.

Il processo di valutazione per la verifica della coerenza interna sarà condotto attraverso l'utilizzo di matrici. L'analisi delle matrici sarà mirata ad evidenziare gli aspetti su cui concentrare particolarmente l'attenzione al fine di rendere il disegno complessivo del Piano il più possibile compatibile con l'ambiente e quindi ambientalmente sostenibile.

Alla VAS compete stabilire la coerenza generale del piano o programma e il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale. Il livello di coerenza con gli strumenti di pianificazione e/o programmazione preesistenti, di pari o di diverso livello, con le norme e i riferimenti anche internazionali in materia di pianificazione e di sostenibilità è un criterio strategico che indirizza un piano verso la sostenibilità. Come già evidenziato, si verificherà la coerenza esterna del piano in cui si valuteranno le azioni del piano rispetto agli obiettivi di sostenibilità ambientale selezionati.

L'analisi di coerenza interna consente invece di verificare l'esistenza di eventuali contraddizioni all'interno del piano. Essa esamina la corrispondenza tra base conoscitiva, obiettivi generali e specifici e azioni di piano, individuando, per esempio, obiettivi non dichiarati, oppure dichiarati, ma non perseguiti, oppure ancora obiettivi e azioni conflittuali.

Ciò avverrà anche in questo caso tramite una matrice di valutazione di confronto tra azioni e obiettivi di piano. Le valutazioni si possono così riassumere:

La valutazione di **coerenza esterna** si può così riassumere:

- le possibili interazioni tra il piano e gli strumenti di pianificazione locali al fine di valutare come e quanto sono stati integrati gli obiettivi e le strategie pertinenti nel piano.

La valutazione di **coerenza interna** si può così riassumere:

- coerenza tra gli obiettivi del piano - è necessario che il piano nelle sue scelte e nei suoi contenuti sia coerente per logica d'impostazione. Per cui in questa parte del rapporto gli obiettivi del piano vengono confrontati per valutare se essi sono reciprocamente coerenti e se sono in grado di produrre sinergie positive per l'ambiente;
- coerenza tra le politiche azioni del piano e gli obiettivi del piano stesso - Essa esamina la corrispondenza tra base conoscitiva, obiettivi generali e specifici e azioni di piano, individuando, per esempio, obiettivi non dichiarati, oppure dichiarati, ma non perseguiti, oppure ancora obiettivi e azioni conflittuali;
- coerenza tra il contesto ambientale e gli obiettivi e azioni di piano - Valutare la coerenza ambientale del piano comporta un giudizio sulla capacità del piano di rispondere alle questioni ambientali presenti nel territorio. In pratica si tratta di verificare se gli obiettivi e le azioni scelte dal piano sono coerenti con la valutazione del contesto ambientale precedente.

Di seguito si riportano le analisi di coerenza dell'aggiornamento degli obiettivi del Piano Attuativo. La coerenza rispetto agli obiettivi del PRT è riportata nel capitolo 4.



In merito alla coerenza interna non si evidenziano strategie tra loro non coerenti, non vi sono quindi elementi di particolare criticità da segnalare. Ci sono invece alcune strategie la cui coerenza non è valutabile in questa fase, si invita a porre particolare attenzione all'implementazione delle strategie S.3.1 ("Garantire l'accessibilità universale comodale e intermodale verso e tra i poli attrattori di rango sovracomunale") e S.6.1 ("Definire gli interventi infrastrutturali necessari al completamento del progetto di piena accessibilità di tutto il territorio regionale") che dovranno essere opportunamente coordinati con le strategie relative alla diminuzione dell'impatto ambientale, come ad esempio la strategia S.2.2 "Progressiva decarbonizzazione del sistema della mobilità e del trasporto delle merci".

Si segnala inoltre come alcune strategie necessitino di maggiori specificazioni, sarà necessario pertanto chiarire ad esempio in che modo il Piano Attuativo del piano dei trasporti intenda concorrere alla "Disseminazione dei principi della mobilità sostenibile già attuato dalla Regione Puglia attraverso la redazione di Linee Guida regionali" (strategia S.1.2) o in che modo si intenda "Garantire la continuità nell'attuazione degli interventi strategici di lungo periodo senza che ciò costituisca un vincolo al raggiungimento di obiettivi di medio termine" (strategia S.6.4), sarà quindi necessario definire in modo chiaro e condiviso quali siano gli obiettivi/interventi previsti sul medio periodo e in che modo questi concorrano alla costruzione di un quadro complessivo orientato ad una mobilità sostenibile.

È stata effettuata una prima valutazione di corrispondenza fra le strategie proposte e gli interventi/azioni specifici previsti dall'aggiornamento di PA 2021-2030 e riconfermati dal precedente Piano. Gli interventi verranno ulteriormente articolati in fase attuativa, dove sarà possibile confermare o ampliare il contributo apportato alla realizzazione delle singole strategie.

Il Piano Attuativo 2021-2030 sarà costruito con esplicito riferimento alle politiche e agli obiettivi Europei, partendo dalla sovrapposizione del sistema degli strumenti pianificatori esistenti a livello Nazionale, nonché in coordinamento con gli altri strumenti di pianificazione regionale e tenendo in debita considerazione la pianificazione d'area vasta.

Si richiama infatti come in base a quanto stabilito dall'Art. 3 comma 3 della LR 16/2008 "Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di piano regionale dei trasporti" il " Piano Attuativo del PRT viene elaborato tenendo conto dei piani territoriali di coordinamento provinciale (PTCP), dei piani provinciali di bacino (PPB) di cui all'articolo 11 della l.r. 18/02 e dei piani del traffico per la viabilità extraurbana (PTVE) vigenti al momento della redazione o dell' aggiornamento del piano".

Alla luce dei cambiamenti istituzionali avvenuti a seguito del 2008 è possibile sostenere come il Piano Attuativo del PRT debba tenere conto dei piani territoriali elaborati dai soggetti competenti in materia d'area vasta e metropolitana.

La direzione è quella di costruzione di un nuovo sistema di conoscenza completo e aggiornato che permetta di comporne le azioni, armonizzarne gli sviluppi ed elaborare una visione globale e unica.

Come anticipato la valutazione del piano si compie non solo attraverso la coerenza interna ma anche attraverso l'analisi di coerenza tra gli obiettivi e le strategie proprie del piano e i contenuti degli altri piani e programmi di tipo sovraordinato e di pari livello: ovvero attraverso l'analisi di **coerenza esterna**. Infatti, livello di coerenza con gli strumenti di pianificazione e/o programmazione preesistenti, di pari o di diverso livello, con le norme e i riferimenti anche



internazionali in materia di pianificazione e di sostenibilità è un criterio strategico che indirizza un piano verso la sostenibilità.

I documenti (e la relativa valutazione di conformità) sono organizzati sulla base delle diverse scale: comunitaria (§ 6.1), nazionale (§6.2) e regionale (§6.3). L'analisi delle matrici sarà mirata ad evidenziare gli aspetti su cui concentrare particolarmente l'attenzione al fine di rendere il disegno complessivo del Piano il più possibile compatibile con l'ambiente e quindi ambientalmente sostenibile. A questo scopo al termine di ognuno dei sotto-paragrafi ci sarà una breve **valutazione preliminare di sintesi** in cui si riassumono le direzioni principali indicate dai piani sovraordinati o di pari livello e in cui si evidenziano alcuni punti a cui prestare particolare attenzione nel processo di stesura del piano.

Alla scala dell'Unione Europea i piani/documenti considerati ai fini dell'analisi di coerenza sono:

1. Libro bianco dei trasporti (2011) "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile"
2. Piano di azione per un "green new deal" (2019)
3. Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro
4. Programma Operativo Regionale 2014-2020 (PO FESR/FSE)
5. Programmazione fondi europei di sviluppo regionale 2021 – 2027 (PO FESR/FSE)
6. Trans-European Transport Network (TEN-T) - Core network corridors (CNC)
7. La carta delle città verso la neutralità climatica

Gli strumenti sovraordinati di **livello europeo** richiedono, in estrema sintesi, di muoversi nella direzione di:

- maggiore connessione intermodale,
- potenziamento delle connessioni intra e inter-nazionali (in particolare attraverso i corridoi TEN-T)
- riduzione importante delle emissioni, in particolare di CO₂
- migliore organizzazione della logistica potenziando i trasporti su ferro e acqua,
- rafforzamento del ruolo delle nuove tecnologie sia nella direzione di un'implementazione della sharing mobility sia di un maggior sia di una maggior sicurezza stradale
- Maggiore attenzione alla qualità urbana, con occhio di riguardo alla mobilità dolce e alle utenze deboli
- riconnessione e protezione degli ecosistemi
- equità sociale nell'adozione e negli effetti delle misure.
 - Se in termini generali si può affermare che le strategie messe in campo dal Piano Attuativo del Piano dei trasporti non facciano emergere criticità particolari rispetto alla direzione indicata dall'Unione Europea, ma che anzi possano concorrere al raggiungimento degli obiettivi prestabiliti è tuttavia opportuno segnalare alcuni aspetti a cui prestare particolare attenzione:



- Nella stesura del Piano Attuativo sarà necessario individuare gli interventi e le opere infrastrutturali tenendo conto del loro impatto sull'ambiente inteso in senso complessivo, non solo in termini di emissioni. In particolare, sarà bene prestare attenzione alle reti ecosistemiche nell'ottica di evitare ulteriori frammentazioni e preservazione della biodiversità, alle proprietà dei suoli, nonché alla tutela delle acque superficiali e sotterranee.
- I documenti sovraordinati di livello europeo sembrano sempre più indicare l'inevitabilità di un approccio "chi utilizza paga" e "chi inquina paga". Si potrà quindi esaminare l'inclusione di misure ispirate a questi principi all'interno del Piano Attuativo purché queste vengano compiute ed implementate in un'ottica improntata al principio di equità, ovvero senza danneggiare o le fasce di popolazione più deboli o svantaggiate.

5.1 Livello Nazionale

Alla scala nazionale i piani/documenti considerati ai fini dell'analisi di coerenza sono:

- Strategia Nazionale per uno Sviluppo Sostenibile
- Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR)
- Allegato al DEF 2020 "Italia veloce. L'Italia resiliente progetta il futuro. Nuove strategie per trasporti, logistica e infrastrutture"
- Piano nazionale integrato per l'energia ed il clima (PNIEC)
- Piano Nazionale della sicurezza stradale (PNSS)
- Piano Sud 2030: Sviluppo e coesione per l'Italia
- Piano Nazionale della Mobilità turistica 2017-2022
- Strategia Nazionale per le Aree Interne (SNAI)

Gli strumenti sovraordinati di livello **nazionale** riprendono ed integrano quanto già anticipato dagli strumenti europei e richiedono di muoversi nella direzione di:

- Minimizzare gli impatti negativi delle infrastrutture e della mobilità sugli altri sistemi (ambientale, sociale ecc...) e settori (turistico-ricettivo, educativo, sanitario) pianificando al contrario in un'ottica sinergica in cui la mobilità costituisca una possibilità effettiva a servizio della popolazione per la fruizione e valorizzazione dei contesti urbani, naturali-culturali.
- Accelerare il processo di decarbonizzazione
- Integrazione tra la pianificazione infrastrutturale e urbanistica e dell'uso del suolo.
- Rilancio del Meridione sia nella direzione continentale-europea che come porta del Mediterraneo, in particolare attraverso il completamento della rete TENT-T sia attraverso il potenziamento e l'efficientamento delle infrastrutture portuali. Entrambe queste misure si accompagnano alla necessità di crescente attenzione ai collegamenti tra i poli principali e i nodi di "ultimo miglio"
- Incrementare la sicurezza stradale tutelando le fasce deboli
- Integrare la ricerca scientifica, tecnologica con la progettualità delle infrastrutture urbane e interurbane, favorirne quindi la digitalizzazione.



Anche in questi casi non emergono particolari elementi di criticità ma si anticipa fin da ora come vi siano alcuni punti a cui prestare attenzione e da considerarsi nelle fasi di pianificazione e programmazione

La pianificazione delle infrastrutture dovrà avvenire armoniosamente con quella dell'ambiente costruito e ottimizzando le infrastrutture già esistenti così da evitare di favorire la dispersione insediativa ed incrementare il consumo di suolo, danneggiando e riducendo le superfici libere ancora disponibili e rilevanti non solo per le loro funzioni di assorbimento del carbonio ma anche per l'equilibrio ambientale ed ecosistemico inteso in senso più ampio.

In considerazione della rilevanza del settore turistico a livello tanto nazionale che regionale sarà sempre più importante rendere la Puglia agevolmente raggiungibile con mezzi a basso impatto ambientale, riducendo le emissioni. Inoltre anche i trasporti interni, con particolare attenzione a quelli tra l'entroterra e le aree costiere meritano di essere valutati con la dovuta attenzione.

Alla scala regionale, ovvero alla stessa scala a cui agisce il Piano Attuativo del Piano dei Trasporti i piani che vengono considerati ai fini della conformità esterna sono:

- Strategia per lo sviluppo sostenibile regione puglia (documento preliminare)
- DRAG (Documento Regionale di Assetto Generale)
- Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR)
- Piano triennale dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale (PTS) 2015-2017
- Piano regionale delle merci e della logistica (PRML) ¹
- Piano regionale della mobilità ciclistica (PRMC) ²
- Piano energetico Ambientale Regionale PEAR Documento programmatico di piano (d.p.p.) e del rapporto preliminare ambientale Deliberazione della Giunta Regionale n.ro 1424 del 2 agosto 2018
- Piano Regionale qualità dell'aria (PRQA)
- Documento preliminare programmatico piano regionale della qualità dell'aria 2019
- Il Piano di bacino della Puglia, stralcio "Assetto Idrogeologico" (PAI).
- Puglia 365. Piano strategico del turismo 2016- 2025
- Piano Gestione Rischio Alluvioni (PGRA)
- Piano di Tutela delle Acque
- Piano regionale delle coste PRC
- Quadro di Assetto dei tratturi
- Piano di sviluppo rurale 2014-2020
- Piano regionale di gestione dei rifiuti speciali PRGS
- Piano di Gestione dei SIC e delle Aree Protette

¹ Il PRML è al momento in via di approvazione

² Il PRMC è stato adottato nel febbraio 2020 ed è al momento in via di approvazione



I piani e programmi vigenti a livello regionale riguardano, come richiesto dalla normativa vigente, una molteplicità di ambiti molti dei quali si intersecano in modo diretto o indiretto con il tema dei trasporti e della mobilità.

Come commento preliminare e di ordine generale si segnala come anche a questo livello non si evidenzino fattori di contrasto tra gli obiettivi/strategie propri del Piano Attuativo del Piano dei Trasporti e la molteplicità di obiettivi contenuti negli altri documenti di livello regionale.

A fronte di questa valutazione positiva è bene anche qui riassumere alcuni dei principali temi che contraddistinguono la pianificazione regionale e con i quali pertanto il Piano Attuativo dei trasporti deve coordinarsi ed eventualmente contribuire:

- Spinta alla mobilità sostenibile in particolare con interventi che riguardano l'ammmodernamento del parco auto, del TPL e del settore logistico; il sostegno e programmazione della mobilità dolce, programmazione di un sistema intermodale sia urbano che extraurbano
- accelerazione della transizione energetica con particolare riguardo all'utilizzo di fonti di energia sostenibile da impiegarsi nei diversi settori, incluso quello trasportistico
- Creazione di sinergie e ottimizzazione dei collegamenti tra aree costiere e l'entroterra, con particolare riguardo ai periodi caratterizzati da elevati flussi turistici, efficiente regolamentazione della sosta e programmazione del trasporto pubblico.
- Organizzazione della mobilità marittima anche a corto raggio, efficientamento dell'organizzazione portuale sia in ottica logistica che di ricettività turistica.
- Tutela delle acque e dei bacini idrografici
- Valorizzazione del paesaggio e delle risorse storico-culturali attraverso una migliore progettazione della loro possibilità di fruizione.

Rispetto a queste direzioni principali si segnalano alcuni punti di attenzione:

- Le strategie del Piano Attuativo del piano dei trasporti pur abbracciando un approccio volto al raggiungimento di una maggior sostenibilità e pur prestando particolare attenzione agli aspetti delle nuove tecnologie non fanno diretto riferimento, se non rispetto al trasporto merci, agli aspetti della transizione energetica e quindi alle potenzialità di conversione dei mezzi, favorendo mezzi alimentati da fonti di energia ecosostenibili.
- Gli aspetti paesaggistici e storico-culturali e la possibilità di mettere a sistema fattori territoriali già esistenti e diffusi sul territorio non trovano adeguata considerazione all'interno delle strategie
- Seppure, come anche già sottolineato, nelle strategie del Piano Attuativo del piano dei trasporti si legga chiaramente l'intenzione di andare verso un sistema caratterizzato da una maggiore sostenibilità ambientale sarà necessaria una maggiore attenzione ad alcuni aspetti rilevanti sotto il profilo ambientale e che non vengono mai richiamati, a titolo esemplificativo si citano: la qualità e la regimentazione delle acque, il rischio idrogeologico, il consumo di suolo, la frammentazione del territorio in particolar modo quando associata alla perdita di servizi ecosistemici.
- E' auspicabile porre particolare attenzione agli impatti delle infrastrutture non solo in ambiti già caratterizzati da alto valore naturalistico ma anche nelle frange periurbane, in particolare le



misure prese a livello locale dovranno essere opportunamente coordinate con le strategie (e le conseguenti opere) previste dal livello regionale.

Infine, il Piano Attuativo 21-30 mostra una buona coerenza con gli obiettivi di sostenibilità in tema di mobilità e trasporti della Strategia per lo Sviluppo Sostenibile sia Europea che nazionale, in particolare per quanto riguarda gli obiettivi di conversione a una mobilità maggiormente sostenibile sia per le persone che per le merci, attraverso il potenziamento dei trasporti pubblici, della ciclabilità e della condivisione dei mezzi, da un lato, e della logistica dall'altro.

Pur non essendoci un obiettivo esplicito per la qualità dell'aria gli obiettivi e strategie del PA 21-30 sono coerenti con gli obiettivi di sostenibilità e sono per la maggior parte proprio finalizzate a potenziare la mobilità sostenibile e orientare la domanda verso forme meno inquinanti. Non si rilevano peraltro strategie significative in contrasto con gli obiettivi. Ovviamente in fase di attuazione e realizzazione, anche attraverso il monitoraggio si dovrà verificare che non comportino effetti negativi non previsti.

Le strategie, le linee di intervento, richiamano gli obiettivi di sostenibilità, in quanto tendono a promuovere forme di mobilità sostenibile: promozione trasporto collettivo, sviluppo trasporto pubblico, utilizzo più efficiente dei mezzi di trasporto, uso di veicoli meno inquinanti.

Il PA21-30 ha ben integrato il tema della riduzione delle emissioni climalteranti, molte delle azioni, avendo il fine di favorire la decarbonizzazione del trasporto pubblico e privato e promuovere forme di mobilità sostenibile (divergenza modale verso sistemi di trasporto energeticamente sostenibili o a minor emissione di CO₂) risultano pienamente coerenti con quanto previsto dal PNIEC settore dell'Efficienza Energetica del Settore Trasporti.

Riguardo all'Incremento nell'utilizzo delle energie rinnovabili il PA21-30, come detto in precedenza, ha un campo di azione limitato, potendo agire solo attraverso strumenti che spingano il trasporto privato a rinnovare il proprio parco veicolare e promuovere il rinnovamento della flotta di trasporto pubblico, verso veicoli alimentati da combustibili alternativi (e quindi serviti da fonti rinnovabili, compreso l'idrogeno e biometano).

In definitiva gli effetti della riduzione dei Gas Serra nel trasporto stradale derivanti dalle Azioni PA21-30 (- 6% o - 12% a seconda dell'ambito territoriale considerato) deve considerarsi, se non aggiuntivo, quantomeno integrativo degli obiettivi fissati dalla pianificazione di livello nazionale o europea.

Pur non essendoci un obiettivo esplicito per l'inquinamento acustico gli obiettivi e strategie del piano sono coerenti con gli obiettivi di sostenibilità e sono per la maggior parte proprio finalizzate a potenziare la mobilità sostenibile e orientare la domanda verso forme meno inquinanti. Non si rilevano peraltro strategie significative in contrasto con gli obiettivi. Ovviamente in fase di attuazione e realizzazione, anche attraverso il monitoraggio si dovrà verificare che non comportino effetti negativi locali non previsti.

Il PA21-30 inoltre mostra la volontà di integrare obiettivi di conservazione e "avvio della ripresa" per la biodiversità soprattutto adottando l'Obiettivo di "Promuovere una mobilità orientata alla sostenibilità e alla tutela dell'ambiente e del territorio", declinato nelle strategie "disseminazione dei principi della mobilità sostenibile già attuato dalla Regione Puglia attraverso la redazione di Linee Guida regionali" e "Progressiva decarbonizzazione del sistema della mobilità e del trasporto



delle merci”: si programma infatti uno sviluppo del “sistema mobilità” armonico, sinergico e integrato con le risorse ambientali e paesaggistiche, e si concorre, riducendo l’inquinamento, ad arrestare la perdita di biodiversità.

L’obiettivo di “Migliorare la coesione sociale promuovendo la competitività del sistema economico produttivo e turistico, a partire dalle aree più svantaggiate”, nella declinazione “Garantire l’accessibilità universale comodale e intermodale verso e tra i poli attrattori di rango sovracomunale” se può da un lato risultare in potenziale contrasto con obiettivi di riduzione del consumo di suolo (naturale ed agricolo) e di conservazione degli habitat naturali (possibilità da valutare in relazione ai progetti ed alla capacità di integrare in essi criteri di sostenibilità ambientale), può anche, dall’altro, contribuire alla valorizzazione delle risorse naturali e paesaggistiche, culturali e del saper fare locale, in accezione turistica, favorendo, attraverso un miglioramento delle interconnessioni, un uso adeguato dell’infrastrutturazione storica e la promozione della fruizione lenta dei paesaggi. Si ricorda che tali temi (la fruizione “lenta” del territorio e lo sviluppo della mobilità ciclistica) sono oggetto del Piano Regionale della Mobilità ciclistica, e che azioni in tal senso sono dunque già programmate sul territorio regionale, ed il presente piano le assume coordinandosi ad esse.

Rimane da valutare la coerenza delle strategie sui Corridoi (Migliorare la qualità delle connessioni alle reti Ten-T Core e Comprehensive) e i Nodi(Completare le connessioni stradali e/o ferroviarie di “ultimo miglio”) con gli obiettivi di conservazione e “avvio della ripresa” per la biodiversità, di riduzione del consumo di suolo (naturale ed agricolo) e di conservazione del paesaggio e degli habitat naturali, in quanto essa è collegata alla capacità dei progetti di integrare temi riguardanti la tutela dell’ambiente e del territorio.

Gli altri Obiettivi non hanno relazioni con gli obiettivi di sostenibilità selezionati per le componenti Biodiversità e Paesaggio.

Non si evidenziano strategie di piano incoerenti con gli obiettivi di sostenibilità riguardanti i temi acqua, suolo e rifiuti. Il completamento e la realizzazione di nuovi interventi infrastrutturali necessitano di una valutazione al fine di diminuire l’impatto sulle suddette componenti ambientali interessate. L’adozione di infrastrutture con sistemi ITS (S.4.1) contribuisce positivamente alla riduzione del rischio idraulico e idrogeologico, così come la realizzazione di interventi tra loro armonizzati e coordinati (S.4.2) contribuisce positivamente a limitare il consumo di suolo e di superfici impermeabilizzate, nonché alla riduzione della produzione di rifiuti. La definizione di un sistema di monitoraggio (S.6.6) che valuti i volumi di acque incanalati e trattati, le superfici recuperate ai dissesti e le volumetrie di materiali riutilizzati, contribuisce positivamente alla tutela dei corpi idrici, alla riduzione del rischio idraulico e idrogeologico e alla riduzione dei rifiuti.



6 VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DELL'AGGIORNAMENTO DEL PIANO ATTUATIVO

6.1 L'analisi degli effetti del sistema della mobilità

La mobilità in Puglia è dominata dal trasporto privato; quasi l'80% degli spostamenti sono fatti in auto o moto. Il restante quinto della domanda di trasporto è soddisfatto quasi esclusivamente dal trasporto pubblico e quindi, a livello regionale, la mobilità a piedi e in bicicletta gioca solo un ruolo subordinato. Questa distribuzione dei ruoli non cambierà nel prossimo futuro. Ciononostante, in entrambi gli scenari futuri si osserva una diversione dall'auto al trasporto pubblico, come previsto dai vari obiettivi su cui si basa la pianificazione regionale.

Si prevede un aumento del numero di passeggeri nei trasporti pubblici mentre è previsto un leggero calo nell'uso dei mezzi privati. Questa riduzione della domanda di trasporto privato ovviamente influenza il traffico stradale; sia per le percorrenze (distanza percorsa dai veicoli) che per i tempi di percorrenza (tempo necessario) per le quali ci si aspetta un calo. Similmente, le parti della rete stradale in stato di congestione o precongestione diminuiranno, secondo i modelli di quasi il -15%.

In conclusione, gli interventi e sviluppi previsti dal PRT contribuiscono agli obiettivi complessivi prefigurati all'avvio del processo di pianificazione, ottenendo una buona propensione al miglioramento complessivo della funzionalità delle reti regionali dei trasporti.

Dall'analisi degli effetti complessivi del piano sulla componente emissivi sul territorio Regionale di: Ossidi di Azoto (NOx), Particolato Fine (PM10), e PM 2,5 attraverso la predisposizione di modelli di simulazione delle emissioni in atmosfera, appare evidente che l'effetto complessivo degli interventi dei vari sistemi di trasporto previsti dal piano sui veicoli circolanti sulla rete stradale è positivo. Infatti, confrontando lo scenario di piano rispetto allo scenario attuale si ha una riduzione delle emissioni dal 5 al 6%.

In merito ai risultati si evidenzia che non è stato valutato l'effetto del rinnovo del parco auto e in particolare la diffusione dei veicoli elettrici.

L'inquinamento atmosferico ha un impatto sulla salute dei cittadini e sull'ambiente, come evidenziato dalla letteratura scientifica e dalle Linee Guida sulla qualità dell'aria dell'Organizzazione Mondiale della Sanità.

Per stimare i possibili effetti sulla salute del piano sono state stimate le emissioni di inquinanti nell'agglomerato di Bari, che risulta ovviamente la parte di territorio più abitata e con la maggior densità di strade.

Premettendo che le concentrazioni degli inquinanti in atmosfera dipenderanno non solo dalle emissioni da traffico, ma anche dalle condizioni meteo e dalle altre sorgenti (principalmente riscaldamento e sorgenti industriali), è evidente che le emissioni nel centro abitato sono correlabili con i possibili effetti sulla salute del PA 21-30, ovvero quanto il piano concorre a ridurre le emissioni di inquinanti nelle zone con maggior popolazione esposta.



Rispetto allo scenario attuale le simulazioni evidenziano una riduzione delle emissioni di oltre l'10% nell'agglomerato.

Si rileva come i risultati sull'agglomerato, uniti ai risultati sull'intera Regione, fanno ipotizzare che il piano possa avere un effetto positivo non trascurabile sulle concentrazioni nei centri abitati e in tutte le aree influenzate prevalentemente dal traffico. A questo bisogna aggiungere, come già evidenziato che nel parco auto non è stata considerata la diffusione dei veicoli elettrici.

Si sottolinea quindi la coerenza del piano con l'obiettivo del raggiungimento del rispetto dei limiti normativi di concentrazione di inquinanti in atmosfera e che tali risultati di riduzione delle emissioni, in particolare nei centri abitati, con ipotizzabili effetti migliorativi delle concentrazioni, abbia potenziali effetti positivi sulla salute delle persone che risiedono nei centri abitati nelle aree maggiormente influenzate da traffico.

Appare pertanto evidente che il PA 21-30 possa avere effetti positivi anche in termini di salute delle persone, in particolare nelle aree maggiormente influenzate da traffico.

Tali riduzioni sono significative anche rispetto allo scenario di riferimento; pertanto, è evidente l'azione del piano di allontanamento del traffico dalle aree residenziali della Regione. Questo comporta sicuramente anche una maggiore vivibilità dei luoghi e qualità urbana.

Riguardo alle emissioni climalteranti, la metodologia utilizzata per l'analisi della componente, ricalca sostanzialmente quanto eseguito per la qualità dell'aria. Si è scelto di concentrare le valutazioni sulle emissioni da traffico stradale, in quanto, questo è il maggiore responsabile delle emissioni da trasporto e quindi è sicuramente l'elemento che più influisce sui consumi energetici e sull'emissione di gas climalteranti e quindi sul calcolo dell'impronta carbonica.

Gli indicatori di valutazione sono ovviamente correlati agli obiettivi di sostenibilità assunti per la componente cambiamenti climatici, e sono i seguenti:

- Consumi Energetici Trasporti
- Emissioni CO2 trasporti

Considerando che il contributo degli altri gas serra è residuale rispetto a quello della CO2 che da sola è responsabile di oltre il 98% delle emissioni climalteranti complessive le valutazioni sono state limitate a questo solo gas.

Dai risultati delle simulazioni nei vari scenari si riscontra, quindi, una riduzione delle emissioni di CO2 per una quota compresa tra il 6% e il 12% tra lo scenario attuale e quello di piano, a seconda dell'ambito considerato (intera Regione, Agglomerato di Bari). E' del tutto evidente che le azioni del Piano sono più efficaci considerando l'ambito dell'Agglomerato di Bari che non tutto il territorio regionale.

Si ricorda che:

- La metodologia adottata, sconta il fatto che consente di valutare le scelte di piano, relativamente al solo trasporto stradale e a parità di parco veicolare, considerato uguale nei tre scenari: attuale, riferimento, futuro.
- Quindi occorre rimarcare che la simulazione dello scenario di piano è fatta basandosi su una composizione del parco veicolare che non tiene conto dell'incremento della



circolazione dei veicoli a trazione prevalentemente elettrica che invece risulteranno essere la maggioranza di quelli di nuova immatricolazione in un orizzonte temporale di medio periodo;

- Riguardo a quest'ultimo aspetto si sottolinea come nel PNIEC vi siano precise assunzioni in merito al contributo delle fonti rinnovabili per il settore trasporti (che devono coprire il 22% dei consumi complessivi del settore), al grado di penetrazione dell'energia elettrica nel settore e all'utilizzo del GNL per il trasporto merci pesante.

Ulteriori e significativi miglioramenti possono ottenersi dalle ulteriori strategie implementate nel PA 21-30 volte a favorire una mobilità sostenibile attraverso la divergenza modale verso sistemi di trasporto energeticamente sostenibili o a minor emissione di CO₂ e alla decarbonizzazione del parco veicolare pubblico e privato in coerenza con gli obiettivi indicati nel PNRR e nel PNIEC 2030.

In definitiva il PA21-30 ha ben integrato il tema della riduzione delle emissioni climalteranti, molte delle azioni, avendo il fine di favorire la decarbonizzazione del trasporto pubblico e privato e promuovere forme di mobilità sostenibile (divergenza modale verso sistemi di trasporto energeticamente sostenibili o a minor emissione di CO₂) risultano pienamente coerenti con quanto previsto dal PNIEC settore dell'Efficienza Energetica del Settore Trasporti.

Riguardo all'Incremento nell'utilizzo delle energie rinnovabili il PA21-30, come detto in precedenza, ha un campo di azione limitato, potendo agire solo attraverso strumenti che spingano il trasporto privato a rinnovare il proprio parco veicolare e promuovere il rinnovamento della flotta di trasporto pubblico, verso veicoli alimentati da combustibili alternativi (e quindi serviti da fonti rinnovabili, compreso l'idrogeno e biometano).

In definitiva gli effetti della riduzione dei Gas Serra nel trasporto stradale derivanti dalle Azioni PA21-30 (- 6% o - 12% a seconda dell'ambito territoriale considerato) deve considerarsi, se non aggiuntivo, quantomeno integrativo degli obiettivi fissati dalla pianificazione di livello nazionale o europea.

Anche le analisi inerenti le potenziali interferenze fra le principali azioni previste dal Piano ed i sistemi di tutela individuati dal PPTR non hanno evidenziato particolari effetti sugli elementi tutelati.

6.2 Effetti ambientali dell'aggiornamento del Piano Attuativo

La valutazione degli effetti ambientali significativi dell'aggiornamento del Piano Attuativo costituisce uno dei contenuti del Rapporto ambientale più importanti.

La valutazione è effettuata attraverso un approccio matriciale finalizzato alla valutazione degli impatti degli interventi, rispetto alle singole componenti ambientali considerate e ai relativi Obiettivi di Sostenibilità.

Il giudizio è circoscritto al livello dei soli nuovi interventi previsti nell'aggiornamento del Piano in quanto gli interventi già contenuti nel Piano Attuativo 2015-2019 hanno scontato una precedente fase di valutazione ambientale:

- **Stradale S1 Adeguamenti della sezione stradale** Si tratta di allargare una sezione stradale, ed è pertanto prevedibile un incremento dei veicoli in transito, con effetti negativi localmente sulla componente "Aria", "Clima" e "Suolo", "Rumore". Gli interventi avranno



potenzialmente un effetto positivo sulla componente "Popolazione e salute" con riguardo alla sicurezza stradale. E' prevedibile la produzione di rifiuti in fase di cantiere (scavo e demolizione manto stradale esistente). L'impatto sulle componenti "Paesaggio", "Biodiversità", "Inquinamento Acustico", "Rifiuti" possono essere valutati positivamente o negativamente in quanto legati alla modalità con cui si attuano gli interventi e/o alla loro localizzazione, per cui si auspica l'adozione di criteri di sostenibilità ambientale. Con specifico riferimento alla componente "Biodiversità" ed alla presenza di aree di tutela comunitaria (Natura 2000) per le nuove tratte infrastrutturali saranno da considerare adeguate misure finalizzate a limitare gli effetti di consumo di suolo di particolare valore ecologico e frammentazione habitat /interruzione della connettività.

- **Stradale S2 Interventi di adeguamento/completamento infrastrutture stradali** Gli interventi hanno la finalità di decongestionare (soprattutto con riferimento ai mezzi pesanti) tratti stradali attualmente trafficati e a rischio di incidentalità, con effetti positivi sulla componente "Aria", "Clima", Rumore e "Popolazione e salute". Gli interventi di adeguamento della sezione stradale potrebbero avere effetti negativi sulla componente "Suolo". E' prevedibile la produzione di rifiuti in fase di cantiere (scavo e demolizione manto stradale esistente). L'impatto sulle componenti "Paesaggio", "Biodiversità", "Inquinamento Acustico", "Rifiuti" possono essere valutati positivamente o negativamente in quanto legati alla modalità con cui si attuano gli interventi e/o alla loro localizzazione, per cui si auspica l'adozione di criteri di sostenibilità ambientale. Con specifico riferimento alla componente "Biodiversità" ed alla presenza di aree di tutela comunitaria (Natura 2000) per le nuove tratte infrastrutturali saranno da considerare adeguate misure finalizzate a limitare gli effetti di consumo di suolo di articolare valore ecologico e frammentazione habitat /interruzione della connettività. Il completamento delle infrastrutture viarie e la realizzazione dei manufatti edilizi può comportare impatti sulle componenti ambientali "Suolo" (consumo di suolo, interferenze con aree a rischio geomorfologico), "Acqua" (interferenze con acque superficiali e sotterranee), "Rifiuti" (in fase di cantiere), per cui è altamente auspicabile l'adozione di criteri di edilizia sostenibile e di criteri di sostenibilità per le componenti ambientali interessate, valutandone la compatibilità idraulica e geologica rispetto ai piani sovraordinati.
- **Ferrovio F2 Interventi di Upgrade tecnologico** Gli interventi di potenziamento ferroviario possono avere effetti positivi sulle componenti "Aria", "Clima" e "Energia", poiché gli spostamenti ferroviari di merci e persone si configurano come alternativi agli spostamenti su gomma. L'ammodernamento tecnologico può essere inoltre occasione per rendere più resiliente l'infrastruttura agli effetti dei cambiamenti climatici, qualora siano adottati criteri di sostenibilità ambientale. Potrebbero verificarsi impatti sulla componente "Biodiversità" (in relazione al primo intervento ed alla presenza di ambiti di interesse naturalistico ed ecologico) legati alla modalità con cui si attuano gli interventi, che andranno considerati in fase di progettazione; in ogni caso si auspica l'adozione di criteri di sostenibilità ambientale. Trattandosi di upgrade tecnologico si rileva un effetto positivo sulla sicurezza dell'infrastruttura. Potrebbe esserci un impatto sulla componente rifiuti qualora si preveda la dismissione di apparati tecnologici.
- **Ferrovio F3 Interventi di rinnovo della trazione elettrica** Gli interventi di potenziamento ferroviario possono avere effetti positivi sulle componenti "Aria", "Clima" e "Energia", poiché gli spostamenti ferroviari di merci e persone si configurano come alternativi



agli spostamenti su gomma. E' prevedibile un impatto sulla componente "Rifiuti", in ragione del materiale rimosso da smaltire. Tuttavia, tale impatto può essere mitigato attraverso l'adozione dei criteri di sostenibilità ambientale relativi alla stessa componente.

- **ferroviario F8 Interventi di realizzazione di nuove stazioni ferroviarie, terminal e opere annesse** La realizzazione di nuovi punti di accesso all'infrastruttura ferroviaria e di scambio intermodale può incentivare all'uso di tale mezzo di trasporto in alternativa ai veicoli a motore, con un impatto positivo sulla componenete "Aria", "Clima" ed "Energia". La realizzazione dei manufatti edili e opere annesse può comportare consumo di suolo e impatti sulle componenti ambientali " Suolo" (interferenze con aree a rischio geomorfologico) "Acqua" (consumi idrici, interferenze con acque superficiali e sotterranee), "Paesaggio", "Rifiuti" (sia in fase di cantiere che in fase di esercizio), per cui è altamente auspicabile l'adozione di criteri di edilizia sostenibile e di criteri di sostenibilità per le componenti ambientali interessate, valutandone anche la compatibilità idraulica e geologica rispetto ai piani sovraordinati. Gli interventi possono essere inoltre occasione per rendere più resiliente l'infrastruttura ferroviaria agli effetti dei cambiamenti climatici, qualora siano adottati criteri di sostenibilità ambientale.
- **Ferroviario F10 Interventi immateriali** Sebbene trattasi di intervento immateriale, è prevedibile un effetto positivo sulle componenti "Aria", "Clima", ed "Energia" in quanto determinano un potenziamento del trasporto pubblico, con rinnovo del parco veicolare
- **Ferroviario F11 Materiale rotabile** . Gli interventi di potenziamento ferroviario possono avere effetti positivi sulle componenti "Aria", "Clima" e "Energia", poiché gli spostamenti ferroviari di merci e persone si configurano come alternativi agli spostamenti su gomma. La linea attraversa aree ad elevata sensibilità naturalistica e paesaggistica; i potenziali effetti sulle componenti "Paesaggio" e "Biodiversità" possono essere valutato positivamente o negativamente in relazione al tipo di interventi che saranno eventualmente individuati e/o alla loro localizzazione (il Piano definisce solo lo stadio di avvio dello Studio di Fattibilità); è altamente auspicabile l'adozione di criteri di sostenibilità per la componente interessata.

Oltre alla valutazione degli effetti complessivi delle azioni di Piano descritti nel capitolo precedente, il Rapporto Ambientale intende fornire elementi di verifica della compatibilità ambientale delle azioni ed elementi di guida e di indirizzo per accrescerne la sostenibilità ambientale, al fine di stimolare una sensibilità ed una capacità di progettazione orientata alla sostenibilità ambientale.

Sulla base degli Obiettivi di Sostenibilità Ambientale, sono stati individuati una selezione di **criteri di sostenibilità**, suddivisi per tematiche ambientali e in larga parte riferibili ad azioni di mitigazione degli impatti o potenziamento degli effetti positivi degli interventi previsti dal Piano, come evidenziati all'interno della Matrice degli effetti.

Si reputa infine opportuno che le procedure di attuazione siano implementate in modo da consentire la restituzione informatizzata di dati finalizzati all'osservazione degli effetti della pianificazione oggetto di analisi sulle diverse tematiche ambientali ai fini dell'effettuazione del monitoraggio specifico.



Si riportano i criteri pertinenti individuati dal Rapporto ambientale del PA 2015-2019, aggiornandoli ove opportuno ad eventuali nuovi riferimenti di sostenibilità derivante da piani o altri documenti nel frattempo pubblicati.

Tematica	Codice	Criterio ambientale generale da contestualizzare in base al tipo di intervento
Aria	Ar1	In fase di cantiere, privilegiare la filiera corta in termini di spostamenti di materie prime e di rifiuti, per limitare i flussi di traffico.
	Ar02	Premialità per le iniziative che prevedono sistemi di mobilità sostenibile per la gestione dei flussi di traffico: programmi di trasporto sostenibile e congiunto (mezzi pubblici e reti ciclopedonali)
	Ar3	Organizzazione dei servizi portuali e interportuali che generino azioni cooperative tra i soggetti erogatori delle prestazioni, per favorire la riduzione dei carichi a vuoto e per lavorare nella logica di ottimizzazione degli stessi.
Acque	AC01	Nella realizzazione di parcheggi e piazzali, garantire trattamenti delle acque adeguati all'estensione e alla permeabilità delle superfici occupate, ai fini della tutela delle falde sotterranee rispetto a fenomeni di infiltrazione di agenti inquinanti
	AC02	Per interventi ricadenti in "aree richiedenti specifiche misure di prevenzione dall'inquinamento e di risanamento" o in aree attigue a "acque a specifica destinazione", privilegiare le soluzioni progettuali e gestionali che concorrano alla tutela delle stesse e/o alla mitigazione delle specifiche criticità
	AC03	Per interventi ricadenti in aree a pericolosità idraulica, valutazione del rischio e della compatibilità idrologica ed idraulica delle opere al fine di prevedere misure di mitigazione e prevenzione
Ambiente marino costiero	AMC01	Nei porti, prevedere servizi ambientali (centri raccolta rifiuti, batterie esauste, oli usati e carburanti, vernici, strutture per il trattamento delle acque di zavorra e reflui prodotti dalla gestione e utilizzo delle navi, ...) finalizzati alla prevenzione sia del rischio di contaminazione delle acque marine e dei sedimenti in aree particolarmente compromesse sia al fine di prevenire il rischio di immissione di specie aliene in ambiente marino
	AMC02	Premialità per interventi che prevedono l'eliminazione di strutture che contribuiscono e/o accentuano i fenomeni di erosione costiera (sbarramenti trasversali alla linea di costa, opere fisse sui sistemi dunali)
	AMC03	Interventi che prevedano l'implementazione di applicativi TIC per soluzioni di logistica applicata al trasporto merci che sviluppino modalità più sostenibili e ottimizzino il flusso dei carichi sui veicoli (es. piani di trasporto inter-aziendali, analisi e ricerche sui processi e la gestione logistica al livello di singole imprese e di filiera, intermodalità con la rete ferroviaria ecc.).
Biodiversità	EN01	Premialità per interventi che prevedano l'inserimento di aree verdi, anche attrezzate, anche per la mitigazione dell'impatto visivo delle strutture edilizie e delle infrastrutture
	EN02	Premialità per infrastrutture che presentino, oltre a misure di mitigazione e compensazione degli impatti derivanti dalla realizzazione delle opere, ulteriori misure atte a riqualificare paesaggisticamente le aree interessate (a titolo esemplificativo, formazione di spazi a vegetazione arborea ed arbustiva, per spessori variabili, in forma discontinua ed irregolare lungo i tracciati, al fine di dissolvere l'effetto di linearità prodotto dall'infrastruttura sul paesaggio e di costituire funzione di corridoio ecologico per gli habitat presenti)
Energia	E01	Adozione di tecnologie a risparmio energetico e utilizzo delle fonti rinnovabili per gli interventi di adeguamento e di realizzazione delle reti tecnologiche e degli impianti (ad es. sistemi di illuminazione, sistemi di gestione e controllo del traffico ferroviario, ecc.)
Gestione Ambientale	G01	Nel caso di approvvigionamento di prodotti e servizi per i quali sono stati elaborati i "Criteri Ambientali Minimi" (CAM) approvati con D.M. MATTM (http://www.minambiente.it/pagina/criteri-vigore), adozione della pratica degli "Acquisti Verdi" ai sensi della L.R. 23/2006 e del Piano di cui la DGR n.1526/2014.
Paesaggio e beni culturali	P01	Premialità per interventi infrastrutturali coerenti con le "Linee guida per la qualificazione paesaggistica e ambientale delle infrastrutture" allegato al PPTR
	P02	Premialità per i progetti che pongano specifica attenzione all'inserimento e alla valorizzazione paesaggistica degli interventi previsti
	P03	Premialità per interventi di realizzazione di nuove infrastrutture che, attraverso ipotesi alternative di tracciato, dimostrino di aver ridotto le interferenze con i beni paesaggistici qualificanti il paesaggio agrario presenti sui siti interessati (muretti a secco, alberature stradali e poderali, ulivi monumentali etc) e con l'assetto geo-morfologico e idrografico
	P04	Premialità per interventi di recupero e valorizzazione di infrastrutture storiche (strade, ferrovie, sentieri, tratturi)



Tematica	Codice	Criterio ambientale generale da contestualizzare in base al tipo di intervento
	P05	Premialità per interventi integrati con sistemi infrastrutturali per la mobilità lenta e sostenibile per la gestione dei flussi di traffico: programmi di trasporto sostenibile e congiunto (mezzi pubblici e reti ciclopedonali) per il miglioramento dell'accessibilità alle aree urbane, alle aree interne e per la connessione tra il patrimonio costiero e quello dell'entroterra.
Rifiuti	Rif01	Prediligere l'impiego di agglomerati riciclati in caso di realizzazione del corpo dei rilevati di opere in terra, di sottofondi stradali, ferroviari, aeroportuali e/o realizzazione di strati di fondazione delle infrastrutture di trasporto e piazzali.
	Rif02	Ridurre il quantitativo dei rifiuti elettrici ed elettronici avviati in discarica
	Rif03	Nelle operazioni di rinnovo del materiale rotabile e dell'armamento ferroviario, prediligere per i nuovi componenti l'uso materiali sostenibili (materiali riciclati/recuperati, materiali riciclabili e smontabili, materiali dotati di marchi di qualità ecologica riconosciuti, ecc.)
Suolo	S01	Ricorso, in tutti i casi possibili, alle tecniche di ingegneria naturalistica, individuate in relazione all'ecosistema di riferimento, per gli interventi di consolidamento, di ripristino e di prevenzione dei fenomeni di dissesto o di erosione costiera
	S02	Soluzioni progettuali che prevedono, ove possibile, l'adattamento di strutture e infrastrutture esistenti al fine di evitare il consumo di suolo.
	S03	Per interventi ricadenti in aree a pericolosità geomorfologica, valutazione del rischio e della compatibilità geologica delle opere al fine di prevedere misure di mitigazione e prevenzione
Clima	CL1	In sede di progettazione dell'intervento, redazione di apposito studio climatico finalizzato ad analizzare la vulnerabilità dell'infrastruttura e del suo contesto di inserimento all'impatto dei cambiamenti climatici e i possibili rischi (precipitazioni intense o siccità e conseguente aumento del rischio incendi, innalzamento del livello del mare, ecc) al fine di individuare un set di misure di adattamento in grado di incrementarne la resilienza: sistemi di monitoraggio, sistemi di allerta basati su osservazioni meteorologiche, uso della vegetazione e di sistemi di consolidamento terreni, sistemi di drenaggio delle acque, uso di materiali drenanti, uso di materiali resistenti al calore, ecc.
Rumore	R1	Premialità per interventi che prevedano misure di mitigazione dell'impatto acustico aggiuntive rispetto al rispetto delle normative di settore, principalmente in aree di criticità che necessiterebbero di risanamento acustico.
Edilizia sostenibile	ES01	<p>Negli interventi di rifunionalizzazione delle stazioni, adozione di specifici criteri di sostenibilità per i lavori edili sui manufatti, quali, a titolo di esempio:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ uso di materiali da costruzione sostenibili: materiali da fonti rinnovabili, materiali riciclati/recuperati, materiali di produzione locale, materiali riciclabili e smontabili, materiali dotati di marchi di qualità ecologica riconosciuti, ecc. ✓ riduzione dei consumi idrici, ad esempio attraverso la previsione di sistemi di raccolta e riutilizzo delle acque meteoriche per l'irrigazione delle aree a verde e/o per usi compatibili degli edifici ✓ riduzione degli effluenti inviati in fognatura, ad esempio attraverso la previsione di reti duali che riutilizzano le acque grigie prodotte dagli edifici per usi non potabili ✓ installazione di impianti di produzione energetica (elettrica e termica) da Fonti Rinnovabili: impianti fotovoltaici, impianti solari-termici, impianti geotermici etc. ✓ interventi di efficientamento energetico: miglioramento dell'isolamento termico dell'involucro edilizio, dimensionamento dei componenti vetrati, eventuale inserimento di sistemi solari passivi, scelta di tipologie di impianti di riscaldamento caratterizzati da elevati valori di efficienza, ecc. ✓ realizzazione di coperture/facciate verdi e di aree verdi di pertinenza con uso prevalente o esclusivo di elementi vegetali arborei-arbustivi di tipo autoctono.



Tematica	Codice	Criterio ambientale generale da contestualizzare in base al tipo di intervento
	ES02	<p>Realizzazione di parcheggi di interscambio a basso impatto ambientale e ad alta efficienza energetica, che prevedano a titolo di esempio:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ realizzazione di pensiline fotovoltaiche a copertura dei posti auto previsti; ✓ pavimentazione ad alta permeabilità con sottofondi in grado di garantire un adeguato abbattimento del carico inquinante; ✓ realizzazione di un sistema di recupero delle acque piovane che consenta l'irrigazione e l'uso delle stesse per i servizi collegati parcheggio (wc, lavaggio); ✓ piantumazione del perimetro esterno del parcheggio con masse di vegetazione autoctona arborea e arbustiva; ✓ impianto di illuminazione con lampade a basso consumo energetico e ad alta efficienza (LED), alimentate da fonti rinnovabili; ✓ colonnine di alimentazione elettrica per mezzi elettrici di trasporto pubblico e privato, alimentate da fonti rinnovabili; ✓ attenzione alla sostenibilità anche per i servizi di parcheggio (servizi igienici o autolavaggio alimentati con acqua recupero, isola ecologica, postazioni per bus navetta elettrico, car&scooter sharing, bike sharing, ecc)





Piano Regionale dei Trasporti

Piano Attuativo

2021 – 2030

Dichiarazione di sintesi

Dicembre 2023



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. Irene di Tria

Funzionario: Arch. Filomena Delle Foglie

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)

Arch. Camilla Alessi

Ing. Gildo Tomassetti

Dott.ssa Francesca Rametta

Ing. Giacomo Nonino

Geol. Valeriano Franchi

Dott. Fabio Montigiani

Dott. Lorenzo Diani

Ing. Francesco Pognanini

Geol. Marco Sacchi

**Indice**

1	INTRODUZIONE	4
2	SINTESI DEL PROCESSO E DELLE FASI DI PROGRAMMAZIONE E DI VALUTAZIONE	4
2.1	Il processo di VAS	5
3	INTEGRAZIONE DELLE CONSIDERAZIONI AMBIENTALI NEL PIANO ATTUATIVO 2021-2030	40
4	MOTIVAZIONE DELLE SCELTE DEL PIANO ATTUATIVO IN RELAZIONE ALLE ALTERNATIVE POSSIBILI	41
5	INDICAZIONI IN MERITO AL MONITORAGGIO	42



1 INTRODUZIONE

Il presente documento costituisce la dichiarazione di sintesi del processo di valutazione ambientale strategica del Piano attuativo 2021-2030 del PRT della Regione Puglia

Il D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. all' art. 17 b) descrive la Dichiarazione di Sintesi come un documento "in cui si illustra in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano o programma e come si è tenuto conto del rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni, nonché le ragioni per le quali è stato scelto il piano o il programma adottato, alla luce delle alternative possibili che erano state individuate".

Ai fini di garantire l'integrazione delle considerazioni ambientali nel Piano, è stato avviato un processo integrato di Programmazione e Valutazione Ambientale Strategica che, fin dalle fasi iniziali, ha permesso di elaborare in modo sinergico il Piano ed il Rapporto ambientale: tale processo di programmazione congiunta, accompagnato dalla fase di consultazione del piano, ha permesso a tutti gli stakeholders di esprimere il proprio parere anche alla luce delle valutazioni ambientali proposte.

La presente dichiarazione illustra in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel Piano e come si è tenuto conto delle informazioni e delle valutazioni contenute nel Rapporto ambientale, dei pareri espressi e dei risultati delle consultazioni effettuate, per garantire il principio dello sviluppo sostenibile.

2 Sintesi del processo e delle fasi di programmazione e di valutazione

La Valutazione Ambientale Strategica del Piano attuativo è stata avviata contestualmente con la fase di programmazione, iniziando a interagire con le scelte di Piano fin dai documenti preliminari e propedeutici alla definizione dei contenuti del Piano Attuativo.

Il processo di formazione/approvazione del Piano si è articolato nelle seguenti fasi coordinate con la procedura di VAS:

- Con Deliberazione della Giunta regionale n. 551 del 06 aprile 2021 sono state approvate le Linee di Indirizzo del Piano Attuativo 2021-2030.
- Con Deliberazione n. 1731 del 28 ottobre 2021 sono state approvate sei Strategie Generali di Intervento del PA 2021 – 2030, individuate e definite in coerenza con gli atti della programmazione nazionale ed europea in materia di infrastrutture e in particolare con i contenuti del nuovo ciclo di programmazione europea 2021 – 2027. Ciascuna Strategia, è costituita da un Indirizzo strategico, così come approvato con DGR n. 551 del 06.04 2021, e dai relativi Indirizzi operativi.
- Con DD n. 149 del 28.10.2021 sono stati approvati i seguenti elaborati:
 - Rapporto Preliminare di Orientamento comprensivo del "Questionario per la consultazione preliminare" e dell'Elenco dei Soggetti competenti in materia ambientale e degli enti territoriali da consultare
 - Documento Preliminare di Piano e Allegato "BANCA DATI DA FONTE"
- Con Deliberazione della Giunta regionale n. 754 del 23.05.2022 è stato adottata la proposta di Piano Attuativo 2021-2030 del PRT costituita dai seguenti elaborati
 - Allegato A - Relazione generale;



- Allegato B - - Tavola 1 - I tre livelli del Piano; - Tavola 2 - Trasporto Collettivo e Intermodalità Merci;- Tavola 3 - Trasporto su strada;- Tavola 4 - Sistema di Trasporto marittimo e aereo;- Tavola 5 - Mobilità ciclistica;
- Allegato C - Database interventi;
- Allegato D - Banca Dati da Fonte;
- Allegato E - Rapporto Ambientale, comprensivo di Valutazione di incidenza ambientale e Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale
- Con avviso sul BURP n. 64 del 09.06.2023 è stata avviata la procedura di consultazione ai sensi dell'art. 11 della L.R. n. 44/2012. Il termine utile per la presentazione delle osservazioni da parte di chiunque ne avesse interesse era fissato, a norma dell'art. 14 comma 3 del D.Lgs. 152/2022, modificato dal DL n.152 del 6/11/2021, convertito in Legge n.233 del 29/12/2021, in **45 giorni** dalla data di pubblicazione sul BURP.

2.1 Il processo di VAS

La normativa prevede che la valutazione ambientale sia effettuata in ragione dello stato delle informazioni disponibili, tenuto conto del livello delle conoscenze e dei metodi di valutazione attuali, dei contenuti e del livello di dettaglio del piano o del programma. Per rendere più efficace il processo nella direzione sopra citata, è necessaria la consultazione preliminare con le autorità con competenze ambientali e, in genere, con tutti i portatori di interessi, al momento della decisione circa la portata delle informazioni da includere nel Rapporto ambientale e sul loro livello di dettaglio. In concomitanza con l'iter di redazione del Piano si è svolto anche il processo di VAS per assicurare, sin dall'inizio la più ampia informazione e partecipazione dei Soggetti portatori di competenze ambientali e del pubblico: il processo di VAS ha dunque seguito in modo parallelo e contestuale l'iter di formazione del piano agendo, pertanto, come un vero e proprio strumento di supporto e controllo sulla sostenibilità delle scelte operate. In particolare, durante la fase preliminare è stato valutato quali fossero le fonti di informazioni e i dati per la realizzazione del Rapporto ambientale. Si è inoltre proceduto alla definizione dei Soggetti con competenze ambientali da coinvolgere per le loro specifiche competenze e del pubblico che può subire gli effetti delle procedure decisionali o che ha un interesse in tali procedure.

Fase della consultazione preliminare di cui all'art. 13 comma 1 del d.lgs.152/2006 e ss.mm.ii.

L'avvio della procedura di VAS è avvenuto con la predisposizione da parte dell'Autorità proponente e procedente (Regione Puglia) del Rapporto Preliminare, che descrive i possibili impatti ambientali significativi connessi all'attuazione del Piano e con la sua condivisione con l'Autorità competente (Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana Sezione Autorizzazioni Ambientali Servizio VIA / VINCA e la Regione Puglia), e gli altri soggetti competenti in materia ambientale.

Con DD n. 149 del 28.10.2021 "*L.R. 44/2012 e ss.mm.ii. Avvio del Procedimento di Valutazione Ambientale Strategica e adozione del Documento preliminare del Piano Attuativo 2021 – 2027 del Piano Regionale dei Trasporti e del Rapporto preliminare di Orientamento*", la Sezione Infrastrutture per la Mobilità ha dato avvio alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica, comprensiva di Valutazione di Incidenza, del Piano Attuativo 2021-2030 del Piano Regionale dei Trasporti. Con la stessa determina vengono approvati:



- Rapporto Preliminare di Orientamento comprensivo del “Questionario per la consultazione preliminare” e dell’Elenco dei Soggetti competenti in materia ambientale e degli enti territoriali da consultare;
- Documento Preliminare di Piano e Allegato “BANCA DATI DA FONTE”

Contestualmente, con pec del 29.10.2021 (nota prot. n. 2790 del 29.10.2021) è stata avviata la consultazione preliminare dei SCMA (ai sensi dell’art. 9 co. 3 della L.R. n. 44/2012 e ss.mm.ii.).

Il termine per l’invio di eventuali contributi era fissato in **30 giorni** dalla trasmissione della suddetta nota.

Al termine della fase di consultazione preliminare, i contributi pervenuti e le modalità di recepimento sono stati integrati nel Rapporto Ambientale.

Consultazione VAS sul Piano Adottato

Con Delibera n. 754 del 23.05.2022 “*Aggiornamento del Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti (L.R. n. 18/2002 art. 7 - L.R. n. 16/2008 art. 2) - Proposta di Piano, comprensiva di Rapporto ambientale, Sintesi non tecnica e Valutazione d’Incidenza e assolvimento della condizione abilitante 3.1 “Pianificazione completa dei trasporti a livello appropriato” di cui al Regolamento 1060/2021 CE*” la Giunta Regionale, ha adottato la proposta di Piano Attuativo 2021-2030 del PRT composta dai seguenti allegati:

- Allegato A - Relazione generale;
- Allegato B - n. 5 elaborati grafici;
- Allegato C - Database interventi;
- Allegato D - Banca Dati da Fonte;
- Allegato E - Rapporto Ambientale, comprensivo di Valutazione di incidenza ambientale e Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale.

Con nota prot. AOO_148/PROT/09/06/2022/0001732, l’Autorità Procedente (Sezione Infrastrutture per la Mobilità) ha presentato istanza di avvio della consultazione pubblica, ai sensi dell’art. 11 della L.R. 44/2012 nell’ambito della procedura di VAS, pubblicando l’avviso sul Bollettino ufficiale della Regione Puglia n. 64 del 09.06.2022 e rendendo disponibile la documentazione per la consultazione in formato digitale all’indirizzo web della Regione Puglia fornito.

La Sezione Autorizzazioni Ambientali, in qualità di Autorità competente, con nota prot. n. 9052 del 22.07.2022, notificata mezzo PEC all’autorità procedente, agli SCMA e agli Enti territoriali interessati, ha dato avvio alla procedura di VAS, pubblicando la documentazione sul Portale ambientale regionale e comunicando i tempi e le modalità di trasmissione dei contributi.

Durante il periodo di consultazione pubblica, cittadini, Enti, associazioni e stakeholders hanno potuto prendere visione degli elaborati del Piano, del Rapporto Ambientale e della Sintesi non tecnica e contribuire attivamente, tramite la formulazione di osservazioni in forma scritta, al miglioramento del Piano stesso.

Con nota AOO_148/PROT/05/06/2023/0001768 la Sezione Infrastrutture per la Mobilità, in qualità di Autorità procedente, ha trasmesso all’Autorità competente un resoconto (riportato integralmente di seguito) delle osservazioni pervenute in fase di consultazione pubblica con le



relative controdeduzioni, precisando che le modifiche verranno apportate agli elaborati di Piano e al Rapporto Ambientale a valle del parere motivato, allegando, altresì, i contributi pervenuti.

Di seguito si riporta l'elenco dei contributi pervenuti:

OSSERVAZIONE 01: CONFISAL Confederazione Generale Sindacati Autonomi Lavoratori

OSSERVAZIONE 02: AdB Distrettuale dell'Appennino Meridionale

OSSERVAZIONE 03: Provincia BAT - Settore II Servizio Gestione provvisoria Parco naturale Regionale "Fiume Ofanto"

OSSERVAZIONE 04: ASSET OSSERVAZIONE 05: Comune di Bari

OSSERVAZIONE 06: Comune di Gravina e Comune di Altamura

OSSERVAZIONE 07: Onorevole Angela Masi

OSSERVAZIONE 08: Consigliere Regionale Ventola Francesco - Fratelli d'Italia

OSSERVAZIONE 09: Comune di Poggiorsini - Comune capofila Area Interna Alta Murgia

OSSERVAZIONE 10: Comune di Canosa

OSSERVAZIONE 11: ARPA

OSSERVAZIONE 12: SEZIONE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA'

OSSERVAZIONE 13: Consigliere Regionale Vito De Palma

Si riporta di seguito il resoconto delle osservazioni pervenute in fase di consultazione pubblica con le relative controdeduzioni.

LEGENDA CONTRODEDUZIONI

accoglibile: osservazione che può essere inserita nel PA PRT 2021-2030

parzialmente accoglibile: osservazione che può essere parzialmente inserita nel PA PRT 2021-2030

non accoglibile: osservazione che non può essere inserita nel PA PRT 2021-2030

non pertinente: osservazione che tratta temi non di competenza del P.A.

ininfluente: osservazione che tratta temi già previsti nel P.A. 2021-2030 adottato con DGR n. 754/2022

e coerenti con la stessa

OSSERVAZIONE 01

Referente: CONFISAL Confederazione Generale Sindacati Autonomi Lavoratori

Estremi nota: prot. n.07/05/SG del 14.06.2022 (AOO_148/PROT/17/06/2022/0001845), nota integrazioni del 25.07.2022 (AOO_148/PROT/28/07/2022/0002336)



Oggetto: Territorio della Provincia di Foggia

SEZIONE A: pp. da 7 a 12 (file pdf "Osservazioni e proposte Confsal Fast" trasmesso con pec del 25.07.2022 acquisito al prot AOO_148/PROT/28/07/2022/0002336)

1. *"Non risulta indicata a pag. 43 la Piattaforma Logistica di Foggia-Incoronata"*

Controdeduzione

Osservazione **accoglibile**, inserendo il riferimento alla piattaforma Logistica di Foggia-Incoronata nella Relazione Generale alla pag. 43, colonna 2.

2. *"Nell'ambito del trasporto aereo l'aeroporto di Foggia mancano i riferimenti quale centro strategico e logistico regionale di Protezione civile e soccorso, traffico di linea e charter.*

Vi è inoltre la necessità di farlo reinserire nel Piano nazionale aeroporti (DPR 201/2015)"

Controdeduzione

I riferimenti all'Aeroporto di Foggia quale *centro strategico e logistico regionale di Protezione civile e soccorso, traffico di linea e charter*, sono presenti nei seguenti paragrafi della Relazione Generale della proposta di Piano adottata con DGR n.754/2022:

- 3.3.2 TRASPORTO AEREO - 3.3.2.1 Offerta di mobilità attuale
- 6.6.3 LA RETE AEROPORTUALE PUGLIESE E I RAPPORTI CON IL SISTEMA TERRITORIALE REGIONALE
- 6.6.5.1 Il nodo di Foggia

Osservazione **ininfluente**.

In merito alla possibilità di inserimento nel Piano nazionale aeroporti (DPR 201/2015), si ricorda che tale strumento di pianificazione non rientra nelle competenze di Regione Puglia. Osservazione **non pertinente**.

3. *"Per il Porto alti fondali di Manfredonia a pag. 61 non vi è nessun riferimento al ruolo in ambito della ZES interregionale "Puglia-Basilicata""*

Controdeduzione

Osservazione **non pertinente** in quanto, tenuto conto delle finalità e dei contenuti del capitolo di cui a pag. 61 della Relazione Generale della proposta di Piano adottata con DGR n.754/2022, il riferimento al ruolo in ambito della ZES interregionale "Puglia-Basilicata" non è attinente.

4. *"A tal riguardo 3.3.4.7 RFI risulta mancante a pag. 79 nell'assetto della rete ferroviaria sulla linea Foggia-Potenza lo scalo di Ascoli Satriano"*

Controdeduzione

Osservazione **accoglibile**, inserendo il riferimento allo scalo di Ascoli Satriano nella mappa che definisce l'assetto di rete della Provincia di Foggia a p. 79 della Relazione Generale di Piano.

5. *"a pag. 129 e 132 il 14.12.2021 vi è stata la definizione l'estensione il completamento della dorsale adriatica con l'inserimento della tratta da Ancona a Foggia nella rete di rango extended Core sia ferroviaria che stradale. [...] Ed è proprio per questo che mappa della rete TEN-T va rivista in base alle priorità di assoluta rilevanza per l'Italia, su cui la Commissione si è espressa favorevolmente a fine 2021 con la necessità di aggiornare la relativa mappa anche sul Piano Attuativo. Di seguito la mappa aggiornata: [...]"*

Controdeduzione



A p. 131 della Relazione Generale della proposta di Piano adottata con DGR n.754/2022 è già inserita la mappa aggiornata. Osservazione **ininfluente**.

6. "Regione Puglia Piano Regionale Trasporti - Piano Attuativo 2021-2030 presentato il 30.05.2022.

A seguito della presentazione del Piano attuativo 2021-2030 del P.R.T. della regione Puglia ai riferimenti di programmazione, della UE e del livello istituzionale nazionale, richiamati in precedenza nel presente documento si sommano, con medesime fonti di riferimento e indirizzi strategici, anche quelle riportate dalle slide di presentazione nel contesto di riferimento e che di seguito si riportano: [...]"

Controdeduzione

La presentazione e le slide cui si fa riferimento non costituiscono allegato della proposta di Piano adottata con DGR n.754/2022, quindi non sono oggetto della fase di consultazione pubblica del procedimento di VAS del PA PRT 2021-2030. Osservazione **non pertinente**.

SEZIONE B: pp. 13 - 14 (file pdf "Osservazioni e proposte Confasal Fast" trasmesso con pec del 25.07.2022 acquisito al prot AOO_148/PROT/28/07/2022/0002336)

1. "MANCATA PREVISIONE dell'ESTENSIONE del SERVIZIO FERROVIARIO TRA STAZIONE FOGGIA CENTRALE E FOGGIA AC/AV e del COLLEGAMENTO FERROVIARIO TRA FOGGIA AV/AC e AEROPORTO GINO LISA (3,5 KM di BINARIO)"

Controdeduzione

In merito alla "mancata previsione dell'estensione del servizio ferroviario tra Stazione Foggia Centrale e Nuova Fermata AV Foggia – Cervaro" si evidenzia che la Relazione Generale della proposta di Piano adottata con DGR n.754/2022 al paragrafo 6.6.5.1 riporta "La realizzazione della nuova stazione AV/AC, inoltre, potrebbe essere sostenuta da un programma di esercizio dei servizi di trasporto pubblico ferroviario in grado di soddisfare la domanda di mobilità generata sia nell'ambito del contesto provinciale che extraregionale. In particolare il PA propone di valutare l'integrazione dei servizi espletati sulla linea Potenza – Melfi – Foggia con quelli presenti sulla linea Foggia - Cagnano Varano (tratta interoperabile) in modo da garantire un collegamento diretto con la rete euro-nazionale e connettere due comprensori turistici, il Gargano ed il Vulture, con forti potenzialità inesprese."

Inoltre, nel lungo periodo, in caso di ulteriore crescita del traffico sulla linea AV/AC, tale da richiedere la possibilità di sorpasso dei treni regionali da parte dei servizi dell'alta velocità, la nuova Fermata di Foggia AV potrà essere trasformata in stazione con binari di precedenza, come previsto dal Progetto Definitivo elaborato da RFI. A tal proposito si riporta quanto illustrato nella Relazione Generale del Progetto Definitivo (par. 1 PREMessa): "La realizzazione della fermata Foggia AV, dal punto di vista ferroviario costituirà un'estensione del piazzale della stazione di Foggia C.le.

Il progetto in questione risulta già predisposto in modo tale da poter accogliere in futuro la realizzazione di due nuovi binari di precedenza trasformando la fermata AV in una stazione AV a quattro binari. Questo consentirà una maggiore integrazione con i servizi ferroviari regionali



verso le principali destinazioni della provincia di Foggia (San Severo e Lucera) e della Basilicata (Melfi e Potenza)."

In ogni caso si fa presente che la programmazione dei servizi di Trasporto Pubblico Locale non compete al Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti. L'osservazione **non è pertinente**.

In merito alla *"mancata previsione dell'estensione del collegamento ferroviario tra Foggia AV/AC e Aeroporto Gino Lisa"*, vista l'attuale domanda generata dall'Aeroporto, l'estensione del collegamento ferroviario potrà essere valutata qualora la crescita dei volumi di traffico aereo saranno tali da richiedere un collegamento ferroviario dedicato tra aerostazione e Fermata Foggia AV/AC e annessi servizi dedicati. Osservazione **non accoglibile**.

2. *"MANCATA PREVISIONE SOTTOPASSO STRADALE SS673 ORTOGONALE PISTA AEROPORTO GINO LISA DI FOGGIA"*

Controdeduzione

La previsione di cui trattasi, per essere inserita nei futuri aggiornamenti del PA, dovrà comunque essere preventivamente giustificata da esigenze operative tali da legittimare un ulteriore allungamento della pista. Eventualità questa che potrà essere verificata solo in base al funzionamento dello scalo nei prossimi anni, in modo da costituire la base per una progettazione tecnica economica che ne dimostri la sostenibilità. Osservazione **non accoglibile**.

3. *"MANCATA PREVISIONE ELETRIFICAZIONE LINEA FERROVIARIA FOGGIA-MANFREDONIA INCLUSA DIRAMAZIONE DA FRATTAROLO A PORTO "ALTI FONDALI" "*

Controdeduzione

Al par. 6.6.5.1 della Relazione Generale della proposta di Piano adottata con DGR n.754/2022 si riporta: *"In corrispondenza della direttrice Foggia-Manfredonia, (vista la domanda di trasporto rilevata) il PA ha previsto la predisposizione di uno Studio di Fattibilità a cura di RFI (f321), finalizzato all'individuazione di una soluzione che consenta di utilizzare la linea ferroviaria per il trasporto di merci da/per il porto Alti fondali, di realizzare un efficiente servizio di trasporto collettivo tra Foggia e Manfredonia ed infine di cogliere gli obiettivi di decarbonizzazione del TPL fissati a livello europeo e nazionale".* Alla luce di quanto illustrato, l'elettrificazione della linea nell'asset ferroviario di RFI è subordinata agli esiti del suddetto studio di fattibilità. Osservazione **parzialmente accoglibile**.

SEZIONE C: pp. da 15 a 18 (file pdf "Osservazioni e proposte Confsal Fast" trasmesso con pec del 25.07.2022 acquisito al prot AOO_148/PROT/28/07/2022/0002336)

1. *"Pag. 404/488 - MIGLIORAMENTO DELL'ACCESSIBILITA' SULL'ULTIMO MIGLIO AI NODI PASSEGGIERI CORE/COMPREHENSIVE"*

Nell'ambito di questo punto è da mettere in evidenza proprio rispetto ai benefici degli utenti finali che il risparmio di tempo medio previsto su Foggia è il DOPPIO di quanto previsto nel tempo medio nella suddetta tabella che va pertanto modificata ponendo in risalto che ciò deriva dalle Delibere 13/2017 e 11/2018 rispettivamente del Consiglio comunale e di quello provinciale di Foggia.

Controdeduzione



Si rimanda alle controdeduzioni n.1 (osservazione in parte **non pertinente** e in parte **non accoglibile**) e n.3 (osservazione **parzialmente accoglibile**) della SEZIONE B.

2. *“Richiesta di inclusione degli interventi di sistema della Delibera 13/2017 C.C. di Foggia e in particolare:*
 - A. *Interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Foggia e della BAT, oltre che quelli della Basilicata e del Molise, all'AEROPORTO DI FOGGIA per modalità di trasporto.*
 - B. *Il finanziamento del collegamento ferroviario dall'aeroporto alla nuova Stazione AV e della elettrificazione della linea Foggia-Manfredonia incluso il raccordo da stazione di Frattarolo al Porto A.F. unitamente alla realizzazione di un sovrappasso ferroviario per la eliminazione del PL tra via Leone XIII e di Via del mare ubicato in ambito urbano a Foggia.*
 - C. *L'estensione degli attuali servizi di trasporto ferroviario (linee Lucera-Foggia e Foggia-Peschici dalla stazione di Piazzale Vittorio Veneto a quella AV e fino all'aeroporto Gino Lisa.”*

Controdeduzione

A. Si rimanda alla controdeduzione n.1 (osservazione in parte **non pertinente** e in parte **non accoglibile**) della SEZIONE B per la modalità ferroviaria. Per la modalità su gomma si evidenzia che i servizi automobilistici urbani di collegamento tra la Stazione di Foggia e l'aeroporto Gino Lisa sono di competenza del Comune di Foggia e che i servizi automobilistici extraurbani di collegamento con l'aerostazione rientrano nelle competenze pianificatorie dei rispettivi ATO e devono rispettare la vigente normativa di settore.

B. e C. Si rimanda alle controdeduzioni n.1 (osservazione in parte **non pertinente** e in parte **non accoglibile**) e n.3 (osservazione **parzialmente accoglibile**) della SEZIONE B.

3. *“Pag. 406/488 - POTENZIAMENTO DEL TPL SULLA RETE FERROVIARIA REGIONALE*

Su questo punto con particolare riferimento ai costi di investimento nella rete regionale, con riferimento anche a quanto evidenziato nel punto precedente, vi è una rilevante ed evidente sperequazione di programmazione e impegni finanziari a livello territoriale.

Per la Capitanata sul montante complessivo di 1.635 mln di € vengono destinati poco più di 61 mln pari al 3,7% che è in antitesi con tutte le analisi e gli indicatori socio-economici.

NECESSITA PERTANTO UN RIEQUILIBRIO IN TALE AMBITO!”

Controdeduzione

Il dato proposto è stato estrapolato da una valutazione economica relativa ad una sola componente del trasporto ferroviario insistente sulla rete regionale. Si osserva infatti che in provincia di Foggia ricadono importanti interventi di rango nazionale quali il lotto Bovino - Orsara della linea AC Bari-Napoli, il raddoppio di Lesina – Termoli (tratto fino al confine regionale), la nuova fermata Foggia – Cervaro AV/AC. A questo si aggiunga l'intervento sulla direttrice Foggia-Manfredonia, il cui costo al momento non è definito.

Si citano Inoltre in ambito di trasporto stradale, le seguenti opere commissariate con DPCM del 16/04/2021: 1. SS 16 Adriatica. Parte A: adeguamento tratto tra Foggia e San Severo. Parte B: tangenziale Ovest di Foggia; 2. SS 89 Garganica.

Infine con Delibera CIPRESS n. 1/2022 sono state assegnate le risorse finanziarie per la realizzazione dei seguenti interventi bandiera: 1. Strada a scorrimento veloce del Gargano; 2. SR1 Poggio Imperiale Candela.

L'osservazione **non è pertinente**.



4. "A pag. 406/488 - POTENZIAMENTO DELLA RETE REGIONALE DEI NODI INTERMODALI STRADA/ROTAIA

[...] La richiesta su questo punto è l'inserimento di tale previsione quindi di un "Parcheggio sicuro" per mezzi pesanti nei pressi di località come la Zona industriale ASI di Foggia-Incoronata dove esiste, oltre ad una serie di infrastrutture stradali, ferroviarie e di interscambio come la piattaforma logistica già presenti, anche un Casello autostradale automatizzato e molto vicino e, addirittura, anche uno spazio solo da adeguare come infrastruttura puntuale a questa necessaria integrazione per spostare merci dalla strada al ferrovia e viceversa."

Controdeduzione

Il PA 2021-2030 non è lo strumento cui compete la pianificazione di elementi così puntuali quali aree di parcheggio. In merito al trasporto merci la relazione generale di piano al paragrafo 6.6.6 **L'INTERMODALITÀ DELLE MERCI SULLA RETE DI PRIMO LIVELLO** illustra quanto di seguito riportato:

"Sul versante del trasporto merci il PA 2021 – 2030, [...], intende assicurare il raccordo tra la rete di interesse nazionale e i principali nodi intermodali, ossia allo scalo di Foggia Incoronata (f207), Bari Lamasinata (f27, f333), Taranto (f84 e f85), Brindisi Intermodale (f92 a-b) e Lecce Surbo (f332), realizzando i prerequisiti infrastrutturali per un ulteriore impulso allo sviluppo del traffico merci su ferrovia e dell'intermodalità strada-ferrovia.

Per il dettaglio di tali interventi previsti sui principali nodi logistici regionali, inquadrati come prioritari" all'interno della Proposta di Piano, si rimanda al PRML che ne fornisce le informazioni più aggiornate disponibili (Allegato A DGR n. 269 del 28/02/2022).

Il PA 2021-2030 assume e valorizza gli interventi compresi nel PRML e previsti da Rete Ferroviaria Italiana, dalle Autorità di Sistema Portuale e dalle imprese logistiche in corrispondenza di tali nodi, e fornisce una stima degli effetti che la realizzazione di tali interventi potrebbero apportare al sistema della mobilità delle merci regionale.

Per la consultazione degli elenchi degli interventi citati e previsti dal PA 2021-2030 si rimanda all'Allegato "Database degli interventi".

Si evidenzia in ogni caso che nella Relazione Tecnica Illustrativa del "PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA DI UNA PIATTAFORMA LOGISTICA INTEGRATA NELL'AREA DI SVILUPPO INDUSTRIALE INCORONATA DI FOGGIA" (trasmesso dal Consorzio ASI Foggia alla Sezione TPL e intermodalità con nota prot. n. 3752/2022 del 28-07-2022), si riporta:

"Il potenziamento e l'ammodernamento della Piattaforma Logistica sita nell'Agglomerato Incoronata nella zona ASI di Foggia rappresenta un'importante opportunità di sviluppo e competitività del territorio locale e regionale, in linea con la programmazione nazionale e comunitaria.

Inserita tra le opere infrastrutturali previste nel Patto per la Puglia del 2016, la Piattaforma è stata finanziata dal fondo Coesione e Sviluppo FSC 2014-2020, per un importo complessivo pari a 40 milioni di euro. [...]

Il presente Studio di Fattibilità, a valle dell'iter tecnico-amministrativo descritto, è stato redatto al fine di poter appaltare la progettazione e la successiva realizzazione delle opere utili alla implementazione della nuova piattaforma logistica, [...]"



Il suddetto PFTE prevede un'area destinata a "Parcheggi" pari a 23.063 mq: "Le zone riservate ai parcheggi possono essere suddivise in aree destinate alla sosta dei veicoli commerciali e dei veicoli privati, solitamente autovetture.

In un terminal ferro-gomma la superficie del parcheggio per mezzi commerciali è correlata al numero di unità di carico che vengono trasbordate dai carri e, per questo, dipende dalla composizione dei treni. Il calcolo che segue è stato effettuato nelle tre ipotesi di composizione dei treni di 25, 30 e 35 carri. Il parcheggio riservato ai veicoli commerciali per il terminal di Foggia Incoronata è stato quindi dimensionato per accogliere il numero di mezzi pesanti necessari a movimentare il 30% del massimo numero di unità di carico movimentabile dal terminal ferroviario. [...]"

L'osservazione **non è pertinente**.

5. "A pag. 408/488 7.2.5 APPROFONDIMENTO SULL'ASSOLVIMENTO DEL CRITERIO DI ADEMPIMENTO N. 8 (SICUREZZA STRADALE)

[...] Le richieste al riguardo sono due prevedendo nel Piano attuativo:

- a) *una rivisitazione della qualità e della tipologia, proprio per i motivi ben analizzati, per la SS. 673 tangenziale ovest di Foggia e il tratto della SS. 16 Foggia-San Severo con l'innalzamento degli standard di sicurezza da richiedere ad ANAS portando entrambe le infrastrutture suddette alla tipologia B con altri eventuali necessari interventi;"*

Controdeduzione

Gli interventi relativi alla SS 673 riportati nel PA 2021-2030, rivengono dal precedente PA 2015-2019 e sono i seguenti:

- **id S15:** Interventi ricorrenti di manutenzione ai fini del recupero funzionale della Tangenziale Ovest di Foggia - S.S n. 673 (ex S.S. n.16) - Lotto 1 dal km 16+540 al km 23+650
- **id S14:** Interventi ricorrenti di manutenzione ai fini del recupero funzionale della Tangenziale Ovest di Foggia - S.S n.673 (ex S.S. n. 16) - Lotto 2 - S.S n.673 dal casello autostradale al km 23+650
- **id S16:** SS16 Tangenziale Ovest di Foggia - Progetto per il Recupero funzionale - 3° Lotto dal km. 683+700 all'innesto con la SS16 in direzione Bari

L'intervento sulla SS 16 tra Foggia e San Severo (id S4), contenuto nel Contratto di Programma di Anas, prevede il mantenimento della sezione C al fine di non entrare in competizione con il parallelo ramo autostradale e include l'eliminazione di tutte le intersezioni a raso per aumentare il livello di sicurezza.

I suddetti interventi sono tutti commissariati, i relativi progetti definitivi risultano approvati e sono state rilasciate per ciascuno le intese Regione - Anas che disciplinano l'esecuzione delle opere. Osservazione **non accoglibile**.

- b) *"richiedere ad ANAS la realizzazione di un sottopasso stradale, nel tratto del lotto relativo della tangenziale ovest di Foggia all'altezza della ortogonale della pista dell'aeroporto di Foggia (come per esempio realizzato a Forlì) raggiungendo il duplice obiettivo di migliorare sia la sicurezza di esercizio di entrambe le modalità (terrestre e aerea) e di utilizzare INTERAMENTE l'attuale pista dell'aeroporto foggiano."*

Controdeduzione

Si rimanda alla controdeduzione n. 2 della SEZIONE B. Osservazione **non accoglibile**.



SEZIONE D: pp. da 18 a 23 (file pdf "Osservazioni e proposte Confisal Fast" trasmesso con pec del 25.07.2022 acquisito al prot AOO_148/PROT/28/07/2022/0002336)

"A pag. 409/488 - 7.3 Approfondimento sull'assolvimento del criterio di adempimento n. 4 (Connettività alla rete centrale TEN-T e ai suoi nodi)

A tal riguardo ribadendo che il nodo urbano di Foggia è l'unico crocevia di 2 Corridoi TEN-T rileviamo e segnaliamo che anche su questo rileviamo necessarie osservazioni (in nero) e (in rosso) le indispensabili richieste di variazioni ed implementazioni delle previsioni del piano Attuativo, con aggiornamento delle Tavole allegate."

1. *"Manca il riferimento all'Aeroporto Gino Lisa di Foggia e al collegamento ferroviario dall'aeroporto alla Stazione AV."*

*Si rimanda alla controdeduzione n. 1 della SEZIONE B. Osservazione **non accoglibile**.*

2. *"Manca la previsione della estensione degli attuali servizi di trasporto ferroviario (linee Lucera-Foggia e Foggia-Peschici dalla stazione di Piazzale Vittorio Veneto a quella AV e fino all'aeroporto Gino Lisa)"*

*Si rimanda alla controdeduzione n. 1 della SEZIONE B. Osservazione **non accoglibile**.*

3. *"Manca il riferimento all'elettrificazione della linea Foggia-Manfredonia incluso il raccordo da stazione di Frattarolo al Porto A.F e la realizzazione di un sovrappasso ferroviario per la eliminazione del PL tra via Leone XIII e di Via del mare ubicato in ambito urbano a Foggia."*

*Si rimanda alla controdeduzione n.3 della SEZIONE B. Osservazione **parzialmente accoglibile**.*

4. *Manca il riferimento all'attuazione del collegamento via mare da Manfredonia a Tremiti.*

Controdeduzione

In attuazione della L.R. 16/2008 recante "Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di piano regionale dei trasporti", art. 25 "Azioni del piano in materia di trasporto marittimo per la mobilità delle persone", comma 1, lett. c), durante la stagione estiva 2022 è stato attivato il servizio di trasporto pubblico sperimentale (D.G.R. n. 551 del 20/04/2022) "Metrò del Mare", collegamento marittimo tra porto di Manfredonia e Isole Tremiti, gestito dalla Provincia di Foggia e finanziato dalla Regione Puglia. Lo stesso servizio, sempre a *carattere sperimentale*, è stato confermato per la stagione estiva 2023 (DGR n. 226 del 28/02/2023). Trattandosi di servizio di trasporto pubblico, la sua pianificazione e programmazione futura non è competenza del PA 2021-2030, tuttavia il monitoraggio dello stesso, permetterà di valutare la realizzazione un'adeguata infrastrutturazione a terra finalizzata all'accoglienza dei passeggeri nell'area portuale. Pertanto l'osservazione è **parzialmente accoglibile** inserendo nel paragrafo 6.6.5.1 *Il nodo di Foggia* della Relazione Generale di Piano il riferimento al servizio del Metrò Mare e ai possibili esiti del suo monitoraggio.

5. ***Necessita l'introduzione di una scheda di interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Foggia e della BAT, oltre che quelli della Basilicata e del Molise, all'AEROPORTO DI FOGGIA per modalità di trasporto.***

Controdeduzione

*Si rimanda alla controdeduzione n. 1 della SEZIONE B. Osservazione **non accoglibile**.*

6. *Manca il riferimento ad interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Foggia ai PORTI DI MANFREDONIA per modalità di trasporto*



Controdeduzione

Il Porto di Manfredonia non risulta attualmente avere una spiccata vocazione per il traffico passeggeri, come si evince anche dalla Relazione del DPSS dell'AdSP Mar Adriatico Meridionale adottato con CdG n. 1 del 28.01.2020: *“Senza porsi più in competizione i porti del sistema dovranno perseguire una loro specializzazione ma al contempo una loro integrazione funzionale a monte e a valle delle varie fasi dei diversi servizi dove maggiormente vi è concentrazione di valore aggiunto, consapevoli che il mercato selezionerà in maniera sempre più attenta e puntuale gli scali, partendo da queste evidenze.*

Le azioni del piano dovranno essere logicamente articolate intorno alle seguenti grandi aree tematiche:

- *adeguamento infrastrutturale a tenere il passo al rapido evolversi delle esigenze dei vettori (dragaggio dei fondali, potenziamento delle banchine, riorganizzazione degli spazi retro - banchina, miglioramento accoglienza passeggeri, innalzamento livello di intermodalità;*
- *integrazione, sviluppo ed accessibilità dei servizi di supporto attraverso l'impiego delle nuove tecnologie;*
- *marketing strategico ed operativo per i settori della crocieristica e delle autostrade del mare;*
- *raccordo con la pianificazione energetica ed ambientale*

a determinare le specializzazioni di cui sopra con l'intento di potenziare le attività innervate dalle scelte strategiche e di portare, evidentemente, a rinsaldare le storiche vocazioni dei cinque porti:

- *Bari: funzione passeggeri, passeggeri e merci, commerciale;*
- *Brindisi: funzione industriale, commerciale, passeggeri e merci;*
- *Manfredonia: funzione commerciale, industriale, peschereccia;*
- *Barletta: commerciale, peschereccia, turistica e da diporto;*
- *Monopoli: commerciale, turistica e da diporto, peschereccia”.*

Alla luce di quanto detto e vista l'attivazione del servizio Metrò Mare di cui alla controdeduzione D4, si potrà valutare la realizzazione un'adeguata infrastrutturazione a terra finalizzata all'accoglienza dei passeggeri nell'area portuale, in base agli esiti del monitoraggio del servizio stesso. L'osservazione è **parzialmente accoglibile** inserendo nel paragrafo 6.6.5.1 *Il nodo di Foggia* della Relazione Generale di Piano il riferimento al servizio del Metrò Mare e ai possibili esiti del suo monitoraggio.

7. ***Necessita l'introduzione di una scheda di interventi che garantiscono l'accessibilità dei PASSEGGERI della Provincia di Barletta-Andria-Trani, oltre che quelli della Basilicata e del Molise ai PORTI DI MANFREDONIA per modalità di trasporto.***

Si rimanda alla controdeduzione n. 6 della SEZIONE D. Osservazione **parzialmente accoglibile**.

8. ***Manca il riferimento al Porto Alti Fondali di Manfredonia e della Piattaforma Logistica di Foggia-Incoronata come retroporto.***

Controdeduzione

L'osservazione è **accoglibile** per quanto attiene il Porto Alti Fondali inserendo il simbolo grafico del porto all'interno dell'*“etichetta dell'intermodalità”* riferita alla città di Foggia, sia nella Tavola 1, (ultima colonna a destra *“integrazione della Rete TEN-T”*, riquadro in basso), sia nella Tavola 2 (riquadri nell'ultima colonna a destra). In questo modo si completa la visione del nodo



intermodale di Foggia. Si evidenzia inoltre che nella Tavola 4 è riportata la planimetria del Porto di Manfredonia con l'indicazione degli interventi acquisiti dalla programmazione dell'Autorità di Sistema Portuale Mar Adriatico Meridionale.

Relativamente alla "Piattaforma Logistica di Foggia-Incoronata come retroporto", si rileva che il simbolo grafico della Piattaforma Logistica di Foggia Incoronata è già presente sia nella Tavola 1, (ultima colonna a destra "integrazione della Rete TEN-T", riquadro in basso), sia nella Tavola 2 (riquadri nell'ultima colonna a destra).

Si ricorda infine che la Piattaforma Logistica è un'infrastruttura per sua natura fortemente connessa alle aree portuali e retroportuali. Osservazione **ininfluente**.

9. *Manca il riferimento alla realizzazione di un PARCHEGGIO SICURO per mezzi pesanti in ambito Consorzio Area Industriale di Foggia-Incoronata.*

Si rimanda alla controdeduzione n. 4 della SEZIONE C. Osservazione **non pertinente**.

10. ***Necessita l'introduzione di una scheda di interventi che garantiscono l'accessibilità delle MERCI della Provincia di Foggia, oltre che quelli della Basilicata e del Molise alla PIATTAFORMA LOGISTICA DI FOGGIA-INCORONATA per modalità di trasporto.***

Controdeduzione

Si rimanda alle controdeduzioni n. 4 e n. 5 della SEZIONE C. Osservazione **non accoglibile**.

Si rileva che gli interventi S14-S15-S16 indicati nel PA 2021-2030 relativi alla SS673 sono finalizzati anche al miglioramento dell'accessibilità stradale alla piattaforma logistica, nonché dello svincolo tra la SS673 la SS544.

Inoltre come già detto, in merito al trasporto ferroviario, l'intervento f207 "Realizzazione di fascio, presa e consegna nella stazione di Incoronata ed interconnessione con binari ASI", finanziato a valere su PNRR e FSC 2007/2013 per un importo pari a 11,8 M€ e avente il Consorzio ASI Foggia come soggetto attuatore, assicura il raccordo tra la rete di interesse nazionale e lo scalo di Foggia Incoronata.

Infine si segnali che nel Documento "Collegamenti ferroviari con i porti e ultimo miglio in Puglia - Quadro degli interventi - edizione Gennaio 2023" trasmesso da RFI, agli atti della Sezione Infrastrutture per la Mobilità, è indicato l'intervento "Stazione di Incoronata" che include:

- Nuovo fascio di n.3 binari di p/c a modulo 750m e asta di manovra lato Foggia, allacciati al binario III di Incoronata lato Foggia a cura ASI FG/Lotras.
- Elettificazione del nuovo fascio di p/c, in asset ASI Foggia e gestito da Lostras S.r.l., allacciato al binario III di Incoronata lato Foggia a cura RFI.
- Adeguamento a modulo 750m del III binario della stazione di Incoronata a cura RFI.

SEZIONE E: pp. da 23 a 26 (file pdf "Osservazioni e proposte Confsal Fast" trasmesso con pec del 25.07.2022 acquisito al prot AOO_148/PROT/28/07/2022/0002336)

1. ALLEGATO B1 Tavola 1



- ✓ **Inserire il riferimento cartografico del Nodo Urbano di Foggia nella cartina della rete TEN-T quale crocevia di 2 Corridoio TEN-T e la linea Foggia Potenza in quanto prevista dal CIS Napoli-Bari AV-AC.**

Controdeduzione

La mappa della RETE TEN T riportata nella Tavola 1 "I tre livelli del Piano" è la "Map Finder Chart for European Transport Corridors" contenuta nell'ANNEX 3 Alignment of the European Transport Corridors della COM(2021) 812 final 2021/0420(COD) del 14.12.2021, ovvero della "Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013". Rappresentando dunque una citazione essa non è modificabile. Osservazione **non accoglibile**. Si provvederà tuttavia a specificare meglio la fonte della figura nella didascalia presente nella Tavola 1 del Piano.

- ✓ **Inserire il riferimento cartografico dei Porti di Manfredonia (come ad esempio fatto per Barletta) che sono parti funzionali dell'HUB INTERMODALE di Foggia e il collegamento con le Isole Tremiti.**

Controdeduzione

Per quanto riguarda il riferimento cartografico dei Porti di Manfredonia, l'osservazione è **accoglibile** inserendo nella mappa in basso dell'ultima colonna a destra della Tavola 1 "I tre livelli del Piano", l'indicazione cartografica del porto di Manfredonia e il simbolo del porto all'interno dell'etichetta dell'intermodalità della città di Foggia".

Per quanto riguarda il collegamento con le Isole Tremiti, l'osservazione è **ininfluente** in quanto la freccia che indica tale collegamento, è già presente nella mappa più grande e principale a sinistra della Tavola 1.

- ✓ **Inserire il riferimento alla Piattaforma Logistica di Foggia-Incoronata come retroporto del Porto alti fondali di Manfredonia e sede di un "Parcheggio sicuro" per i mezzi pesanti su gomma utile anche all'interscambio modale.**

Controdeduzione

Il simbolo grafico della Piattaforma Logistica di Foggia Incoronata è già presente all'interno dell'etichetta dell'intermodalità della città di Foggia nella mappa in basso dell'ultima colonna a destra della Tavola 1 "I tre livelli del Piano". Come già detto la Piattaforma Logistica è un'infrastruttura per sua natura fortemente connessa alle aree portuali e retro portuali. Osservazione **ininfluente**.

In merito al "Parcheggio Sicuro" si rimanda alla Controdeduzione n. 4 della SEZIONE C. Osservazione **non pertinente**.

- ✓ **Inserire il riferimento al collegamento ferroviario tra stazione Foggia AV e Aeroporto Gino Lisa di Foggia;**

Si rimanda alla controdeduzione n. 1 della SEZIONE B. Osservazione **non accoglibile**.

- ✓ **Inserire il riferimento al sottopasso stradale SS 673 all'altezza dell'ortogonale della Pista aeroportuale per maggiore sicurezza;**

Si rimanda alla controdeduzione n. 2 della SEZIONE B. Osservazione **non accoglibile**.

2. **ALLEGATO B2 Tavola 2**

- ✓ **Inserire il riferimento alla stazione AV di Foggia e non fermata come erroneamente definito in alcune voci della tavola.**

Controdeduzione



In sede di CONFERENZA DI SERVIZI EX ART. 14-BIS DELLA L. 241/1990 e s.m.i. di cui all'art. 53-bis del DL 77/2021, convertito, con modificazioni, nella L. 108/2021 e s.m.i., convocata con nota UA 22/6/2022 RFI-DIN-DIS\13\P2022\0000314, il progetto definitivo su cui gli enti interessati sono stati chiamati a esprimere parere di competenza è denominato "Nuova Fermata AV Foggia - Cervaro". Tale titolo ha definitivamente indicato la denominazione e le caratteristiche dell'infrastruttura. Pertanto il PA 2021-2030 recepisce la stessa denominazione. Osservazione **non accoglibile**.

3. ALLEGATO B3 Tavola 3

- ✓ **Inserire il riferimento alle segnalate implementazioni progettuali con sezione di tipo B per le strade SS. 16 tratto Foggia-San Severo e SS. 673 Tangenziale ovest di Foggia e con la previsione del sottopasso stradale all'altezza della ortogonale con la pista dell'aeroporto Gino Lisa.**

Si rimanda alle controdeduzioni n. 5 della SEZIONE C e n. 2 della SEZIONE B. Osservazione **non accoglibile**.

4. ALLEGATO B4 Tavola 4

- ✓ **Si richiede una profonda rivisitazione di programmazione e di interventi in merito per il Porto alti fondali INSPIEGABILMENTE NON INSERITO, pur essendo tra i 58 porti di interesse nazionale e uno dei pochi già connessi alla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, con la necessaria correzione sia per quanto concerne quanto sopra segnalato che con il finanziamento e l'elettrificazione della linea Foggia-Manfredonia incluso il raccordo da Frattarolo al Porto alti fondali.**

Controdeduzione

In merito alla linea Foggia – Manfredonia si rimanda alla controdeduzione n.3 SEZIONE B. Osservazione **parzialmente accoglibile**.

Il Porto di Manfredonia con l'indicazione degli interventi ivi localizzati sono inseriti nella Tavola 4 "Sistemi di trasporto Marittimo e Aereo", mentre i costi e le relative fonti di finanziamento sono indicati dell'allegato C "Database interventi". Osservazione **ininfluente**.

- ✓ **Si richiede una profonda rivisitazione di programmazione e di interventi in merito per l'aeroporto Gino Lisa di Foggia INSPIEGABILMENTE ANCORA NON REINSERITO nel Piano nazionale degli aeroporti e destinatario di una una piccola e striminzita dose di finanziamenti come si evince anche dalla riepilogazione grafica.**

Controdeduzione

Si ricorda che ai sensi dell'art. 28 della LR 16/2008 (PRT) "il PRT, [...], stabilisce che il piano attuativo si ponga come obiettivo la definizione del sistema integrato aeroportuale regionale, assumendo a riferimento il piano di sviluppo del sistema aeroportuale denominato "Diffusione e specializzazione" definito dal master plan degli aeroporti pugliesi, e individua questa come azione propedeutica alla definizione di dettaglio e all'attuazione di tutte le altre linee di intervento previste. [...]"

3. Il PRT, considerato il piano di sviluppo del sistema aeroportuale definito dal master plan degli aeroporti pugliesi denominato "Diffusione e specializzazione", individua diverse funzioni o vocazioni per ciascuno scalo:

- a) *Bari: scalo principale del sistema destinato a mantenere una pluralità di funzioni;*
- b) *Brindisi: traffico di linea e charter incoming, attività complementari (World food programme,*



manutenzione e vestizione degli aeromobili);

c) Foggia: centro strategico della protezione civile regionale e polo logistico per tutte le funzioni di interesse pubblico legate alle attività di protezione civile e soccorso; traffico di linea e charter;

d) Taranto: traffico cargo in relazione al Taranto container terminal (TCT), manutenzioni e industria aeronautica, traffico di linea limitato ai collegamenti con i due hub nazionali.”

Alla luce di quanto detto è evidente dunque che la programmazione degli interventi aeroportuali recepita dal PA 2021-2030 tiene conto dei piani di sviluppo aeroportuale nonché dei contratti di programma ENAC - Aeroporti di Puglia.

Infine è importante ricordare che il PA 2021-2030 non stanziava finanziamenti pubblici e che la maggior parte degli interventi aeroportuali sono a carico di Aeroporti di Puglia, ENAC o provvedimenti di carattere statale (consultare a tal riguardo l'allegato C "Database Interventi).

In merito all'inserimento dell'Aeroporto Gino Lisa di Foggia nel Piano nazionale aeroporti (DPR 201/2015), si ribadisce che tale strumento di pianificazione non rientra nelle competenze di Regione Puglia. Osservazione **non accoglibile**.

5. **ALLEGATO B5 Tavola 5**

✓ *Necessita riportare almeno con orizzonte temporale entro 2030 la realizzazione dei percorsi ciclabili c76 e c77.*

Controdeduzione

I suddetti interventi relativi alla mobilità ciclistica non risultano ad oggi ancora finanziati e pertanto si ritiene opportuno confermare come orizzonte temporale gli anni successivi al 2030.

Si ricorda infine che su indicazione del PRMC (approvato con DGR n. 406 del 27.03.2023), "negli anni successivi alla redazione del presente PRMC, si prevede che le priorità di intervento ricadano sulle ciclovie turistiche di scala nazionale, individuate e finanziate a livello nazionale" (par. *Priorità di intervento* della Relazione Generale). Attualmente infatti risultano finanziate a valere sul PNRR la Ciclovía Adriatica e la Ciclovía dell'Acquedotto Pugliese. Osservazione **non accoglibile**.

OSSERVAZIONE 02

Referente: AdB Distrettuale dell'Appennino Meridionale

Estremi nota: n. 7104 del 21.06.2022 (AOO_148/PROT/29/11/2021/0003163)

Oggetto: Coerenza con la Pianificazione di Bacino e di Distretto

"Nel complesso, per come sono stati accolti i suggerimenti in fase di scoping e per come è stato strutturato il Rapporto ambientale oggetto di valutazione si ritiene coerente con la Pianificazione di Bacino e di Distretto l'impostazione del Piano attuativo sia in riferimento agli indirizzi strategici sia in riferimento a quelli operativi, agli obiettivi di sostenibilità da perseguire attraverso le azioni di piano, agli indicatori utili per il monitoraggio e la successiva gestione del Piano.



Per quanto in questa fase non è dato individuare interferenze con le pianificazioni direttamente gestite dalla scrivente Autorità di Bacino Distrettuale, si evidenzia che nelle successive fasi di elaborazione dei progetti, qualora dovessero essere rilevate interferenze con la pianificazione di bacino e di distretto, si dovrà procedere alla richiesta di parere secondo le norme e le procedure vigenti.”

La presente osservazione non richiede una controdeduzione.

OSSERVAZIONE 03

Referente: Provincia BAT - Settore II Servizio Gestione provvisoria Parco naturale Regionale "Fiume Ofanto"

Estremi nota: n. 14237 del 29.06.2022 (AOO_148/PROT/01/07/2022/0002046)

Oggetto: Mobilità ciclistica - Ciclovia RP 11 Valle dell'Ofanto

Il contributo fa riferimento “alla sezione “Mobilità ciclistica” - Tav. 5” e si basa sul contributo fornito con nota prot. n. 6936 del 06.04.2020 trasmessa dalla Provincia BAT - Settore II Servizio Gestione provvisoria Parco naturale Regionale "Fiume Ofanto" “nell'ambito del processo VAS del Piano regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC), evidenziando l'opportunità di estendere il tracciato della "Ciclovia RP 11 Valle dell'Ofanto" includendo la diramazione del tratto tra foce Torrente Locone e la Stazione Ferroviaria FS di Rocchetta S. Antonio Scalo. Tale specifica richiesta, come meglio argomentata nella nota prot. n. 6936 del 06.04.2020 allegata, è stata oggetto di specifiche attività di valorizzazione dell'intero itinerario parallelo al fiume Ofanto, in coerenza con le previsioni dello Schema Territoriale del Parco Naturale Regionale del Fiume Ofanto, adottato con Delibera del Consiglio Provinciale n. 23 del 17.06.2021. [...]

Per quanto suesposto si invitano gli Enti in indirizzo a poter valutare i contenuti illustrati nella nota prot. n. 6936 del 06.04.2020 allegata alla presente, tra le previsioni del Piano Regionale dei Trasporti – Piano Attuativo 2021-2030.”

Controdeduzione

Si riporta di seguito quanto già controdedotto in sede di procedimento di VAS del PRMC approvato con DGR n. 406 del 27.03.2023:

“Osservazione parzialmente accolta.

1) è stata prevista l'estensione del tracciato RP11 come proposto;

2-3) le velostazioni indicate e le diramazioni e i tracciati “lungo fiume” sono demandate alla programmazione del Parco del fiume Ofanto;

4) sarà mantenuto il tracciato di piano ma nella Relazione sarà inserita una postilla indicando la variante proposta come possibile alternativa locale da valutare, in sede di progettazione, a condizione che siano garantiti gli standard prestazionali previsti dal piano.”

Osservazione **parzialmente accoglibile** modificando l'elaborato Tavola 5 “Mobilità Ciclistica” che recepirà integralmente quanto indicato nel PRMC approvato.



OSSERVAZIONE 04

Referente: ASSET

Estremi nota: AOO_1/PROT/0002978 del 14.07.2022 (AOO_148/PROT/20/07/2022/0002231)

Oggetto: Studio di fattibilità del superamento del nodo di Massafra sulla SS7.

“Come da oggetto al seguente link è disponibile lo Studio di fattibilità prodotto da ASSET sul superamento del nodo di Massafra.

Si fa presente come l'adeguamento di quel tratto stradale in prosecuzione al tratto autostradale può essere considerato come intervento “Last Mile” all'interno del Corridoio TEnT Scandinavo Mediterraneo.”

Controdeduzione

A seguito della nomina di Taranto quale città ospitante i Giochi del Mediterraneo del 2026, la L n. 91 del 15.07.2022 art. 27 c. 3 ha disposto quanto di seguito *“Al fine di migliorare l'infrastrutturazione stradale per lo svolgimento dei XX Giochi del Mediterraneo nella città di Taranto nel 2026, sono stanziati 1 milione di euro per l'anno 2022 e 3,5 milioni di euro per l'anno 2023 in favore della regione Puglia per il completamento della fase di progettazione degli interventi per la realizzazione della strada statale n. 7 nel tratto compreso tra il comune di Massafra e il comune di Taranto, a valere sulle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione, programmazione 2021-2027, di cui all'articolo 1, comma 177, della legge 30 dicembre 2020, n. 178. Con deliberazione del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile sono stabilite le modalità attuative per il trasferimento e l'utilizzo delle risorse di cui al presente comma, sono individuate le forme di copertura finanziaria ai fini della realizzazione dell'intervento, anche nell'ambito del Piano di sviluppo e coesione del Fondo per lo sviluppo e la coesione, programmazione 2021- 2027, di cui è titolare la regione Puglia, ed è indicato il relativo cronoprogramma procedurale e finanziario, fermo restando che la progettazione dell'intervento deve assicurare che il suo completamento sia coerente con lo svolgimento dell'evento di cui al primo periodo.”.*

Osservazione **accoglibile**, inserendo nel PA 2021-2030 la previsione “Interventi di potenziamento della SS.7”, con orizzonte temporale “oltre 2030” in quanto pur essendo connessa allo svolgimento dei Giochi del Mediterraneo nella Città di Taranto, attualmente risulta finanziata con la citata L n. 91/2022 la sola progettazione (in assenza tuttavia della delibera CIPRESS di assegnazione delle risorse) ed è stato redatto solo uno studio di fattibilità. Verranno aggiornati i seguenti elaborati di piano: Relazione Generale, Allegato Database interventi, TAVOLA 3 Trasporto su Strada.

OSSERVAZIONE 05

Referente: Comune di Bari

Estremi nota: prot. n. 229616 del 19.07.2022 (AOO_148/PROT/25/07/2022/0002265)

Oggetto: Progettualità in essere relative al Comune di Bari.



“Con la presente, [...], si prende atto che le progettualità in essere relative al Comune di Bari sono state utilmente recepite e inserite nel PA 21-30 del PRT e pertanto non vi sono rilievi da segnalare per quanto attiene alle competenze tecnico-urbanistiche dell'Ufficio scrivente, fermo restando che in fase attuativa per i singoli interventi questo Ufficio si riserva di fornire ogni utile indicazione per la compatibilità relativa agli aspetti di competenza e per l'inserimento nel territorio comunale.”

La presente osservazione non necessita di controdeduzione.

OSSERVAZIONE 06

Referente: Comune di Gravina e Comune di Altamura

Estremi nota: prot. n. 0026691 del 22/07/2022 (AOO_148/PROT/28/07/2022/0002360)

Oggetto: Collegamento della SS 96 da Altamura a Potenza passando per Gravina

Il Piano Regionale dei trasporti 2021-2030 per quanto riguarda la mobilità stradale ha lasciato irrisolto il collegamento della Città di Gravina in Puglia alla direttrice a quattro corsie Altamura-Matera.

Infatti con l'allargamento a 4 corsie della SS 96 da Bari ad Altamura e della SS 99 da Altamura a Matera, non è stato risolto in maniera adeguata il collegamento della SS 96 da Altamura a Potenza passando per Gravina. [...]

Si impone pertanto la necessità che la Regione Puglia tenga in debito conto nel Piano Regionale dei Trasporti 2021-2030 la risoluzione del collegamento della SS 96-99 “Bari-Matera” con con la SS 96 verso Potenza ed anche con la Strada Regionale n.6, arteria che non ha più visto il suo collegamento tra Spinazzola e Gravina verso Gioia C, restando un'opera incompiuta. [...]

Il collegamento Bari-Potenza con passaggio da Gravina risulta attualmente di 110km, mentre con passaggio da Matera e l'utilizzo della SS 99e della SS 407 Basentana risulta di circa 140 km. Pertanto è fondamentale ridurre i perditempo nell'attraversamento dell'abitato di Altamura.

Alla luce di quanto osservato, si chiede alla Regione Puglia di contemplare nel Piano Regionale dei Trasporti tale nuova arteria stradale al fine di individuare l'itinerario migliore tra le diverse soluzioni, interpellando gli attori in causa (ANAS e Città metropolitana di Bari, oltre che i due Comuni interessati.”

Controdeduzione

Osservazione **accoglibile** inserendo nel PA 2021-2030 l'intervento “Variante stradale collegamento Altamura Gravina”, con orizzonte temporale “oltre 2030”. Verranno modificati i seguenti elaborati: Relazione Generale, Allegato Database interventi, TAVOLA 3 Trasporto su Strada.

OSSERVAZIONE 07

Referente: Onorevole Angela Masi

Estremi nota: nota del 23.07.2022 (AOO_148/PROT/28/07/2022/0002340)

Oggetto: SS 96 tratto da Altamura a Gravina



“Si osserva quanto segue:

I recenti lavori sulla SS96 in territorio Altamurano hanno saldato la SS96 con la SS99 a detrimento della direttrice della SS96 direzione Gravina.

Il tratto della SS96 da Altamura a Gravina non riesce più a supportare il traffico veicolare, oltre ad essere penalizzato dall'urbanizzazione oltre l'asse della SS96 in territorio altamurano, con conseguenti frequenti attraversamenti anche pedonali e semafori. I lavori previsti su tale tratto si limiteranno alla sostituzione dei semafori con delle rotonde, il che non risolve i problemi esistenti.

In data 9/4/2021 si è svolto un incontro con l'assessore Maurodinoia per discutere del problema di questo tratto della SS96 e si è condivisa la necessità di iniziare a studiare una possibile variante della SS96 nel tratto da Gravina ad Altamura, da inserire nel piano regionale.

Nel maggio 2021 la città metropolitana di Bari ha approvato un odg della delegata alla viabilità in cui si chiede alla Regione di affrontare il problema del collegamento Gravina Altamura prendendo in considerazione l'idea di trasformare la SP27 cd tarantina in strada statale.

In passato si era ipotizzato una variante nord, poi stralciato dal progetto.

Appoggio pertanto le osservazioni congiunte dei Comuni di Gravina di Puglia e Altamura (prot.0026691 del 22 luglio c.a.) e auspico che nel Piano regionale possa trovare posto tale tratto stradale, per avviare uno studio approfondito della questione e poi pianificare gli interventi ritenuti fattibili.”

Controdeduzione

Osservazione **accoglibile** inserendo nel PA 2021-2030 l'intervento “Variante stradale collegamento Altamura Gravina”, con orizzonte temporale “oltre 2030”. Verranno modificati i seguenti elaborati: Relazione Generale, Allegato Database interventi, TAVOLA 3 Trasporto su Strada.

OSSERVAZIONE 08

Referente: Consigliere Regionale Ventola Francesco - Fratelli d'Italia

Estremi nota: nota del 23.07.2022 (AOO_148/PROT/28/07/2022/0002338)

Oggetto: Osservazioni trasporto collettivo nel territorio della Provincia BAT

Osservazione 8a - Trasporto collettivo ferroviario. Tratta Barletta-Spinazzola

Si richiede il potenziamento della tratta ferroviaria Barletta-Canosa di Puglia-Minervino Murge-Spinazzola sia in termini di interventi infrastrutturali (elettrificazione dell'intera tratta e/o utilizzo di treni trimodali “Blues” che sono a tripla alimentazione e quindi elettrici, a gasolio ed a batterie) sia in termini di numero di corse. Ciò consentirebbe ai residenti delle città sopra indicate di raggiungere agevolmente ed in sicurezza sia l'ospedale di Barletta che la stazione Hub di Barletta senza ricorrere a mezzi su gomma (molto spesso auto private) costretti a percorrere strade pericolose ed innevate nei mesi invernali.

Controdeduzione

Nel paragrafo 6.10 “Azioni per la decarbonizzazione” della Relazione Generale del PA 2021-2030 può essere introdotto l'indirizzo al rinnovo del parco rotabile circolante con mezzi più sicuri, veloci



e a basso impatto ambientale, per contribuire agli impegni assunti dall'Italia nella transizione climatica. Tale indirizzo, in considerazione della sensibilità ambientale del contesto attraversato dalla linea ferroviaria in questione, supererebbe gli eventuali impatti ambientali ed economici derivanti dall'elettificazione della stessa linea.

Osservazione **parzialmente accoglibile**, aggiornando il paragrafo 6.10 della Relazione Generale di Piano.

In merito all'incremento del numero di corse si evidenzia che trattandosi di un servizio di trasporto pubblico l'osservazione **non è pertinente** nell'ambito del PA PRT 2021-2030.

Osservazione 8b - Neo ospedale della AslBat in territorio di Andria. Trasporto collettivo (ferroviario e automobilistico). Trasporto su strada

Nel territorio di Andria è stato localizzato il nuovo ospedale di II livello con polo universitario. Il piano non ne tiene conto e quindi non sono individuati:

- *i percorsi e relativi interventi a realizzarsi in ambito di trasporto collettivo sia ferroviario che automobilistico;*
- *le strade necessarie a realizzarsi (oltre all'intervento in corso n. s98: S.P. n.2 -ex S.P.231-. Completamento della tangenziale ovest di Andria dal Km 43+663 al Km 49+568).*

Si richiede un ulteriore approfondimento di studio che preveda il raggiungimento agevole ed in sicurezza di tutti i fruitori del neo ospedale, provenienti da Andria, Corato, Canosa di Puglia, Minervino Murge e Spinazzola.

Controdeduzione

Si ritiene che gli interventi richiesti attengano ad una scala locale non di competenza del PA 2021-2030.

Ad ogni buon conto si rappresenta che la Regione con l'art. 24 della LR 35/2020 ha disposto che "al fine della migliore gestione del paziente critico nell'Ospedale di riferimento e per conseguire il rispetto dei tempi massimi raccomandati per la stabilizzazione, l'Agenzia regionale strategica per lo sviluppo ecosostenibile del territorio (ASSET), in collaborazione con gli assessorati ai trasporti, alle opere pubbliche e promozione della salute, predispone uno studio di fattibilità, comprensivo di costi stimati, sugli interventi necessari all'ammodernamento e messa in sicurezza della rete stradale dell'intero bacino epidemiologico afferente ogni ospedale pugliese di I e II livello". Il suddetto "Studio di fattibilità sull'accessibilità e sugli interventi necessari all'ammodernamento e messa in sicurezza della rete stradale dell'intero bacino epidemiologico afferente ogni ospedale pugliese di I e II livello – LR 35/2020 ex art. 24", è stato trasmesso da ASSET al Consiglio Regionale.

Osservazione **non pertinente**.

Osservazione 8c - Trasporto collettivo ferroviario. Tratta Foggia-Barletta-Bari

Il piano non tiene conto del realizzando nuovo ospedale Nord-Barese nel territorio di Bisceglie. In adiacenza al luogo definito del nuovo ospedale, insiste la tratta ferroviaria adriatica che collega il nord (Foggia, Barletta... a Bisceglie, Molfetta, Bari...) al sud della Puglia. Pertanto, si ritiene



indispensabile al fine di agevolare il raggiungimento dello stesso da parte dei cittadini-fruitori provenienti da altre città, istituire e realizzare una fermata ferroviaria dedicata.

Controdeduzione

Pur condividendo l'importanza del tema relativo all'accessibilità della rete ospedaliera, si rileva che, per la scala cui andrebbe studiato e approfondito, esso non può essere di competenza del PA 2021-2030 che rappresenta il livello territoriale regionale. Si fa presente che l'accessibilità realizzando nuovo ospedale Nord-Barese nel territorio di Bisceglie deve essere studiata e risolta all'interno del progetto stesso dell'ospedale, che deve essere condiviso con Regione, RFI ed Enti Locali. Osservazione **non pertinente**.

Osservazione 8d - Trasporto su strada.

Messa in sicurezza ed allargamento del tratto di Strada Provinciale n. 95 bis (Foggia) (ex SS n. 98) Cerignola- Canosa di Puglia di 9 Km ca. Lavori urgenti ed indispensabili per raggiungere l'ospedale G. Tatarella di Cerignola che con la chiusura degli ospedali di Canosa di Puglia, Minervino Murge e Spinazzola, è diventato un punto di riferimento. A sud sono in corso i lavori per l'ammodernamento della SP n.2 (ex SS n. 98) in territorio di Canosa di Puglia e di Andria a cura della Provincia di Barletta Andria Trani; a nord da Cerignola verso Foggia sono stati eseguiti lavori di ammodernamento e messa in sicurezza della SS n. 16. Quindi i 9 Km di lavori richiesti sono necessari per evitare incidenti e chiudere il collegamento SP n. 2 (BT) con la SS n.16 direzione Foggia.

Controdeduzione

Pur condividendo l'importanza del tema relativo all'accessibilità della rete ospedaliera, si rileva che, per la scala cui andrebbe studiato e approfondito, esso non può essere di competenza del PA 2021-2030 che rappresenta il livello territoriale regionale. Si rileva inoltre che gli interventi sulla viabilità provinciale sono di competenza delle Province. Osservazione **non pertinente**.

OSSERVAZIONE 09

Referente: Comune di Poggiorsini - Comune capofila Area Interna Alta Murgia

Estremi nota: prot. n. 3055 del 25/07/2022 (AOO_148/PROT/28/07/2022/0002342)

Oggetto: Trasporto collettivo e stradale nel territorio dell'Area Interna Alta Murgia

"[...] In conclusione le osservazioni prodotte dai comuni dell'Area Interna Alta Murgia, con le motivazioni fin qui esposte, tendono a proporre le modifiche al P.A. come di seguito sintetizzate:

a. potenziamento della rete viaria al fine di ridurre la percentuale di incidentalità e di mortalità conseguente ad incidenti stradali che nell'area interna risulta essere superiore alla media;

Controdeduzione

Gli interventi sulla viabilità provinciale sono di competenza delle Province e, nel caso specifico, della Città Metropolitana di Bari. Si rammenta inoltre che le aree interne sono destinatarie di risorse comunitarie/statali destinate all'accessibilità e messa in sicurezza della viabilità. Osservazione **non pertinente**.



- b. *elettrificazione della tratta Canosa- Spinazzola o in alternativa acquisto di treni a tripla alimentazione per assicurare la continuità del servizio lungo l'intera tratta spinazzola-Barletta;*

Controdeduzione

Nel paragrafo 6.10 "Azioni per la decarbonizzazione" della Relazione Generale del PA 2021-2030 può essere introdotto l'indirizzo al rinnovo del parco rotabile circolante con mezzi più sicuri, veloci e a basso impatto ambientale, per contribuire agli impegni assunti dall'Italia nella transizione climatica. Osservazione **accoglibile**, aggiornando il paragrafo 6.10 della Relazione Generale di Piano.

- c. *realizzazione di un punto di incrocio in corrispondenza della fermata di Canne della Battaglia e della nuova fermata dell'Ospedale di Barletta;*

Controdeduzione

Il cadenzamento orario previsto dal modello di esercizio del trasporto ferroviario regionale del P.A. 2021 – 2030 sulla tratta Barletta - Canosa (24 Km) non richiede necessariamente un punto di incrocio intermedio, soprattutto nella posizione proposta. RFI è impegnata a garantire il cadenzamento suddetto che rientra nell'Accordo Quadro mettendo in campo i necessari interventi. Osservazione **non accoglibile**.

- d. *Accordo con RFI sul nuovo modello gestionale o, in alternativa, trasferimento della linea Regione Puglia, con il massimo coinvolgimento dei Comuni interessati nella scelta del modello gestione/trasferimento della linea;*

Controdeduzione

Si fa presente che le modifiche all'asset della rete gestita da RFI non sono oggetto del presente Piano. Osservazione **non pertinente**.

- e. *interventi/azioni per l'interconnessione con Ferrovie Nord-Barese per estendere i servizi del trasporto regionale prov. di Bari-aeroporto attualmente attestati a Barletta;*

Controdeduzione

Per esplicita richiesta dei Comuni di Spinazzola e Poggiorsini, formulata nell'ambito della consultazione del Piano Triennale dei Servizi 2015-2018 e ribadita in sede di approvazione del Piano di Bacino del TPL della provincia BAT, non è stata prevista l'intermodalità Bus + Treno mediante attestamento sistematico dei servizi automobilistici di TPL a Ruvo. Tale previsione avrebbe portato a raddoppiare il numero di collegamenti disponibili da Spinazzola – Minervino all'Aeroporto di Bari. La competenza della programmazione dei servizi automobilistici di TPL è rimasta in capo alla Città Metropolitana di Bari nelle more della celebrazione delle nuove gare che vedranno la gestione del contratto di servizio da parte della provincia BAT. L'unica competenza in capo alla Regione Puglia è quella del coordinamento dei servizi ferroviari atti a garantire il Rendez vous presso la Stazione di Barletta tra Servizi Trenitalia e Servizi FNB che è stata puntualmente soddisfatta anche attraverso un miglioramento del sottopasso ferroviario di collegamento tra i binari di stazione (f128 Linea Bari-Ruvo-Corato-Andria-Barletta. Terminal intermodale passeggeri ferro-gomma).

La programmazione dei servizi di trasporto pubblico regionale non rientra nelle competenze del PA 2021-2030. Osservazione **non accoglibile**.

- f. *previsione di infrastrutture di collegamento per accessi ordinari ed emergenziali presso il costruendo nuovo Ospedale di Andria;*



Controdeduzione

Pur condividendo l'importanza del tema relativo all'accessibilità della rete ospedaliera, si rileva che, per la scala cui andrebbe studiato e approfondito, esso non può essere di competenza del PA 2021-2030 che rappresenta il livello territoriale regionale. Si fa presente che l'accessibilità del *costruendo nuovo Ospedale di Andria* deve essere studiata e risolta all'interno del progetto stesso dell'ospedale. Osservazione **non pertinente**.

- g. *prolungamento dei binari a scartamento ridotto sulla tratta Gravina in Puglia-Spinazzola per implementare i servizi FAL;*

Controdeduzione

Il Piano Attuativo concentra la propria attenzione sul miglioramento del collegamento ferroviario tra Spinazzola e Barletta attraverso l'adozione di treni a basso impatto ambientale. L'intervento richiesto con la presente osservazione, risultando parzialmente sovrapponibile a quello proposto dal PA 2021-2030 sulla linea Barletta-Spinazzola nella tratta Barletta-Canosa (f129 Linea Barletta – Spinazzola. Elettificazione e rinnovo tecnologie di gestione della circolazione della tratta Barletta – Canosa di P., trasformazione in stazione della fermata di Canne della Battaglia e attivazione nuova fermata di Barletta Ospedale), appare non sostenibile. Peraltro esso risulta in conflitto con la previsione del PNRR di conversione in ferrovia turistica di tutta la linea Rocchetta Sant'Antonio – Spinazzola – Gravina. Osservazione **non accoglibile**.

- h. *previsione di forme incentivanti per il trasporto su ferro utile a garantire le continuità del servizio di TPL alle aree interne anche in presenza delle consuete precipitazioni nevose;*

Controdeduzione

Il tema esula dalle competenze del Piano Attuativo in quanto gli aspetti riguardanti i servizi di trasporto e la connessa tariffazione del TPL e le relative agevolazioni tariffarie, pur essendo di competenza regionale sono oggetto di iter procedurali specifici. Osservazione **non pertinente**.

- i. *eliminazione della previsione progettuale relativa al trasporto rifiuti sulla tratta ovvero una più chiara specifica di tale attività con riferimento alla tipologia e alla destinazione finale dei rifiuti che si intende far transitare. Indicazioni dettagliate per quanto concerne l'ipotesi di utilizzo futuro della tratta ferroviaria Barletta-Spinazzola per il trasporto rifiuti, mutuato dalla vecchia programmazione regionale in materia di trasporti, che prevedeva la creazione di un polo innovativo nel settore di riciclo dei rifiuti con localizzazione nell'area produttiva di Spinazzola. Il nuovo piano conferma l'ipotesi del trasporto rifiuti senza indicare l'eventuale localizzazione del polo produttivo."*

Controdeduzione

Osservazione **accoglibile** in quanto la previsione del citato polo per il riciclo dei rifiuti non si è concretizzata nel relativo Piano regionale di settore. Pertanto sarà eliminato il riferimento al "trasporto rifiuti per ferrovia" dagli interventi f44 e f130, modificando i seguenti elaborati: Allegato database interventi, Tavola 2 Trasporto collettivo e intermodalità delle merci.

OSSERVAZIONE 10

Referente: Comune di Canosa

Estremi nota: pec del 27/07/2022 (AOO_148/PROT/28/07/2022/0002372)

Oggetto: Coerenza con pianificazioni locali, provinciali e regionali



“[...] si propongono i seguenti suggerimenti sulla procedura in esame:

a. mancanza di un questionario appositamente predisposto (come ad ottobre 2021 in occasione della consultazione del Piano, dacchè il presente ne costituisce aggiornamento), atto a consentire e facilitare l'apporto degli Enti consultati;

Controdeduzione

La predisposizione del questionario, previsto per la fase di scoping, avente ad oggetto il rapporto preliminare di orientamento (art. 9 della LR 44/2012), non è stata prevista per l'attuale fase relativa alla consultazione del Rapporto Ambientale e della Proposta di Piano. Osservazione **non accoglibile**.

b. opportunità di addivenire ad una scala di dettaglio più elevata possibile, per definire un maggior grado di approfondimento delle questioni coinvolte;

c. necessità, nella progettazione in parola, di interpolare i tracciati con le caratteristiche ed il sistema vincolistico della multistratificata pianificazione vigente, si pensi alla interpolazione con il PUG vigente di questo Comune, con il PCT (interamente trasfuso nel PUG) ed, a livello sovraurbano, assicurarsi un coordinamento con il PTCP, il PAI, il PPTR e tutta la pianificazione di dettaglio regionale (PRAE, PGRSU, Piano Tutela delle acque, ecc.);

d. coordinamento della Pianificazione in esame con le caratteristiche di vari finanziamenti ottenuti (con interventi effettuati) o semplicemente candidati, che riguardino opere di infrastrutturazione scolastica e di mobilità lenta;

e. interesse nella pianificazione dei tracciati proposti, per una particolare attenzione alle aree tipizzate dal PUG vigente come Parchi Urbani, che si ritiene debbano essere, senz'altro, coinvolti nella progettualità in essere.”

Controdeduzione alle lettere b, c, d, e

Il PA 2021-2030 è uno strumento di pianificazione a scala regionale che quindi per sua natura non può confrontarsi con la scala comunale. Al contrario gli strumenti di pianificazione di scala comunale devono in occasione della loro redazione o aggiornamento o variazione verificare la coerenza con i piani ad essi sovraordinati. Osservazione **non accoglibile**.

OSSERVAZIONE 11

Referente: ARPA

Estremi nota: prot. n. 0060685 - 32 - 07/09/2022 - SAN / DS
(AOO_148/PROT/28/07/2022/0002756)

Oggetto: Rapporto Ambientale

Osservazione 11A

“In riferimento alla caratterizzazione dello stato dell'ambiente, dei beni culturali e paesaggistici (rif. lettere c, d - All. VI D.Lgs. 152/2006) si rappresenta quanto segue. L'analisi di contesto è stata svolta in maniera approfondita sulle componenti Aria, Emissioni e rumore; meno approfondita



risulta l'analisi sulla componente suolo in particolare in riferimento al consumo di suolo), paesaggio e biodiversità. La scala di analisi è quella a livello regionale. Sarebbe stato più utile, essendo noto il programma di interventi, produrre dei quadri conoscitivi più dettagliati su criticità e peculiarità proprie dei contesti di intervento.

Controdeduzione

Si integrerà l'analisi del Contesto con l'indicatore ISPRA relativo al consumo di suolo. In merito all'approfondimento relativo alle aree progettuali si rimanda alla risposta all'osservazione 11.B. Osservazione **accoglibile**, integrando il Rapporto Ambientale.

Osservazione 11B

“In riferimento ai possibili impatti significativi sull'ambiente, compresi aspetti quali la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio e l'interrelazione tra i suddetti fattori (rif. Lettera f All. VI D.Lgs. 152/2006) si sottolinea che la valutazione è stata svolta in maniera qualitativa attraverso un approccio di tipo matriciale finalizzato alla valutazione degli impatti degli interventi, rispetto alle singole componenti ambientali considerate e ai relativi obiettivi di sostenibilità. Dalla lettura della matrice si evince che la componente che risulta maggiormente impattata dalle azioni di Piano è il suolo. Nonostante nel capitolo 7.4 del RA siano stati associati alle tipologie di azioni di Piano i criteri ambientali quali misure di mitigazione degli effetti individuati e quali elementi di guida e di indirizzo per accrescere la sostenibilità ambientale degli interventi, le stesse misure appaiono insufficienti e pertanto si suggerisce di individuare misure di compensazione relative all'impatto dovuto all'impermeabilizzazione del suolo.”

Controdeduzione

Le componenti ambientali maggiormente impattate dal piano, ancorché con effetti positivi, sono ovviamente quelle legate al sistema della mobilità, ovvero alle emissioni dei mezzi (qualità dell'aria, emissioni climalteranti e rumore).

L'autorità competente ha richiesto, anche in considerazione che il piano conferma molte delle infrastrutture già approvate con il piano vigente e inserisce poche nuove infrastrutture, di utilizzare la stessa metodologia di valutazione utilizzata nel piano vigente.

Questa metodologia di valutazione degli effetti, come evidenziato anche nell'osservazione, prevede una analisi qualitativa per tipologia di opera e non sul singolo intervento.

Sono comunque state evidenziate le misure di sostenibilità per la progettazione ed attuazione degli interventi. Tali elementi sono comunque considerati nel piano di monitoraggio.

Osservazione **non accoglibile**.

Osservazione 11C



“In riferimento alla descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio (rif. lett. i - Al. VI D.Lgs. 152/2006) si segnala quanto segue.

a) in merito agli indicatori di contesto, il RA prevede di monitorare unicamente le seguenti tematiche: qualità dell'aria, emissioni gas serra, inquinamento acustico. Come già suggerito nel parere ARPA Puglia prot. n. 0081505 del 29/11/2021, questa Agenzia ritiene utile monitorare anche le componenti paesaggio, suolo e biodiversità.

b) In merito agli indicatori di processo si condivide l'impostazione descritta nel RA in Tabella 8.1.1 - indicatori monitoraggio obiettivi sostenibilità, tuttavia si suggerisce di individuare, per ciascun indicatore, il target atto a verificare il raggiungimento degli obiettivi di Piano. Inoltre, a fronte di una vigenza del Piano pari a cinque anni dall'approvazione, potrebbe essere opportuno fissare intervalli temporali intermedi per verificare, attraverso gli indicatori individuati, lo stato di attuazione ed apportare le eventuali misure correttive.”

Controdeduzione

Si integreranno gli indicatori di contesto anche con le componenti relative al consumo di suolo. Osservazione **accoglibile**, integrando il Rapporto Ambientale.

OSSERVAZIONE 12

Referente: SEZIONE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA'

Osservazione 12A: Bari Nord

A pag 105 della Relazione Generale del Piano Attuativo sono riportate le strade con il maggior numero di incidenti (Fonte ACI 2019). In particolare, la SS 16 registra il numero massimo di incidenti (421), di morti (14) e feriti (821). Si registra una notevole concentrazione in corrispondenza della tangenziale di Bari, da nord a sud. La Tavola della mobilità stradale individua più interventi strategici volti a risolvere le criticità (anche relativamente agli aspetti trasportistici) a sud di Bari, quali la variante da Bari a Mola di Bari e la realizzazione dell'antenna autostradale, mentre non sono previsti interventi volti a superare le problematiche relative alle pericolose curve nei pressi del quartiere Palese. Si ritiene, in sinergia con quanto individuato per il trasporto ferroviario per cui è prevista la Variante Santo Spirito – Palese, che ci siano le condizioni per condurre uno studio volto ad individuare un nuovo tracciato stradale che possa affiancare la nuova linea ferroviaria RFI in variante, così da rettificare l'attuale geometria dell'asse stradale della tangenziale a nord di Bari. Sarebbero molteplici i benefici, in primis un sostanziale incremento delle condizioni di sicurezza stradale, la ricucitura urbanistica tra i quartieri di Palese e San Girolamo - Fesca, la ricucitura delle zone residenziali intercluse tra la SS16 e la linea ferroviaria regionale Bari - Bitonto (via Palese), il declassamento a viabilità urbana della tratta dismessa, il miglioramento delle condizioni ambientali e della qualità della vita. L'orizzonte temporale di tale scenario si intende riferito oltre il 2030.

Controdeduzione

Osservazione **accoglibile**, inserendo nel PA 2021-2030 l'intervento "Variante SS16 Bari Nord S.Spirito-Palese", con orizzonte temporale "oltre 2030". Gli elaborati da modificare sono i seguenti: Relazione Generale, Allegato C "Database interventi", Tavola 3 "Trasporto su strada".

**Osservazione 12B:** Rete regionale delle elisuperfici

Prendendo spunto sia da alcune delle precedenti osservazioni relative all'accessibilità ospedaliera, sia dallo "Studio di fattibilità sull'accessibilità e sugli interventi necessari all'ammodernamento e messa in sicurezza della rete stradale dell'intero bacino epidemiologico afferente ogni ospedale pugliese di I e II livello – LR 35/2020 ex art. 24" elaborato da ASSET allo scopo di rispondere a quanto richiesto dalla L.R. n.35 del 30/12/2020, si ritiene utile integrare il PA PRT 2021-2030 in merito al tema della "Rete regionale delle elisuperfici". E' necessario infatti che la Rete esistente venga ridefinita visti i profondi cambiamenti di contesto rispetto al periodo in cui è stata realizzata (fine dei lavori nel 2010) sia dal punto di vista delle attuali esigenze emergenziali, di protezione civile e di trasporto passeggeri, sia dal punto di vista delle innovazioni tecnologiche che hanno mutato irrimediabilmente il modo di spostarsi e comunicare.

Si ricorda infine che ai sensi dell' *art. 30 (Azioni del piano in materia di trasporto aereo per la mobilità delle persone)* della LR 16/2008 (PRT):

1. *L'azione del PRT per attuare le strategie di cui all'articolo 7 in materia di trasporto aereo si esplica nelle seguenti azioni:*

...

f) completare la rete eliportuale regionale in tutte le sue componenti impiantistiche e gestionali, a partire dalla pluriennale esperienza maturata a livello regionale attraverso la sperimentazione nell'ambito della provincia di Foggia. La rete eliportuale e l'offerta a essa connessa sono finalizzate a garantire prioritariamente l'effettuazione delle seguenti tipologie di servizi:

- 1) *elisoccorso;*
 - 2) *protezione civile;*
 - 3) *trasporto passeggeri, limitatamente ai casi in cui è necessario garantire la continuità territoriale;*
2. *La rete eliportuale regionale si pone, infine, come elemento di supporto strumentale allo sviluppo del trasporto elicotteristico per servizi di linea, elitaxi ed elinoleggio.*

Controdeduzione

Osservazione **accoglibile** in quanto nel merito del suddetto tema, si ritiene di dover integrare la Relazione Generale del PA PRT 2021-2030 aggiungendo al paragrafo "6.7 Secondo Livello – La rete multimodale di interesse regionale ed i poli di commutazione di secondo livello 283" il nuovo sottoparagrafo **6.7.7 La rete regionale delle elisuperfici**.

Osservazione 12C: Tecnologie derivate dalla levitazione magnetica

Con D.G.R. n. 1352 del 3 ottobre 2022 Regione Puglia ha ratificato il **Protocollo di Intesa tra MIMS, Regione Puglia, FSI, RFI e Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio - Porto di Taranto, finalizzato alla individuazione e sperimentazione sul campo di un sistema di trasporto merci e passeggeri alternativo, sostenibile e ultraveloce a guida vincolata ed a basso consumo di energia sottoscritto in data 1 settembre 2022**. I soggetti sottoscrittori del citato protocollo intendono valutare la realizzazione di sistemi di infrastrutturazione alternativi individuando le diverse caratteristiche, i vantaggi e gli svantaggi delle tecnologie derivate dalla levitazione magnetica



(anche in ambiente ad aerodinamica controllata), a seguito della sperimentazione sul campo (che comprende la realizzazione di uno studio di fattibilità, la progettazione, la realizzazione e la sperimentazione dei necessari prototipi) anche in una logica di complementarità e/o interoperabilità su segmenti di traffico differenti e/o scale differenti.

Controdeduzione

Il Protocollo fa riferimento ad una sperimentazione di cui al momento non sono ancora disponibili gli esiti e dunque non può essere oggetto di uno specifico intervento da inserire nel P.A. 2021 – 2030. Ciò considerato, al paragrafo 6.10 della Relazione di Piano verrà riportato il riferimento alla suddetta DGR e al relativo Protocollo di Intesa. Osservazione **accoglibile**.

Osservazione 12D: SP 275

Con nota prot. COMM_275_REGISTRO UFFICIALE.U.49 DEL 25.05.2022, acquisita al prot. della Sezione Infrastrutture per la mobilità al n. 1628 del 26.05.2022, è stata indetta dal Commissario Straordinario di Anas S.p.A. la Conferenza dei Servizi ai sensi degli artt. 166, 167, 165 comma 4, D.lgs 163/2006 per il progetto definitivo dell'intervento "CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO ITINERARIO MAGLIE - SANTA MARIA DI LEUCA S.S. N° 275 "DI S. MARIA DI LEUCA" LAVORI DI AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO ALLA SEZ. B DEL D.M. 5.11.2001 S.S. 16 dal km 981+700 al km 985+386 - S.S. 275 dal km 0+000 al km 37+000 1° Lotto: dal km 0+000 di prog. al km 23+300 di prog.". La Sezione Infrastrutture per la Mobilità, chiamata ad esprimere parere nel merito, ha riscontrato un disallineamento tra il tracciato della SS 275 indicato nel suddetto progetto e quello riportato invece nella "Tavola 3 Trasporto su strada" del PA PRT 2021-2030 (intervento S 95: Corridoio plurimodale Adriatico itinerario Maglie- Santa Maria di Leuca SS 275 di SM di Leuca - Lavori di ammodernamento ed adeguamento alla sez.B del D.M. 05/11/2001 -1° Lotto da svincolo di Maglie nord (km 0+000) allo svincolo nei pressi della zona artigianale di Tricase (km 23+300)").

Controdeduzione

Prendendo atto del tracciato corretto indicato nel progetto definitivo oggetto della Conferenza di Servizi, si ritiene di dover rettificare quello indicato nella Tavola 3 "Trasporto su strada" del PA PRT 2021-2030. Osservazione **accoglibile**.

Osservazione 12E: SP 89

Con nota prot. COMM SS89. Reg. Uff.U.0000009.07-02-2023, acquisita al prot. 512 del 14.02.2023, il Commissario Straordinario per l'intervento denominato "SS 89 Garganica – Parte B: SSV del Gargano, da Vico del Gargano a Mattinata (Stralcio 4°)" [DPCM 16.04.2021] ha indetto apposita Conferenza di Servizi preliminare ai sensi dell'art. 14, comma 3, della L. 241 del 1990, da svolgersi come previsto dall'art. 48, comma 5 del D.L. n. 77/2021, in forma semplificata ed in modalità asincrona ai sensi dell'art. 14-bis della Legge 241/1990, come novellata dal D.Lgs 127/2016 al fine di ottenere, sul progetto di fattibilità economica relativo all'intervento in oggetto, indicazioni circa le condizioni per ottenere, sul progetto definitivo, le intese, i pareri, le concessioni, le autorizzazioni, le licenze, i nullaosta e gli assensi, comunque denominati, richiesti dalla normativa vigente.

Tenuto conto della presenza del divieto di realizzazione di nuove opere di mobilità all'interno della Zona 1 del Parco Nazionale del Gargano (previsto dal suo decreto istitutivo) è stato sospeso lo studio della tratta Vieste-Mattinata limitando l'intervento alla tratta Vico del Gargano-Vieste.



La Sezione Infrastrutture per la Mobilità, chiamata ad esprimere parere nel merito, ha riscontrato un disallineamento tra il tracciato della SS 89 da Vico del Gargano a Vieste indicato nel suddetto progetto e quello riportato invece nella “Tavola 3 Trasporto su strada” del PA PRT 2021-2030 (interventi s1: Strada a scorrimento veloce del Gargano – Realizzazione e adeguamento in variante da Vico del Gargano a Peschici con sezione tipo C, s152: Strada a scorrimento veloce del Gargano – Realizzazione e adeguamento in variante da Peschici a Vieste con sezione tipo C).

Controdeduzione

Prendendo atto del tracciato rideterminato (a seguito di revisione progettuale e dibattito pubblico) indicato nel progetto di fattibilità tecnica ed economica, oggetto di Conferenza di Servizi, si ritiene di dover rettificare quello indicato nella Tavola 3 “Trasporto su strada” del PA PRT 2021-2030, lasciando inalterata la tratta Vieste-Mattinata. Osservazione **accoglibile**.

Osservazione 12F: Mobilità Sostenibile

A seguito di un confronto con la Sezione Mobilità Sostenibile, è stata rilevata la necessità di integrare l'allegato C (Database degli interventi), al capitolo n. 6 – Mobilità Ciclistica e l'Allegato B5 – Tavola 5, con l'indicazione dei Soggetti Attuatori: Provincia di Foggia per l'intervento della Ciclovia Adriatica - Variante del Tavoliere - BICITALIA 6 (id.c64) e Acquedotto Pugliese S.p.A. per l'intervento della Ciclovia degli Appennini - Ciclovia AQP1/ Spinazzola - Locorotondo - BICITALIA 11 (id.c65).

Inoltre è stata condivisa l'opportunità di recepire in fase di approvazione del PA PRT 2021-2030 la rete ciclabile regionale così come indicata negli elaborati del PRMC approvato con DGR n. 406 del 27.03.2023.

Controdeduzione

Osservazione **accoglibile**, modificando come indicato l'allegato C “Database degli interventi”, al capitolo n. 6 – Mobilità Ciclistica e l'Allegato B5 – Tavola 5.

Osservazione 12G:

Con nota prot. n. 611 del 18/05/2023 il Commissario straordinario del Governo della ZES Adriatica, la cui struttura di supporto si è insediata a settembre 2022, ha richiesto l'inserimento all'interno del PA 2021-2030 di una nuova strada di collegamento tra il casello autostradale di Canosa di Puglia (A14) e la SS 99, denominata “Pedemurgiana”. Tale esigenza è emersa a seguito di “una ricognizione delle aree ZES e delle infrastrutture necessarie allo sviluppo delle stesse”.

Inoltre nella nota è riportato che “dall'analisi della documentazione del Piano Attuativo 2021-2030 è emerso che, con riferimento al trasporto stradale, nel territorio murgiano, ricadente nelle province di Bari e BAT, non sono previsti interventi infrastrutturali di rango regionale e sovra regionale che consentano di attuare pienamente una strategia di sviluppo del territorio e di potenziamento del tessuto imprenditoriale che la ZES Adriatica Interregionale Puglia-Molise intende promuovere attraverso la creazione di condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi”.

Il collegamento stradale proposto è articolato in quattro lotti, come si vede nella figura seguente:



Nella citata nota il Commissario della ZES Adriatica prosegue spiegando che l'infrastruttura proposta ricopre una valenza strategica di scala sia sovragionale che locale:

“Con riferimento al contesto territoriale tale infrastruttura consentirà di direzionare il traffico merci proveniente da Gioia Tauro – hub del Mediterraneo per le merci dirette verso il Nord Europa – sia lungo il tratto tirrenico, in direzione Potenza – Salerno – Napoli, che sul versante adriatico, da Matera verso Bari. In particolare, la realizzazione del nuovo collegamento consentirà di alleggerire il traffico lungo la S.S. 96 verso il polo di Bari e lungo il tratto a nord del capoluogo (direttrice Molfetta-Bisceglie-Trani-Barletta), direzionando lo stesso verso il casello autostradale della A14 di Canosa di Puglia. Tale orientamento, tra l'altro, è in linea con quanto osservato nel Piano Attuativo 2021-2030 in merito alla necessità di valorizzare l'infrastruttura autostradale (A14) e di direzionare, soprattutto il traffico merci, dalla rete stradale statale e locale verso l'autostrada A14: [...]

Questo sistema infrastrutturale agevolerebbe notevolmente il traffico di merci tra le aree industriali ZES della zona murgiana (in particolare l'area ZES di Altamura e Gravina), del polo barese, del polo tarantino e del polo materano (Z.I. Jesce).

[...]

Con riferimento al contesto locale l'intervento in oggetto consentirebbe di:

- *garantire il collegamento alla arteria stradale S.S. 96-99 (Bari-Matera) da Gravina in Puglia attraverso il potenziamento della S.P. 27, in alternativa all'attuale tracciato della S.S. 96 in territorio altamurano che presenta quattro intersezioni semaforiche ed attraversa un contesto densamente urbanizzato (Lotto 1);*
- *assorbire l'incremento dei volumi di traffico generati dalla presenza del nuovo ospedale della Murgia per il quale, tra l'altro, si auspica un collegamento più rapido verso il polo ospedaliero di Bari (Lotto 1);*
- *favorire i flussi di traffico dell'abitato di Altamura e Gravina e garantire il collegamento tra le zone produttive gravinesi (la zona PIP in area ZES e la zona industriale di Grottamarallo, nei pressi di via Spinazzola) e altamurane (Lotto 2);*
- *valorizzare una infrastruttura stradale già esistente, la strada provinciale n. 3 (ex Strada regionale n. 6) che attualmente termina in territorio di Spinazzola e si connette ad una*



infrastruttura stradale di rango nazionale, l'autostrada A14, attestandosi sul casello autostradale di Canosa di Puglia (Lotto 3).

Si evidenzia infine che il traffico attuale sulla strada "Tarantina" è di circa 10.000 veicoli leggeri/giorno e 1000 veicoli pesanti/giorno e che il celere sviluppo degli insediamenti all'interno delle citate aree ZES, per le considerazioni esposte in precedenza, potrebbe determinare l'incremento di almeno quattro volte dei suddetti flussi di traffico".

Controdeduzione

Rilevando che il lotto 4, come peraltro precisato anche nella suddetta nota risulta già realizzato, si aggiunge che il lotto 1 coincide con la richiesta ritenuta **accoglibile** di cui alle osservazioni 6 e 7. Pertanto, alla luce di quanto emerso dal contributo del Commissario straordinario del Governo della ZES Adriatica, l'osservazione, con riferimento ai lotti 2 e 3 è **accoglibile**, inserendo l'intervento denominato "Completamento della strada che collega il casello autostradale di Canosa di Puglia (A14) alla SS 99", con orizzonte temporale oltre il 2030. Verranno modificati i seguenti elaborati: Relazione Generale, Allegato Database interventi, TAVOLA 3 Trasporto su Strada.

Osservazione 12H: Revisioni

E' stata rilevata la necessità di aggiornare il database degli interventi sia a seguito dell'intervenuta approvazione, dopo l'adozione del Piano Attuativo 2021-2030, di riprogrammazioni di interventi a valere sui fondi strutturali, di finanziamenti connessi al PNRR e al PNC, del PR FESR 2021-2027, sia a seguito di alcune revisioni e approfondimenti condotti dai funzionari della Sezione infrastrutture per la Mobilità.

L'aggiornamento è necessario al fine di correggere refusi e aggiornare dati relativi agli importi dei finanziamenti, alla maturità degli interventi, all'eliminazione di alcuni interventi ormai conclusi o riprogrammati.

Controdeduzione

Osservazione **accoglibile**, aggiornando la Relazione Generale di Piano, gli elaborati grafici e l'Allegato Database interventi.

OSSERVAZIONE 13

Referente: Consigliere Regionale Vito De Palma in occasione della presentazione del PA PRT 2021-2030 del 14.07.2022 ai Consiglieri Regionali

Richiesta di inserimento della domanda passeggeri del Porto di Taranto considerato che sono presenti quelle degli altri porti.

Controdeduzione

Le serie storiche dei dati relativi al traffico marittimo riportate nel Quadro conoscitivo del PA 2021-2030 arrivano fino all'anno 2019. A tale data, in base ai dati ufficiali di Assoport, il porto di Taranto non presentava una domanda di passeggeri, infatti il traffico relativo alle crociere ha avuto inizio nella stagione primavera/estate 2021). I dati relativi agli arrivi e alle partenze dei passeggeri sono disponibili sul sito dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio al link <https://port.taranto.it/index.php/it/statistiche-mensili>



L'osservazione è **parzialmente accoglibile**, inserendo nel paragrafo "6.6.5.4 Il nodo di Taranto" della relazione di Piano l'informazione relativa all'attivazione dello scalo crociere presso il Porto di Taranto a partire dalla stagione-primavera estate 2021.

Parere motivato VAS e suo recepimento

Il Servizio VINCA, con nota trasmessa all'Autorità competente a mezzo PEC il 4.8.2023, ha espresso il parere positivo in merito alla Valutazione di Incidenza, quale contributo endo procedimentale della procedura Vas, ai sensi dell'art. 17 LR 44/2012

Con Determinazione Dirigenziale n. 326 del 10/08/2023 l'Autorità competente ha espresso ai sensi del art. 12 della L.R. 44/2012 e ss.mm.ii. il parere motivato di Valutazione Ambientale Strategica relativo all'Aggiornamento del Piano Attuativo 2021-2030 del Piano Regionale dei Trasporti e al Rapporto Ambientale, a condizione che si ottemperi alle prescrizioni/richieste di integrazioni.

Tali richieste sono state recepite nel seguente modo.

Parere Motivato		Recepimento
A	Integrare il paragrafo 4.1 con la sintesi degli esiti della fase di consultazione pubblica, le relative controdeduzioni e la descrizione delle modalità di recepimento delle osservazioni accolte; aggiornare, altresì, la documentazione di Piano e il RA con quanto richiesto nelle osservazioni dei SCMA, ritenute accoglibili o parzialmente accoglibili, e in particolare da ARPA Puglia, ritenendo accoglibili tutte le osservazioni in virtù di quanto illustrato nella scheda istruttoria;	Le modalità di recepimento delle osservazioni pervenute sono contenute all'interno del presente documento. Per quanto concerne il RA la documentazione è stata aggiornata con le osservazioni ritenute accoglibili o parzialmente accoglibili.
B	Integrare il capitolo 4 del RA con un paragrafo dedicato alla definizione delle azioni e degli interventi in esso previsti, dando evidenza delle modifiche che costituiscono la proposta di aggiornamento, in termini di nuove azioni/interventi;	Gli interventi che costituiscono la proposta di aggiornamento previsti dal PA 2021-2030 sono stati inseriti all'interno della tabella nel paragrafo 4.3.9. All'interno del paragrafo 7.3 è stato specificato che "ulteriori valutazioni sui potenziali impatti ambientali degli interventi previsti da PA 2021-2030 verranno analizzate nelle fasi di redazione dei singoli progetti attuativi."
C	Integrare/aggiornare la verifica di coerenza interna, sia in forma matriciale che descrittiva, valutando la coerenza tra le azioni/interventi di piano previsti e gli indirizzi strategici operativi, ed esplicitando come siano state risolte le situazioni di potenziale incoerenza evidenziate nel paragrafo 6.1 del RA;	All'interno del paragrafo 6.1 è stata integrata una tabella di corrispondenza fra gli interventi previsti dal Piano ed i relativi indirizzi operativi. Non si sottolineano incoerenze all'interno delle analisi svolte nel paragrafo 6.1, ma delle coerenze non valutabili dovute all'attuale livello di definizione degli interventi e degli indirizzi proposti dal Piano in questa fase.
D	Aggiornare l'elenco dei Piani/Programmi a livello nazionale di cui al paragrafo 6.2.2 del RA, integrando e analizzando la Strategia Nazionale per le Aree Interne (SNAI), così come l'elenco dei Piani/Programmi a livello regionale citati al paragrafo 6.2.3 de RA, integrando e analizzando il Piano di Gestione dei SIC e delle Aree Protette;	Si provvede all'integrazione dei Piani richiesti all'interno dei paragrafi 6.2.2 e 6.2.3 del RA
E	Aggiornare/Integrare la verifica di coerenza esterna, in funzione delle nuove azioni/interventi previsti	La verifica di coerenza esterna viene effettuata fra gli strumenti sovraordinati a livello europeo e nazionale e



	Parere Motivato	Recepimento
	<p>nell'Aggiornamento del Piano Attuativo, verificando se e in che modo le stesse possano presentare situazioni di incoerenza con gli strumenti sovraordinati a livello europeo e nazionale ed esplicitando le raccomandazioni già presenti ai paragrafi 6.2.1 e 6.2.2 del RA ovvero, lì dove non fosse possibile per via della scala di analisi, assumerle come linee d'indirizzo nella documentazione di Piano. In merito alla verifica di coerenza esterna con i Piani/Programmi su scala regionale, è opportuno mettere a sistema le azioni/interventi previsti nell'Aggiornamento di Piano, con tali strumenti (anche attraverso l'ausilio di schede grafico/tabellari di contestualizzazione territoriale), al fine di verificare la presenza di sistemi di tutela/vincoli/emergenze, di tipo ambientali/paesaggistico e antropico/culturali, e potenziali interferenze da cui ne consegue la necessità di ulteriori valutazioni ambientali, ovvero di pareri da parte degli enti preposti, nelle successive fasi di progettazione degli interventi stessi;</p>	<p>gli indirizzi operativi del Piano. Pertanto, i nuovi interventi di dettaglio inseriti non effettuano una coerenza specifica con gli strumenti sovraordinati, in quanto presentano scale di analisi diverse e non comportano modifiche alla coerenza.</p> <p>Per quanto concerne la verifica di potenziali interferenze fra sistemi di tutela/vincoli/emergenze, di tipo ambientali/paesaggistico e antropico/culturali riportate negli strumenti sovraordinati a livello regionale e le nuove azioni/interventi previsti nell'Aggiornamento del Piano Attuativo è stata integrata un'analisi nel paragrafo 7.2</p>
F	<p>Approfondire l'analisi del contesto ambientale delle aree interessate dai nuovi interventi previsti dall'Aggiornamento di Piano, con particolare riferimento alle componenti ambientali suolo, paesaggio e biodiversità; integrare, altresì, con le stesse modalità, l'analisi delle altre componenti/tematiche ambientali, a cui si fa riferimento nelle successive fasi di analisi del RA, come ad esempio la tematica rifiuti. Si invita a fare uso di indicatori di contesto che consentano di misurare lo stato dell'ambiente, verificandone la coerenza con gli indicatori già definiti (o da definire) nelle successive fasi di analisi degli impatti, delle misure di mitigazione e del sistema monitoraggio, al fine di definire uno scenario di riferimento quanto più coerente possibile e rendere le predette analisi più efficaci;</p>	<p>Dalle verifiche effettuate non emergono interferenze tra gli interventi di piano ed aree di particolare vulnerabilità o pregio.</p> <p>In merito agli indicatori si rimanda al piano di monitoraggio</p>
G	<p>Esplicitare la verifica di coerenza esterna tra gli obiettivi di sostenibilità ambientali (paragrafo 6.2.4) e le nuove azioni/interventi definiti nell'Aggiornamento del Piano Attuativo, dando evidenza di come il Piano possa contribuire al perseguimento degli stessi e argomentando le modalità di gestione delle interferenze già evidenziate, almeno sotto forma di raccomandazioni o linee guida d'indirizzo, da seguire ed approfondire nelle successive fasi di progettazione;</p>	<p>Un'ulteriore valutazione della relazione fra le azioni/interventi proposti dall'aggiornamento di PA 2021-2030 ed il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità individuati viene proposta all'interno del paragrafo 6.2.4 attraverso una matrice di coerenza.</p>
H	<p>Rivedere l'elenco degli interventi presenti nella matrice di valutazione dei potenziali impatti, al paragrafo 7.2 del RA, facendo riferimento solo a quelli che per la prima volta compaiono nell'Aggiornamento del Piano Attuativo, definiti nella documentazione di Piano, e approfondire l'analisi in relazione a tutte le componenti ambientali (sia in fase di cantiere che di esercizio) definite e descritte secondo quanto prescritto alla precedente lettera F, e associare ad essi opportuni indicatori di contributo, garantendo che questi ultimi siano coerenti a quelli relativi al contesto ambientale di riferimento. Si evidenzia che il RA deve contenere l'identificazione, la descrizione e la stima qualitativa e ove possibile quantitativa degli effetti ambientali significativi</p>	<p>Al paragrafo 7.2 è stata elaborata la matrice degli effetti ambientali per tutte le componenti ambientali, che ha considerato le eventuali interferenze delle infrastrutture.</p> <p>La valutazione quantitativa degli effetti ambientali significativi dell'Aggiornamento di Piano è contenuta nel paragrafo 7.1 Gli indicatori sono stati riportati anche all'interno del Piano di Monitoraggio.</p> <p>Gli interventi previsti dall'aggiornamento del Piano sono segnalati da un "*" nella colonna codice.</p> <p>Gli interventi valutati e quindi riportati nella matrice si dividono in due tipologie. Gli interventi che riportano</p>



	Parere Motivato	Recepimento
	dell'Aggiornamento di Piano, utilizzando metodiche chiare e riproducibili, indicando per ciascuno di essi le relative caratteristiche, ossia se sono diretti o indiretti, secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei;	nella colonna codice un "*" sono quelli che compaiono per la prima volta all'interno dello scenario di piano del PA, mentre quelli privi di "*" sono tutti gli interventi che non erano stati sottoposti a Valutazione Ambientale Strategica nel precedente piano attuativo, in quanto collocati temporalmente oltre lo scenario di Piano, ma che vengono confermati e valutati dal PA 2021-2030.
I	Approfondire le misure di mitigazione degli effetti individuati per la componente "suolo" e integrare i "criteri ambientali" suggeriti nel RA, sotto forma di raccomandazioni e linee guida, da integrare nella documentazione di Piano, utili per le successive fasi progettuali e gestionali degli interventi;	All'interno del Rapporto Ambientale è stato integrato il capitolo 7.6 relativo alle mitigazioni
J	Integrare la motivazione della scelta dello scenario di Piano per chiarire se, oltre ad esso, siano individuabili ulteriori ipotesi di scenari alternativi, ad esempio con diverse configurazioni di tipo temporale, localizzativo e tipologico, al fine di dare evidenza di come la scelta fatta sia la più coerente con gli Obiettivi di Protezione Ambientale e agli obiettivi di piano stesso e con un minor impatto ambientale, rispetto agli altri scenari possibili. In tal caso, per ciascuno scenario alternativo individuato, deve essere indicata l'allocatione delle risorse finanziarie, la tipologia di azione/intervento e la loro localizzazione, nonché le modalità di attuazione e gestione. Sarebbe opportuno inserire un'analisi (matriciale o SWOT) degli effetti delle azioni attuate dagli scenari alternativi, sulle componenti ambientali;	<p>Il Piano Attuativo 2021 – 2030 non ha preso in considerazione alternative a carattere sistemico tra le quali individuare lo scenario di progetto. Le motivazioni di questa scelta discendono da due considerazioni di seguito riportate.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La programmazione pregressa confermata non attuata o in corso di realizzazione (2014-2020) costituisce un quadro altamente strutturato che il Piano ha assunto come invariante. 2. Le nuove previsioni a carattere strategico in tema di mobilità oggetto della nuova programmazione (PNRR, FC, PON, P.O. FESR) sono state individuate attraverso un dialogo strutturato con la Struttura tecnica del MIT nel corso della implementazione dello scenario di progetto. <p>Lo scenario risultante dalla integrazione degli interventi di cui ai precedenti punti 1 e 2 è stato infine oggetto di un perfezionamento riguardante unicamente il miglioramento delle condizioni di intermodalità presso i nodi della rete regionale. Per la componente passeggeri tali previsioni hanno una scala e un livello di definizione tali da non costituire una variabile rilevante nel riconoscimento di scenari alternativi. Per quanto riguarda le merci, i nodi intermodali sono stati recepiti nella configurazione prevista dal "Piano regionale delle merci e della logistica" che non prevede alternative sistemiche (n.d.r. il P.A. 2021 – 2030 si è limitato ad effettuare una valutazione della diversione modale da strada a rotaia indotta dalle previsioni del PRML).</p> <p>Per tutto quanto sopra riportato il Piano attuativo non ha proposto in maniera autonoma alternative sistemiche di assetto del sistema della mobilità regionale.</p>
K	Rivedere il piano di monitoraggio, in linea con quanto prescritto ai precedenti punti F ed H, prestando particolare attenzione alle componenti ambientali paesaggio, suolo e biodiversità. Nel merito, al fine di verificare l'efficace raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità elencati nella Tab. 5.1 del RA, integrare nella tabella 8.1.1 del RA l'indicatore "consumo del suolo" per la componente suolo, approfondire con le competenti sezioni regionali l'opportunità di prevedere l'indicatore "superficie agricola sottratta dagli interventi" per le componenti biodiversità e	La responsabilità della realizzazione del piano di monitoraggio, così come quella della sua pubblicazione, è della Sezione Infrastrutture per la Mobilità. Il monitoraggio è lo strumento di governance e di comunicazione del Piano. Vista la complessità del piano è necessaria una continua attività di misurazione dell'efficacia delle azioni e delle politiche intraprese. Risulta dunque imprescindibile dotarsi di risorse aggiuntive necessarie ad attuare il piano di monitoraggio che raccolgano i dati utili a quantificare gli indicatori scelti per misurare l'efficacia dell'impianto



	Parere Motivato	Recepimento
	<p>paesaggio e l'indicatore "frammentazione del paesaggio" per la componente paesaggio, dando evidenza dell'avvenuta condivisione con gli enti di competenza. Per tutti gli indicatori di monitoraggio prescelto (di contributo e di processo), inoltre, indicare il target di riferimento e verificare per il piano di monitoraggio siano coerenti con gli indicatori di contesto, al fine di consentire il monitoraggio degli impatti e delle misure di mitigazione e, dunque, di verificare l'efficacia delle azioni dell'Aggiornamento del Piano Attuativo in coerenza con i criteri di sostenibilità. Indicare nel RA le risorse e le responsabilità per l'attuazione del Piano di Monitoraggio, la modalità e la cadenza temporale dei report di monitoraggio, le responsabilità e le tempistiche di aggiornamento dei dati, nonché le eventuali e necessarie azioni da intraprendere (cd. misure correttive/meccanismi di riorientamento) nel caso si verificano scostamenti rispetto ai target prefissati;</p>	<p>proposto.</p> <p>Il monitoraggio si struttura su due step coincidenti con i due principali orizzonti temporali del Piano (2026 e 2030). Pertanto i report di monitoraggio saranno pubblicati durante le annualità 2026 e 2030. All'interno della finestra temporale che precederà la pubblicazione dei report per le suddette annualità, è possibile contraddistinguere le seguenti fasi principali:</p> <ul style="list-style-type: none"> • PRIMA FASE: acquisizione dati; • SECONDA FASE: verifica del raggiungimento obiettivi; • TERZA FASE: predisposizione di eventuali implementazioni e azioni correttive. <p>Le specifiche richieste sono integrate nel Piano di Monitoraggio.</p> <p>Tali indicatori sono stati individuati, nell'incontro del 5/10/23 tra Sezione Tutela e valorizzazione del paesaggio e Sezione infrastrutture per la mobilità, nel quale, come risulta dal verbale, le valutazioni, anche con riferimento agli indicatori già presenti nel piano di monitoraggio ambientale del PPTR, hanno portato a convergere su indicatori di processo che siano popolabili, sulla base di dati significativi e disponibili in possesso delle Sezioni, nonché rappresentativi delle trasformazioni territoriali legate al sistema dei trasporti.</p> <p>Pertanto nella tabella 8.1.1 oltre al consumo di suolo è stato introdotto come indicatore il numero di autorizzazioni paesaggistiche rilasciate in deroga (vedasi verbale incontro).</p>
L	<p>Aggiornare la Sintesi Non Tecnica sulla base del nuovo documento RA, e integrandola, altresì, con un capitolo dedicato al sistema di monitoraggio dell'Aggiornamento di Piano;</p>	<p>Si è provveduto all'aggiornamento della Sintesi Non Tecnica e all'inserimento del paragrafo relativo al monitoraggio del Piano</p>
M	<p>Recepire negli elaborati dell'Aggiornamento di Piano, le prescrizioni della Valutazione d'Incidenza, come riportate nella sezione J della parte 4 della scheda istruttoria;</p>	<p>Si prende atto del parere favorevole espresso e delle prescrizioni ad esso correlate.</p> <p>L'attuazione dei progetti garantirà quanto richiesto.</p>



3 Integrazione delle considerazioni ambientali nel Piano Attuativo 2021-2030

Il Piano Attuativo, oltre a basarsi sulla Legge 16/2008, ha tenuto conto delle rilevanti novità occorse negli ultimi 3 anni a livello Europeo e Nazionale, nonché dei riflessi che ha avuto l'esperienza della pandemia COVID-19 sui modelli di mobilità e di trasporto delle merci.

A questo scopo la Giunta Regionale, con la delibera 6 aprile 2021, n. 551 ha inteso fornire un indirizzo politico alla redazione del Piano Attuativo che contempla 6 obiettivi strategici ritenuti di vitale importanza per lo sviluppo del sistema regionale della mobilità delle persone e delle merci nel rispetto dei principi dello sviluppo sostenibile e degli obiettivi fissati dal Green Deal Europeo, dalle politiche di Coesione per il periodo 2021-2030 e dal PNRR.

A partire dal quadro di riferimento europeo, nazionale e regionale, dalle risultanze del Piano di Monitoraggio del PA del precedente quinquennio, nonché dal confronto con i soggetti attuatori degli interventi regionali, la Delibera della Giunta Regionale del 6 Aprile 2021 n. 551 ha definito le Linee di indirizzo per la costruzione dello scenario progettuale del Piano Attuativo per i prossimi anni.

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.

Il piano per definizione è "uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità, proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali.

Il Piano considera gli elementi essenziali e portanti del territorio, la sua struttura insediativa e ambientale, mediante un processo pianificatorio integrato e flessibile basato su una strategia di sviluppo sostenibile e definendo le procedure di coerenza e compatibilità paesaggistica ed ambientale.

Esso, infatti, si pone l'obiettivo di migliorare l'accessibilità e fornire alternative di mobilità sostenibili, cercando di migliorare ed integrare il sistema dei trasporti in modo sostenibile mettendo a sistema le politiche per la mobilità e gli interventi sulle infrastrutture con le strategie di carattere economico, sociale, urbanistico e di tutela ambientale.

Il piano ha il compito di analizzare e soddisfare i diversi segmenti della domanda di mobilità delle persone e delle merci regionale, individuandone l'entità, le interazioni spaziali e temporali, i motivi dello spostamento e le modalità di soddisfacimento, al fine di migliorare la qualità della vita nel territorio secondo i principi di integrazione, partecipazione, monitoraggio e valutazione.



Il Piano è articolato attorno a una visione della mobilità e dei trasporti di lungo periodo ed interessa il territorio regionale nella sua interezza, perseguendo l'obiettivo prioritario di migliorare l'accessibilità alle aree urbane attraverso l'attuazione di un sistema di trasporti sostenibile, che garantisca a tutti un'adeguata accessibilità dei posti di lavoro e dei servizi, migliori la sicurezza, riduca l'inquinamento, le emissioni di gas serra e il consumo di energia; aumenti l'efficienza e l'economicità del trasporto di persone e merci; aumenti l'attrattività e la qualità dell'ambiente urbano.

Per come è stato condotto, il processo di VAS ha dato un contributo ad indirizzare l'elaborazione del piano verso l'integrazione delle tematiche ambientali fin dalle prime fasi.

Sulla base del campo d'azione del Piano ed in riferimento al contesto ambientale ed in particolare tenendo conto delle criticità e i punti di forza emersi dall'analisi SWOT, sono stati declinati gli obiettivi di sostenibilità, per tematiche, facendo riferimento sia a quelli che discendono da piani locali che a strategie e piani di livello superiore.

In maniera specifica sono stati individuati gli obiettivi di riduzione delle emissioni climalteranti e della qualità dell'aria, che sono direttamente connessi agli obiettivi del piano, effettuando un'analisi di contesto ed analizzando il quadro di riferimento nazionale ed europeo ed i target per il raggiungimento di adeguati livelli di sostenibilità per le componenti in questione.

Gli obiettivi del Piano e le relative strategie ed azioni, appaiono nel complesso pienamente coerenti con gli obiettivi di sostenibilità e sono indirizzati alla sostenibilità della mobilità urbana garantendo i necessari livelli di accessibilità per le persone e per le merci.

I temi della qualità dell'aria, rumore e cambiamenti climatici sono stati integrati nel piano con obiettivi espliciti. Inoltre, non solo gli obiettivi del PA appaiono nel complesso pienamente coerenti con gli obiettivi di sostenibilità relativi alla qualità dell'aria, ma si sottolinea come l'attuazione del Piano sia il principale strumento per perseguire tali obiettivi relativamente al contributo da traffico.

Anche il tema del miglioramento della sicurezza, ovviamente, ha alcuni obiettivi specifici nel PA, per la riduzione dell'incidentalità e la diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti e dei relativi costi sociali, in particolare per gli utenti deboli.

4 Motivazione delle scelte del Piano Attuativo in relazione alle alternative possibili

Il Piano Attuativo 2021 – 2030 non ha preso in considerazione alternative a carattere sistemico tra le quali individuare lo scenario di progetto. Le motivazioni di questa scelta discendono da due considerazioni di seguito riportate.

1. La programmazione pregressa confermata non attuata o in corso di realizzazione (2014-2020) costituisce un quadro altamente strutturato che il Piano ha assunto come invariante.
2. Le nuove previsioni a carattere strategico in tema di mobilità oggetto della nuova programmazione (PNRR, FC, PON, P.O. FESR) sono state individuate attraverso un dialogo strutturato con la Struttura tecnica del MIT nel corso della implementazione dello scenario di progetto.



Lo scenario risultante dalla integrazione degli interventi di cui ai precedenti punti 1 e 2 è stato infine oggetto di un perfezionamento riguardante unicamente il miglioramento delle condizioni di intermodalità presso i nodi della rete regionale. Per la componente passeggeri tali previsioni hanno una scala e un livello di definizione tali da non costituire una variabile rilevante nel riconoscimento di scenari alternativi. Per quanto riguarda le merci, i nodi intermodali sono stati recepiti nella configurazione prevista dal “Piano regionale delle merci e della logistica” che non prevede alternative sistemiche (n.d.r. il P.A. 2021 – 2030 si è limitato ad effettuare una valutazione della diversione modale da strada a rotaia indotta dalle previsioni del PRML).

Per tutto quanto sopra riportato il Piano attuativo non ha proposto in maniera autonoma alternative sistemiche di assetto del sistema della mobilità regionale.

Il piano e il rapporto ambientale, al fine di verificare e mettere a confronto le possibili evoluzioni dello stato dell’ambiente in relazione alle scelte messe in atto dal PUMS hanno considerato nelle valutazioni i seguenti scenari:

- Stato attuale, riconducibile alla situazione del contesto di partenza;
- Scenario di riferimento, scenario all’orizzonte temporale del PA, nel quale sono inseriti gli interventi per i quali ne è prevista l’attuazione al 2030.
- Scenario di piano

5 Indicazioni in merito al monitoraggio

Il D-Lgs 152/06 in merito al monitoraggio prevede:

- la tempistica, le modalità operative, la comunicazione dei risultati e le risorse necessarie per una periodica verifica dell’attuazione del Piano, dell’efficacia degli interventi realizzati rispetto agli obiettivi perseguiti e degli effetti ambientali ottenuti;
- le modalità per correggere, qualora i risultati ottenuti non risultassero in linea con le attese, le previsioni e le modalità di attuazione del Piano;
- le modalità con cui procedere al proprio aggiornamento al verificarsi di tali variazioni dovute sia a modifiche da prevedere negli interventi da realizzare, sia a modifiche del territorio e dell’ambiente.

Il Rapporto Ambientale definisce gli indicatori necessari al fine di predisporre un sistema di monitoraggio degli effetti del piano, con riferimento agli obiettivi ivi definiti ed ai risultati prestazionali attesi.

All’interno del processo di VAS, al sistema degli indicatori è lasciato il compito, a partire dalla situazione attuale, di verificare il miglioramento o il peggioramento del dato, in modo tale da aiutare ad interpretare e ad individuare non solo gli effetti delle singole azioni di piano, ma anche le possibili mitigazioni e compensazioni.



Nell'approccio metodologico utilizzato, la VAS è considerata come processo dinamico e, quindi, migliorativo con possibili ottimizzazioni degli strumenti anche in funzione del monitoraggio e delle valutazioni future.

Gli indicatori utilizzati nella VAS hanno lo scopo di descrivere un insieme di variabili che caratterizzano, da un lato il contesto e lo scenario di riferimento, dall'altro lo specifico Piano, in termini di azioni e di effetti diretti e indiretti, cumulati e sinergici.

Presupposto necessario per l'impostazione del set di indicatori del monitoraggio ambientale è che siano stati definiti con chiarezza il contesto di riferimento del Piano, il sistema degli obiettivi (possibilmente quantificati ed articolati nel tempo, nello spazio e per componenti), e l'insieme delle azioni da implementare. Inoltre sia gli obiettivi che gli effetti delle azioni del Piano devono essere misurabili, stimabili e verificabili tramite indicatori.

In considerazione che il piano in oggetto costituisce aggiornamento del precedente, sul quale peraltro è già stato fatto un primo monitoraggio, nella scelta degli indicatori si è partiti dagli indicatori del monitoraggio già effettuato, pertanto si sono confermati gli indicatori misurati e modificati quelli che sono stati di difficile reperimento.

Il set di indicatori del sistema di monitoraggio sarà strutturato in due macroambiti:

- **Indicatori di contesto** rappresentativi delle dinamiche complessive di variazione del contesto di riferimento del Piano. Gli indicatori di contesto sono strettamente collegati agli obiettivi di sostenibilità fissati dalle strategie di sviluppo sostenibile. Il popolamento degli indicatori di contesto è affidato a soggetti normalmente esterni al gruppo di pianificazione (Sistema agenziale, ISTAT, Enea, ecc.) che ne curano la verifica e l'aggiornamento continuo. Essi vengono assunti all'interno del piano come elementi di riferimento da cui partire per operare le proprie scelte e a cui tornare, mostrando in fase di monitoraggio dell'attuazione del piano come si è contribuito al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati e che variazioni ad esso attribuibili si siano prodotte sul contesto.
- **Indicatori di processo** che riguardano strettamente i contenuti e le scelte del Piano. Questi indicatori devono relazionarsi direttamente con gli elementi del contesto, evidenziandone i collegamenti. Misurando questi indicatori si verifica in che modo l'attuazione del Piano stia contribuendo alla modifica degli elementi di contesto, sia in senso positivo che in senso negativo.

La responsabilità della realizzazione del piano di monitoraggio, così come quella della sua pubblicazione, è della sezione Infrastrutture per la Mobilità. Il monitoraggio è lo strumento di governance e di comunicazione del Piano. Vista la complessità del piano è necessaria una continua attività di misurazione dell'efficacia delle azioni e delle politiche intraprese. Risulta dunque imprescindibile dotarsi di risorse aggiuntive necessarie ad attuare il piano di monitoraggio che raccolgano i dati utili a quantificare gli indicatori scelti per misurare l'efficacia dell'impianto proposto.

Per questo motivo si prevede di affidare il servizio con procedura di gara ai sensi del D.lgs 36/2023 ad un operatore economico (o gruppo di operatori economici) che avrà il ruolo di attuare in maniera costante e continua il Piano di monitoraggio del PA PRT 2021-2030.



Di seguito una previsione massima dei costi:

- Servizio di attuazione del Piano di Monitoraggio € 210.000,00 + IVA
- Acquisizione/elaborazione/simulazione dati, esecuzione indagini (eventuale) € 30.000,00 + IVA
- Diffusione e comunicazione del Piano di Monitoraggio (eventuale) € 20.000,00 + IVA

Complessivamente si stima che il monitoraggio del piano, generi un costo totale di 260.000 € + IVA nell'arco della sua attuazione dal 2024 al 2030.

La copertura dei costi di monitoraggio sarà assicurata dalla Sezione Infrastrutture per la Mobilità.

Il monitoraggio si struttura su due step coincidenti con i due principali orizzonti temporali del Piano (2026 e 2030). Pertanto i report di monitoraggio saranno pubblicati durante le annualità 2026 e 2030. All'interno della finestra temporale che precederà la pubblicazione dei report per le suddette annualità, è possibile contraddistinguere le seguenti fasi principali:

- PRIMA FASE: acquisizione dati;
- SECONDA FASE: verifica del raggiungimento obiettivi;
- TERZA FASE: predisposizione di eventuali implementazioni e azioni correttive.

Il PA è predisposto su un orizzonte temporale di 10 anni. All'interno dei due periodi del monitoraggio fissati (2026 e 2030), la vita del piano è caratterizzata essenzialmente da tre aspetti fondamentali:

- Attuazione
- Comunicazione
- Monitoraggio

I tre elementi costituiscono la fase in itinere del PA PRT 2021-2030; l'attuazione e la comunicazione seguiranno delle tempistiche più fluide e continue legate rispettivamente al Programma di attuazione e al Piano di Comunicazione.

La partecipazione deve strutturare strumenti di coinvolgimento anche dei cittadini, sia in termini generali, attraverso le varie forme di comunicazione previste con le quali il processo di partecipazione dovrà integrarsi ed interagire, sia in termini specifici in relazione alla promozione ed implementazione di determinate azioni e misure. Andrà inoltre mantenuto ed alimentato un dialogo e un confronto aperto con le Istituzioni locali.

La **comunicazione** ricoprirà un ruolo fondamentale per il processo partecipativo e per tale ragione dovrà essere sostenuta e alimentata da una fonte dati attendibile e consolidata, ovvero quella che costituisce la base dati del monitoraggio.

La **partecipazione** in itinere accompagnerà la fase di implementazione del Piano e di valutazione delle misure, concentrando l'attenzione sulla capacità del processo di promuovere l'accettazione delle misure, mitigare gli eventuali effetti negativi che possono accompagnare l'attuazione delle



stesse, individuare eventuali azioni correttive in caso di non raggiungimento degli obiettivi prefissati.

Il Piano di monitoraggio coinvolge direttamente e indirettamente tutti gli attori che concorrono alla produzione e raccolta di dati della mobilità. È quindi necessario stabilire ruoli e responsabilità che accompagneranno, negli anni di monitoraggio del PPA, la pluralità relazionale.

In maniera preliminare si possono identificare i seguenti soggetti:

- Comuni;
- Provincia;
- Regione;
- Ministeri;
- Istituzioni e Enti (ACI, ARPA, ISTAT);
- Operatori del trasporto e della mobilità (TPL e sharing);
- Mobility manager (aziendali e d'area).

Il ciclo di vita dell'attività di monitoraggio, vede le attività di raccolta dati continue nell'arco temporale, mentre al 2026 e 2030 devono essere concluse le attività di verifica, partecipazione, individuazione di eventuali azioni correttive, pubblicazione Report Monitoraggio ed eventualmente aggiornamento del Piano.

Il Report di monitoraggio è il documento in cui vengono condensate le attività di ciascun monitoraggio. Il documento sarà organizzato indicativamente in base al seguente indice:

- Introduzione
- Descrizione degli indicatori e metodologie di calcolo
- I risultati del Monitoraggio
- Analisi critica dei risultati
- I risultati della partecipazione
- Prossimi passi
- Glossario



Irene di Trifa
06.12.2023 13:01:40
GMT+0000



Piano Regionale dei Trasporti

Piano Attuativo 2021 – 2030

Allegato
BANCA DATI DA FONTE



Gruppo di Lavoro

Gruppo di Lavoro

Assessore ai Trasporti e Mobilità Sostenibile

Dott.ssa Anna Maurodinoia

Direttore del Dipartimento Mobilità

Av. Vito Antonio Antonacci

Sezione Infrastrutture per la Mobilità

Dirigente: Ing. Irene di Tria

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

1.2.1	Inquadramento socio-economico e demografico.....	Pag. 4
1.3.1	Trasporto aereo.....	Pag. 10
1.3.2	Trasporto marittimo.....	Pag. 23
1.3.3	Trasporto ferroviario.....	Pag. 29
1.3.4	Trasporto stradale.....	Pag. 47
1.3.5	Incidentalità Stradale.....	Pag. 54
1.4	Ricostruzione della domanda di traffico attuale.....	Pag. 58
1.4.1	Elaborazioni alla scala regionale.....	Pag. 62
1.4.2	Elaborazioni alla scala provinciale.....	Pag. 83



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.2.1 Inquadramento socio-economico e demografico

Tabella 1: Assetto Demografico

Codice ISTAT	Nome Comune	Popolazione 2019	Popolazione 2018	Popolazione 2011	Popolazione 2001	Densità popolazione 2019	Codice ISTAT	Nome Comune	Popolazione 2019	Popolazione 2018	Popolazione 2011	Popolazione 2001	Densità popolazione 2019
71001	Accadia	2'307	2'338	2'418	2'702	75,06	71054	Stornara	5'777	5'802	5'306	4'739	170,60
71002	Alberona	925	956	1'002	1'134	18,59	71055	Stornarella	5'306	5'344	5'022	5'032	156,92
71003	Anzano di Puglia	1'217	1'225	1'617	2'239	110,47	71056	Torremaggiore	16'978	17'069	17'365	17'021	80,84
71004	Apricena	13'110	13'174	13'435	13'647	76,00	71058	Troia	7'035	7'100	7'330	7'495	41,81
71005	Ascoli Satriano	6'141	6'167	6'194	6'373	18,24	71059	Vico del Gargano	7'639	7'674	7'861	8'107	68,77
71006	Biccari	2'720	2'760	2'872	3'071	25,50	71060	Vieste	13'907	13'943	13'271	13'430	82,20
71007	Bovino	3'206	3'256	3'562	3'991	37,75	71061	Volturara Appula	408	401	481	595	7,85
71008	Cagnano Varano	7'107	7'194	7'451	8'617	42,60	71062	Volturino	1'684	1'679	1'781	1'992	28,86
71009	Candela	2'757	2'784	2'693	2'823	28,48	71063	Ordona	2'840	2'843	2'654	2'584	71,78
71010	Carapelle	6'615	6'692	6'524	5'905	264,58	71064	Zaponeta	3'386	3'464	3'326	3'013	81,11
71011	Carlantino	957	957	1'040	1'294	27,57	72001	Acquaviva delle Fonti	20'523	20'600	21'038	21'613	155,45
71012	Carpino	4'084	4'101	4'305	4'704	51,02	72002	Adelfia	16'822	16'963	17'101	16'245	564,22
71013	Casalnuovo Monterotaro	1'462	1'507	1'663	1'954	30,23	72003	Alberobello	10'654	10'725	10'924	10'859	260,97
71014	Casalvecchio di Puglia	1'805	1'838	1'939	2'167	56,53	72004	Altamura	70'667	70'514	69'529	64'167	163,82
71015	Castelluccio dei Sauri	2'132	2'102	2'119	1'951	41,42	72006	Bari	320'862	323'370	315'933	316'532	2'733,31
71016	Castelluccio Valmaggiore	1'247	1'276	1'331	1'469	46,55	72008	Binetto	2'226	2'232	2'162	1'934	126,09
71017	Castelnovo della Daunia	1'365	1'390	1'557	1'763	22,20	72010	Bitetto	11'975	12'006	11'799	10'153	352,77
71018	Celenza Valfortore	1'508	1'724	1'990	2'305	23,05	72011	Bitonto	54'626	55'127	56'258	56'929	313,33
71019	Celle di San Vito	159	160	172	186	8,63	72012	Bitritto	11'278	11'277	10'878	9'827	627,19
71020	Cerignola	58'635	58'540	56'653	57'366	98,72	72014	Capurso	15'598	15'682	15'396	14'376	1'030,35
71021	Chieuti	1'656	1'675	1'772	1'788	26,92	72015	Casamassima	19'809	19'777	19'246	16'734	252,56
71022	Deliceto	3'720	3'725	3'919	4'117	49,04	72016	Cassano delle Murge	14'760	14'765	14'270	11'958	163,64
71023	Faeto	621	628	644	758	23,79	72017	Castellana Grotte	19'570	19'582	19'340	18'276	283,09
71024	Foggia	151'203	151'372	147'036	155'203	296,91	72018	Cellamare	5'826	5'792	5'491	4'683	985,64
71025	Ischitella	4'384	4'411	4'316	4'562	51,30	72019	Casamassima	26'175	26'171	25'683	24'071	203,82
71026	Isole Tremiti	475	490	455	367	149,47	72020	Corato	48'233	48'262	48'072	44'971	284,82
71027	Lesina	6'314	6'319	6'319	6'286	39,42	72021	Gioia del Colle	27'644	27'644	27'889	27'655	131,97
71028	Lucera	32'889	33'085	34'333	35'162	96,79	72022	Gioia del Colle	20'273	20'348	20'433	20'300	457,64
71029	Manfredonia	56'738	56'906	56'257	57'704	160,03	72023	Gravina in Puglia	43'816	43'816	43'614	42'154	113,88
71031	Mattinata	6'215	6'261	6'360	6'333	84,58	72024	Grumo Appula	12'638	12'710	12'940	12'431	155,44
71032	Monteleone di Puglia	1'004	1'019	1'067	1'413	27,57	72025	Locorotondo	14'186	14'190	14'161	13'928	294,40
71033	Monte Sant'Angelo	12'162	12'342	13'098	13'917	49,61	72027	Modugno	38'203	38'453	37'532	35'980	1'184,84
71034	Motta Montecorvino	695	712	768	951	34,85	72028	Mola di Bari	25'311	25'393	25'567	25'919	496,87
71035	Orsara di Puglia	2'652	2'704	2'914	3'313	31,95	72029	Molfetta	59'291	59'470	60'433	62'546	1'005,37
71036	Orta Nova	17'584	17'675	16'959	17'665	167,08	72030	Monopoli	48'822	48'964	48'529	46'708	309,21
71037	Panni	749	774	858	976	22,90	72031	Noci	19'045	19'115	19'285	19'564	126,46
71038	Peschici	4'488	4'500	4'197	4'339	90,87	72032	Nolcattaro	26'322	26'322	25'710	23'686	645,25
71039	Pietramontecorvino	2'641	2'671	2'745	2'972	36,86	72033	Palo del Colle	21'298	21'488	21'555	20'852	267,18
71040	Poggia Imperiale	2'640	2'697	2'819	2'891	49,92	72034	Poggiorisini	1'472	1'502	1'418	1'517	33,88
71041	Rignano Garganico	1'994	2'017	2'200	2'309	22,30	72035	Pollignano a Mare	17'925	18'022	17'567	16'367	284,13
71042	Rocchetta Sant'Antonio	1'814	1'820	1'954	2'034	25,03	72036	Pulignano	26'600	26'679	27'083	28'176	265,59
71043	Rodi Garganico	3'619	3'655	3'663	3'778	269,12	72037	Rutigliano	18'532	18'591	18'418	17'559	344,12
71044	Roseto Valfortore	1'066	1'066	1'149	1'316	21,30	72038	Ruvo di Puglia	25'280	25'328	25'662	25'741	112,94
71046	San Giovanni Rotondo	27'108	27'172	27'329	26'106	103,51	72039	Sammichele di Bari	6'336	6'454	6'715	6'965	185,08
71047	San Marco in Lamis	13'397	13'583	14'218	15'739	57,20	72040	Santeramo di Bari	9'883	9'902	9'713	9'369	174,01
71048	San Marco la Catola	963	965	1'082	1'515	33,64	72041	Santeramo in Colle	26'439	26'592	26'986	26'050	182,52
71049	San Nicandro Garganico	15'063	15'224	15'927	18'074	86,89	72043	Terlizzi	26'883	27'125	26'986	27'532	388,31
71050	San Paolo di Civitate	5'711	5'740	5'935	6'119	62,65	72044	Toritto	8'226	8'352	8'551	8'916	109,17
71051	San Severo	52'426	53'015	54'906	55'861	155,89	72046	Triggiano	27'175	27'180	27'007	26'312	1'351,60
71052	Sant'Agata di Puglia	1'896	1'908	2'096	2'321	16,33	72047	Turi	13'038	13'080	12'748	11'319	182,60
71053	Serracapriola	3'877	3'877	4'069	4'356	27,04	72048	Valenzano	17'823	17'952	17'897	17'164	1'115,42



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.2.1 Inquadramento socio-economico e demografico

Tabella 1: Assetto Demografico

Codice ISTAT	Nome Comune	Popolazione 2019	Popolazione 2018	Popolazione 2011	Popolazione 2001	Densità popolazione 2019	Codice ISTAT	Nome Comune	Popolazione 2019	Popolazione 2018	Popolazione 2011	Popolazione 2001	Densità popolazione 2019
73001	Avetrana	6'547	6'604	7'024	7'303	88,27	75003	Alezio	5'629	5'732	5'611	5'084	335,27
73002	Carosino	6'924	7'028	6'832	6'070	633,20	75004	Alliste	6'693	6'702	6'657	6'054	284,44
73003	Castellaneta	16'908	17'069	17'125	17'393	69,78	75005	Andriano	4'791	4'750	4'962	5'160	304,93
73004	Crispiano	13'620	13'693	13'568	12'973	121,28	75006	Aradeo	9'258	9'381	9'755	9'676	1'078,96
73005	Faggiano	3'476	3'499	3'540	3'513	165,02	75007	Arnesano	4'053	4'053	3'953	3'453	298,86
73006	Fragagnano	5'173	5'232	5'353	5'639	230,80	75008	Bagnolo del Salento	1'818	1'821	1'879	1'858	269,54
73007	Ginosa	22'315	22'430	22'582	22'146	118,39	75009	Botrugno	2'719	2'745	2'851	3'046	278,87
73008	Grottaglie	31'856	31'890	32'503	31'894	111,94	75010	Calimera	6'928	7'009	7'264	7'302	619,63
73009	Laterza	15'144	15'171	15'296	14'996	93,97	75011	Campi Salentina	10'287	10'322	10'760	11'242	224,22
73010	Leporano	8'143	8'085	7'802	5'810	531,23	75012	Cannole	1'675	1'680	1'754	1'765	82,31
73011	Lizzano	9'867	9'990	10'238	10'195	209,15	75013	Caprarica di Lecce	2'411	2'411	2'582	2'813	225,17
73012	Manduria	30'987	31'159	30'921	31'747	171,76	75014	Carmiano	12'034	12'068	12'096	12'160	496,43
73013	Martina Franca	48'510	48'786	49'009	48'756	162,39	75015	Carpignano Salentino	3'733	3'753	3'685	3'843	76,20
73014	Maruggio	5'235	5'241	5'411	5'386	106,69	75016	Casarano	19'976	20'070	20'489	20'579	515,80
73015	Massafra	32'772	32'861	32'381	30'923	256,04	75017	Castri di Lecce	2'864	2'904	2'975	3'112	221,24
73016	Monteiasi	5'547	5'580	5'522	5'199	569,14	75018	Castriano dei Greci	3'895	3'919	4'070	4'107	404,69
73017	Montemesola	3'763	3'839	4'088	4'277	228,99	75019	Castriano del Capo	5'157	5'193	5'334	5'474	248,30
73018	Monteparano	2'367	2'379	2'395	2'411	615,01	75020	Cellavino	12'829	12'808	11'913	10'621	566,28
73019	Mottola	15'843	15'842	16'241	16'575	74,05	75021	Collepasseo	5'885	5'979	6'352	6'691	460,15
73020	Palagianello	7'812	7'834	7'854	7'483	178,10	75022	Copertino	23'909	24'094	23'870	22'294	408,47
73021	Palagiano	16'038	16'105	16'052	15'815	229,23	75023	Corigliano d'Otranto	5'757	5'768	5'771	5'633	202,61
73022	Pulsano	11'429	11'504	11'062	10'240	625,58	75024	Corsano	5'384	5'432	5'632	5'735	590,33
73023	Roccaforzata	1'808	1'819	1'823	1'756	294,20	75025	Cursi	4'100	4'121	4'251	4'122	490,59
73024	San Giorgio Ionico	14'989	15'101	15'676	15'613	636,20	75026	Cutrofiano	8'946	8'958	9'182	9'089	157,48
73025	San Marzano di San Giuseppe	9'143	9'228	9'269	8'830	476,33	75027	Diso	2'945	2'962	3'073	3'298	257,79
73026	Sava	15'924	16'076	16'501	16'163	357,29	75028	Gagliano del Capo	5'104	5'098	5'402	5'660	307,50
73027	Taranto	196'702	198'283	200'154	202'033	787,26	75029	Galatina	26'748	26'887	27'214	28'081	323,64
73028	Torriceella	4'183	4'183	4'233	4'082	155,35	75030	Galatina	15'419	15'544	15'754	15'895	327,53
73029	Statte	13'731	13'808	14'194	14'585	203,96	75031	Gallipoli	20'405	20'545	20'398	20'266	495,09
74001	Brindisi	86'812	87'141	88'812	89'081	260,71	75032	Gluggianello	1'176	1'196	1'249	1'286	114,55
74002	Carovigno	17'076	17'120	15'896	14'960	160,16	75033	Giurdignano	1'946	1'943	1'928	1'793	138,57
74003	Ceglie Messapica	19'638	19'833	20'209	21'370	148,75	75034	Guagnano	5'635	5'681	5'900	6'193	148,17
74004	Cellino San Marco	6'428	6'530	6'799	6'818	169,88	75035	Leccce	95'269	95'441	89'916	83'303	395,30
74005	Cisternino	11'528	11'553	11'745	12'078	212,81	75036	Lequille	8'643	8'689	8'624	7'946	234,83
74006	Erchie	8'607	8'671	8'772	8'740	192,86	75037	Leverano	14'017	14'145	14'069	13'914	283,15
74007	Fasano	39'826	39'683	39'482	38'667	302,36	75038	Lizzanello	11'934	11'934	11'549	10'161	469,54
74008	Francofonte	36'143	36'358	36'955	36'274	203,12	75039	Maglie	14'166	14'196	14'819	15'255	625,04
74009	Latiano	14'270	14'403	15'045	15'371	257,66	75040	Martano	9'005	9'087	9'320	9'516	404,75
74010	Mesagne	26'607	26'836	27'753	27'587	214,48	75041	Martignano	1'644	1'665	1'730	1'770	253,23
74011	Oria	15'035	15'094	15'228	15'209	179,70	75042	Martino	11'407	11'444	11'704	11'615	428,37
74012	Ostuni	30'903	31'197	31'860	32'901	137,00	75043	Melendugno	10'008	9'999	9'646	9'307	108,42
74013	San Donaci	6'479	6'569	6'869	7'117	190,31	75044	Melissano	7'064	7'129	7'307	7'448	562,91
74014	San Michele Salentino	6'262	6'258	6'371	6'248	235,99	75045	Melpignano	2'211	2'218	2'209	2'209	199,14
74015	San Pancrazio Salentino	9'804	9'882	10'289	10'551	172,97	75046	Miggiano	3'476	3'528	3'684	3'753	445,69
74016	San Pietro Vernotico	13'411	13'556	13'974	15'004	285,70	75047	Minervino di Lecce	3'591	3'602	3'729	3'949	198,08
74017	San Vito dei Normanni	19'087	19'095	19'620	20'070	284,54	75048	Monteroni di Lecce	13'894	13'923	13'881	13'677	829,83
74018	Torchiarolo	5'370	5'419	5'461	5'127	166,06	75049	Montesano Salentino	2'663	2'687	2'675	2'765	312,25
74019	Torre Santa Susanna	10'439	10'510	10'703	10'614	187,19	75050	Morciano di Leuca	3'230	3'247	3'416	3'512	238,06
74020	Villa Castellani	9'250	9'269	8'958	8'635	263,19	75051	Muro Leccese	4'921	4'929	5'091	5'267	293,49
75001	Acquarica del Capo	4'637	4'653	4'898	4'734	247,98	75052	Nardò	31'344	31'431	31'688	30'520	162,20
75002	Alessano	6'400	6'371	6'480	6'556	223,05	75053	Neviano	5'201	5'228	5'514	5'925	319,04

Fonte: ISTAT, Censimenti generali della popolazione e delle abitazioni



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.2.1 Inquadramento socio-economico e demografico

Tabella 1: Assetto Demografico

Codice ISTAT	Nome Comune	Popolazione 2019	Popolazione 2018	Popolazione 2011	Popolazione 2001	Densità popolazione 2019
75054	Nociglia	2'255	2'289	2'456	2'669	202,66
75055	Novoli	7'966	8'024	8'211	8'484	440,67
75056	Ortelle	2'369	2'359	2'359	2'489	231,68
75057	Otranto	5'898	5'799	5'622	5'282	76,40
75058	Palmariggi	1'456	1'495	1'554	1'603	162,27
75059	Parabita	8'916	9'047	9'323	9'557	422,71
75060	Patù	1'704	1'700	1'721	1'747	196,11
75061	Poggiardo	5'919	5'992	6'119	6'075	296,55
75062	Presicce	5'222	5'285	5'589	5'629	214,36
75063	Racale	10'977	11'011	10'734	10'321	451,95
75064	Ruffano	9'698	9'741	9'854	9'530	244,11
75065	Salice Salentino	8'150	8'253	8'642	8'863	136,12
75066	Salve	4'572	4'561	4'737	4'556	138,25
75067	Sanarica	1'478	1'487	1'503	1'446	113,50
75068	San Cesario di Lecce	8'124	8'169	8'297	7'357	1'004,33
75069	San Donato di Lecce	5'653	5'656	5'792	5'718	261,98
75070	Sannicola	5'836	5'864	5'902	6'152	211,11
75071	San Pietro in Lama	3'489	3'533	3'600	3'733	425,60
75072	Santa Cesarea Terme	3'027	3'017	3'032	3'095	112,85
75073	Scorrano	6'930	6'974	6'975	6'755	196,15
75074	Seclì	1'873	1'877	1'923	1'909	213,42
75075	Sogliano Cavour	4'031	4'056	4'065	4'078	756,19
75076	Soletto	5'356	5'422	5'542	5'537	175,86
75077	Specchia	4'752	4'748	4'807	4'937	189,36
75078	Spongano	3'652	3'673	3'742	3'814	293,93
75079	Squinzano	14'018	14'031	14'482	15'355	470,64
75080	Sternatia	2'242	2'261	2'426	2'699	133,73
75081	Supersano	4'342	4'398	4'509	4'602	119,27
75082	Surano	1'615	1'637	1'698	1'791	179,67
75083	Surbo	15'098	15'115	14'849	12'729	726,45
75084	Taurisano	11'726	11'770	12'643	12'436	495,18
75085	Taviano	11'906	11'972	12'492	12'506	537,97
75086	Tiggiano	2'872	2'839	2'931	2'871	372,46
75087	Trepuzzi	14'369	14'512	14'277	14'147	613,18
75088	Tricase	17'421	17'525	17'665	17'386	402,05
75089	Tuglie	5'207	5'213	5'264	5'308	612,48
75090	Ugento	12'346	12'412	12'001	10'824	122,97
75091	Uggiano la Chiesa	4'381	4'385	4'479	4'341	303,01
75092	Veglie	13'830	13'947	14'304	14'022	221,96
75093	Vernole	7'036	7'062	7'296	7'592	114,83
75094	Zollino	1'924	1'961	2'058	2'194	193,28
75095	San Cassiano	2'008	2'037	2'105	2'223	228,83
75096	Castro	1'299	1'306	1'257	2'557	284,63
75097	Porto Cesareo	6'288	6'272	5'448	4'419	178,98

Fonte: ISTAT, Censimenti generali della popolazione e delle abitazioni



1. Sintesi del Quadro Conosciuto

1.2.1 Inquadramento socio-economico e demografico

Tabella 2: Stato di Malessere demografico

Codice ISTAT	Nome Comune	SDM 2019	SDM 2019 classe	SDM 2011	SDM 2011 classe	Codice ISTAT	Nome Comune	SDM 2019	SDM 2019 classe	SDM 2011	SDM 2011 classe
71001	Accadia	135,80	GRAVE	125,78	GRAVE	71055	Stornarella	46,58	DISCRETA	60,24	DISCRETA
71002	Alberona	155,33	GRAVE	133,96	GRAVE	71056	Torre Maggiore	73,98	DISCRETA	52,32	DISCRETA
71003	Anzano di Puglia	151,89	GRAVE	136,75	GRAVE	71058	Troia	107,27	PRECARIA	94,01	PRECARIA
71004	Apricena	87,62	PRECARIA	70,42	DISCRETA	71059	Vico del Gargano	108,64	PRECARIA	94,50	PRECARIA
71005	Ascoli Satriano	116,96	PRECARIA	107,57	PRECARIA	71060	Vieste	49,51	DISCRETA	53,80	DISCRETA
71006	Biccarì	136,10	GRAVE	120,73	GRAVE	71061	Volturna Appula	189,74	GRAVISSIMA	156,38	GRAVE
71007	Bovino	156,52	GRAVE	130,47	GRAVE	71062	Volturno	143,22	GRAVE	130,70	GRAVE
71008	Cagnano Varano	92,21	PRECARIA	73,48	DISCRETA	71063	Ordona	13,37	BUONA	18,44	BUONA
71009	Candela	114,87	PRECARIA	102,53	PRECARIA	71064	Zapponeta	37,86	BUONA	16,18	BUONA
71010	Carapelle	10,88	BUONA	20,26	BUONA	72001	Acquaviva delle Fonti	70,93	DISCRETA	47,41	DISCRETA
71011	Carlantino	136,85	GRAVE	130,20	GRAVE	72002	Adelfia	53,11	DISCRETA	24,34	BUONA
71012	Carpino	135,22	GRAVE	118,83	PRECARIA	72003	Alberobello	69,27	DISCRETA	36,91	BUONA
71013	Casalnuovo Monterotaro	128,49	GRAVE	134,43	GRAVE	72004	Altamura	15,62	BUONA	19,15	BUONA
71014	Casalvecchio di Puglia	156,40	GRAVE	111,48	PRECARIA	72006	Bari	76,61	DISCRETA	73,96	DISCRETA
71015	Castelluccio dei Sauri	63,93	DISCRETA	39,35	BUONA	72008	Binetto	21,59	BUONA	29,96	BUONA
71016	Castelluccio Valmaggiore	137,02	GRAVE	124,13	GRAVE	72010	Bitetto	22,07	BUONA	23,06	BUONA
71017	Castelnovo della Daunia	152,69	GRAVE	128,77	GRAVE	72011	Bitonto	61,40	DISCRETA	41,88	DISCRETA
71018	Celenza Valfortore	157,26	GRAVE	133,97	GRAVE	72012	Bitritto	24,54	BUONA	30,50	BUONA
71019	Celle di San Vito	176,08	GRAVISSIMA	159,16	DISCRETA	72014	Capurso	45,10	DISCRETA	16,97	BUONA
71020	Cerignola	63,04	DISCRETA	52,95	DISCRETA	72015	Casamassima	25,26	BUONA	26,53	BUONA
71021	Chieuti	122,36	GRAVE	100,97	PRECARIA	72016	Cassano delle Murge	33,75	BUONA	31,36	BUONA
71022	Deliceto	127,51	GRAVE	111,25	PRECARIA	72017	Castellana Grotte	50,66	DISCRETA	23,34	BUONA
71023	Faeto	116,21	PRECARIA	119,81	PRECARIA	72018	Cellamare	11,59	BUONA	16,54	BUONA
71024	Foggia	70,77	DISCRETA	76,45	DISCRETA	72019	Conversano	28,84	BUONA	22,33	BUONA
71025	Ischitella	83,44	PRECARIA	93,60	PRECARIA	72020	Corato	54,53	DISCRETA	33,61	BUONA
71026	Isole Tremiti	50,21	DISCRETA	36,98	BUONA	72021	Gioia del Colle	76,38	DISCRETA	42,34	DISCRETA
71027	Lesina	70,75	DISCRETA	41,60	DISCRETA	72022	Giovinazzo	71,53	DISCRETA	49,13	DISCRETA
71028	Lucera	83,81	PRECARIA	61,30	DISCRETA	72023	Gravina in Puglia	40,43	DISCRETA	18,83	BUONA
71029	Manfredonia	79,39	DISCRETA	57,25	DISCRETA	72024	Grumo Appula	57,91	DISCRETA	33,42	BUONA
71031	Mattinata	52,03	DISCRETA	21,58	BUONA	72025	Locorotondo	55,71	DISCRETA	25,17	BUONA
71032	Monteleone di Puglia	141,74	GRAVE	137,35	GRAVE	72027	Modugno	36,38	BUONA	33,65	BUONA
71033	Monte Sant'Angelo	132,53	GRAVE	112,09	PRECARIA	72028	Mola di Bari	87,34	PRECARIA	61,33	DISCRETA
71034	Motta Montecorvino	169,02	GRAVISSIMA	148,87	GRAVE	72029	Molfetta	86,48	PRECARIA	65,03	DISCRETA
71035	Orsara di Puglia	149,78	GRAVE	134,07	GRAVE	72030	Monopoli	66,82	DISCRETA	37,73	BUONA
71036	Orta Nova	41,55	DISCRETA	46,12	DISCRETA	72031	Noci	74,96	DISCRETA	47,30	DISCRETA
71037	Panni	170,39	GRAVISSIMA	143,13	GRAVE	72032	Noicattaro	19,67	BUONA	18,45	BUONA
71038	Peschici	50,90	DISCRETA	58,82	DISCRETA	72033	Palo del Colle	45,11	DISCRETA	21,95	BUONA
71039	Pietramontecorvino	125,16	GRAVE	117,80	PRECARIA	72034	Poggiorsini	62,55	DISCRETA	68,85	DISCRETA
71040	Poggio Imperiale	125,37	GRAVE	106,11	PRECARIA	72035	Pollignano a Mare	35,39	BUONA	29,16	BUONA
71041	Rignano Garganico	136,01	GRAVE	110,34	PRECARIA	72036	Putignano	75,06	DISCRETA	46,04	DISCRETA
71042	Rocchetta Sant'Antonio	142,13	GRAVE	124,07	GRAVE	72037	Rutigliano	46,43	DISCRETA	20,09	BUONA
71043	Rodi Garganico	112,87	PRECARIA	100,43	PRECARIA	72038	Ruvo di Puglia	77,96	DISCRETA	59,46	DISCRETA
71044	Roseto Valfortore	138,53	GRAVE	131,82	GRAVE	72039	Sammichele di Bari	115,08	PRECARIA	83,30	PRECARIA
71046	San Giovanni Rotondo	51,73	DISCRETA	26,58	BUONA	72040	Sannicandro di Bari	31,23	BUONA	32,00	BUONA
71047	San Marco in Lamis	106,04	PRECARIA	92,85	PRECARIA	72041	Santeramo in Colle	48,33	DISCRETA	21,15	BUONA
71048	San Marco la Catola	158,24	GRAVE	141,94	GRAVE	72042	Terlizzi	64,60	DISCRETA	48,36	DISCRETA
71049	San Nicandro Garganico	101,46	PRECARIA	78,17	DISCRETA	72044	Toritto	77,18	DISCRETA	56,22	DISCRETA
71050	San Paolo di Civitate	93,87	PRECARIA	77,74	DISCRETA	72046	Triggiano	48,42	DISCRETA	19,70	BUONA
71051	San Severo	70,48	DISCRETA	47,19	DISCRETA	72047	Turi	47,30	DISCRETA	46,59	DISCRETA
71052	Sant'Agata di Puglia	142,89	GRAVE	129,51	GRAVE	72048	Valenzano	54,11	DISCRETA	20,05	BUONA
71053	Serracapriola	131,80	GRAVE	122,33	GRAVE	73001	Avetrana	97,13	PRECARIA	63,94	DISCRETA
71054	Stornara	29,34	BUONA	42,70	DISCRETA	73002	Carosino	28,77	BUONA	28,11	BUONA

Fonte: ISTAT, Censimenti generali della popolazione e delle abitazioni



1. Sintesi del Quadro Conosciuto

1.2.1 Inquadramento socio-economico e demografico

Tabella 2: Stato di Malessere demografico

Codice ISTAT	Nome Comune	SDM 2019	SDM 2019 classe	SDM 2011	SDM 2011 classe	Nome Comune	Codice ISTAT	SDM 2019	SDM 2019 classe	SDM 2011	SDM 2011 classe
73003	Castellaneta	76,39	DISCRETA	44,57	DISCRETA	Aradeo	75006	75,43	DISCRETA	38,93	BUONA
73004	Crispiano	51,09	DISCRETA	24,17	BUONA	Aresano	75007	46,47	DISCRETA	40,31	DISCRETA
73005	Faggiano	63,26	BUONA	37,82	BUONA	Bagnolo del Salento	75008	78,47	DISCRETA	46,22	DISCRETA
73006	Fragagnano	82,22	PRECARIA	57,75	DISCRETA	Botrugno	75009	102,49	PRECARIA	73,19	DISCRETA
73007	Ginosa	57,18	DISCRETA	27,78	BUONA	Calimera	75010	100,21	PRECARIA	67,27	DISCRETA
73008	Grottole	51,80	DISCRETA	20,46	BUONA	Campi Salentina	75011	107,82	PRECARIA	78,45	DISCRETA
73009	Laterza	53,98	DISCRETA	27,55	BUONA	Cannole	75012	97,37	PRECARIA	61,34	DISCRETA
73010	Leporano	30,00	BUONA	22,97	BUONA	Caprarica di Lecce	75013	113,51	PRECARIA	79,97	DISCRETA
73011	Lizzano	52,33	DISCRETA	20,72	BUONA	Carmiano	75014	88,37	PRECARIA	63,43	DISCRETA
73012	Manduria	75,37	DISCRETA	48,04	DISCRETA	Carpignano Salentino	75015	76,41	DISCRETA	69,08	DISCRETA
73013	Martina Franca	55,61	DISCRETA	23,51	BUONA	Casarano	75016	69,92	DISCRETA	46,49	DISCRETA
73014	Maruggio	69,07	DISCRETA	26,95	BUONA	Castri di Lecce	75017	76,46	DISCRETA	51,43	DISCRETA
73015	Massafra	46,07	DISCRETA	19,14	BUONA	Castignano de' Greci	75018	105,47	PRECARIA	67,92	DISCRETA
73016	Monteiasi	39,95	BUONA	16,79	BUONA	Castignano del Capo	75019	113,00	PRECARIA	85,04	PRECARIA
73017	Montemesola	91,58	PRECARIA	62,88	DISCRETA	Cavallino	75020	22,62	BUONA	18,39	BUONA
73018	Monteparano	98,13	PRECARIA	77,80	DISCRETA	Collepasseo	75021	113,78	PRECARIA	79,18	DISCRETA
73019	Mottola	85,94	PRECARIA	62,33	DISCRETA	Copertino	75022	68,23	DISCRETA	37,30	BUONA
73020	Palagianello	46,52	DISCRETA	18,64	BUONA	Corigliano d'Otranto	75023	66,60	DISCRETA	32,71	BUONA
73021	Palagiano	48,28	DISCRETA	19,03	BUONA	Corsano	75024	69,64	DISCRETA	44,55	DISCRETA
73022	Pulsano	28,07	BUONA	21,29	BUONA	Cursi	75025	71,88	DISCRETA	37,85	BUONA
73023	Roccaforzata	65,42	DISCRETA	34,94	BUONA	Cutrofiano	75026	84,58	PRECARIA	50,57	DISCRETA
73024	San Giorgio Ionico	64,91	DISCRETA	34,26	BUONA	Diso	75027	131,91	GRAVE	96,98	PRECARIA
73025	San Marzano di San Giuseppe	43,79	DISCRETA	21,09	BUONA	Gagliano del Capo	75028	98,18	PRECARIA	63,21	DISCRETA
73026	Sava	79,11	DISCRETA	48,32	DISCRETA	Galatina	75029	91,34	PRECARIA	64,58	DISCRETA
73027	Taranto	97,79	PRECARIA	76,51	DISCRETA	Galatone	75030	83,88	PRECARIA	64,11	DISCRETA
73028	Torriceola	63,09	DISCRETA	24,86	BUONA	Gallipoli	75031	35,01	BUONA	22,39	BUONA
73029	Staitte	70,66	DISCRETA	41,79	DISCRETA	Giuggianello	75032	110,56	PRECARIA	82,78	PRECARIA
74001	Brindisi	83,78	PRECARIA	60,95	DISCRETA	Giurdignano	75033	66,73	DISCRETA	32,92	BUONA
74002	Carovigno	27,84	BUONA	23,08	BUONA	Guagnano	75034	110,33	PRECARIA	81,93	PRECARIA
74003	Ceglie Messapica	101,24	PRECARIA	77,68	DISCRETA	Lecce	75035	50,70	DISCRETA	41,26	DISCRETA
74004	Cellino San Marco	98,41	PRECARIA	64,88	DISCRETA	Lequile	75036	49,53	DISCRETA	21,56	BUONA
74005	Cisternino	89,14	PRECARIA	60,73	DISCRETA	Leverano	75037	52,36	DISCRETA	22,97	BUONA
74006	Ercolie	64,65	DISCRETA	37,61	BUONA	Lizzanello	75038	24,25	BUONA	20,20	BUONA
74007	Fasano	64,07	DISCRETA	37,98	BUONA	Maglie	75039	84,78	PRECARIA	51,60	DISCRETA
74008	Francofonte	48,02	DISCRETA	19,74	BUONA	Martano	75040	102,63	PRECARIA	72,13	DISCRETA
74009	Lattiano	90,64	PRECARIA	64,45	DISCRETA	Martignano	75041	97,15	PRECARIA	69,24	DISCRETA
74010	Mesagne	78,43	DISCRETA	42,81	DISCRETA	Matino	75042	62,02	DISCRETA	30,13	BUONA
74011	Oria	55,92	DISCRETA	25,48	BUONA	Melendugno	75043	40,86	DISCRETA	27,36	BUONA
74012	Ostuni	106,43	PRECARIA	76,42	DISCRETA	Melissano	75044	78,38	DISCRETA	46,87	DISCRETA
74013	San Donaci	96,55	PRECARIA	64,13	DISCRETA	Melpignano	75045	82,38	PRECARIA	51,39	DISCRETA
74014	San Michele Salentino	77,59	DISCRETA	48,76	DISCRETA	Miggiano	75046	79,46	DISCRETA	45,57	DISCRETA
74015	San Pancrazio Salentino	93,24	PRECARIA	62,90	DISCRETA	Minervino di Lecce	75047	125,69	GRAVE	101,56	PRECARIA
74016	San Pietro Vernotico	107,36	PRECARIA	85,15	PRECARIA	Monteroni di Lecce	75048	55,14	DISCRETA	22,82	BUONA
74017	San Vito dei Normanni	98,17	PRECARIA	73,16	DISCRETA	Montesano Salentino	75049	71,98	DISCRETA	46,33	DISCRETA
74018	Torchiarolo	69,69	DISCRETA	37,92	BUONA	Morciano di Leuca	75050	138,05	GRAVE	104,73	PRECARIA
74019	Torre Santa Susanna	64,78	DISCRETA	37,45	BUONA	Muro Leccese	75051	87,04	PRECARIA	60,36	DISCRETA
74020	Villa Castelli	30,10	BUONA	25,96	BUONA	Nardò	75052	77,05	DISCRETA	44,48	DISCRETA
75001	Acquarica del Capo	77,96	DISCRETA	39,13	BUONA	Neviano	75053	122,20	GRAVE	90,93	PRECARIA
75002	Alessano	91,51	PRECARIA	64,75	DISCRETA	Nociglia	75054	104,92	PRECARIA	74,71	DISCRETA
75003	Alezio	68,85	DISCRETA	67,74	DISCRETA	Novoli	75055	132,77	GRAVE	106,54	PRECARIA
75004	Alliste	70,38	DISCRETA	42,35	DISCRETA	Ortelle	75056	127,48	GRAVE	108,07	PRECARIA
75005	Andrano	91,40	PRECARIA	63,24	DISCRETA	Otranto	75057	37,05	BUONA	26,54	BUONA

Fonte: ISTAT, Censimenti generali della popolazione e delle abitazioni



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.2.1 Inquadramento socio-economico e demografico

Tabella 2: Stato di Malessere demografico

Codice ISTAT	Nome Comune	SDM 2019	SDM 2019 classe	SDM 2011	SDM 2011 classe
75058	Palmariggi	119,36	PRECARIA	82,97	PRECARIA
75059	Parabita	104,64	PRECARIA	75,79	DISCRETA
75060	Patù	84,65	PRECARIA	57,61	DISCRETA
75061	Poggiardo	66,78	DISCRETA	34,44	BUONA
75062	Presicce	124,55	GRAVE	94,69	PRECARIA
75063	Racale	29,09	BUONA	20,97	BUONA
75064	Ruffano	84,24	PRECARIA	58,40	DISCRETA
75065	Salice Salentino	97,73	PRECARIA	63,86	DISCRETA
75066	Salve	99,81	PRECARIA	51,87	DISCRETA
75067	Sanarica	84,06	PRECARIA	49,23	DISCRETA
75068	San Cesario di Lecce	65,50	DISCRETA	37,56	BUONA
75069	San Donato di Lecce	67,79	DISCRETA	29,53	BUONA
75070	Sannicola	112,25	PRECARIA	85,68	PRECARIA
75071	San Pietro in Lama	120,73	GRAVE	105,30	PRECARIA
75072	Santa Cesarea Terme	95,88	PRECARIA	60,87	DISCRETA
75073	Scorrano	53,66	DISCRETA	21,03	BUONA
75074	Seclì	88,85	PRECARIA	47,53	DISCRETA
75075	Sogliano Cavour	81,42	PRECARIA	58,84	DISCRETA
75076	Soletto	70,03	DISCRETA	35,86	BUONA
75077	Specchia	89,94	PRECARIA	70,20	DISCRETA
75078	Spongano	98,31	PRECARIA	72,74	DISCRETA
75079	Squinzano	110,34	PRECARIA	83,60	PRECARIA
75080	Sternatia	112,28	PRECARIA	87,52	PRECARIA
75081	Supersano	89,38	PRECARIA	70,77	DISCRETA
75082	Surano	120,27	GRAVE	85,02	PRECARIA
75083	Surbo	39,56	BUONA	15,53	BUONA
75084	Taurisano	50,10	DISCRETA	20,38	BUONA
75085	Taviano	78,47	DISCRETA	46,05	DISCRETA
75086	Tiggiano	50,73	DISCRETA	18,22	BUONA
75087	Trepuzzi	71,41	DISCRETA	38,23	BUONA
75088	Tricase	54,27	DISCRETA	22,91	BUONA
75089	Tuglie	114,71	PRECARIA	94,67	PRECARIA
75090	Ugento	53,92	DISCRETA	45,67	DISCRETA
75091	Uggiano la Chiesa	80,94	PRECARIA	49,26	DISCRETA
75092	Veglie	54,55	DISCRETA	20,30	BUONA
75093	Vernole	92,34	PRECARIA	63,13	DISCRETA
75094	Zollino	124,10	GRAVE	93,15	PRECARIA
75095	San Cassiano	96,34	PRECARIA	74,88	DISCRETA
75096	Castro	96,56	PRECARIA	48,30	DISCRETA
75097	Porto Cesareo	21,10	BUONA	14,58	BUONA
110001	Andria	41,79	DISCRETA	20,30	BUONA
110002	Barletta	44,78	DISCRETA	19,35	BUONA
110003	Bisceglie	25,97	BUONA	21,81	BUONA
110004	Canosa di Puglia	79,89	DISCRETA	60,59	DISCRETA
110005	Margherita di Savoia	98,94	PRECARIA	71,15	DISCRETA
110006	Minervino Murge	133,34	GRAVE	117,54	PRECARIA
110007	San Ferdinando di Puglia	80,80	PRECARIA	68,55	DISCRETA
110008	Spinazzola	131,05	GRAVE	115,94	PRECARIA
110009	Trani	46,92	DISCRETA	20,08	BUONA
110010	Trinitapoli	49,48	DISCRETA	58,50	DISCRETA

Fonte: ISTAT, Censimenti generali della popolazione e delle abitazioni



1. Sintesi del Quadro Conosciuto

1.2.1 Inquadramento socio-economico e demografico

Tabella 3: Assetto Socio-economico

Codice ISTAT	Nome Comune	ULL 2017	Addetti 2017	ULL 2011	Addetti 2011	Codice ISTAT	Nome Comune	ULL 2017	Addetti 2017	ULL 2011	Addetti 2011
71001	Accadia	144	317	149	509	71055	Stornarella	71055	255	261	587
71002	Alberona	49	103	59	93	71056	Torre Maggiore	71056	1'076	1'013	1'844
71003	Anzano di Puglia	59	98	66	78	71058	Troia	71058	438	389	852
71004	Apricena	822	2'139	888	2'401	71059	Vico del Gargano	71059	517	1'240	908
71005	Ascoli Satriano	365	801	370	719	71060	Vieste	71060	1'219	1'098	1'727
71006	Biccari	203	299	200	251	71061	Volturara Appula	71061	18	24	34
71007	Bovino	192	393	197	338	71062	Volturno	71062	98	326	287
71008	Cagnano Varano	390	715	438	829	71063	Ordona	71063	120	270	210
71009	Candela	144	358	153	296	71064	Zapponeta	71064	115	344	257
71010	Carapelle	393	2'817	307	1'446	72001	Acquaviva delle Fonti	72001	1'419	4'046	4'391
71011	Carlantino	46	55	67	87	72002	Adelfia	72002	892	2'350	1'937
71012	Carpino	192	366	207	355	72003	Alberobello	72003	1'045	2'928	2'872
71013	Casalnuovo Monterotaro	100	178	109	191	72004	Altamura	72004	5'521	5'144	18'271
71014	Casalvecchio di Puglia	98	164	102	140	72006	Bari	72006	26'888	102'557	83'830
71015	Castelluccio dei Sauri	123	261	118	270	72008	Binetto	72008	115	357	245
71016	Castelluccio Valmaggiore	70	107	69	101	72010	Bitetto	72010	561	1'220	1'058
71017	Castelnuovo della Daunia	93	234	89	183	72011	Bitonto	72011	3'390	8'941	9'313
71018	Celenza Valfortore	91	156	104	170	72012	Bitritto	72012	722	2'423	1'431
71019	Celle di San Vito	5	7	9	10	72014	Capurso	72014	1'144	3'773	3'415
71020	Cerignola	3'485	8'751	3'466	7'294	72015	Casamassima	72015	1'383	5'023	3'459
71021	Chieuti	85	161	114	178	72016	Cassano delle Murge	72016	871	2'551	2'022
71022	Deliceto	236	451	235	362	72017	Castellana Grotte	72017	1'750	4'923	4'578
71023	Faeto	45	95	41	68	72018	Cellamare	72018	244	580	502
71024	Foggia	10'104	35'629	9'925	26'565	72019	Conversano	72019	1'975	5'571	4'734
71025	Ischitella	266	678	288	614	72020	Corato	72020	3'490	10'587	9'607
71026	Isole Tremiti	89	174	90	117	72021	Gioia del Colle	72021	1'902	5'203	4'886
71027	Lesina	419	806	496	784	72022	Giovinazzo	72022	1'046	2'703	2'342
71028	Lucera	2'156	4'844	2'237	4'808	72023	Gravina in Puglia	72023	3'029	8'454	7'158
71029	Manfredonia	3'181	8'251	3'237	8'180	72024	Grumo Appula	72024	518	1'434	1'145
71031	Mattinata	344	754	324	762	72025	Locorotondo	72025	1'418	4'320	3'598
71032	Monteleone di Puglia	47	99	53	88	72027	Modugno	72027	3'040	22'515	21'113
71033	Monte Sant'Angelo	595	1'593	609	1'539	72028	Mola di Bari	72028	1'254	3'171	2'595
71034	Motta Montecorvino	31	47	41	51	72029	Molfetta	72029	3'799	15'239	10'783
71035	Orsara di Puglia	114	344	138	210	72030	Monopoli	72030	3'853	11'653	10'297
71036	Orta Nova	970	2'246	916	1'984	72031	Noci	72031	1'805	5'212	6'584
71037	Panni	51	142	52	138	72032	Nocicattaro	72032	1'470	4'164	3'025
71038	Peschici	419	959	398	684	72033	Palo del Colle	72033	994	2'504	2'487
71039	Pietramontecorvino	172	375	197	385	72034	Poggiorini	72034	75	198	132
71040	Poggio Imperiale	145	335	144	327	72035	Polignano a Mare	72035	1'352	4'359	2'980
71041	Rignano Garganico	85	149	87	183	72036	Putignano	72036	2'453	7'270	7'924
71042	Rocchetta Sant'Antonio	101	190	104	213	72037	Rutigliano	72037	1'086	4'890	3'512
71043	Rodi Garganico	309	876	315	607	72038	Ruvo di Puglia	72038	1'682	4'377	4'184
71044	Roseto Valfortore	47	65	54	62	72039	Sammichele di Bari	72039	394	970	736
71046	San Giovanni Rotondo	1'474	3'658	1'551	3'407	72040	Sannicandro di Bari	72040	485	1'059	996
71047	San Marco in Lamis	559	1'172	569	1'133	72041	Santeramo in Colle	72041	1'667	5'457	7'049
71048	San Marco la Catola	46	53	51	60	72043	Terlizzi	72043	1'616	3'723	3'396
71049	San Nicandro Garganico	737	1'532	751	1'229	72044	Toritto	72044	399	831	690
71050	San Paolo di Civitate	308	675	301	566	72046	Triggiano	72046	1'576	4'396	3'906
71051	San Severo	3'555	8'567	3'681	8'324	72047	Turi	72047	745	2'478	1'421
71052	Sant'Agata di Puglia	92	255	105	243	72048	Valenzano	72048	971	2'227	2'035
71053	Serracapriola	207	356	228	307	73001	Avetrana	73001	358	755	804
71054	Stornarella	234	813	234	716	73002	Carosino	73002	284	603	603

Fonte: ISTAT, Censimenti generali della popolazione e delle abitazioni



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.2.1 Inquadramento socio-economico e demografico

Tabella 3: Assetto Socio-economico

Codice ISTAT	Nome Comune	ULL 2017	Addetti 2017	ULL 2011	Addetti 2011	Codice ISTAT	Nome Comune	ULL 2017	Addetti 2017	ULL 2011	Addetti 2011
73003	Castellianeta	1'009	2'464	999	1'803	75006	Aradeo	685	1'508	693	1'320
73004	Crispiano	691	1'642	692	1'474	75007	Arnesano	198	423	192	379
73005	Faggiano	185	890	180	543	75008	Bagnolo del Salento	96	150	94	190
73006	Fragagnano	276	718	269	695	75009	Botrugno	161	293	162	283
73007	Ginosa	1'270	3'864	1'276	2'654	75010	Callimera	463	1'044	494	964
73008	Grottaglie	1'713	5'367	1'728	3'522	75011	Campi Salentina	619	1'472	647	2'097
73009	Laterza	880	2'918	865	2'241	75012	Cannole	105	196	108	290
73010	Leporano	282	798	276	746	75013	Caprarica di Lecce	147	358	155	362
73011	Lizzano	417	816	419	787	75014	Carmiano	865	1'955	860	1'839
73012	Manduria	1'931	4'411	1'897	4'155	75015	Carpiignano Salentino	239	471	238	392
73013	Martina Franca	3'995	11'395	3'779	10'824	75016	Casarano	1'614	6'085	1'552	5'036
73014	Maruggio	322	663	309	457	75017	Castri di Lecce	181	384	179	401
73015	Massafra	1'891	5'753	1'885	5'038	75018	Castrignano de' Greci	297	611	302	616
73016	Monteiasi	176	370	186	414	75019	Castrignano del Capo	382	718	365	615
73017	Montemesola	155	488	151	388	75020	Cavallino	903	2'598	847	1'832
73018	Monteparano	82	201	70	120	75021	Collepasseo	375	875	386	791
73019	Mottola	845	2'048	823	2'153	75022	Copertino	1'333	2'980	1'357	2'779
73020	Palagianello	326	634	324	544	75023	Conigliano d'Otranto	427	1'158	416	942
73021	Palagianello	800	1'800	787	1'634	75024	Corsano	367	809	359	795
73022	Pulsano	610	1'342	629	1'192	75025	Cursi	250	559	234	523
73023	Roccaforzata	58	112	57	101	75026	Cutrofiano	592	1'253	597	1'270
73024	San Giorgio Ionico	769	1'927	763	1'890	75027	Diso	183	320	169	314
73025	San Marzano di San Giuseppe	362	1'174	338	867	75028	Gagliano del Capo	335	1'093	341	617
73026	Sava	881	2'058	851	2'048	75029	Galatina	1'965	5'005	1'943	5'510
73027	Taranto	11'103	51'711	11'219	32'888	75030	Galatone	1'059	2'601	1'035	2'813
73028	Torriceia	224	774	205	726	75031	Gallipoli	1'470	4'032	1'323	2'887
73029	Staitte	431	1'197	436	1'141	75032	Giuggianello	66	136	64	119
74001	Brindisi	4'888	22'886	4'964	14'806	75033	Giurdignano	108	208	116	240
74002	Carovigno	1'094	2'865	1'047	2'344	75034	Guagnano	317	624	325	598
74003	Ceglie Messapica	1'276	2'685	1'237	2'793	75035	Lecce	10'332	32'904	9'957	25'261
74004	Cellino San Marco	358	959	359	761	75036	Lequile	552	1'488	571	1'628
74005	Cisternino	946	2'263	906	2'111	75037	Leverano	855	1'879	834	1'797
74006	Ercihe	475	948	492	921	75038	Lizzanello	639	1'211	643	1'238
74007	Fasano	3'090	9'031	2'940	7'579	75039	Maglie	1'524	3'921	1'474	3'487
74008	Franca Villa Fontana	2'316	5'986	2'422	5'417	75040	Martano	706	1'607	698	1'486
74009	Latiano	801	1'947	780	1'532	75041	Martignano	93	249	105	268
74010	Messagne	1'588	4'785	1'538	3'172	75042	Matino	807	2'324	834	2'334
74011	Oria	765	1'932	760	1'625	75043	Melendugno	797	1'655	747	1'199
74012	Ostuni	2'660	6'997	2'551	5'829	75044	Melissano	571	1'346	575	1'284
74013	San Donaci	365	931	395	923	75045	Melpignano	207	634	198	631
74014	San Michele Salentino	421	916	421	808	75046	Millegiano	210	495	193	403
74015	San Pancrazio Salentino	531	1'190	546	1'139	75047	Minervino di Lecce	235	583	240	542
74016	San Pietro Vernotico	777	2'618	824	1'684	75048	Monteroni di Lecce	836	2'039	885	1'708
74017	San Vito dei Normanni	1'119	2'790	1'077	2'570	75049	Montesano Salentino	162	292	156	340
74018	Torchiarolo	292	575	264	513	75050	Morciano di Leuca	264	481	261	548
74019	Torre Santa Susanna	516	1'186	531	1'001	75051	Muro Leccese	334	766	321	811
74020	Villa Castellì	452	969	427	889	75052	Nardò	2'244	6'398	2'181	5'532
75001	Acquarica del Capo	443	680	353	688	75053	Neviano	302	506	332	597
75002	Alessano	443	1'185	432	899	75054	Nociglia	126	250	130	219
75003	Alezio	370	691	381	693	75055	Novoli	528	1'077	550	913
75004	Alliste	349	710	368	729	75056	Ortelle	111	191	112	167
75005	Andrano	231	347	219	328	75057	Otranto	654	1'964	578	1'120

Fonte: ISTAT, Censimenti generali della popolazione e delle abitazioni



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.2.1 Inquadramento socio-economico e demografico

Tabella 3: Assetto Socio-economico

Codice ISTAT	Nome Comune	ULL 2017	Addetti 2017	ULL 2011	Addetti 2011
75058	Palmariggi	69	103	79	130
75059	Parabita	610	1'552	673	2'270
75060	Patù	125	311	114	371
75061	Poggiardo	476	1'158	456	984
75062	Prestice	356	1'116	444	1'001
75063	Racale	1'036	2'406	1'005	2'291
75064	Ruffano	722	1'839	752	1'772
75065	Salice Salentino	388	862	409	876
75066	Salve	399	924	352	626
75067	Sanarica	80	138	77	156
75068	San Cesario di Lecce	578	1'655	578	1'748
75069	San Donato di Lecce	305	874	324	626
75070	Sannicola	384	789	396	635
75071	San Pietro in Lama	189	368	191	377
75072	Santa Cesarea Terme	216	539	207	419
75073	Scorrano	403	822	385	705
75074	Sedù	146	458	138	405
75075	Sogliano Cavour	258	536	257	474
75076	Soletto	364	1'422	371	1'241
75077	Specchia	313	908	321	891
75078	Spongano	206	425	207	416
75079	Squinzano	832	1'647	876	1'585
75080	Sternatia	129	262	141	274
75081	Supersano	266	646	256	613
75082	Surano	160	645	159	597
75083	Surbo	817	3'384	804	1'952
75084	Taurisano	785	2'206	796	2'387
75085	Taviano	1'044	2'626	1'030	2'359
75086	Tiggiano	218	481	209	492
75087	Trepuzzi	828	1'934	859	2'125
75088	Tricase	1'330	3'521	1'263	3'180
75089	Tuglie	398	922	420	938
75090	Ugento	940	2'883	903	2'219
75091	Uggiano la Chiesa	312	576	287	525
75092	Veglie	883	2'330	863	2'288
75093	Vernole	373	818	382	863
75094	Zollino	152	477	132	384
75095	San Cassiano	125	364	117	394
75096	Castro	54	179	167	354
75097	Porto Cesareo	533	1'577	497	1'105
110001	Andria	7'428	20'411	7'421	17'775
110002	Barletta	6'875	20'654	6'712	19'297
110003	Bisceglie	3'515	10'288	3'543	8'913
110004	Canosa di Puglia	1'698	4'439	1'779	4'273
110005	Margherita di Savoia	674	1'883	677	1'526
110006	Minervino Murge	492	1'328	512	1'093
110007	San Ferdinando di Puglia	739	2'551	719	1'491
110008	Spinazzola	382	836	413	857
110009	Trani	4'092	11'213	4'018	11'953
110010	Trinitapoli	829	1'994	842	1'673

Fonte: ISTAT, Censimenti generali della popolazione e delle abitazioni



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.2.1 Inquadramento socio-economico e demografico

Tabella 4: Il settore turistico (2019)

Codice ISTAT	Comune	ITALIANI		STRANIERI		TOTALE		Codice ISTAT	Comune	ITALIANI		STRANIERI		TOTALE	
		Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze			Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze
72001	Acquaviva delle Fonti	1'580	7'157	276	758	1'856	7'915	74019	Torre Santa Susanna	260	703	96	535	356	1'238
72003	Alberobello	81'005	137'038	72'697	136'217	153'702	273'255	74020	Villa Castelli	507	966	424	1'280	931	2'246
72004	Altamura	20'907	37'960	5'233	10'768	26'140	48'728	110001	Andria	16'524	28'698	4'843	9'960	21'367	38'658
72006	Bari	289'860	503'132	190'903	413'805	480'763	916'937	110002	Barletta	32'939	64'557	10'675	27'153	43'614	91'710
72011	Bitonto	8'708	14'752	1'944	5'458	10'652	20'210	110003	Bisceglie	27'167	55'265	7'625	25'480	34'792	80'745
72012	Bitritto	10	12			10	12	110004	Canosa di Puglia	4'319	12'715	868	2'888	5'187	15'603
72014	Capurso	5'660	12'992	688	1'695	6'348	14'687	110005	Margherita di Savoia	8'853	37'665	1'816	5'815	10'669	43'480
72015	Casamassima	2'800	4'651	340	653	3'140	5'304	110008	Spinazzola	290	1'996	25	75	315	2'071
72016	Cassano delle Murge	1'351	4'915	183	469	1'534	5'384	110009	Trani	37'749	72'050	17'314	38'879	55'063	110'929
72017	Castellana Grotte	27'138	56'868	6'897	23'175	34'035	80'043	110010	Trinitapoli	739	1'984	639	1'505	1'378	3'489
72019	Conversano	21'299	42'855	6'770	21'879	28'061	64'734	71002	Alberona	253	708	31	48	284	756
72020	Corato	12'389	24'218	3'308	9'349	15'697	33'567	71003	Anzano di Puglia						
72021	Gioia del Colle	16'064	35'403	2'781	6'449	18'845	41'852	71004	Apricena	241	791	47	200	288	991
72022	Giovinazzo	19'892	64'498	11'662	37'105	31'554	101'603	71005	Ascoli Satriano	218	651	14	62	232	713
72023	Gravina in Puglia	11'967	22'541	1'639	3'292	13'606	25'833	71006	Biccari	188	585	18	72	201	657
72024	Grumo Appula	219	447	84	230	303	677	71007	Bovino	1'184	2'916	331	1'080	1'515	3'996
72025	Locorotondo	5'710	14'290	7'387	26'474	13'097	40'764	71008	Cagnano Varano	4'334	38'486	433	1'775	4'767	40'261
72027	Modugno	19'186	37'931	4'708	9'235	23'894	47'166	71009	Candela	1'085	2'370	111	204	1'196	2'574
72028	Mola di Bari	5'963	12'976	2'317	6'777	8'280	19'753	71010	Carapelle						
72029	Molfetta	10'033	18'844	2'762	8'353	12'795	27'197	71011	Carlantino						
72030	Monopoli	79'853	261'494	49'274	181'301	129'127	442'795	71012	Carpinone	487	986	311	806	798	1'792
72031	Noci	8'701	15'935	3'235	10'387	11'936	26'322	71015	Castelluccio dei Sauri	208	432	33	45	241	477
72032	Noicattaro	15'004	28'258	4'292	10'375	19'296	38'633	71020	Cerignola	9'281	17'672	1'164	2'568	10'445	20'240
72033	Palo del Colle	742	1'657	893	1'777	1'635	3'434	71021	Chieuti	1'102	3'572	123	516	1'225	4'088
72035	Polignano a Mare	59'009	140'897	44'962	151'853	103'971	292'750	71022	Deliceto	286	969	37	84	323	1'053
72036	Putignano	2'552	5'197	658	2'032	3'210	7'229	71024	Foggia	58'047	120'462	6'118	13'383	64'165	133'845
72037	Rutigliano	2'424	4'721	2'017	6'382	4'441	11'103	71025	Ischitella	3'736	34'054	523	3'882	4'259	37'936
72038	Ruvo di Puglia	7'693	13'683	1'270	3'737	8'963	17'420	71026	Isole Tremiti	20'159	55'112	1'910	5'545	22'069	85'452
72039	Sammichele di Bari	1'019	1'805	192	688	1'211	2'493	71027	Lesina	10'361	79'907	888	3'014	11'249	58'126
72040	Sannicandro di Bari	1'443	2'599	438	1'133	1'881	3'732	71028	Lucera	22'556	42'298	3'404	9'358	25'960	51'656
72041	Sant'andrea di Bari	5'938	11'799	1'058	2'288	6'996	14'087	71029	Manfredonia	29'432	104'359	8'524	27'389	37'956	131'748
72043	Santeramo in Colle	237	524	116	366	353	890	71031	Mattinata	28'779	131'992	16'315	64'798	45'094	196'790
72044	Toritto	141	448	126	339	267	787	71033	Monte Sant'Angelo	14'399	41'710	7'635	17'924	22'034	59'634
72046	Triggiano	196	467	52	119	248	586	71063	Ortona						
72047	Turi	1'767	3'595	549	1'587	2'316	5'182	71035	Orsara di Puglia	320	716	91	225	411	941
72048	Valenzano	10'564	37'949	2'014	6'344	12'578	44'293	71036	Orta Nova	1'825	4'582	231	884	2'056	5'466
74001	Brindisi	57'883	113'294	32'317	73'576	90'200	186'870	71038	Peschici	77'274	535'580	13'642	87'491	90'916	623'071
74002	Carovigno	74'908	470'188	14'432	79'593	89'340	549'781	71039	Pietramontecorvino	43	89	4	4	47	93
74003	Ceglie Messapica	4'584	8'852	2'190	9'911	6'774	18'763	71043	Rodi Garganico	49'972	314'403	3'161	14'961	53'133	329'364
74004	Cellino San Marco	3'320	5'199	853	2'727	4'173	7'926	71044	Roseto Valfortore	2'75	615	187	660	462	1'275
74005	Cisternino	12'105	33'531	6'318	23'326	18'423	56'857	71046	San Giovanni Rotondo	174'824	328'919	57'860	113'825	232'684	442'744
74007	Fasano	101'911	408'226	60'558	262'350	162'469	670'576	71047	San Marco in Lamis	4'644	7'624	1'052	2'428	5'696	10'052
74008	Francavilla Fontana	2'583	4'336	216	382	2'799	4'718	71049	San Nicandro Garganico	2'280	12'058	226	652	2'506	12'710
74009	Latiano	295	673	116	453	411	1'126	71050	San Paolo di Civitate	35	59	2	11	37	70
74010	Mesagne	11'085	24'139	3'803	17'838	14'888	41'977	71051	San Severo	13'486	25'789	1'383	3'101	14'869	28'890
74011	Oria	2'087	4'045	1'074	3'699	3'161	7'744	71053	Serracapriola	151	401	11	88	162	489
74012	Ostuni	62'222	239'530	44'408	171'131	106'630	410'661	71054	Stornara						
74014	San Michele Salentino	63	417	139	1'263	202	1'680	71056	Torre Maggiore	815	1'539	95	182	910	1'721
74015	San Pancrazio Salentino	574	1'573	230	843	804	2'416	71058	Troia	503	1'224	109	160	612	1'384
74016	San Pietro Vernotico	178	359	81	214	259	573	71059	Vico del Gargano	19'603	131'634	2'797	16'099	22'400	147'733
74017	San Vito dei Normanni	2'696	7'726	1'525	8'356	4'221	16'082	71060	Vieste	239'420	1'577'864	58'643	337'885	298'063	1'915'749
74018	Torchiarolo	383	1'626	116	445	499	2'071	71061	Volturno Appulia						

Fonte: Agenzia Puglia Promozione, Osservatorio del Turismo



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.2.1 Inquadramento socio-economico e demografico

Tabella 4: Il settore turistico (2019)

Codice ISTAT	Comune	ITALIANI		STRANIERI		TOTALE		Codice ISTAT	Comune	ITALIANI		STRANIERI		TOTALE	
		Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze			Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze
71064	Zapponeta	493	4929	16	167	509	5096	75060	Patù	3185	11'374	3'013	13'011	3'185	24'385
75001	Acquarica del Capo	25	146			25	146	75061	Poggiardo	2'995	8'640	269	735	2'995	9'375
75002	Alessano	931	3'620	655	2'641	1'586	6'261	75062	Porto Cesareo	50'584	252'624	10'969	53'857	61'553	306'481
75003	Alexio	912	3'214	505	1'922	1'417	5'136	75063	Presicce	5'679	32'325	464	2'458	6'143	34'783
75004	Alliste	2'617	11'959	710	3'627	3'327	15'586	75064	Racale	1'195	6'579	357	2'479	1'552	9'058
75005	Andriano	331	1'063	96	274	427	1'337	75065	Ruffano	298	1'814	242	1'553	540	3'367
75006	Aradeo	53	281	7	32	60	313	75066	Salice Salentino	813	2'493	237	702	1'050	3'195
75007	Aresano	309	1'275	59	206	368	1'481	75067	Salve	13'964	100'046	1'548	7'701	15'512	107'747
75008	Bagnolo del Salento	223	1'255	30	134	253	1'389	75068	San Cesario di Lecce	297	975	54	223	351	1'198
75010	Calimera	200	674	6	10	206	684	75069	San Donato di Lecce	266	996	110	393	376	1'389
75012	Cannole	4'741	24'101	110	415	4'851	24'516	75070	Sanarica	118	379	20	88	138	467
75014	Carmiano	418	1'197	159	553	577	1'750	75071	Sannicola	1'769	7'251	772	3'157	2'541	10'408
75015	Carpignano Salentino	6'190	18'131	2'638	10'089	8'828	28'220	75072	Santa Cesarea Terme	14'778	60'488	4'923	20'482	19'701	80'970
75016	Casarano	1'685	5'319	204	1'130	1'889	6'449	75073	Scorrano	283	619	35	169	318	788
75019	Castignano del Capo	17'677	68'208	8'777	24'087	26'454	92'295	75075	Sogliano Cavour	1'20	510	25	93	145	603
75096	Castro	9'123	26'638	3'049	9'706	12'172	36'344	75076	Soletto	109	407	5	10	114	417
75020	Cavallino	571	2'242	132	403	703	2'645	75077	Specchia	1'109	3'842	356	1'667	1'465	5'509
75021	Collepasse	92	352	41	192	133	544	75078	Spongano	131	940	143	755	274	1'695
75022	Copertino	1'373	3'714	94	337	1'467	4'051	75079	Squinzano	185	1'232	103	487	288	1'719
75023	Corigliano d'Otranto	2'210	5'734	840	3'035	3'050	8'769	75080	Sternatia	593	1'453	533	1'634	1'126	3'087
75025	Cursi	755	2'180	451	1'509	1'206	3'689	75081	Supersano	314	839	233	927	547	1'766
75026	Cutrofrano	1'911	5'110	842	3'208	2'753	8'318	75083	Surbo	90	408	16	56	106	464
75027	Diso	2'250	7'046	1'016	4'309	3'266	11'355	75085	Taviano	2'633	10'739	958	3'793	3'591	14'532
75028	Gagliano del Capo	4'602	20'489	2'069	5'826	6'671	26'315	75087	Trepuzzi	377	1'941	130	484	507	2'425
75029	Galatina	6'076	16'399	1'183	3'675	2'074	7'508	75088	Tricase	8'553	19'055	1'018	4'857	9'571	23'912
75030	Galatone	1'719	5'603	610	2'635	2'329	8'238	75089	Tuglie	1'263	5'646	548	2'808	1'811	8'454
75031	Gallipoli	85'247	385'048	32'661	124'538	117'908	509'586	75090	Ugento	84'823	644'830	15'261	114'452	100'084	759'282
75032	Giuggianello	326	1'485	42	128	368	1'613	75091	Uggiano la Chiesa	4'247	17'197	3'495	13'908	31'105	111'105
75033	Giurdignano	3'157	11'325	3'545	12'220	6'702	23'545	75092	Veglie	415	1'974	41	145	456	2'119
75034	Guagnano	45	177	19	75	64	252	75093	Vernole	16'818	80'739	5'038	30'215	21'856	110'954
75035	Lece	177'104	472'088	96'903	238'431	274'007	710'519	75094	Zollino	768	2'389	417	3'227	1'185	5'616
75036	Lequile	1'591	3'599	588	1'449	2'179	5'048	73001	Avetrana	2'227	6'561	1'493	2'924	3'720	9'485
75037	Leverano	2'662	11'187	844	3'493	3'506	14'680	73003	Castellaneta	52'498	301'697	6'859	41'970	59'357	343'667
75038	Lizzanello	342	4'385	45	490	387	4'875	73004	Crispiano	2'571	7'503	1'625	4'554	4'196	12'057
75039	Maglie	4'740	10'263	1'016	3'090	5'756	13'353	73007	Ginosa	26'840	150'834	3'229	11'632	30'069	162'466
75040	Martano	1'552	4'437	1'650	6'516	3'202	10'953	73008	Grottaglie	3'673	7'289	866	2'628	4'539	9'917
75041	Martignano	66	287	28	202	94	489	73009	Laterza	1'454	3'133	365	841	1'819	3'974
75042	Miatino	765	2'351	81	315	846	2'666	73010	Leporano	5'546	53'730	843	3'742	6'389	57'472
75043	Melendugno	73'351	465'529	9'059	37'446	82'410	502'975	73011	Lizzano	1'529	4'379	985	3'817	2'514	8'196
75044	Melissano	28	117	4	20	32	137	73012	Manduria	10'248	50'337	4'003	13'593	14'251	63'930
75045	Melpignano	86	198	16	50	102	248	73013	Martina Franca	35'490	75'184	19'704	66'877	55'194	142'061
75047	Minervino di Lecce	6'281	33'684	1'652	9'102	7'933	42'786	73014	Maruggio	2'155	9'779	923	3'327	3'078	13'106
75048	Monteroni di Lecce	1'010	1'931	290	895	1'300	2'826	73015	Massafra	5'375	18'407	1'252	4'949	6'627	23'356
75050	Morciano di Leuca	6'567	37'746	937	3'735	7'504	41'481	73019	Mottola	8'314	15'179	1'164	2'619	9'478	17'798
75051	Muro Leccese	1'529	4'949	439	1'662	1'968	6'611	73020	Palagianello	681	2'361	346	870	1'027	3'231
75052	Nardo'	36'714	217'051	7'801	41'946	44'515	258'997	73021	Paligiano	3'342	9'474	347	700	3'689	10'174
75054	Nociglia	142	493	22	56	164	549	73022	Pulsano	13'772	60'073	1'777	6'484	15'549	66'574
75055	Novoli	210	696	207	962	417	1'658	73024	San Giorgio Ionico	1'326	2'273	215	566	1'541	2'839
75056	Ortelle	794	2'809	1'261	5'352	2'055	8'161	73026	Sava	332	969	48	179	380	1'148
75057	Otranto	112'519	570'235	37'191	125'426	149'710	695'661	73029	Statte	38	130	38	130	38	130
75058	Palmariggi	533	2'022	92	240	625	2'262	73027	Taranto	76'495	196'222	17'244	67'847	93'739	264'069
75059	Parabita	915	4'276	512	2'195	1'427	6'471	73028	Torriceia	5'484	30'568	563	3'054	6'047	33'622

Fonte: Agenzia Puglia Promozione, Osservatorio del Turismo



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.2.1 Inquadramento socio-economico e demografico

Tabella 5: L'istruzione

Codice ISTAT	Nome Comune	Totale Iscrizioni ad istituti scolastici 2019	Iscrizioni università 2019	Codice ISTAT	Nome Comune	Totale Iscrizioni ad istituti scolastici 2019	Iscrizioni università 2019
71001	Accadia	277	0	71055	Stornarella	677	0
71002	Alberona	43	0	71056	Torre Maggiore	2704	0
71003	Anzano di Puglia	80	0	71058	Troia	678	0
71004	Apricina	2062	0	71059	Vico del Gargano	1'216	0
71005	Ascoli Satriano	667	0	71060	Vieste	2'208	0
71006	Bicceri	222	0	71061	Volturno	0	0
71007	Bovino	393	0	71062	Volturno	145	0
71008	Cagnano Varano	898	0	71063	Ortona	349	0
71009	Candela	266	0	71064	Zapponeta	382	0
71010	Carapelle	738	0	72001	Acquaviva delle Fonti	4'285	276
71011	Carlantino	71	0	72002	Adelfia	1'540	0
71012	Carpino	480	0	72003	Alberobello	1'338	0
71013	Casalnuovo Monterotaro	124	0	72004	Altamura	13'511	0
71014	Casalvecchio di Puglia	147	0	72006	Bari	47'003	46'612
71015	Castelluccio dei Sauri	198	0	72008	Binetto	209	0
71016	Castelluccio Valmaggiore	116	0	72010	Bitetto	2'293	0
71017	Castelnovo della Daunia	122	0	72011	Bitonto	8'601	0
71018	Celenza Valfortore	113	0	72012	Bitritto	1'060	0
71019	Celle di San Vito	0	0	72014	Capurso	1'400	0
71020	Cerignola	10'113	2	72015	Casamassima	2'511	1'496
71021	Chieuti	148	0	72016	Casano delle Murge	1'957	0
71022	Deliceto	431	0	72017	Castellana Grotte	4'231	0
71023	Faeto	63	0	72018	Cellamare	639	0
71024	Foggia	22'535	9'788	72019	Conversano	4'916	0
71025	Ischitella	565	0	72020	Corato	7'226	0
71026	Isole Tremiti	0	0	72021	Gioia del Colle	3'855	0
71027	Lesina	549	0	72022	Giovinazzo	2'168	0
71028	Lucera	5'692	4	72023	Gravina in Puglia	6'755	0
71029	Manfredonia	8'522	2	72024	Grumo Appula	1'612	0
71031	Mattinata	652	0	72025	Locorotondo	2'022	0
71032	Monteleone di Puglia	75	0	72027	Modugno	4'811	0
71033	Monte Sant'Angelo	1'690	1	72028	Mola di Bari	3'048	0
71034	Motta Montecorvino	48	0	72029	Molfetta	11'544	0
71035	Orsara di Puglia	173	0	72030	Monopoli	6'972	0
71036	Orta Nova	2'314	0	72031	Noci	2'135	0
71037	Panni	48	0	72032	Noicattaro	2'508	0
71038	Peschici	709	0	72033	Palo del Colle	2'355	0
71039	Pietramontecorvino	283	0	72034	Poggiorsini	92	0
71040	Poggio Imperiale	247	0	72035	Polignano a Mare	2'094	0
71041	Rignano Garganico	124	0	72036	Putignano	3'775	0
71042	Rocchetta Sant'Antonio	164	0	72037	Rutigliano	2'885	0
71043	Rodi Garganico	592	0	72038	Ruvo di Puglia	3'858	0
71044	Roseto Valfortore	103	0	72039	Sammichele di Bari	488	0
71046	San Giovanni Rotondo	4'661	114	72040	Sannicandro di Bari	884	0
71047	San Marco in Lamis	1'980	0	72041	Santeramo in Colle	3'747	0
71048	San Marco la Catola	63	0	72043	Terlizzi	3'368	0
71049	San Nicandro Garganico	1'587	0	72044	Toritto	776	0
71050	San Paolo di Civitate	628	0	72046	Triggiano	4'539	0
71051	San Severo	8'641	39	72047	Turi	1'720	0
71052	Sant'Agata di Puglia	242	0	72048	Valenzano	1'728	691
71053	Serracapriola	400	0	73001	Avetrana	582	0
71054	Stornara	760	0	73002	Carosino	696	0

Fonte: MIUR, Ministero dell'istruzione dell'Università e della Ricerca



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.2.1 Inquadramento socio-economico e demografico

Tabella 5: L'istruzione

Codice ISTAT	Nome Comune	Totale Iscrizioni ad istituti scolastici 2019	Iscrizioni università 2019	Codice ISTAT	Nome Comune	Totale Iscrizioni ad istituti scolastici 2019	Iscrizioni università 2019
73003	Castellaneta	2'922	0	75006	Aradeo	959	0
73004	Crispiano	2'125	0	75007	Anesano	401	0
73005	Faggiano	336	0	75008	Bagnolo del Salento	124	0
73006	Fragagnano	432	0	75009	Botrugno	262	0
73007	Ginosa	2'543	0	75010	Calimera	682	0
73008	Grottaglie	5'075	0	75011	Camp Salentina	1'006	0
73009	Laterza	2'517	0	75012	Cannole	89	0
73010	Leporano	600	0	75013	Caprarica di Lecce	225	0
73011	Lizzano	914	0	75014	Carmiano	1'135	0
73012	Manduria	4'610	0	75015	Carpignano Salentino	296	0
73013	Martina Franca	7'727	0	75016	Casarano	6'545	0
73014	Maruggio	767	0	75017	Castri di Lecce	210	0
73015	Massafra	4'934	0	75018	Castrignano de' Greci	305	0
73016	Monteiasi	598	0	75019	Castrignano del Capo	330	0
73017	Montemesola	333	0	75020	Cavallino	1'103	0
73018	Monteparano	229	0	75021	Collepasse	505	0
73019	Mottola	2'385	0	75022	Copertino	3'991	0
73020	Palagianello	858	0	75023	Corigliano d'Otranto	437	0
73021	Palagiano	1'945	0	75024	Corsano	509	0
73022	Pulsano	1'566	0	75025	Cursi	386	0
73023	Roccaforzata	180	0	75026	Cutrofiano	756	0
73024	San Giorgio Ionico	1'456	0	75027	Diso	140	0
73025	San Marzano di San Giuseppe	1'156	0	75028	Gagliano del Capo	447	0
73026	Sava	2'842	0	75029	Galatina	4'828	0
73027	Taranto	31'285	3'670	75030	Galatone	2'125	0
73028	Torrice	334	0	75031	Gallipoli	3'955	0
73029	Statte	1'590	0	75032	Giuggianello	84	0
74001	Brindisi	16'668	936	75033	Giurdignano	194	0
74002	Carovigno	1'811	0	75034	Guagnano	475	0
74003	Ceglie Messapica	2'693	0	75035	Lecce	22'237	17'067
74004	Cellino San Marco	530	0	75036	Lequile	742	0
74005	Cisternino	1'774	0	75037	Leverano	1'516	0
74006	Erchie	737	0	75038	Lizzanello	944	0
74007	Fasano	5'393	0	75039	Maglie	6'867	0
74008	Franca Villa Fontana	6'806	0	75040	Martano	1'584	0
74009	Latiano	1'613	0	75041	Martignano	140	0
74010	Mesagne	2'870	0	75042	Martino	1'029	0
74011	Oria	1'740	0	75043	Melendugno	821	0
74012	Ostuni	4'275	0	75044	Melissano	618	0
74013	San Donaci	547	0	75045	Melpignano	138	0
74014	San Michele Salentino	625	0	75046	Miggiano	299	0
74015	San Pancrazio Salentino	1'024	0	75047	Minervino di Lecce	309	0
74016	San Pietro Vernotico	1'374	0	75048	Monteroni di Lecce	1'287	0
74017	San Vito dei Normanni	1'988	0	75049	Montesano Salentino	287	0
74018	Torchiarolo	479	0	75050	Morciano di Leuca	232	0
74019	Torre Santa Susanna	1'038	0	75051	Muro Leccese	486	0
74020	Villa Castelli	891	0	75052	Nardò	5'047	0
75001	Acquarica del Capo	386	0	75053	Neviano	387	0
75002	Alessano	1'688	0	75054	Nociglia	156	0
75003	Alezio	527	0	75055	Novoli	639	0
75004	Alliste	878	0	75056	Ortelle	148	0
75005	Andriano	327	0	75057	Otranto	845	0

Fonte: MIUR, Ministero dell'Istruzione dell'Università e della Ricerca



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.2.1 Inquadramento socio-economico e demografico

Tabella 5: L'istruzione

Codice ISTAT	Nome Comune	Totale iscrizioni ad istituti scolastici 2019	Iscrizioni università 2019
75058	Palmariggi	117	0
75059	Parabita	1'097	0
75060	Patù	131	0
75061	Poggiardo	718	0
75062	Presicce	437	0
75063	Racale	1'038	0
75064	Ruffano	983	0
75065	Salice Salentino	641	0
75066	Salve	296	0
75067	Sanarica	28	0
75068	San Cesario di Lecce	678	0
75069	San Donato di Lecce	444	0
75070	Sannicola	453	0
75071	San Pietro in Lama	390	0
75072	Santa Cesarea Terme	1'392	0
75073	Scorrano	585	0
75074	Seci	145	0
75075	Sogliano Cavour	250	0
75076	Soleto	350	0
75077	Specchia	387	0
75078	Spongano	311	0
75079	Squinzano	1'392	0
75080	Sternatia	182	0
75081	Supersano	410	0
75082	Surano	110	0
75083	Surbo	1'463	0
75084	Taurisano	1'467	0
75085	Taviano	1'154	0
75086	Tiggiano	232	0
75087	Trepuzzi	1'317	0
75088	Tricase	3'790	257
75089	Tuglie	479	0
75090	Ugento	1'398	0
75091	Uggiano la Chiesa	403	0
75092	Veglie	1'403	0
75093	Vernole	508	0
75094	Zollino	145	0
75095	San Cassiano	105	0
75096	Castro	128	0
75097	Porto Cesareo	602	0
110001	Andria	15'837	0
110002	Barletta	14'430	261
110003	Bisceglie	7'451	0
110004	Canosa di Puglia	4'091	0
110005	Margherita di Savoia	2'229	0
110006	Minervino Murge	951	0
110007	San Ferdinando di Puglia	2'007	0
110008	Spinazzola	605	0
110009	Trani	8'548	0
110010	Trinitapoli	2'106	0



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.2.1 Inquadramento socio-economico e demografico

Tabella 6: Le Aree Interne in Puglia

Codice ISTAT	Nome Comune	VAR% Pop 2011-2019		Generati TPL	Generati Mezzo Privato	Generati Altro	Generati	Codice ISTAT	Nome Comune	VAR% Pop 2011-2019		Generati TPL	Generati Mezzo Privato	Generati Altro	Generati
		Pop. Over 65anni	2011-2019							Pop. Over 65anni	2011-2019				
71001	Accadia	-4,59	16,86	94	284	477	855	71063	Ordona	7,01	12,58	193	432	720	1.345
71002	Alberona	-7,68	5,28	57	115	157	329	71064	Zapponeta	1,8	16,93	221	299	997	1.517
71003	Anzano di Puglia	-24,74	31,36	101	138	236	475	72004	Altamura	1,64	16,67	2.398	11.637	19.634	33.669
71005	Ascoli Satriano	-0,86	6,01	411	929	1.360	2.700	72023	Gravina in Puglia	0,46	16,79	1.957	6.010	11.483	19.450
71006	Biccari	-5,29	13,66	139	387	494	1.020	72024	Grumo Appula	-2,33	19,01	976	1.912	2.432	5.320
71007	Bovino	-9,99	9,11	218	471	661	1.350	72034	Poggiorsini	3,81	5,38	143	135	290	568
71008	Cagnano Varano	-4,62	12,77	241	799	1.847	2.887	72037	Rutigliano	0,62	19,62	868	4.576	9.226	14.670
71009	Candela	2,38	0,51	164	480	596	1.240	72043	Terlizzi	-0,38	28,04	2.002	4.069	6.000	12.071
71011	Carlantino	-7,98	-1,33	59	94	160	313	72044	Toritto	-3,8	20,81	681	1.157	1.640	3.478
71012	Carpino	-5,13	-6,22	95	525	1.071	1.691	73001	Avefrana	-6,79	23,71	375	996	1.289	2.660
71013	Casalnuovo Monterotaro	-12,09	1,35	86	179	302	567	73007	Ginosa	-1,18	12,38	1.367	3.821	4.986	10.174
71014	Casalvecchio di Puglia	-6,91	8,54	104	208	329	641	73011	Lizzano	-3,62	22,86	753	1.434	1.858	4.045
71015	Castelluccio dei Sauri	0,61	20,72	166	334	420	920	73014	Maruggio	-3,25	17,43	262	746	879	1.887
71016	Castelluccio Valmaggiore	-6,31	-6,01	82	164	260	506	73028	Torriceola	-1,18	20,47	266	599	675	1.540
71017	Castelnovo della Stabia	-12,33	3	80	202	280	562	74006	Erichie	-1,88	15,15	699	1.349	1.621	3.669
71018	Celenza Valfortore	-12,53	4,77	70	159	229	458	74013	San Donaci	-5,68	7,08	345	1.194	1.198	2.737
71019	Celle di San Vito	-7,56	-8,32	110	15	11	36	74015	San Pancrazio Salentino	-4,71	21,05	584	1.656	1.883	4.123
71021	Chieuti	-6,55	17,99	114	250	309	673	75001	Acquarica del Capo	-5,33	21,63	238	626	850	1.714
71022	Deliceto	-5,08	4,84	243	536	778	1.557	75002	Alessano	-1,23	16,73	233	1.035	1.299	2.567
71023	Faeto	-3,57	-17,93	35	65	119	219	75003	Alezio	0,32	5,52	241	937	1.010	2.188
71025	Ischitella	1,58	2,28	182	518	901	1.601	75004	Alliste	0,54	10,98	278	1.057	1.147	2.482
71026	Isole Tremiti	4,4	7,27	4	21	92	117	75005	Andriano	-3,45	19,83	310	839	735	1.884
71027	Lesina	-0,08	11,95	357	709	1.242	2.308	75006	Aradeo	-5,09	16,3	440	1.556	1.786	3.782
71029	Manfredonia	0,86	17,13	2.048	7.511	13.608	23.167	75008	Bagnolo del Salento	-3,25	26,68	107	344	343	794
71031	Mattinata	-2,28	17,5	410	783	1.224	2.417	75009	Botrugno	-4,63	13,02	137	441	393	971
71032	Monteleone di Puglia	-5,9	0,9	66	117	186	369	75012	Cannole	-4,5	11,93	84	285	297	666
71033	Monte Sant'Angelo	-7,15	12,03	610	1.644	3.066	5.320	75015	Carpiignano Salentino	1,3	21,27	157	744	543	1.444
71034	Motta Montecorvino	-9,51	-4,77	39	100	125	264	75016	Casarano	-2,5	16,74	354	4.287	4.249	8.890
71035	Orsara di Puglia	-8,99	9,19	258	406	527	1.191	75018	Castignano de' Greci	-4,3	20,64	171	630	1.522	3.183
71036	Orta Nova	3,44	18,61	977	2.435	4.312	7.724	75019	Castignano del Capo	-3,32	11,43	259	777	837	1.873
71037	Panni	-12,7	-3,84	42	91	178	311	75021	Collepasso	-7,35	16,68	326	941	989	2.256
71038	Peschici	6,93	4,52	56	483	992	1.531	75023	Corigliano d'Otranto	-0,24	16,51	279	1.187	909	2.375
71039	Pietramontecorvino	-3,79	10,3	179	397	513	1.089	75024	Corsano	-4,4	20,77	328	968	1.041	2.337
71041	Rignano Garganico	-9,36	16,49	170	335	451	956	75025	Cursi	-3,55	22,02	102	752	813	1.667
71042	Rocchetta Sant'Antonio	-7,16	-3,54	154	284	323	761	75026	Cutrofiano	-2,57	14,58	385	1.752	1.334	3.471
71043	Rodi Garganico	-1,2	14,49	74	429	879	1.382	75027	Diso	-4,17	8,21	147	478	380	1.005
71044	Roseto Valfortore	-7,22	5,35	27	128	227	382	75028	Gagliano del Capo	-5,52	24,37	286	777	886	1.949
71046	San Giovanni Rotondo	-0,81	19,95	1.684	3.922	8.093	13.699	75029	Galatone	-1,71	13,47	569	5.369	5.369	11.840
71047	San Marco in Lamis	-5,77	14,4	860	1.509	3.595	5.964	75030	Galatone	-2,13	19,18	669	2.594	3.106	6.369
71048	San Marco la Catola	-11	-2,22	46	140	158	344	75031	Gallipoli	0,03	18,73	326	3.341	4.105	7.772
71049	San Nicandro Garganico	-5,42	10,77	834	1.758	2.648	5.240	75032	Giuggianello	-5,84	12,43	86	227	166	479
71050	San Paolo di Civitate	-3,77	6,77	364	750	1.138	2.252	75033	Giurdignano	0,93	22,21	99	326	348	773
71052	Sant'Agata di Puglia	-9,54	2,52	143	231	389	763	75034	Guarguagno	-4,49	13,24	263	1.003	807	2.073
71053	Serracapriola	-4,72	0,19	188	557	847	1.592	75039	Maglie	-4,41	15,45	255	2.908	3.122	6.285
71058	Troia	-4,02	11,15	743	1.249	1.278	3.270	75040	Martano	-3,38	16,24	186	1.708	1.873	3.767
71059	Vico del Gargano	-2,82	17,36	129	981	1.731	2.841	75042	Mattino	-2,54	20,64	386	2.133	2.155	4.674
71060	Vieste	4,79	17,77	306	1.748	2.979	5.033	75043	Melendugno	3,75	17,16	365	1.933	1.563	3.861
71061	Volturnara Appula	-15,18	-9,75	10	44	61	115	75044	Melissano	-3,33	17,36	296	1.111	1.225	2.632
71062	Volturno	-5,45	-3,27	86	240	291	617	75045	Melpignano	0,09	23,94	84	422	391	897

Fonte: ISTAT. Censimenti generali della popolazione e delle abitazioni



1. Sintesi del Quadro Conosciuto

1.2.1 Inquadramento socio-economico e demografico

Tabella 6: Le Aree Interne in Puglia

Codice ISTAT	Nome Comune	VAR% Pop 2011-2019	VAR % Pop. Over 65anni 2011-2019	Generati TPL	Generati Mezzo Privato	Generati Altro	Generati
75046	Miggiano	-5,65	23,03	233	556	542	1'331
75047	Minervino di Lecce	-3,7	20,87	173	596	572	1'341
75049	Montesano Salentino	-0,52	19,06	161	423	484	1'068
75050	Morciano di Leuca	-5,44	5,66	149	461	493	1'103
75051	Muro Leccese	-3,34	14,84	252	983	829	2'064
75052	Nardò	-1,09	11,2	467	6'117	6'336	12'920
75053	Neviano	-5,68	9,48	294	876	845	2'015
75054	Nociglia	-8,18	27,16	163	396	384	943
75056	Ortelle	0,42	9,55	134	362	363	859
75057	Otranto	4,91	20,32	176	938	1'139	2'253
75058	Palmariggi	-6,31	23,27	64	274	269	607
75059	Parabita	-4,37	9,81	388	1'755	1'558	3'701
75060	Patù	-0,99	10	91	253	265	609
75061	Poggiardo	-3,27	16,02	288	1'104	1'076	2'468
75062	Presicce	-6,57	11,01	219	758	898	1'875
75063	Racale	2,26	12,57	428	1'881	2'068	4'377
75064	Ruffano	-1,58	15,41	438	1'559	1'837	3'834
75065	Salice Salentino	-5,69	22,18	479	1'537	1'301	3'317
75066	Salve	-3,48	12,46	223	659	649	1'531
75067	Sanarica	-1,66	20,72	70	308	244	622
75070	Sannicola	-1,12	4,83	315	958	828	2'101
75072	Santa Cesarea Terme	-0,16	17,25	132	616	458	1'206
75073	Scorrano	-0,65	24,55	297	1'253	1'318	2'868
75074	Sedi	-2,6	10,33	106	306	320	732
75075	Sogliano Cavour	-0,84	14,53	118	818	673	1'609
75077	Specchia	-1,14	23,08	253	828	938	2'019
75078	Spongano	-2,41	14,16	218	659	568	1'445
75081	Supersano	-3,7	23,85	233	714	824	1'771
75082	Surano	-4,89	21,68	104	343	249	696
75084	Taurisano	-7,25	28,51	673	2'079	2'610	5'362
75085	Taviano	-4,69	15,42	532	2'208	2'305	5'045
75086	Tiggiano	-2,01	13,75	135	492	604	1'231
75088	Tricase	-1,38	16,59	516	3'234	3'859	7'609
75089	Tuglie	-1,08	6,26	200	934	853	1'987
75090	Ugento	2,87	14,95	457	1'883	1'951	4'291
75091	Uggiano la Chiesa	-2,19	13,98	220	758	685	1'663
75092	Veglie	-3,31	17,85	875	2'606	2'450	5'931
75095	San Cassiano	-4,61	9,26	96	374	302	772
75096	Castro	-47,47	126,46	165	379	400	944
75097	Porto Cesareo	15,42	10,9	285	881	1'134	2'300
110006	Minervino Murge	-6,58	14,53	489	1'153	1'950	3'592
110008	Spinazzola	-5,77	13,06	427	897	1'395	2'719

Fonte: ISTAT, Censimenti generali della popolazione e delle abitazioni



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.3.1 Trasporto aereo

Tabella 7: Trend dal 2013 al 2019 relativo i dati sul traffico passeggeri dei 4 aeroporti pugliesi

Aeroporto	Tipo	2'013	2'014	2'015	2'016	2'017	2'018	2'019
Bari	Linea e Charter	3'589'458	3'662'825	3'954'689	4'308'128	4'669'277	5'014'896	5'363'791
	Taxi	1'916	1'512	1'256	1'668	1'821	1'362	2'462
	Aviazione generale	1'577	1'590	1'969	2'720	1'860	2'016	1'376
Bari	Tot. Passeggeri	3'592'951	3'665'927	3'957'914	4'312'516	4'672'958	5'018'274	5'367'629
	Transito	6'710	9'047	10'459	7'471	12'366	11'912	
	Totale	3'599'661	3'674'974	3'968'373	4'319'987	4'685'324	5'030'186	
Brindisi	Linea e Charter	1'986'523	2'156'468	2'246'900	2'318'897	2'314'619	2'470'255	2'700'639
	Taxi	2'626	2'250	1'797	2'127	1'030	1'592	1'752
	Aviazione generale	622	622	1'079	844	2'218	2'173	1'062
Brindisi	Tot. Passeggeri	1'989'771	2'159'340	2'249'776	2'321'868	2'317'867	2'474'020	2'703'453
	Transito	622	4'185	4'600	3'517	3'053	4'698	
	Totale	1'990'393	2'163'525	2'254'376	2'325'385	2'320'920	2'478'718	2'703'453
Foggia	Linea e Charter	5'450	5'224	1'424	-	70	-	-
	Taxi	161	127	86	75	90	69	54
	Aviazione generale	475	542	431	300	369	450	321
Foggia	Tot. Passeggeri	6'086	5'893	1'941	375	529	519	375
	Transito	3	1	-	-	-	-	-
	Totale	6'089	5'894	1'941	375	529	519	375
Taranto	Linea e Charter	261	788	348	34	-	58	603
	Taxi	84	97	128	186	59	145	134
	Aviazione generale	30	103	65	121	97	127	152
Taranto	Tot. Passeggeri	375	988	541	341	156	330	889
	Transito	-	-	172	-	-	-	-
	Totale	375	988	713	341	156	330	889

Fonte: ENAC, Ente Nazionale per l'Aviazione Civile



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.3.1 Trasporto aereo

Tabella 8: Trend dal 2013 al 2019 relativo i dati del movimento degli aeromobili dei 4 aeroporti pugliesi

Aeroporto	Tipo	2'013	2'014	2'015	2'016	2'017	2'018	2'019
Bari	Linea e Charter	29'758	29'719	30'943	33'095	34'990	36'482	38'029
	Taxi	1'093	1'100	1'032	1'342	2'054	2'244	1'523
	Aviazione generale	2'138	1'744	2'145	4'663	1'322	1'287	4'277
	Totale	32'989	32'563	34'120	39'100	38'366	40'013	43'829
Brindisi	Linea e Charter	12'902	15'747	16'092	16'298	15'831	16'755	18'131
	Taxi	1'146	1'147	905	1'100	1'230	1'323	915
	Aviazione generale	286	346	656	1'512	1'133	1'116	2'471
	Totale	14'334	17'240	17'653	18'910	18'194	19'194	21'517
Foggia	Linea e Charter	1'533	1'587	270	2	2	2	0
	Taxi	107	144	56	39	38	66	40
	Aviazione generale	738	736	716	416	611	515	828
	Totale	2'378	2'467	1'042	457	651	583	868
Taranto	Linea e Charter	168	253	243	189	346	252	256
	Taxi	81	88	102	94	42	72	87
	Aviazione generale	142	186	323	764	790	683	714
	Totale	391	527	668	1'047	1'178	1'007	1'057

Fonte: ENAC, Ente Nazionale per l'Aviazione Civile



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.3.1 Trasporto aereo

Tabella 9: Trend dal 2013 al 2019 relativo al quantitativo merce (tonn) trasportato dagli aeromobili dei 4 aeroporti pugliesi

Aeroporto	Tipo	2'013	2'014	2'015	2'016	2'017	2'018	2'019
Bari	Linea e Charter	2'034	2'087	1'996	2'203	1'573	1'763	2'220
	Taxi	-	1	1	-	-	-	1
	Aviazione generale	-	-	-	-	-	1	0
	Totale	2'034	2'088	1'997	2'203	1'573	1'764	2'221
Brindisi	Linea e Charter	25	12	29	13	54	43	10
	Taxi	-	-	-	-	-	-	-
	Aviazione generale	-	-	-	-	-	-	-
	Totale	25	12	29	13	54	43	10
Foggia	Linea e Charter	-	-	-	-	-	-	-
	Taxi	-	-	-	-	-	-	-
	Aviazione generale	-	-	-	-	-	-	-
	Totale	0						
Taranto	Linea e Charter	5'691	7'373	6'728	5'356	6'235	6'837	8'696
	Taxi	-	-	-	-	-	-	-
	Aviazione generale	-	-	-	-	-	-	-
	Totale	5'691	7'373	6'728	5'356	6'235	6'837	8'696

Fonte: ENAC, Ente Nazionale per l'Aviazione Civile



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.3.2 Trasporto marittimo

Tabella 10: Domanda merci attuale – Il traffico container e il ruolo del porto di Taranto

MERCI TARANTO	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Arrivi	1'361	1'406	1'100	1'132	979	873	890
Partenze	1'369	1'388	1'098	1'145	983	917	899
Totale	2'730	2'794	2'198	2'277	1'962	1'790	1'789
Rinfuse Liquide	2'880'495	2'813'715	3'714'336	2'681'372	2'768'499	2'676'061	1'709'259
Sbarchi	1'282'495	1'324'201	2'324'096	2'852'962	1'821'469	1'103'071	2'634'797
Totale	4'162'990	4'137'916	6'038'432	5'534'334	4'589'968	3'779'132	4'344'056
Imbarchi	1'768'401	2'148'844	1'407'089	1'579'407	1'210'847	1'443'418	7'873'643
Sbarchi	14'925'270	13'890'834	10'308'144	12'157'062	10'136'205	10'258'989	1'297'226
Totale	16'693'671	16'039'678	11'715'233	13'736'469	11'347'052	11'702'407	9'170'869
Imbarchi	4'648'896	4'962'559	5'121'425	4'260'779	3'979'346	4'119'479	9'582'902
Sbarchi	16'207'765	15'215'035	12'632'240	15'010'024	11'957'674	11'362'060	3'932'023
Totale	20'856'661	20'177'594	17'753'665	19'270'803	15'937'020	15'481'539	13'514'925
Imbarchi	884'148	945'991	0	4'164	0	0	0
Sbarchi	847'439	754'715	0	0	0	0	0
Totale	1'731'587	1'700'706	0	4'164	0	0	0
Imbarchi	98'207	75'421	0	183	0	0	0
Sbarchi	99'110	73'098	0	192	0	0	0
Totale	197'317	148'519	0	375	0	0	0
Imbarchi	5'626'053	5'619'604	4'367'803	5'025'482	5'050'647	4'338'137	698'723
Sbarchi	270'679	357'162	443'775	348'414	658'234	613'759	3'911'523
Totale	5'896'732	5'976'766	4'811'578	5'373'896	5'708'881	4'951'896	4'610'246
Imbarchi	6'510'201	6'565'595	4'367'803	5'048'182	5'052'926	4'338'137	698'723
Sbarchi	1'118'118	1'111'877	443'775	349'861	658'342	613'759	3'911'523
Totale	7'628'319	7'677'472	4'811'578	5'398'043	5'711'268	4'951'896	4'610'246
Imbarchi	11'159'097	11'528'154	9'489'228	9'308'961	9'032'272	8'457'616	10'281'625
Sbarchi	17'325'883	16'326'912	13'076'015	15'359'885	12'616'016	11'975'819	7'843'546
Totale	28'484'980	27'855'066	22'565'243	24'668'846	21'648'288	20'433'435	18'125'171

Fonte: ASSOPORTI, Associazione dei porti italiani



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.3.2 Trasporto marittimo

Tabella 11: Domanda merci attuale – Il traffico Ro-Ro porto di Bari

MERCI BARI	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Numero Navi	2'031	1'972	-	-	-	-	-
Partenze	2'030	1'947	-	-	-	-	-
Totale	4'061	3'919	2'182	2'219	2'217	2'278	2'355
Rinfuse Liquide	0	0	0	0	0	0	1'146
Sbarchi	0	0	0	0	0	0	0
Totale	0	0	0	0	0	0	1'146
Rinfuse Solide	55'952	104'064	165'614	168'716	50'008	14'245	12'274
Sbarchi	1'369'207	1'836'791	1'872'151	1'875'998	1'689'857	1'441'941	1'952'850
Totale	1'425'159	1'940'855	2'037'765	2'044'714	1'739'865	1'456'186	1'965'124
Imbarchi	55'952	104'064	165'614	168'716	50'008	14'245	13'420
Sbarchi	1'369'207	1'836'791	1'872'151	1'875'998	1'689'857	1'441'941	1'952'850
Totale	1'425'159	1'940'855	2'037'765	2'044'714	1'739'865	1'456'186	1'966'270
Imbarchi	182'128	194'802	366'404	398'194	377'733	330'816	278'360
Sbarchi	88'272	122'421	291'132	346'652	354'525	364'955	387'789
Totale	270'400	317'223	657'536	744'846	732'258	695'771	666'149
Imbarchi	15'935	17'290	29'257	35'885	34'221	34'279	40'666
Sbarchi	15'501	18'642	30'806	35'708	34'474	33'983	41'961
Totale	31'436	35'932	60'063	71'593	68'695	68'262	82'627
Imbarchi	1'313'934	1'236'957	1'375'482	1'447'672	1'612'838	1'648'296	1'690'448
Sbarchi	1'176'963	1'160'447	1'307'842	1'343'202	1'552'274	1'644'760	1'728'960
Totale	2'490'897	2'397'404	2'683'324	2'790'874	3'165'112	3'293'056	3'419'408
Imbarchi	11'841	2'340	12'525	16'077	13'018	12'346	11'919
Sbarchi	23'537	1'631	3'511	13'191	13'883	31'726	36'099
Totale	35'378	3'971	16'036	29'268	26'901	44'072	48'018
Imbarchi	1'507'903	1'434'099	1'754'411	1'861'943	2'001'412	1'991'458	1'980'727
Sbarchi	1'288'772	1'284'499	1'602'485	1'703'045	1'920'650	2'041'441	2'152'848
Totale	2'796'675	2'718'598	3'356'896	3'564'988	3'924'271	4'032'899	4'133'575
Imbarchi	1'563'855	1'538'163	1'920'025	2'030'659	2'051'420	2'005'703	1'994'147
Sbarchi	2'657'979	3'121'290	3'474'636	3'579'043	3'610'507	3'483'382	4'105'698
Totale	4'221'834	4'659'453	5'394'661	5'609'702	5'664'136	5'489'085	6'099'845

Fonte: ASSOPORTI, Associazione dei porti italiani



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.3.2 Trasporto marittimo

Tabella 12: Domanda merci attuale – Il traffico Ro-Ro porto di Brindisi

MERCİ BRINDISI	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Numero Navi							
Arrivi	2'390	2'390	2'412	-	-	-	-
Partenze	2'390	2'390	2'415	-	-	-	-
Totale	4'780	4'780	4'827	2'484	-	1'823	1'812
Rinfuse Liquide							
Imbarchi	448'447	439'350	371'499	477'316	427'316	424'501	399'105
Sbarchi	2'200'650	2'143'978	2'029'198	2'147'307	1'996'777	1'905'777	1'766'689
Totale	2'649'097	2'583'328	2'400'697	2'624'623	2'424'093	2'330'278	2'165'794
Imbarchi	528'594	468'477	540'199	373'061	231'942	160'061	144'573
Sbarchi	5'029'631	5'095'398	5'797'575	3'754'648	3'202'500	2'984'972	2'865'411
Totale	5'558'225	5'563'875	6'337'774	4'127'709	3'434'442	3'145'033	3'009'984
Imbarchi	977'041	907'827	911'698	850'377	659'258	584'562	543'678
Sbarchi	7'230'281	7'239'376	7'826'773	5'901'955	5'199'277	4'890'749	4'632'100
Totale	8'207'322	8'147'203	8'738'471	6'752'332	5'858'535	5'475'311	5'175'778
Imbarchi	184'647	251'862	290'081	293'026	320'650	97	240
Sbarchi	199'554	259'720	216'675	242'636	292'520	0	12
Totale	384'201	511'582	506'756	535'662	613'170	97	252
Imbarchi	0	562	329	937	616	12	100
Sbarchi	0	4	0	920	490	0	5
Totale	0	566	329	1'857	1'106	12	105
Imbarchi	935'938	1'139'681	1'286'993	1'412'045	1'464'617	1'209'412	1'140'360
Sbarchi	843'655	1'038'785	1'229'008	1'313'280	1'349'696	1'135'856	1'106'652
Totale	1'779'593	2'178'466	2'516'001	2'725'325	2'814'313	2'345'268	2'247'012
Imbarchi	30'605	25'776	7'057	20'161	55'203	19'993	70'278
Sbarchi	6'263	10'174	6'453	64'083	166'287	18'834	49'995
Totale	36'868	35'950	13'510	84'244	221'490	38'827	120'273
Imbarchi	1'151'190	1'417'319	1'584'131	1'725'232	1'840'470	1'229'502	1'210'878
Sbarchi	1'049'472	1'308'679	1'452'136	1'619'999	1'808'503	1'154'690	1'156'659
Totale	2'200'662	2'725'998	3'036'267	3'345'231	3'648'973	2'384'192	2'367'537
Imbarchi	2'128'231	2'325'146	2'495'829	2'575'609	2'499'728	1'814'064	1'754'556
Sbarchi	8'279'753	8'548'055	9'278'909	7'521'954	7'007'780	6'045'439	5'788'759
Totale	10'407'984	10'873'201	11'774'738	10'097'563	9'507'508	7'859'503	7'543'315

Fonte: ASSOPORTI, Associazione dei porti italiani



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.3.2 Trasporto marittimo

Tabella 13: Domanda merci attuale – Il ruolo del porto di Barletta

MERCI BARILETTA	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Numero Navi	Arrivi	314	-	-	-	-	-
	Partenze	315	-	-	-	-	-
	Totale	629	369	224	196	186	0
Rinfuse Liquide	Imbarchi	7'108	0	0	3'161	0	0
	Sbarchi	282'807	299'098	335'749	349'149	355'717	324'516
	Totale	289'915	299'098	335'749	349'149	358'878	346'629
Rinfuse Solide	Imbarchi	260'011	144'927	164'907	34'505	87'843	62'564
	Sbarchi	467'998	434'216	445'827	414'812	446'447	400'247
	Totale	728'009	579'143	610'734	449'317	534'290	496'688
Totale Rinfuse (tonn)	Imbarchi	267'119	144'927	164'907	34'505	91'004	62'564
	Sbarchi	750'805	733'314	781'576	763'961	802'164	724'763
	Totale	1'017'924	878'241	946'483	798'466	893'168	843'317
Merci in container (tonn)	Imbarchi	0	0	0	0	0	0
	Sbarchi	0	0	0	0	0	0
	Totale	0	0	0	0	0	0
Merci in container (TEU)	Imbarchi	0	0	0	0	0	0
	Sbarchi	0	0	0	0	0	0
	Totale	0	0	0	0	0	0
RO - RO (tonn)	Imbarchi	0	0	0	0	0	0
	Sbarchi	0	166	895	0	0	0
	Totale	0	166	895	0	0	0
Altre merci varie (tonn)	Imbarchi	1'517	0	0	29'506	18'855	14'143
	Sbarchi	15'936	13'437	4'066	4'143	0	3'140
	Totale	17'453	13'437	4'066	33'649	18'855	33'108
Totale merci varie (tonn)	Imbarchi	1'517	0	0	29'506	18'855	14'143
	Sbarchi	15'936	13'603	4'961	4'143	0	3'140
	Totale	17'453	13'603	4'961	33'649	18'855	33'108
Totale generale merci (tonn)	Imbarchi	268'636	144'927	164'907	64'011	109'859	76'704
	Sbarchi	766'741	746'917	786'537	768'104	802'164	727'903
	Totale	1'035'377	891'844	951'444	832'115	912'023	876'425

Fonte: ASSOPORTI, Associazione dei porti italiani



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo 1.3.2 Trasporto marittimo

Tabella 14: Domanda merci attuale – Il ruolo del porto di Monopoli

MERCI MONOPOLI	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Numero Navi	Arrivi	98	-	-	-	-	-
	Partenze	96	-	-	-	-	-
	Totale	194	90	66	99	100	133
Rinfuse Liquide	Imbarchi	97'901	101'085	66'621	58'439	56'917	110'177
	Sbarchi	123'934	52'287	53'056	123'988	118'384	205'462
	Totale	221'835	153'372	119'677	182'427	175'301	315'639
Rinfuse Solide	Imbarchi	0	2'688	0	0	0	0
	Sbarchi	206'297	197'898	163'122	190'785	190'267	200'754
	Totale	206'297	200'586	163'122	190'785	190'267	200'754
Totale Rinfuse (tonn)	Imbarchi	97'901	103'773	66'621	58'439	56'917	110'177
	Sbarchi	330'231	250'185	216'178	314'773	308'651	406'216
	Totale	428'132	353'958	282'799	373'212	365'568	516'393
Merci in container (tonn)	Imbarchi	0	0	0	0	0	0
	Sbarchi	0	0	0	0	0	0
	Totale	0	0	0	0	0	0
Merci in container (TEU)	Imbarchi	0	0	0	0	0	0
	Sbarchi	0	0	0	0	0	0
	Totale	0	0	0	0	0	0
RO - RO (tonn)	Imbarchi	0	0	0	0	0	0
	Sbarchi	0	0	0	0	0	0
	Totale	0	0	0	0	0	0
Altre merci varie (tonn)	Imbarchi	0	0	0	0	0	1'449
	Sbarchi	0	0	0	0	20'131	0
	Totale	0	0	0	0	0	1'449
Totale merci varie (tonn)	Imbarchi	0	0	0	0	0	1'449
	Sbarchi	0	0	0	0	20'131	0
	Totale	0	0	0	0	0	1'449
Totale generale merci (tonn)	Imbarchi	97'901	103'773	66'621	58'439	56'917	111'626
	Sbarchi	330'231	250'185	216'178	314'773	328'782	406'216
	Totale	428	353'958	282'799	373'212	385'699	517'842

Fonte: ASSOPORTI, Associazione dei porti italiani



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.3.2 Trasporto marittimo

Tabella 15: Domanda merci attuale – Il ruolo del porto di Manfredonia

MERCİ MANFREDONIA	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Arrivi	-	-	-	-	-	-	-
Partenze	-	-	-	-	-	-	-
Totale	-	-	-	210	205	195	230
Imbarchi	-	-	-	134'400	115'394	113'670	115'083
Sbarchi	-	-	-	0	0	3'805	20'265
Totale	-	-	-	134'400	115'394	117'475	135'348
Imbarchi	-	-	-	26'952	114'194	25'122	32'003
Sbarchi	-	-	-	324'697	280'781	277'761	378'220
Totale	-	-	-	351'649	394'975	302'883	378'220
Imbarchi	-	-	-	161'352	229'588	138'792	147'086
Sbarchi	-	-	-	324'697	280'781	281'566	398'485
Totale	-	-	-	486'049	510'369	420'358	513'568
Imbarchi	-	-	-	0	0	0	0
Sbarchi	-	-	-	0	0	100	5'084
Totale	-	-	-	0	0	100	5'084
Imbarchi	-	-	-	0	0	0	0
Sbarchi	-	-	-	0	0	0	10
Totale	-	-	-	0	0	0	10
Imbarchi	-	-	-	0	0	0	0
Sbarchi	-	-	-	0	0	0	0
Totale	-	-	-	0	0	0	0
Imbarchi	-	-	-	6'988	50'398	0	3'508
Sbarchi	-	-	-	9'517	8'562	19'192	14'466
Totale	-	-	-	16'505	58'960	19'192	17'974
Imbarchi	-	-	-	6'988	50'398	0	3'508
Sbarchi	-	-	-	9'517	8'562	19'292	19'550
Totale	-	-	-	16'505	58'960	19'292	23'058
Imbarchi	-	-	-	168'340	279'986	138'792	150'594
Sbarchi	-	-	-	334'214	289'343	300'858	418'035
Totale	-	-	-	502'554	569'329	439'650	568'629

Fonte: ASSOPORTI, Associazione dei porti italiani



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.3.3 Trasporto ferroviario

Tabella 16: Analisi della domanda su servizi ferroviari - Ferrovie Appulo Lucane

Relazioni		Abbonamenti	
Basilicata	Puglia	Basilicata	Puglia
10'573	9'652	770	137
20'225	8'7744	70	3'155
17'148	107'969	840	3'292
90'821			4'132
Totale		Totale	

Relazioni		Corsa Semplice	
Basilicata	Puglia	Basilicata	Puglia
10'573	9'652	6'575	17'148
20'225	8'7744	81'169	90'821
17'148	107'969	87'744	
90'821			
Totale		Totale	

Abbonamenti		Corsa semplice	
Da	A	Da	A
Altamura	Bari	Altamura	Aeroporto
Binetto	Bari	Gravina	Aeroporto
Gravina	Bari	Grumo Appula	Aeroporto
Grumo Appula	Bari	Matera	Aeroporto
Matera	Bari	Acerenza	Bari
Modugno	Bari	Altamura	Bari
Oppido Lucano	Bari	Binetto	Bari
Palo del Colle	Bari	Genzano	Bari
Toritto	Bari	Gravina	Bari
Bari	Altamura	Grumo Appula	Bari
Bari	Bari	Irsina	Bari
Bari	Binetto	Matera	Bari
Bari	Gravina	Mellitto	Bari
Bari	Grumo Appula	Modugno	Bari
Bari	Irsina	Oppido Lucano	Bari
Bari	Matera	Palo del Colle	Bari
Bari	Mellitto	Pietragalla	Bari
Bari	Modugno	Potenza	Bari
Bari	Palo del Colle	San Nicola	Bari
Bari	Toritto	Toritto	Bari
		Aeroporto	Modugno
		Aeroporto	Altamura
		Totale	Totale

Abbonamenti		Corsa semplice	
Da	A	Da	A
Altamura	Bari	Altamura	Aeroporto
Binetto	Bari	Gravina	Aeroporto
Gravina	Bari	Grumo Appula	Aeroporto
Grumo Appula	Bari	Matera	Aeroporto
Matera	Bari	Acerenza	Bari
Modugno	Bari	Altamura	Bari
Oppido Lucano	Bari	Binetto	Bari
Palo del Colle	Bari	Genzano	Bari
Pietragalla	Bari	Gravina	Bari
Potenza	Bari	Grumo Appula	Bari
San Nicola	Bari	Irsina	Bari
Toritto	Bari	Matera	Bari
Aeroporto	Modugno	Mellitto	Bari
Aeroporto	Altamura	Modugno	Bari
		Oppido Lucano	Bari
		Palo del Colle	Bari
		Pietragalla	Bari
		Potenza	Bari
		San Nicola	Bari
		Toritto	Bari
		Aeroporto	Modugno
		Aeroporto	Altamura
		Totale	Totale

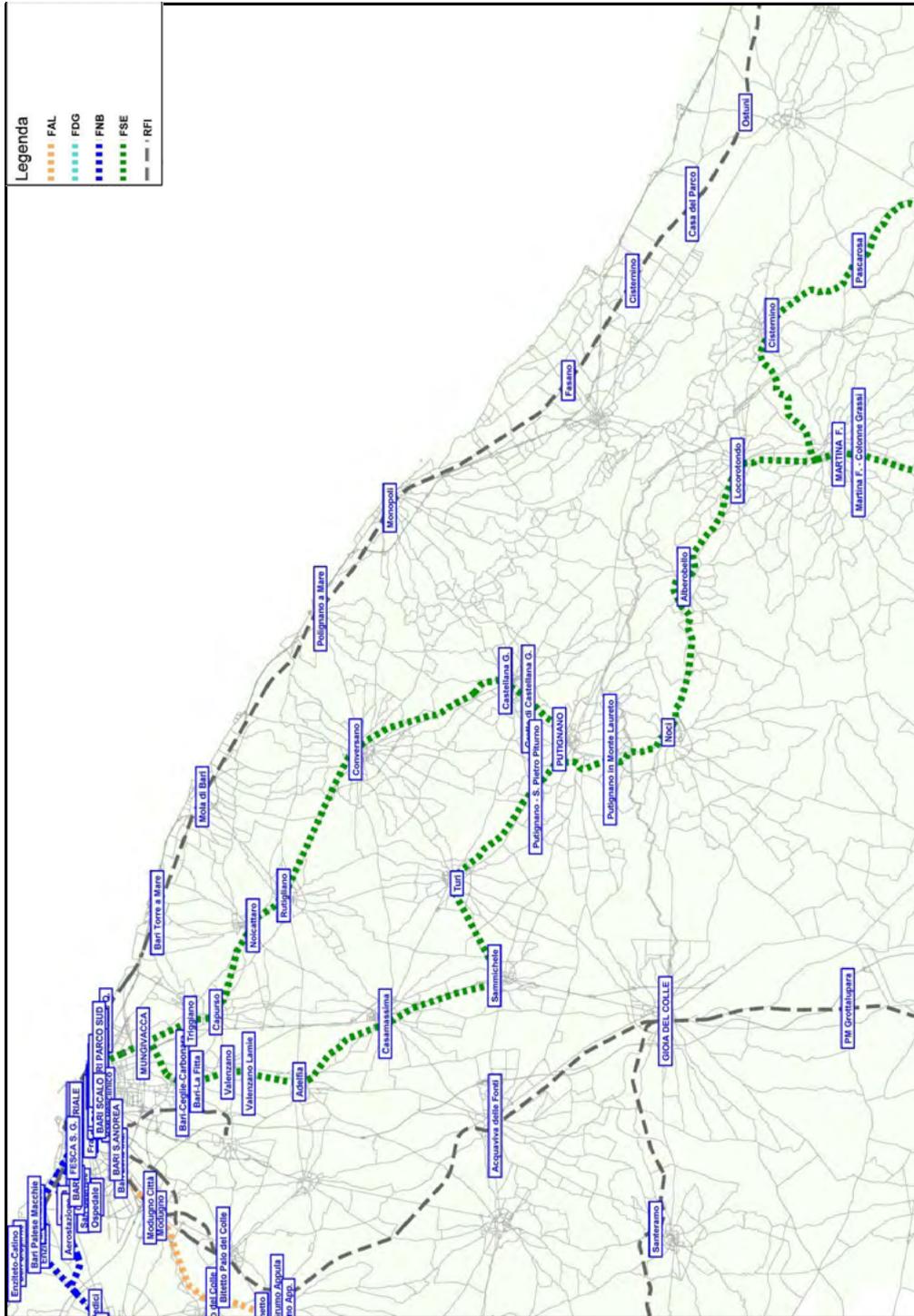
Abbonamenti		Corsa semplice	
Da	A	Da	A
Altamura	Bari	Altamura	Aeroporto
Binetto	Bari	Gravina	Aeroporto
Gravina	Bari	Grumo Appula	Aeroporto
Grumo Appula	Bari	Matera	Aeroporto
Matera	Bari	Acerenza	Bari
Modugno	Bari	Altamura	Bari
Oppido Lucano	Bari	Binetto	Bari
Palo del Colle	Bari	Genzano	Bari
Pietragalla	Bari	Gravina	Bari
Potenza	Bari	Grumo Appula	Bari
San Nicola	Bari	Irsina	Bari
Toritto	Bari	Matera	Bari
Aeroporto	Modugno	Mellitto	Bari
Aeroporto	Altamura	Modugno	Bari
		Oppido Lucano	Bari
		Palo del Colle	Bari
		Pietragalla	Bari
		Potenza	Bari
		San Nicola	Bari
		Taccone	Bari
		Toritto	Bari
		Totale	Totale

Fonte: ASSET



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo
1.3.3 Trasporto ferroviario
 Assetto della rete di Ferrovie del Sud-Est

Zona nord, a servizio della Città Metropolitana di Bari.



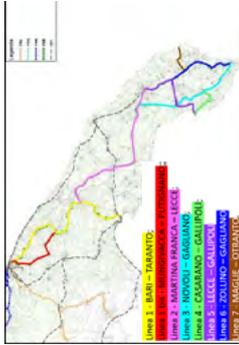


1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

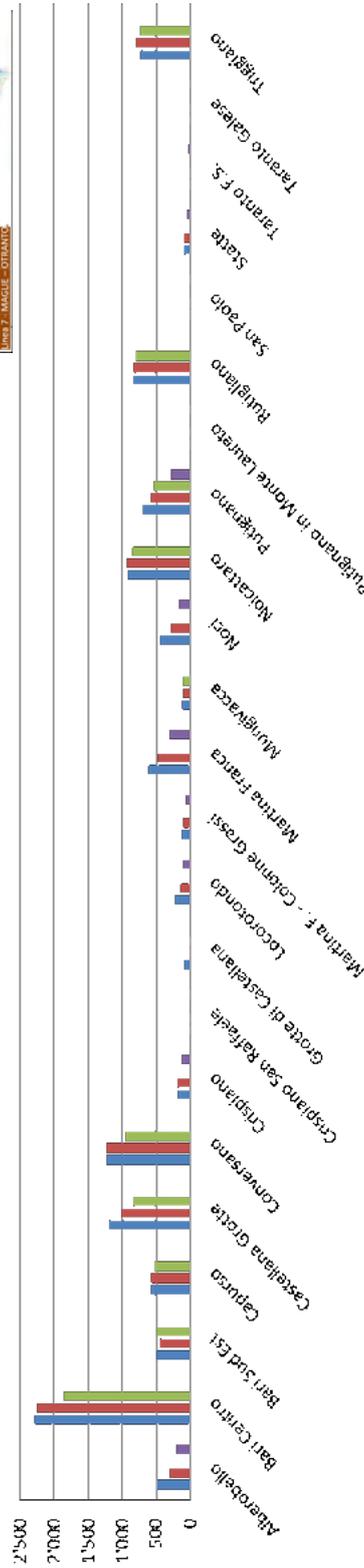
1.3.3 Trasporto ferroviario

Analisi della domanda su servizi ferroviari - Ferrovie del Sud-Est: **Linea 1 - BARI - TARANTO**

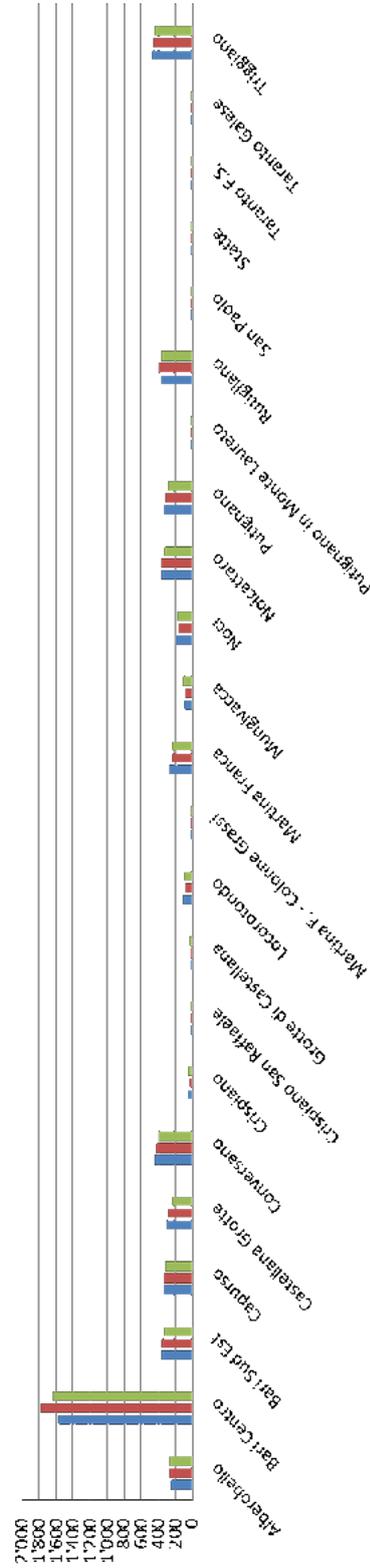
Saliti medi alle stazioni in una giornata feriale invernale ed estiva 2016-2019



Passeggeri medi per stazione giorno feriale invernale - Linea 1



Passeggeri medi per stazione giorno feriale estivo - Linea 1



■ 2016 ■ 2017 ■ 2018 ■ 2019
Fonte: ASSET



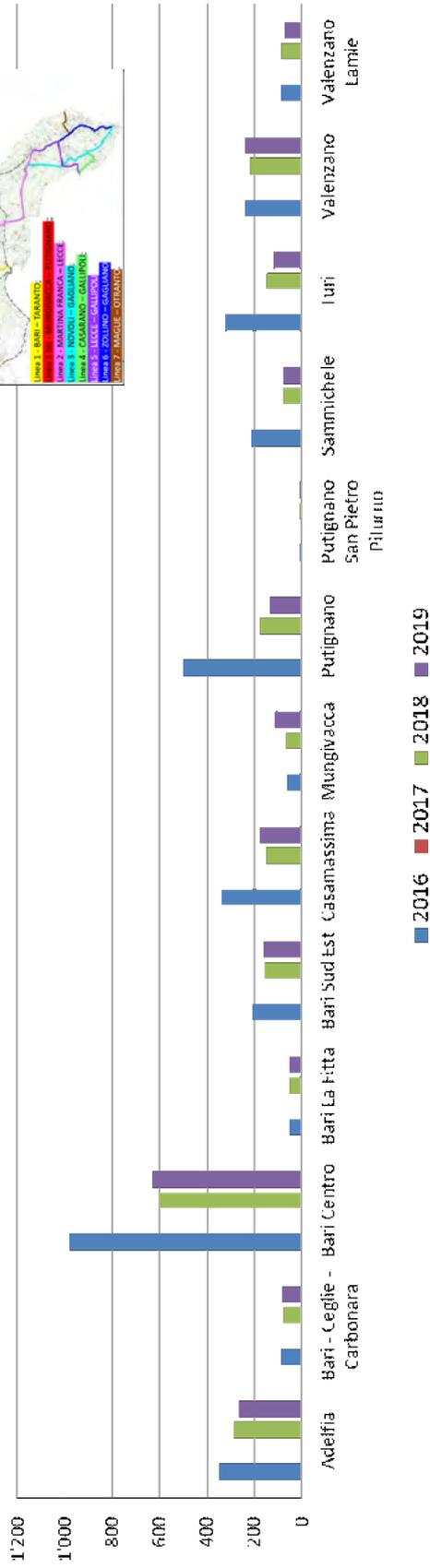
1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.3.3 Trasporto ferroviario

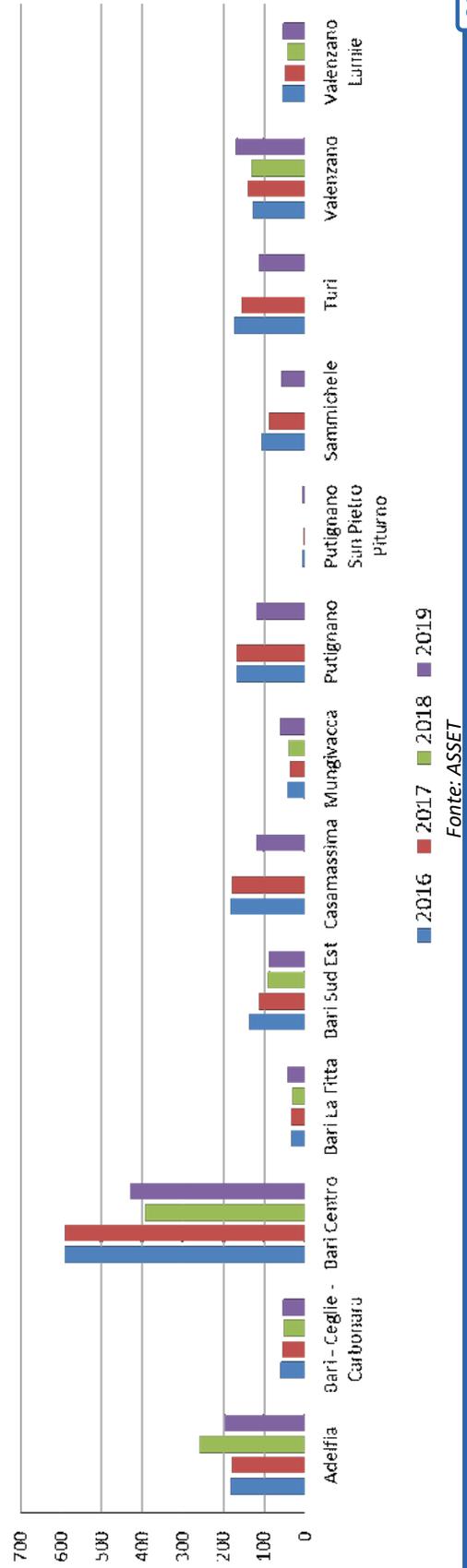
Analisi della domanda su servizi ferroviari - Ferrovie del Sud-Est: **Linea 1 bis - MUNGIVACCA – PUTIGNANO**

Saliti medi alle stazioni in una giornata feriata invernale ed estiva 2016-2019

Passaggeri medi per stazione giorno feriata invernale - Linea 1 bis



Passaggeri medi per stazione giorno feriata estivo - Linea 1 bis



Fonte: ASSET

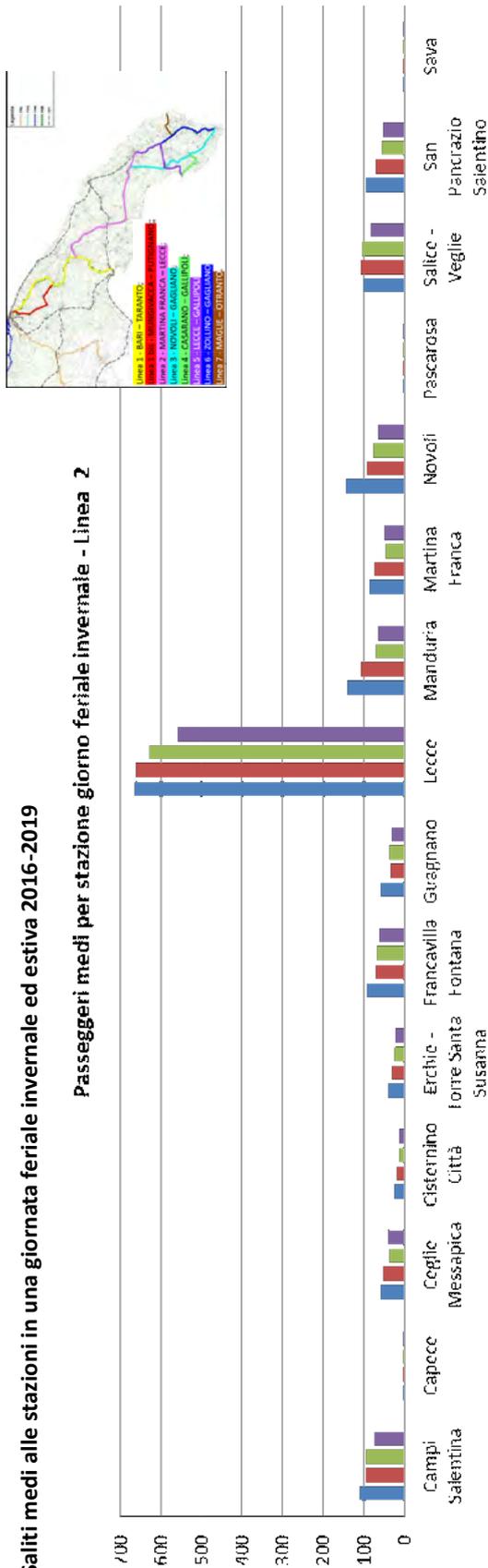


1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

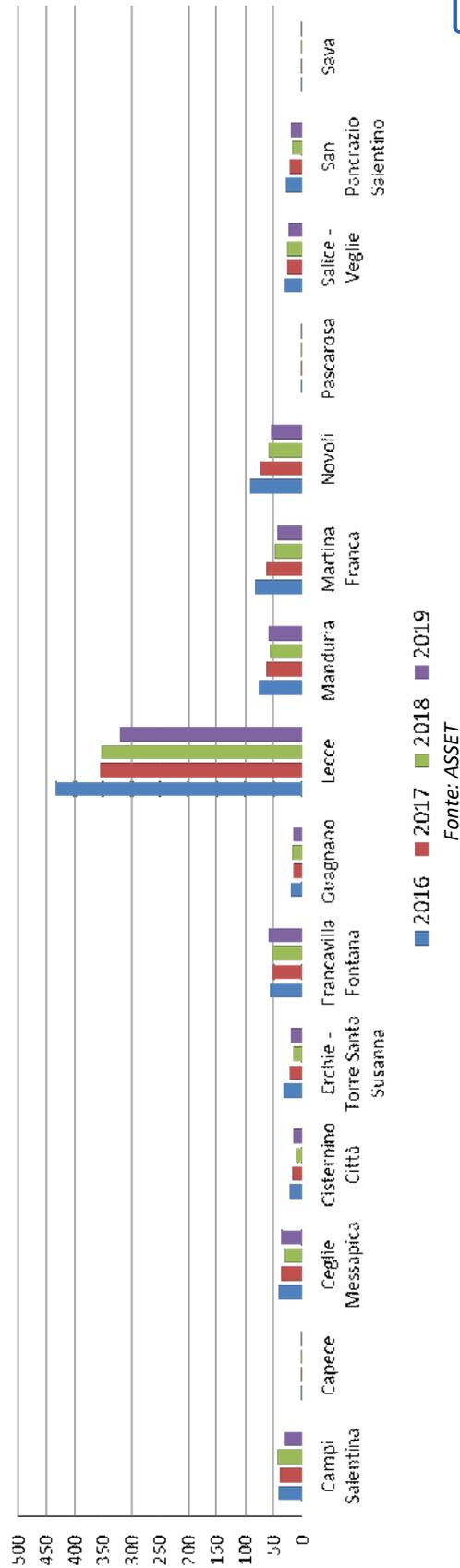
1.3.3 Trasporto ferroviario

Analisi della domanda su servizi ferroviari - Ferrovie del Sud-Est: **Linea 2 - MARTINA FRANCA – LECCE**

Saliti medi alle stazioni in una giornata feriata invernale ed estiva 2016-2019



Passeggeri medi per stazione giorno feriata estivo - Linea 2



Fonte: ASSET



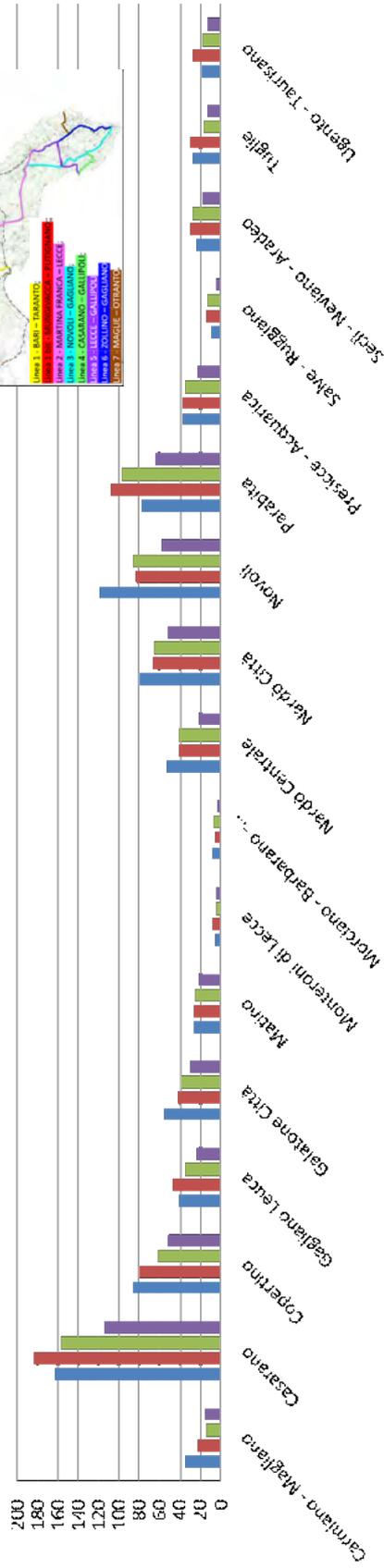
1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.3.3 Trasporto ferroviario

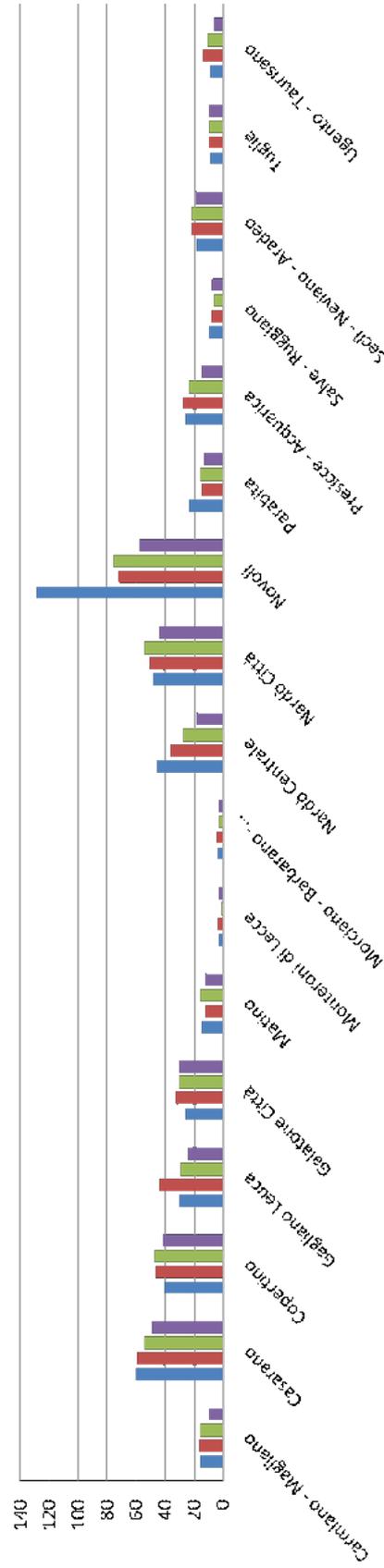
Analisi della domanda su servizi ferroviari - Ferrovie del Sud-Est: **Linea 3 - NOVOLI – GAGLIANO**

Saliti medi alle stazioni in una giornata feriale invernale ed estiva 2016-2019

Passeggeri medi per stazione giorno feriale invernale - Linea 3



Passeggeri medi per stazione giorno feriale estivo - Linea 3



■ 2016 ■ 2017 ■ 2018 ■ 2019

Fonte: ASSET



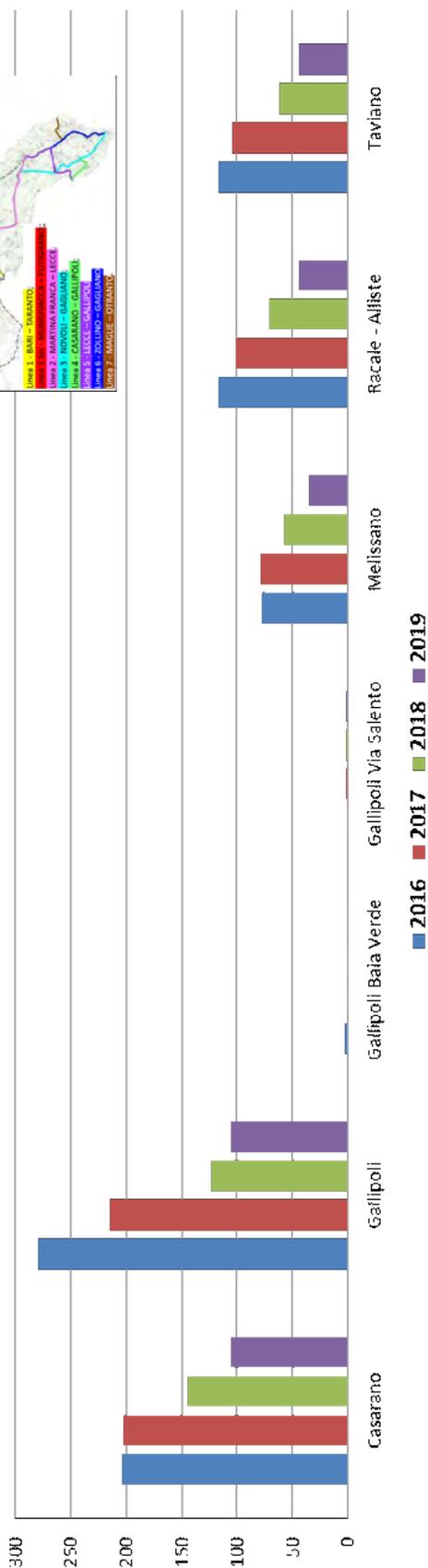
1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.3.3 Trasporto ferroviario

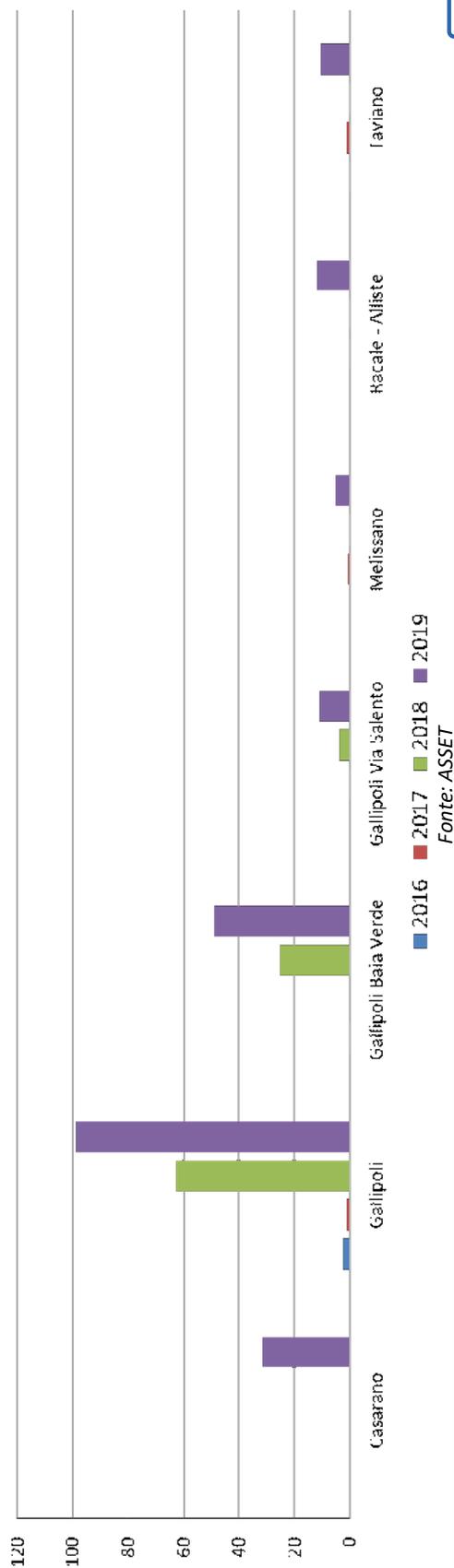
Analisi della domanda su servizi ferroviari - Ferrovie del Sud-Est: **Linea 4 - CASARANO - GALLIPIOLI**

Saliti medi alle stazioni in una giornata feriale invernale ed estiva 2016-2019

Passeggeri medi per stazione giorno feriale invernale - Linea 4



Passeggeri medi per stazione giorno feriale estivo - Linea 4



■ 2016 ■ 2017 ■ 2018 ■ 2019
Fonte: ASSET



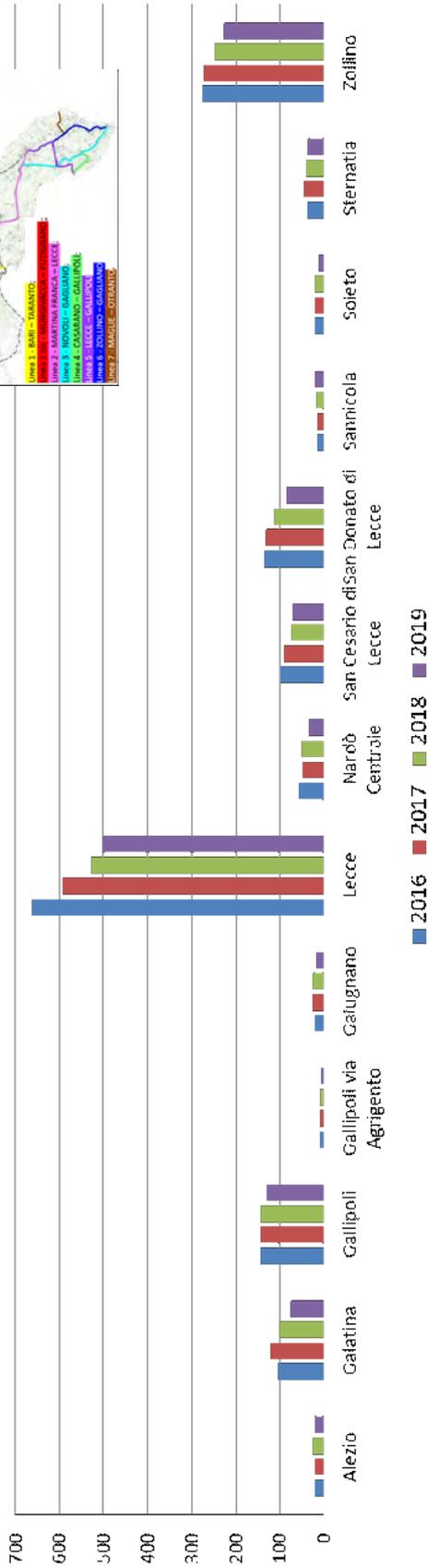
1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.3.3 Trasporto ferroviario

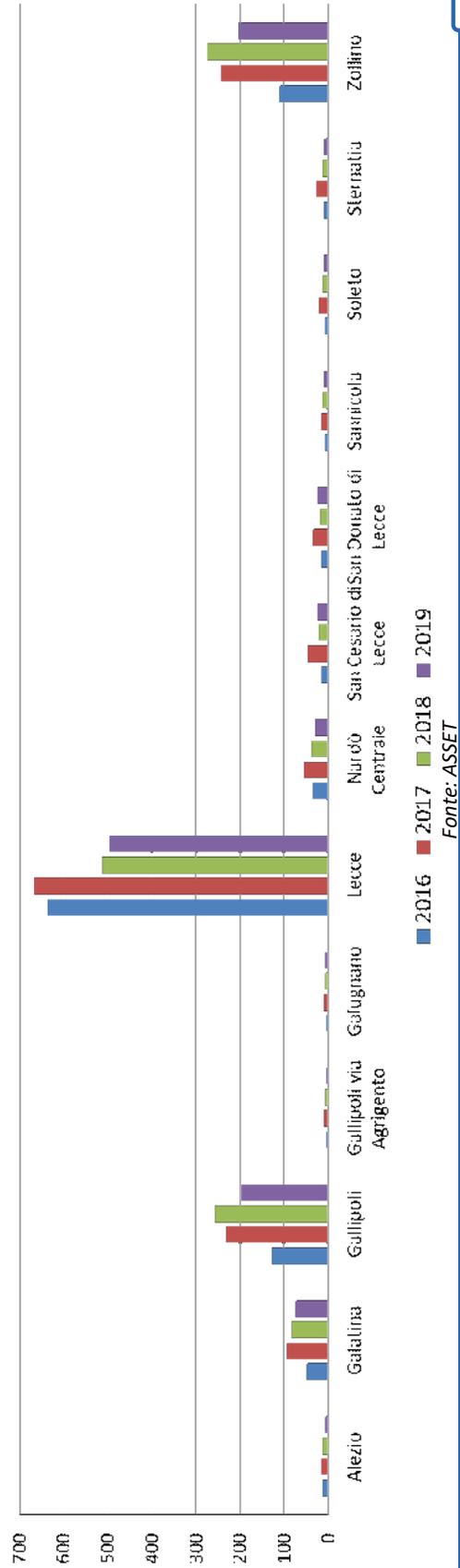
Analisi della domanda su servizi ferroviari - Ferrovie del Sud-Est: **Linea 5 - LECCE - GALLIPOLI**

Saliti medi alle stazioni in una giornata feriata invernale ed estiva 2016-2019

Passeggeri medi per stazione giorno feriata invernale - Linea 5



Passeggeri medi per stazione giorno feriata estivo - Linea 5



Fonte: ASSET

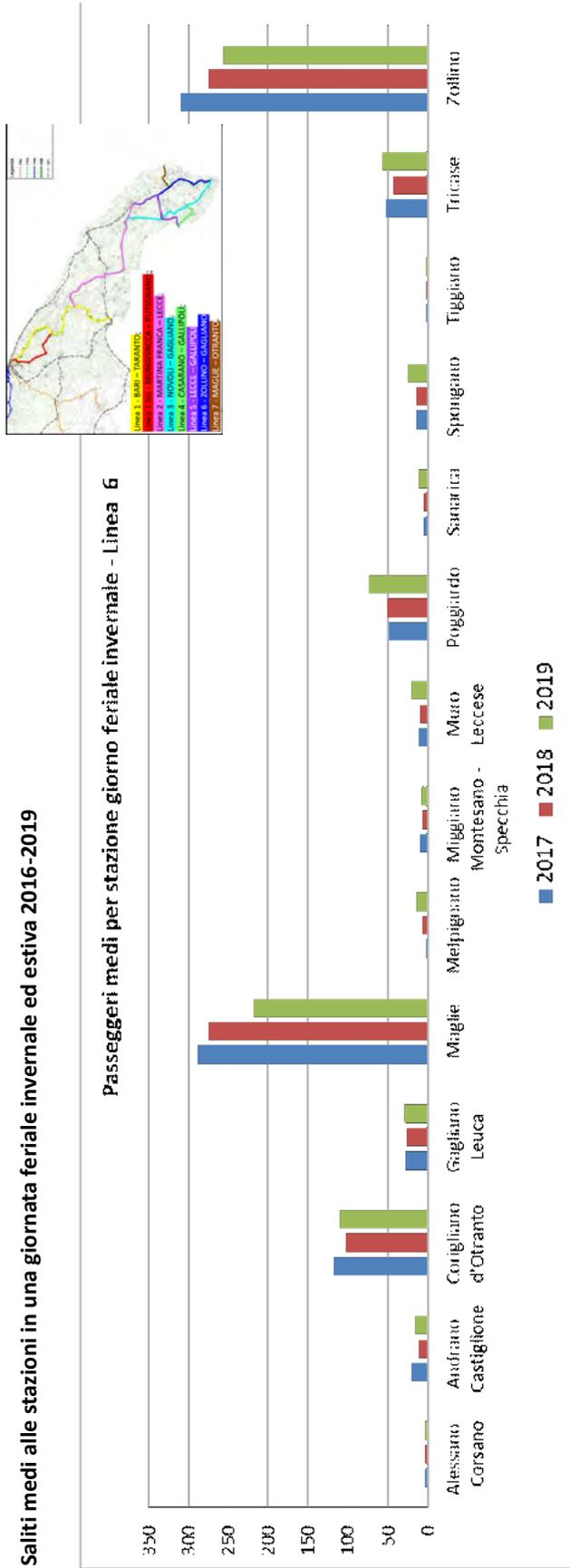


1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

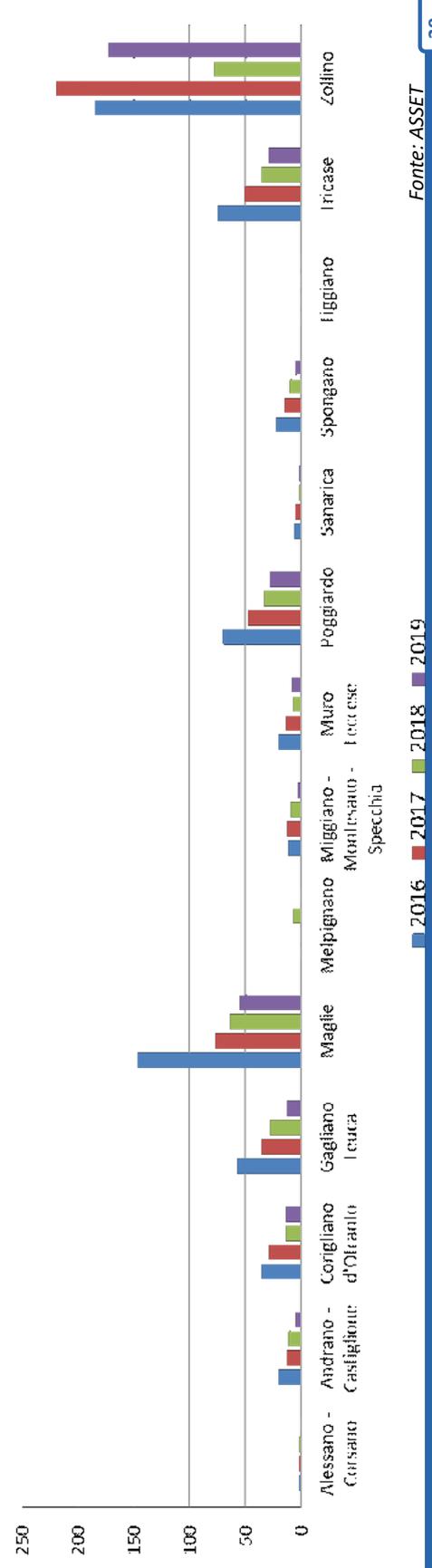
1.3.3 Trasporto ferroviario

Analisi della domanda su servizi ferroviari - Ferrovie del Sud-Est: **Linea 6 - ZOLLINO – GAGLIANO**

Saliti medi alle stazioni in una giornata feriale invernale ed estiva 2016-2019



Passeggeri medi per stazione giorno feriale estivo - Linea 6



Fonte: ASSET



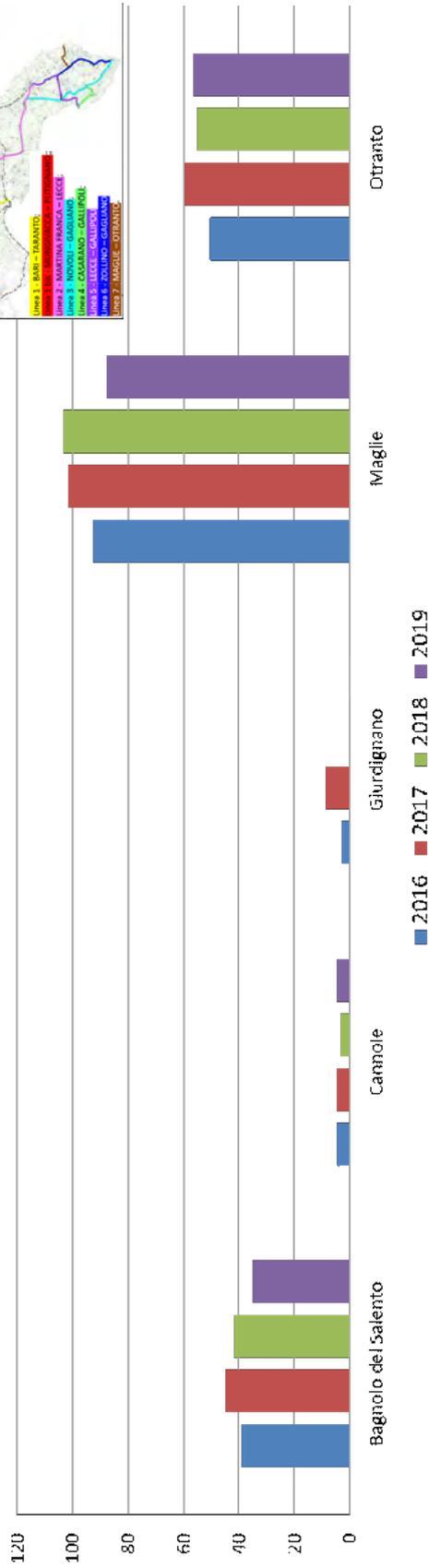
1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.3.3 Trasporto ferroviario

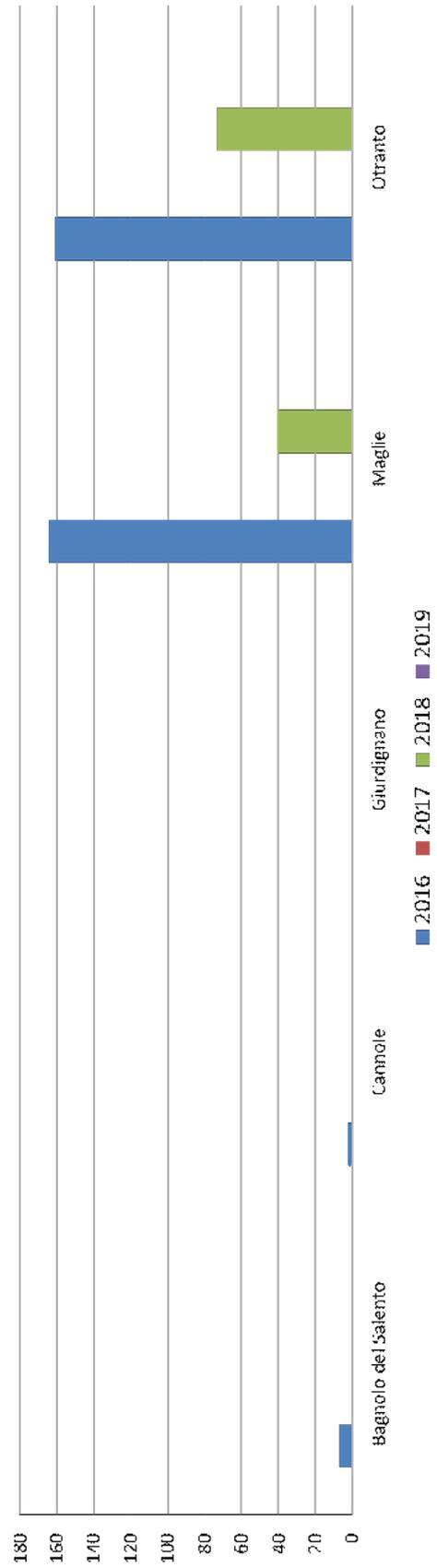
Analisi della domanda su servizi ferroviari - Ferrovie del Sud-Est: **Linea 7 - MAGLIE - OTRANTO**

Saliti medi alle stazioni in una giornata feriata invernale ed estiva 2016-2019

Passeggeri medi per stazione giorno feriata invernale - Linea 7



Passeggeri medi per stazione giorno feriata estivo - Linea 7



Fonte: ASSET

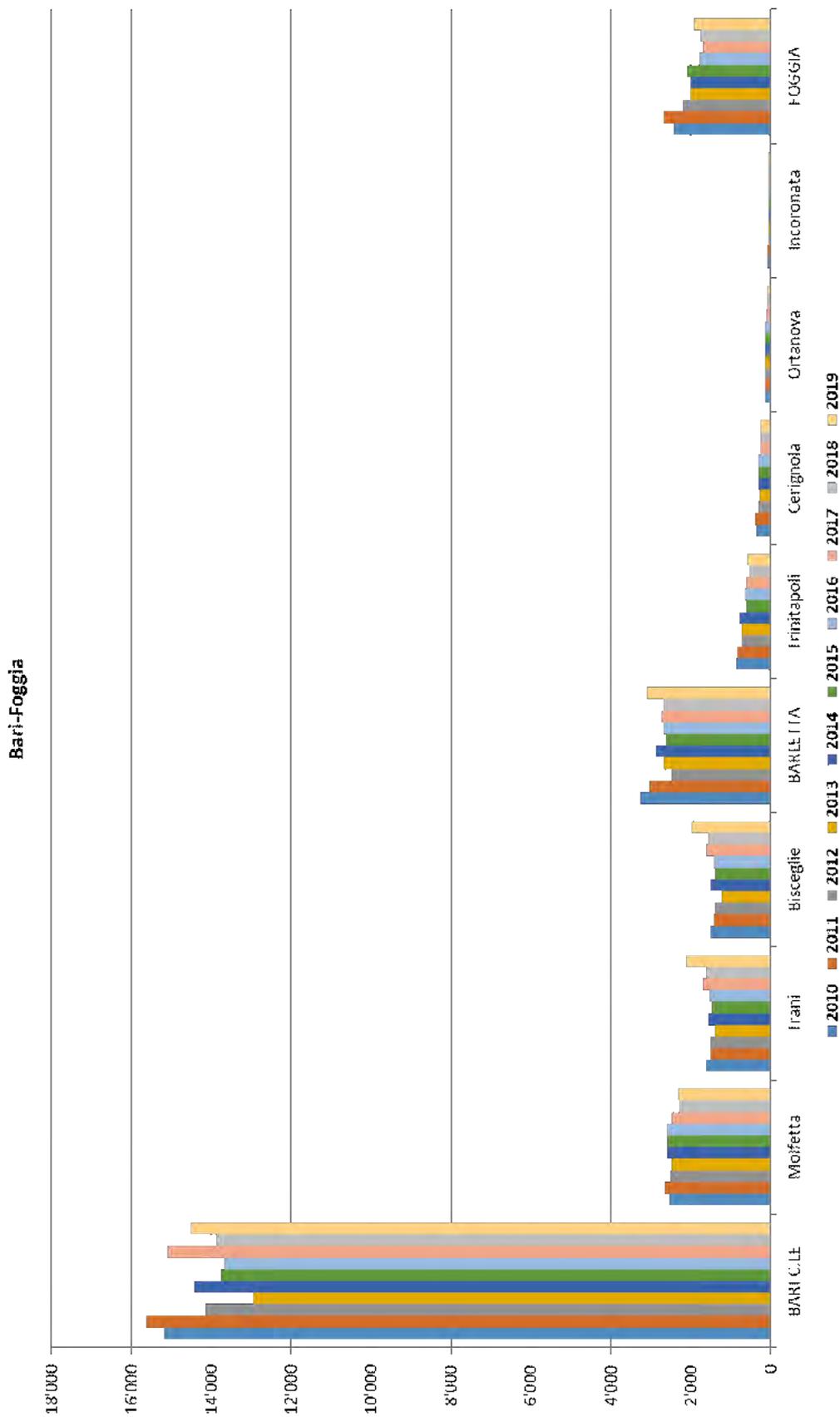


1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.3.3 Trasporto ferroviario

Analisi della domanda su servizi ferroviari - Trenitalia: **Direttrice Bari-Foggia**

Saliti medi alle stazioni in una giornata feriale invernale 2010-2019



Fonte: ASSET

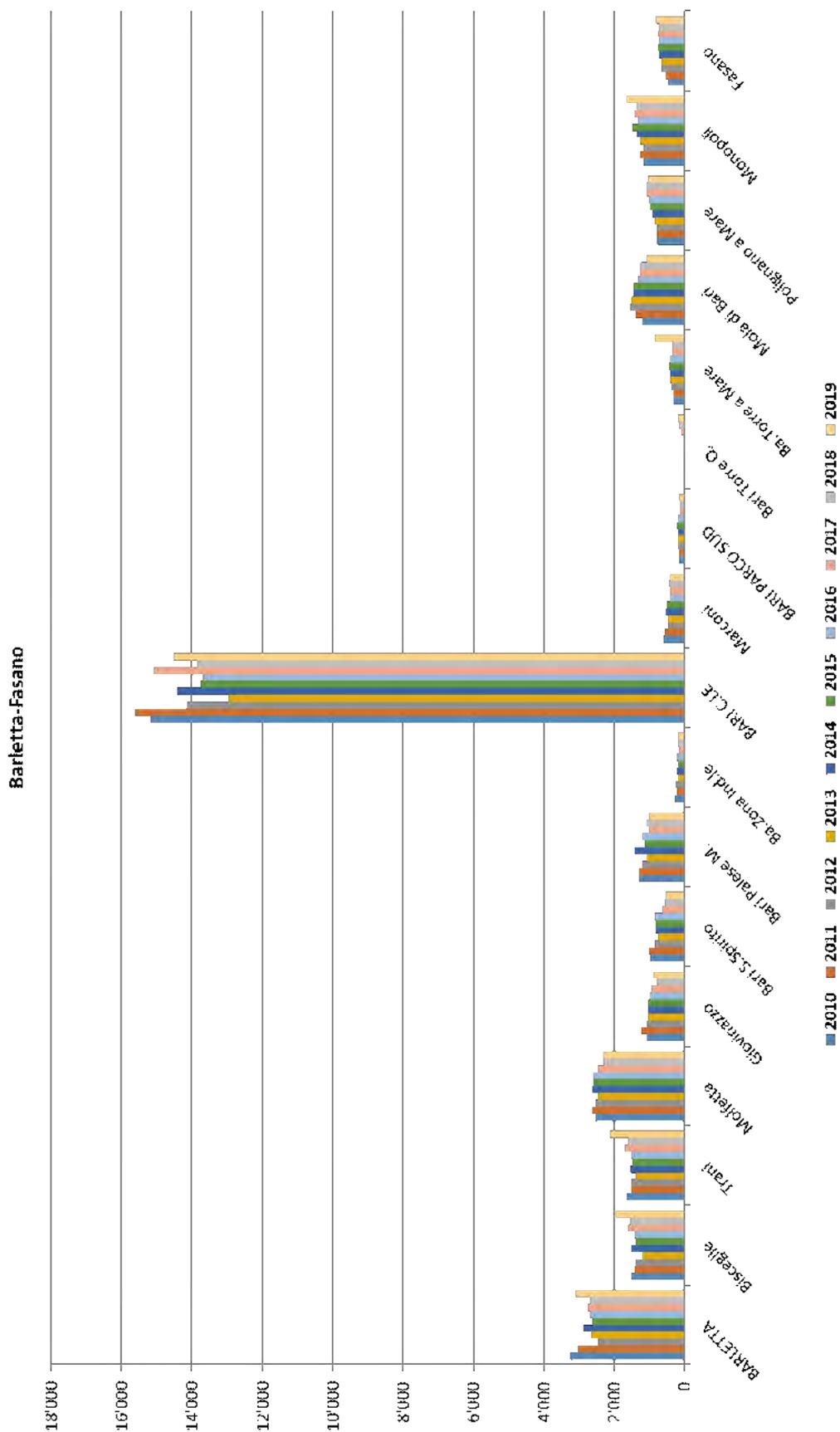


1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.3.3 Trasporto ferroviario

Analisi della domanda su servizi ferroviari - Trentitalia: **Direttrice Barletta-Fasano**

Saliti medi alle stazioni in una giornata feriale invernale 2010-2019



Fonte: ASSET

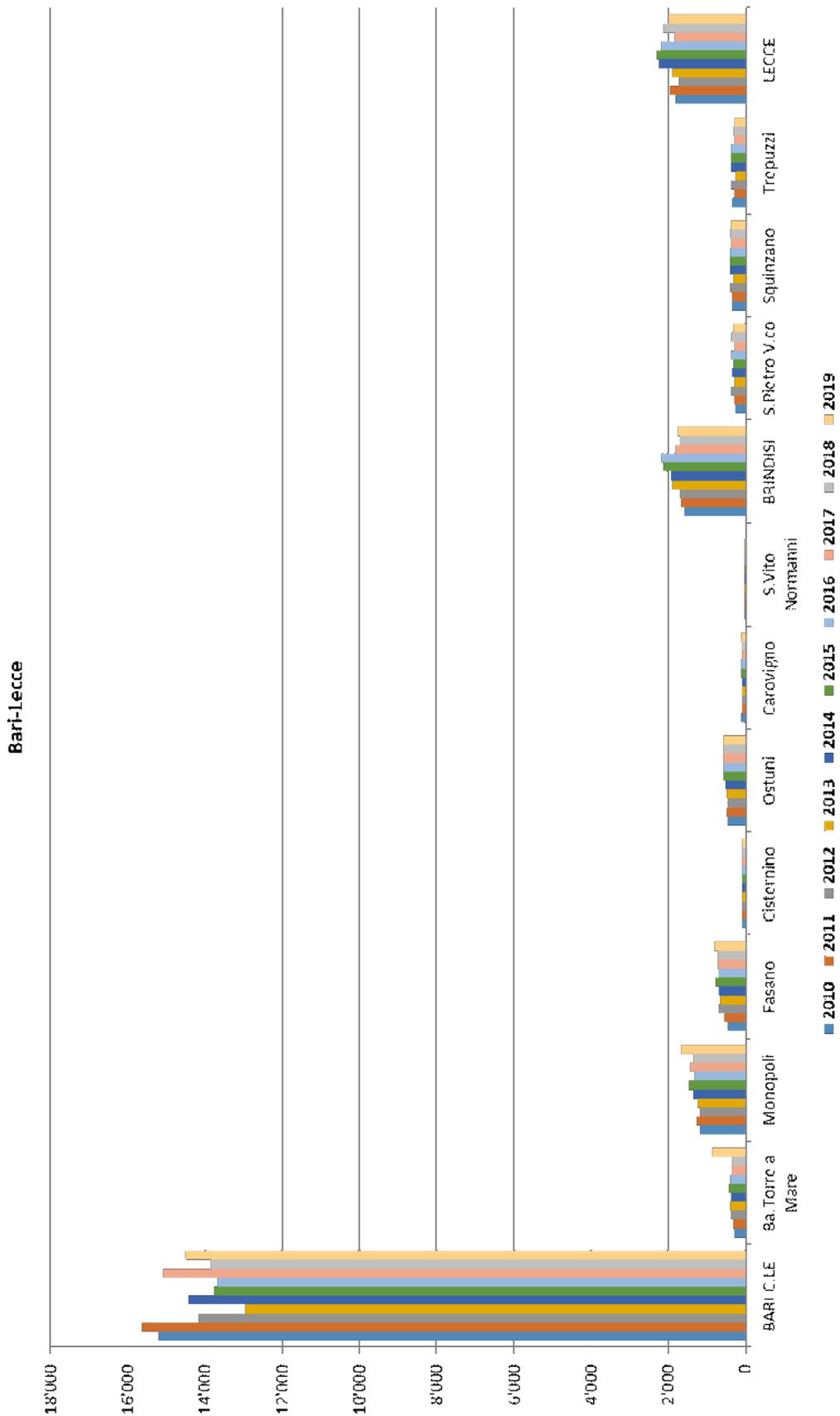


1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.3.3 Trasporto ferroviario

Analisi della domanda su servizi ferroviari - Trenitalia: **Direttrice Bari-Lecce**

Saliti medi alle stazioni in una giornata feriale invernale 2010-2019



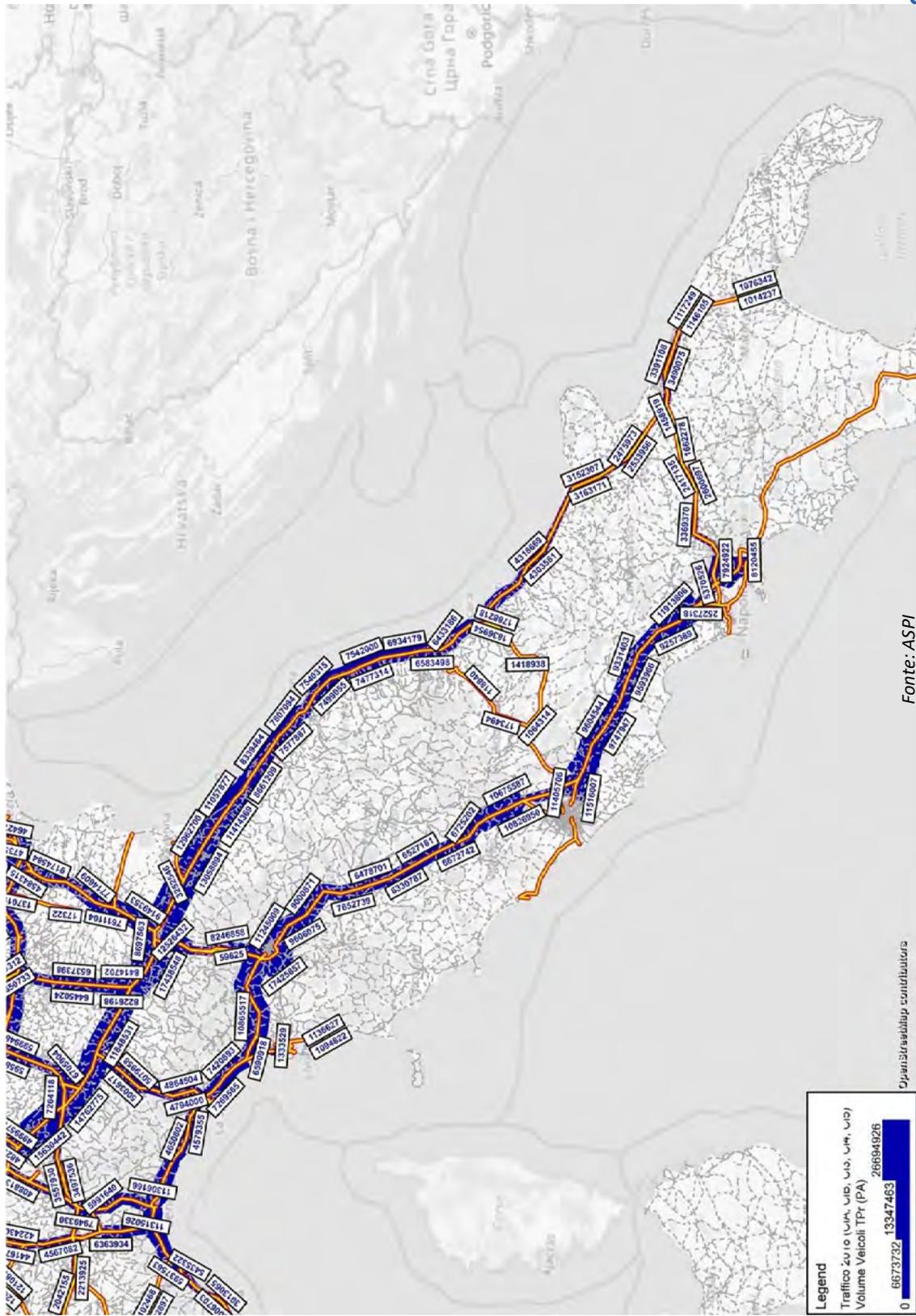
Fonte: ASSET



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.3.4 Trasporto stradale

ASPI 2018 - Traffico annuo



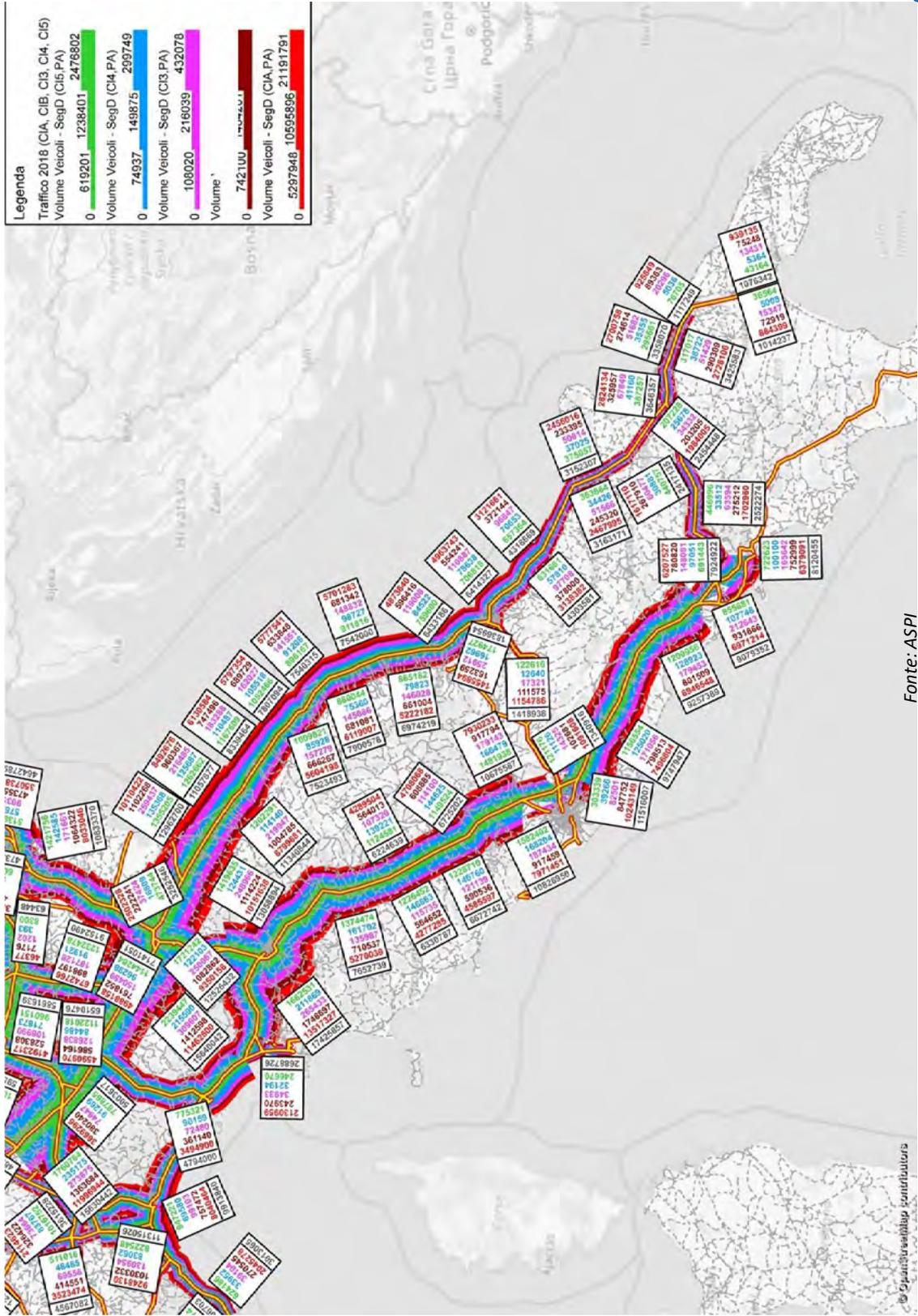
Operazioni di manutenzione



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.3.4 Trasporto stradale

ASPI 2018 - Traffico annuo distinto per classi veicolari di pedaggio



Fonte: ASPI

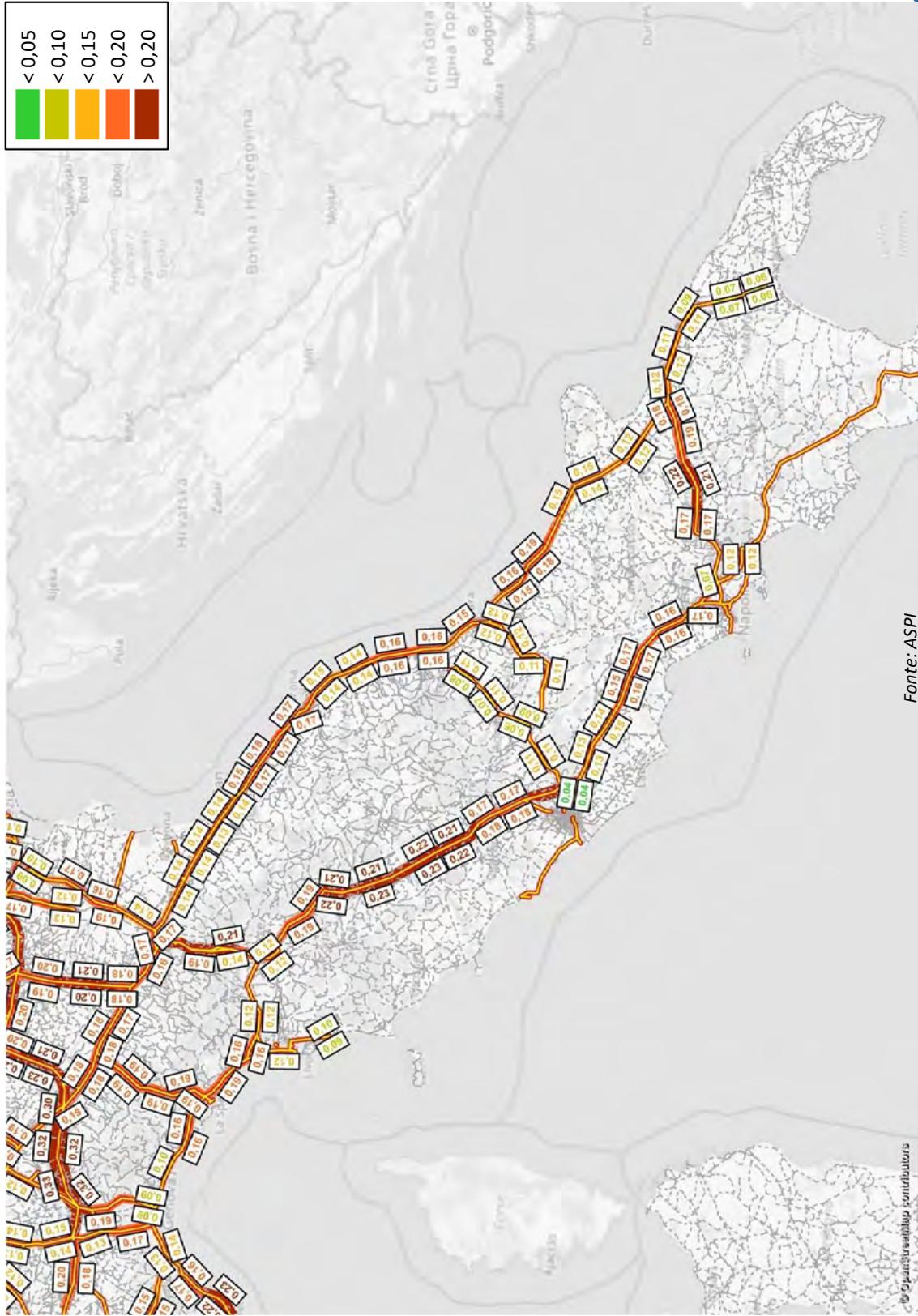
© Espansivemobility contributors



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.3.4 Trasporto stradale

ASPI 2018 - Traffico Annuo - Incidenza traffico dei Mezzi Pesanti (Classi 3, 4 e 5) rispetto al traffico totale



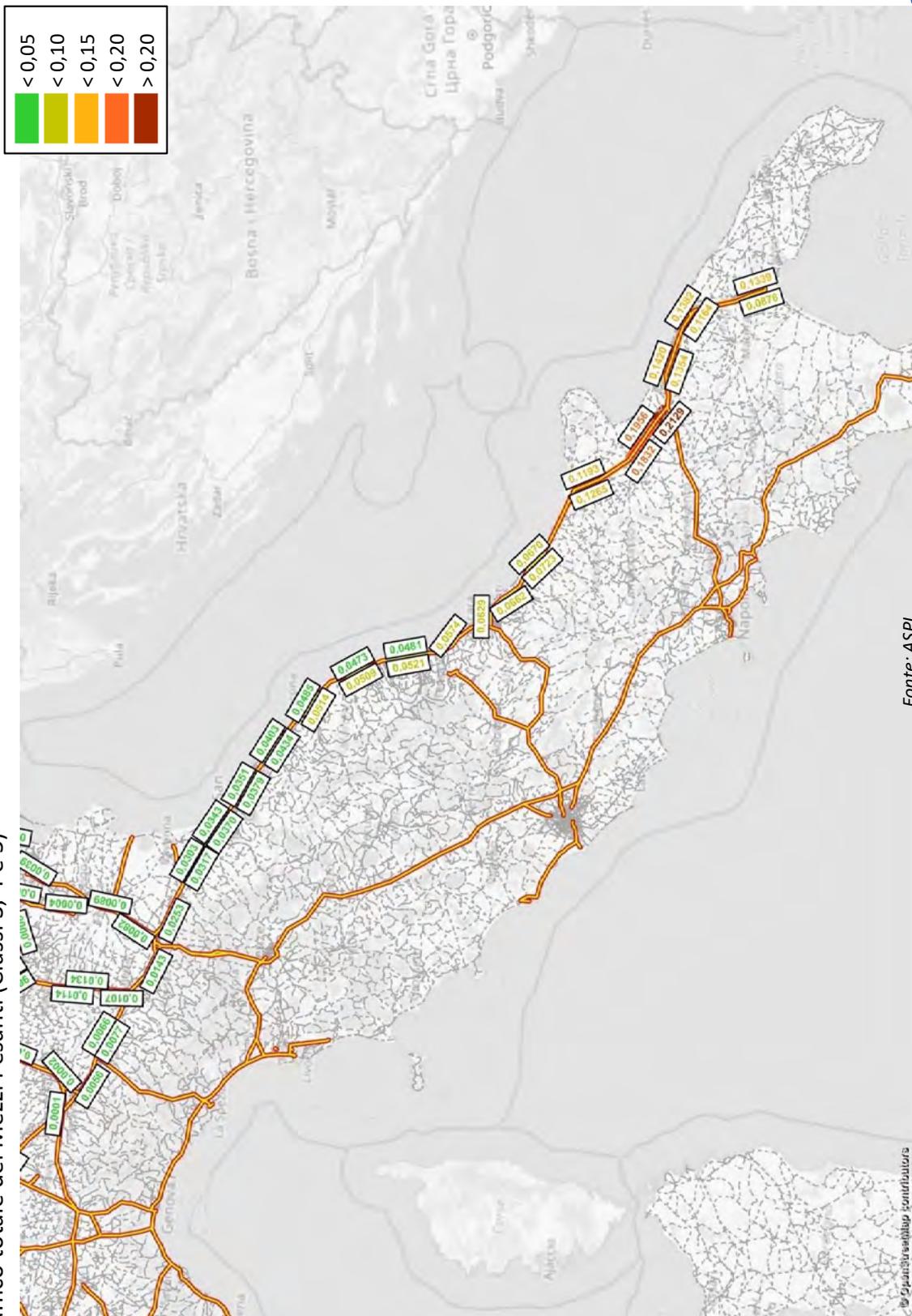
Fonte: ASPI



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.3.4 Trasporto stradale

ASPI 2018 - Traffico Annuo - Incidenza traffico dei Mezzi Pesanti (Classi 3, 4 e 5) di attraversamento rispetto al traffico totale dei Mezzi Pesanti (Classi 3, 4 e 5)



Fonte: ASPI

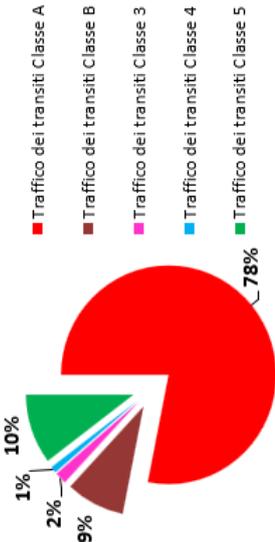


1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

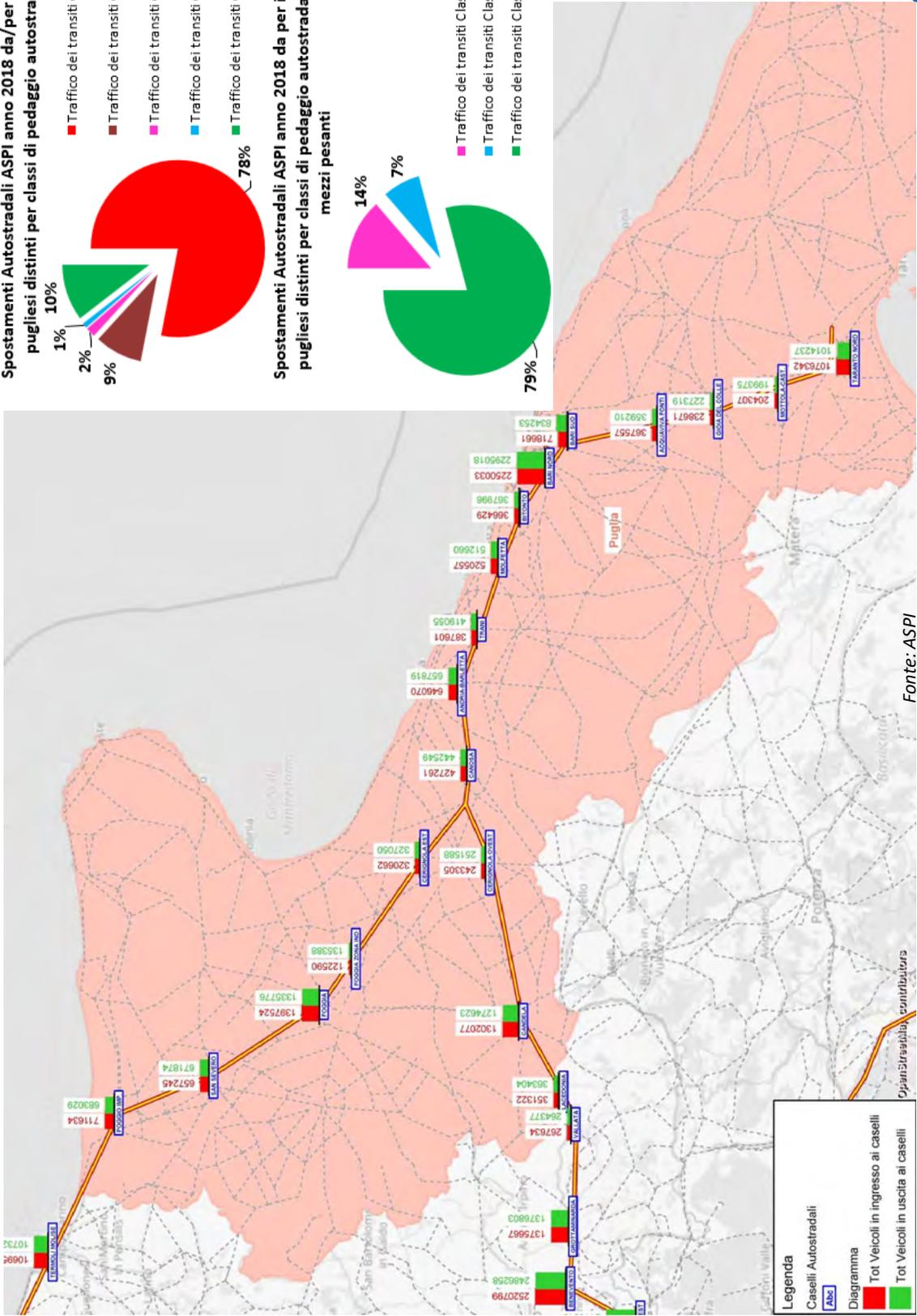
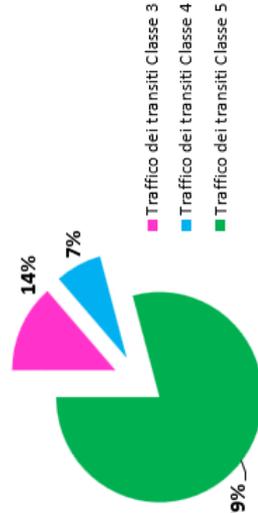
1.3.4 Trasporto stradale

ASPI 2018 Traffico annuo - Totale veicoli in ingresso e uscita dai caselli autostradali interni alla Regione Puglia

Spostamenti Autostradali ASPI anno 2018 da/per i caselli pugliesi distinti per classi di pedaggio autostradale



Spostamenti Autostradali ASPI anno 2018 da per i caselli pugliesi distinti per classi di pedaggio autostradale dei mezzi pesanti





1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.3.4 Trasporto stradale

Tabella 17: Sezioni del sistema PANAMA - Dati di traffico ANAS 1/2

Codice Sezione	Strada	X	Y	Volume Veicoli Leggeri		Volume Mezzi Pesanti		Volume Veicoli Leggeri		Volume Mezzi Pesanti		Volume Veicoli Leggeri		Volume Mezzi Pesanti		Volume Veicoli Leggeri		Volume Mezzi Pesanti	
				Giorno Ferie Invernale	Giorno Ferie Invernale	Giorno Ferie Invernale	Giorno Ferie Invernale	Giorno Ferie Invernale	Giorno Ferie Invernale	Giorno Ferie Invernale	Giorno Ferie Invernale	Giorno Ferie Invernale	Giorno Ferie Invernale	Giorno Ferie Invernale	Giorno Ferie Invernale	Giorno Ferie Invernale	Giorno Ferie Invernale	Giorno Ferie Invernale	Giorno Ferie Invernale
16001	Ascendente	SS99	1137803,992	4542390,609	7472	612	6329	222	620	51	481	39	188	7	575	20			
16001	Discendente	SS99	1137713,533	4542619,921	7452	611	6564	231	418	34	705	58	131	5	500	18			
1254	Ascendente	SS272	1041968,551	4638734,97	1709	67	1387	45	115	5	125	5	54	2	95	3			
1254	Discendente	SS272	1041967,211	4638734,715	1647	65	1408	46	114	4	119	5	62	2	120	4			
1255	Ascendente	SS7	1158086,799	4529876,938	984	111	910	47	58	7	84	9	25	1	95	4			
1255	Discendente	SS7	1158084,508	4529876,938	984	111	910	42	84	9	72	8	28	1	61	3			
1256	Ascendente	SS272	1066660,535	4639783,299	565	28	641	46	36	2	30	1	29	2	31	2			
1256	Discendente	SS272	1066676,55	4639785,187	600	29	698	50	46	2	47	2	23	2	69	5			
1259	Ascendente	SS274	1275610,478	4467194,056	6045	318	5362	203	379	20	413	22	115	4	339	13			
1259	Discendente	SS274	1275611,828	4467193,916	5309	279	4485	170	451	24	355	19	167	6	580	22			
16001	Ascendente	SS275	1302653,758	44447636	1093	19	2094	16	88	1	62	1	201	1	109	1			
16001	Discendente	SS275	1302558,151	4447909,934	1119	19	2085	15	83	1	80	1	115	1	202	2			
16003	Ascendente	SS275	1294473,698	4480338,562	8443	282	7214	86	544	18	628	21	171	2	636	8			
16003	Discendente	SS275	1294588,619	4480792,981	6743	225	5063	61	557	19	435	15	179	2	595	7			
16004	Ascendente	SS695	1308232,569	4486849,481	2215	64	2328	32	184	5	141	4	73	1	149	2			
16004	Discendente	SS695	1308116,781	4487132,386	1998	58	2022	28	126	4	154	4	52	1	247	3			
16006	Ascendente	SS694	1277409,199	4504375,077	19724	892	12975	228	1698	77	1362	62	333	6	1199	21			
16006	Discendente	SS694	1277318,843	4504401,547	21112	955	13626	239	2155	98	1216	55	466	8	1261	22			
16007	Ascendente	SS16	1281030,863	4505308,764	11132	252	8170	75	544	12	817	18	135	1	503	5			
16007	Discendente	SS16	1281040,954	4505368,214	14634	331	12734	117	1177	27	1083	27	269	2	1401	13			
16008	Ascendente	SS694	1275632,815	4506866,498	20456	1249	15181	326	1455	89	1503	92	362	8	1305	28			
16008	Discendente	SS694	1276134,557	4507440,409	18291	1116	13289	285	1064	65	1295	79	377	8	1384	30			
16009	Ascendente	SS7	1240567,374	4527241,191	9240	842	7825	227	831	76	704	64	204	6	1029	30			
16009	Discendente	SS7	1240151,874	4527064,069	9691	883	8231	239	572	52	669	61	262	8	573	17			
16010	Ascendente	SS7	1223455,988	4523300,094	5320	808	4526	256	357	54	386	59	154	9	378	21			
16010	Discendente	SS7	1223028,745	4522720,676	7107	1079	5274	299	504	76	451	69	221	12	429	24			
16011	Ascendente	SS7ter	1207588,377	4512384,27	10668	351	8900	114	461	15	769	25	191	2	673	9			
16011	Discendente	SS7ter	1207242,716	4512421,963	11526	379	9365	120	919	30	771	25	292	4	876	11			
16012	Ascendente	SS7	1202492,631	4517631,71	14771	1708	10475	332	898	73	1165	95	287	9	832	26			
16012	Discendente	SS7	1201414,778	4517512,227	15805	1293	11080	351	1197	98	942	77	447	14	772	24			
16013	Ascendente	SS172	1200685,054	4519959,553	8587	310	6834	119	741	27	465	17	196	3	537	9			
16013	Discendente	SS172	1200741,706	4520263,801	9101	329	7109	124	469	17	678	24	200	4	437	8			
16014	Ascendente	SS7	1192123,23	4518764,278	7432	686	6090	259	504	47	465	43	152	6	528	22			
16014	Discendente	SS7	1192037,687	4518839,117	6760	624	5393	229	417	38	455	42	267	11	336	14			
16015	Ascendente	SS106	1189092,566	4517957,788	6065	1196	4833	314	536	106	336	62	138	9	473	31			
16015	Discendente	SS106	1185043,81	4518164,571	7192	1418	5518	358	465	95	503	99	385	25	282	18			
16017	Ascendente	SS100	1181101,964	4529850,451	8377	1393	7089	459	575	95	519	86	223	14	544	35			
16017	Discendente	SS100	1181101,533	4529850,575	8190	1361	6418	416	538	90	576	96	294	19	471	30			
16018	Ascendente	SS7	1177939,674	4523719,989	4603	175	3275	74	313	11	333	12	103	2	236	5			
16018	Discendente	SS7	1177921,404	4523723,911	4603	163	2962	67	265	9	333	12	114	3	158	4			
16019	Ascendente	SS172	1203665,567	4544106,836	7055	292	6921	134	456	19	512	21	172	3	469	9			
16019	Discendente	SS172	1203537,991	4544408,148	6522	270	6299	122	427	18	468	19	203	4	508	10			
16020	Ascendente	SS379	1215646,673	4553946,346	8191	1371	7914	487	639	107	543	42	228	14	723	44			
16020	Discendente	SS379	1215324,444	4554013,508	7525	1260	7324	450	549	92	468	78	390	24	552	34			
16021	Ascendente	SS100	1168241,216	4560914,165	8541	1127	6711	324	502	66	619	82	166	8	506	24			
16021	Discendente	SS100	1168270,788	4560921,337	9995	1319	8136	393	769	102	742	98	357	17	778	38			

Fonte: ANAS



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.3.4 Trasporto stradale

Tabella 17: Sezioni del sistema PANAMA - Dati di traffico ANAS 2/2

Codice Sezione	Strada	X	Y	Volume Veicoli Leggeri		Volume Mezzi Pesanti		Volume Veicoli Leggeri		Volume Mezzi Pesanti		Volume Veicoli Leggeri		Volume Mezzi Pesanti		Volume Veicoli Leggeri		Volume Mezzi Pesanti	
				Giorno Feriele	Invernale	Giorno Feriele	Invernale	Giorno Feriele	Invernale	Giorno Feriele	Invernale	Giorno Feriele	Invernale	Giorno Feriele	Invernale	Giorno Feriele	Invernale	Giorno Feriele	Invernale
16033	Ascendente	SS90	1028082,889	4585607,115	608	103	506	31	46	33	5	17	1	50	3				
16033	Discendente	SS90	1028082,307	4585606,443	613	103	530	32	35	57	10	22	1	39	2				
16034	Ascendente	SS17	1000845,874	4612233,085	963	133	783	37	83	68	9	29	1	67	3				
16034	Discendente	SS17	1000951,16	4612587,538	1000	138	767	37	59	76	10	26	1	63	3				
16035	Ascendente	SS16	1010436,872	4659373,219	2133	691	1970	205	91	180	59	51	5	148	15				
16035	Discendente	SS16	1009122,708	4659673,181	2095	679	1773	184	137	121	39	64	7	157	16				
16043	Ascendente	SS89	1091963,745	4658380,246	109	1	121	1	9	4	0	11	0	7	0				
16043	Discendente	SS89	1091964,703	4658381,977	140	1	155	1	9	9	0	7	0	21	0				
261	Ascendente	SS16	1024423,45	4646297,636	2000	695	1940	236	98	163	57	50	6	158	19				
261	Discendente	SS16	1024423,849	4646296,763	1988	691	1965	239	122	108	37	87	11	127	15				
264	Ascendente	SS673	1048986,97	4607034,82	7334	998	5803	336	499	562	76	158	9	494	29				
264	Discendente	SS673	1048988,82	4607035,268	7234	985	6030	349	475	473	64	229	13	470	27				
276	Ascendente	SS16	1282525,293	4500292,477	17112	672	15381	297	861	1281	50	281	5	1097	21				
276	Discendente	SS16	1282545,138	4500296,265	16842	661	14979	289	1604	1160	44	415	8	1713	33				
277	Ascendente	SS16	1292143,408	4484578,83	11455	541	10357	304	671	842	40	255	7	692	20				
277	Discendente	SS16	1292073,46	4484612,972	11689	552	10664	313	952	712	34	334	10	1052	31				
3075	Ascendente	SS272	1074723,233	4641794,142	530	28	707	54	37	31	2	29	2	43	3				
3075	Discendente	SS272	1074734,278	4641793,84	534	29	758	58	39	39	2	28	2	76	6				
655	Ascendente	SS89	1034540,949	4643811,832	3142	189	2238	61	155	230	14	62	2	115	3				
655	Discendente	SS89	1034397,397	4643444,243	3948	237	2986	81	335	311	19	92	3	294	8				
657	Ascendente	SS655	1048739,619	4575076,897	3107	1109	2939	304	222	189	67	104	11	198	21				
657	Discendente	SS655	1048409,993	4575559,577	3123	1114	3104	321	200	248	88	128	13	325	34				
658	Ascendente	SS89	1077903,129	4634472,569	3356	132	2993	76	292	266	10	99	3	322	8				
658	Discendente	SS89	1078155,092	4634855,71	4015	158	3432	87	216	252	10	138	3	174	4				
662	Ascendente	SS89dir-b	1082253,322	4640383,721	136	8	141	5	7	11	1	5	0	15	0				
662	Discendente	SS89dir-b	1082254,803	4640383,081	126	7	145	5	11	7	0	12	0	6	0				
666	Ascendente	SS90	1042818,255	4607242,216	1759	144	1732	67	165	140	12	51	2	131	5				
666	Discendente	SS90	1042832,863	4607193,136	1658	136	1562	60	94	103	8	59	2	74	3				
679	Ascendente	SS93	1103968,433	4596411,569	3116	430	3123	149	169	205	28	106	5	164	8				
679	Discendente	SS93	1103968,433	4596411,569	3070	423	3033	145	235	214	30	76	4	249	12				
704	Ascendente	SS100	1169511,995	4555597,478	9618	1298	8728	457	572	664	90	210	11	647	34				
704	Discendente	SS100	1169304,611	4555953,276	9201	1241	8589	450	700	658	89	333	17	787	41				
708	Ascendente	SS101	1271920,139	4485243,401	9280	378	8108	151	581	659	25	201	4	550	10				
708	Discendente	SS101	1271935,009	4485244,913	9742	397	8520	159	990	607	27	274	5	999	19				
735	Ascendente	SS106	1172008,82	4512515,263	6162	1418	6956	660	433	393	91	203	19	742	70				
735	Discendente	SS106	1171998,44	4512518,754	6651	1530	6858	651	393	443	102	414	39	431	41				

Fonte: ANAS

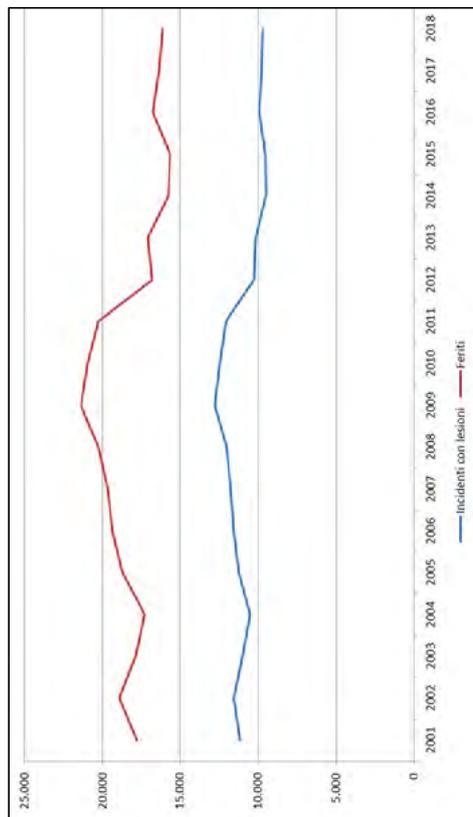
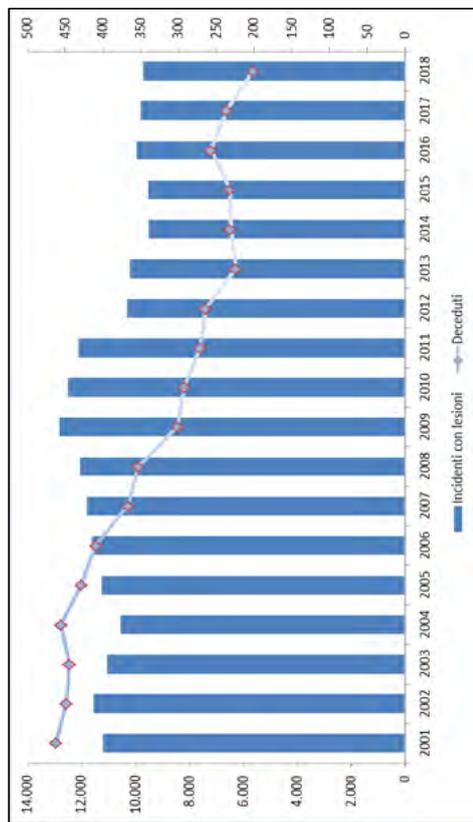


1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.3.5 Incidentalità stradale

Gli Incidenti stradali in Puglia - Una visione d'insieme

Dall'analisi dei dati rappresentati nella figura si è evidenziato che dal 2014 al 2018 il numero degli incidenti stradali ha registrato un andamento costante sui valori che non hanno superato le 10mila unità per anno. Nel 2014 si è segnalata una riduzione del numero di sinistri 7,3% e del numero dei feriti del 7,6% rispetto al 2013. Esaminando i dati del quinquennio preso in considerazione si è riscontrato solo nell'anno 2016 un incremento di sinistri, morti e feriti sebbene con valori inferiori a quelli registrati dal 2001 al 2013. Tuttavia i valori registrati nel 2016 hanno subito una sensibile riduzione sia nel 2017 - registrando una variazione dell'1,5% nel numero dei sinistri e del 7,6% nel numero dei decessi - sia nel 2018 registrando un decremento del 17,6% rispetto all'anno 2017 e del 21,8% rispetto all'anno 2016 nel numero dei decessi. Anche per l'indice di mortalità si è osservato un trend calante: si è infatti passati dai 2,4 morti ogni 100 incidenti registrati nel 2014 ai 2,1 morti ogni 100 incidenti del 2018; confortante anche il dato rilevato nel 2018 per il tasso di mortalità² per incidente stradale che è pari a 50 morti per milione di abitanti. Tale valore si è ridotto se comparato al dato del 2013 (56 morti) e più che dimezzato se comparato al 2001 quando il livello del tasso era pari a 115 morti.



² Il tasso di mortalità è calcolato come il rapporto tra il numero di decessi ed il numero della popolazione residente.

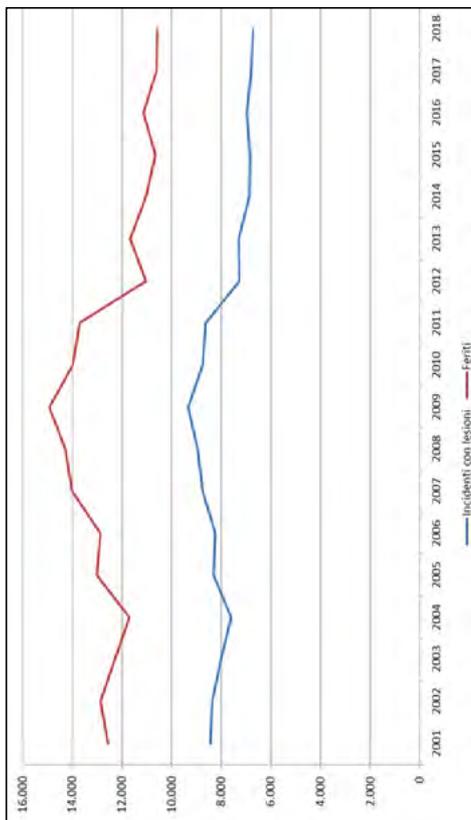
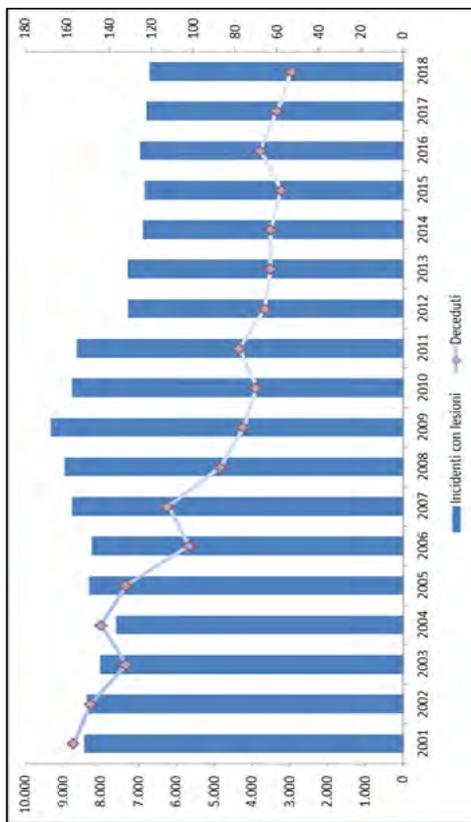


1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.3.5 Incidentalità stradale

La localizzazione degli incidenti - Strade interne al centro abitato

I centri abitati sono il principale luogo dove si verificano i sinistri stradali. L'abitudine degli spostamenti unitamente al traffico, gli ingorghi e rallentamenti hanno inciso particolarmente negli circa 6.800 sinistri registrati - in media - dal 2014 al 2018 (Figura 3). La mortalità per incidente stradale nei centri abitati è molto ridotta rispetto alle strade extraurbane: in media in questi anni si è registrato il 25% dei deceduti; nel 2018 sono deceduti 53 individui e si è osservata una riduzione del 15,9% rispetto al 2014 e del 66,2% rispetto al 2001. Per il 2018, l'indice di mortalità all'interno dei centri abitati è pari a 0,8 morti ogni 100 incidenti; nel 2014 era pari a 0,9 e nel 2001 era pari a 1,9 morti ogni cento incidenti.



Fonte: ISTAT elaborazioni ASSET

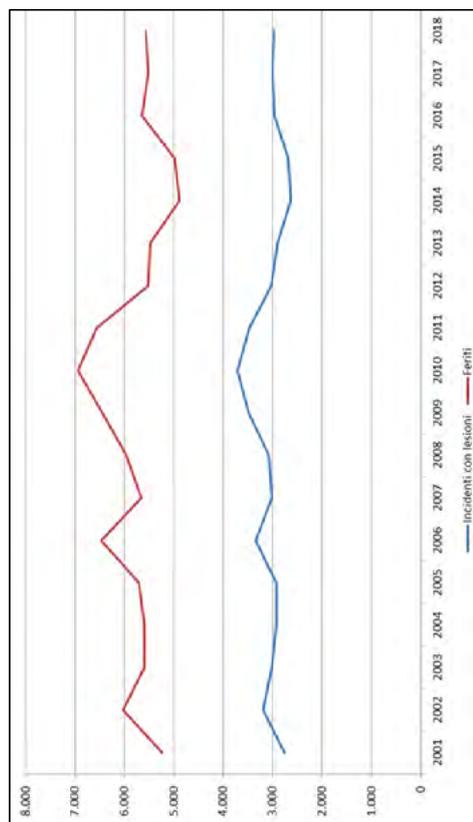
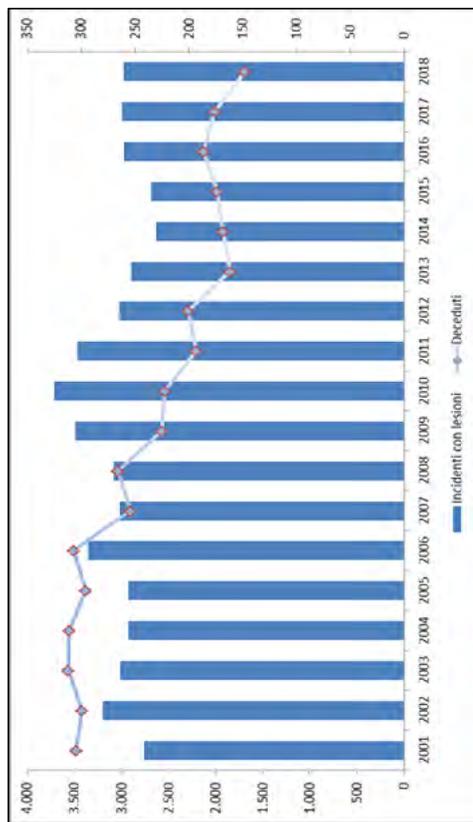


1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.3.5 Incidentalità stradale

La localizzazione degli incidenti - Strade esterne al centro abitato

Nelle strade fuori dall'abitato si sono concentrati in media il 30% dei sinistri ed il 74% dei decessi. Anche al di fuori dei centri abitati la mortalità si è sensibilmente ridotta: dai 305 decessi registrati nel 2001 si è passati ai 168 del 2014 - con una riduzione del 45% - ed ai 148 del 2018 con una riduzione del 51% rispetto al 2001 e del 12% rispetto al 2014. Anche l'indice di mortalità ha registrato una contrazione passando da 6 morti ogni 100 incidenti del 2014 a 5 morti nel 2018 (nel 2001 l'indice segnalava 11 morti ogni 100 incidenti).

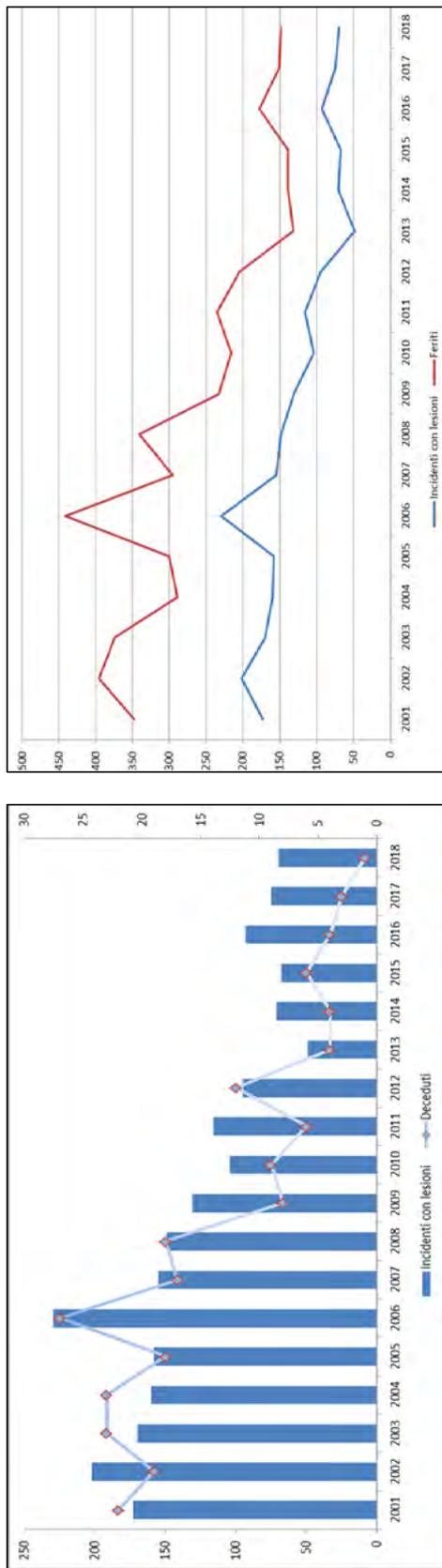


Fonte: ISTAT elaborazioni ASSET



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo
1.3.5 Incidentalità stradale
 La localizzazione degli incidenti - Autostrada

Esaminando i dati inerenti l'incidentalità stradale avvenuta in autostrada si desume che dal 2014 al 2018 l'andamento dell'incidentalità stradale sia stato pressoché costante con valori medi pari a 75 sinistri annuali mentre la mortalità è passata dai 4 deceduti del 2014 ad un deceduto nel 2018 registrando una contrazione del 75% .

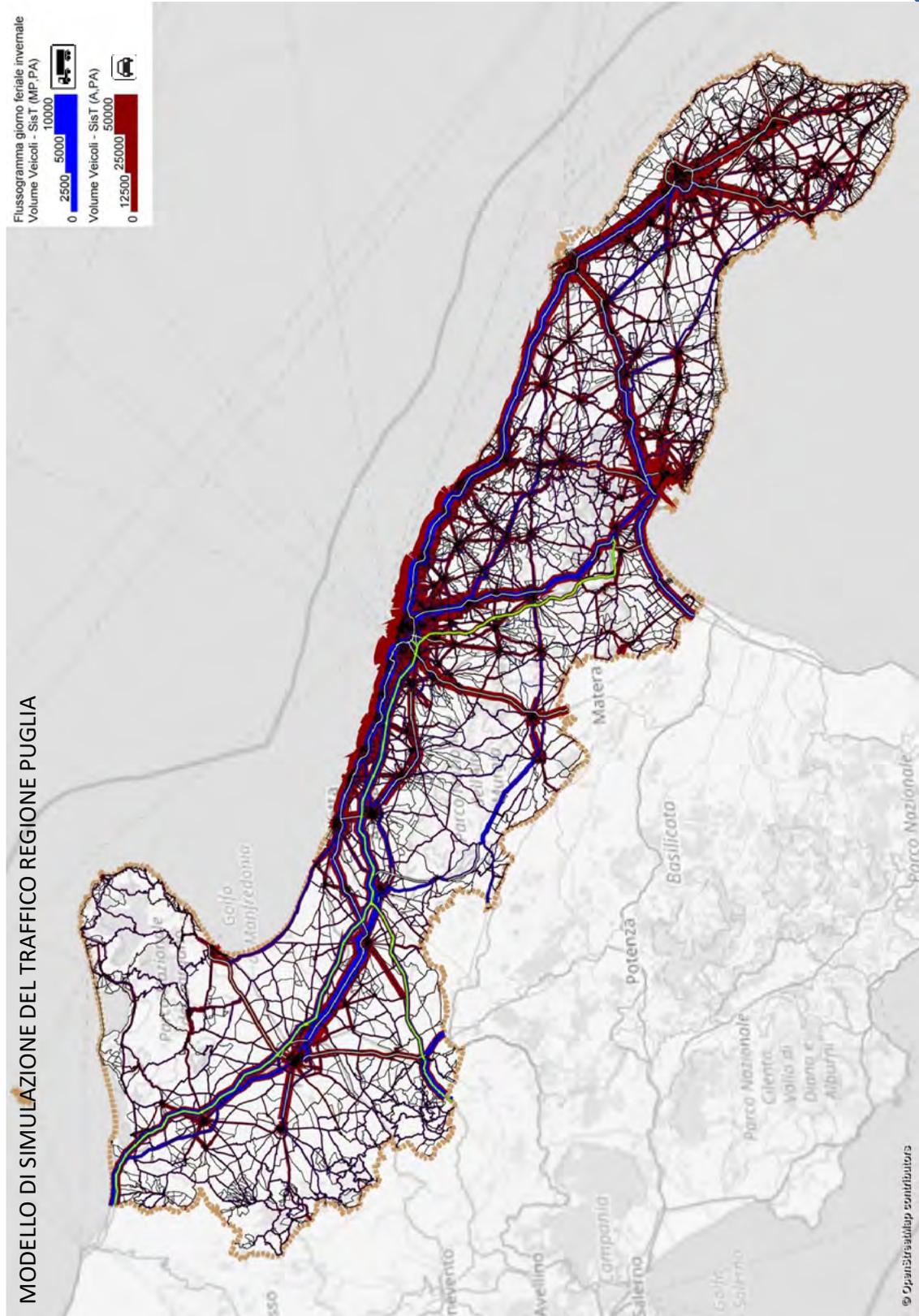


Fonte: ISTAT elaborazioni ASSET

1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4 Ricostruzione della domanda di trasporto attuale

Flussogramma auto private e mezzi pesanti (giorno feriale invernale)

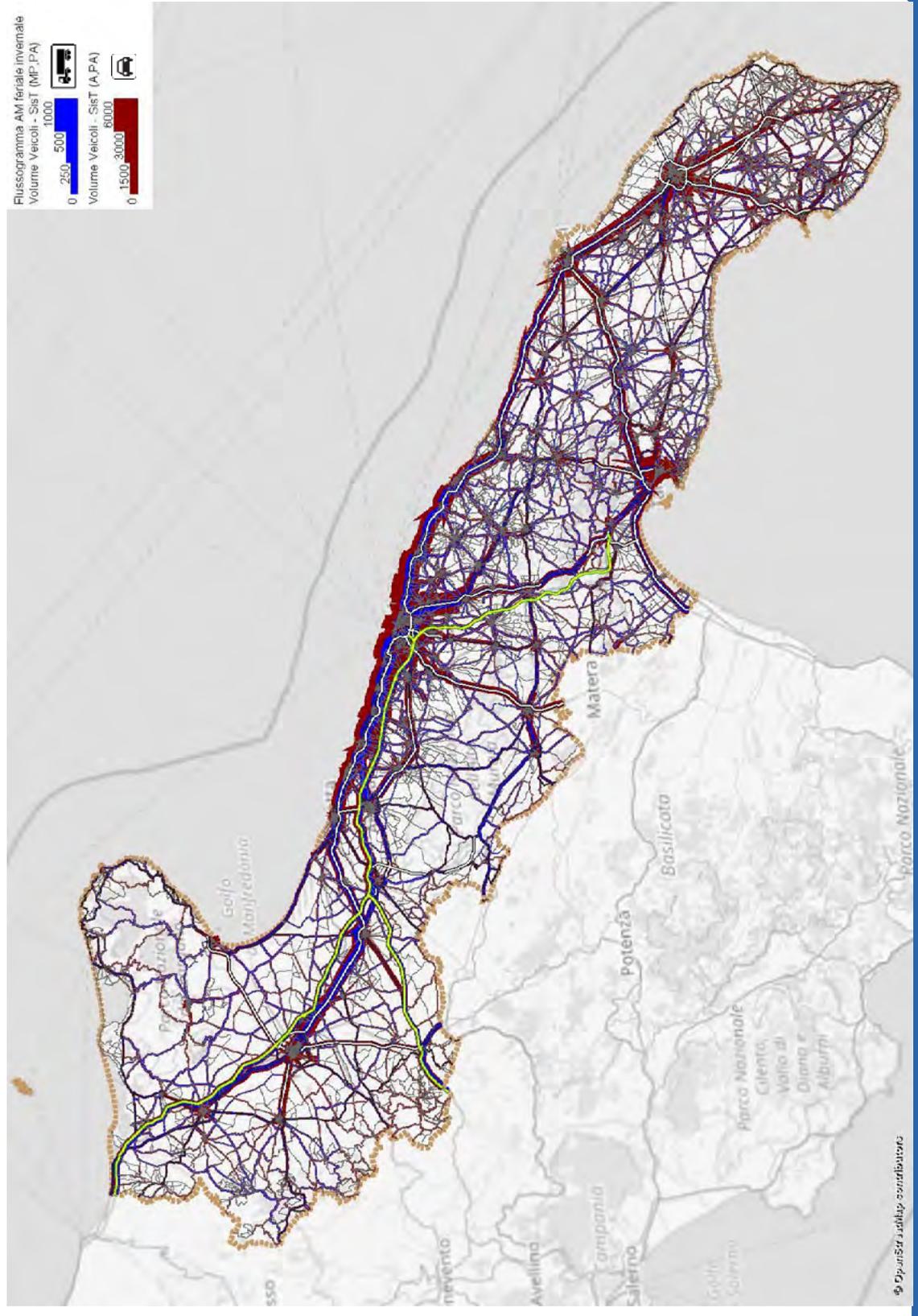




1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4 Ricostruzione della domanda di traffico attuale

Flussogramma auto private e mezzi pesanti (ora di punta del mattino)

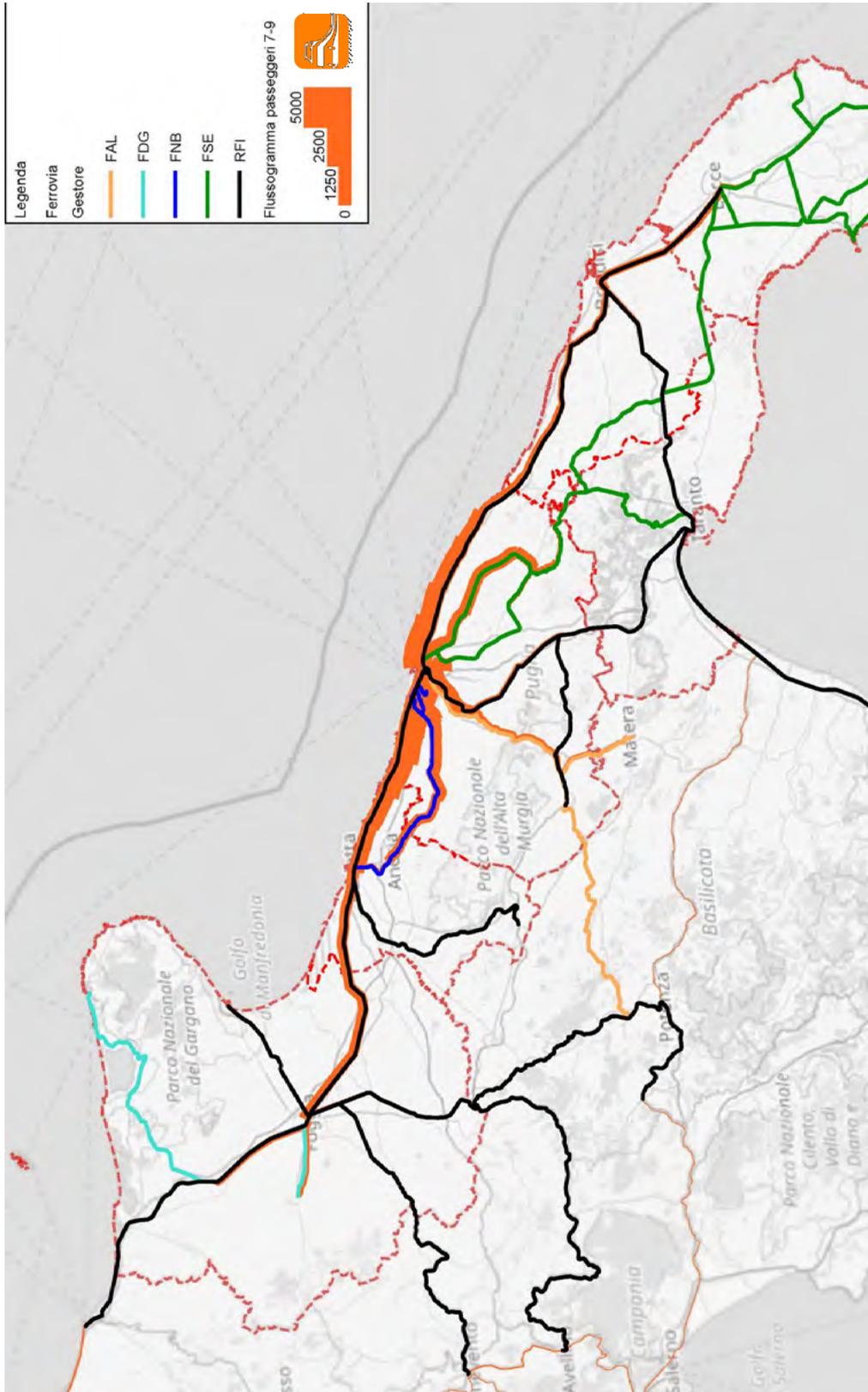


© Soprintendenza per i Beni Culturali e Ambientali Puglia

1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4 Ricostruzione della domanda di traffico attuale

Flussogramma passeggeri su servizi ferroviari biorario 7-9 in un giorno feriale invernale (2019 TI-FdG-FAL, 2013 FSE-FNB)



* Per le tratte di FNB sono stati considerati i dati ante incidente di Andria

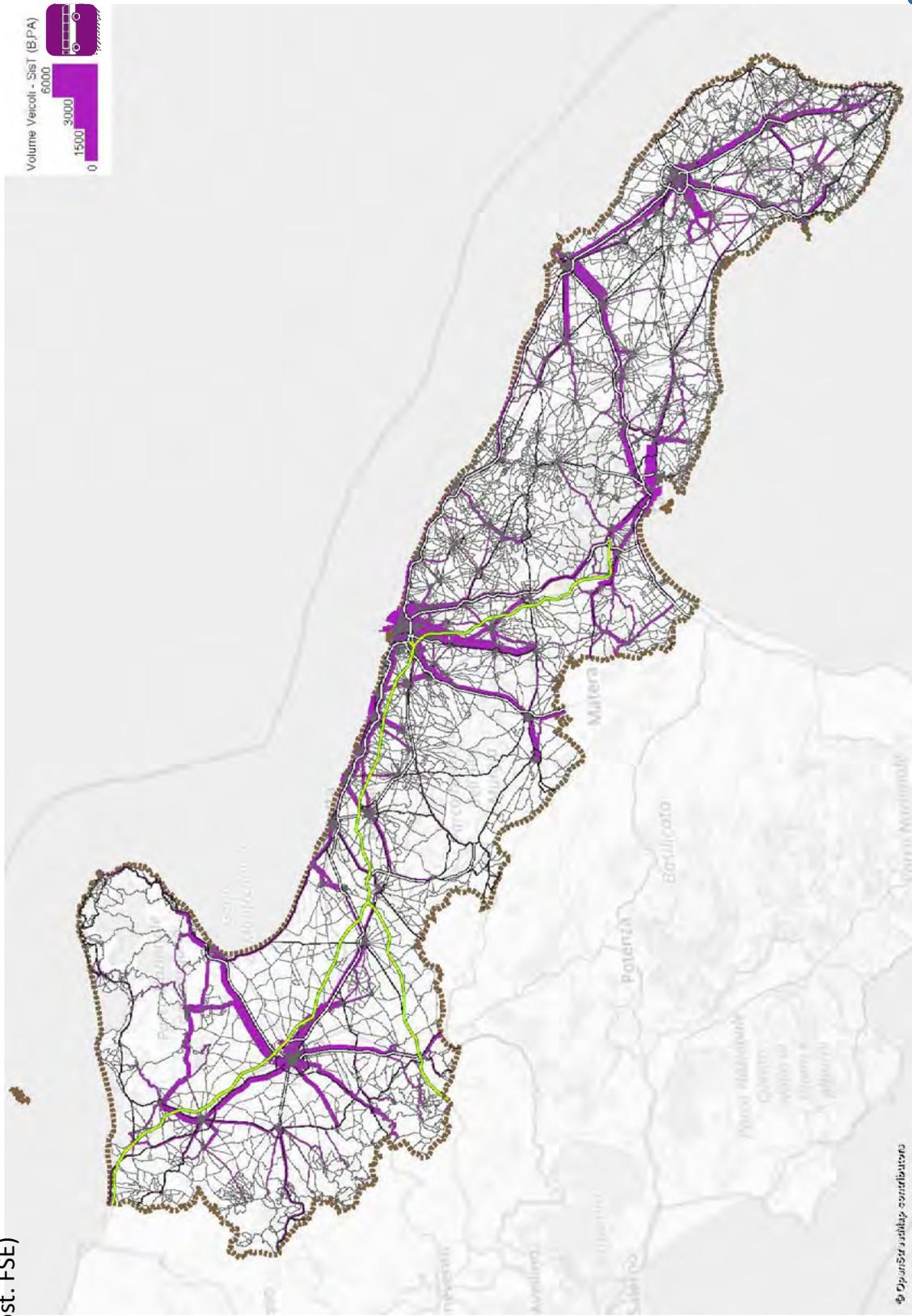
** Per FSE quelli precedenti alla chiusura al traffico ferroviario della linea di Ferrovie del Sud Est (Bari – Putignano Via Conversano) a causa dei lavori di raddoppio ed ammodernamento dei circa 10 km tra Mungivacca e Noicattaro iniziati a giugno 2019.



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4 Ricostruzione della domanda di traffico attuale

Flussogramma passeggeri biorario 6-8 in un giorno feriale invernale servizi automobilistici extraurbani (COTRAP 2019, sost. FAL e sost. FSE)

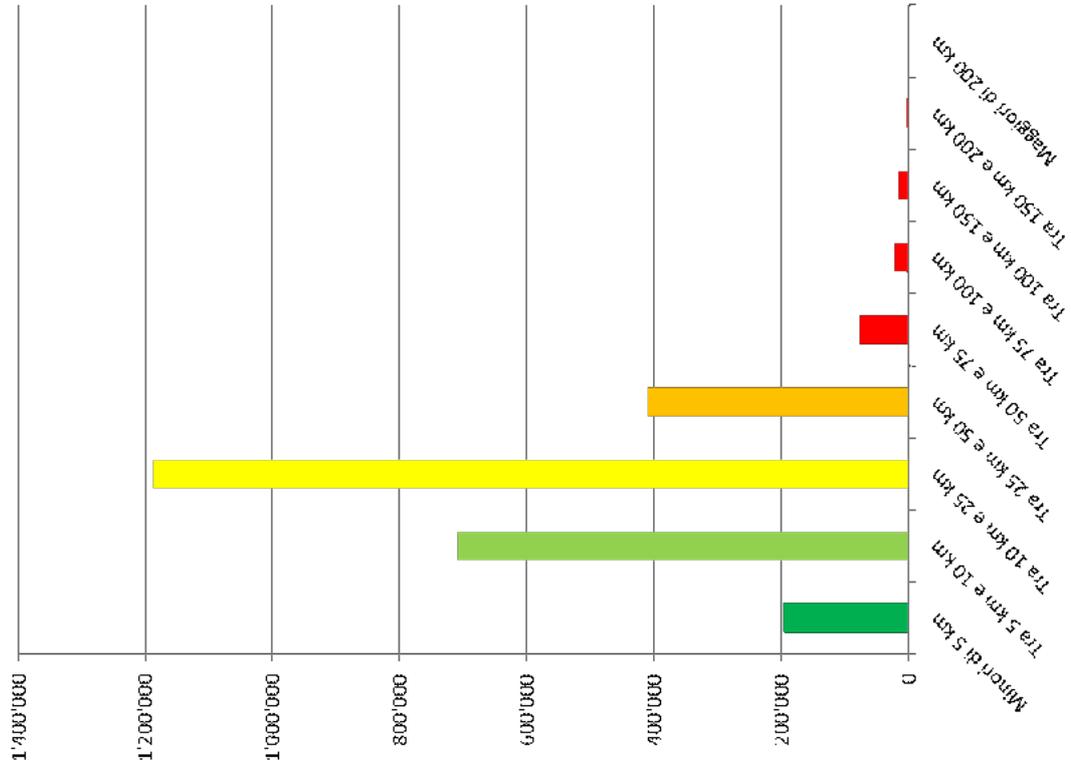
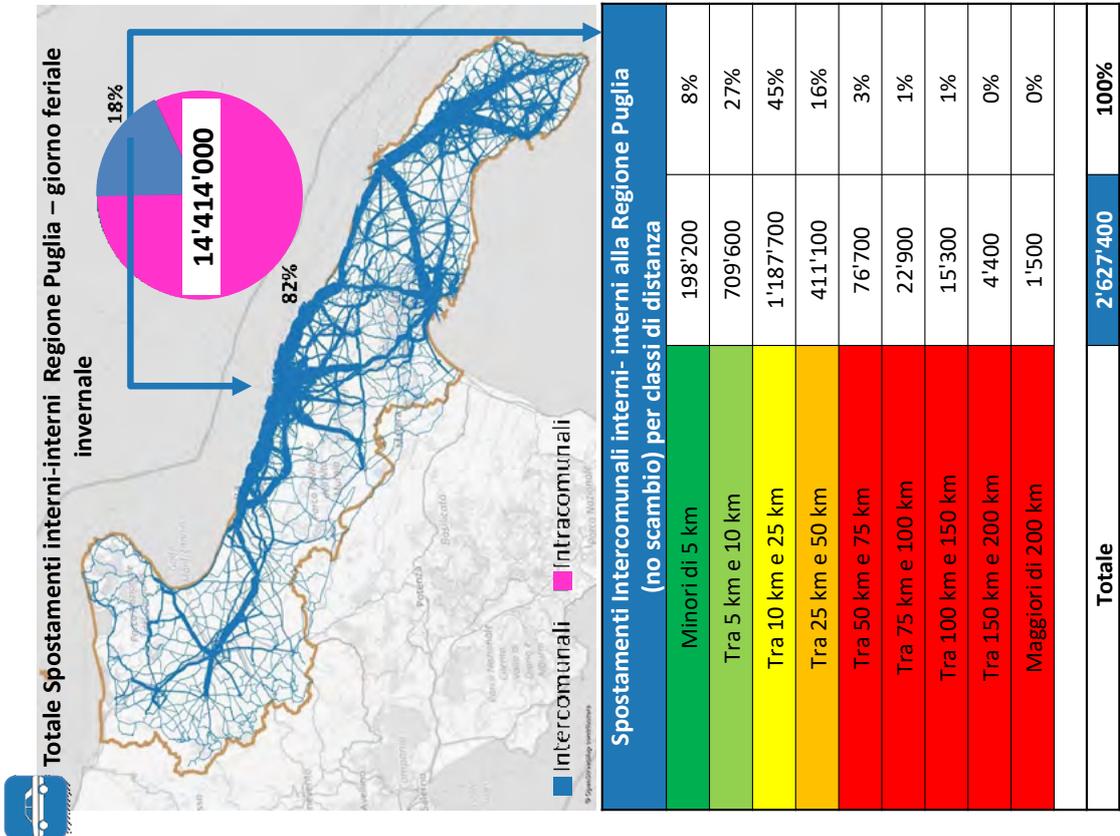




1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.1 Elaborazioni alla scala regionale

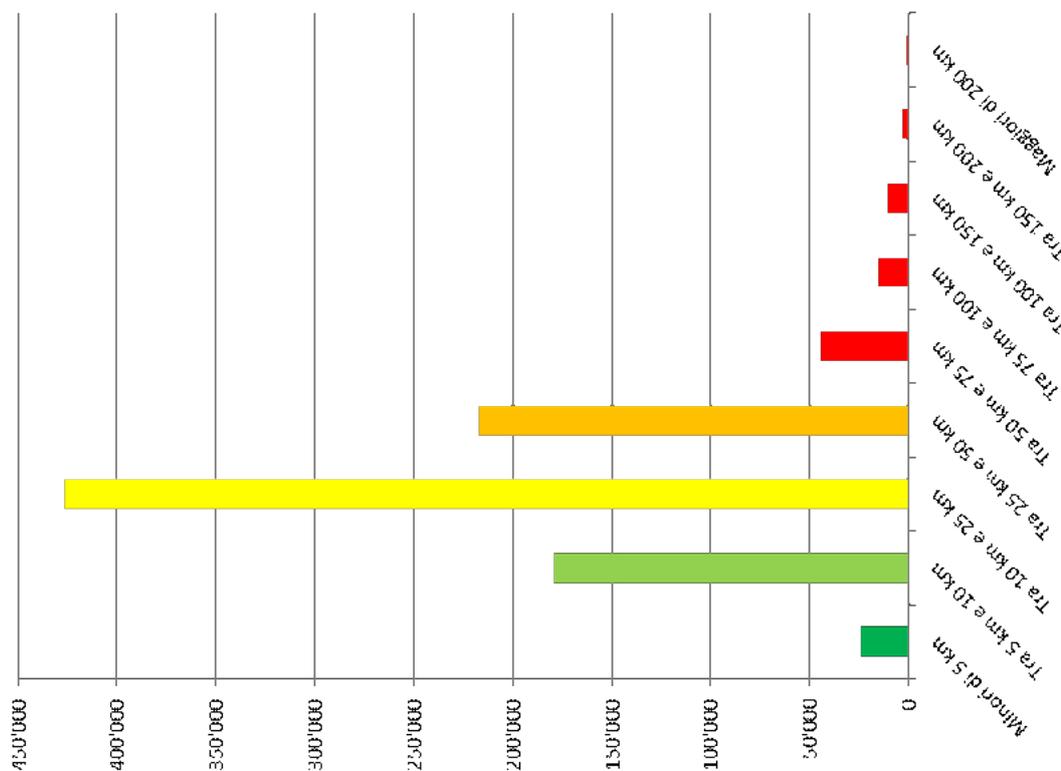
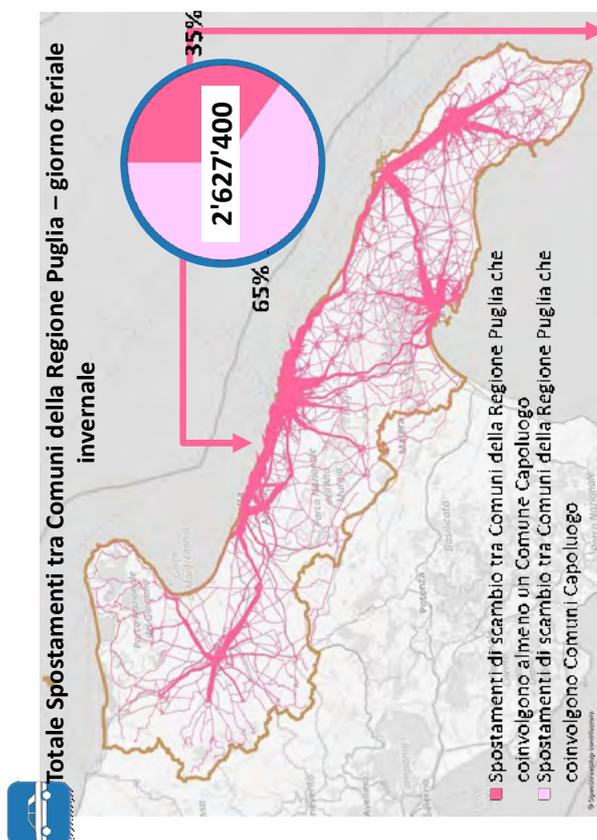
Analisi domanda di traffico privato – veicoli leggeri: Spostamenti veicoli leggeri per classi di distanza



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.1 Elaborazioni alla scala regionale

Analisi domanda di traffico privato – veicoli leggeri: Spostamenti veicoli leggeri per classi di distanza



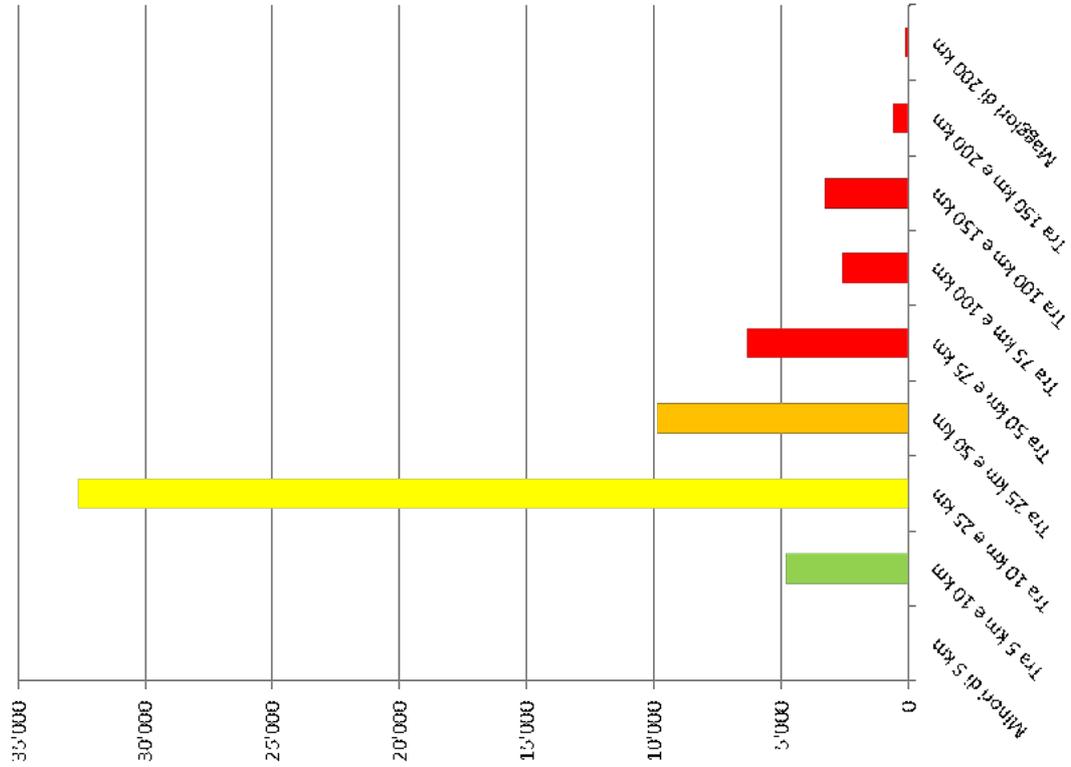
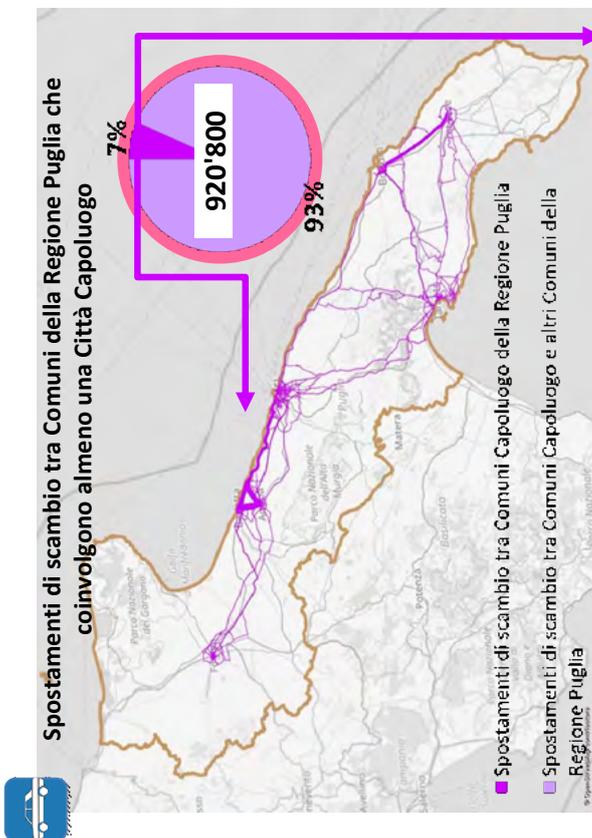
Spostamenti di scambio tra Comuni della Regione Puglia che coinvolgono almeno un Comune Capoluogo per classi di distanza		
Minori di 5 km	24'000	3%
Tra 5 km e 10 km	179'600	20%
Tra 10 km e 25 km	426'600	46%
Tra 25 km e 50 km	216'800	24%
Tra 50 km e 75 km	44'800	5%
Tra 75 km e 100 km	15'100	2%
Tra 100 km e 150 km	10'300	1%
Tra 150 km e 200 km	2'800	0%
Maggiori di 200 km	800	0%
Totale	920'800	100%



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.1 Elaborazioni alla scala regionale

Analisi domanda di traffico privato – veicoli leggeri: Spostamenti veicoli leggeri per classi di distanza

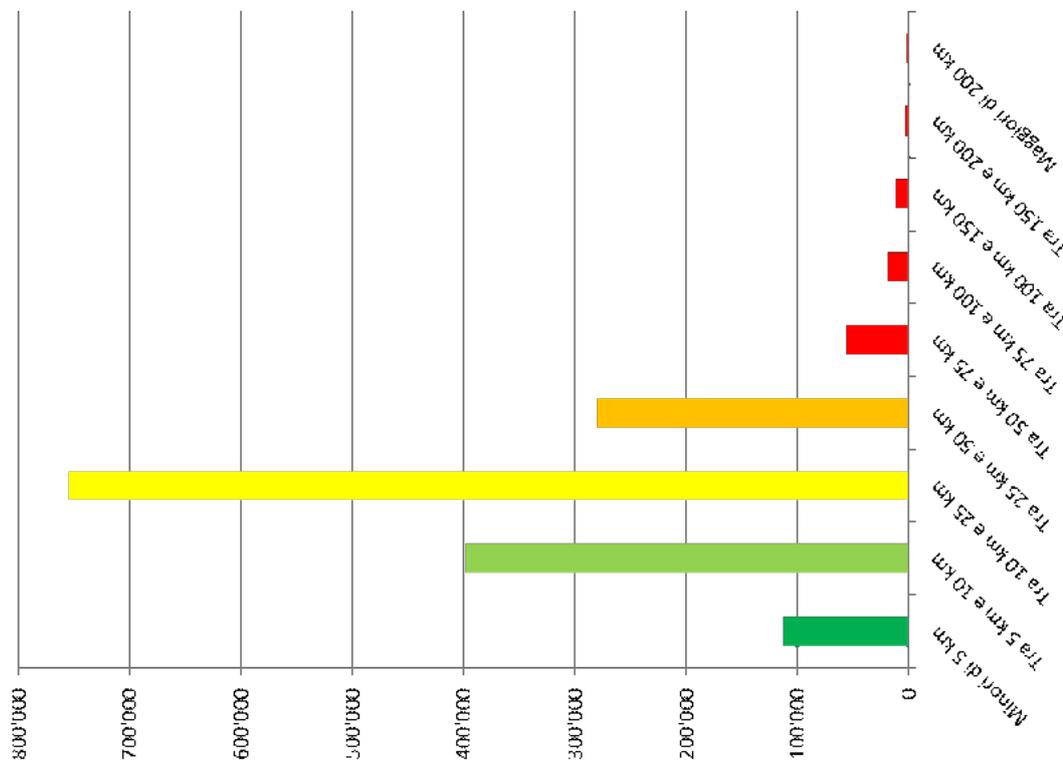
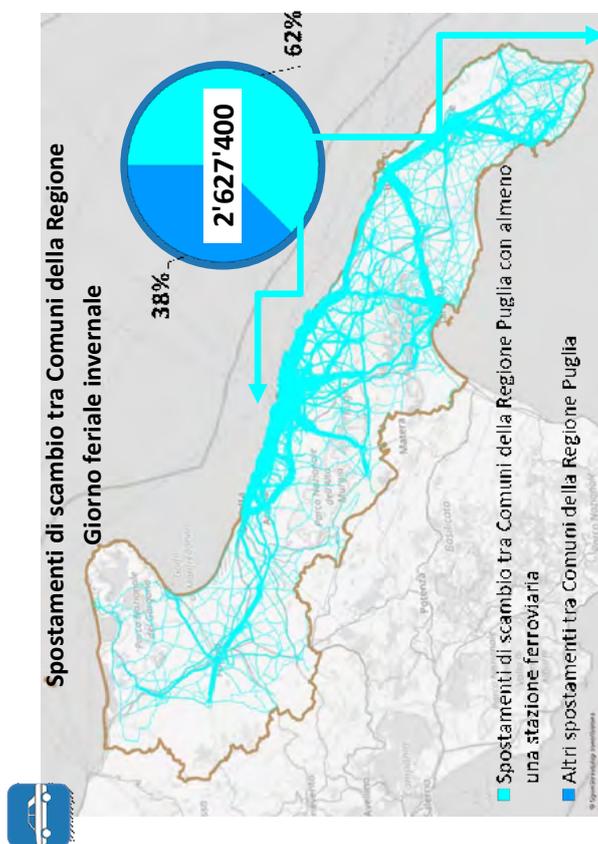


Spostamenti di scambio tra Città Capoluogo della Regione Puglia per classi di distanza		
Minori di 5 km	0	0%
Tra 5 km e 10 km	4'800	8%
Tra 10 km e 25 km	32'700	54%
Tra 25 km e 50 km	9'900	16%
Tra 50 km e 75 km	6'400	11%
Tra 75 km e 100 km	2'600	4%
Tra 100 km e 150 km	3'300	5%
Tra 150 km e 200 km	600	1%
Maggiori di 200 km	100	0%
Totale	60'400	100%

1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.1 Elaborazioni alla scala regionale

Analisi domanda di traffico privato – veicoli leggeri: Spostamenti veicoli leggeri per classi di distanza



Spostamenti di scambio tra Comuni della Regione Puglia con almeno una stazione ferroviaria per classi di distanza		
Minori di 5 km	112'700	7%
Tra 5 km e 10 km	397'700	24%
Tra 10 km e 25 km	755'000	46%
Tra 25 km e 50 km	280'100	17%
Tra 50 km e 75 km	55'700	3%
Tra 75 km e 100 km	17'900	1%
Tra 100 km e 150 km	11'800	1%
Tra 150 km e 200 km	3'300	0%
Maggiori di 200 km	1'100	0%
Totale	1'635'300	100%

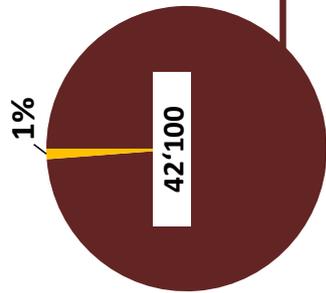


1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

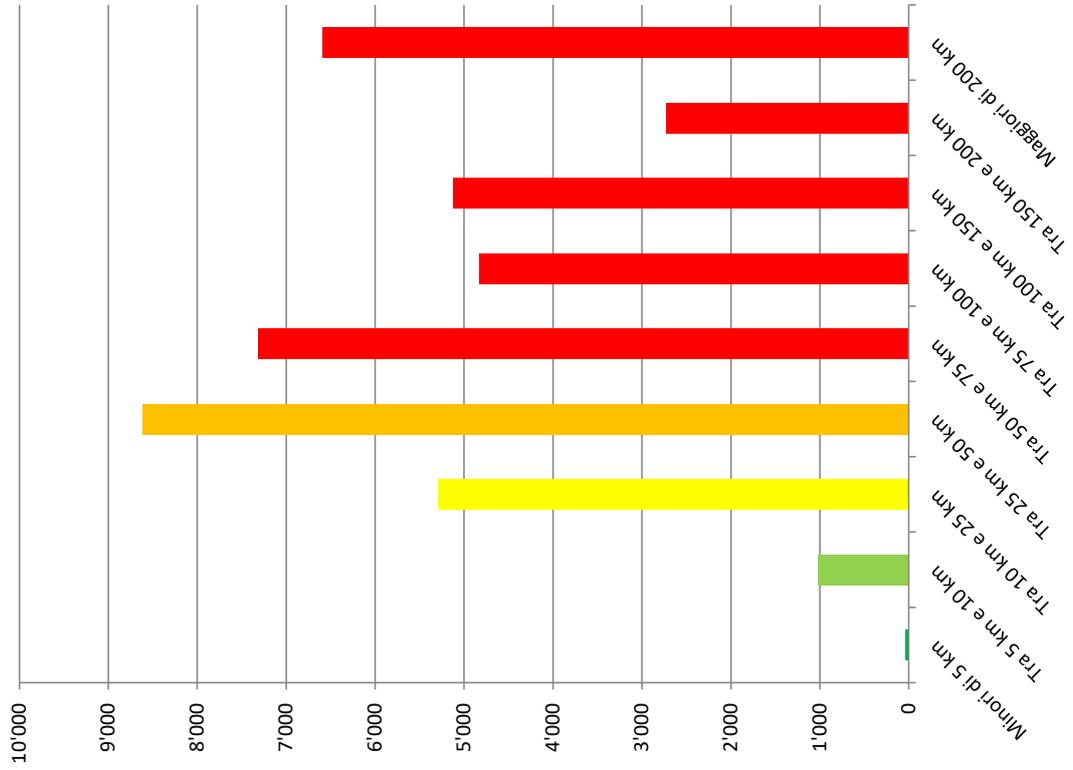
1.4.1 Elaborazioni alla scala regionale

Analisi domanda di traffico privato – Mezzi Pesanti: Spostamenti Mezzi Pesanti per classi di distanza

 **Spostamenti Mezzi Pesanti interni e di scambio con Comuni della Regione Puglia - giorno ferialle invernale**



■ Intercomunali ■ Intracomunali



Spostamenti mezzi pesanti da/per Comuni della Regione Puglia per classi di distanza		
Minori di 5 km	0	0%
Tra 5 km e 10 km	1'000	2%
Tra 10 km e 25 km	5'300	13%
Tra 25 km e 50 km	8'600	21%
Tra 50 km e 75 km	7'300	18%
Tra 75 km e 100 km	4'800	12%
Tra 100 km e 150 km	5'100	12%
Tra 150 km e 200 km	2'700	6%
Maggiori di 200 km	6'600	16%
Totale	41'600	100%

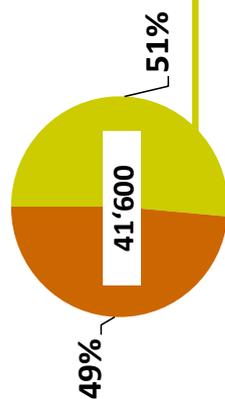
1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.1 Elaborazioni alla scala regionale

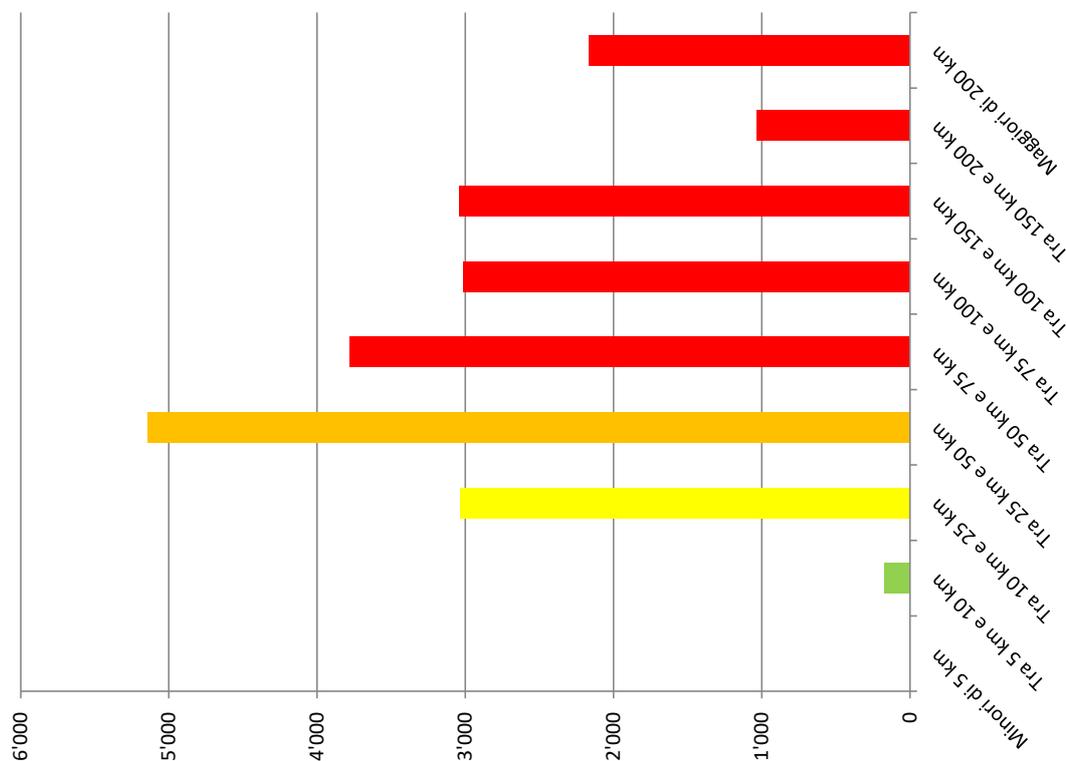
Analisi domanda di traffico privato – Mezzi Pesanti: Spostamenti Mezzi Pesanti per classi di distanza



Spostamenti mezzi pesanti interni e di scambio con Comuni della Regione Puglia - giorno ferialle invernale



- Spostamenti interni e di scambio che coinvolgono almeno un Comune Capoluogo
- Spostamenti interni e di scambio che NON coinvolgono Comuni Capoluogo



Spostamenti di scambio tra Comuni della Regione Puglia che coinvolgono almeno un Comune Capoluogo per classi di distanza		
Minori di 5 km	0	0%
Tra 5 km e 10 km	200	1%
Tra 10 km e 25 km	3'000	14%
Tra 25 km e 50 km	5'100	24%
Tra 50 km e 75 km	3'800	18%
Tra 75 km e 100 km	3'000	14%
Tra 100 km e 150 km	3'000	14%
Tra 150 km e 200 km	1'000	5%
Maggiori di 200 km	2'200	10%
Totale	21'400	100%



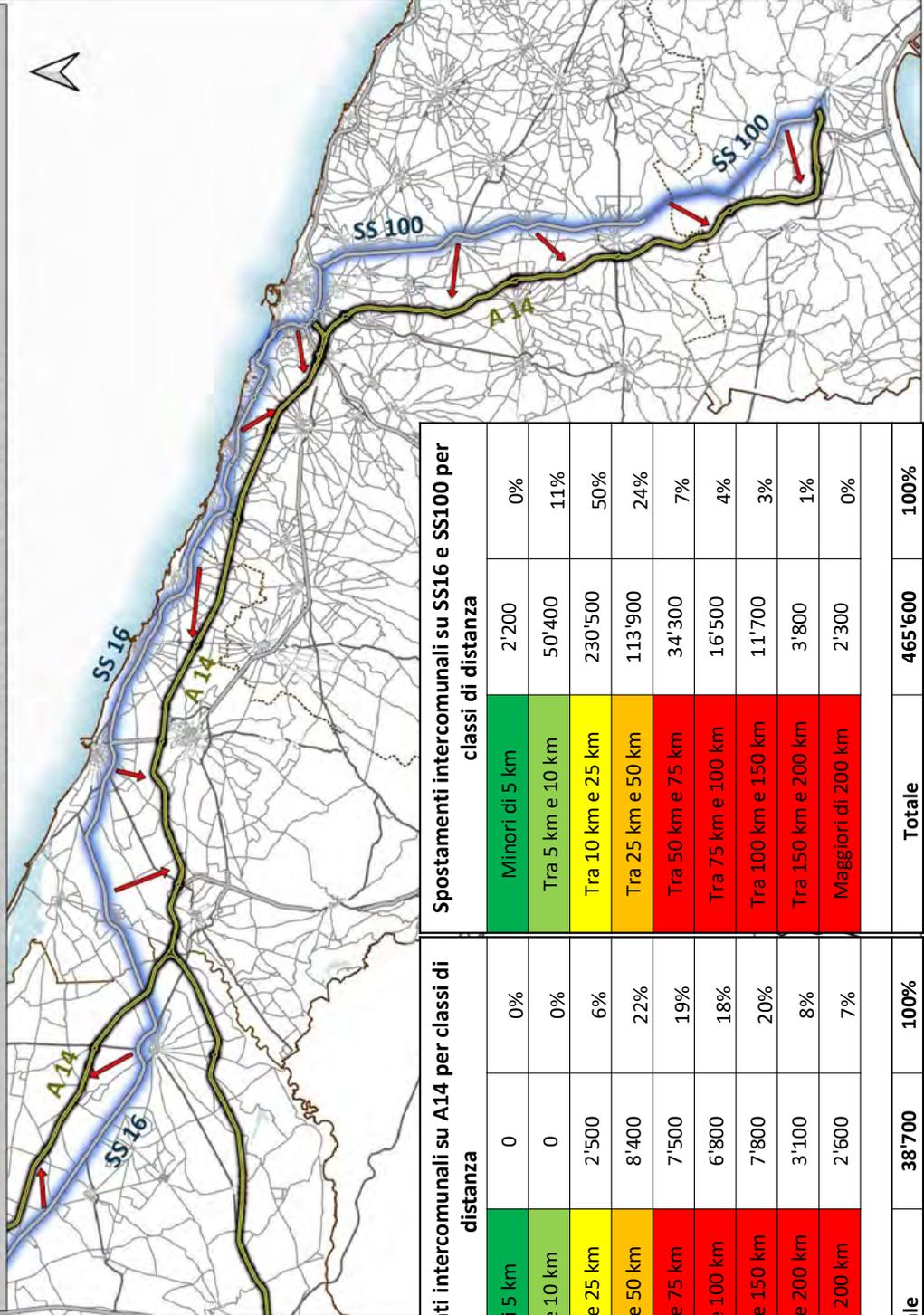
1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.1 Elaborazioni alla scala regionale

UTILIZZO DELLA A14, SS16 E SS100: Spostamenti veicoli leggeri per classi di distanza



Gerarchizzazione funzionale della rete stradale per promuovere un uso "intelligente" del reticolo principale della rete stradale.



Spostamenti intercomunali su A14 per classi di distanza		Spostamenti intercomunali su SS16 e SS100 per classi di distanza	
Minori di 5 km	0	Minori di 5 km	2'200
Tra 5 km e 10 km	0	Tra 5 km e 10 km	50'400
Tra 10 km e 25 km	2'500	Tra 10 km e 25 km	230'500
Tra 25 km e 50 km	8'400	Tra 25 km e 50 km	113'900
Tra 50 km e 75 km	7'500	Tra 50 km e 75 km	34'300
Tra 75 km e 100 km	6'800	Tra 75 km e 100 km	16'500
Tra 100 km e 150 km	7'800	Tra 100 km e 150 km	11'700
Tra 150 km e 200 km	3'100	Tra 150 km e 200 km	3'800
Maggiori di 200 km	2'600	Maggiori di 200 km	2'300
Totale	38'700	Totale	465'600
	100%		100%

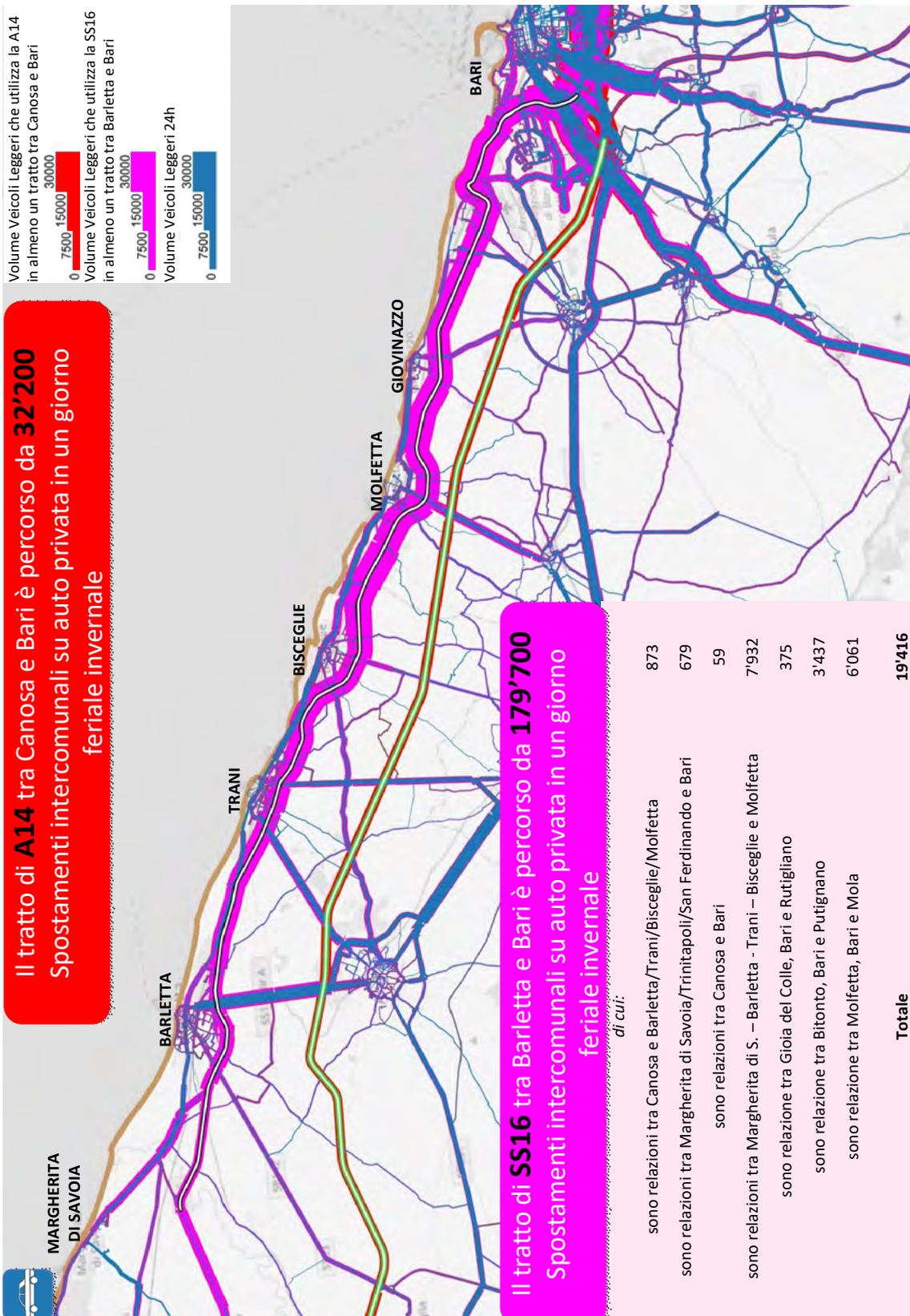
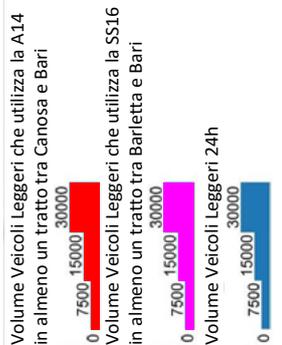


1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.1 Elaborazioni alla scala regionale

Utilizzo della SS16 e della A14 tra Barletta e Bari: Spostamenti veicoli leggeri giorno feriali invernale

Il tratto di A14 tra Canosa e Bari è percorso da 32'200 Spostamenti intercomunali su auto privata in un giorno feriali invernale



Il tratto di SS16 tra Barletta e Bari è percorso da 179700 Spostamenti intercomunali su auto privata in un giorno feriali invernale

di cui:

sono relazioni tra Canosa e Barletta/Trani/Bisceglie/Molfetta	873
sono relazioni tra Margherita di Savoia/Trinitapoli/San Ferdinando e Bari	679
sono relazioni tra Canosa e Bari	59
sono relazioni tra Margherita di S. - Barletta - Trani - Bisceglie e Molfetta	7'932
sono relazioni tra Gioia del Colle, Bari e Rutigliano	375
sono relazioni tra Bitonto, Bari e Putignano	3'437
sono relazioni tra Molfetta, Bari e Mola	6'061
Totale	19'416



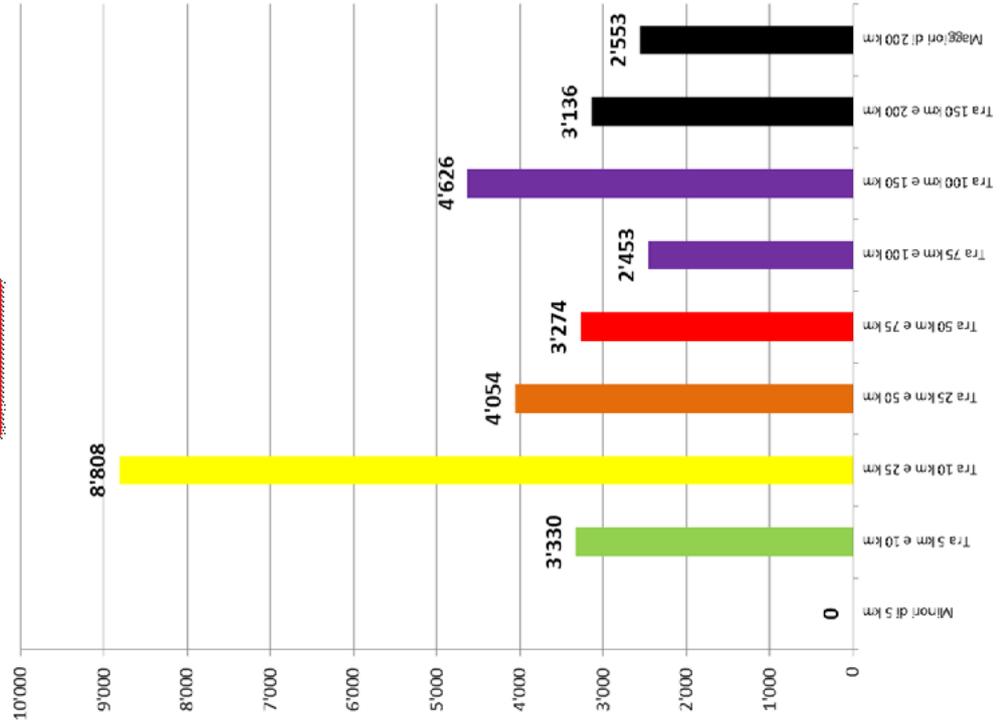
1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.1 Elaborazioni alla scala regionale

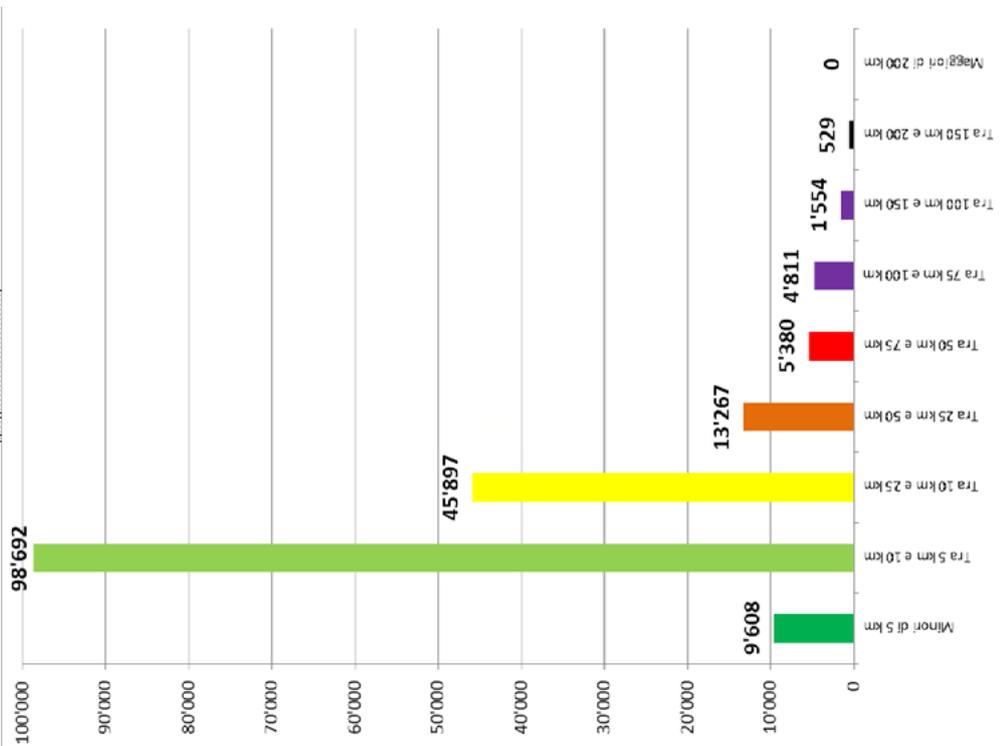
Utilizzo della SS16 e della A14 tra Barletta e Bari: Spostamenti veicoli leggeri giorno ferialo per classi di distanza



A14



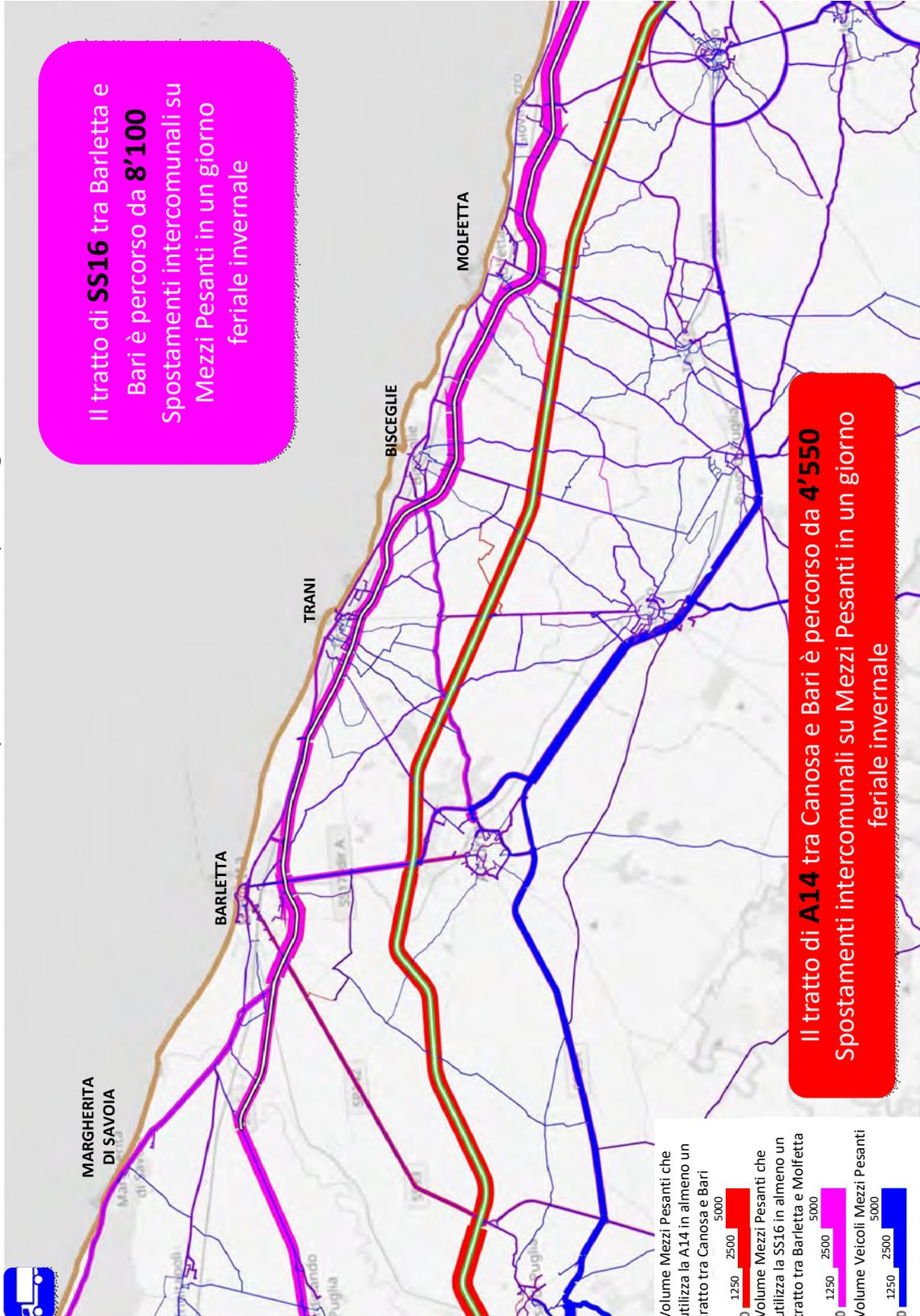
SS16



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.1 Elaborazioni alla scala regionale

Utilizzo della SS16 e della A14 tra Barletta e Bari: Spostamenti mezzi pesanti giorno feriale invernale





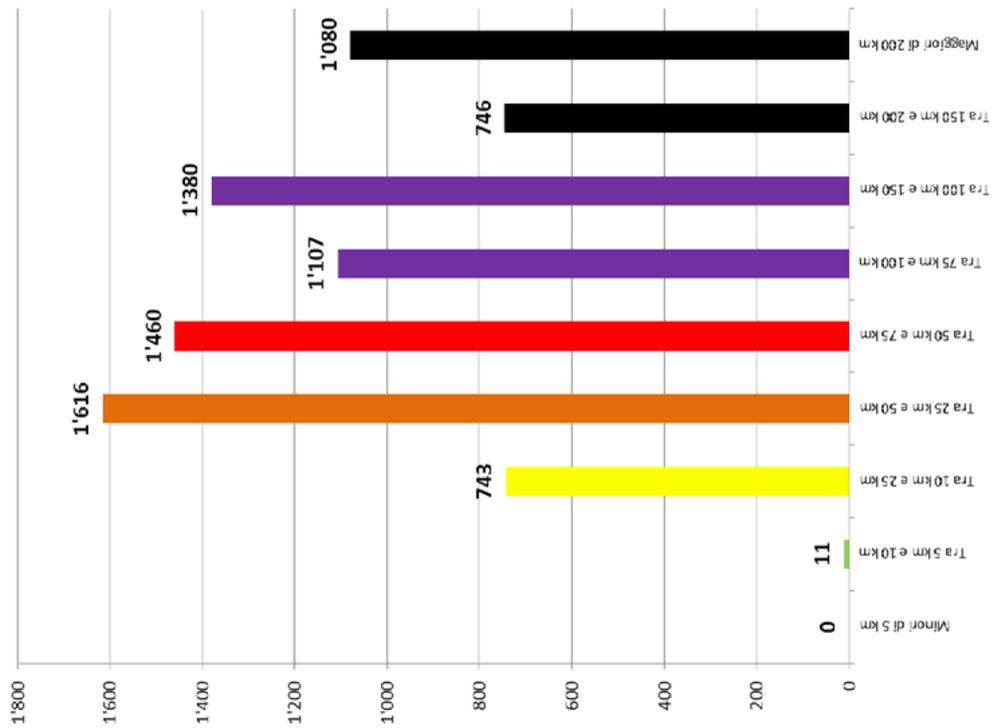
1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.1 Elaborazioni alla scala regionale

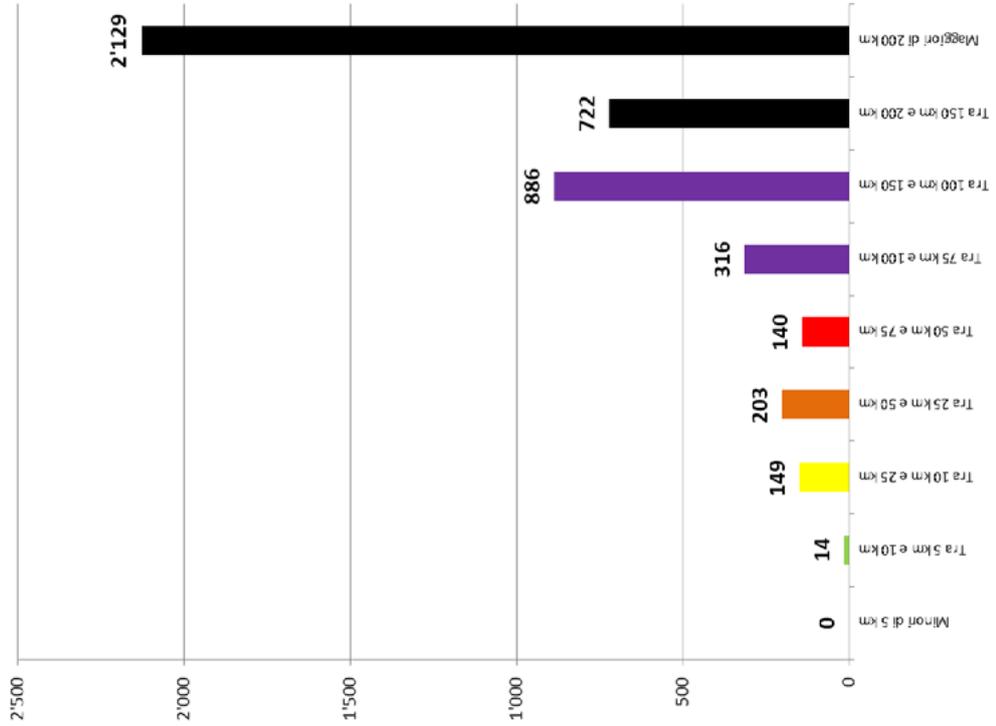
Utilizzo della SS16 e della A14 tra Barletta e Bari: Spostamenti mezzi pesanti giorno ferialle invernale per classi di distanza



SS16



A14

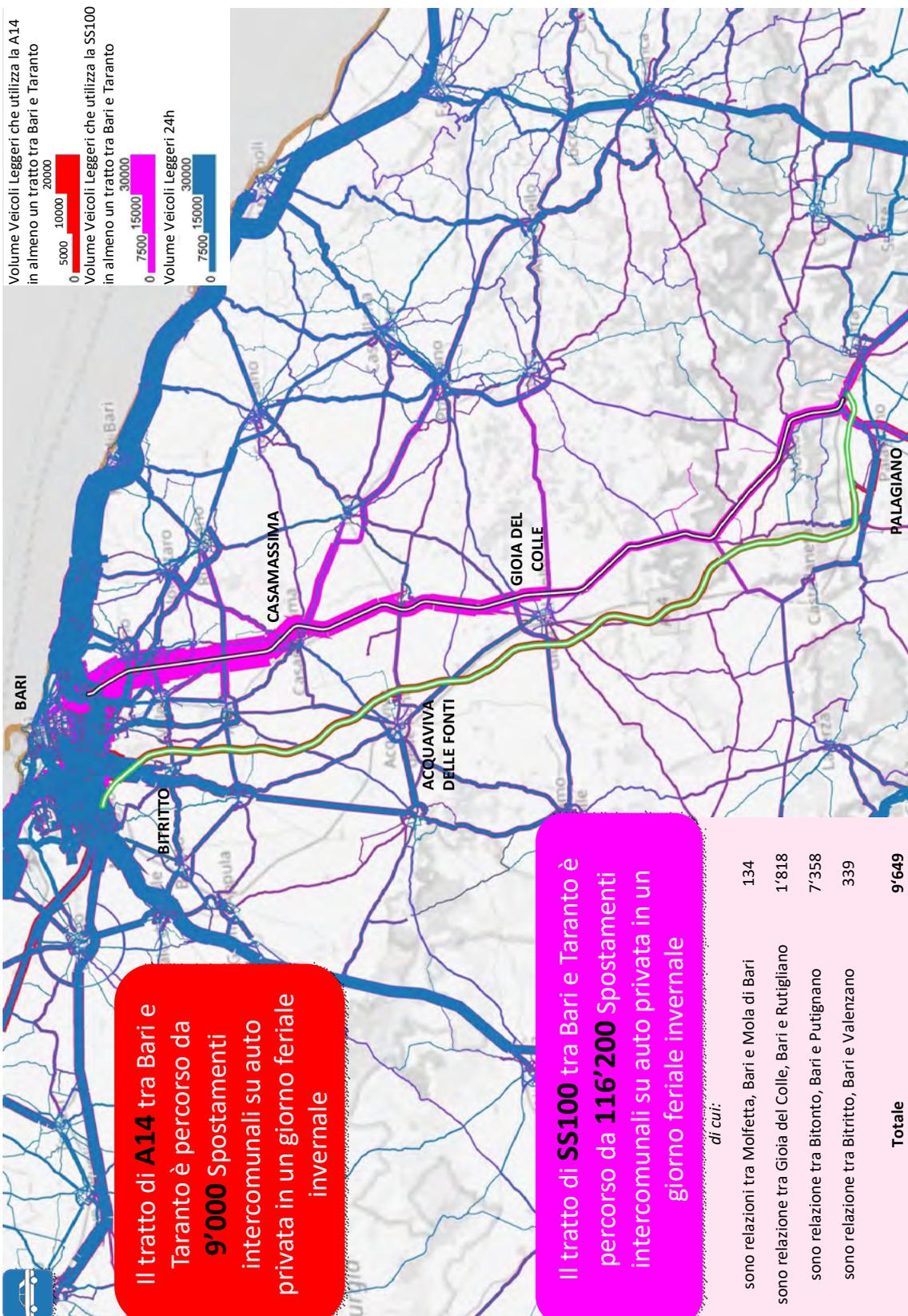




1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.1 Elaborazioni alla scala regionale

Utilizzo della SS100 e della A14 tra Bari e Taranto: Spostamenti veicoli leggeri giorno ferialle invernale





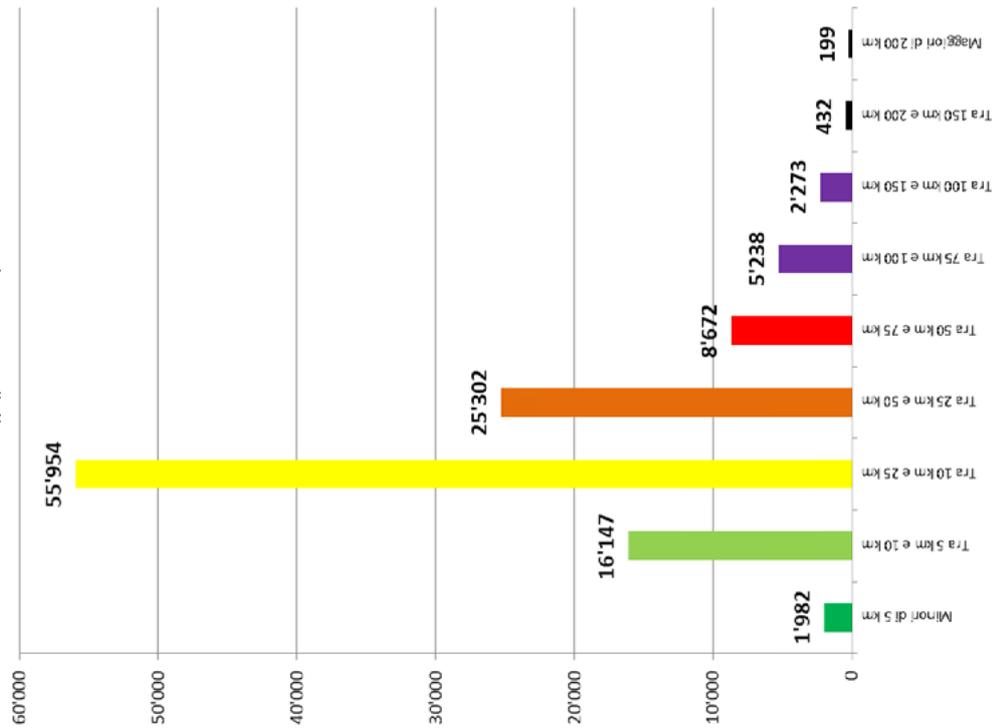
1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.1 Elaborazioni alla scala regionale

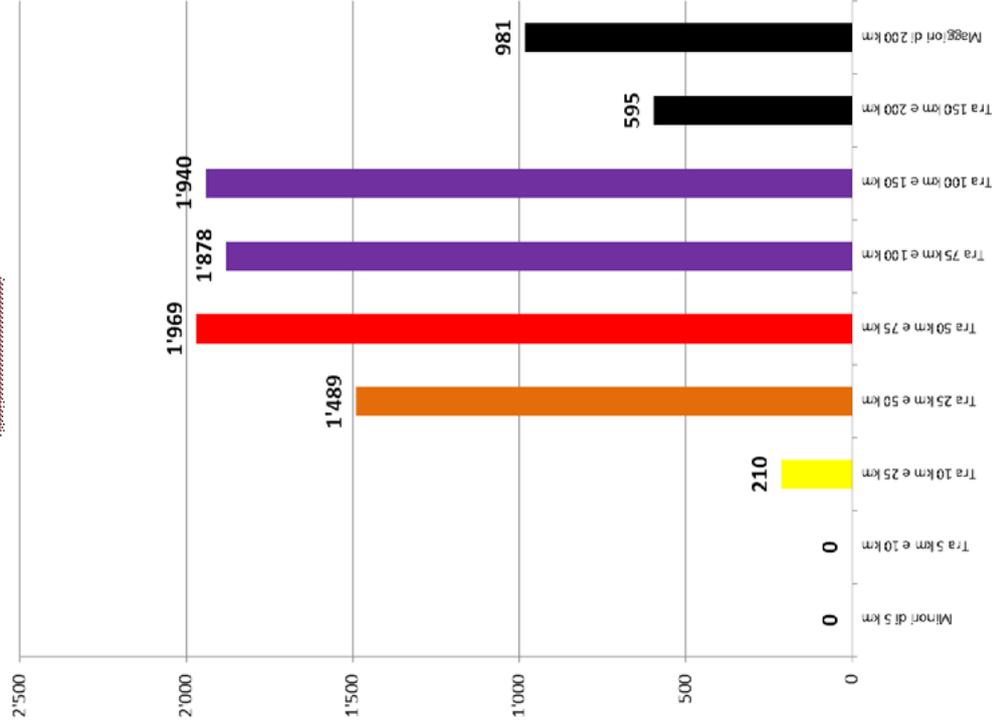
Utilizzo della SS100 e della A14 tra Bari e Taranto: Spostamenti veicoli leggeri giorno ferialle invernale per classi di distanza



SS100



A14

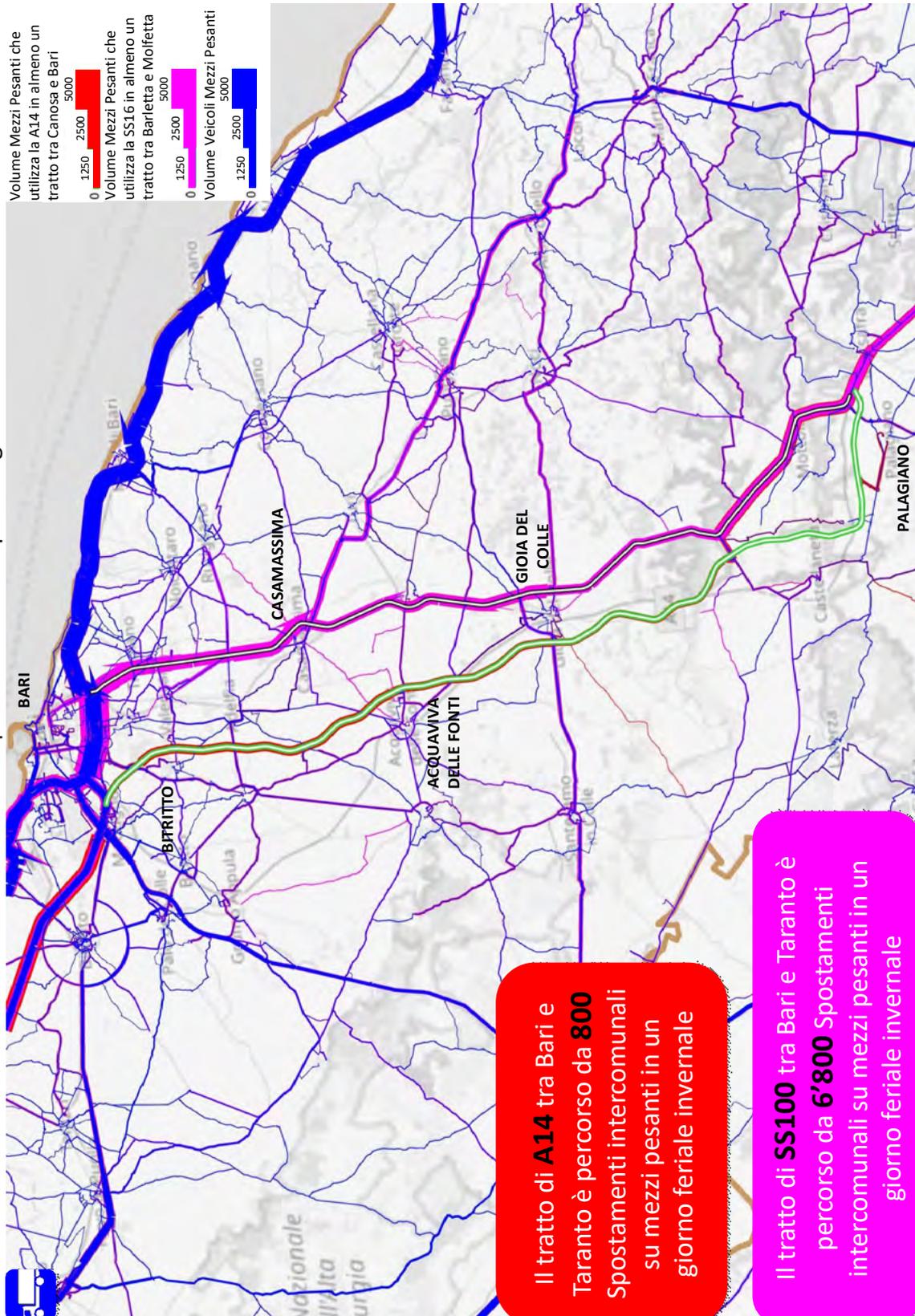




1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.1 Elaborazioni alla scala regionale

Utilizzo della SS100 e della A14 tra Bari e Taranto: Spostamenti mezzi pesanti giorno feriale invernale





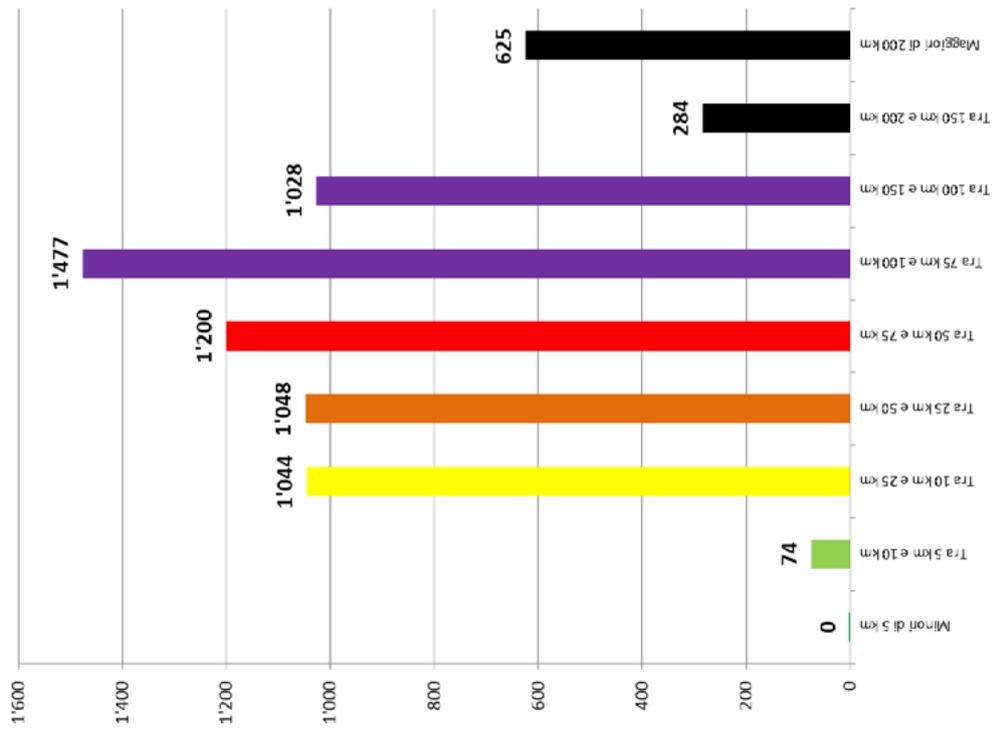
1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.1 Elaborazioni alla scala regionale

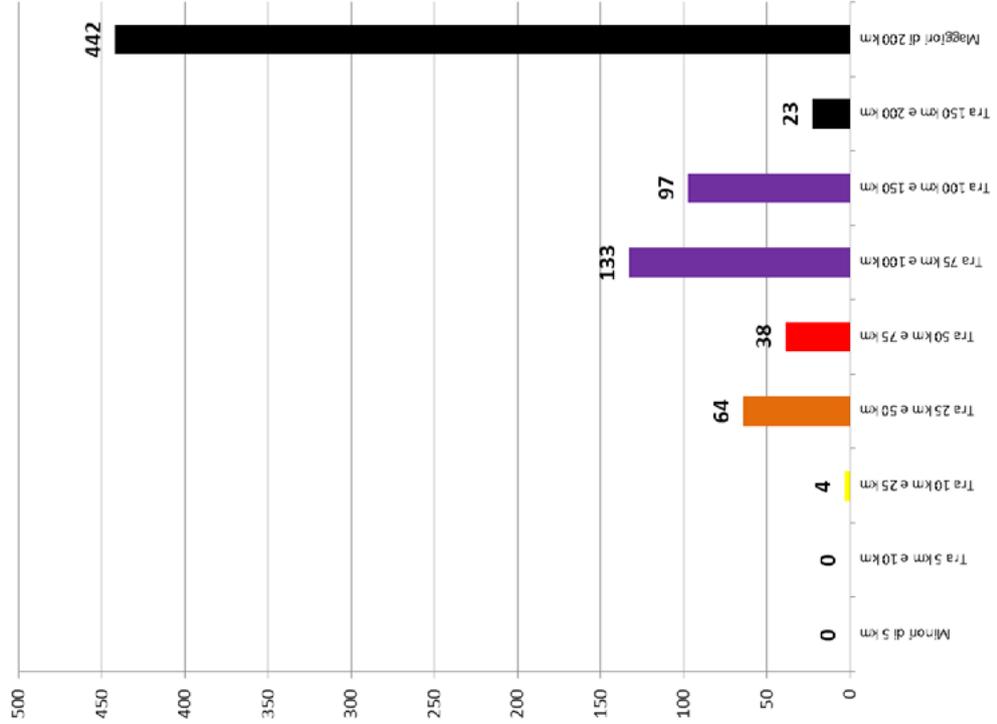
Utilizzo della SS100 e della A14 tra Bari e Taranto: Spostamenti mezzi pesanti giorno feriale invernale per classi di distanza



SS100



A14



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

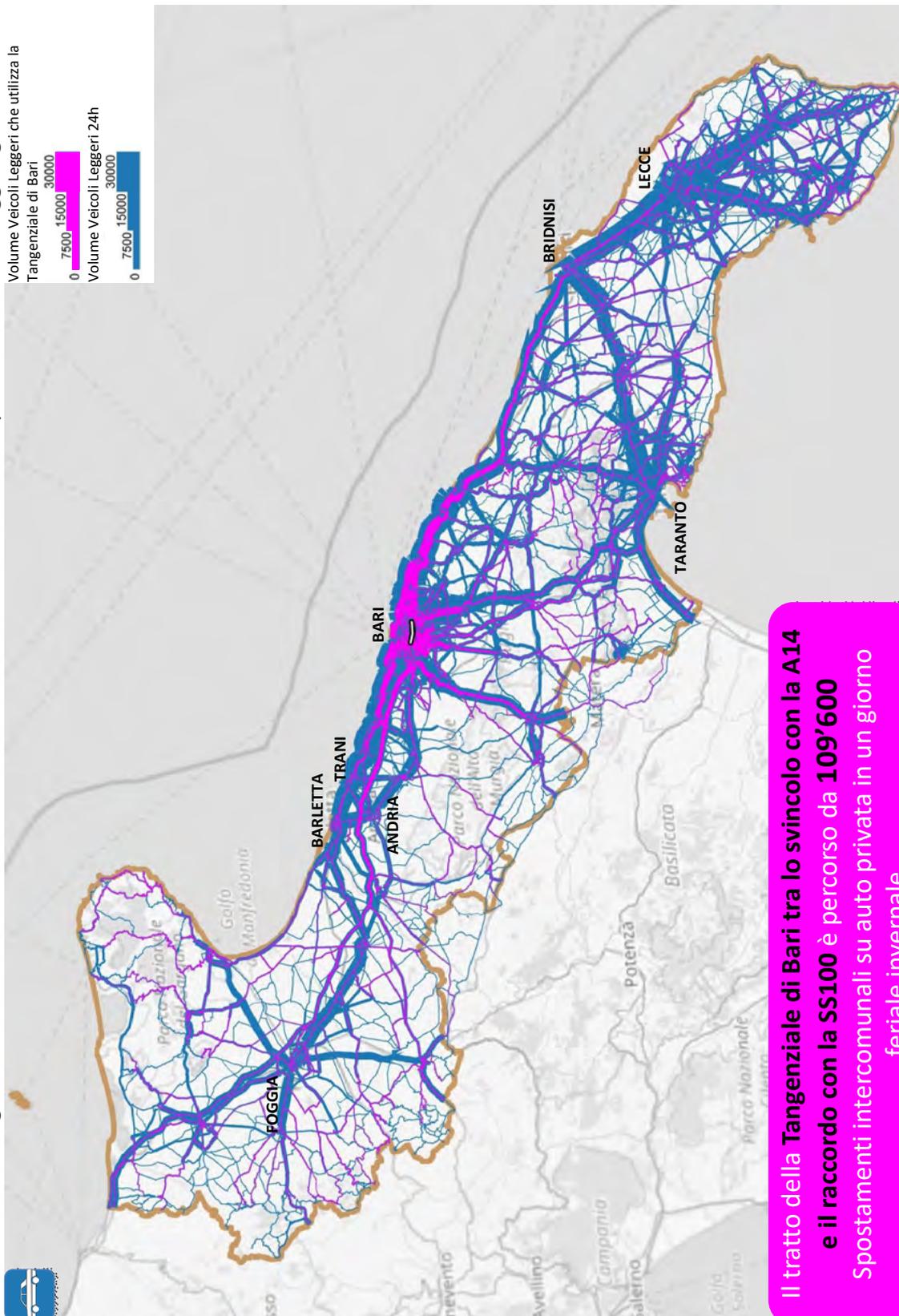
1.4.1 Elaborazioni alla scala regionale

Utilizzo della tangenziale di Bari tra lo svincolo con la A14 e il raccordo con la SS100: Spostamenti veicoli leggeri giorno feriali

Volume Veicoli Leggeri che utilizza la

Tangenziale di Bari
0 75000 150000 300000

Volume Veicoli Leggeri 24h
0 75000 150000 300000



Il tratto della Tangenziale di Bari tra lo svincolo con la A14 e il raccordo con la SS100 è percorso da 109'600 Spostamenti intercomunali su auto privata in un giorno feriali invernale



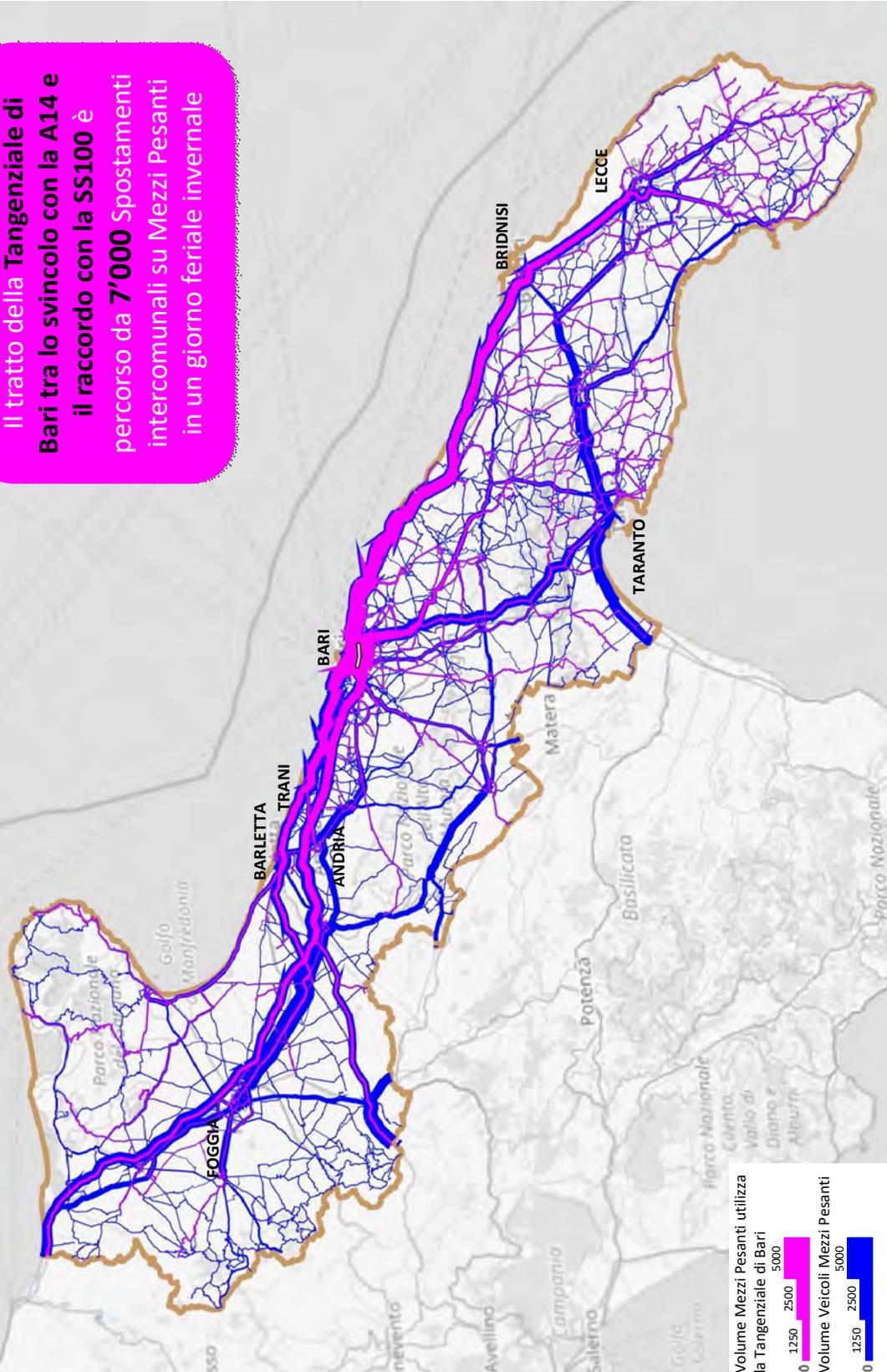
1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.1 Elaborazioni alla scala regionale

Utilizzo della tangenziale di Bari tra lo svincolo con la A14 e il raccordo con la SS100: Spostamenti mezzi pesanti giorno ferialle invernale



Il tratto della Tangenziale di Bari tra lo svincolo con la A14 e il raccordo con la SS100 è percorso da **7'000** Spostamenti intercomunali su Mezzi Pesanti in un giorno ferialle invernale



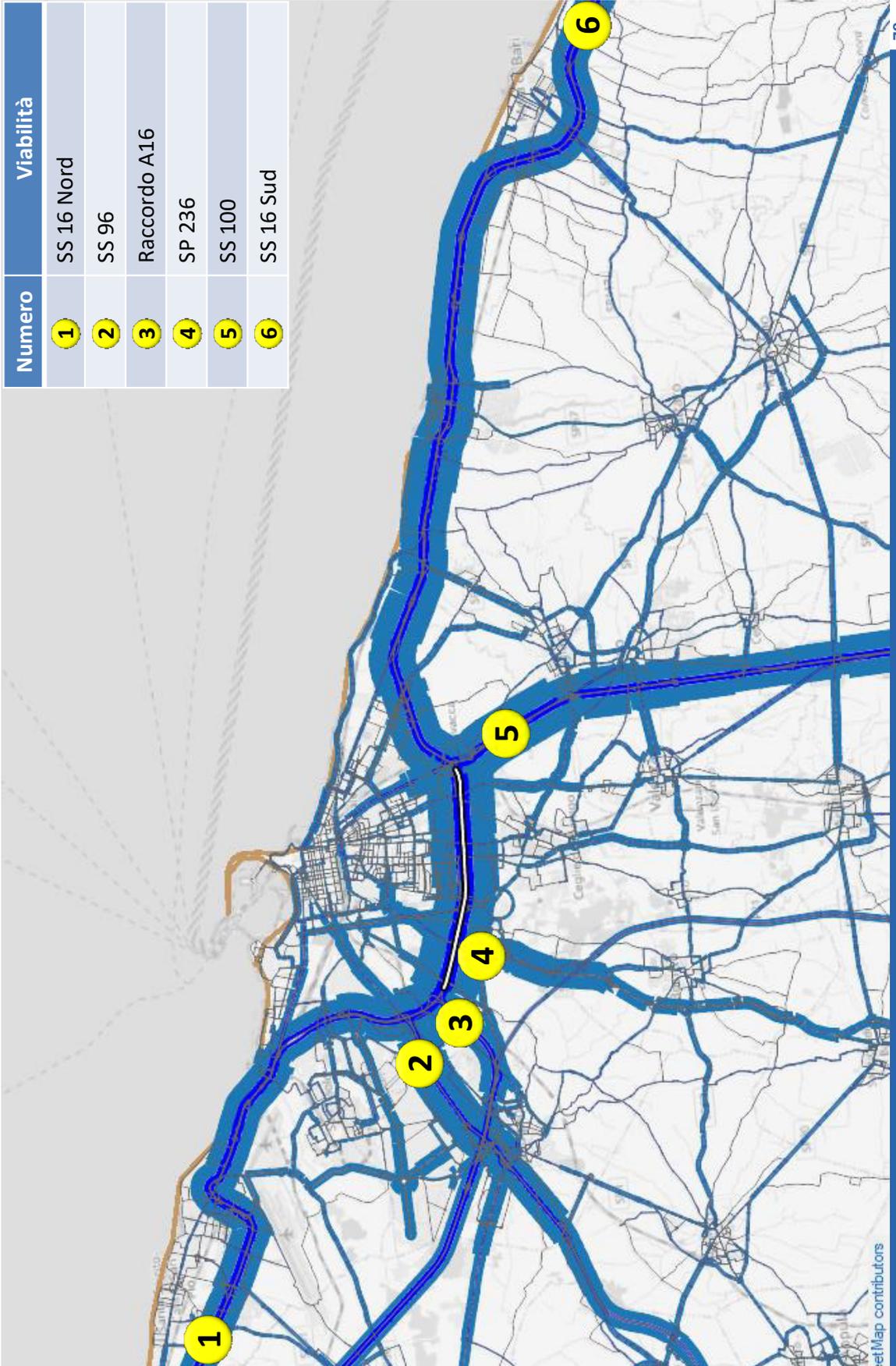


1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.1 Elaborazioni alla scala regionale

Utilizzo della tangenziale di Bari tra lo svincolo con la A14 e il raccordo con la SS100: Spostamenti giorno feriale

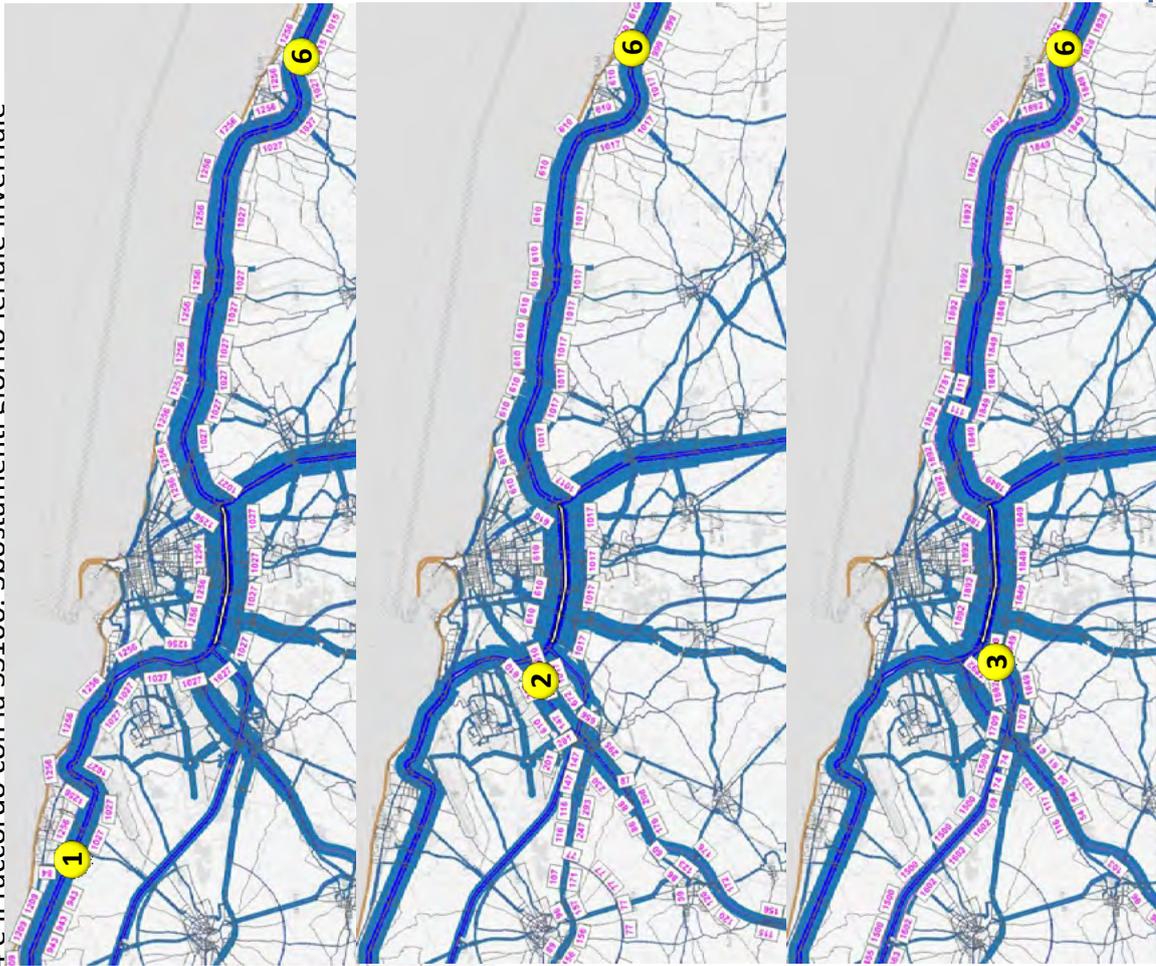
Numero	Viabilità
1	SS 16 Nord
2	SS 96
3	Raccordo A16
4	SP 236
5	SS 100
6	SS 16 Sud



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.1 Elaborazioni alla scala regionale

Utilizzo della tangenziale di Bari tra lo svincolo con la A14 e il raccordo con la SS100: Spostamenti giorno ferialle invernale



Numero	Viabilità
1	SS 16 Nord
2	SS 96
3	Raccordo A14
4	SP 236
5	SS 100
6	SS 16 Sud



Numero	Veicoli Leggeri	Mezzi Pesanti	Veicoli Totali
1-6 (bidirezionale)	1'319	963	2'282
2-6 (bidirezionale)	1'310	316	1'627
3-6 (bidirezionale)	2'552	1'189	3'741
4-6 (bidirezionale)	597	97	694
5-6 (bidirezionale)	216	92	308
1-5 (bidirezionale)	1'343	632	1'976
Totale	7'337	3'289	10'628

1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

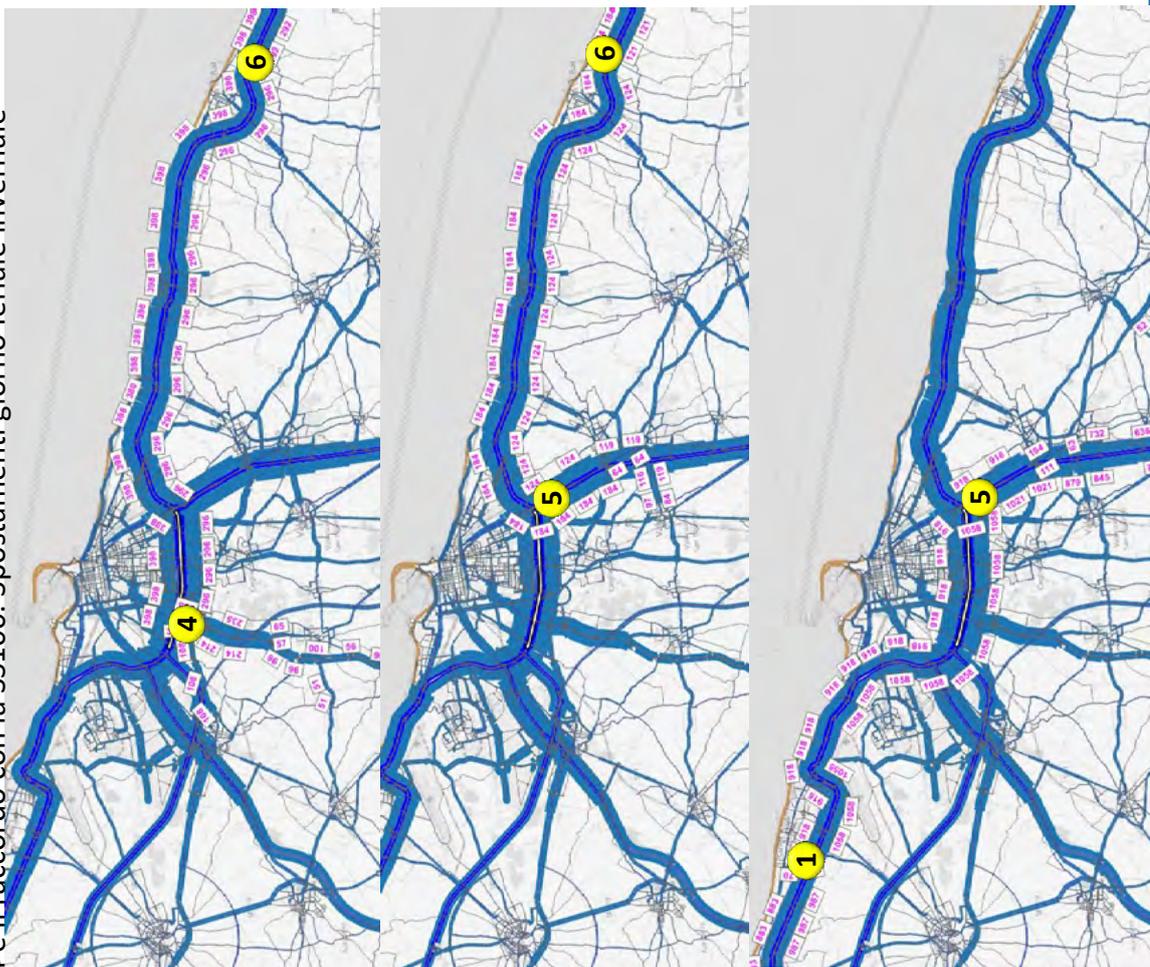
1.4.1 Elaborazioni alla scala regionale

Utilizzo della tangenziale di Bari tra lo svincolo con la A14 e il raccordo con la SS100: Spostamenti giorno ferialle invernale

Numero	Viabilità
1	SS 16 Nord
2	SS 96
3	Raccordo A14
4	SP 236
5	SS 100
6	SS 16 Sud



Numero	Veicoli Leggeri	Mezzi Pesanti	Veicoli Totali
1-6 (bidirezionale)	1'319	963	2'282
2-6 (bidirezionale)	1'310	316	1'627
3-6 (bidirezionale)	2'552	1'189	3'741
4-6 (bidirezionale)	597	97	694
5-6 (bidirezionale)	216	92	308
1-5 (bidirezionale)	1'343	632	1'976
Totale	7'337	3'289	10'628

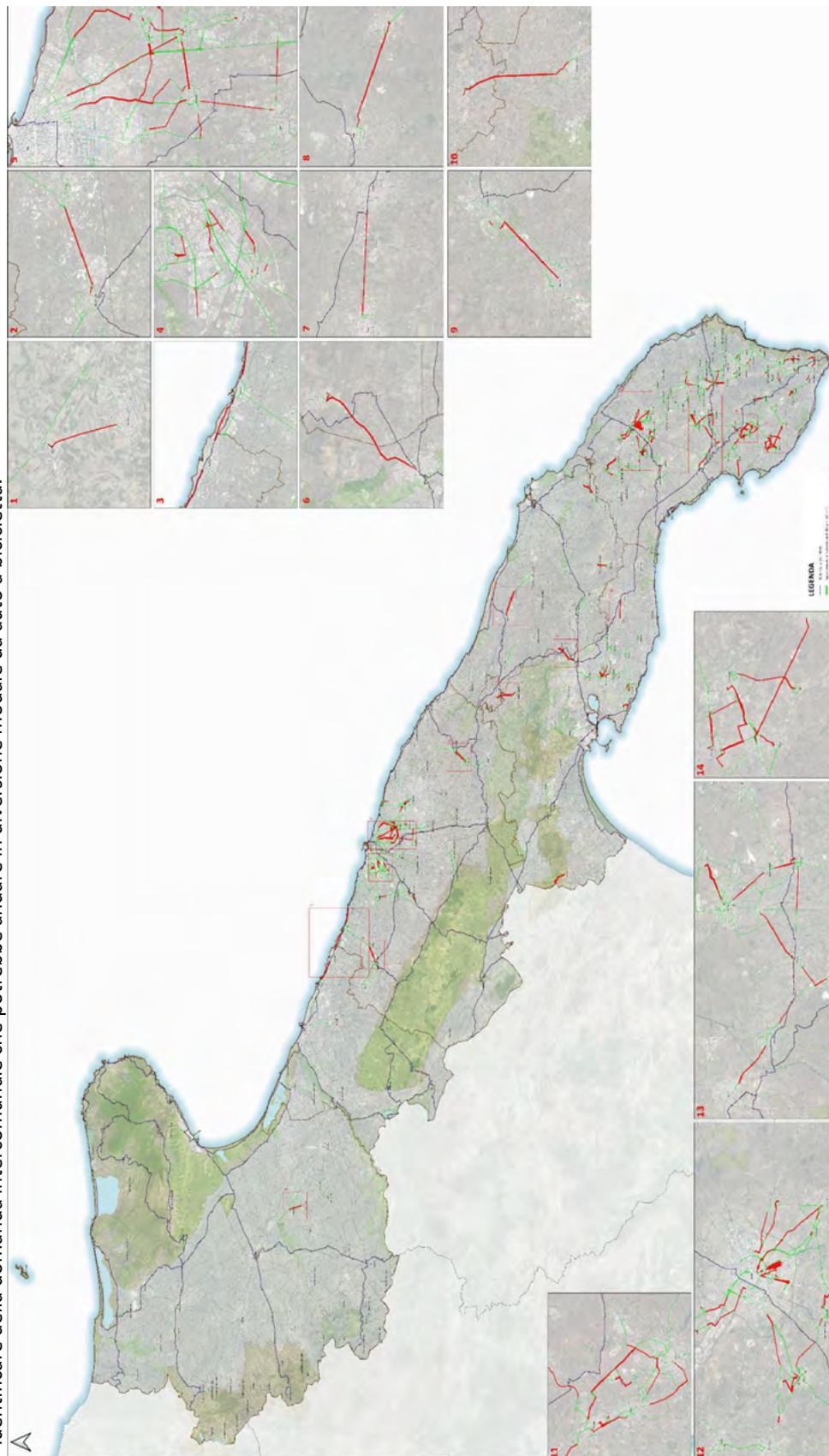


1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.1 Elaborazioni alla scala regionale

Stima della domanda di mobilità ciclistica intercomunale: Flussoigramma veicoli leggeri 24h – giorno feriale invernale

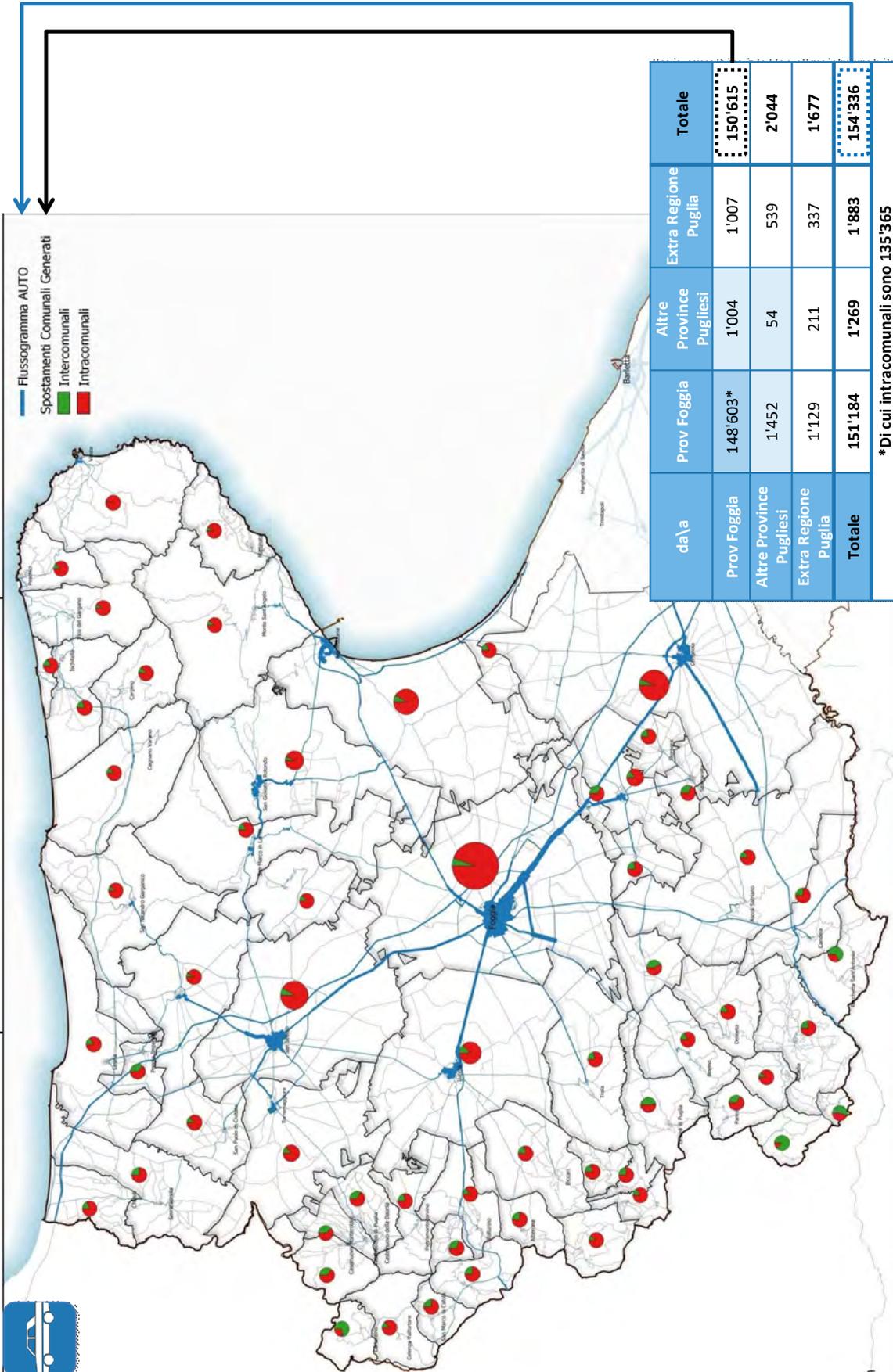
Nell'immagine è stata analizzata la distribuzione spaziale della componente degli spostamenti intercomunali su auto privata che avvengono in un giorno feriale invernale che presenta spostamenti con distanze percorse inferiori a 10 km e flussi superiori a 3'000 Veic/giorno in corrispondenza di uno stesso tratto. L'obiettivo dell'analisi è quello di evidenziare se esistono delle "polarizzazioni" della domanda tali da suggerire approfondimenti tecnici relativamente alla previsione di "superpiste" intercomunali sul modello della Prato – Firenze (che rappresenta il primo caso del genere in Italia), e quindi di identificare la domanda intercomunale che potrebbe andare in diversione modale da auto a bicicletta.



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: **PROVINCIA DI FOGGIA**

Traffico su Auto Privata - Componenti di domanda di traffico nell'ora di punta del mattino

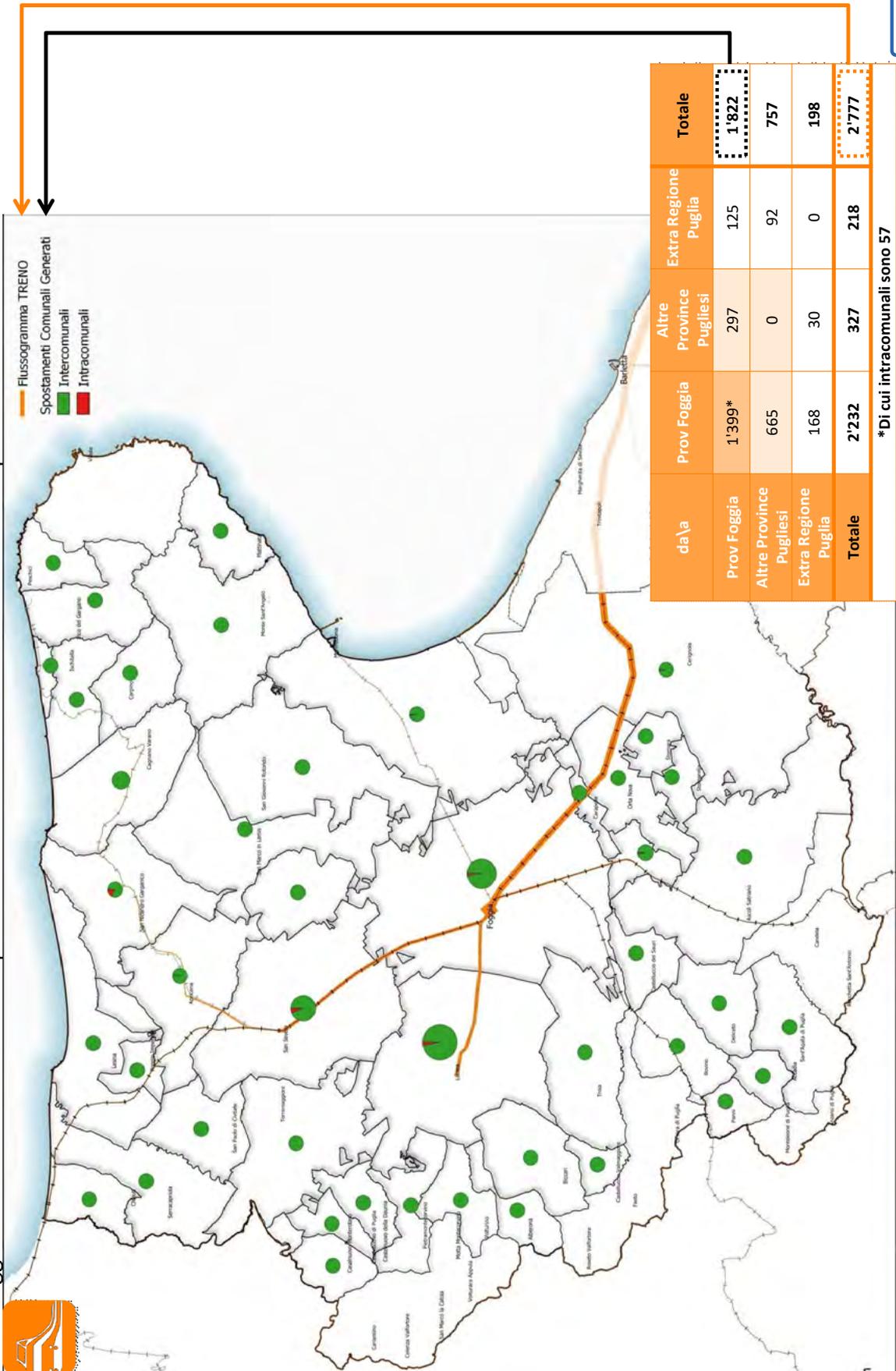




1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: **PROVINCIA DI FOGGIA**

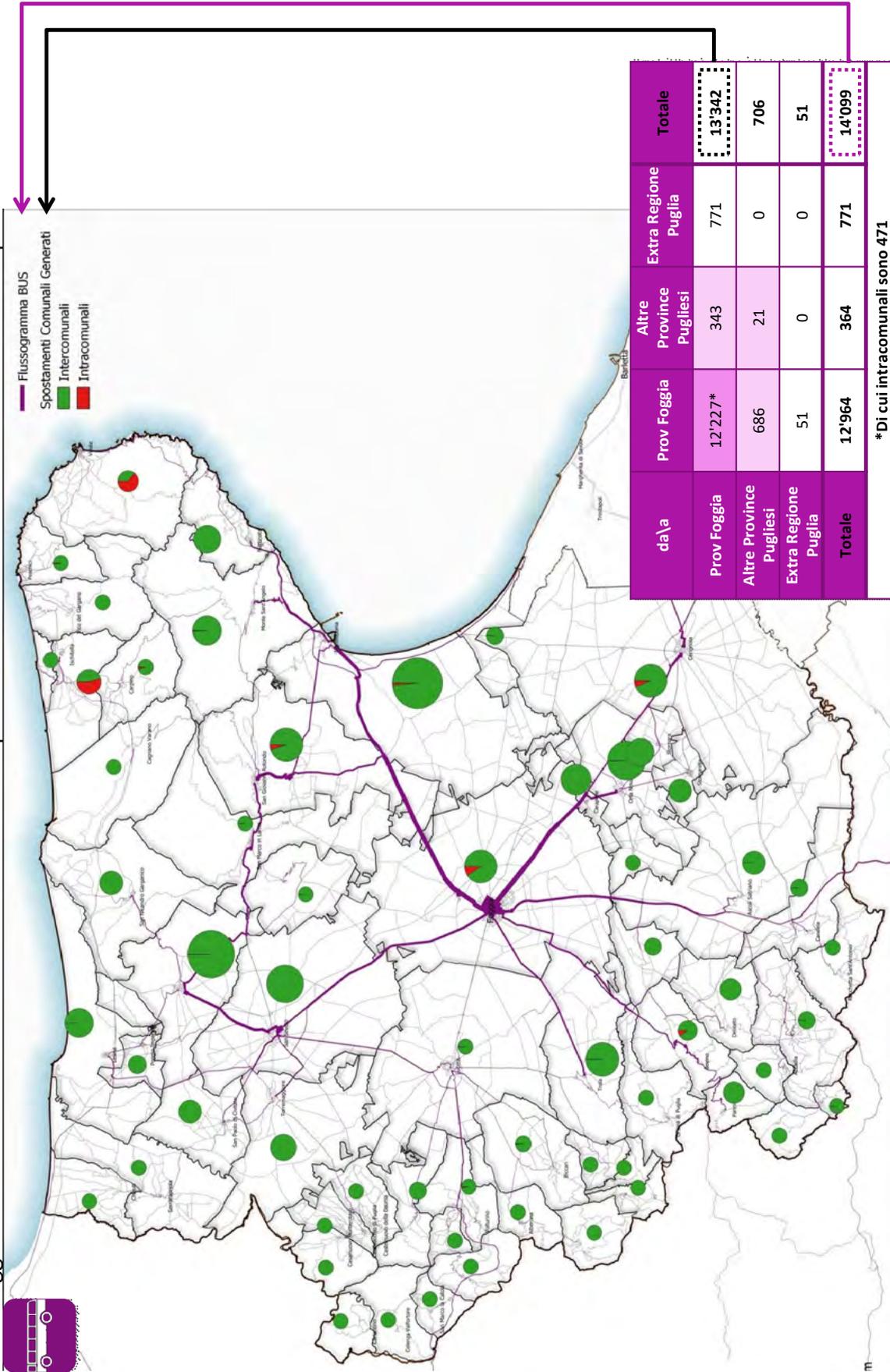
Passengeri su servizi ferroviari - Componenti di domanda di traffico nelle ore di punta del mattino



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: **PROVINCIA DI FOGGIA**

Passengeri su servizi su automobilistici extraurbani - Componenti di domanda di traffico nelle due ore di punta del mattino

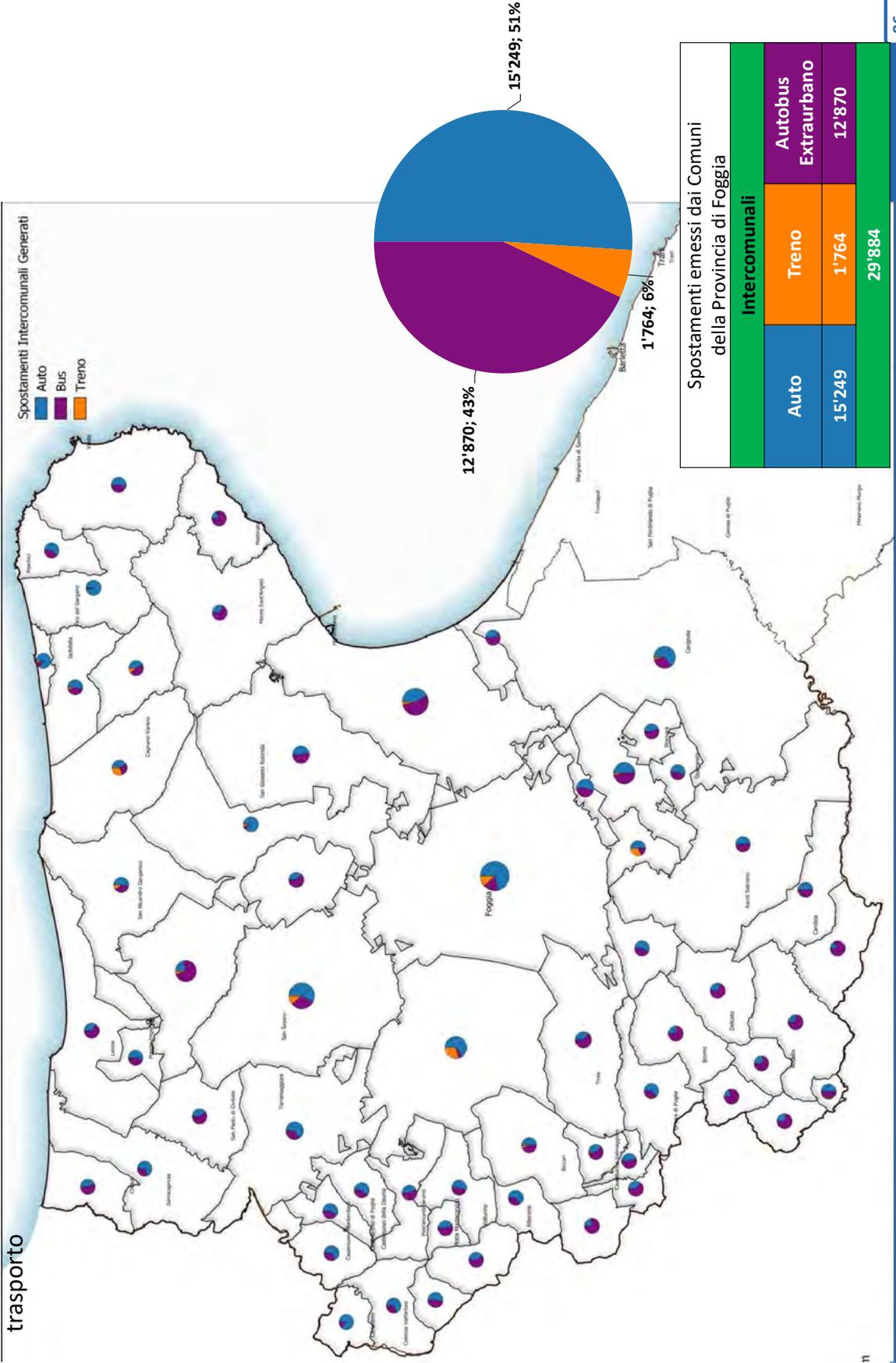




1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: **PROVINCIA DI FOGGIA**

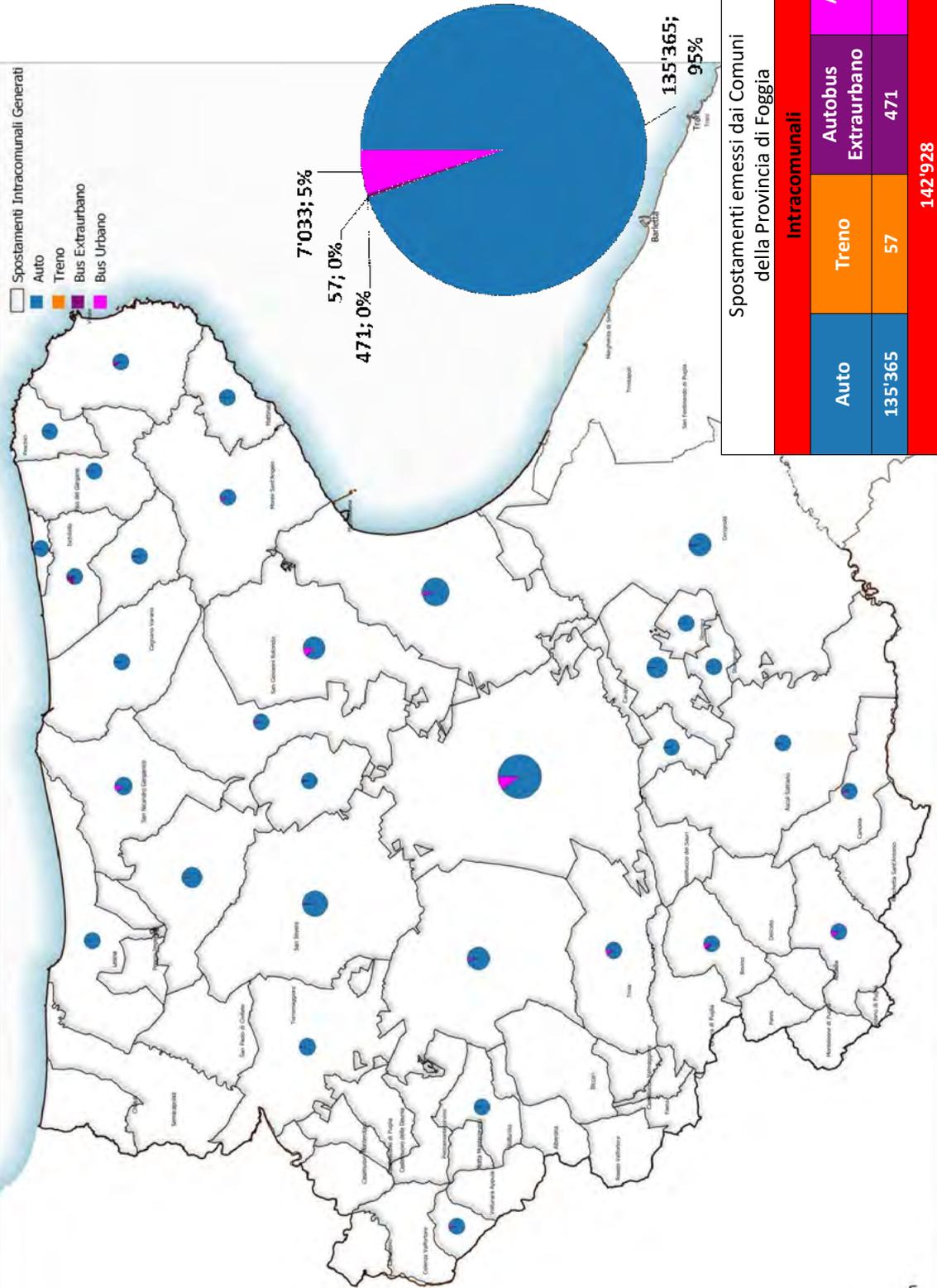
Spostamenti intercomunali emessi dai comuni della Prov di Foggia nelle ore di punta del mattino per sistema di trasporto



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: **PROVINCIA DI FOGGIA**

Spostamenti intracomunali emessi dai comuni della Prov di Foggia nelle ore di punta del mattino per sistema di trasporto

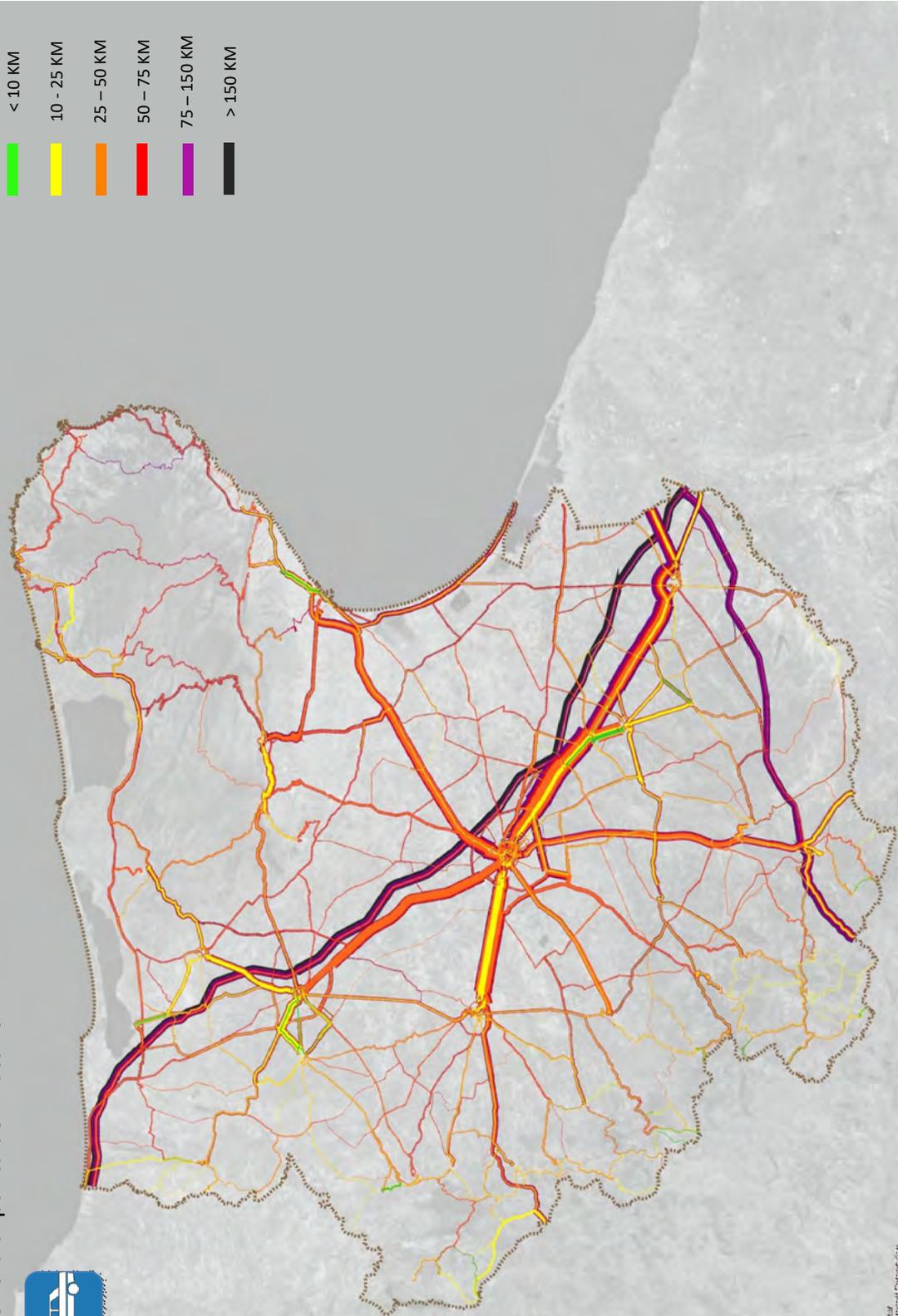




1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: **PROVINCIA DI FOGGIA**

Distribuzione per classi di distanza degli spostamenti intercomunali su auto privata che interessano la rete della Prov di Foggia nell'ora di punta del mattino

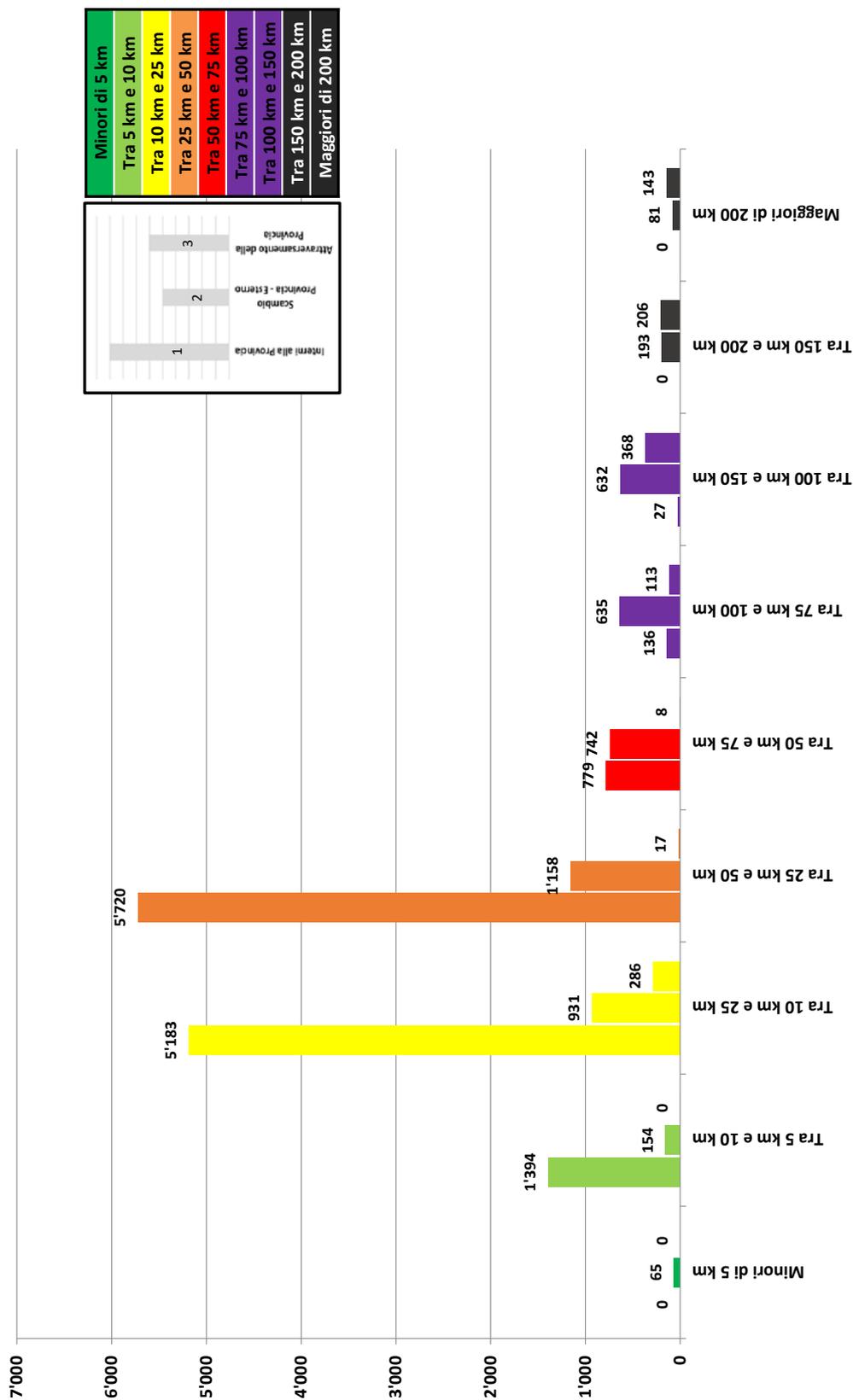


© 2009 Microsoft Corporation. Tutti i diritti sono riservati. Microsoft, il logo di Microsoft e Windows sono marchi registrati di Microsoft Corporation.

1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: **PROVINCIA DI FOGGIA**

Distribuzione per classi di distanza degli spostamenti intercomunali su auto privata che interessano la rete della Prov di Foggia nell'ora di punta del mattino

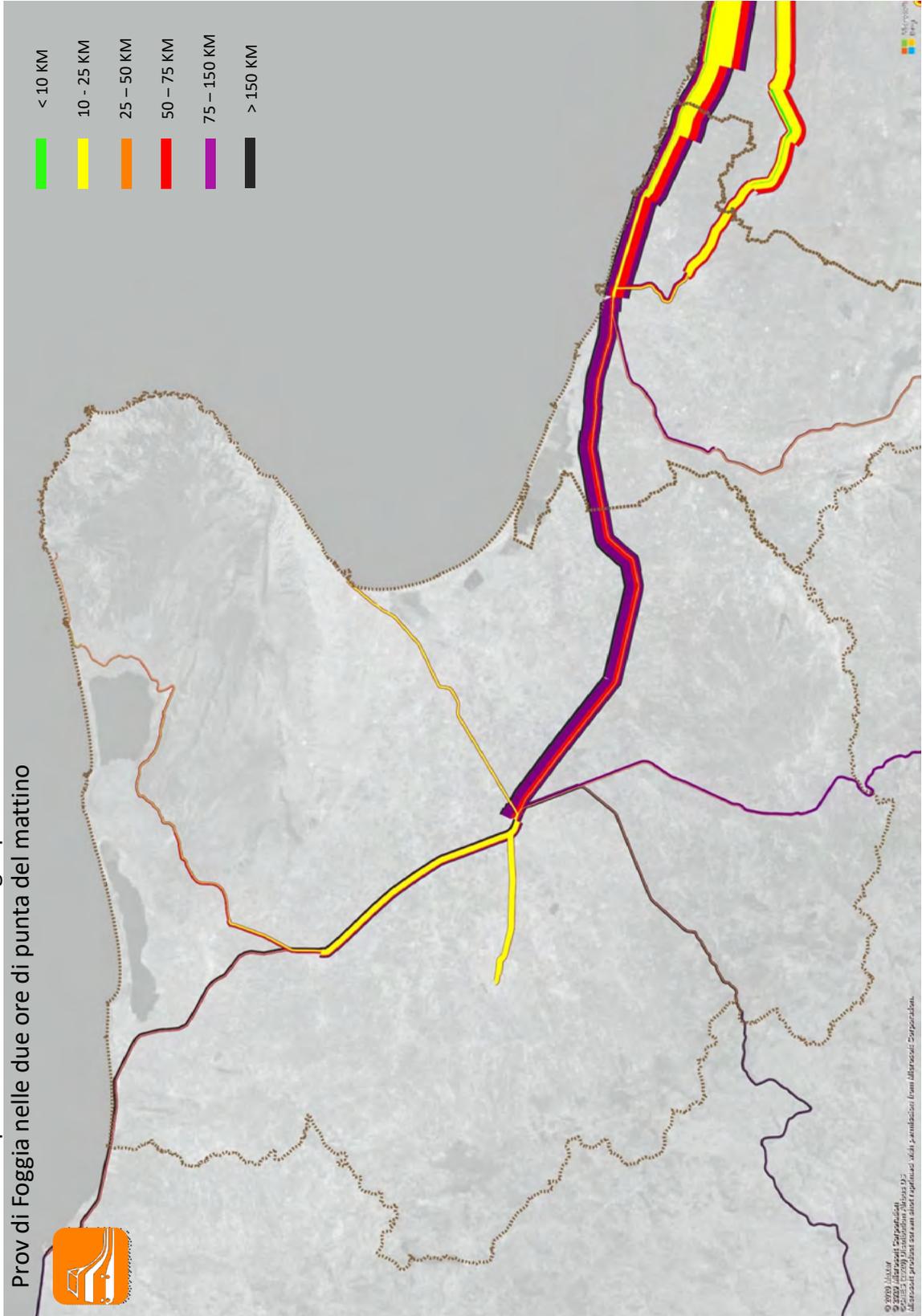


1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: **PROVINCIA DI FOGGIA**

Distribuzione per classi di distanza degli spostamenti intercomunali su servizi ferroviari che interessano la rete della

Prov di Foggia nelle due ore di punta del mattino



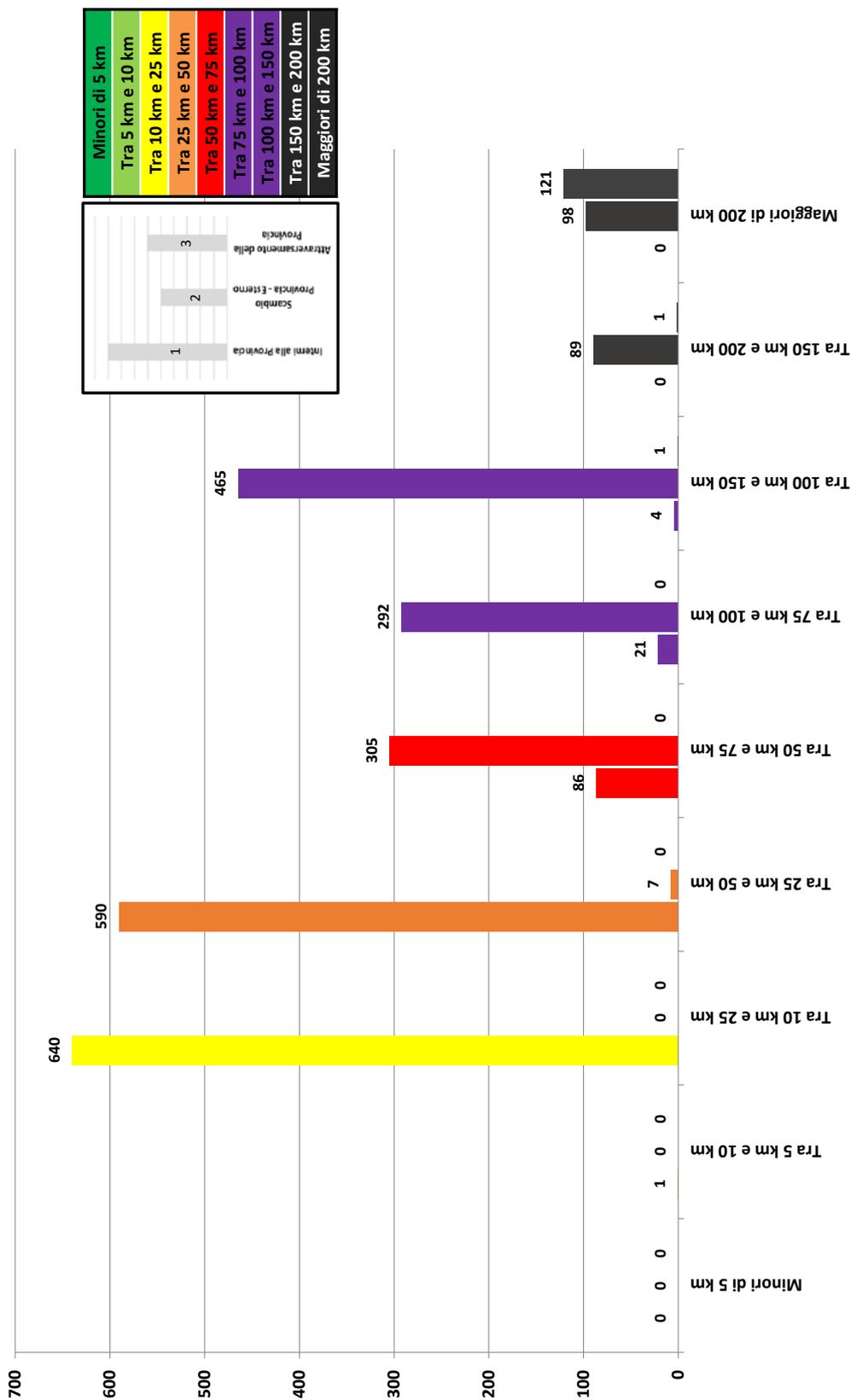
© 2020 Microsoft Corporation. Tutti i diritti sono riservati. Microsoft e Bing sono marchi registrati di Microsoft Corporation.



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: **PROVINCIA DI FOGGIA**

Distribuzione per classi di distanza degli spostamenti intercomunali su servizi ferroviari che interessano la rete della Prov di Foggia nelle due ore di punta del mattino





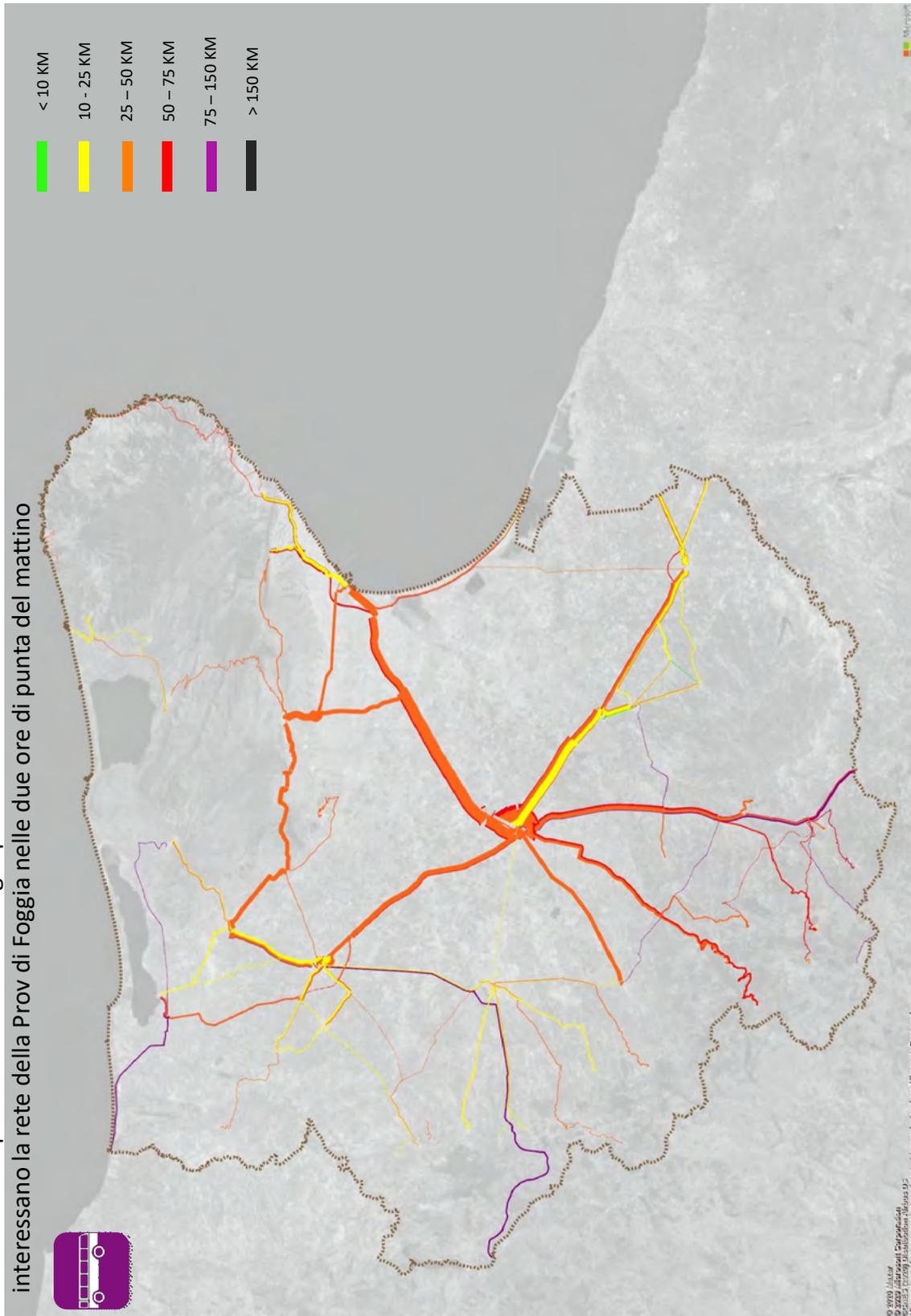
1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: PROVINCIA DI FOGGIA

Distribuzione per classi di distanza degli spostamenti intercomunali su servizi su automobilistici extraurbani che interessano la rete della Prov di Foggia nelle due ore di punta del mattino



- < 10 KM
- 10 - 25 KM
- 25 - 50 KM
- 50 - 75 KM
- 75 - 150 KM
- > 150 KM



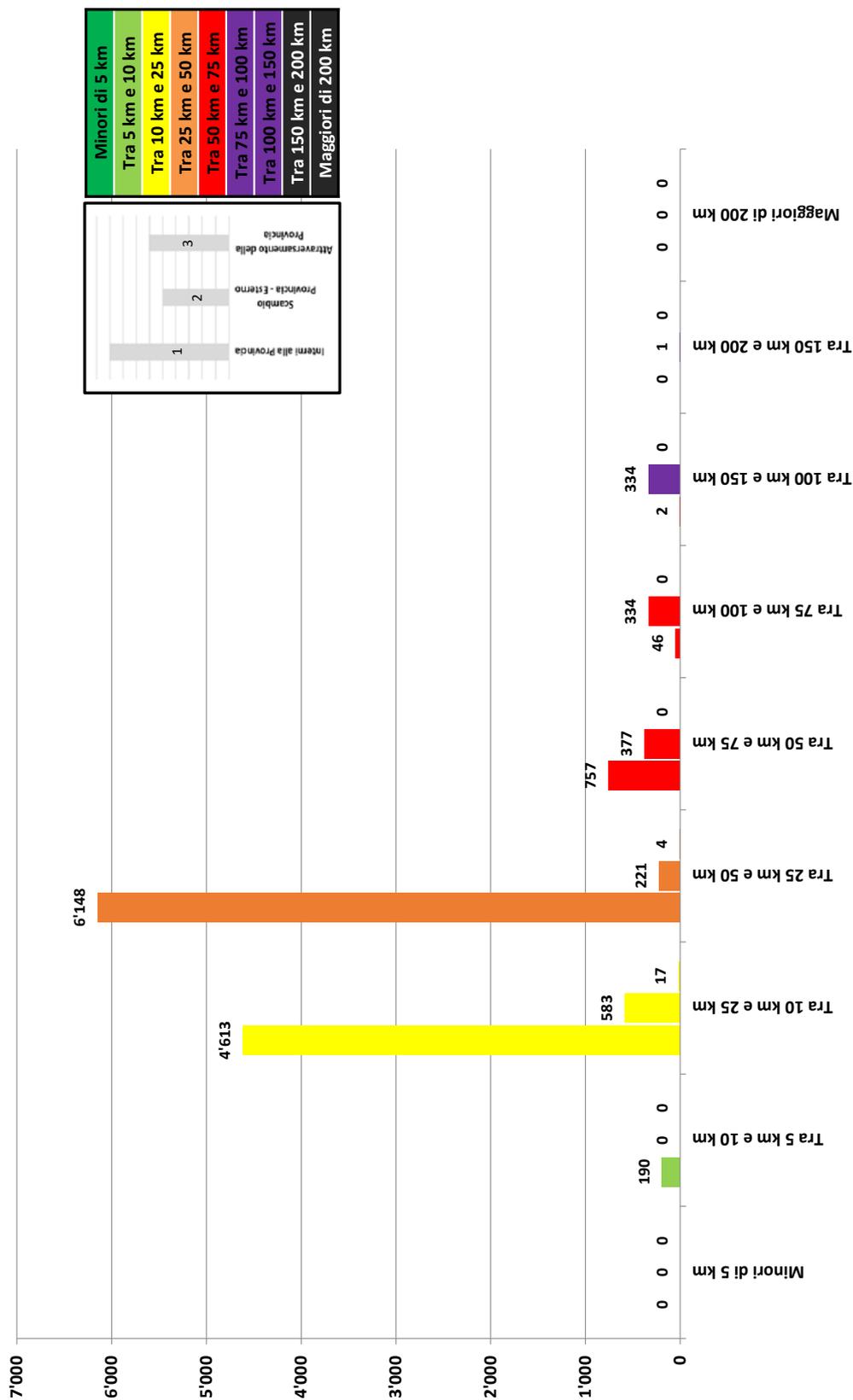
© 2009 Microsoft Corporation. Tutti i diritti sono riservati. Microsoft, il logo di Microsoft e Office sono marchi registrati di Microsoft Corporation.



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: **PROVINCIA DI FOGGIA**

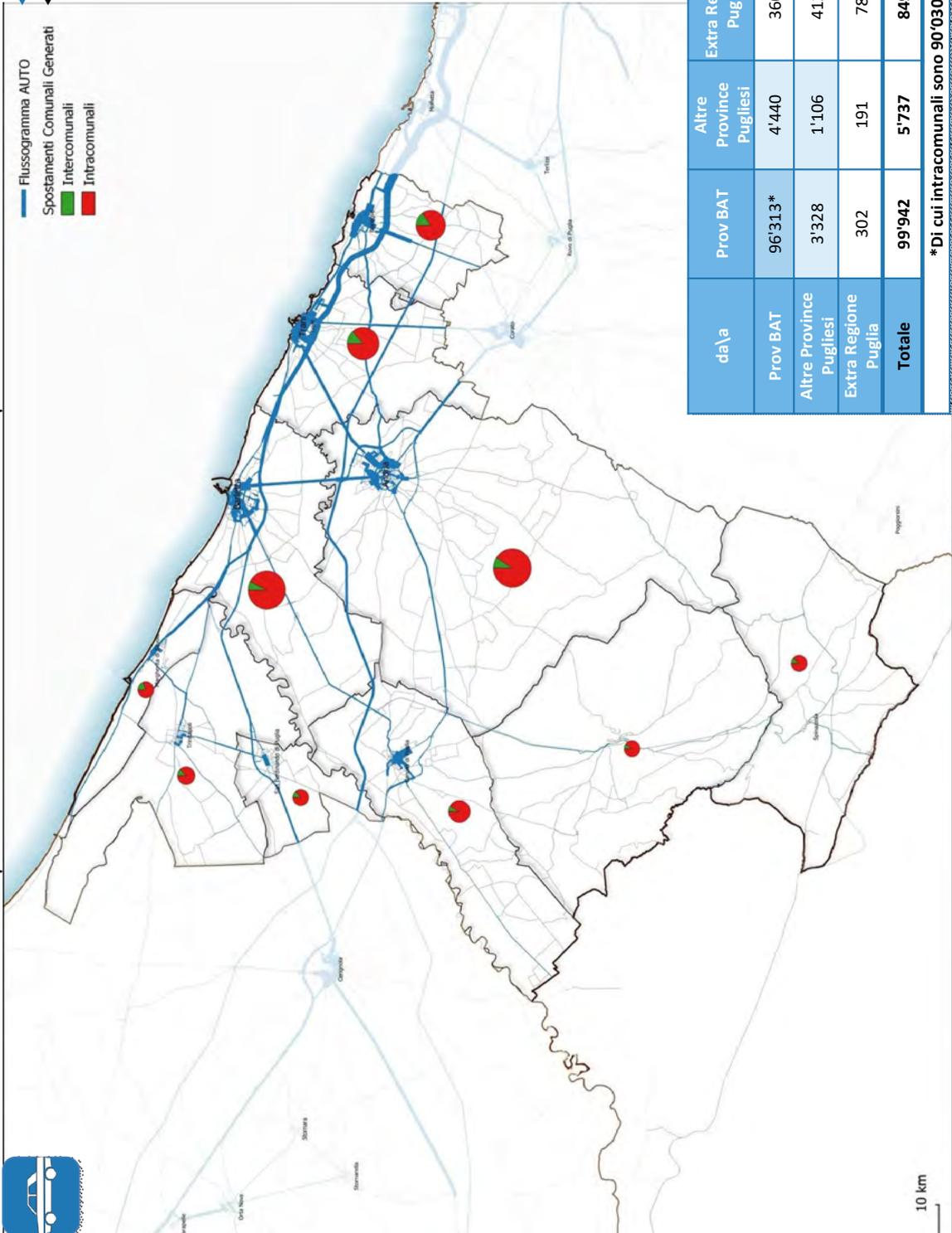
Distribuzione per classi di distanza degli spostamenti intercomunali su servizi su automobilistici extraurbani che interessano la rete della Prov di Foggia nelle due ore di punta del mattino





1. Sintesi del Quadro Conoscitivo
1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: PROVINCIA DI BARLETTA-ANDRIA-TRANI

Traffico su Auto Privata - Componenti di domanda di traffico nell'ora di punta del mattino



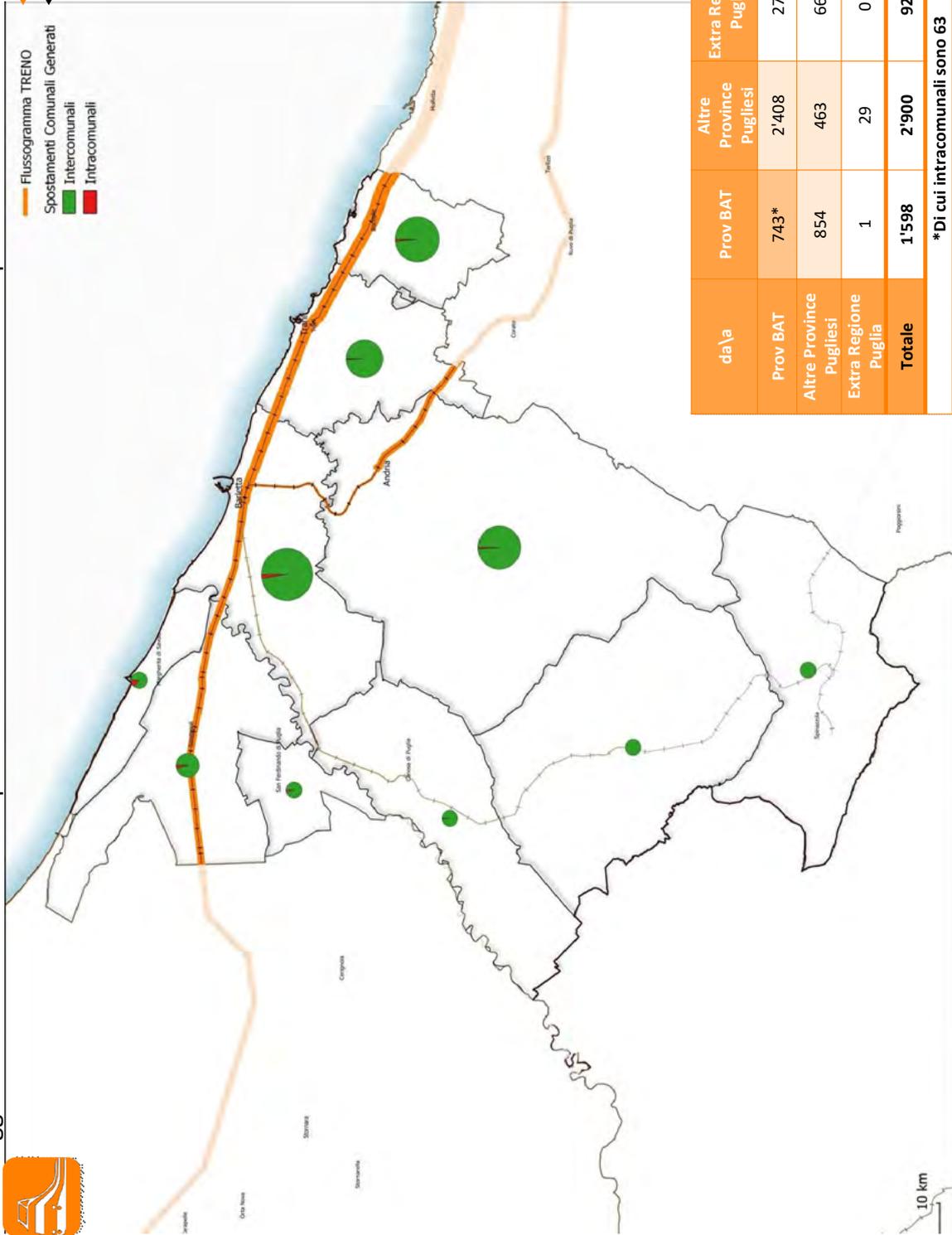
data	Prov BAT	Altre Province Pugliesi	Extra Regione Puglia	Totale
Prov BAT	96'313*	4'440	360	101'113
Altre Province Pugliesi	3'328	1'106	412	4'846
Extra Regione Puglia	302	191	78	570
Totale	99'942	5'737	849	106'529

*Di cui intracomunali sono 90'030



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo
1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: PROVINCIA DI BARLETTA-ANDRIA-TRANI

Passeggeri su servizi ferroviari - Componenti di domanda di traffico nelle ore di punta del mattino



da/la	Prov BAT	Altre Province Pugliesi	Extra Regione Puglia	Totale
Prov BAT	743*	2'408	27	3'177
Altre Province Pugliesi	854	463	66	1'383
Extra Regione Puglia	1	29	0	30
Totale	1'598	2'900	92	4'590

*Di cui intracomunali sono 63



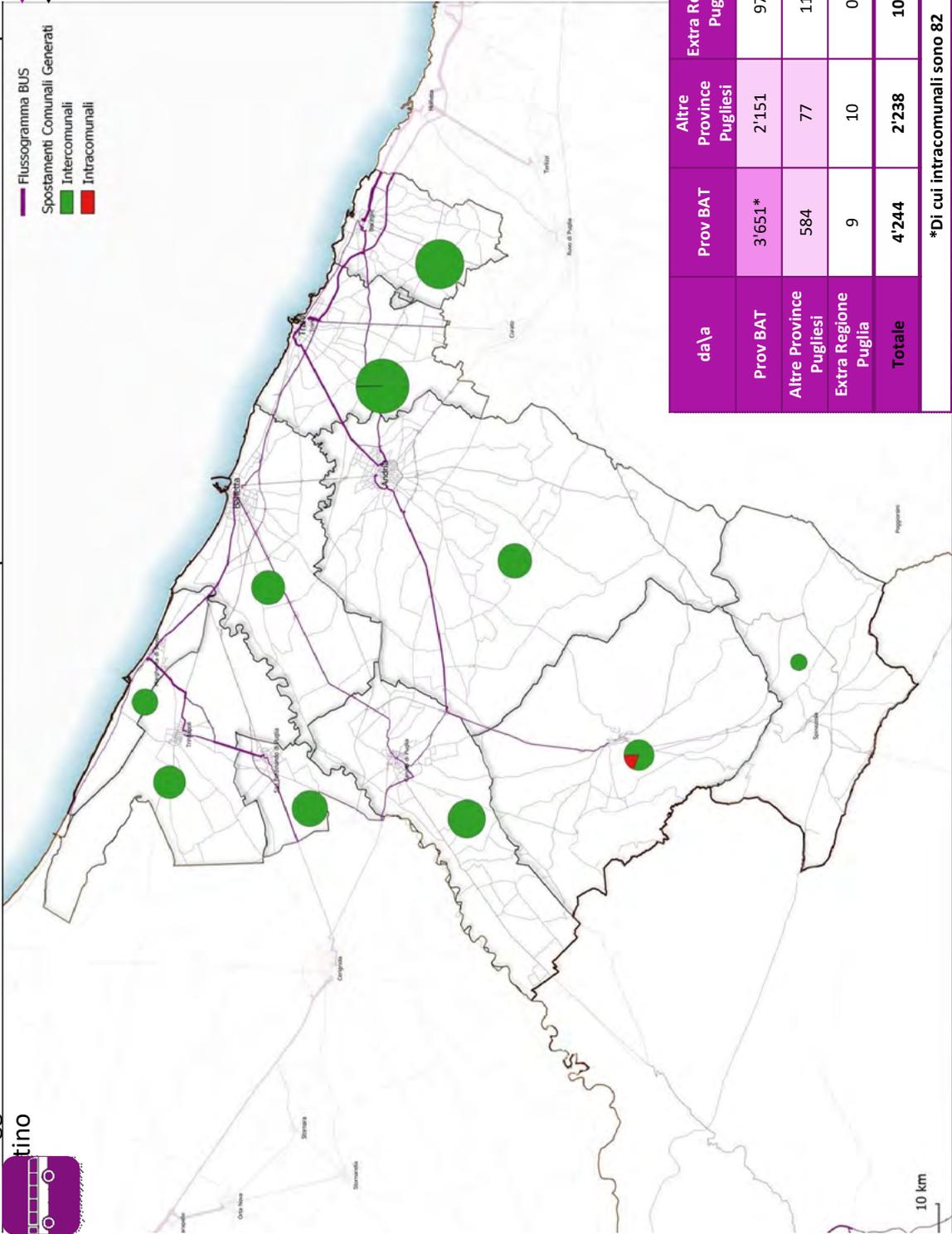
1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: **PROVINCIA DI BARLETTA-ANDRIA-TRANI**

Passeggeri su servizi su automobilistici extraurbani - Componenti di domanda di traffico nelle due ore di punta del mattino



- Flussogramma BUS
- Spostamenti Comunali Generati
- Intercomunali
- Intracomunali



da/la	Prov BAT	Altre Province Pugliesi	Extra Regione Puglia	Totale
Prov BAT	3'651*	2'151	97	5'899
Altre Province Pugliesi	584	77	11	673
Extra Regione Puglia	9	10	0	19
Totale	4'244	2'238	108	6'591

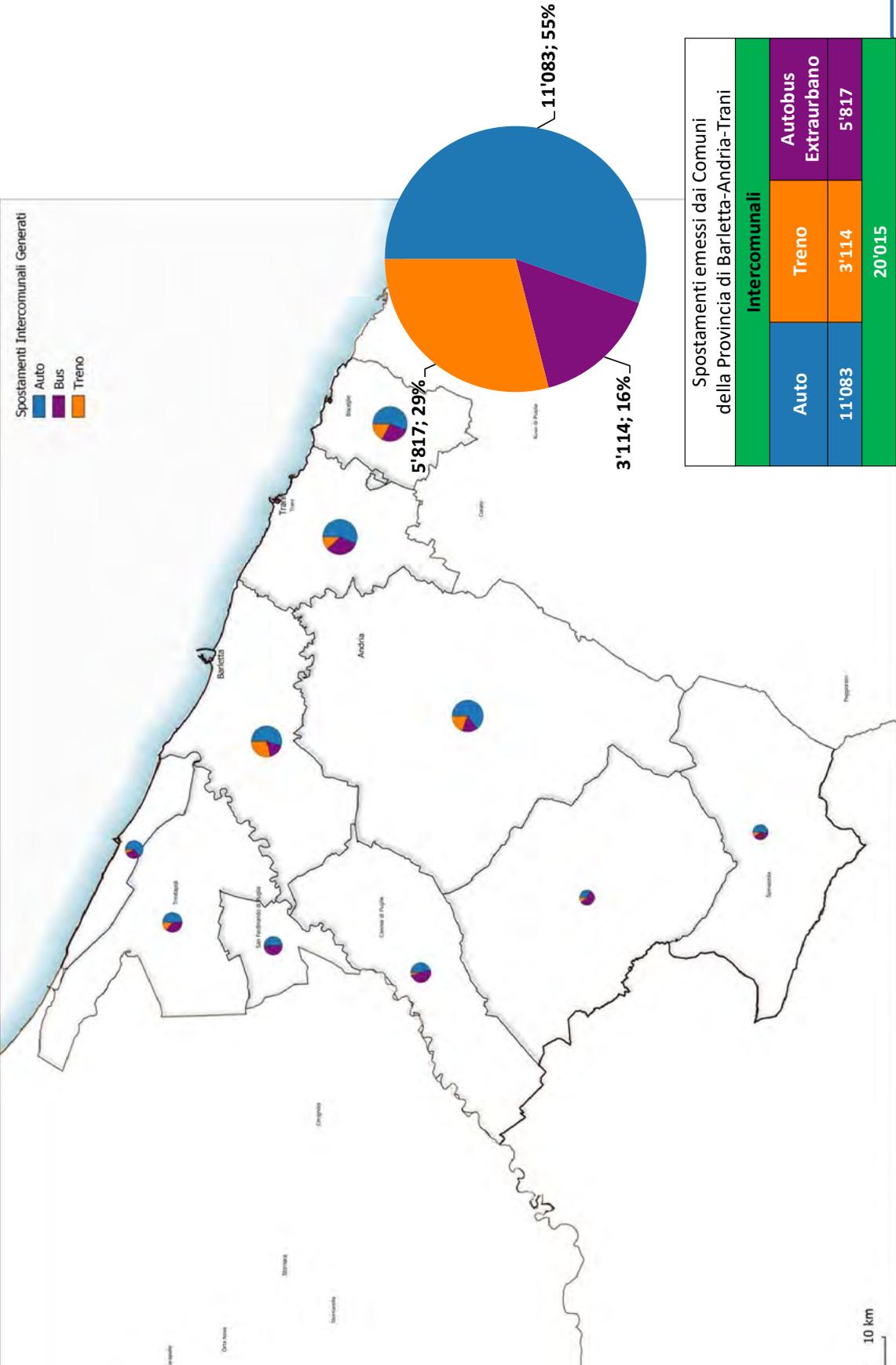
*Di cui intracomunali sono 82



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: **PROVINCIA DI BARLETTA-ANDRIA-TRANI**

Spostamenti intercomunali emessi dai comuni della Prov BAT nelle ore di punta del mattino per sistema di trasporto

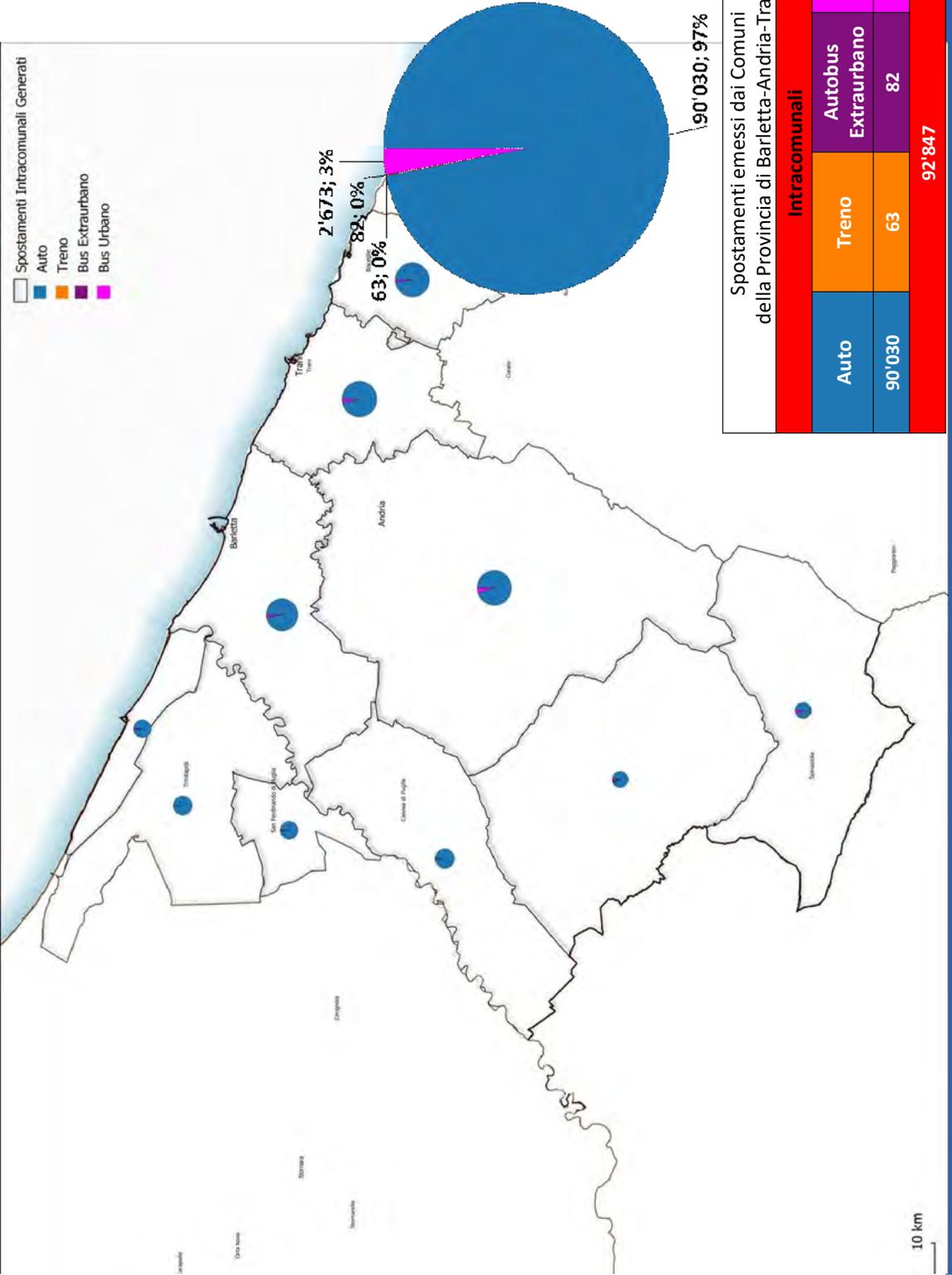




1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: **PROVINCIA DI BARLETTA-ANDRIA-TRANI**

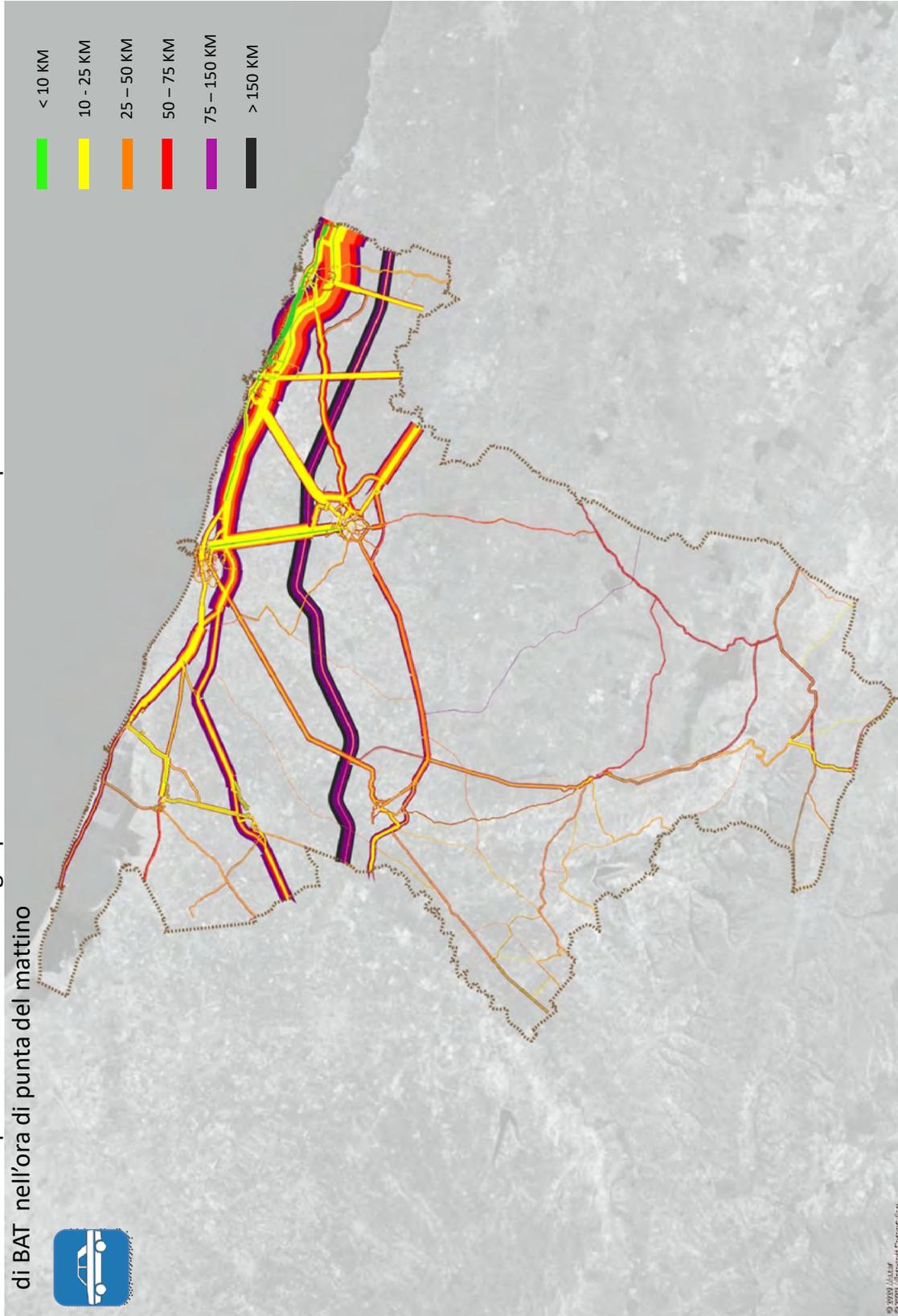
Spostamenti intracomunali emessi dai comuni della Prov BAT nelle ore di punta del mattino per sistema di trasporto



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: **PROVINCIA DI BARLETTA-ANDRIA-TRANI**

Distribuzione per classi di distanza degli spostamenti intercomunali su auto privata che interessano la rete della Prov di BAT nell'ora di punta del mattino



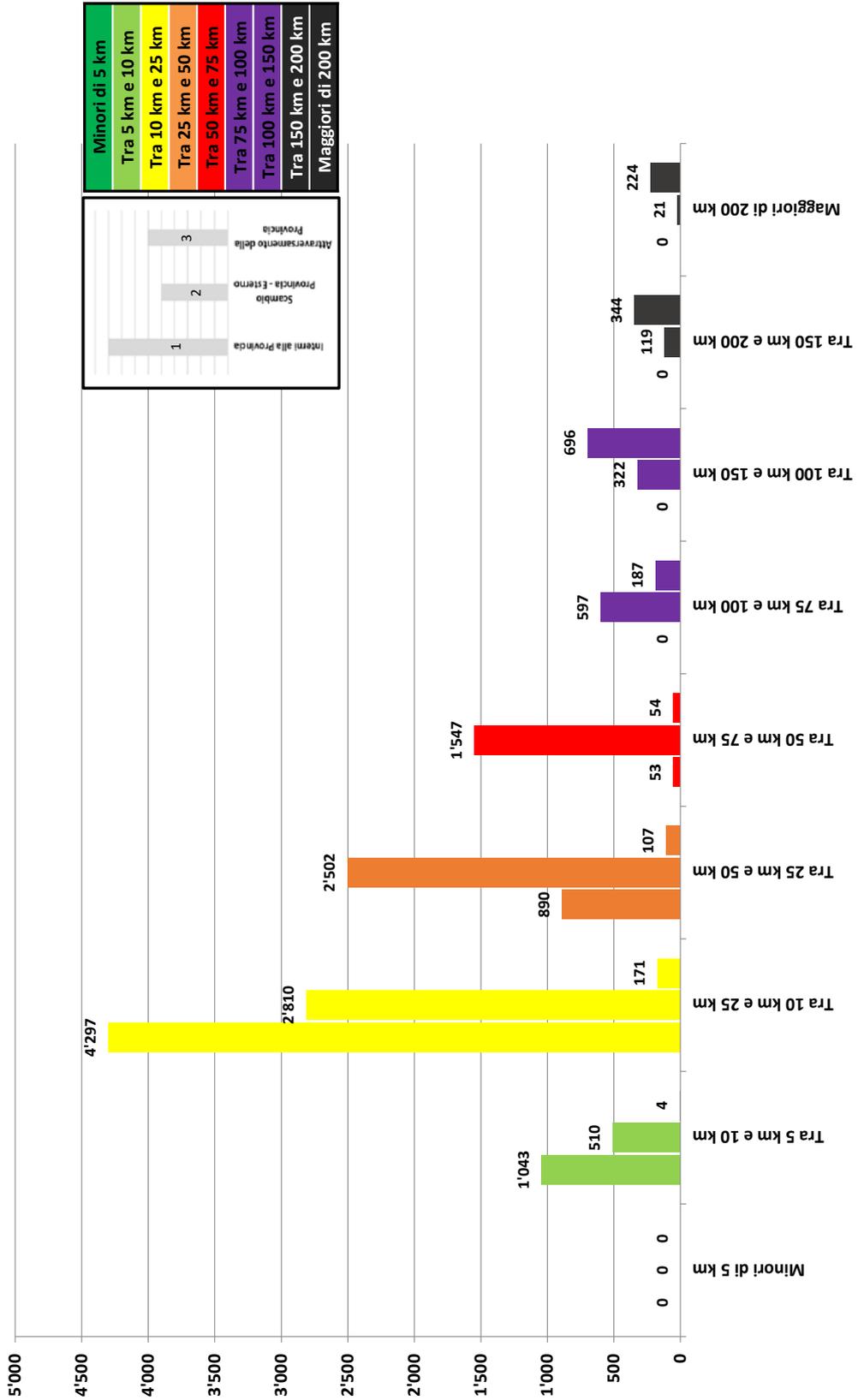
© 2009 Microsoft Corporation. Tutti i diritti sono riservati. Microsoft, il logo di Microsoft e Windows sono marchi registrati di Microsoft Corporation.



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: PROVINCIA DI BARLETTA-ANDRIA-TRANI

Distribuzione per classi di distanza degli spostamenti intercomunali su auto privata che interessano la rete della Prov di BAT nell'ora di punta del mattino

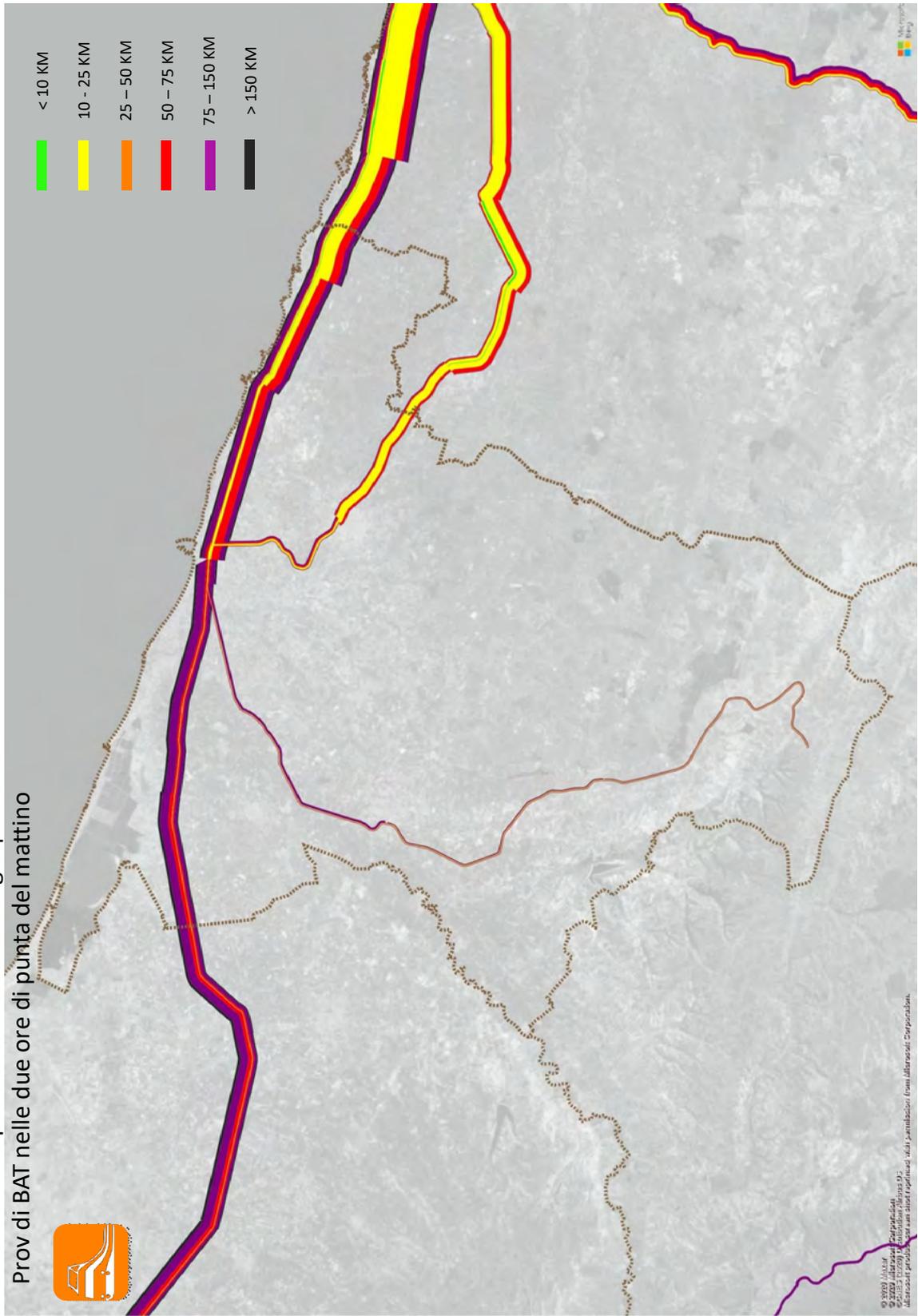


1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: **PROVINCIA DI BARLETTA-ANDRIA-TRANI**

Distribuzione per classi di distanza degli spostamenti intercomunali su servizi ferroviari che interessano la rete della

Prov di BAT nelle ore di punta del mattino



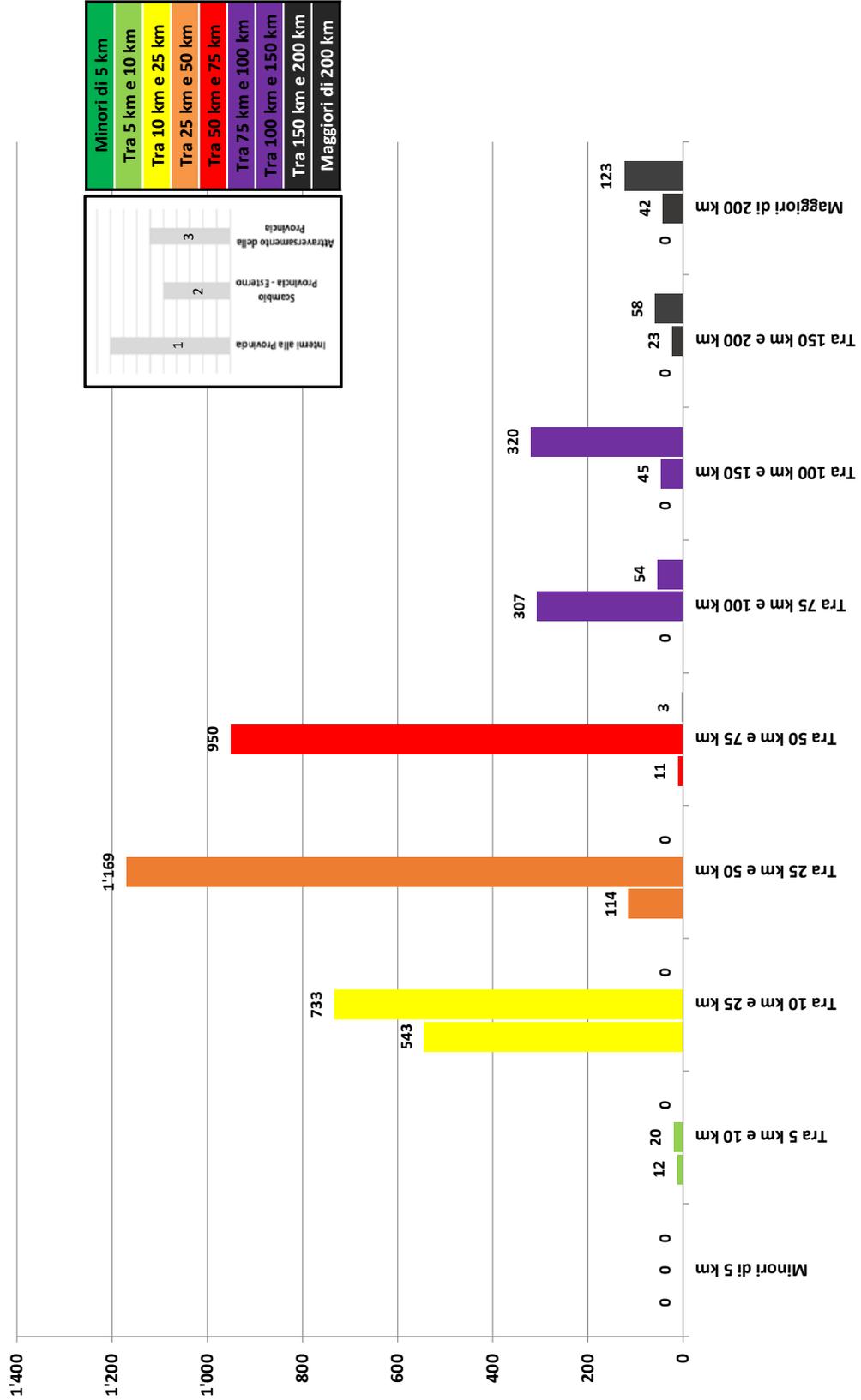
© 2009 MapInfo Corporation
 Tutti i diritti sono riservati. Tutti i permessi sono riservati. Corporation.
 Microsoft e MapInfo sono marchi registrati di Microsoft Corporation.



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: PROVINCIA DI BARLETTA-ANDRIA-TRANI

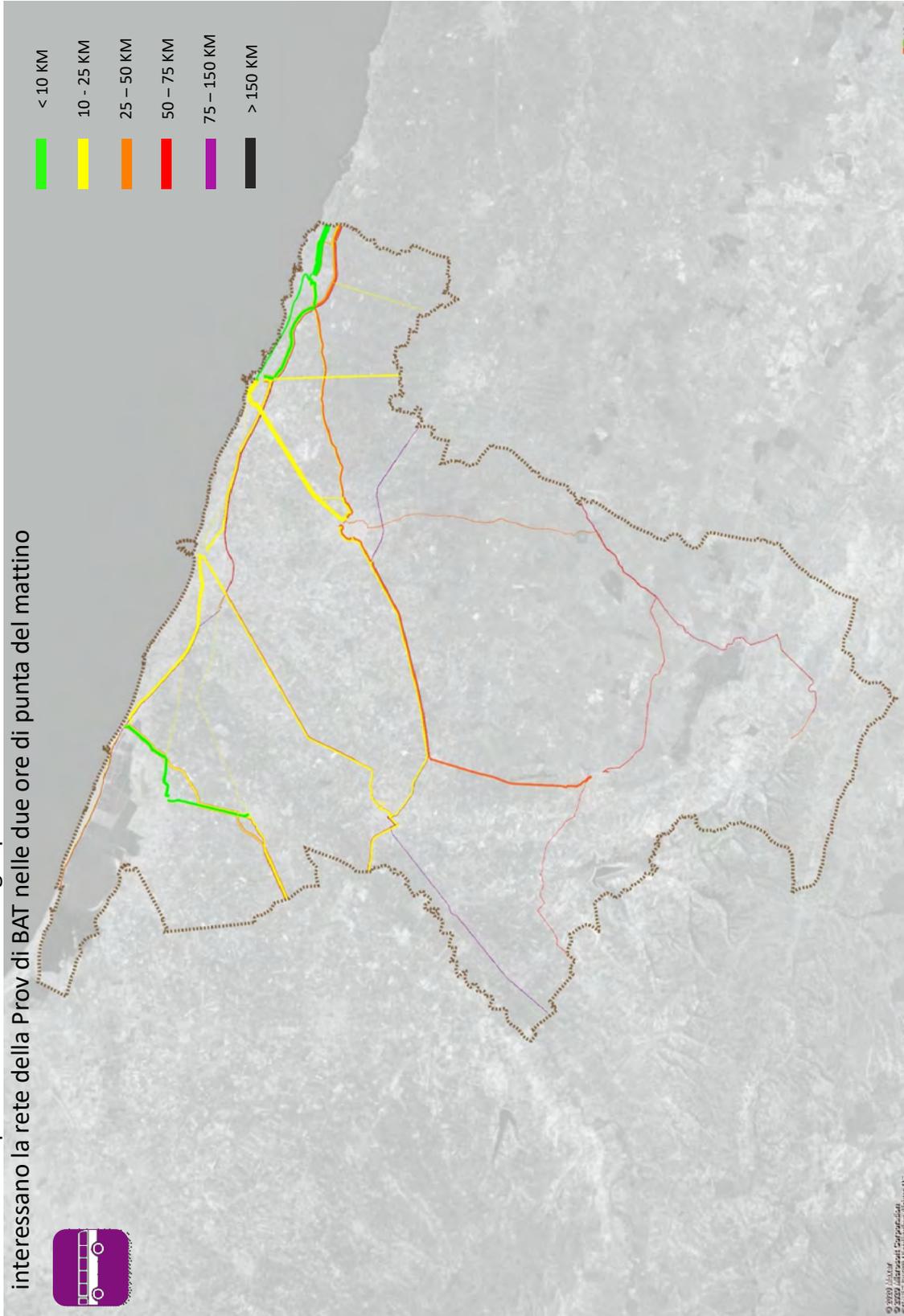
Distribuzione per classi di distanza degli spostamenti intercomunali su servizi ferroviari che interessano la rete della Prov di BAT nelle due ore di punta del mattino



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: **PROVINCIA DI BARLETTA-ANDRIA-TRANI**

Distribuzione per classi di distanza degli spostamenti intercomunali su servizi su automobilistici extraurbani che interessano la rete della Prov di BAT nelle due ore di punta del mattino



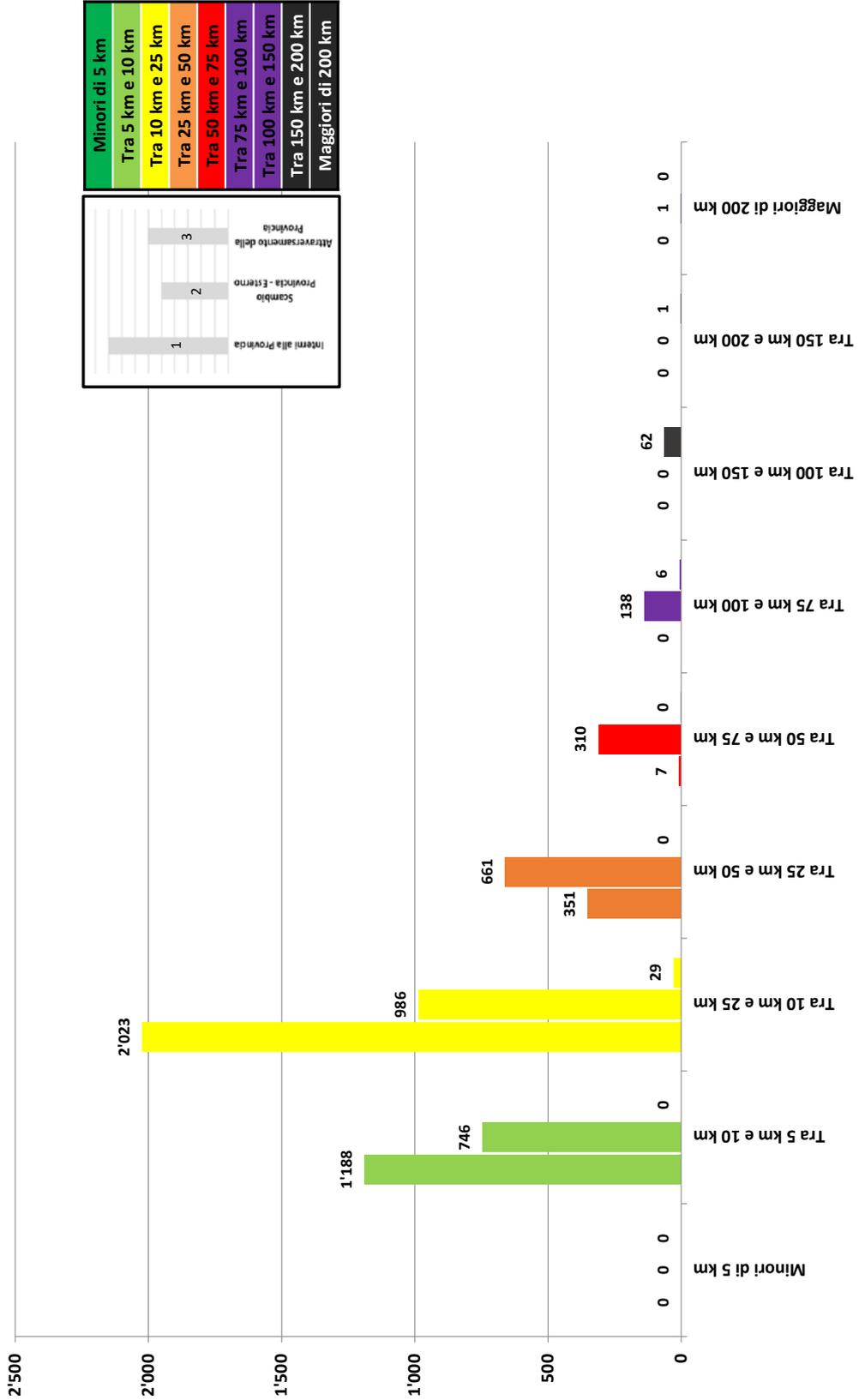
© 2009 Microsoft Corporation. Tutti i diritti sono riservati. Microsoft, il logo di Microsoft e Office sono marchi registrati di Microsoft Corporation.



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: PROVINCIA DI BARLETTA-ANDRIA-TRANI

Distribuzione per classi di distanza degli spostamenti intercomunali su servizi su automobilistici extraurbani che interessano la rete della Prov di BAT nelle due ore di punta del mattino

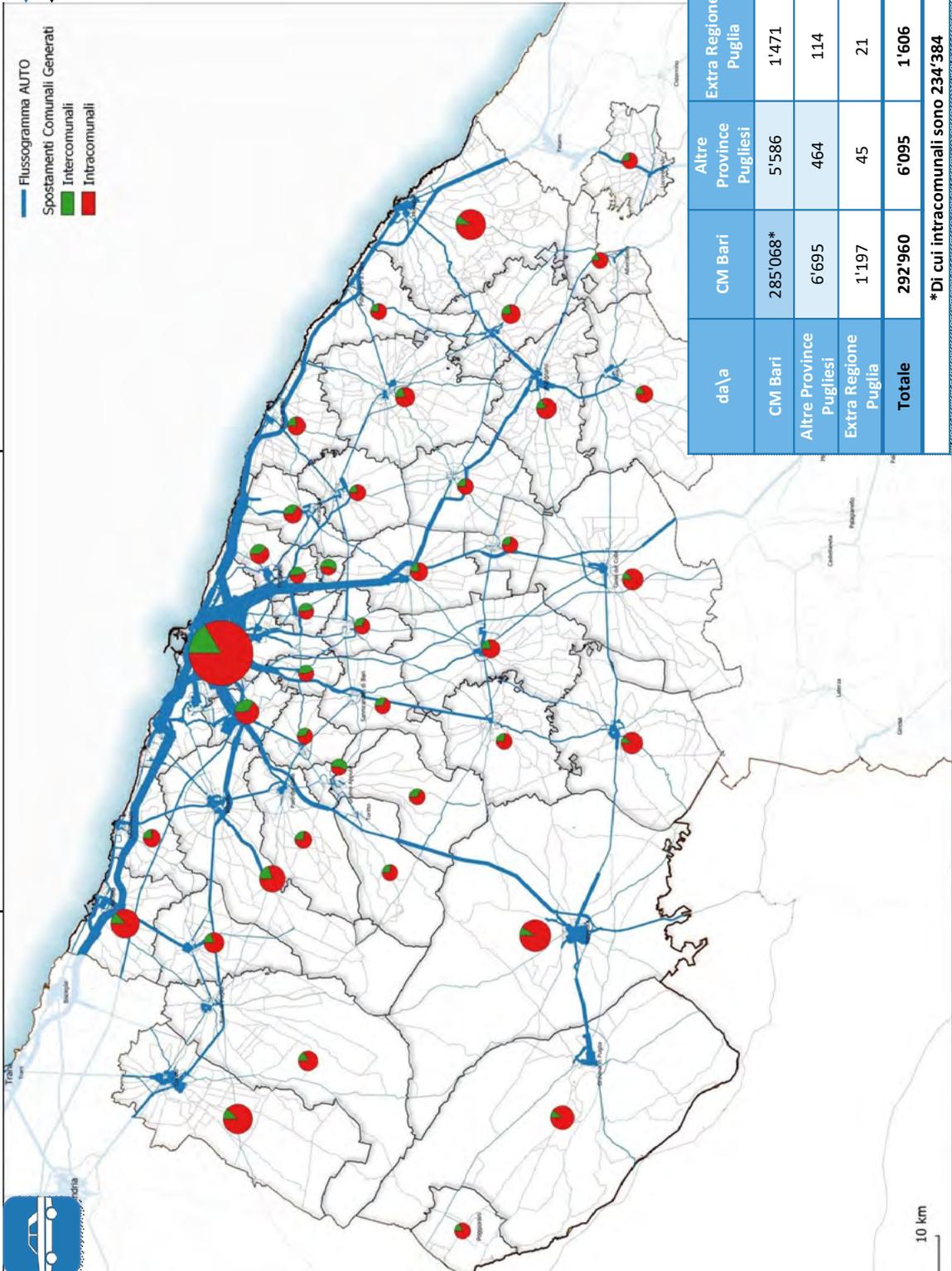




1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: CITTÀ METROPOLITANA DI BARI

Traffico su Auto Privata - Componenti di domanda di traffico nell'ora di punta del mattino



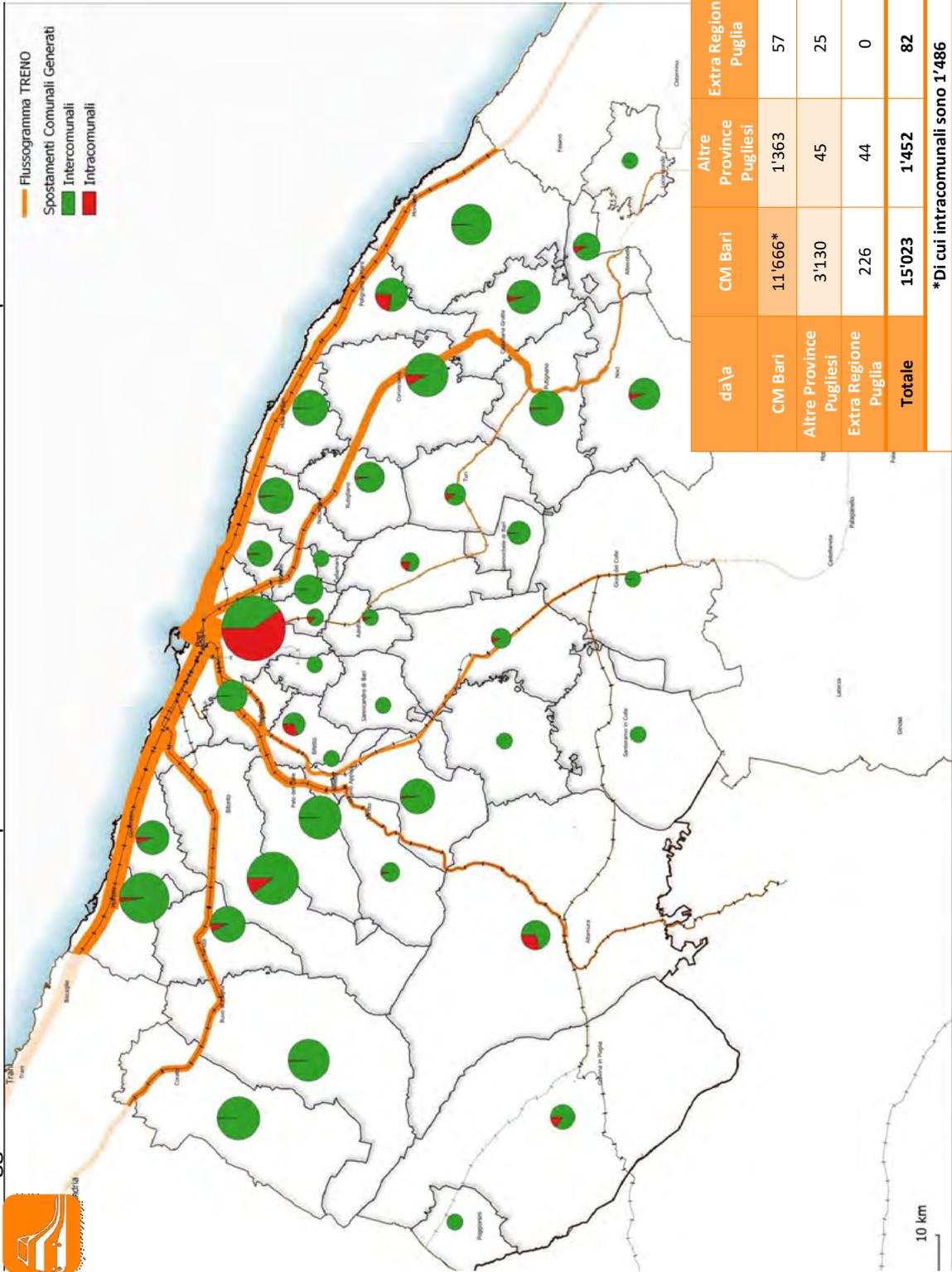
10 km



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: CITTÀ METROPOLITANA DI BARI

Passeggeri su servizi ferroviari - Componenti di domanda di traffico nelle ore di punta del mattino



da/la	CM Bari	Altre Province Pugliesi	Extra Regione Puglia	Totale
CM Bari	11'666*	1'363	57	13'086
Altre Province Pugliesi	3'130	45	25	3'201
Extra Regione Puglia	226	44	0	270
Totale	15'023	1'452	82	16'557

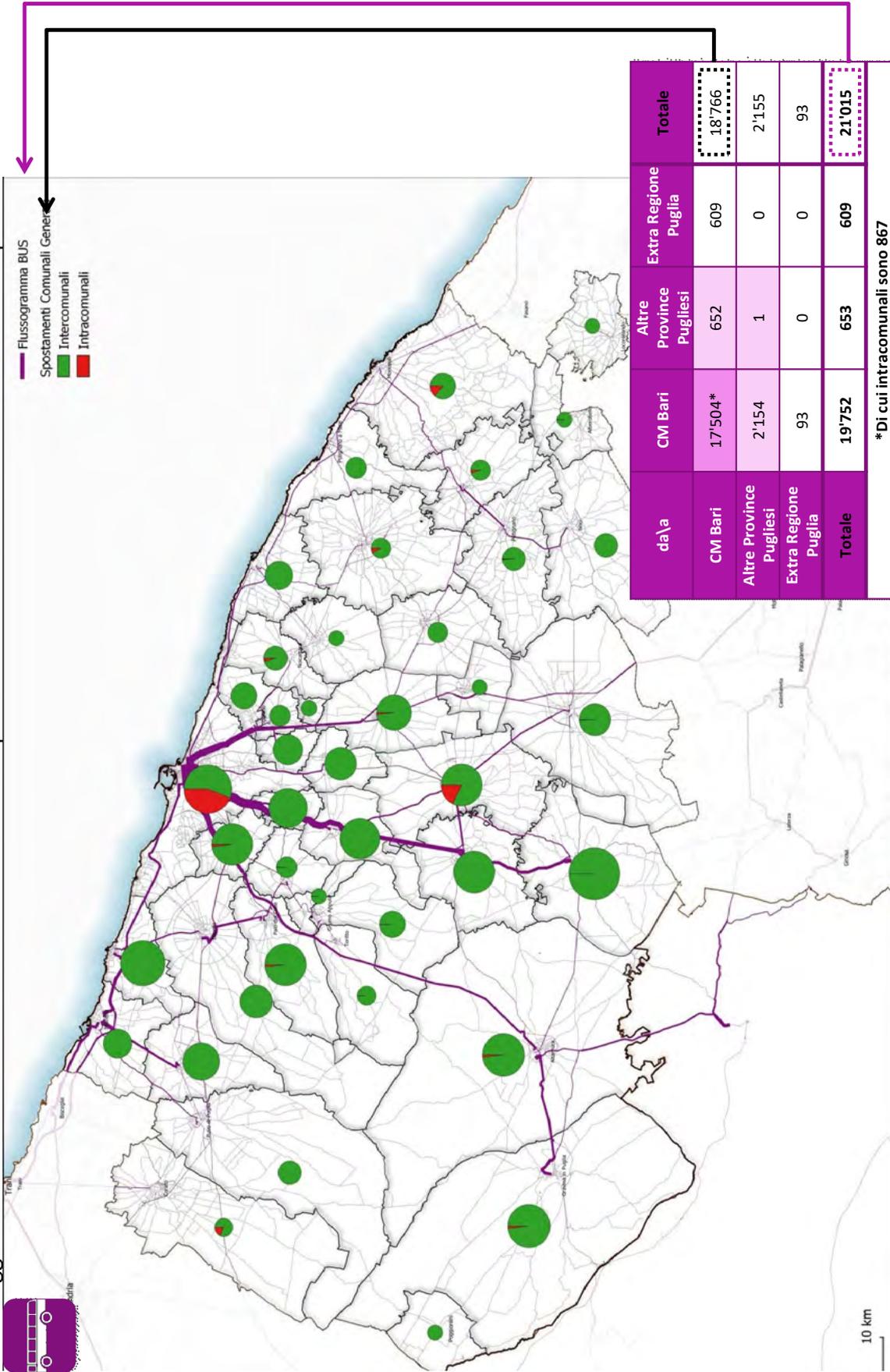
*Di cui intracomunali sono 1'486



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: CITTÀ METROPOLITANA DI BARI

Passenger services on extra-urban motor vehicles - Components of demand for traffic in the morning



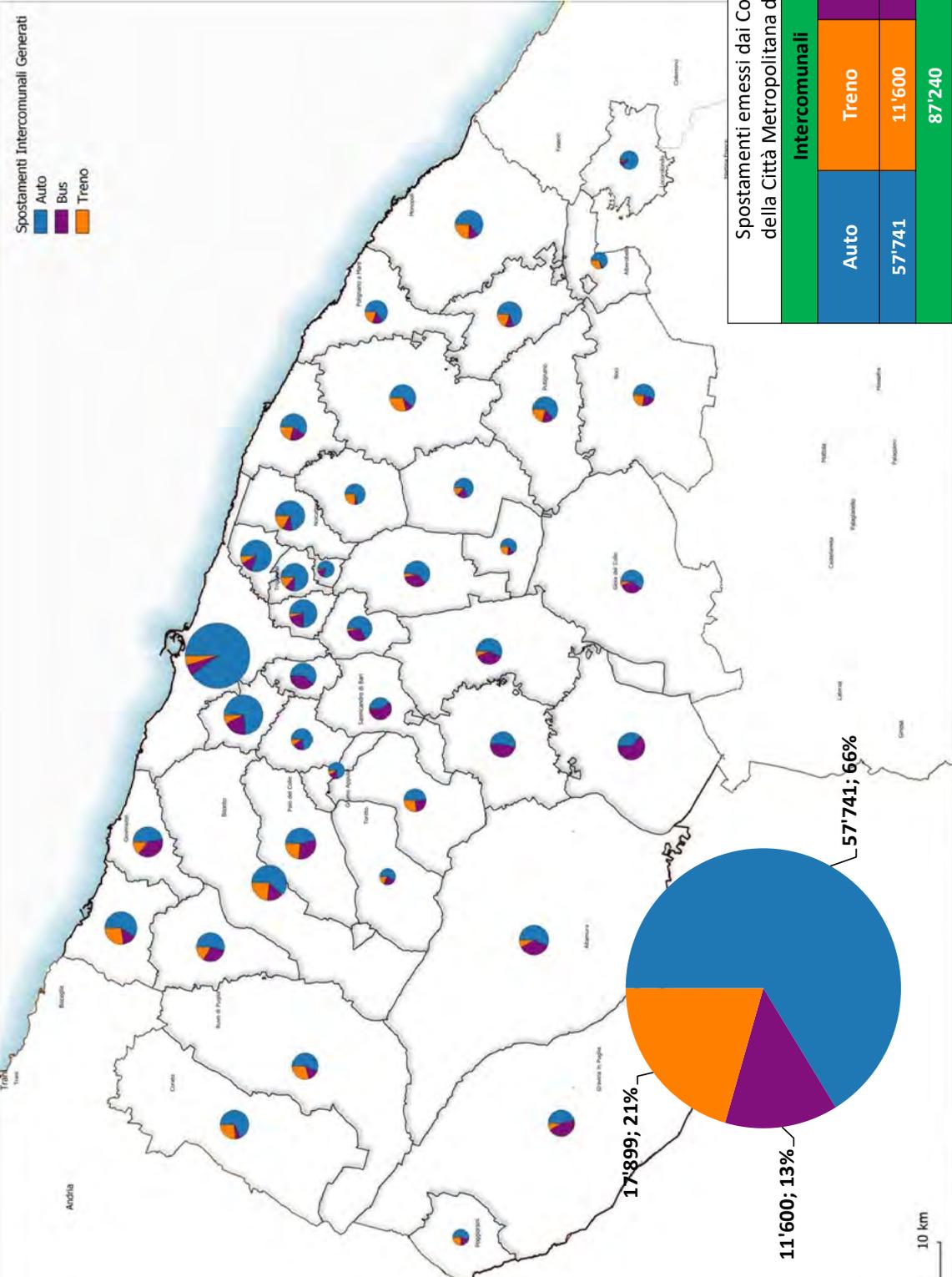
10 km



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: CITTÀ METROPOLITANA DI BARI

Spostamenti intercomunali emessi dai comuni della CM di Bari nelle ore di punta del mattino per sistema di trasporto

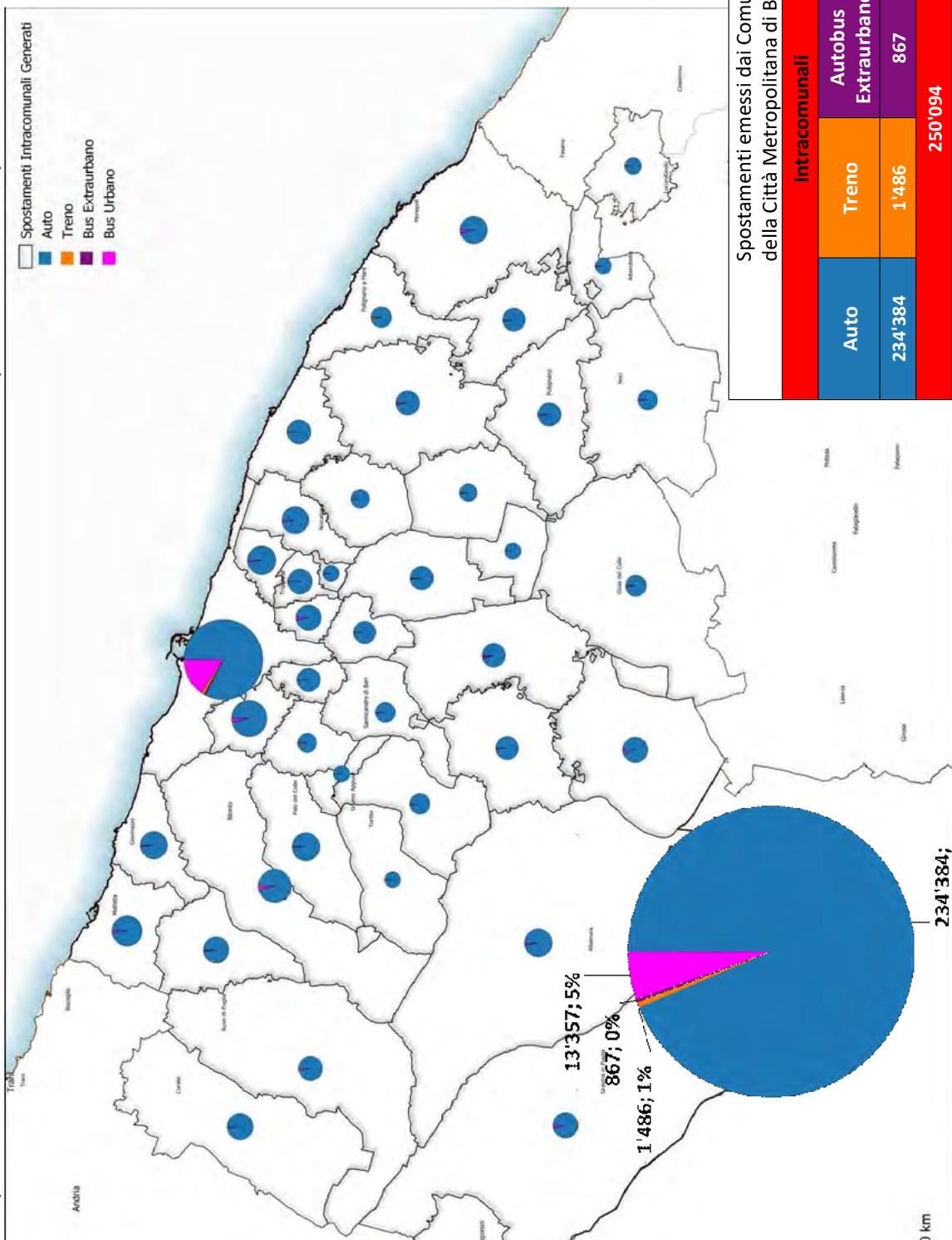




1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: CITTÀ METROPOLITANA DI BARI

Spostamenti intracomunali emessi dai comuni della CM di Bari nelle ore di punta del mattino per sistema di trasporto

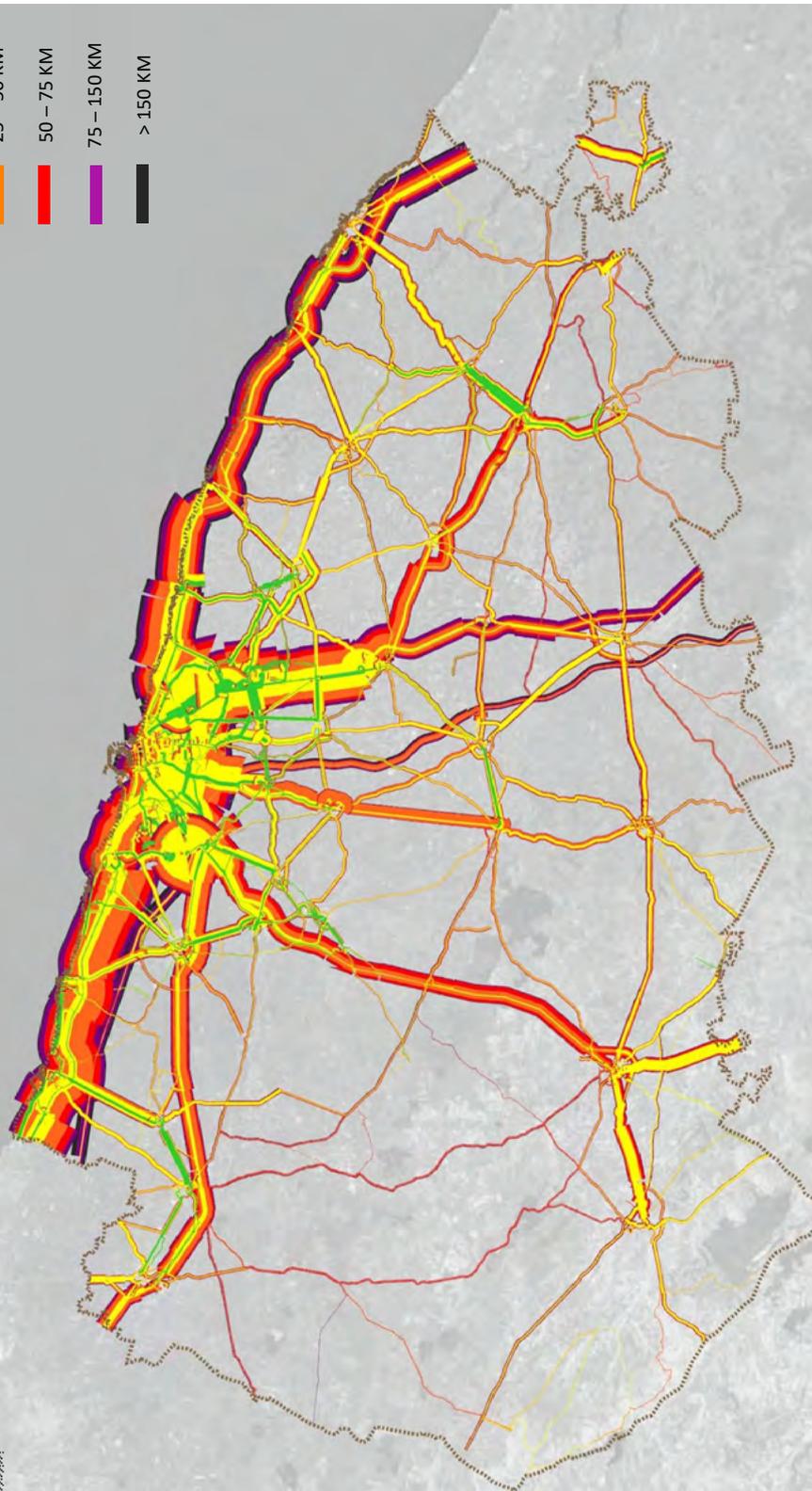
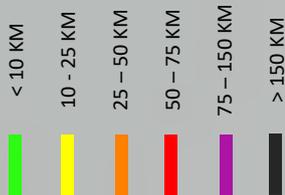




1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: CITTÀ METROPOLITANA DI BARI

Distribuzione per classi di distanza degli spostamenti intercomunali su auto privata che interessano la rete della CM di Bari nell'ora di punta del mattino



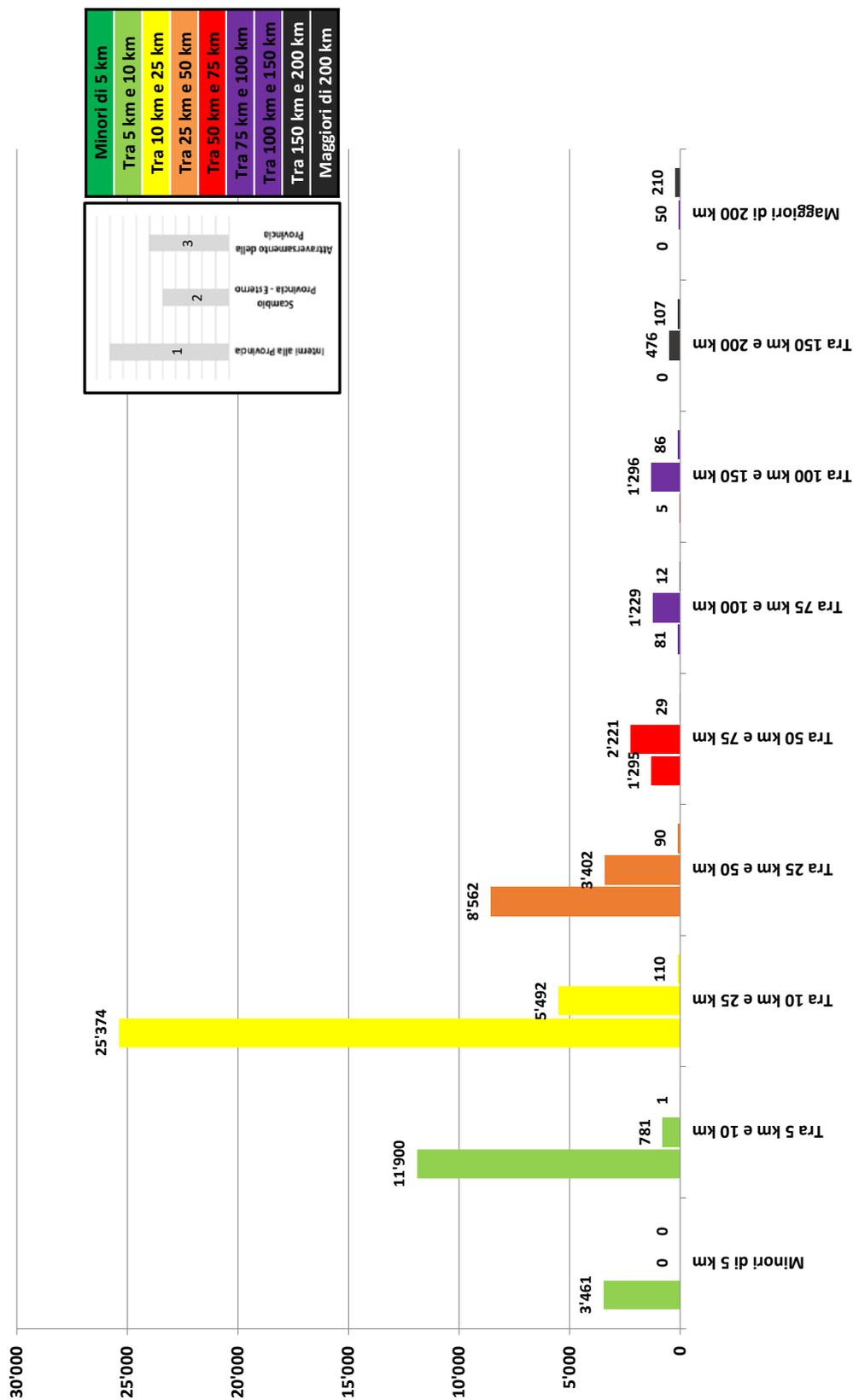
© 2009 Microsoft Corporation. Tutti i diritti sono riservati. Microsoft, il logo di Microsoft e Windows sono marchi registrati di Microsoft Corporation.



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: CITTÀ METROPOLITANA DI BARI

Distribuzione per classi di distanza degli spostamenti intercomunali su auto privata che interessano la rete della CM di Bari nell'ora di punta del mattino

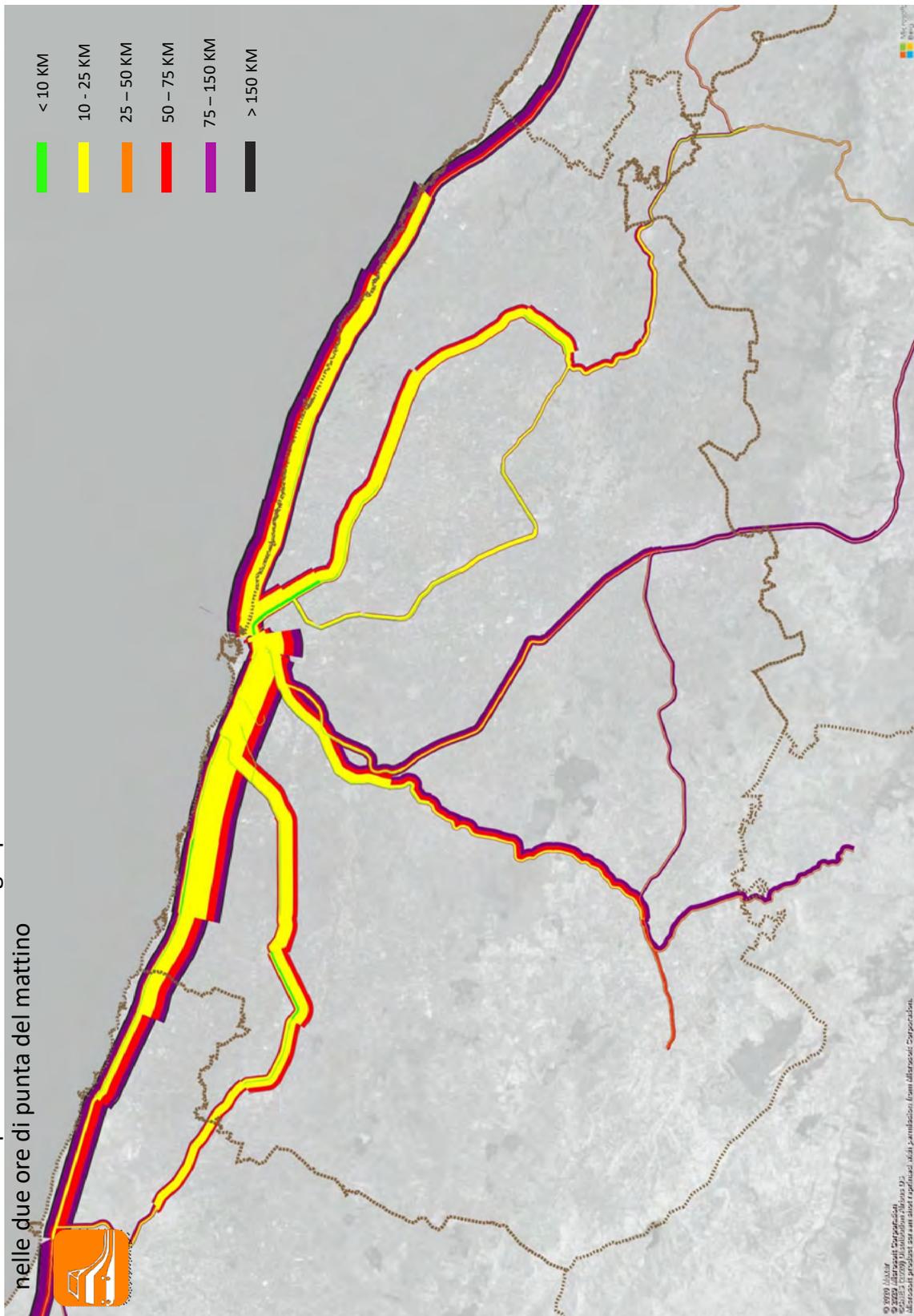




1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: CITTÀ METROPOLITANA DI BARI

Distribuzione per classi di distanza degli spostamenti intercomunali su servizi ferroviari che interessano la rete della CM di Bari nelle due ore di punta del mattino

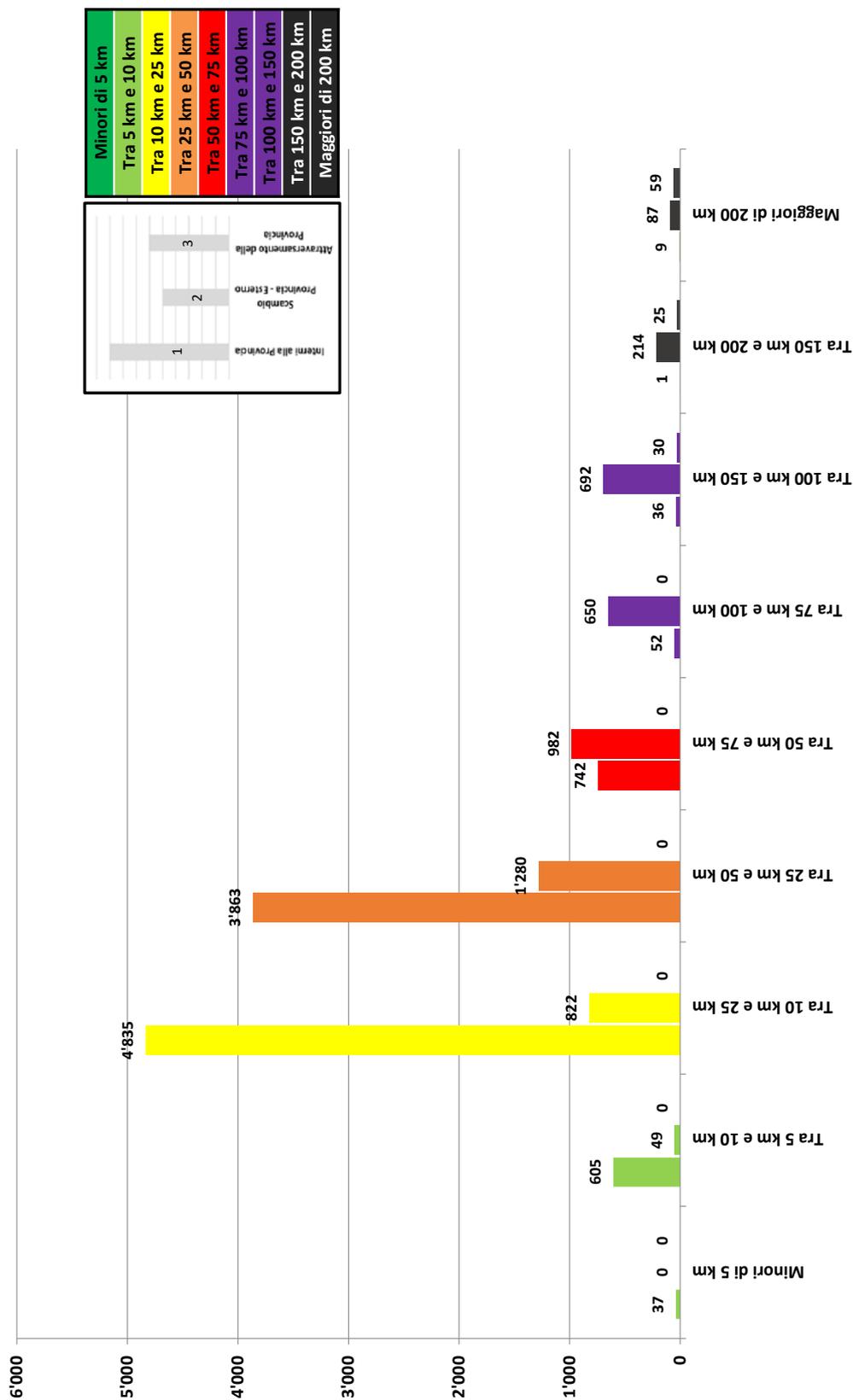


© 2009 Microsoft Corporation. Tutti i diritti sono riservati. Microsoft, il logo di Microsoft e Office sono marchi registrati di Microsoft Corporation.

1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: CITTÀ METROPOLITANA DI BARI

Distribuzione per classi di distanza degli spostamenti intercomunali su servizi ferroviari che interessano la rete della CM di Bari nelle due ore di punta del mattino





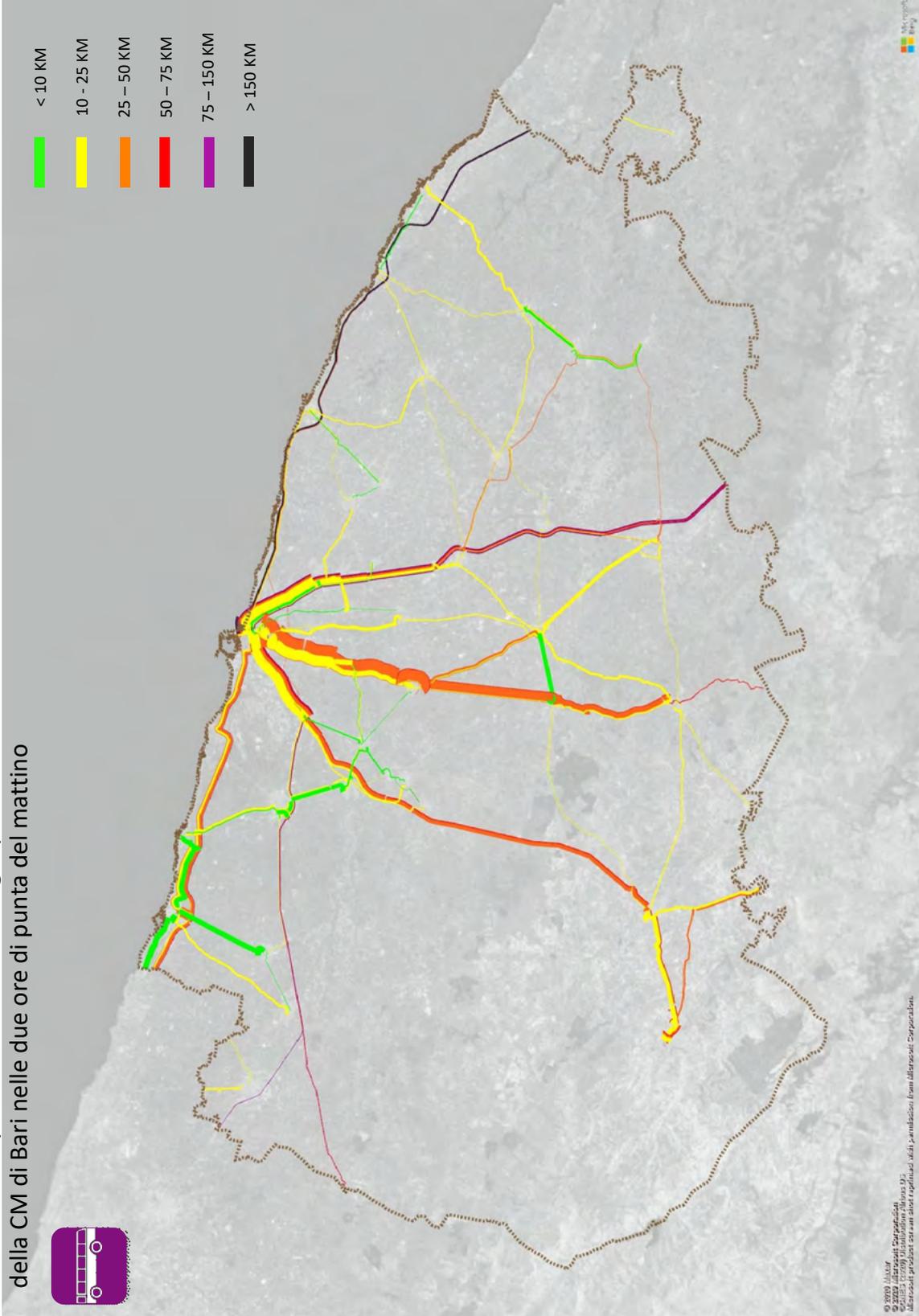
1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: CITTÀ METROPOLITANA DI BARI

Distribuzione per classi di distanza degli spostamenti intercomunali su servizi su automobilistici extraurbani che interessano la rete della CM di Bari nelle due ore di punta del mattino



- < 10 KM
- 10 - 25 KM
- 25 - 50 KM
- 50 - 75 KM
- 75 - 150 KM
- > 150 KM

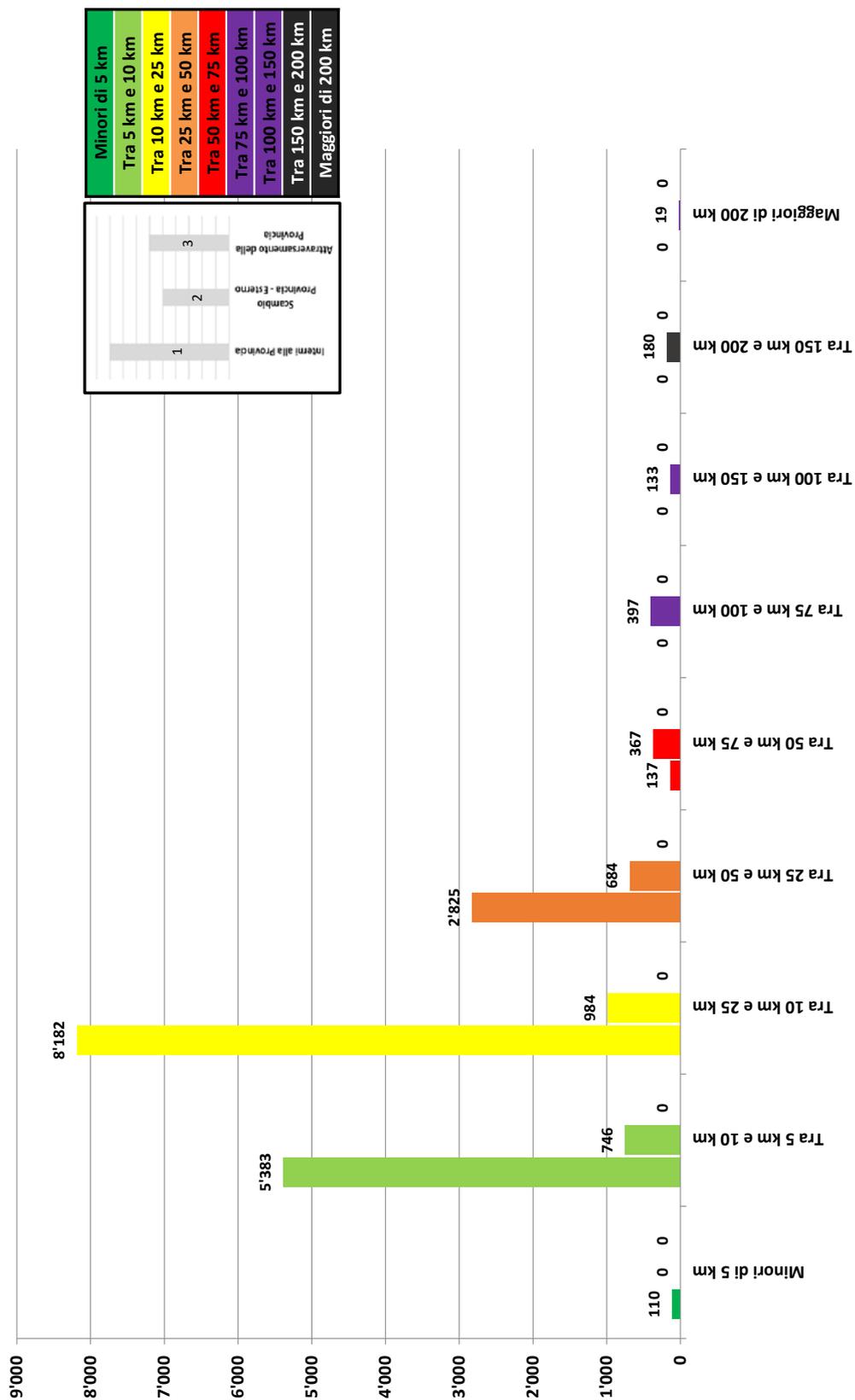


© 2009 Microsoft Corporation. Tutti i diritti sono riservati. Microsoft, il logo di Microsoft e Office sono marchi registrati di Microsoft Corporation. Altri nomi di prodotti e servizi sono marchi registrati di altri produttori.

1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: CITTÀ METROPOLITANA DI BARI

Distribuzione per classi di distanza degli spostamenti intercomunali su servizi su automobilistici extraurbani che interessano la rete della CM di Bari nelle due ore di punta del mattino

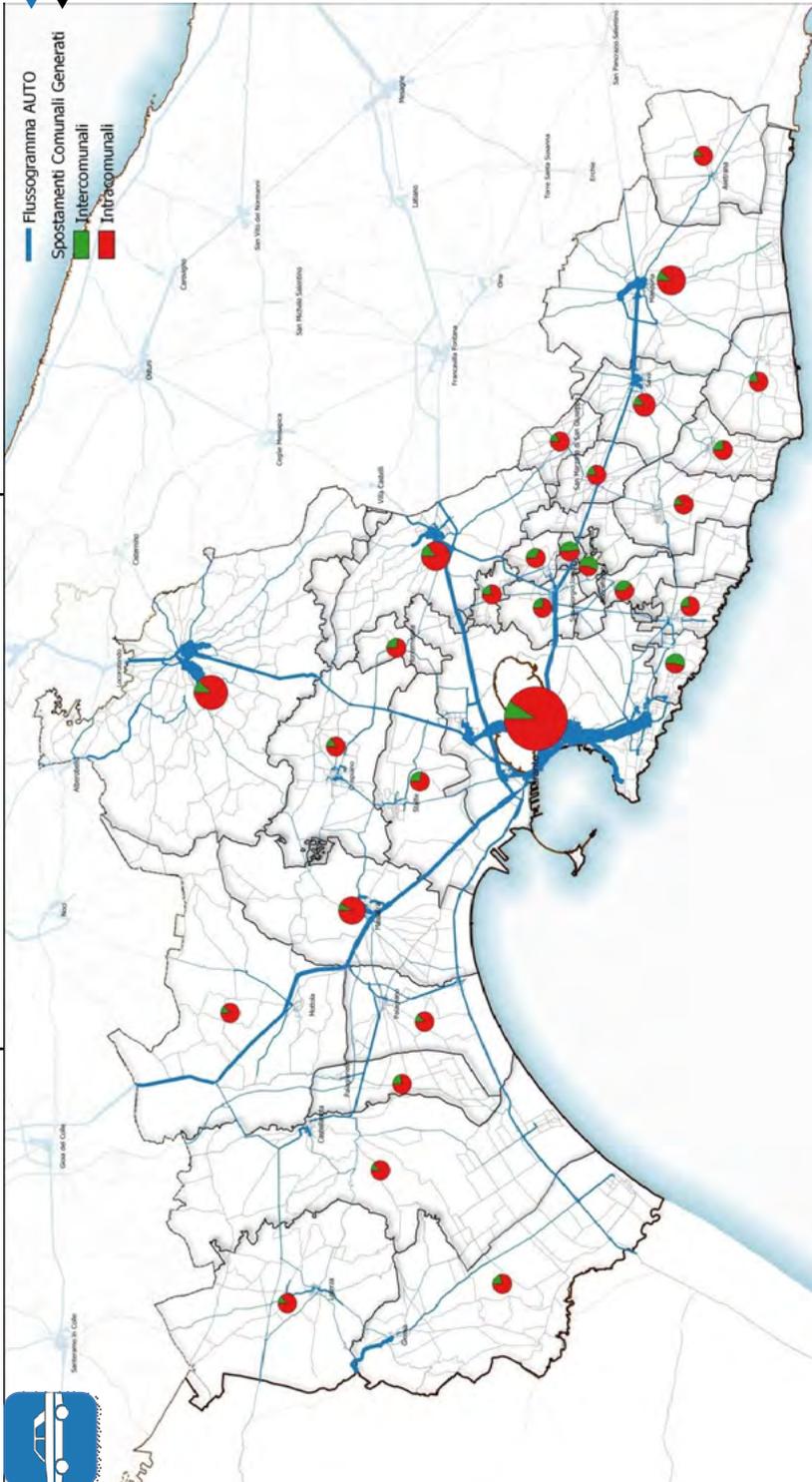




1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: **PROVINCIA DI TARANTO**

Traffico su Auto Privata - Componenti di domanda di traffico nell'ora di punta del mattino



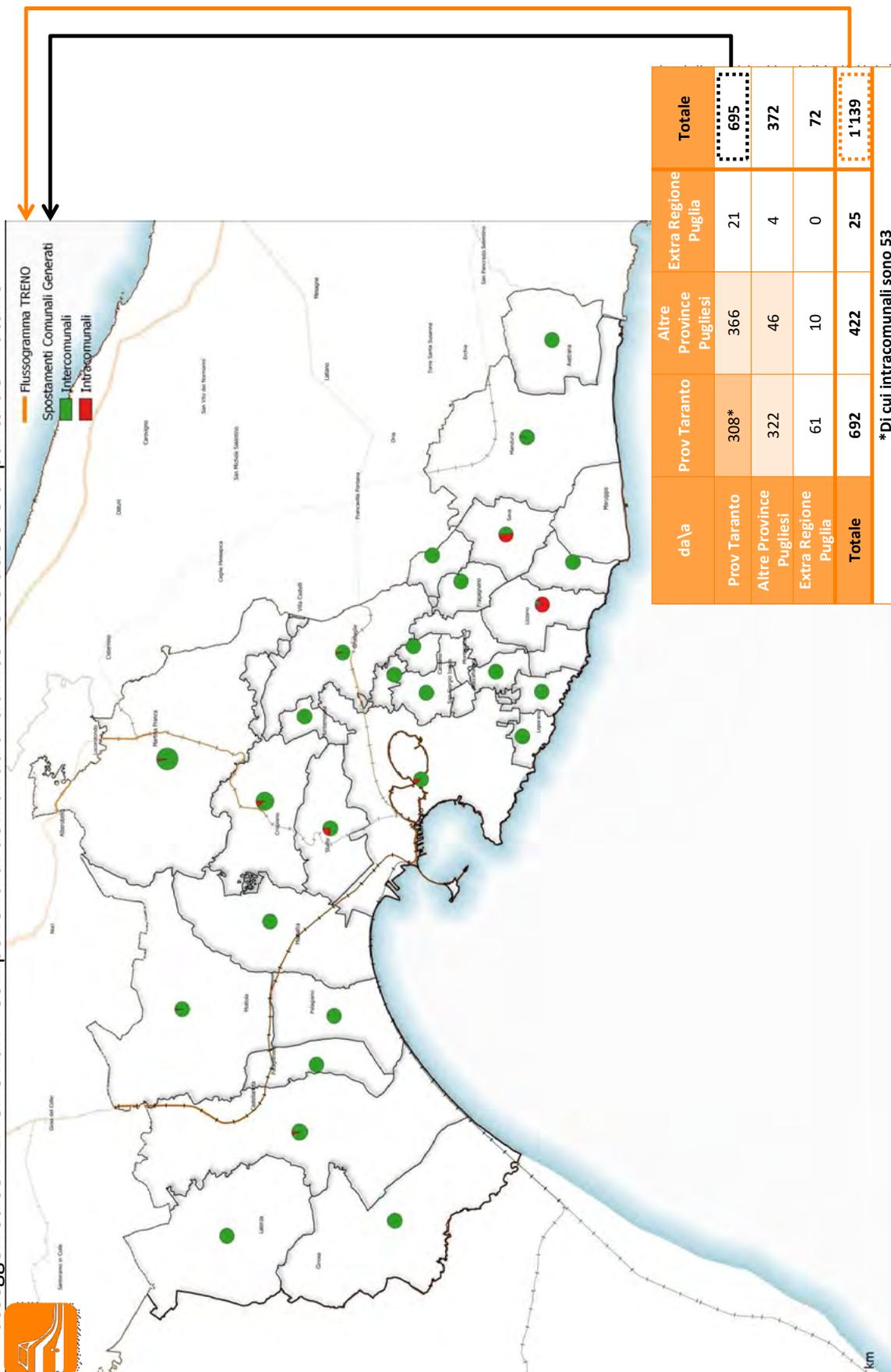
da/a	Prov Taranto	Altre Province Pugliesi	Extra Regione Puglia	Totale
Prov Taranto	138'890*	3'640	958	143'488
Altre Province Pugliesi	3'190	617	216	4'023
Extra Regione Puglia	1'074	167	41	1'283
Totale	143'154	4'425	1'215	148'794

*Di cui intracomunali sono 122'898

1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: **PROVINCIA DI TARANTO**

Passengeri su servizi ferroviari - Componenti di domanda di traffico nelle ore di punta del mattino

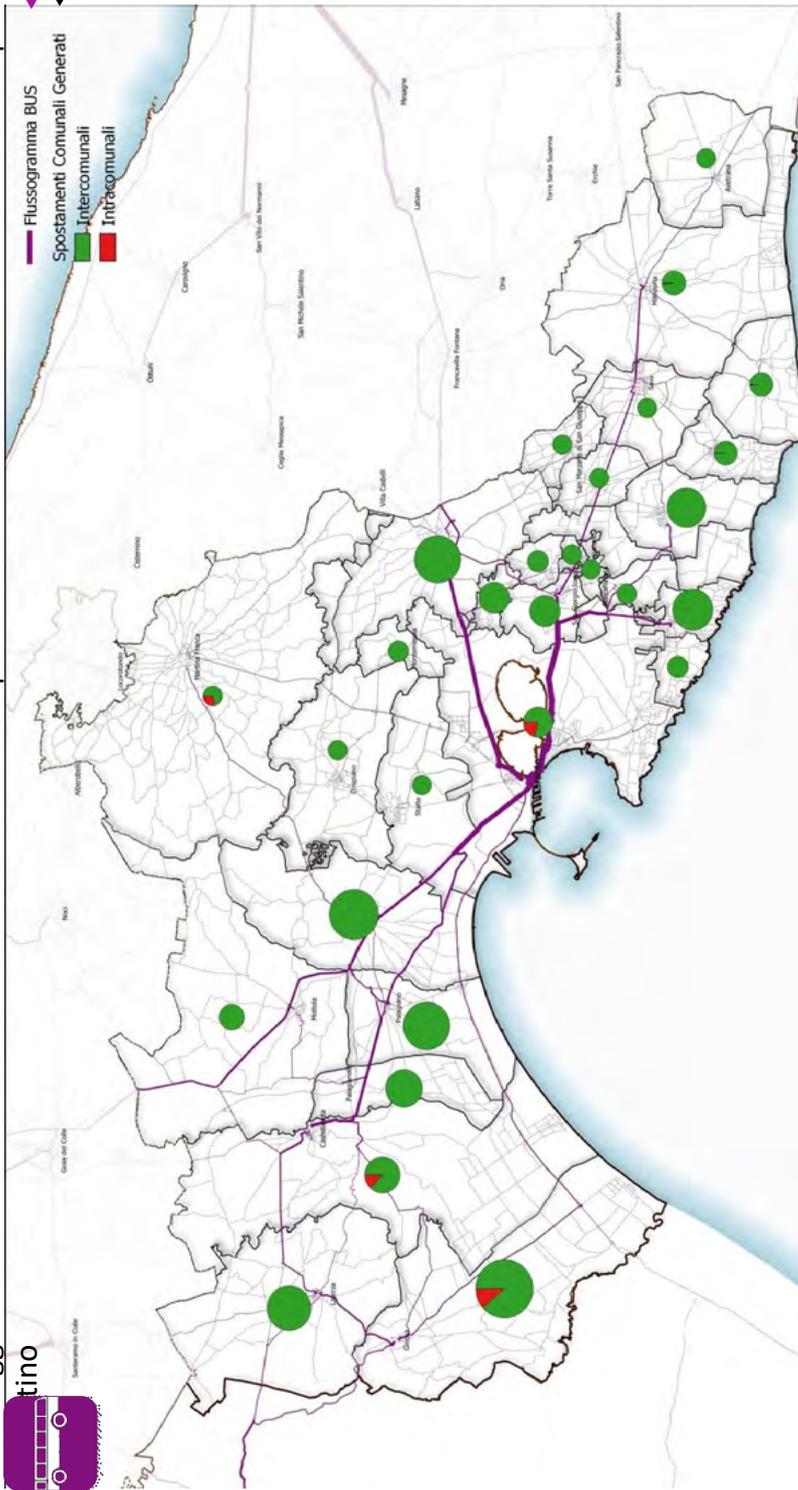
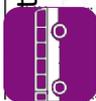




1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: **PROVINCIA DI TARANTO**

Passenger services on extra-urban motor vehicle traffic - Components of demand for traffic within two hours of the tip of the



da\a	Prov Taranto	Altre Province Pugliesi	Extra Regione Puglia	Totale
Prov Taranto	6'870*	692	399	7'961
Altre Province Pugliesi	1'047	51	3	1'101
Extra Regione Puglia	75	0	0	75
Totale	7'992	743	402	9'137

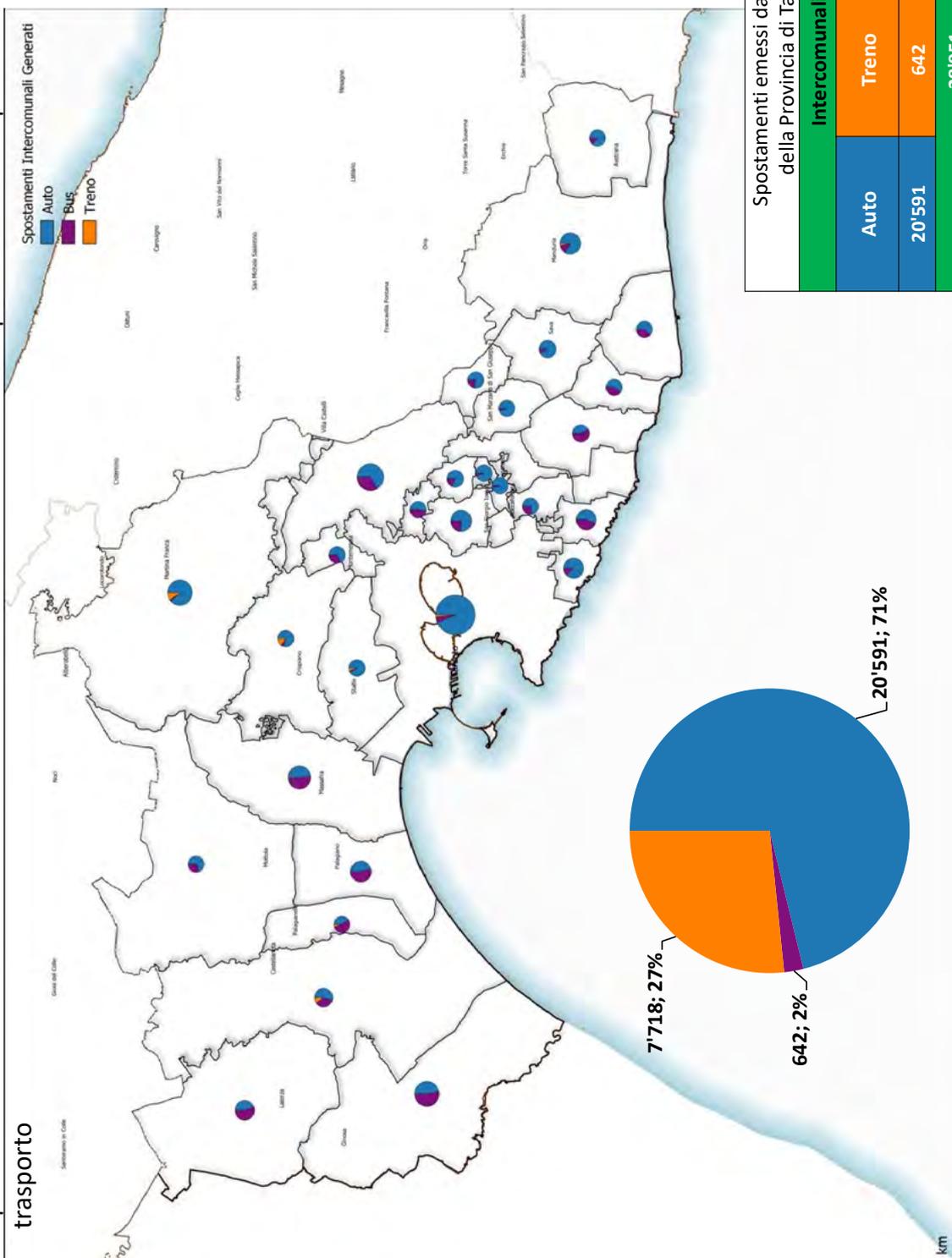
* Di cui intracomunali sono 243



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: **PROVINCIA DI TARANTO**

Spostamenti intercomunali emessi dai comuni della Prov di Taranto nelle ore di punta del mattino per sistema di trasporto

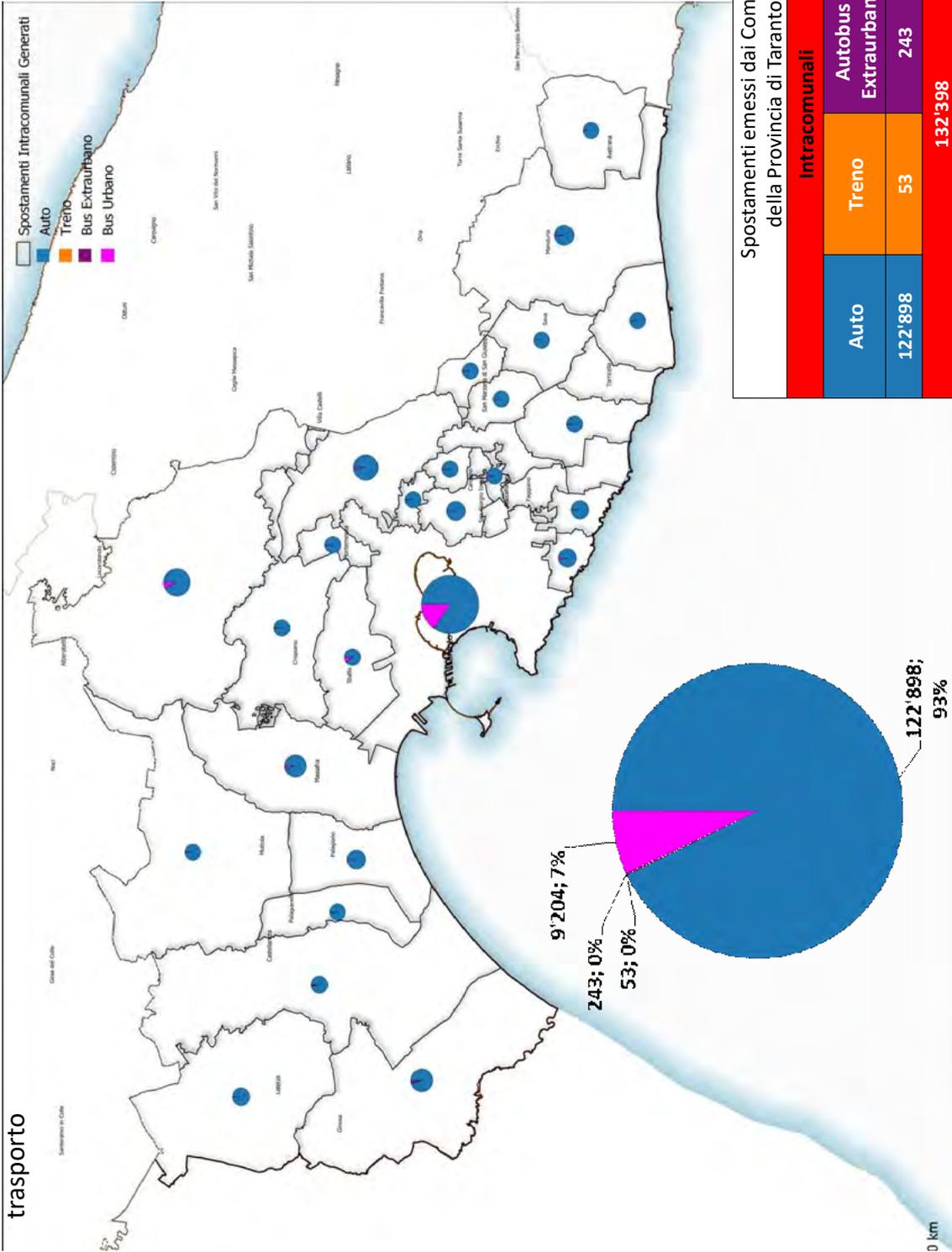




1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: **PROVINCIA DI TARANTO**

Spostamenti intracomunali emessi dai comuni della Prov di Taranto nelle ore di punta del mattino per sistema di trasporto



Spostamenti emessi dai Comuni della Provincia di Taranto

Intracomunali			
Auto	Treno	Autobus Extraurbano	Autobus Urbano
122'898	53	243	9'204
132'398			

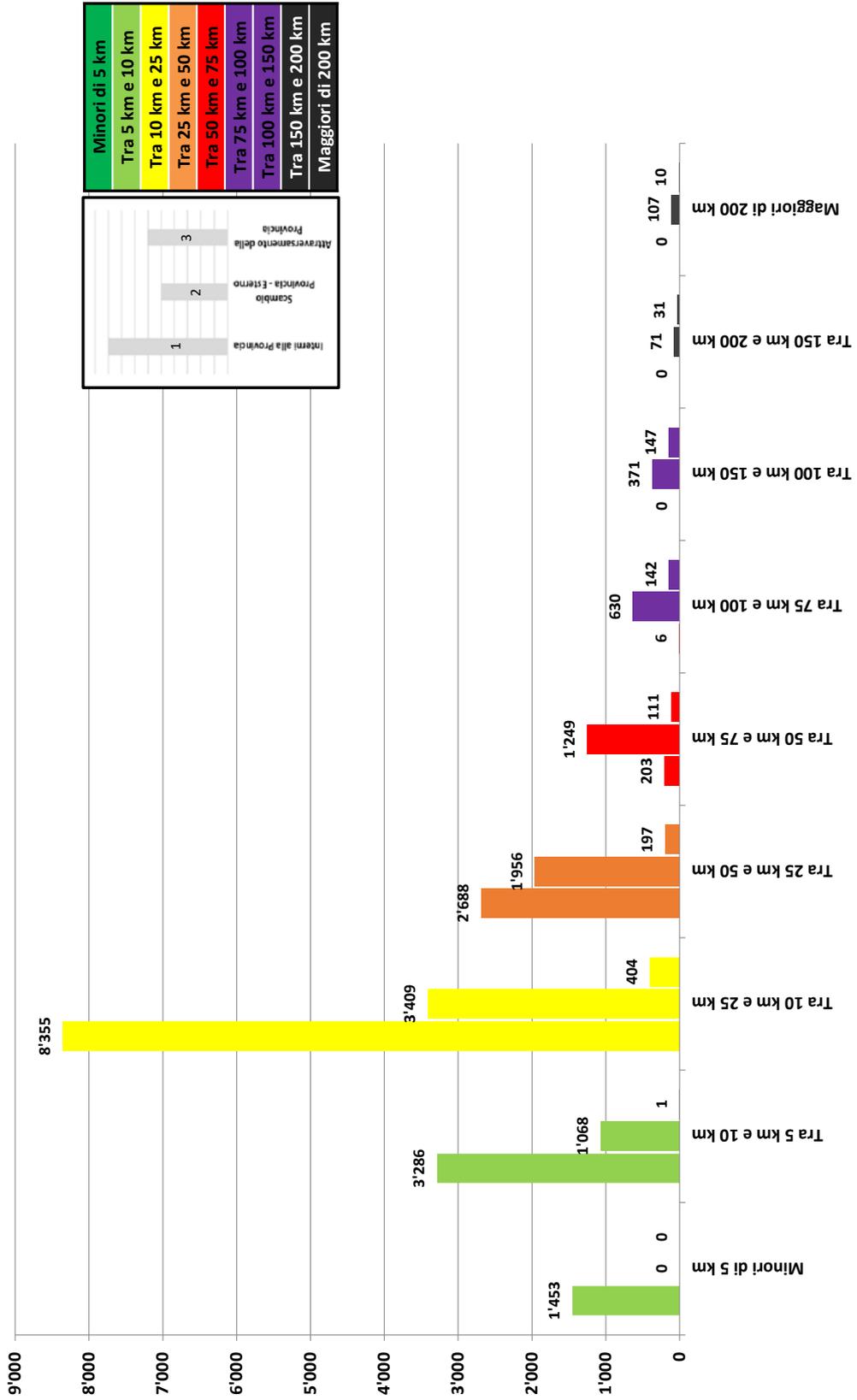
0 km



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: **PROVINCIA DI TARANTO**

Distribuzione per classi di distanza degli spostamenti intercomunali su auto privata che interessano la rete della Prov di Taranto nell'ora di punta del mattino

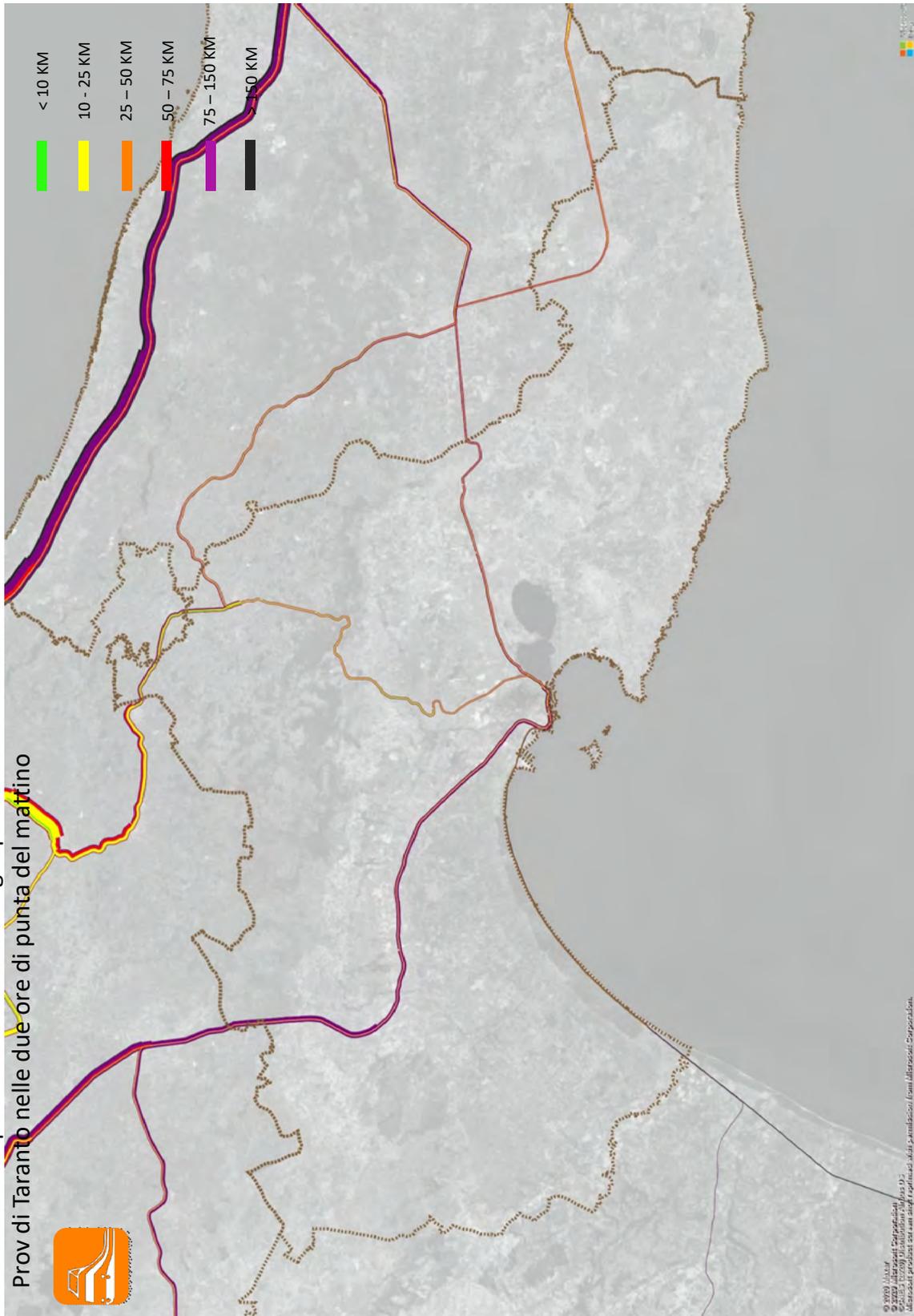


1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: PROVINCIA DI TARANTO

Distribuzione per classi di distanza degli spostamenti intercomunali su servizi ferroviari che interessano la rete della

Prov di Taranto nelle ore di punta del mattino



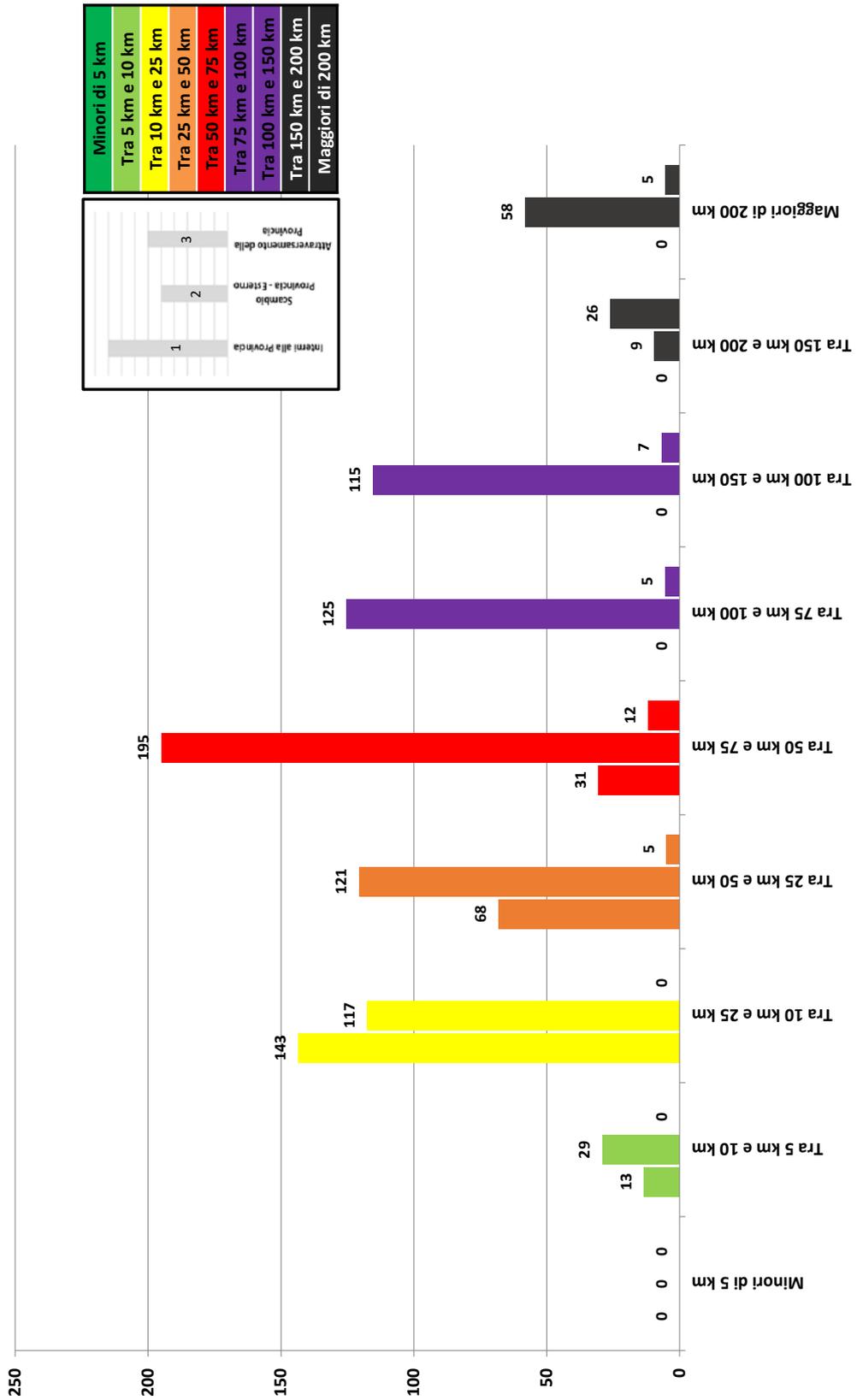
© 2009 United Corporation
PUBBLICAZIONE GRATUITA
L'uso è consentito per scopi non commerciali.
L'uso è vietato per scopi commerciali.



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: **PROVINCIA DI TARANTO**

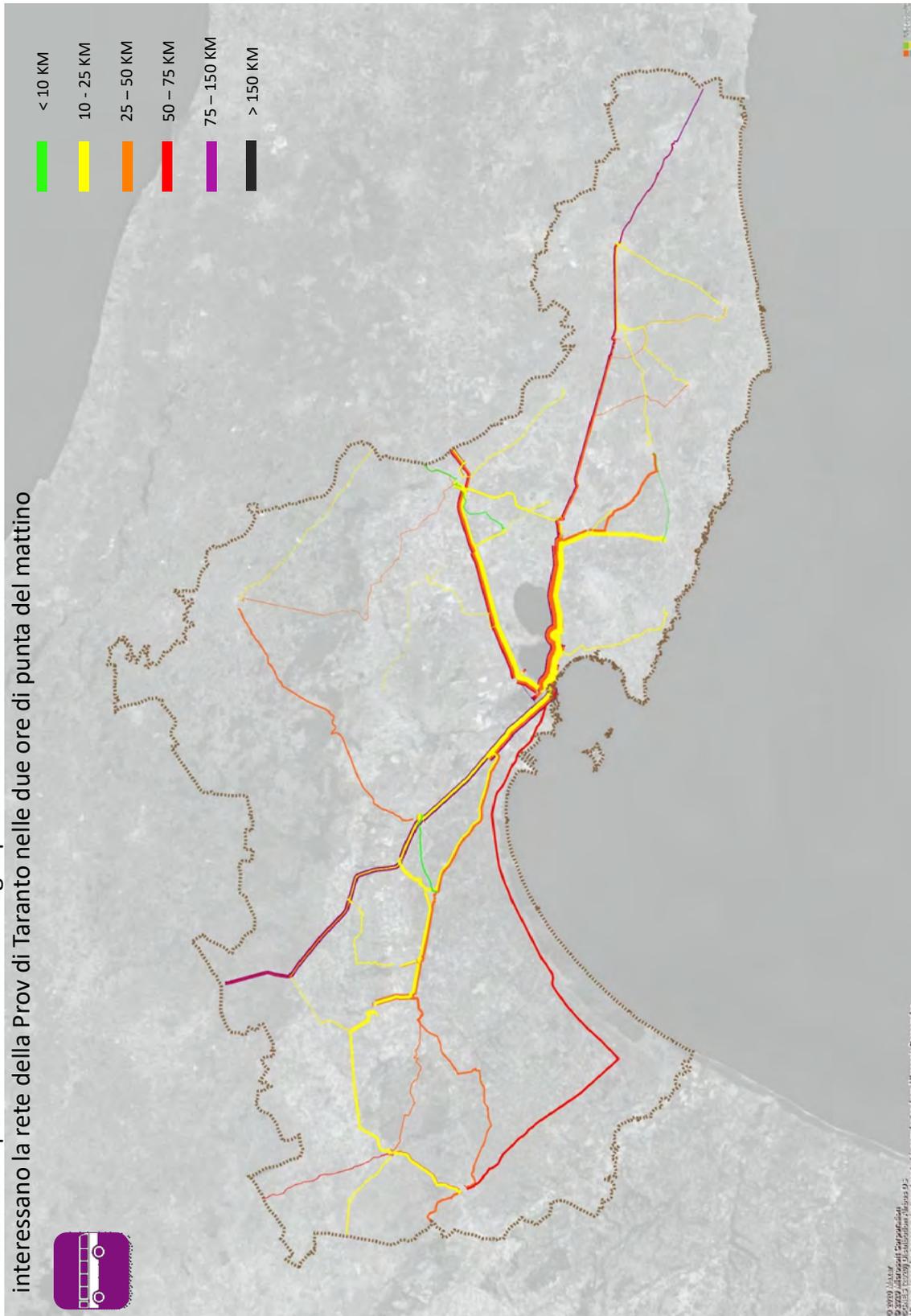
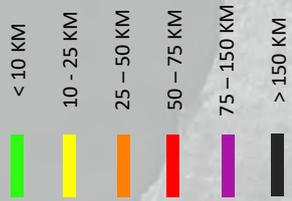
Distribuzione per classi di distanza degli spostamenti intercomunali su servizi ferroviari che interessano la rete della Prov di Taranto nelle due ore di punta del mattino



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: **PROVINCIA DI TARANTO**

Distribuzione per classi di distanza degli spostamenti intercomunali su servizi su automobilistici extraurbani che interessano la rete della Prov di Taranto nelle due ore di punta del mattino



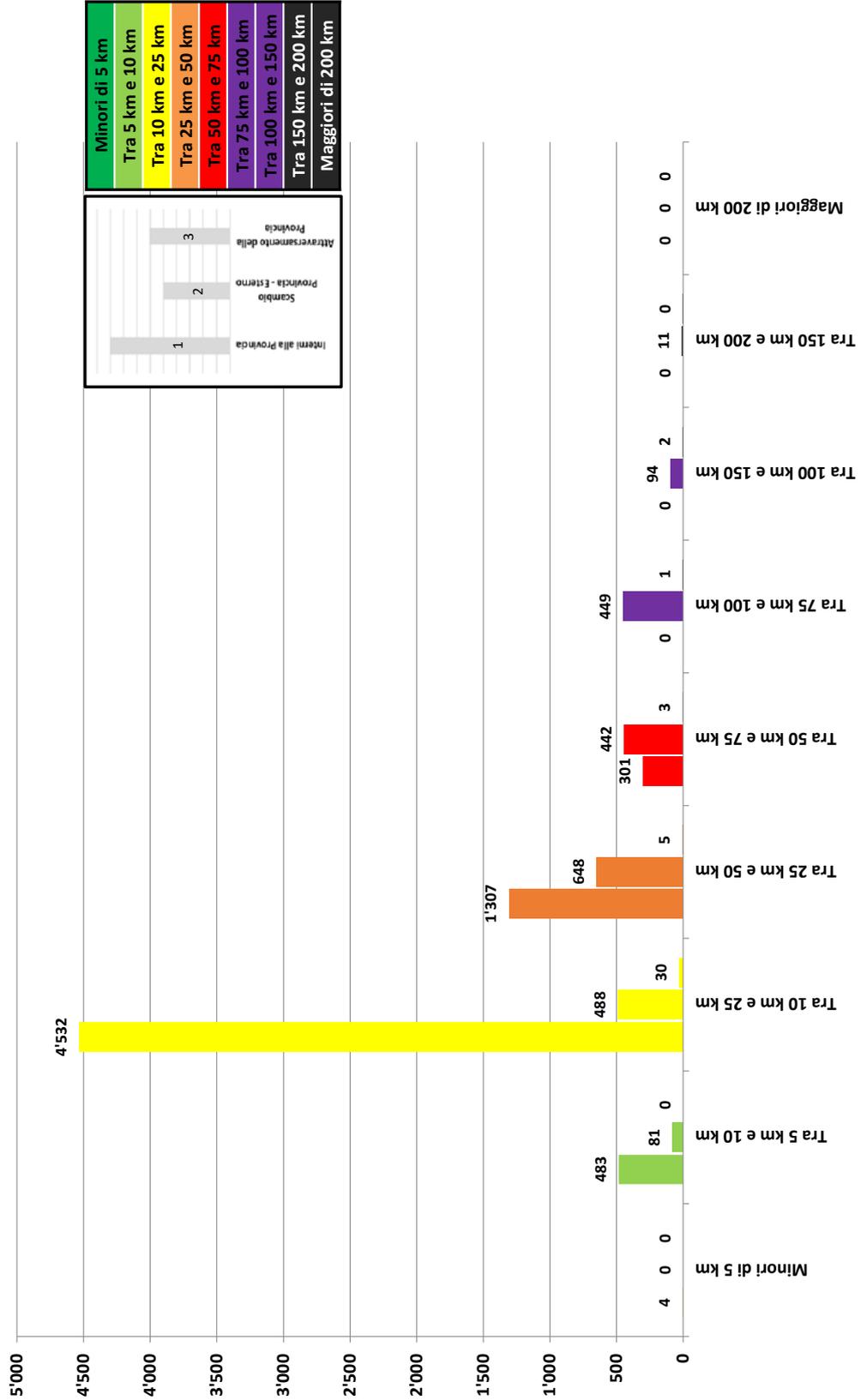
© 2009 Urban
 Planning Corporation
 P.O. Box 1000
 10000
 All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted, in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording, or by any information storage and retrieval system, without permission in writing from Urban Planning Corporation.



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: **PROVINCIA DI TARANTO**

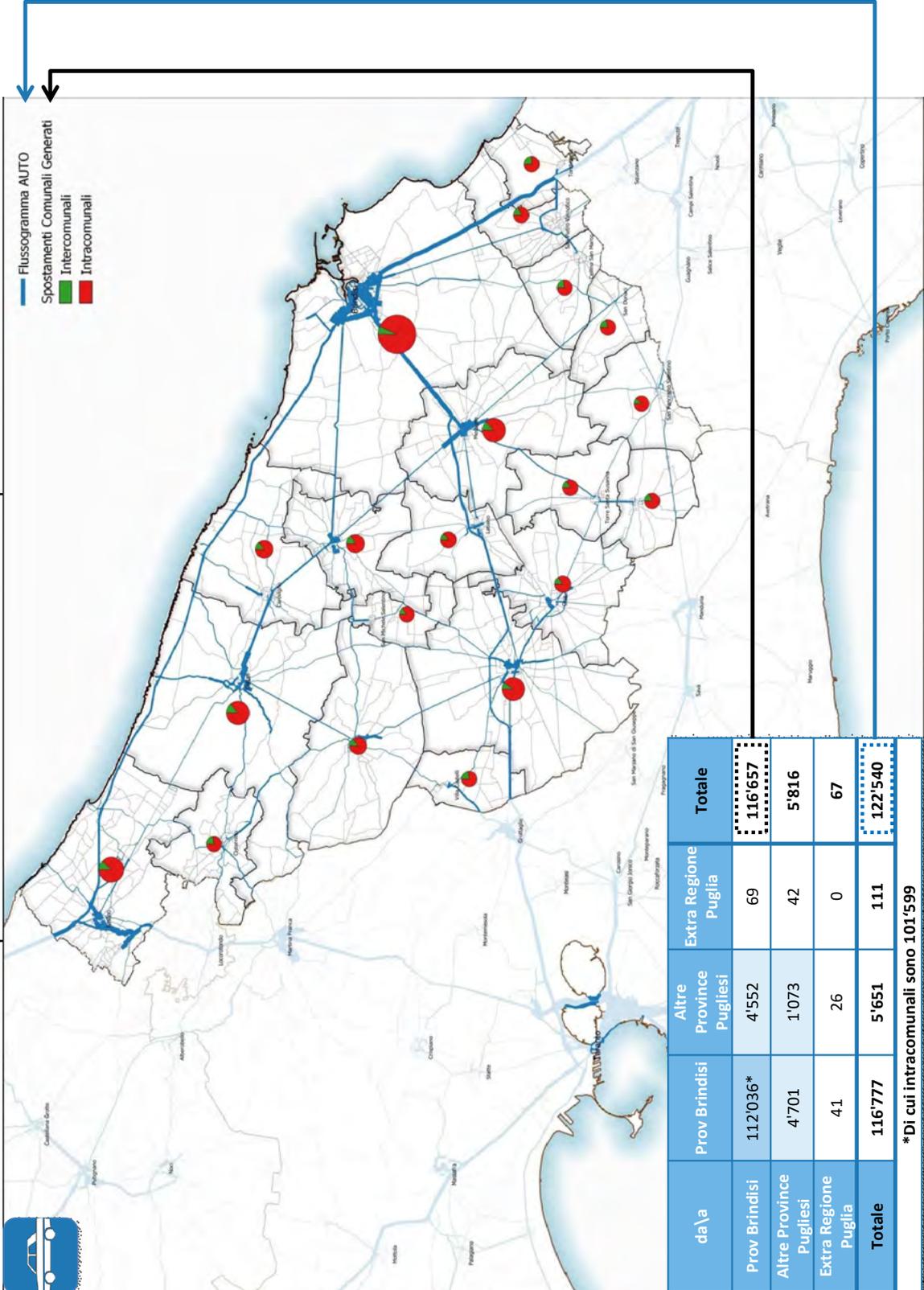
Distribuzione per classi di distanza degli spostamenti intercomunali su servizi su automobilistici extraurbani che interessano la rete della Prov di Taranto nelle due ore di punta del mattino



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: **PROVINCIA DI BRINDISI**

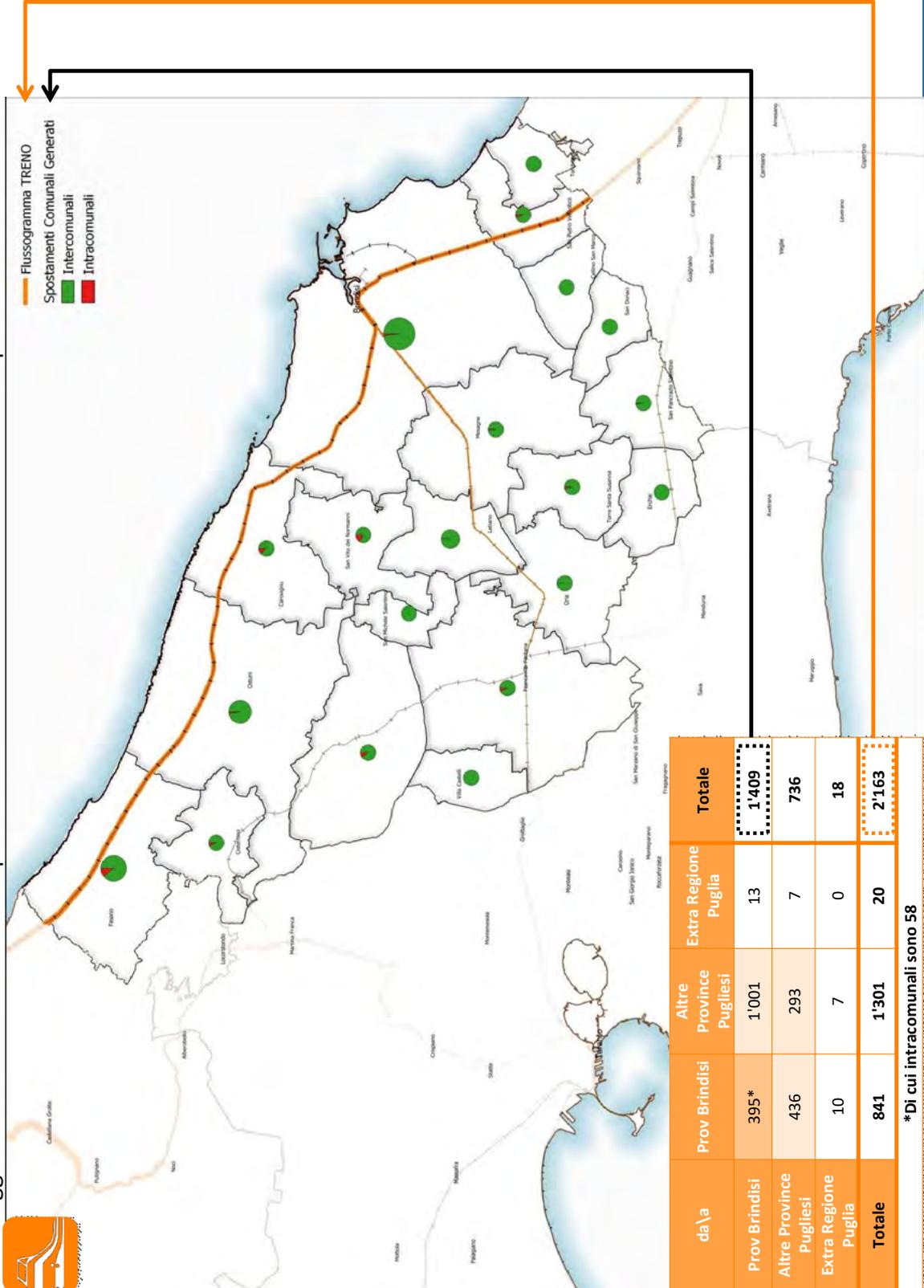
Traffico su Auto Privata - Componenti di domanda di traffico nell'ora di punta del mattino



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: PROVINCIA DI BRINDISI

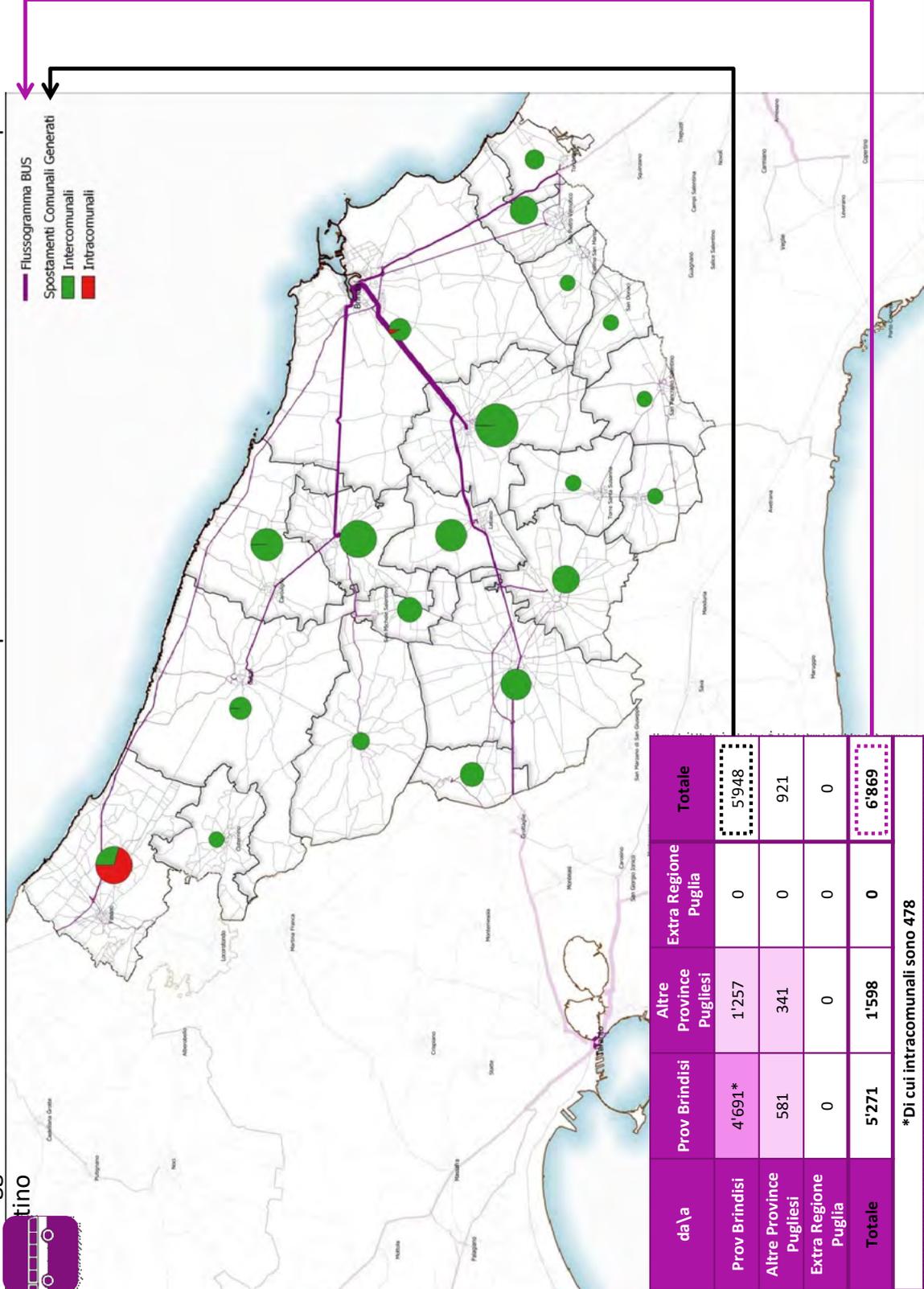
Passengeri su servizi ferroviari - Componenti di domanda di traffico nelle due ore di punta del mattino



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: **PROVINCIA DI BRINDISI**

Passengeri su servizi su automobilistici extraurbani - Componenti di domanda di traffico nelle due ore di punta del mattino



da \ a	Prov Brindisi	Altre Province Pugliesi	Extra Regione Puglia	Totale
Prov Brindisi	4'691*	1'257	0	5'948
Altre Province Pugliesi	581	341	0	921
Extra Regione Puglia	0	0	0	0
Totale	5'271	1'598	0	6'869

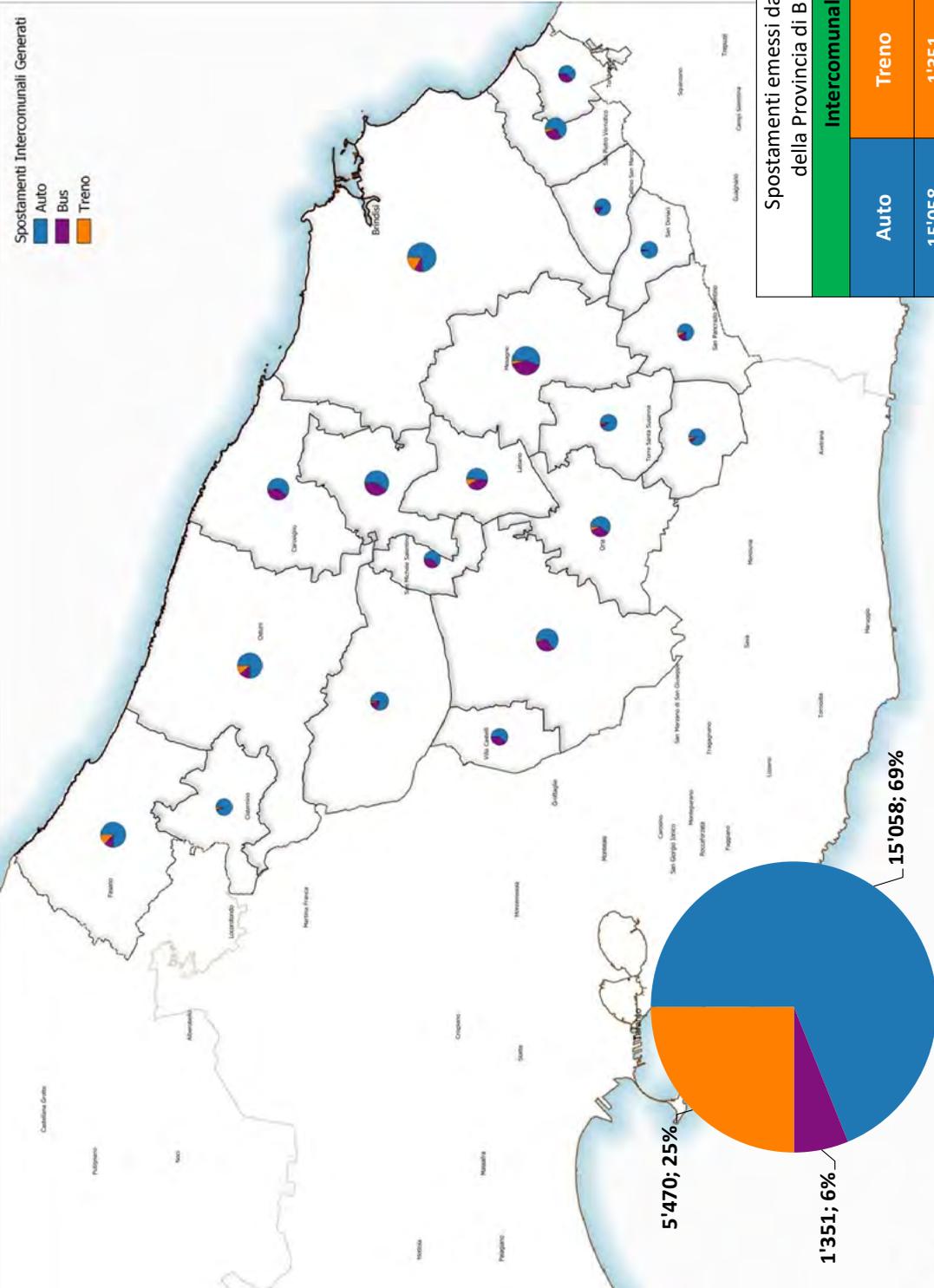
* Di cui intracomunali sono 478



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: **PROVINCIA DI BRINDISI**

Spostamenti intercomunali emessi dai comuni della Provincia di Brindisi nelle ore di punta del mattino per sistema di trasporto

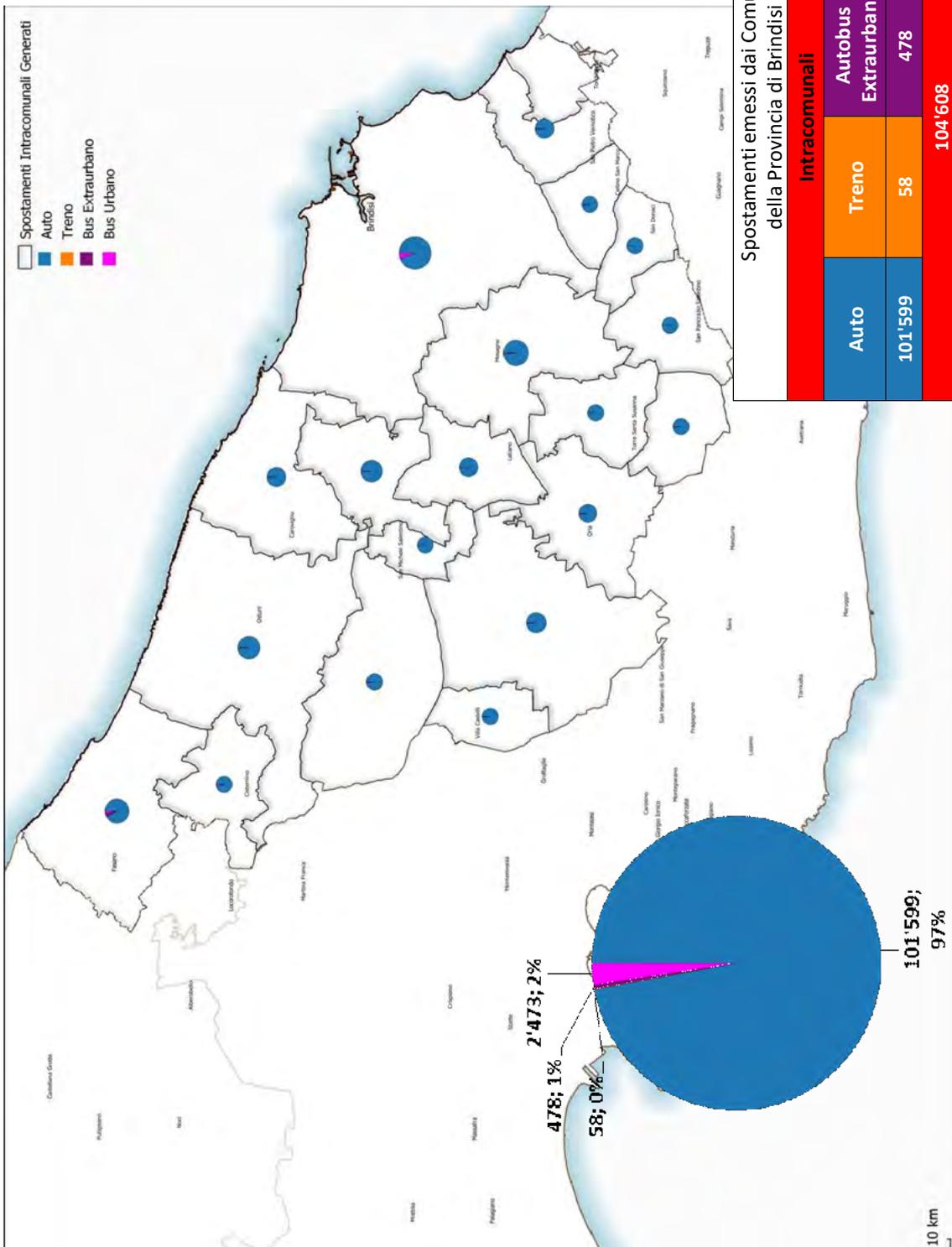




1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: **PROVINCIA DI BRINDISI**

Spostamenti intracomunali emessi dai comuni della Provincia di Brindisi nelle ore di punta del mattino per sistema di trasporto





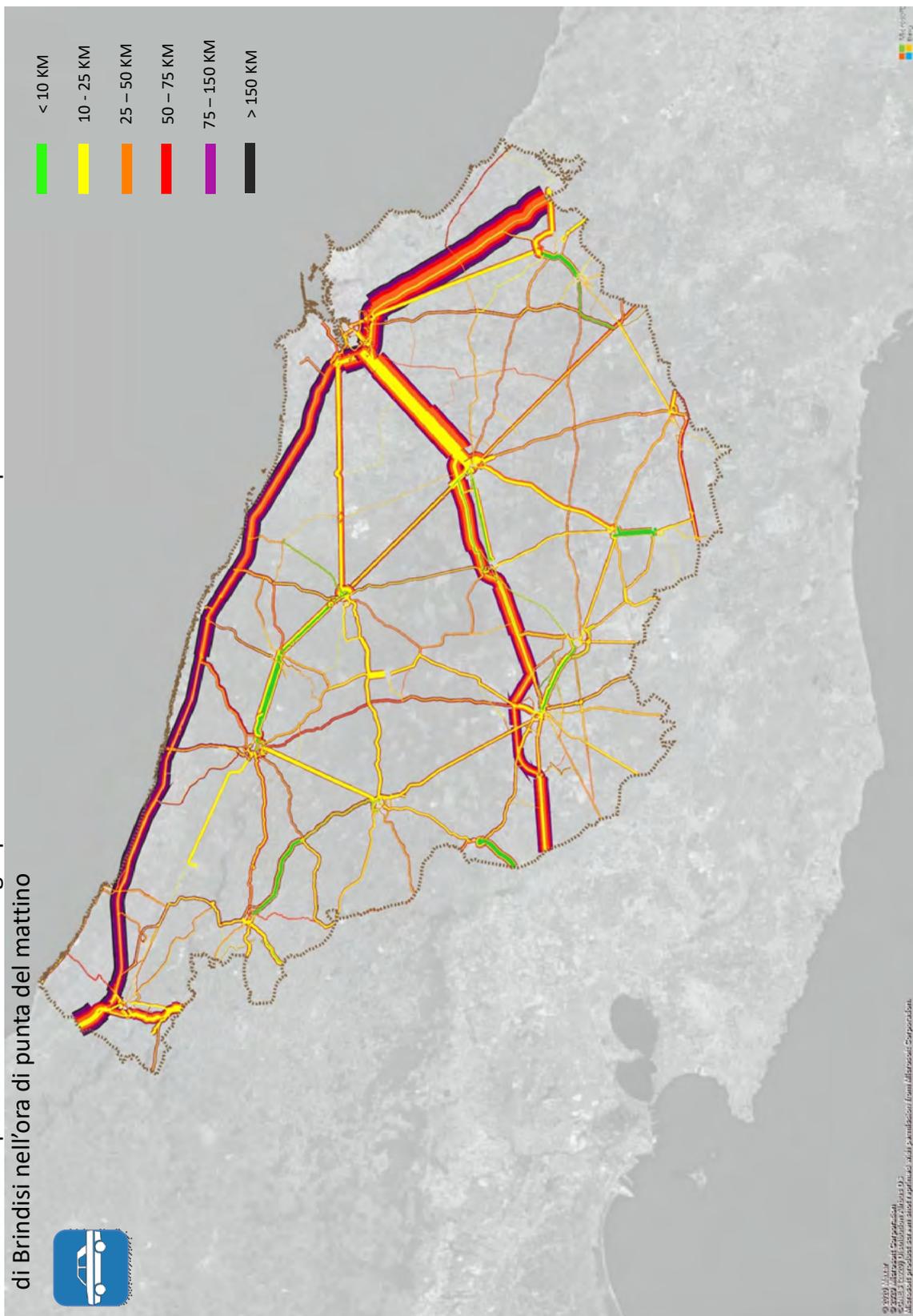
1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: **PROVINCIA DI BRINDISI**

Distribuzione per classi di distanza degli spostamenti intercomunali su auto privata che interessano la rete della Prov di Brindisi nell'ora di punta del mattino



- █ < 10 KM
- █ 10 - 25 KM
- █ 25 - 50 KM
- █ 50 - 75 KM
- █ 75 - 150 KM
- █ > 150 KM

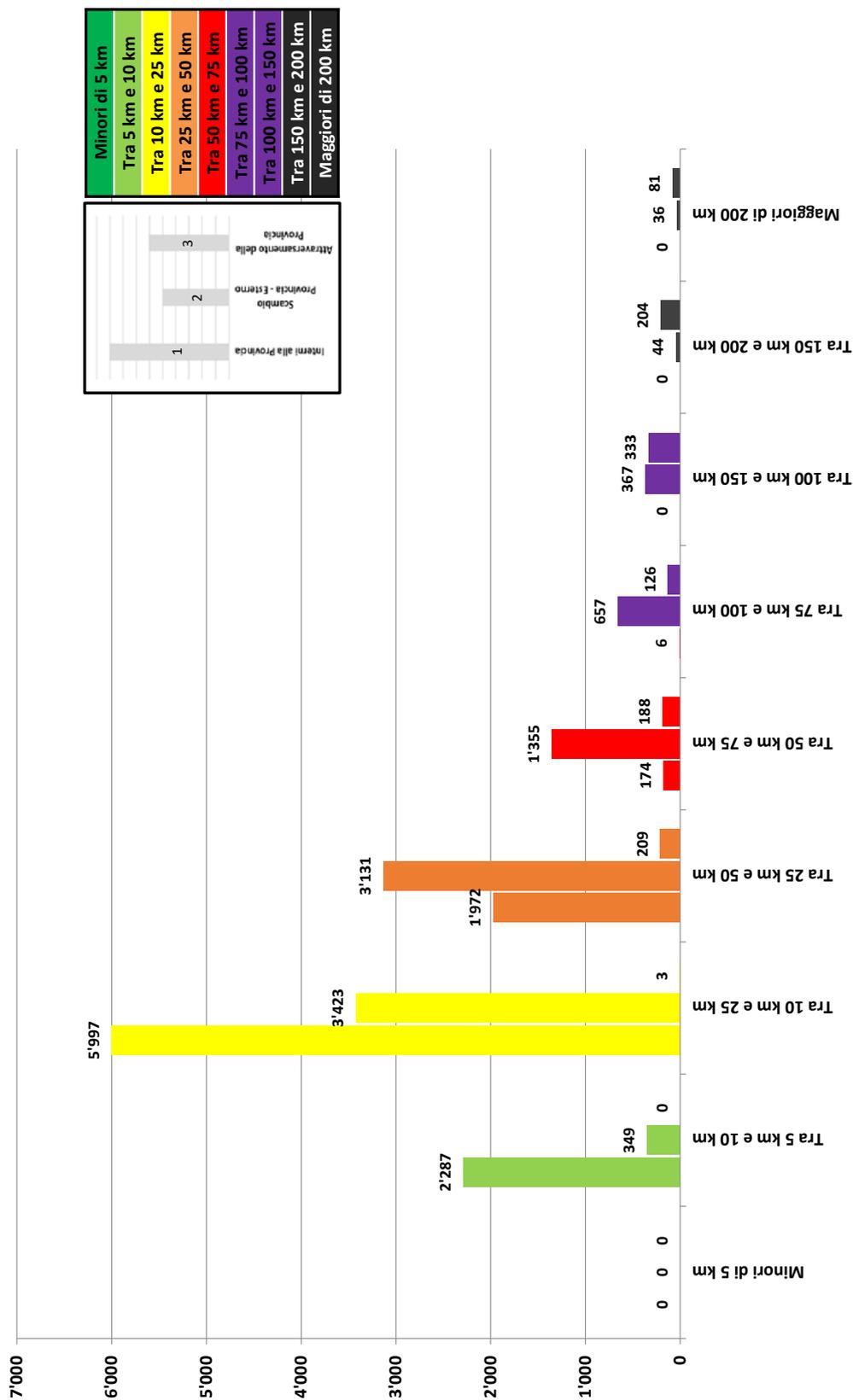


© 2020, All rights reserved.
 Regione Puglia - Dipartimento Provinciale di Brindisi
 Elaborazioni prodotte su dati elaborati dalla società Interpolis Corporation.

1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: PROVINCIA DI BRINDISI

Distribuzione per classi di distanza degli spostamenti intercomunali su auto privata che interessano la rete della Prov di Brindisi nell'ora di punta del mattino

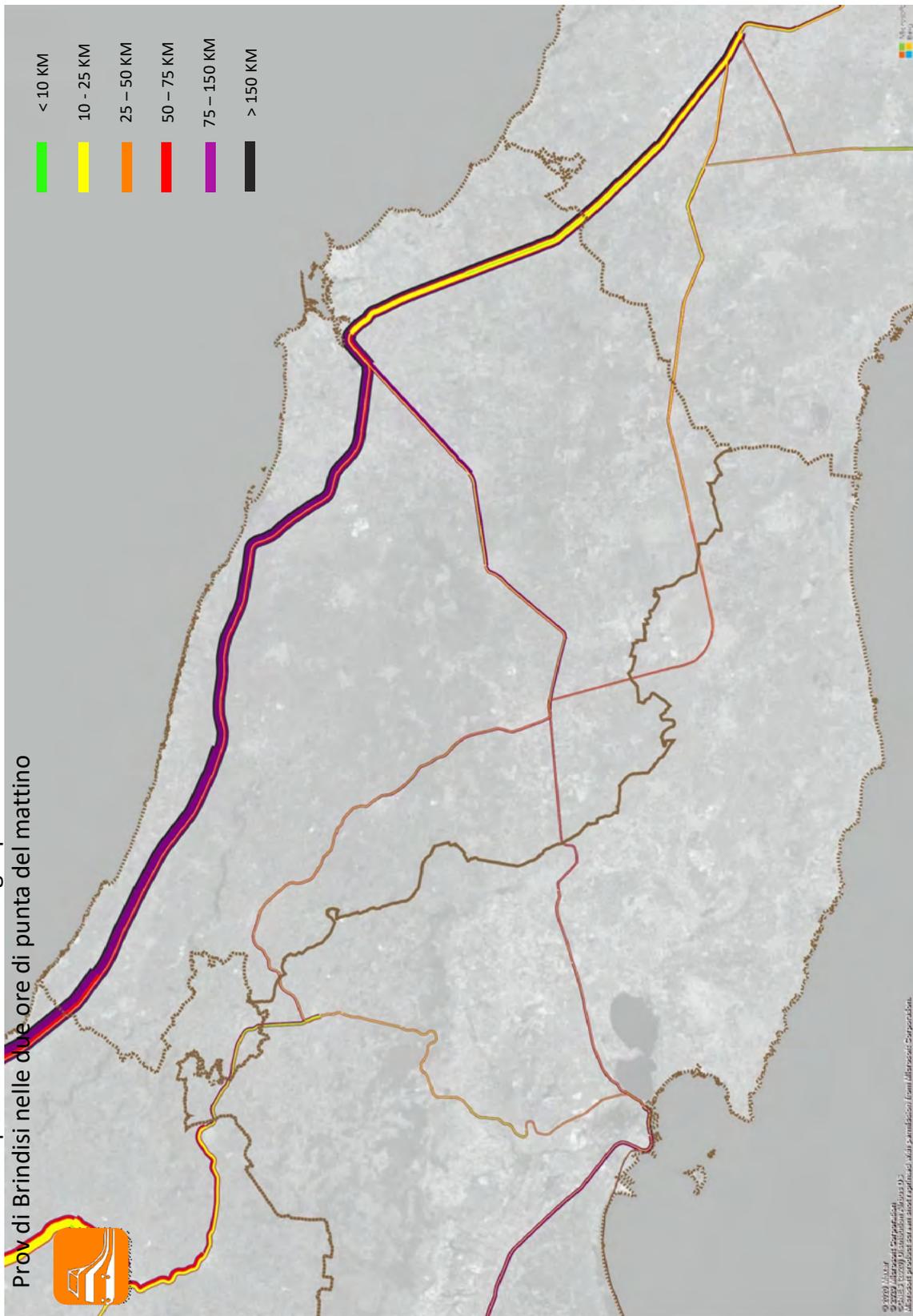




1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: **PROVINCIA DI BRINDISI**

Distribuzione per classi di distanza degli spostamenti intercomunali su servizi ferroviari che interessano la rete della Prov di Brindisi nelle due ore di punta del mattino

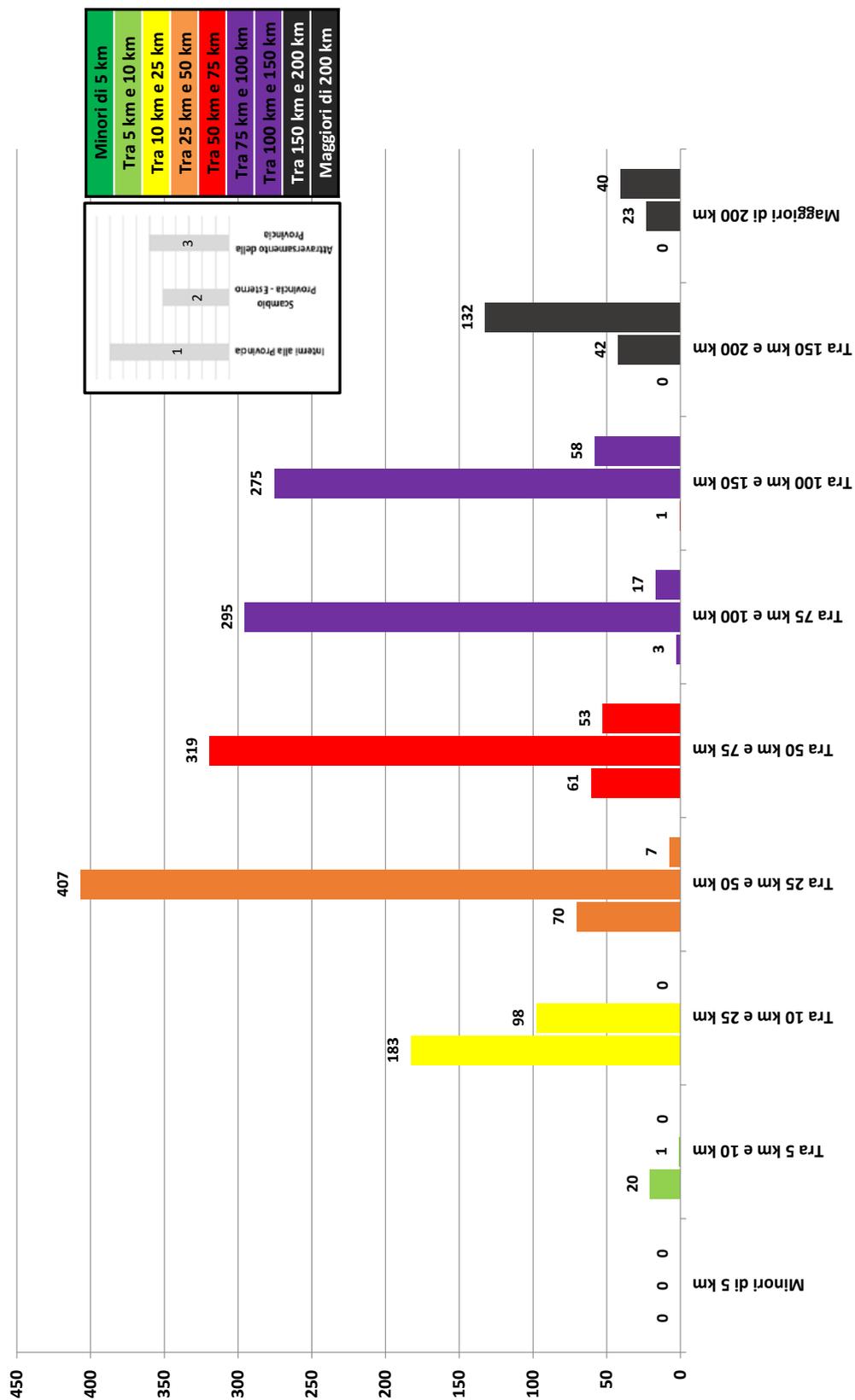




1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: **PROVINCIA DI BRINDISI**

Distribuzione per classi di distanza degli spostamenti intercomunali su servizi ferroviari che interessano la rete della Prov di Brindisi nelle due ore di punta del mattino

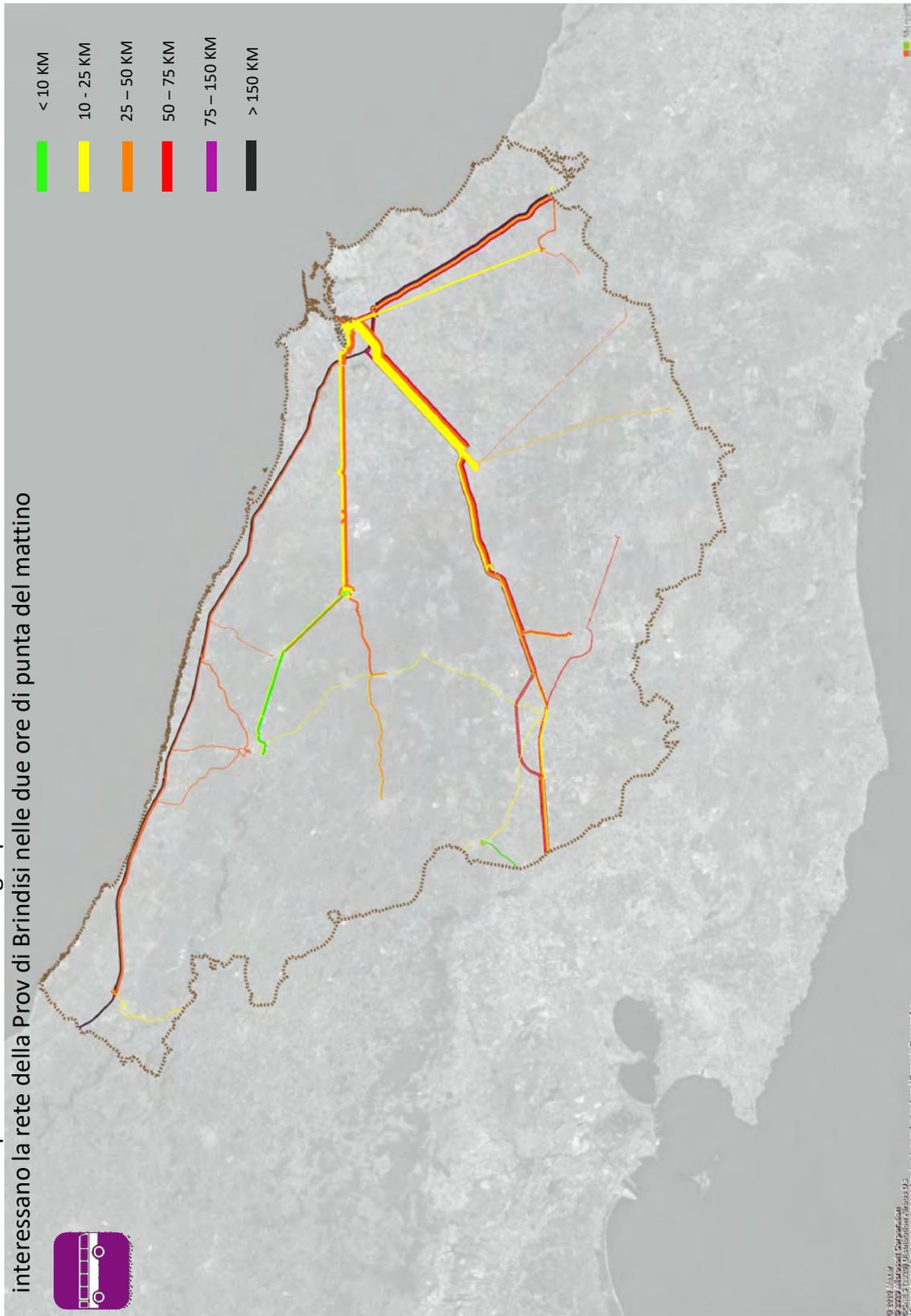
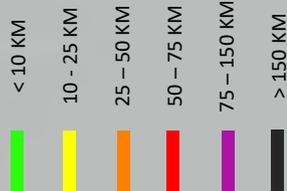




1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: **PROVINCIA DI BRINDISI**

Distribuzione per classi di distanza degli spostamenti intercomunali su servizi su automobilistici extraurbani che interessano la rete della Prov di Brindisi nelle due ore di punta del mattino

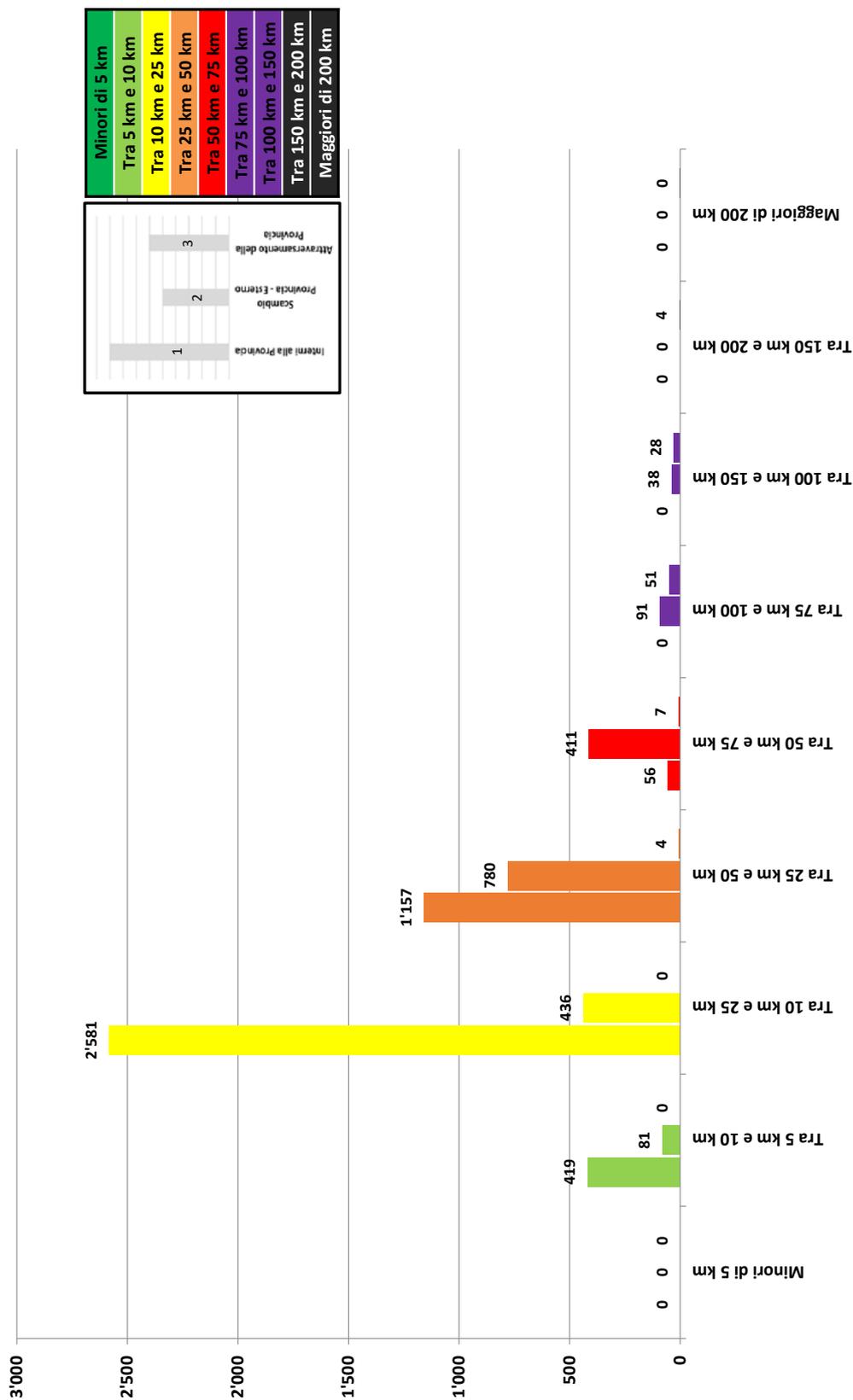


© 2020 Mapbox
Tutti i diritti sono riservati. Per informazioni sui servizi di Mapbox, visitate il sito web di Mapbox Corp. o contattate il servizio clienti di Mapbox Corp. a info@mapbox.com.

1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: **PROVINCIA DI BRINDISI**

Distribuzione per classi di distanza degli spostamenti intercomunali su servizi su automobilistici extraurbani che interessano la rete della Prov di Brindisi nelle due ore di punta del mattino

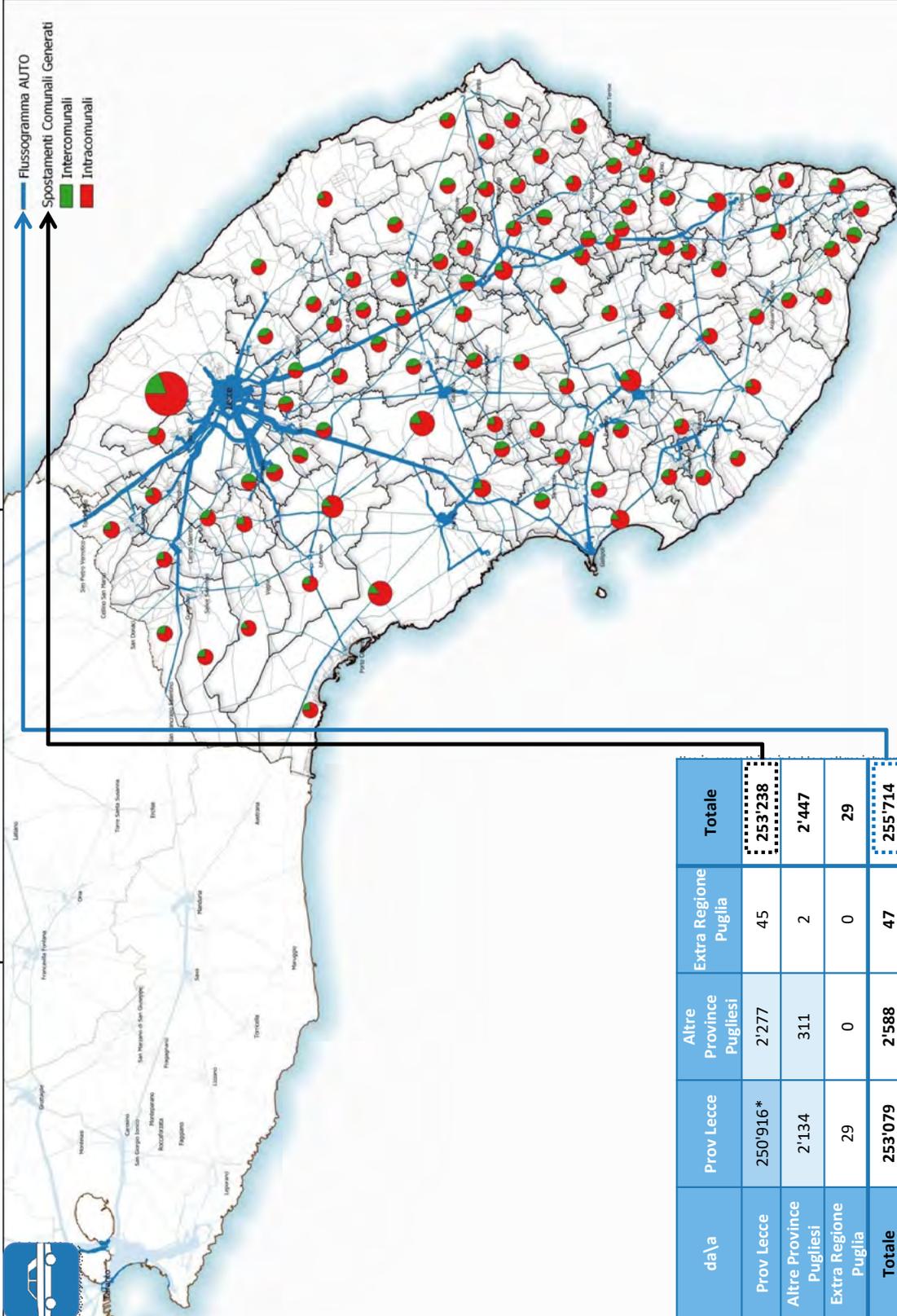




1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: **PROVINCIA DI LECCE**

Traffico su Auto Privata - Componenti di domanda di traffico nell'ora di punta del mattino



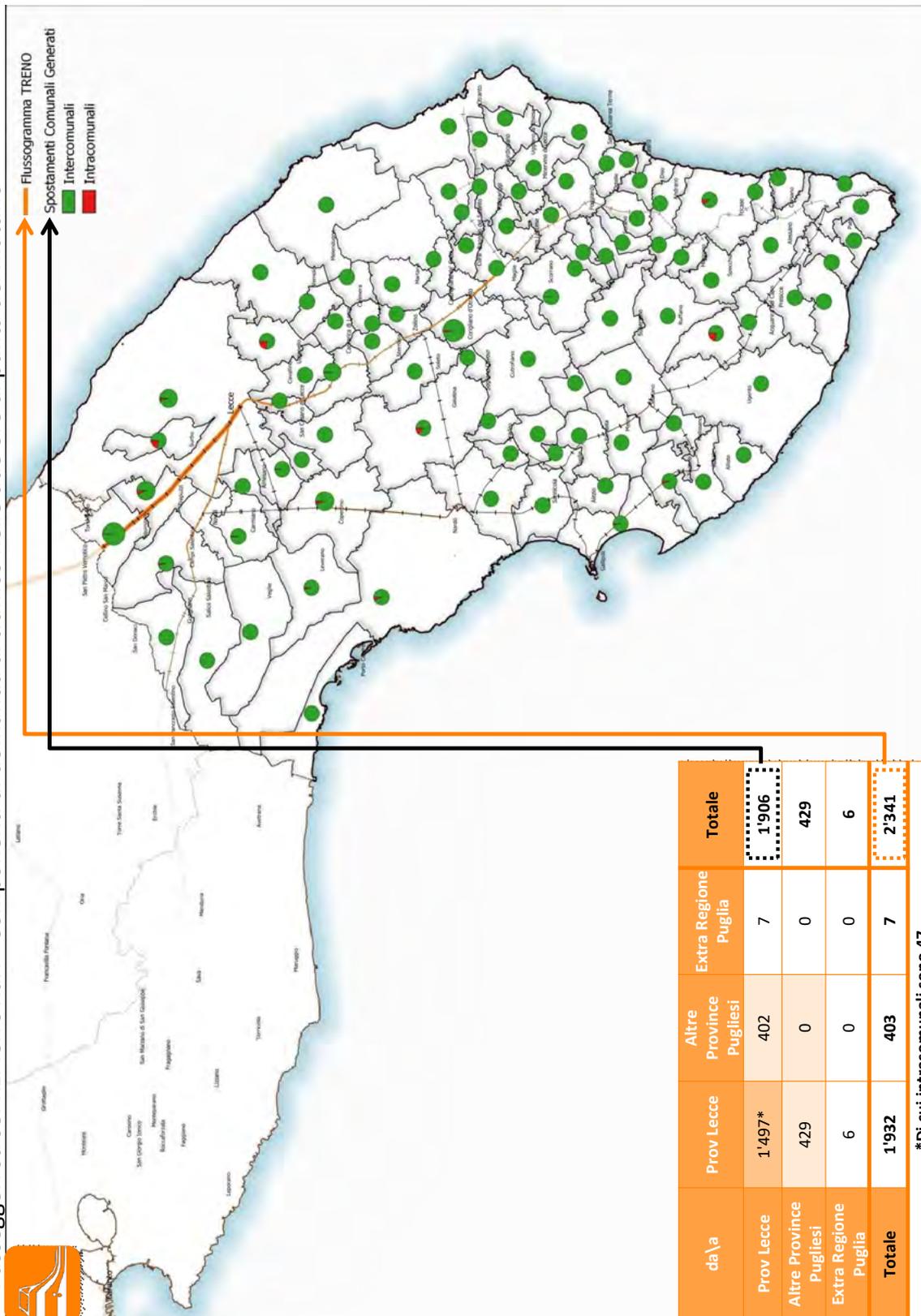
data	Prov Lecce	Altre Province Pugliesi	Extra Regione Puglia	Totale
Prov Lecce	250'916*	2'277	45	253'238
Altre Province Pugliesi	2'134	311	2	2'447
Extra Regione Puglia	29	0	0	29
Totale	253'079	2'588	47	255'714

* Di cui intracomunali sono 188'933

1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: **PROVINCIA DI LECCE**

Passengeri su servizi ferroviari - Componenti di domanda di traffico nelle due ore di punta del mattino

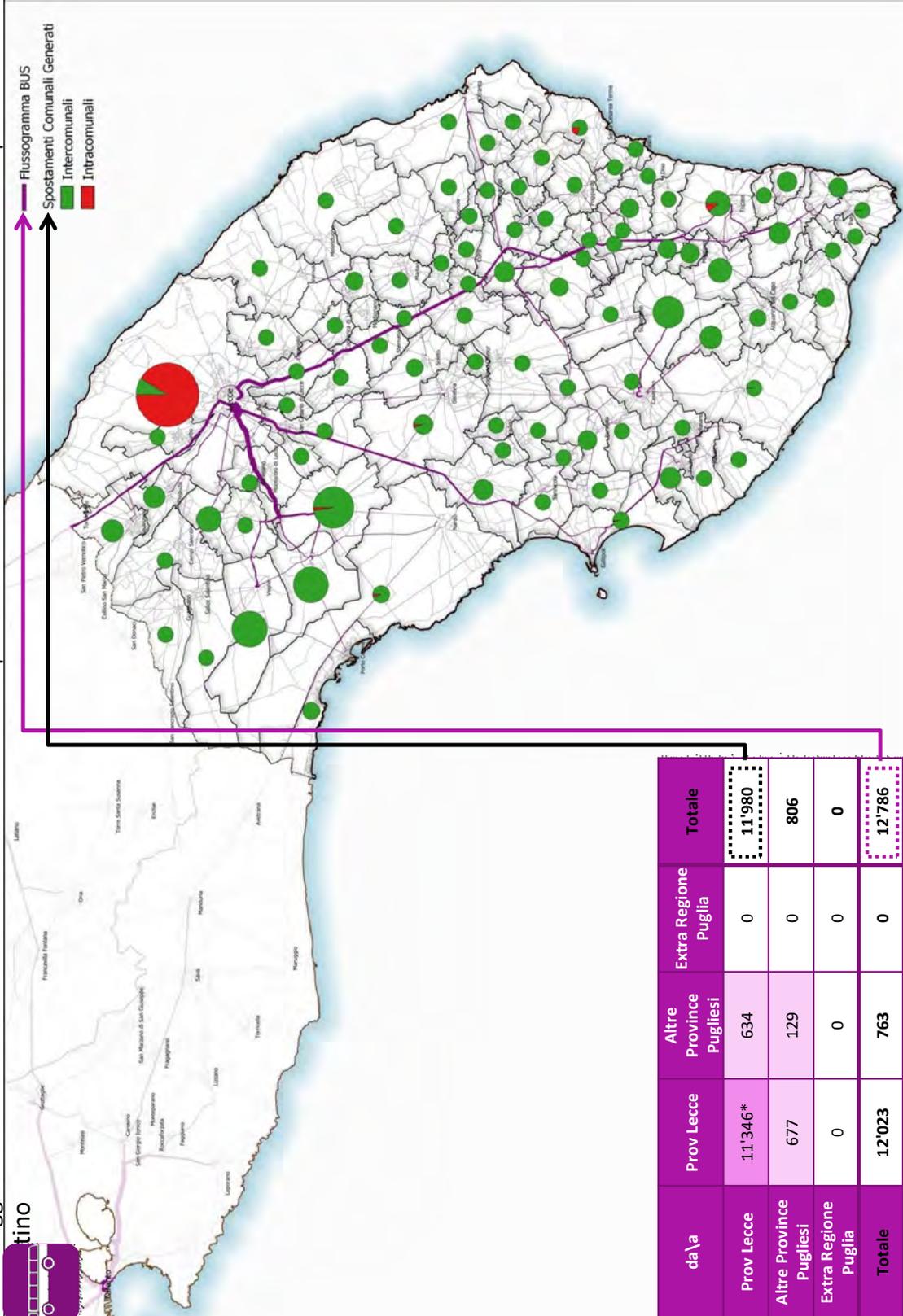




1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: **PROVINCIA DI LECCE**

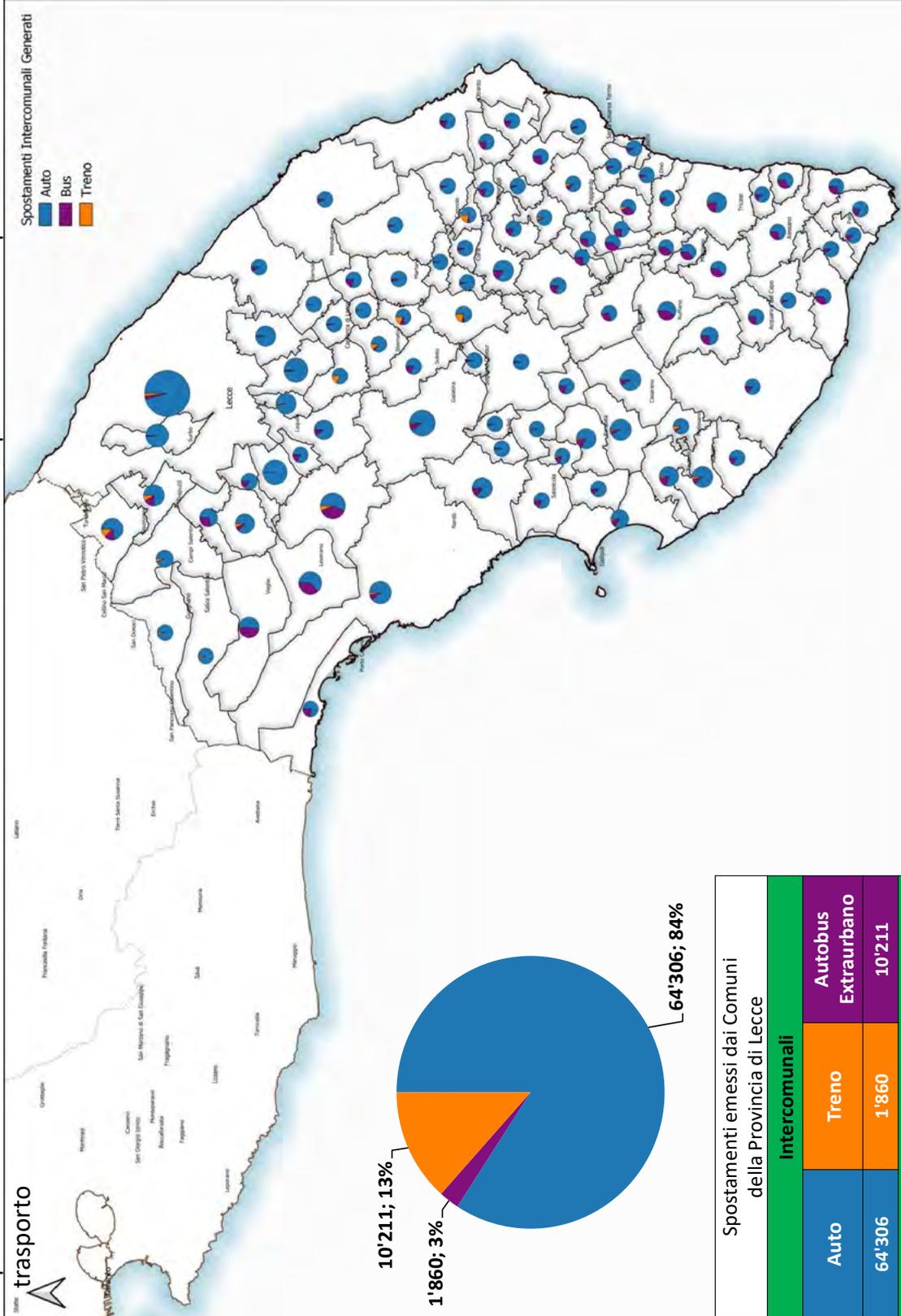
Passenger services for extra-urban motor vehicles - Components of demand for traffic in the two peak hours of the



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: **PROVINCIA DI LECCE**

Spostamenti intercomunali emessi dai comuni della Prov di Lecce nelle ore di punta del mattino per sistema di trasporto



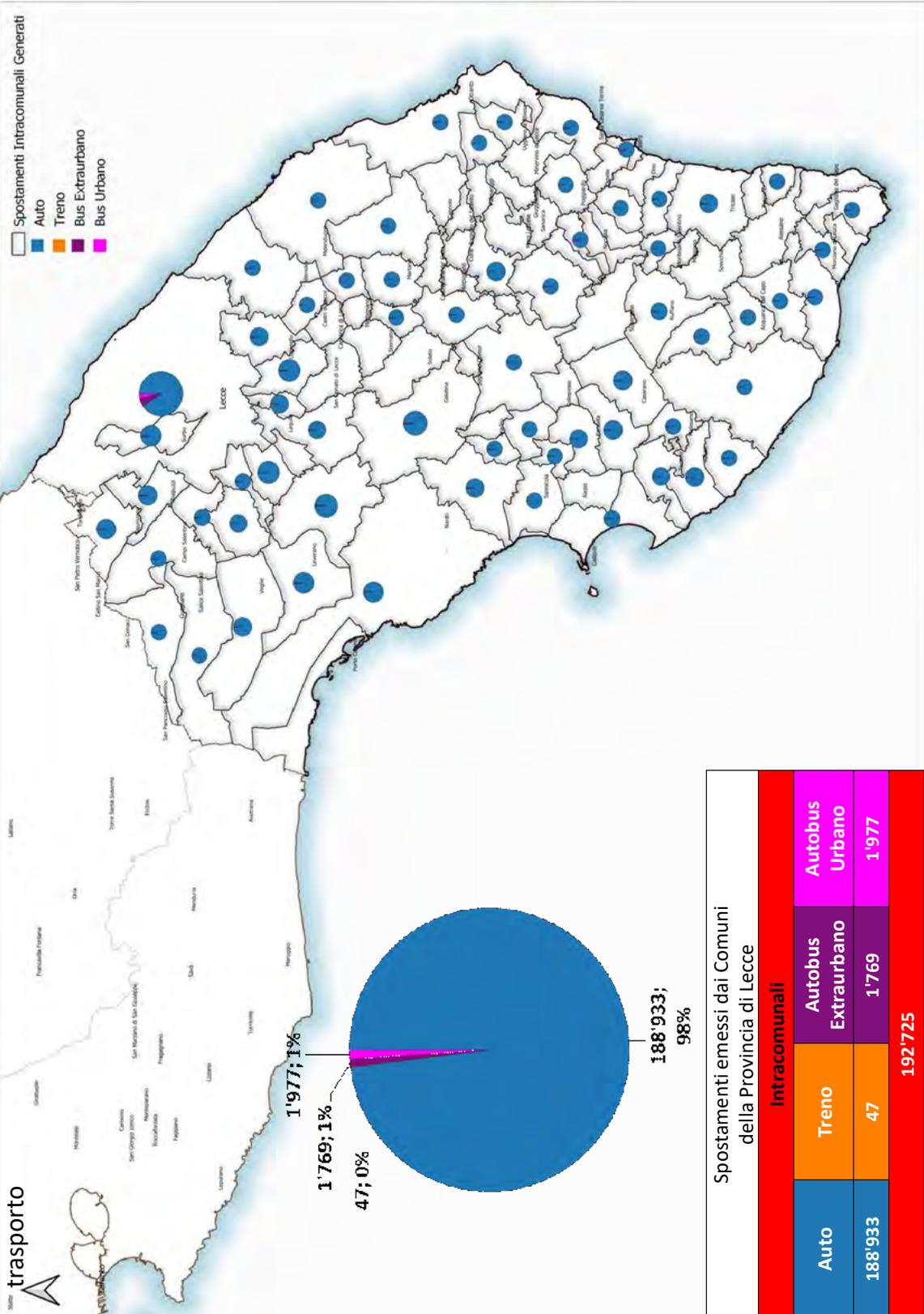
Spostamenti emessi dai Comuni della Provincia di Lecce	
Intercomunali	Autobus Extraurbano
Auto	Treno
64'306	1'860
76'376	10'211



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: **PROVINCIA DI LECCE**

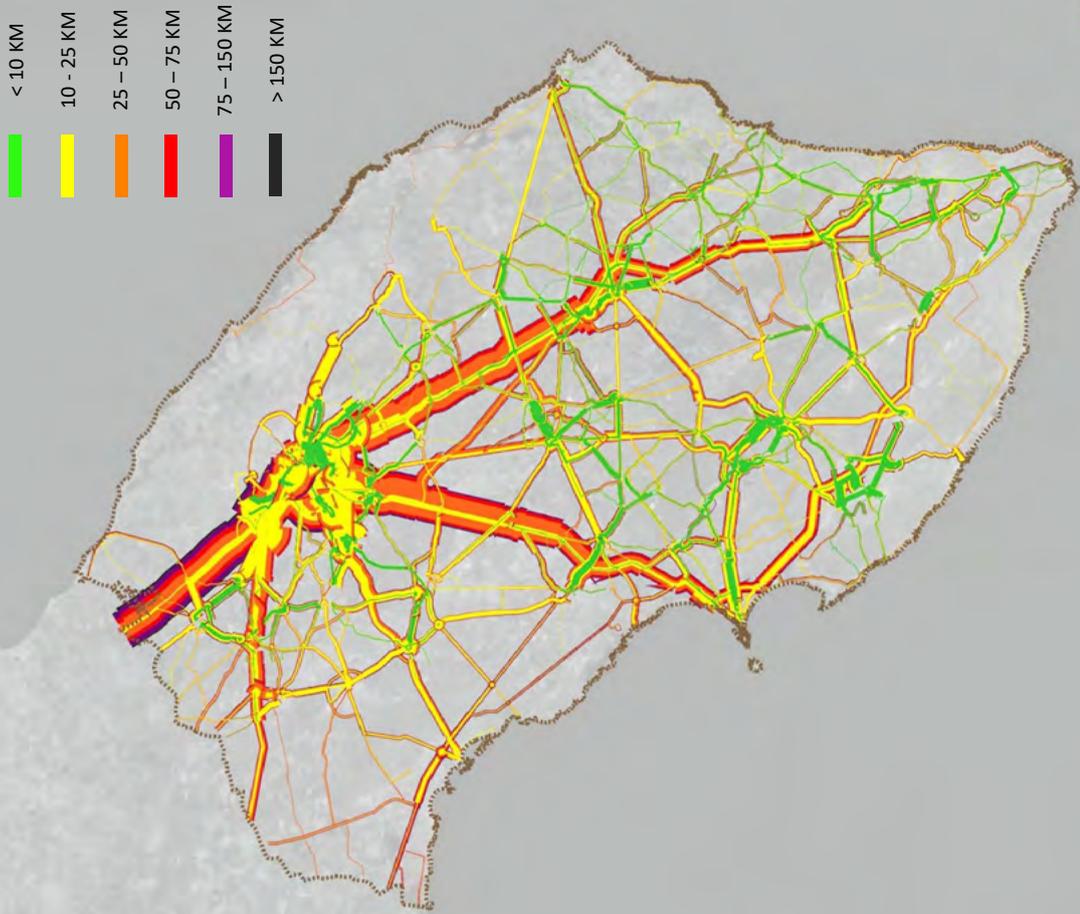
Spostamenti intracomunali emessi dai comuni della Prov di Lecce nelle ore di punta del mattino per sistema di



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: **PROVINCIA DI LECCE**

Distribuzione per classi di distanza degli spostamenti intercomunali su auto privata che interessano la rete della Prov di Lecce nell'ora di punta del mattino



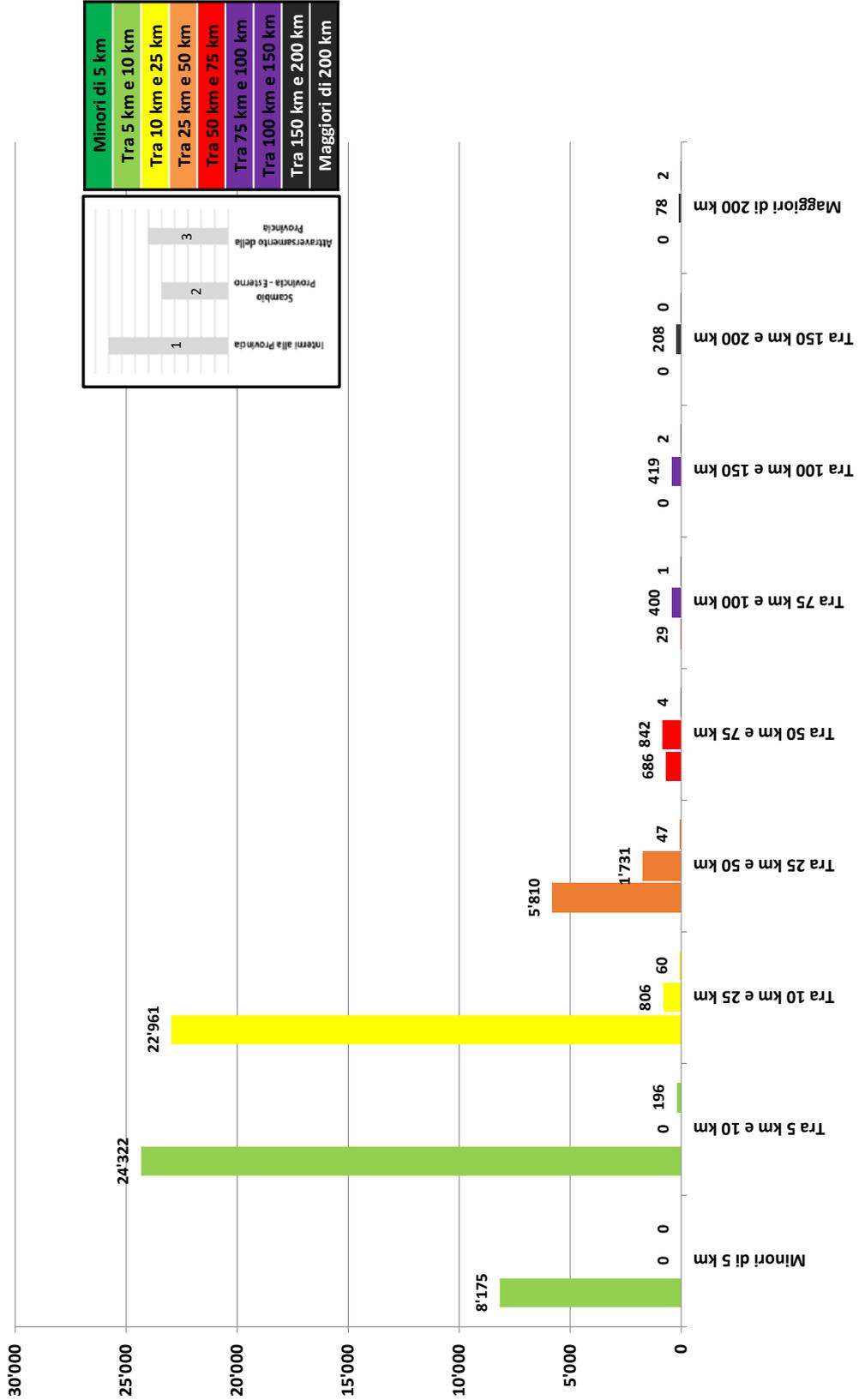
© 2020, All rights reserved. Elaborazioni della Provincia di Lecce. I dati sono stati elaborati dalla Provincia di Lecce. I dati sono stati elaborati dalla Provincia di Lecce.



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: **PROVINCIA DI LECCE**

Distribuzione per classi di distanza degli spostamenti intercomunali su auto privata che interessano la rete della Prov di Lecce nell'ora di punta del mattino

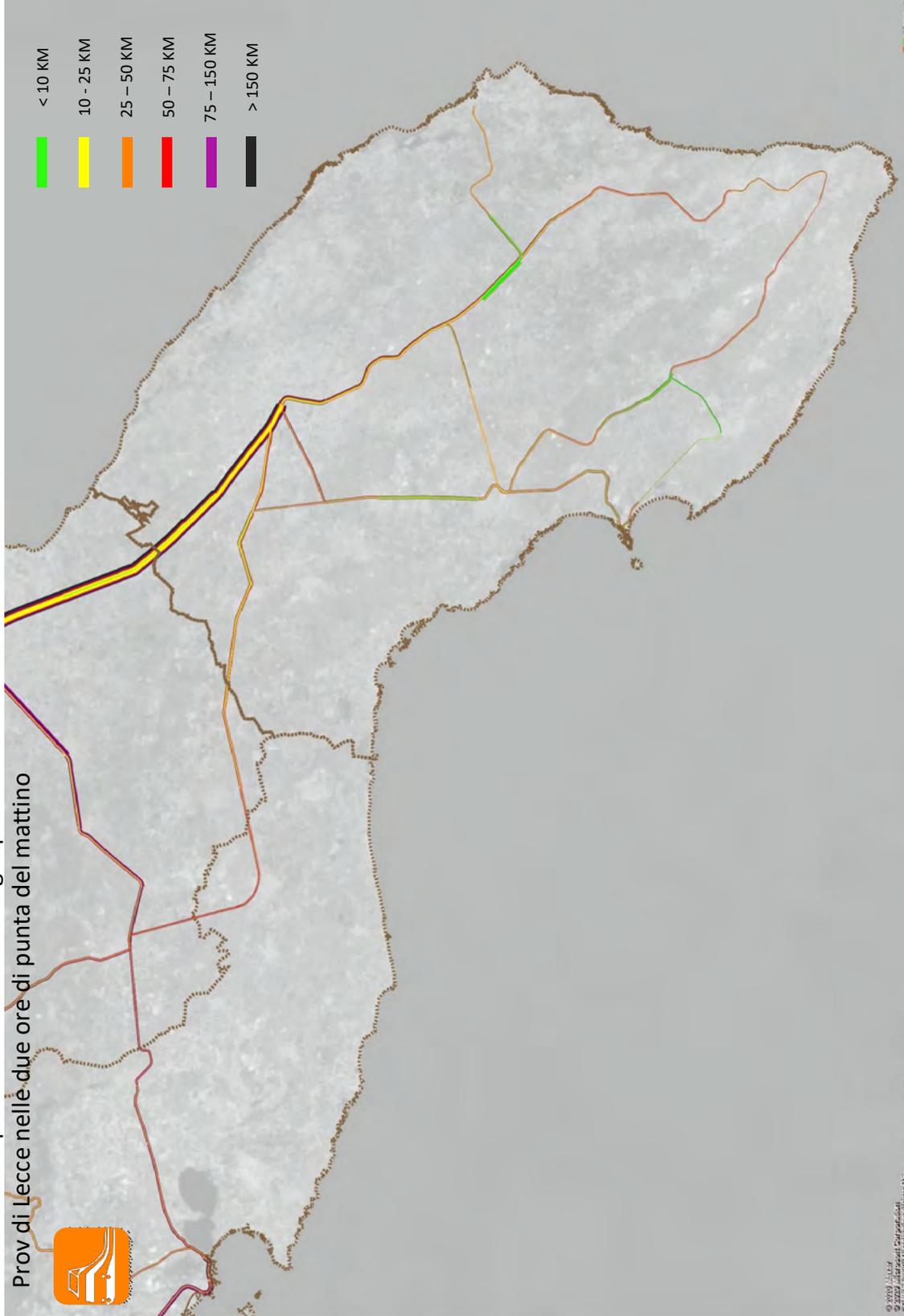


1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: **PROVINCIA DI LECCE**

Distribuzione per classi di distanza degli spostamenti intercomunali su servizi ferroviari che interessano la rete della

Prov di Lecce nelle due ore di punta del mattino



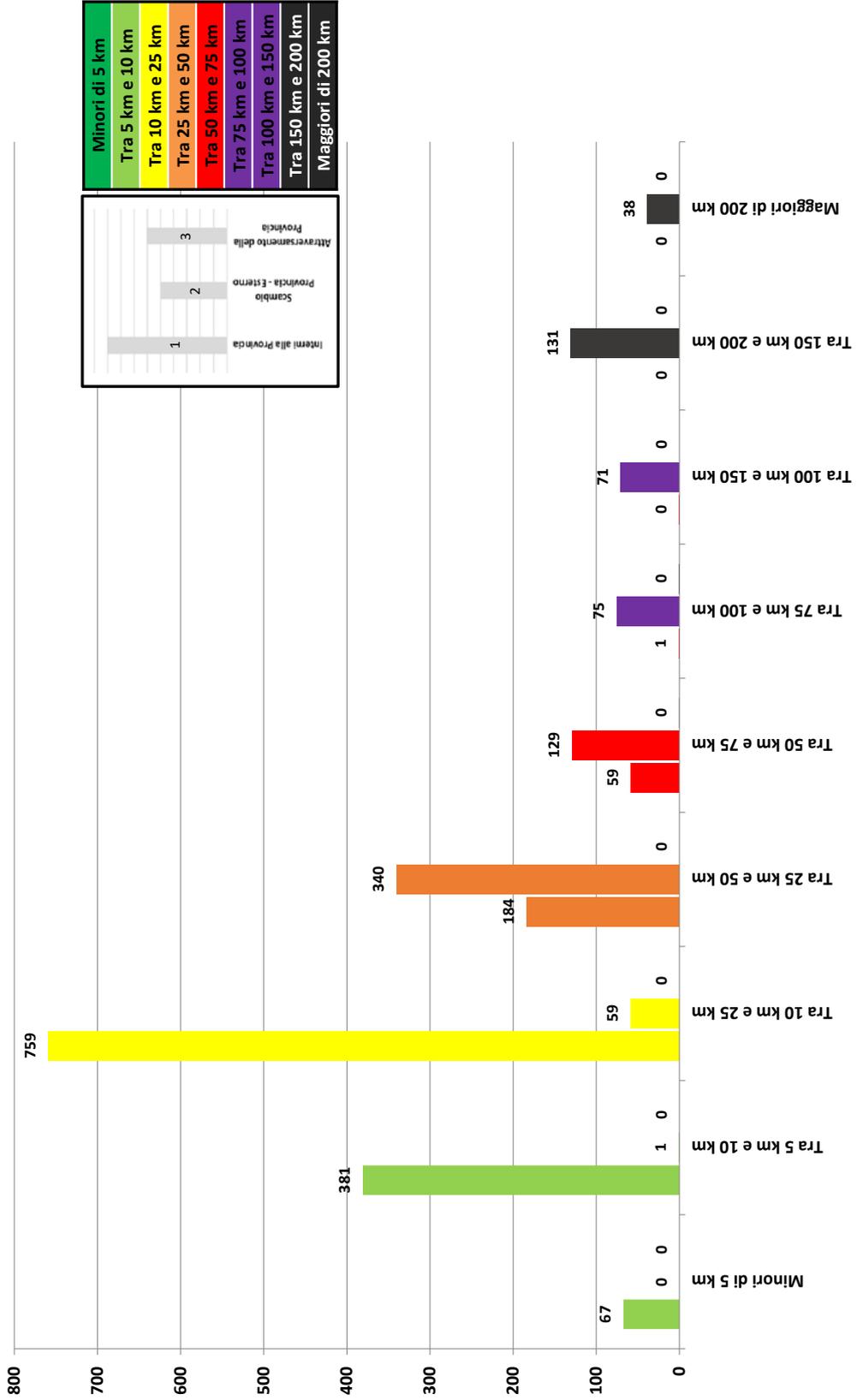
© 2020 MIPUGLIA
 Provincia di Lecce
 Elaborazioni realizzate su dati MIPUGLIA



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: **PROVINCIA DI LECCE**

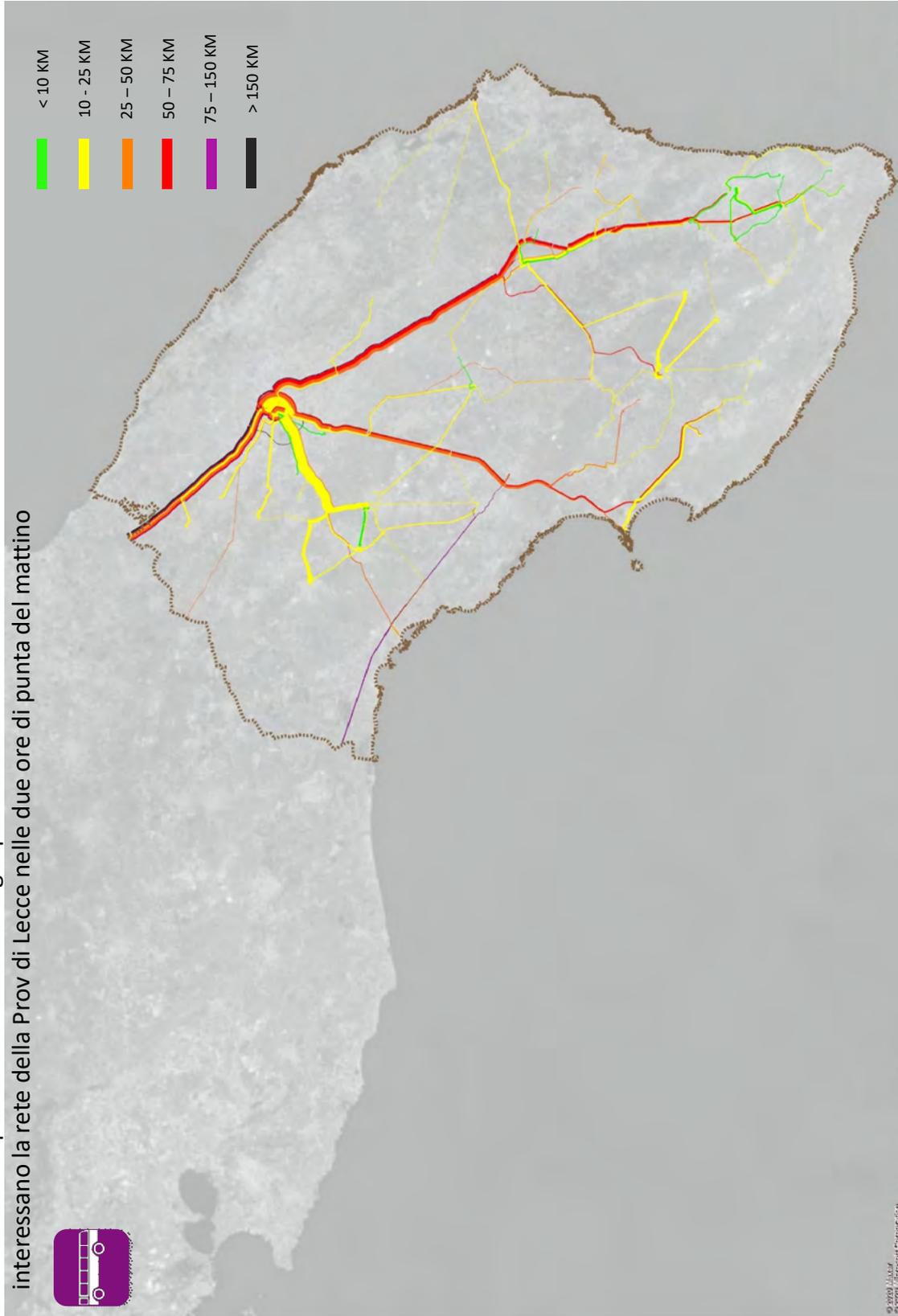
Distribuzione per classi di distanza degli spostamenti intercomunali su servizi ferroviari che interessano la rete della Prov di Lecce nelle due ore di punta del mattino



1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: **PROVINCIA DI LECCE**

Distribuzione per classi di distanza degli spostamenti intercomunali su servizi su automobilistici extraurbani che interessano la rete della Prov di Lecce nelle ore di punta del mattino



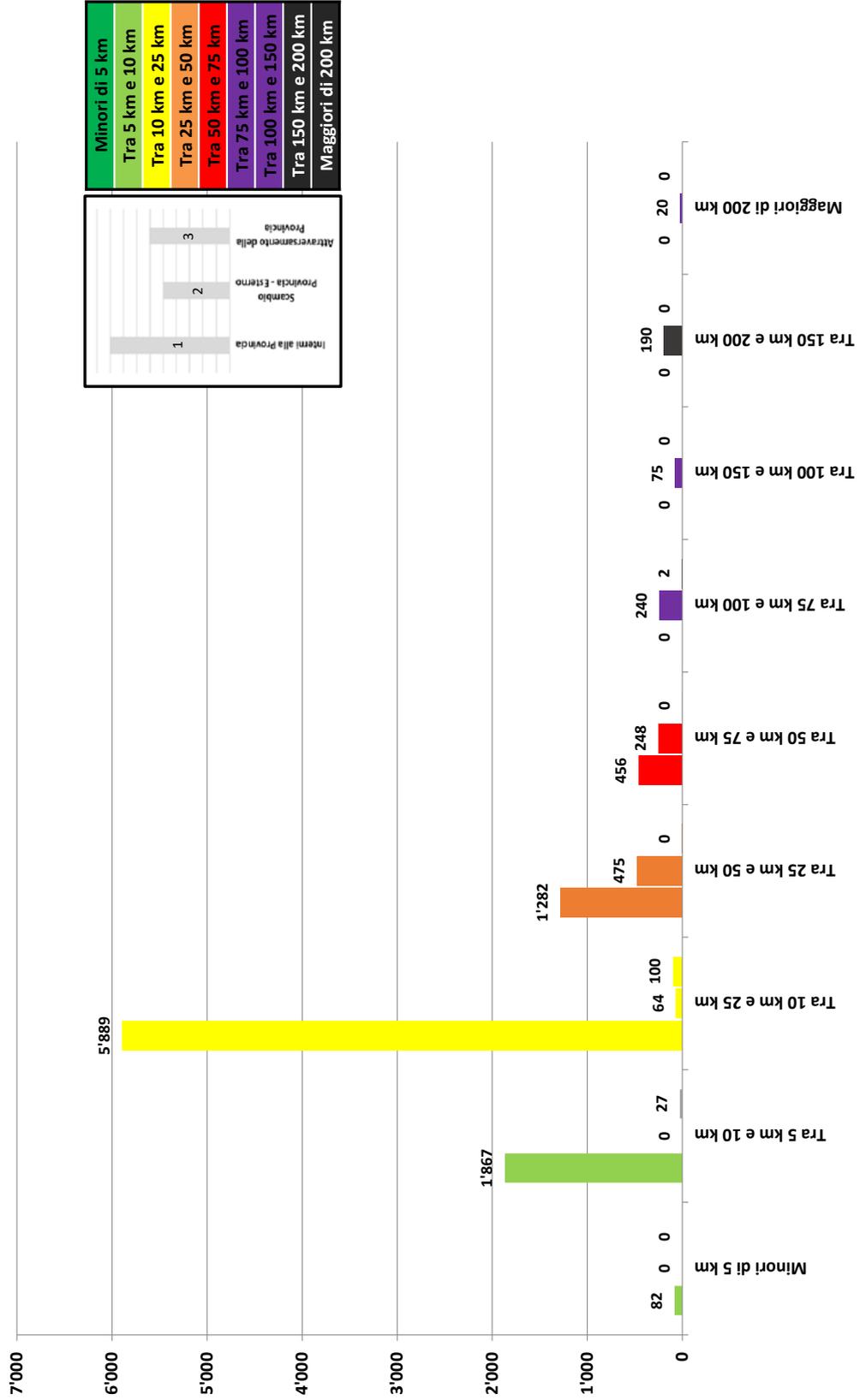
© 2020, All rights reserved. Elaborazioni GIS e Cartografia: Regione Puglia - Direzione Regionale Infrastrutture e Mobilità. Elaborazioni GIS e Cartografia: Regione Puglia - Direzione Regionale Infrastrutture e Mobilità.

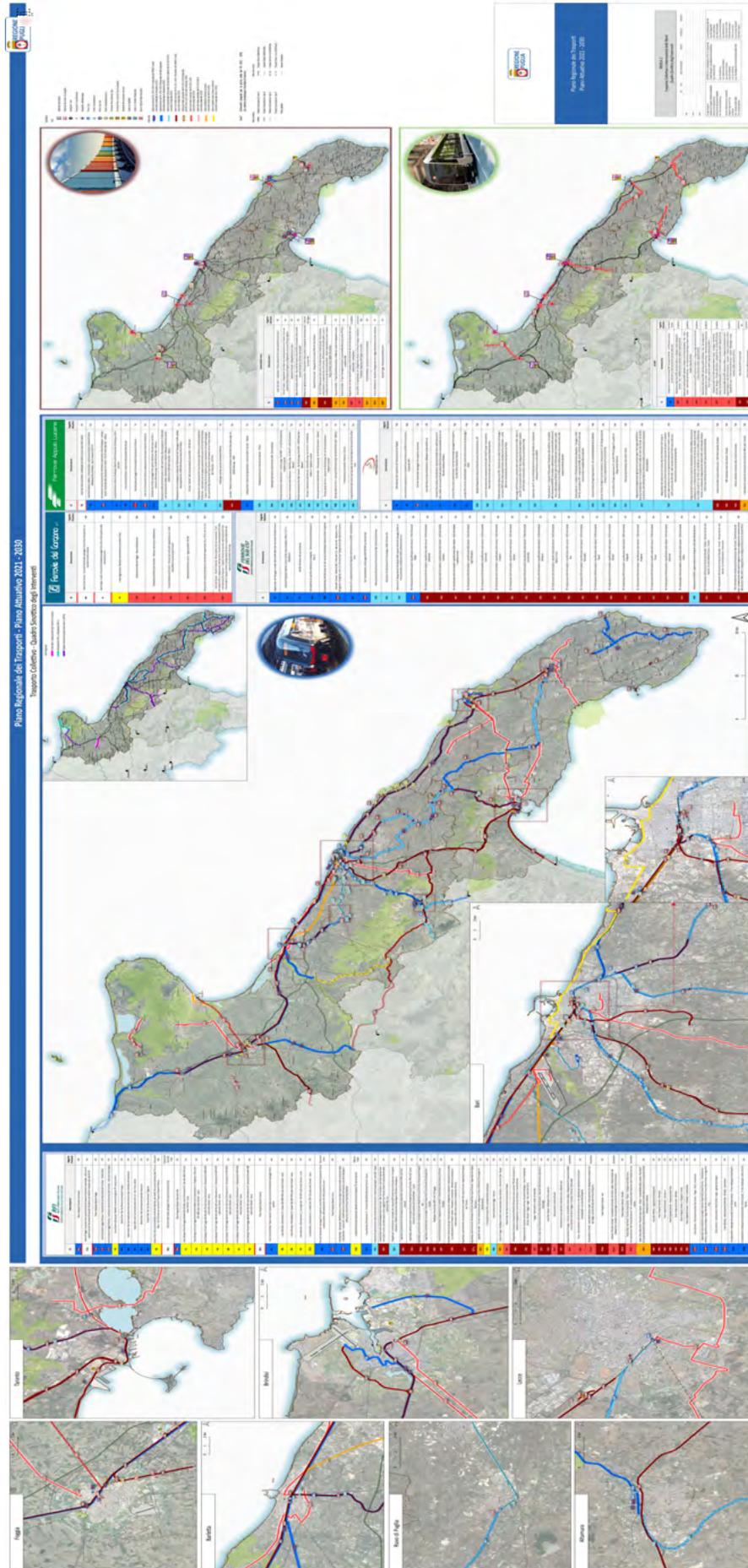


1. Sintesi del Quadro Conoscitivo

1.4.2 Elaborazioni alla scala provinciale: **PROVINCIA DI LECCE**

Distribuzione per classi di distanza degli spostamenti intercomunali su servizi su automobilistici extraurbani che interessano la rete della Prov di Lecce nelle due ore di punta del mattino





Decreti e ordinanze del Presidente della Giunta regionale

ORDINANZA DEL PRESIDENTE DELLA GIUNTA REGIONALE 20 dicembre 2023, n. 574

Misure di protezione relative all'influenza aviaria ad alta patogenicità del sottotipo H5N1 attorno al focolaio in provincia di Lecce

Visti gli artt. 260 e successivi del T.U.LL.SS. approvato con R.D. 27/7/1934 n. 1265 e successive modifiche;

Visto l'art. 32 della legge 23/12/ 1978 n.833;

Visto l'art. 10 della Legge Regionale 20/07/1984, n. 36 e l'art. 3 della Legge Regionale 22/08/1989 n. 13;

Visto l'art. 42 della Legge Regionale 12/05/2004, n. 7;

Visto il Regolamento (UE) 2016/429 del 9 marzo 2016 relativo alle malattie animali trasmissibili e che modifica e abroga taluni atti in materia di sanità animale;

Visto *Regolamento di esecuzione (UE) 2018/1882 della Commissione, del 3 dicembre 2018, relativo all'applicazione di determinate norme di prevenzione e controllo delle malattie alle categorie di malattie elencate e che annuncio un elenco di specie e gruppi di specie che comportano un notevole rischio di diffusione di tali malattie elencate;*

Visto il Regolamento (UE) 2017/625 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 15 marzo 2017, relativo ai controlli ufficiali e alle altre attività ufficiali effettuati per garantire l'applicazione della legislazione sugli alimenti e sui mangimi, delle norme sulla salute e sul benessere degli animali, sulla sanità delle piante nonché sui prodotti fitosanitari;

Visto il Regolamento delegato (UE) 2020/687 del 17 dicembre 2019, con cui la Commissione Europea ha integrato il precedente Regolamento (UE) 2016/429 del Parlamento e del Consiglio per quanto riguarda le norme relative alla prevenzione e al controllo di determinate malattie contemplate nell'allegato V al medesimo Regolamento;

Visto l'art. 5 del Regolamento (UE) 2016/429, nonché l'allegato del Regolamento (UE)2018/1882 l'Influenza Aviaria è inserita nella lista delle malattie di categoria A: "*<...> malattia che non appena individuata, richiede l'adozione immediata di misure di eradicazione <...>*";

Visto il D.lgs. 2 febbraio 2021, n. 27 finalizzato ad adeguare e raccordare le disposizioni nazionali vigenti alle disposizioni del regolamento (UE) 2017/625;

Visto il Regolamento (UE) 2009/1099 relativo alla protezione degli animali durante l'abbattimento;

Visto il *Regolamento (UE) 2009/1069 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009 recante norme sanitarie relative ai sottoprodotti di origine animale e ai prodotti derivati non destinati al consumo umano e che abroga il regolamento (CE) n. 1774/2002 (regolamento dei sottoprodotti di origine animale;*

Visto il *Dlgs 5 agosto 2022 n.136 Attuazione dell'articolo 14, comma 2, lettere a), b), e), f), h), i), l), n), o) e p), della legge 22 aprile 2021, n. 53 per adeguare e raccordare la normativa nazionale in materia di prevenzione e controllo delle malattie animali che sono trasmissibili agli animali o all'uomo, alle disposizioni del regolamento (UE) 2016/429 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 marzo 2016;*

Visto il *Dlgs del 5 agosto 2022, n. 134, recante disposizioni in materia di sistema di identificazione e registrazione degli operatori, degli stabilimenti e degli animali per l'adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni del regolamento (UE)2016/429;*

Visto il DM 7 marzo 2023, *Manuale operativo inerente alla gestione e al funzionamento del sistema di identificazione e registrazione degli operatori, degli stabilimenti e degli animali;*

Visto il Piano Nazionale per le emergenze di tipo epidemico -manuale operativo influenza aviaria – versione 2023

Visto il DM 30 maggio 2023 *Modalità applicative delle misure di biosicurezza negli allevamenti avicoli*;

Vista la Determinazione del Dirigente della Sezione Promozione della Salute e del Benessere della Regione Puglia n. 81 del 12 aprile 2023 che recepisce il *Piano Nazionale di Sorveglianza per l'Influenza Aviaria 2023* e approva il *Piano Regionale per la Sorveglianza e la Prevenzione dell'Influenza Aviaria - 2023*;

Visto il Provvedimento Dirigenziale del Ministero della Salute prot. n. 0030800-05/12/2023, relativo a "Influenza aviaria ad alta patogenicità H5N1 - Dispositivo dirigenziale recante misure di controllo, sorveglianza ed eradicazione sorveglianza per contenere la diffusione dell'influenza aviaria ".

Vista la comunicazione da parte dell'Istituto Zooprofilattico Sperimentale delle Venezie del 16/12/2023 acquisita con prot. 082/18/12/2023/0005520, inerente alla positività per influenza aviaria ad alta patogenicità (HPAI) nello stabilimento con attività di allevamento avicolo registrato nel Sistema Informativo Veterinario con codice aziendale IT035LE170 sito nel comune di Lecce;

Rilevato che i virus influenzali aviari ad alta e bassa patogenicità hanno determinato, nel corso degli anni, epidemie di particolare gravità, dimostrando la capacità di diffondersi rapidamente fra gli allevamenti avicoli del territorio circostante;

Considerato indispensabile attivare, in tempi rapidi, adeguate misure di controllo ed eradicazione per contenere l'eventuale diffusione del virus dell'influenza aviaria nel territorio regionale, ai sensi delle citate disposizioni comunitarie;

Tenuto conto delle misure, dei provvedimenti e dei divieti da adottarsi da parte dell'autorità competente come specificatamente previsti dagli art. 21 e segg., 63 e 64 del Regolamento (UE) 2020/687 del 17 dicembre 2019 in presenza di un focolaio di una delle malattie ivi previste, tra cui l'influenza aviaria ad alta patogenicità;

Considerando la necessità di adottare, ai sensi degli artt. 60 e 64 del Regolamento (UE) 2016/429, una zona soggetta a restrizioni appropriata, nonché ai sensi dell'art. 21 del Reg. (UE) 2020/687;

Considerato che le Regioni e le Aziende Sanitarie Locali possono adottare, ai sensi dell'art. 19 co. 4 del D.lgs. 5 agosto 2022 n.136, in funzione dell'evolversi della situazione epidemiologica, Zone di Restrizione di cui all'art. 21 del Regolamento delegato 2020/687;

Ritenuto urgente e indifferibile, per motivi di sanità pubblica e di riduzione del rischio di trasmissione dell'influenza aviaria ad alta patogenicità provocata dal virus dell'influenza A, sottotipo H5N1, in attuazione del quadro normativo europeo e nazionale sopra richiamato, attivare in tempi rapidi le misure di controllo e di eradicazione per contenere l'eventuale diffusione del virus dell'influenza aviaria nel territorio regionale;

Vista l'istruttoria espletata dal Dipartimento Promozione della Salute e del Benessere Animale - Sezione Promozione della Salute e del -Benessere;

ORDINA

Art. 1

Istituzione di una zona soggetta a restrizioni per virus dell'Influenza Aviaria tipo A, sottotipo H5N1 ad alta patogenicità

L'istituzione di una zona soggetta a restrizione con un raggio di un cerchio di 10 km con centro nel comune di Lecce (attorno allo stabilimento cod. IT035LE170) e che comprende anche i comuni di Calimera, Castrì di Lecce, Cavallino, Caprarica di Lecce, Lizzanello, Melendugno, Vernole ricadenti nella mappa qui allegata.

Art. 2

Misure da applicare nella zona di restrizione

L'applicazione delle misure di seguito specificate, nella zona di restrizione di cui all'art. 1, sono:

- a. abbattimento in loco di tutti i volatili presenti negli stabilimenti sedi focolai entro 24 ore dalla notifica, sotto il controllo dei Servizi Veterinari della ASL di Lecce, distruzione e smaltimento delle carcasse dei volatili abbattuti e/o morti mediante conferimento a impianti autorizzati ai sensi del Regolamento (UE) 2009/1069;
- b. operazioni di pulizia e disinfezione dell'allevamento infetto per l'eliminazione del virus dell'Influenza aviaria, ai sensi dell'art. 15 del Reg (UE) 2020/687 come riportato dettagliatamente nell'allegato IV del Reg stesso e riportate nell'allegato 28 del *Piano Nazionale per le emergenze di tipo epidemico -manuale operativo influenza aviaria – versione 2023*;
- c. censimento di tutti gli allevamenti avicoli e degli animali presenti all'interno della zona di restrizione;
- d. sopralluoghi settimanali, da parte dei Servizi Veterinari della ASL di Lecce, presso tutti gli allevamenti avicoli commerciali e non commerciali insiti nella zona di restrizione per sottoporre ad esame clinico il pollame e gli altri volatili in cattività e il prelievo di campioni su animali morti o moribondi per successivi esami di laboratorio. Nel caso di detenzione di anseriformi, si procederà a campionamento mediante tamponi tracheali e cloacali anche negli animali senza sintomatologia clinica (fino a 20 tamponi per allevamento);
- e. rafforzamento delle misure di biosicurezza negli allevamenti avicoli, ai sensi del DM 30 maggio 2023, ivi compresa la disinfezione nei punti di ingresso e di uscita dei locali in cui vengono tenuti pollame o altri volatili in cattività;
- f. trasferimento di tutto il pollame e di tutti gli altri volatili in cattività all'interno di un edificio dello stabilimento; qualora ciò sia irrealizzabile o qualora il loro benessere sia compromesso, essi sono confinati in altro luogo dello stesso stabilimento che non consenta contatti con altro pollame o altri volatili in cattività di altri stabilimenti. Va adottata ogni misura ragionevole per ridurre al minimo i contatti con i volatili selvatici;
- g. intensificazione della sorveglianza passiva delle popolazioni di volatili selvatici, in particolare di quelli acquatici, segnalando alle autorità competenti eventuali ritrovamenti di volatili morti o moribondi;
- h. sorveglianza e controllo, da parte dei Servizi Veterinari della ASL di Lecce, di volatili appartenenti a specie target (uccelli acquatici e rapaci) e/o carnivori ricoverati nel Centro di Recupero Animali Selvatici di Calimera, avvalendosi della collaborazione del responsabile della struttura di ricovero;
- i. utilizzo di una o più procedure di disinfezione dei veicoli e delle attrezzature utilizzate per trasportare pollame o altri volatili in cattività vivi, uova, carne, mangime, concime, liquami e lettiere, nonché qualsiasi altro materiale o sostanza potenzialmente contaminati;
- j. sospensione dell'utilizzo e divieto di movimentazione, dal luogo di abituale detenzione, dei richiami vivi appartenenti agli ordini degli Anseriformi e Caradriformi;
- k. divieto, per i detentori di richiami vivi, di possedere e avere contatti con uccelli domestici (anche ad uso familiare) ed obbligo di segnalare tempestivamente ogni sospetto clinico o di mortalità;
- l. divieto, in assenza dell'autorizzazione dei Servizi Veterinari della ASL di Lecce, di ingresso o uscita da uno stabilimento di pollame e altri volatili in cattività;
- m. divieto, salvo diversa determinazione dei Servizi Veterinari della ASL di Lecce, di rimozione o spargimento della pollina proveniente dagli stabilimenti ubicati nella zona di restrizione;
- n. divieto di movimentazione di prodotti a base di carne, ottenuti da carni fresche di specie avicole e selvaggina, nonché di uova, uova da cova e di piume da stabilimenti situati nella zona di restrizione,

- salvo nei casi in cui l'autorità competente locale conceda specifiche deroghe;
- o. divieto di introduzione e immissione di selvaggina delle specie sensibili destinata al ripopolamento faunistico;
 - p. divieto di concentrazione di pollame o altri volatili in cattività in occasioni di fiere, mercati, esposizioni o altre manifestazioni nonché di vendita ambulante di animali delle specie sensibili;
 - q. divieto di caccia di uccelli selvatici o prelievo dall'ambiente selvatico nell'ambito della zona di restrizione.

Art. 3

Condizioni generali per la concessione di deroghe ai divieti nella zona di restrizione

In deroga ai divieti di cui all'art. 2, i Servizi Veterinari della ASL di Lecce possono autorizzare la movimentazione degli animali e dei prodotti nei casi di cui agli articoli dal 29 al 38 e dal 44 al 52 del Regolamento (UE) 2020/687, alle condizioni specifiche di cui agli stessi articoli e alle condizioni generali di cui agli articoli 28 e 43 del suddetto Regolamento Comunitario.

Art. 4

Attuazione delle misure

I Sindaci dei Comuni interessati sono incaricati dell'osservanza della presente Ordinanza. Il personale del Dipartimento di Prevenzione della ASL di Lecce, gli Agenti di Polizia Urbana e della Forza Pubblica in generale sono preposti al controllo e all'esecuzione delle presenti misure.

Art. 5

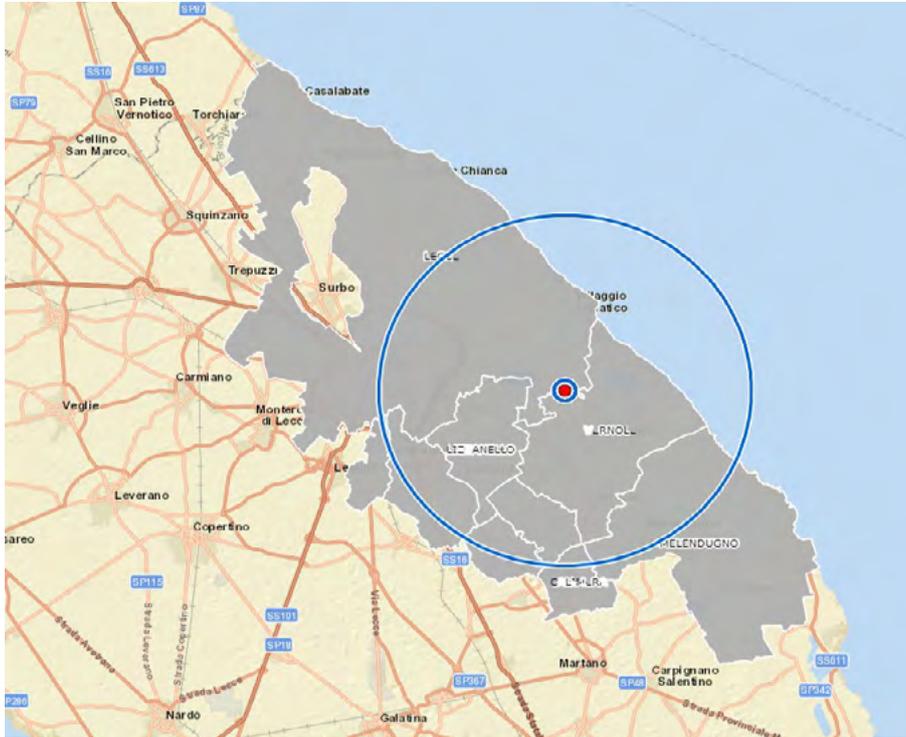
Entrata in vigore

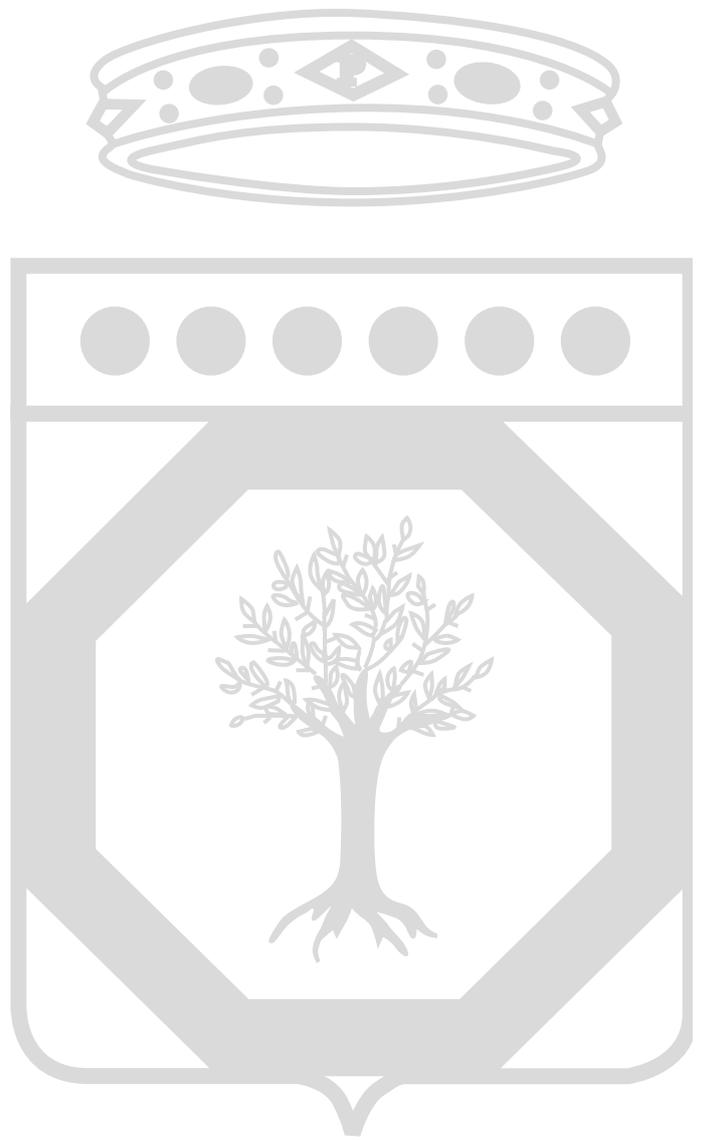
La presente ordinanza entra in vigore il giorno della pubblicazione nel Bollettino Ufficiale della Regione Puglia ed ha validità di 30 giorni a decorrere dal giorno successivo alla sua pubblicazione.

Bari, lì 20 dicembre 2023

EMILIANO

ALLEGATO





BOLLETTINO UFFICIALE

della Regione Puglia

Direzione e Redazione: Lungomare Nazario Sauro, 33 - 70121 Bari

Tel. 080 540 6372 / 6524

Sito internet: <http://burp.regione.puglia.it>

e-mail: burp@pec.rupar.puglia.it - burp@regione.puglia.it

Responsabile **Dott. Francesco Monaco**

Edipress dei f.lli Caraglia & C. s.a.s. - 83031 Ariano Irpino (AV)