



## **Bollettino ufficiale della Regione Puglia n. 103 del 30/06/2008**

LEGGE REGIONALE 23 giugno 2008, n. 16

“Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di piano regionale dei trasporti”.

IL CONSIGLIO REGIONALE

HA APPROVATO

IL PRESIDENTE  
DELLA GIUNTA REGIONALE

PROMULGA

La seguente legge:

TITOLO I  
DISPOSIZIONI GENERALI

ART. 1  
(NATURA E ARTICOLAZIONE DEL PIANO)

1. Il piano regionale dei trasporti (PRT) della Regione Puglia, di cui la presente legge costituisce elaborato unico, è il documento programmatico settoriale volto a realizzare sul territorio regionale, in armonia con gli indirizzi comunitari in materia di trasporti, con gli obiettivi del piano generale dei trasporti e delle linee guida del piano generale della mobilità e con le proposte programmatiche concertate in sede di Conferenza delle regioni e Coordinamento delle regioni del Mezzogiorno, un sistema di trasporto delle persone e delle merci globalmente efficiente, sicuro, sostenibile e coerente con i piani di assetto territoriale e di sviluppo socio-economico regionali e sovraregionali.

2. Il PRT è redatto, adottato e approvato in conformità alle disposizioni dell'articolo 7 della legge regionale 31 ottobre 2002, n. 18 (Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale), come sostituito dall'articolo 1 della legge regionale 15 novembre 2007, n. 32.

3. Il PRT è articolato secondo le modalità del trasporto, tra loro integrate, e definisce:

a) l'assetto attuale del sistema regionale dei trasporti con le rilevate criticità nonché le sue prospettive di evoluzione in relazione alle dinamiche in atto a livello regionale e al contesto nazionale e sovranazionale;

b) gli obiettivi e le strategie d'intervento sul sistema multimodale dei trasporti in raccordo con gli altri 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 decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 (Conferimento alle regioni e agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59).

## ART. 2

### (ATTUAZIONE DEL PIANO)

1. Il PRT, in accordo con il piano generale dei trasporti, è inteso come piano direttore del processo di pianificazione regionale dei trasporti e viene attuato attraverso piani attuativi che contengono, per ciascuna modalità di trasporto, le scelte di dettaglio formulate a partire da obiettivi, strategie e linee di intervento definite nel PRT.

2. Le linee di intervento relative ai servizi minimi di trasporto pubblico regionale e locale (TPRL), individuate dal PRT, vengono attuate dal piano triennale dei servizi (PTS), strumento di programmazione settoriale regionale da intendersi quale piano attuativo del PRT, che, ai sensi dell'articolo 8 della l.r. 18/2002, definisce i servizi, la loro organizzazione e le risorse per la loro gestione.

3. Le linee di intervento in tema di merci e logistica, individuate dal PRT e affrontate nei piani attuativi in relazione a ciascuna delle quattro modalità di trasporto, vengono approfondite e sviluppate organicamente in un'ottica intermodale nel piano regionale delle merci e della logistica, elaborato dall'Agenzia regionale per la mobilità (AREM) ai sensi dell'articolo 25, comma 5, lettera a), numero 7), della l.r. 18/2002, che si pone come piano attuativo settoriale.

4. A completamento del processo di pianificazione regionale dei trasporti possono essere elaborati specifici studi di fattibilità per singoli interventi previsti dal PRT e/o dai piani attuativi.

5. I piani attuativi sono rielaborati a ogni aggiornamento del PRT, con l'eccezione del PTS, aggiornato a cadenza triennale.

6. Gli studi di fattibilità, intesi quale primo stadio della progettazione, vengono elaborati dagli uffici regionali, che possono avvalersi dell'Agenzia regionale per la mobilità, nonché di consulenti esterni di comprovata esperienza nel settore, ovvero, previo accordo di programma, da altro ente pubblico o soggetto privato interessati alla realizzazione dell'intervento specifico, in sintonia con le priorità fissate dal piano attuativo.

## ART. 3

### (RAPPORTI DEL PIANO CON ALTRI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE REGIONALI E SOTTORDINATI)

1. Il PRT e i suoi piani attuativi costituiscono il riferimento per la stesura dello schema di cui alla lettera c) del comma 3 dell'articolo 4 della legge regionale 27 luglio 2001, n. 20 (Norme generali di governo e uso del territorio), per quanto attiene l'assetto delle infrastrutture e dei servizi per la mobilità a livello regionale. Relativamente a criteri, indirizzi e orientamenti di carattere generale il PRT si raccorda con quanto determinato dal documento regionale di assetto generale (DRAG) ai sensi delle lettere a) e b)

del comma 3 dell'articolo 4 della l.r. 20/01. Poiché il DRAG costituisce riferimento vincolante per la pianificazione provinciale e comunale, i contenuti del PRT e dei suoi piani attuativi assunti dal DRAG assumono a loro volta carattere vincolante rispetto alla pianificazione territoriale provinciale e comunale.

2. Il PRT si raccorda con i documenti di programmazione degli altri settori dell'amministrazione regionale assicurando la coerenza complessiva delle previsioni attinenti al sistema dei trasporti.

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

4. Il PRT e i suoi piani attuativi costituiscono il riferimento per la programmazione dei trasporti di livello comunale relativamente ai temi di interesse regionale sviluppati in seno ai piani urbani della mobilità (PUM) di cui all'articolo 12 della l.r. 18/02, ai piani strategici di area vasta e ai piani urbani del traffico (PUT).

## TITOLO II

### OBIETTIVI E STRATEGIE DEL PRT

#### ART. 4

##### (FORMULAZIONE DEGLI OBIETTIVI E DELLE STRATEGIE)

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

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

#### ART. 5

##### (OBIETTIVI GENERALI)

1. Il PRT si propone gli obiettivi generali di:

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 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;

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.

## ART. 6

### (OBIETTIVI SPECIFICI)

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 sovraregionale 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 sovraregionali 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. 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 sovraregionale 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 sovraregionale 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 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.

## ART. 8

### (STRATEGIE PER LA MOBILITÀ DELLE MERCI)

1. Per raggiungere gli obiettivi di cui agli articoli 5 e 6 relativamente alla mobilità delle merci il PRT

individua le seguenti strategie di intervento:

- a) definire l'assetto gerarchico di riferimento dei centri merci e dei poli logistici sul territorio regionale, individuando le forme di coordinamento e complementarietà reciproca;
- b) assicurare la continuità fisico-funzionale tra la rete delle infrastrutture e dei servizi di livello 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-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.

### TITOLO III

#### LINEE DI INTERVENTO PER IL TRASPORTO STRADALE

##### ART. 9

##### (AZIONI PROPEDEUTICHE IN MATERIA DI TRASPORTO STRADALE)

1. Il PRT individua la necessità di adottare una lettura per funzioni e componenti del sistema stradale regionale attuale e di prospettiva, per garantire un uso delle infrastrutture viarie efficiente, sicuro e funzionale allo sviluppo socio-economico del territorio, e a tal fine dispone che il piano attuativo si ponga l'obiettivo di classificare e gerarchizzare in reti funzionalmente omogenee la viabilità di interesse

regionale, individuando queste come azioni propedeutiche alla definizione di dettaglio e all'attuazione di tutte le altre linee di intervento previste. Il PRT ritiene, inoltre, necessario inserire tra le linee di intervento relative alla modalità stradale, come azione propedeutica, la gerarchizzazione dei centri merci a servizio della logistica e del trasporto merci tuttostrada e combinato strada-rotai.

#### ART. 10

##### (CLASSIFICAZIONE TECNICO-FUNZIONALE DELLA VIABILITÀ DI INTERESSE REGIONALE)

1. Il PRT definisce viabilità di interesse regionale l'insieme delle strade costituito dalla rete stradale Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT) di primo livello, dai sistemi stradali di connessione con nodi di trasporto di valenza nazionale, dagli assi stradali di connessione di poli attrattori/generatori di valenza regionale, dagli assi ordinatori di sistemi territoriali a valenza regionale/strategica, indipendentemente dalla competenza amministrativa.

2. Il PRT, ai fini della classificazione funzionale delle strade appartenenti alla viabilità di interesse regionale, adotta i seguenti tipi definiti dall'articolo 2 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo Codice della Strada), e successive modificazioni:

- a) autostrade (tipo A);
- b) strade extraurbane principali (tipo B);
- c) strade extraurbane secondarie (tipo C);
- d) strade urbane di scorrimento (tipo D);
- e) strade locali (extraurbane) (tipo F).

3. Il PRT demanda al piano attuativo del trasporto stradale l'individuazione e la classificazione della viabilità di interesse regionale da attuare secondo le indicazioni di cui ai commi 1 e 2.

4. Il PRT assume le norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 5 novembre 2001, n. 6792, in conformità al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 22 aprile 2004, n. 67/S, quali norme prescrittive per la costruzione di nuovi tronchi stradali e di riferimento per i progetti di adeguamento di strade esistenti, nelle more dell'emanazione per questi ultimi di una specifica normativa. Il PRT dispone che tutti i progetti di opere stradali non ancora realizzate che fanno riferimento agli standard del Consiglio nazionale delle ricerche (CNR) vigenti precedentemente alla nuova normativa siano adeguati alle disposizioni del d.m. infrastrutture e trasporti 6792/2001.

5. Il PRT assume le norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 19 aprile 2006 (Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali), pubblicato nella Gazzetta ufficiale 24 luglio 2006, n. 170, a riferimento per la costruzione di nuove intersezioni sulle strade a uso pubblico e da prendere a riferimento nel caso di interventi di adeguamento di intersezioni esistenti. Il PRT dispone che tutti i progetti di opere stradali non ancora realizzate siano adeguati alle disposizioni del d.m. infrastrutture e trasporti 19 aprile 2006.

#### ART. 11

##### (GERARCHIZZAZIONE DELLA VIABILITÀ DI INTERESSE REGIONALE)

1. Il PRT dispone la gerarchizzazione della viabilità di interesse regionale in reti funzionalmente omogenee al fine di interpretare il sistema stradale in termini di rispondenza alle caratteristiche della domanda e del territorio da servire. Il PRT definisce i livelli gerarchici e i relativi standard di riferimento di cui alla tabella A allegata alla presente legge, da adottare in conformità ai disposti dell'articolo 10, cui far tendere l'assetto futuro del sistema stradale regionale.

2. Il PRT demanda al piano attuativo la gerarchizzazione della viabilità regionale da attuare secondo le indicazioni di cui al comma 1.

3. Il PRT dispone che nell'ambito del piano attuativo sia possibile individuare, in coerenza con altri strumenti di programmazione territoriale e settoriale della Regione, sistemi territoriali a valenza regionale strategica (paesaggistico-ambientale, produttiva, turistica), rispetto ai quali, a partire dall'assetto della rete di accessibilità regionale ivi prevista, riconoscere elementi della viabilità locale su cui promuovere una progettazione integrata della viabilità di interesse locale (strade provinciali e comunali extraurbane), con l'obiettivo di garantire la sostenibilità sociale, economica e ambientale degli interventi per potenziare l'accessibilità locale in un'ottica di integrazione ed efficientamento del sistema multimodale dei trasporti.

4. Il PRT dispone che nell'ambito del piano attuativo sia realizzato un programma di progressivo adeguamento degli assi esistenti della rete agli standard indicati dalla normativa vigente. Possono essere adottati rispettivamente standard inferiori a quelli indicati in caso di elementi fisici e/o ambientali che vincolano la costruzione o l'adeguamento, standard superiori in caso di flussi di traffico attuale o di previsione che necessitano di sezioni tipo di rango superiore a quelle esistenti o previste.

## ART. 12

### (GERARCHIZZAZIONE DEI CENTRI MERCI DI INTERESSE REGIONALE)

1. 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.

2. 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 (complessi organici di strutture e servizi integrati e finalizzati allo scambio di merci tra le diverse modalità di trasporto, comunque comprendenti uno scalo ferroviario idoneo a formare o ricevere treni completi e in collegamento con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione), distripark (complessi di infrastrutture intermodali e servizi integrati, localizzati in aree adiacenti a un terminal portuale, dove sono insediati operatori logistici e di trasporto, imprese manifatturiere, società di servizi, finalizzati al conferimento di valore aggiunto alle merci attraverso attività di trasformazione e distribuzione, oltre che di magazzinaggio e movimentazione) e centri di interscambio strada-rotaia (luoghi dove si effettua lo scambio delle unità di trasporto intermodale tra la modalità ferroviaria e quella stradale) 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 nazionale e internazionale e le eventuali funzioni dei livelli sottostanti;

b) centri merci di secondo livello: centri di interscambio strada-rotaia e autoporti (complessi di strutture per il "tuttostrada" utilizzate per il magazzinaggio e la movimentazione delle merci e per la fornitura di servizi agli operatori logistici e del trasporto su gomma e agli autotrasportatori), ove siano localizzate piattaforme logistiche (complessi di infrastrutture e servizi integrati finalizzati all'integrazione della catena logistica che possono essere localizzati presso porti, aeroporti, centri merci, aree logistiche e produttive), 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 distributiva in campo urbano).

3. Nel caso in cui presso lo stesso centro merci siano localizzate funzioni corrispondenti a diversi livelli gerarchici, ai fini della gerarchizzazione prevale il livello gerarchico superiore.

4. Il PRT demanda al piano attuativo la gerarchizzazione dei centri merci di interesse regionale da attuare secondo le indicazioni dei commi 1 e 2.

5. Il PRT stabilisce i seguenti standard di riferimento per la viabilità di servizio ai nodi della piattaforma logistica pugliese:

- livello gerarchico
  - standard di riferimento per la connessione stradale
  
- centri merci di primo livello
  - connessione diretta sulla rete di collegamento regionale/nazionale con viabilità di tipo B o C in campo extraurbano o di tipo D in campo urbano.
  
- centri merci di secondo livello
  - connessione diretta sulla rete di collegamento regionale/nazionale con viabilità di tipo B o C in campo extraurbano o di tipo D in campo urbano.
  
- centri merci di terzo livello
  - connessione diretta sulla rete di accessibilità regionale secondaria o superiore con assi tipo C o superiore in campo extraurbano e tipo D in campo urbano.

## ART. 13

### (AZIONI DEL PIANO IN MATERIA DI TRASPORTO STRADALE PER LA MOBILITÀ DELLE PERSONE)

1. L'azione del PRT per attuare le strategie di cui all'articolo 7 in materia di trasporto stradale prevede le seguenti linee di intervento:

- a) accordare le fasi di attuazione del PRT con i programmi predisposti dall'Assessorato regionale alle opere pubbliche;
- b) promuovere verifiche di congruenza dell'assetto della viabilità provinciale previsto dai PTCP e dai piani del traffico della viabilità extraurbana (PTVE);
- c) prevedere un accordo di programma tra tutti gli enti coinvolti per la redazione di un piano di adeguamento della segnaletica di itinerario e indicazione su tutta la viabilità di interesse regionale, finalizzato a orientare le diverse componenti di domanda ad un corretto uso della rete stradale;
- d) mettere in sicurezza itinerari e punti neri sulla viabilità di interesse regionale di cui sia rilevata la sistematica pericolosità;
- e) adeguare le caratteristiche geometrico-funzionali della rete in rapporto ai livelli di traffico attesi e sulla base della gerarchia attribuita;
- f) co-finanziare adeguamenti nei punti di raccordo tra la viabilità di collegamento regionale/nazionale e le reti urbane, riducendo i fenomeni di congestione indotta;
- g) realizzare la continuità fisico-funzionale degli itinerari di accesso agli aeroporti, ai porti e alle stazioni ferroviarie principali;

h) realizzare parcheggi di interscambio presso le fermate del trasporto pubblico su gomma e/o su ferro strategiche per l'accesso ai grandi attrattori urbani o turistici, attraverso co-finanziamento a favore degli enti locali o dei gestori delle infrastrutture. Il PRT definisce i criteri per la scelta dei nodi del TPRL ove privilegiare la funzione di interscambio con l'auto privata:

1) il nodo deve essere accessibile da viabilità principale e localizzato lungo gli itinerari convergenti sull'area centrale di destinazione;

2) la viabilità di accesso al nodo non deve attraversare contesti sensibili dal punto di vista ambientale e insediativo;

3) la dotazione di posti auto destinata all'interscambio non deve compromettere l'equilibrio della sosta nell'area dove il nodo è localizzato;

4) devono essere presenti livelli di domanda e offerta di TPRL (su ferro o su gomma) tali da giustificare la dotazione di sosta;

i) realizzare una rete integrata e sicura per la mobilità ciclabile, attraverso interventi di adeguamento, messa in sicurezza e segnaletica su assi strategici appartenenti ai sistemi stradali di accessibilità regionale. In particolare, il PRT assume i risultati del progetto "Cycle route network of the Mediterranean" (CYRONMED) (Rete ciclabile del Mediterraneo), che individua gli itinerari percorribili e gli interventi infrastrutturali necessari per migliorarne la sicurezza e il confort della rete ciclabile mediterranea in territorio pugliese. La priorità di realizzazione degli interventi individuati è da attribuire a quegli assi che integrano nel modo più efficace la rete ciclabile regionale, in un'ottica di intermodalità con i servizi ferroviari;

j) promuovere l'implementazione di servizi di mobilità alternativa su strada da realizzarsi in aree sensibili dal punto di vista ambientale; in particolare il PRT propone la sperimentazione di servizi di car sharing (auto condivisa) da offrire agli utenti della rete di trasporto collettivo regionale come "ultimo anello" della catena di spostamento. I criteri di progettazione dei servizi devono tener conto degli obiettivi di integrazione tariffaria e funzionale con l'offerta complessiva di trasporto e turistica a livello regionale;

k) adeguare la viabilità, inclusi gli assi di penetrazione in ambito urbano, sulla quale sono esercitati i servizi portanti del TPRL su gomma di cui al comma 2 dell'articolo 35 in termini di sezione stradale e di segnaletica al fine di garantire fluidità del servizio (riduzione dei punti di conflitto con mobilità privata), sicurezza e accessibilità per gli utenti (punti fermata protetti e attrezzati per l'attesa e l'informazione). Il PRT prevede inoltre la realizzazione di interventi di preferenziazione per il TPRL in accesso a nodi strategici per l'interscambio o l'accessibilità locale;

l) garantire l'operatività del CReMSS con risorse, umane, finanziarie e strumentali, destinate alla continua e costante attività di raccolta, osservazione, studio e monitoraggio dei dati sull'incidentalità in ambito regionale, in primo luogo finalizzati al riconoscimento dei punti neri della rete stradale;

m) supportare province e comuni nella redazione e attuazione di interventi finalizzati alla sicurezza stradale, sia attraverso finanziamenti dedicati, sia attraverso meccanismi di premialità valutati rispetto alla capacità di PTVE e di piano generale del traffico urbano (PGTU) di incrementare i livelli di sicurezza delle reti locali;

n) monitorare l'attuazione e rendere stabili nel tempo le iniziative regionali di carattere preventivo, educativo e formativo, utilizzando a tal fine anche la divulgazione dei risultati delle attività del CReMSS;

o) produrre servizi di infomobilità per assistere gli utenti della rete stradale nella scelta degli itinerari di accesso a nodi di trasporto (porti, aeroporti, stazioni, parcheggi), poli funzionali di interesse regionale e sovregionale (ospedali, fiere) e aree di interesse turistico;

p) promuovere la diffusione di forme di "mobilità alternativa" attraverso l'istituzione e la formazione di mobility manager (responsabili della mobilità) d'area e aziendali e il supporto organizzativo, metodologico e strumentale alla fase iniziale di iniziative quali il car pooling (auto di gruppo) in aree a particolare valenza strategica regionale (grandi poli funzionali, distretti produttivi).

## ART. 14

### (AZIONI DEL PIANO IN MATERIA DI TRASPORTO STRADALE PER LA MOBILITÀ DELLE MERCI)

1. L'azione del PRT per attuare le strategie di cui all'articolo 8 in materia di trasporto stradale prevede le seguenti linee di intervento:

a) realizzare interventi di adeguamento/potenziamento della rete di collegamento regionale/nazionale con particolare riferimento alle direttrici trasversali interregionali per un'efficiente accessibilità verso porti, aeroporti e distretti produttivi pugliesi;

b) promuovere verifiche di congruenza con province, comuni, consorzi ASI per un'efficiente connessione alla viabilità di interesse regionale dei principali centri merci esistenti sul territorio regionale al fine della localizzazione di attività e servizi avanzati per la logistica di filiera e in campo urbano, quali a esempio piastre logistiche e CDU;

c) realizzare gli interventi dell'"ultimo miglio" in accesso ai principali nodi per lo sviluppo del trasporto combinato, con priorità per quelli finalizzati a risolvere specifiche criticità, riscontrate allo stato attuale o di previsione, relative a sicurezza e congestione del traffico;

d) attivare, attraverso il coinvolgimento di comuni e province, misure di accompagnamento (incentivi finanziari, formazione) per le imprese e gli operatori commerciali da un lato, politiche di regolamentazione del trasporto merci in ambito urbano (finestre temporali di accesso, ammissibilità di mezzi a basso impatto ambientale, pedaggiamento degli ingressi) dall'altro, al fine della crescita e dell'organizzazione della domanda di servizi logistici avanzati. Il PRT dispone che tali interventi siano programmati e promossi nell'ambito degli strumenti sottordinati di pianificazione dei trasporti e dei settori paralleli (Territorio, Ambiente, Sviluppo economico);

e) promuovere l'implementazione di servizi informativi avanzati disponibili via web a supporto della circolazione e dell'accesso a centri merci, porti e aeroporti (percorsi, orari, tele-prenotazione parcheggi e procedure burocratiche);

f) realizzare gli interventi infrastrutturali funzionali alla massima sicurezza e alla piena accessibilità da tutto il territorio regionale degli itinerari di conferimento dei rifiuti ai siti presso cui sia prevista la realizzazione di termovalorizzatori.

## ART. 15

### (CRITERI DI SELEZIONE DELLE PRIORITÀ DI INTERVENTO PER IL TRASPORTO STRADALE)

1. Il PRT dispone che il piano attuativo dettando le linee di cui agli articoli 13 e 14 definendo gli specifici interventi materiali e immateriali da attuare o, laddove fosse necessario un approfondimento progettuale, da sottoporre a studio di fattibilità al fine di raggiungere gli obiettivi generali e specifici di cui agli articoli 5 e 6.

2. Ai fini della definizione degli interventi di cui al comma 1, il PRT dispone che il piano attuativo tenga conto del quadro programmatico-progettuale delle opere previste dagli enti competenti sulla viabilità di interesse regionale. Gli interventi facenti parte del quadro programmatico-progettuale la cui realizzazione entro l'orizzonte temporale del piano sia garantita sia sotto il profilo economico-finanziario che procedurale, compongono l'assetto infrastrutturale dello scenario di riferimento del PRT, mentre gli altri interventi sono sottoposti a valutazione secondo quanto disposto dal comma 3, al fine di selezionare quelli da realizzare in via prioritaria.

3. Il PRT definisce i criteri di cui tenere conto in sede di piano attuativo ai fini della selezione degli interventi e della individuazione del loro livello di priorità rispetto al processo di attuazione:

a) valenza strategica dell'intervento rispetto alla programmazione regionale, nazionale ed europea;

b) contributo dell'intervento all'integrazione e al completamento di sistemi di mobilità locali, regionali e sovraregionali e delle loro interconnessioni;

c) supporto alla connettività e alla coesione territoriale (riduzione del fenomeno di marginalizzazione, accessibilità);

- d) maturità tecnico-progettuale dell'intervento;
- e) costo e copertura finanziaria dell'intervento;
- f) impatto trasportistico dell'intervento sul sistema stradale (miglioramento del livello di servizio, domanda potenziale servita) e rispetto alle interazioni con il sistema complessivo della mobilità (integrazione/competizione con le altre modalità);
- g) impatto dell'intervento sulla sicurezza stradale (riduzione dei fattori di rischio e delle cause passive di incidentalità).

#### TITOLO IV

#### LINEE DI INTERVENTO PER IL TRASPORTO FERROVIARIO

##### ART. 16

##### (AZIONI PROPEDEUTICHE IN MATERIA DI TRASPORTO FERROVIARIO)

1. Il PRT riconosce al sistema ferroviario il ruolo di struttura portante della rete di trasporto pubblico regionale e dispone che rispetto a esso siano ridisegnati e ricalibrati i servizi svolti da tutte le altre modalità di trasporto potenzialmente integrabili con esso. In sintonia con gli indirizzi formulati dalla Regione per il ciclo di programmazione 2007-2013 dei Fondi strutturali comunitari in tema di trasporti e mobilità (DSR, proiezioni territoriali del DSR, programma operativo Fondo europeo di sviluppo regionale – FESR -), il PRT stabilisce che alla ferrovia sia attribuita la funzione di garantire l'accessibilità e la coesione rispetto alle diverse componenti di domanda espresse dal territorio.

2. Al fine del raggiungimento delle finalità di cui al comma 1, il PRT stabilisce che il piano attuativo si ponga l'obiettivo di definire un modello di esercizio teorico integrato fondato sulla interoperabilità tra le reti e sulla gerarchizzazione dei servizi ferroviari passeggeri e di classificare di conseguenza le stazioni ferroviarie secondo quanto disposto all'articolo 18, individuando queste come azioni propedeutiche alla definizione di dettaglio e all'attuazione di tutte le altre linee di intervento previste.

##### ART. 17

##### (GERARCHIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI PASSEGGERI IN AMBITO REGIONALE E DEFINIZIONE DI UN MODELLO DI ESERCIZIO INTEGRATO)

1. 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.

2. Il PRT demanda al piano attuativo la definizione di un modello di esercizio teorico integrato dei servizi ferroviari gerarchizzati che preveda l'integrazione funzionale delle tre sottoreti tra loro indipendentemente dall'operatore, con i servizi automobilistici di TPRL e con le altre modalità di trasporto, e che implementi specifiche caratteristiche di servizio:

##### Sottorete

- Servizio ferroviario regionale (SFR)

##### Caratteristiche del servizio

- Linee di lunghezza indicativamente compresa tra i 50 e i 300 km, velocità commerciali elevate, fermate nei soli centri urbani e nei nodi di trasporto principali, cadenzamento del servizio compreso tra i sessanta e i centoventi minuti a seconda della domanda da servire e della fascia oraria, materiale rotabile ad elevate prestazioni

Sottorete

- Servizio ferroviario territoriale (SFT)

Caratteristiche del servizio

- Linee di lunghezza indicativamente fino ai 100 km, fermata in tutte le stazioni in ambito extraurbano e nelle stazioni principali in ambito urbano, cadenzamento del servizio compreso tra i trenta e i centoventi minuti o ad orario a seconda della domanda da servire e della fascia oraria, materiale rotabile ad alta frequentazione

Sottorete

Servizio ferroviario metropolitano (SFM)

Caratteristiche del servizio

Linee di lunghezza indicativamente fino ai 30 km, con cadenzamento del servizio compreso tra i quindici e i trenta minuti a seconda della fascia oraria, con materiale rotabile ad alta frequentazione. Su tratte di alcune direttrici la frequenza può essere ottenuta anche mediante l'integrazione con il SFT

3. Il PRT stabilisce che il modello di esercizio teorico elaborato dal piano attuativo possa essere attuato per fasi in funzione delle priorità risultanti dal processo di valutazione di cui all'articolo 21.

ART. 18

(CLASSIFICAZIONE DELLE STAZIONI/FERMATE FERROVIARIE A SERVIZIO DEI PASSEGGERI)

1. Ai fini della piena accessibilità ai servizi ferroviari e dell'integrazione con la rete dei servizi automobilistici, il PRT definisce tre classi di stazioni/fermate ferroviarie a servizio dei passeggeri:

a) stazioni di valenza regionale, coincidenti con i nodi presso i quali possono essere esercitate, secondo il modello d'esercizio integrato, funzioni di interscambio tra:

1) servizi di lunga percorrenza (servizi ferroviari, automobilistici, aerei e marittimi);

2) servizi ferroviari regionali, territoriali o metropolitani;

3) servizi ferroviari regionali e servizi ferroviari territoriali;

4) servizi ferroviari regionali e servizi automobilistici di TPRL;

b) stazioni di valenza territoriale, coincidenti con i nodi presso i quali possono essere esercitate, secondo il modello d'esercizio unico, funzioni di:

1) servizio ad ambiti di valenza strategica... e/o interscambio tra:

1.1 servizi ferroviari territoriali a servizio d'ambiti diversi e/o

1.2 servizi ferroviari territoriali e servizi ferroviari metropolitani e/o

1.3 servizi ferroviari territoriali e servizi automobilistici di TPRL;

1.4 servizi ferroviari territoriali e/o metropolitani e auto privata (parcheggi di interscambio);

1.5 servizi ferroviari territoriali e altre modalità di trasporto pubblico (servizi marittimi, servizi elicotteristici) e/o di mobilità alternativa (reti ciclabili, servizi di car sharing);

c) stazioni/fermate di valenza locale, coincidenti con tutte le altre stazioni/fermate.

ART. 19

(AZIONI DEL PIANO IN MATERIA DI TRASPORTO FERROVIARIO PER LA MOBILITÀ DELLE

## PERSONE)

1. L'azione del PRT per attuare le strategie di cui all'articolo 7 in materia di trasporto ferroviario prevede le seguenti linee di intervento:

a) realizzare collegamenti ferroviari dagli aeroporti di Bari e Brindisi verso i principali poli dei rispettivi bacini di influenza, per assicurare l'adduzione alla modalità aerea;

b) promuovere le necessarie sinergie tra gestori delle infrastrutture e dei servizi ferroviari finalizzate all'attuazione del modello di esercizio teorico integrato di cui all'articolo 17, comma 2, e al conseguimento di tutte le possibili economie di scala nelle attività di gestione e allo sfruttamento ottimale della capacità ferroviaria complessiva della rete regionale. L'azione del consorzio deve essere improntata al raggiungimento della piena interoperabilità delle reti e alla progressiva e pianificata omogeneizzazione del materiale rotabile e della sua gestione;

c) progettare un modello di integrazione tariffaria co-modale in sintonia con quanto disposto dall'articolo 29 della l.r. 18/02, da attuare per fasi tenendo conto anche delle risultanze del progetto TIBE finanziato dalla Regione nell'ambito della misura 6.2 del POR 2000-2006;

d) realizzare gli interventi di velocizzazione delle linee (elettrificazione, raddoppi, realizzazione punti di incrocio, soppressione di passaggi a livello, riqualificazione impianti tecnologici) funzionali all'attuazione del modello di esercizio teorico integrato;

e) realizzare gli interventi di integrazione e completamento della rete (ripristino e prolungamenti di linee, realizzazione di bretelle di connessione) funzionali all'attuazione del modello di esercizio teorico integrato;

f) attrezzare per l'interscambio le stazioni di valenza regionale e territoriale del servizio ferroviario in funzione del modello di esercizio teorico integrato;

g) attuare un programma di riorganizzazione del nodo di Bari sotto il profilo impiantistico e degli apparati tecnologici funzionale al modello di esercizio teorico integrato;

h) promuovere soluzioni di integrazione tra sistemi Light rapid transit (LRT) e sistemi ferroviari tradizionali che prevedono l'uso promiscuo dell'infrastruttura da parte di materiale ferroviario e veicoli di tipo tranviario (es. tecnologia treno-tram), da applicare sia in ambito urbano sia in ambiti a particolare valenza ambientale e/o da valorizzare sotto il profilo turistico. Il PRT stabilisce che la progettazione di tali sistemi, che deve essere oggetto di approfondimento attraverso specifici studi di fattibilità, sia sviluppata e recepita, per le rispettive competenze, negli strumenti di programmazione gerarchicamente sottordinati al PRT relativi al livello territoriale interessato (piani provinciali di bacino, PUM, PGU).

## ART. 20

### (AZIONI DEL PIANO IN MATERIA DI TRASPORTO FERROVIARIO PER LA MOBILITÀ DELLE MERCI)

1. L'azione del PRT per attuare le strategie di cui all'articolo 8 in materia di trasporto ferroviario prevede le seguenti linee di intervento:

a) promuovere, in coordinamento con le regioni interessate e con il gestore della rete, la definizione di un modello di esercizio di riferimento per la linea Bologna-Bari che, sfruttando la centralizzazione del controllo del traffico, permetta l'impegno ottimale della capacità dell'infrastruttura a beneficio della regolarità di esercizio e della velocità commerciale dei collegamenti merci e passeggeri di lunga percorrenza;

b) realizzare gli interventi dell'"ultimo miglio" in accesso ai principali nodi logistici e di trasporto strategici per lo sviluppo del trasporto combinato ferro-mare, ferro-strada e strada-rotaia;

c) integrare le aree portuali e retroportuali dei nodi strategici per il trasporto combinato ferro-mare con terminal intermodali e raccordi alla rete nazionale;

d) valutare l'opportunità di istituzione di servizi "treni blocco" sulla linea Taranto-Brindisi per il trasporto di contenitori.

## ART. 21

### (CRITERI DI SELEZIONE DELLE PRIORITÀ DI INTERVENTO PER IL SISTEMA FERROVIARIO)

1. Il PRT dispone che il piano attuativo dettagli le linee di cui agli articoli 19 e 20 definendo gli specifici interventi materiali e immateriali da attuare o, laddove fosse necessario un approfondimento progettuale, da sottoporre a studio di fattibilità al fine di raggiungere gli obiettivi generali e specifici di cui agli articoli 5 e 6.

2. Al fine della definizione degli interventi di cui al comma 1, il PRT dispone che il piano attuativo tenga conto del quadro programmatico-progettuale delle opere previste dagli enti competenti sulle reti nazionale e regionali. Gli interventi facenti parte del quadro programmatico-progettuale, la cui realizzazione entro l'orizzonte temporale del piano sia garantita sia sotto il profilo economico-finanziario che procedurale, compongono l'assetto infrastrutturale dello scenario di riferimento del PRT, mentre gli altri interventi sono sottoposti a valutazione secondo quanto disposto dal comma 3, al fine di selezionare quelli da realizzare in via prioritaria.

3. Il PRT definisce i criteri di cui tenere conto in sede di piano attuativo ai fini della selezione degli interventi e della individuazione del loro livello di priorità rispetto al processo di attuazione:

- a) valenza strategica dell'intervento rispetto alla programmazione regionale, nazionale ed europea;
- b) impatto dell'intervento sull'efficienza dei collegamenti di medio-lungo raggio (traffico interregionale e di lunga percorrenza);
- c) congruenza dell'intervento rispetto al master plan di rete dei porti di interesse regionale;
- d) supporto dell'intervento alla connettività interna e alla coesione territoriale;
- e) costo e copertura finanziaria dell'intervento;
- f) maturità tecnico-progettuale dell'intervento;
- g) supporto dell'intervento allo sviluppo del settore turistico (valorizzazione del patrimonio paesaggistico-ambientale regionale);
- h) congruenza dell'intervento rispetto all'attuazione del modello di esercizio integrato per il trasporto ferroviario in ambito regionale;
- i) impatto trasportistico, riguardante i livelli di domanda attuale e potenziale da soddisfare e i margini di efficientamento dell'offerta multimodale dell'offerta di trasporto pubblico locale.

## TITOLO V

### LINEE DI INTERVENTO PER IL TRASPORTO MARITTIMO

## ART. 22

### (AZIONI PROPEDEUTICHE IN MATERIA DI TRASPORTO MARITTIMO)

1. Il PRT riconosce al sistema portuale regionale il ruolo di elemento strategico della piattaforma logistica pugliese e dispone che siano attuate azioni istituzionali, gestionali e infrastrutturali finalizzate alla complementarietà dei porti tra loro, con le strutture logistiche presenti sul territorio e con il sistema economico-produttivo pugliese nel suo complesso. A tal fine il PRT dispone che il piano attuativo si ponga come obiettivo la classificazione e la gerarchizzazione dei porti di interesse regionale e la definizione di subsistemi territoriali in cui aggregarli, individuando queste come azioni propedeutiche alla definizione di dettaglio e all'attuazione di tutte le altre linee di intervento previste.

## ART. 23

### (CLASSIFICAZIONE E GERARCHIZZAZIONE DEI PORTI DI INTERESSE REGIONALE)

1. Il PRT definisce "sistema portuale di interesse regionale" l'insieme dei porti classificati di categoria II, classi I, II e III, ai sensi dell'articolo 4 della legge 28 gennaio 1994 n. 84 (Riordino della legislazione in materia portuale), delle aree del demanio marittimo la cui utilizzazione ha finalità turistiche e ricreative sulle quali le funzioni amministrative sono delegate alla Regione secondo il decreto del Presidente della

Repubblica 24 luglio 1977, n. 616 (Attuazione della delega di cui all'articolo 1 della legge 22 luglio 1975, n. 382), e infine delle aree del demanio marittimo identificate come "di preminente interesse nazionale" in relazione alle esigenze della navigazione marittima dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 21 dicembre 1995 (Identificazione delle aree demaniali marittime escluse dalla delega alle regioni ai sensi dell'articolo 59 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616).

2. Nelle more dell'emanazione del decreto ministeriale di classificazione dei porti di cui alla l. 84/1994, il PRT assume le definizioni in questa contenute e le relative disposizioni relative alla programmazione e realizzazione delle opere e propone, attraverso il piano attuativo, la classificazione dei porti ricadenti sul territorio regionale, che assume anche valore di gerarchizzazione, nelle seguenti categorie e classi:

- c) categoria II, classe I (porti o specifiche aree portuali di rilevanza economica internazionale);
- d) categoria II, classe II (porti o specifiche aree portuali di rilevanza economica nazionale);
- e) categoria II, classe III (porti o specifiche aree portuali di rilevanza economica regionale e interregionale).

3. Ai fini della classificazione, il PRT tiene conto di quanto disposto dal comma 1 bis dell'articolo 4 della l. 84/1994, introdotto dall'articolo 8 bis del decreto legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, e, con riferimento all'attuale e potenziale bacino di traffico, dei criteri individuati dal comma 4 dell'articolo 4 della stessa legge 84/1994, ovvero:

- a) entità del traffico globale e delle rispettive componenti;
- b) capacità operativa degli scali;
- c) livello ed efficienza dei servizi di collegamento con l'entroterra e del criterio aggiuntivo della capacità intermodale del porto.

#### ART. 24

##### (DEFINIZIONE DEI SUBSISTEMI DI PORTI DI INTERESSE REGIONALE)

1. Il PRT individua nell'azione di coordinamento dei porti di interesse regionale un elemento decisivo della strategia di rafforzamento della competitività della piattaforma logistico-portuale pugliese in campo nazionale e internazionale e dispone che i porti pugliesi sede di autorità marittime ovvero sede di autorità portuali le quali non possiedono i requisiti di cui al comma 8 dell'articolo 6 della l. 84/1994, come modificato dall'articolo 145, comma 24, della legge 23 dicembre 2000, n. 388, siano integrati nelle circoscrizioni territoriali di competenza delle autorità portuali esistenti, come già concordato nel "Protocollo di intesa fra la Regione Puglia, la Regione Basilicata e le autorità portuali di Bari, Brindisi e Taranto" sottoscritto in data 11 maggio 2007, al fine di costituire subsistemi territoriali funzionalmente integrati. Il PRT propone che i porti ricadenti nelle circoscrizioni delle autorità portuali siano classificati di II categoria, I o II classe.

2. Il PRT dispone che l'Osservatorio del sistema portuale pugliese, istituito dal protocollo di intesa di cui al comma 1, e le autorità portuali coordinino, rispettivamente per il sistema regionale complessivo (complementarietà orizzontale) e per i singoli subsistemi territoriali (complementarietà verticale), l'offerta integrata di infrastrutture e servizi definendo strategie condivise che garantiscano la massima sinergia tra i nodi in un'ottica di specializzazione dei porti, ferme restando, come dichiarato nel protocollo stesso, le scelte del mercato e la libertà degli operatori marittimi e portuali di scegliere, nell'ambito della legislazione vigente, il porto da loro ritenuto più adeguato allo svolgimento dei traffici da loro gestiti. Come punto di partenza il PRT indica le vocazioni consolidate espresse dai tre porti principali: il transhipment e il relativo feederaggio multimodale per il porto di Taranto, il trasporto marittimo a corto raggio nazionale e internazionale ro-ro, ro-pax e il feederaggio per i porti di Bari e Brindisi, oltre al supporto a specifiche filiere in essere e all'obiettivo generalizzato di incentivare l'attivazione di rotte che aprano il sistema portuale pugliese alle autostrade del mare. Il PRT dispone, in sintonia con quanto proposto dalle proiezioni territoriali del DSR, che l'Osservatorio rediga un master plan di rete che



indirizzi la messa a sistema delle funzionalità trasportistiche e le relazioni con i territori, i sistemi socio-economici e i soggetti istituzionali coinvolti in rapporto ai tre subsistemi e coordini la redazione di tre master plan di hub, affidati a ciascuna autorità portuale. I master plan, da aggiornarsi ogni cinque anni, devono anche affrontare, relazionandosi con la programmazione a livello locale (PTCP, PS, PUG, PUM e PGTU), i temi della gestione urbanistica delle aree retroportuali, della riqualificazione e della valorizzazione territoriale indotte o promosse dalle funzionalità di ciascun subsistema.

3. Il PRT dispone che i subsistemi territoriali definiti dal protocollo d'intesa fra la Regione Puglia, la Regione Basilicata e le autorità portuali di Bari, Brindisi e Taranto e coordinati dalle tre autorità portuali siano funzionalmente integrati, pur mantenendo le relative competenze e autonomie gestionali, con i poli logistici esistenti e di nuova realizzazione e individua, a partire dagli accordi in essere già promossi dalla Regione, i tre ambiti logistico-portuali cui far tendere l'assetto futuro della piattaforma:

a) subsistema del Levante, composto dal subsistema dei porti coordinati dall'autorità portuale di Bari (autorità portuale del Levante: porti di Bari, Manfredonia, Barletta e Monopoli), per la quale si propone l'estensione della circoscrizione territoriale anche al porto di Molfetta, integrato con i poli logistici a esso connessi (interporto di Bari, interporto di Cerignola, centro merci di Incoronata);

b) subsistema del Salento, composto dal subsistema dei porti coordinati dall'autorità portuale di Brindisi, per la quale si propone l'estensione della circoscrizione territoriale di competenza ai porti di Otranto e Gallipoli, integrato con i poli logistici ad esso connessi (distripark e piattaforma intermodale di Brindisi, centro merci di Lecce Surbo);

c) subsistema dello Jonio, composto dal porto di Taranto (autorità portuale di Taranto), integrato con i poli logistici ad esso connessi (piattaforma logistica e distripark di Taranto, scalo cargo dell'aeroporto di Grottaglie e centro merci di Francavilla Fontana).

4. Il PRT, ai fini della gestione integrata del sistema portuale di interesse regionale, propone che i porti che non rientrano nella categoria II, classi I e II, e che svolgono funzioni di "servizio passeggeri" e/o "turistica e da diporto" di rilevanza regionale siano classificati di classe III e siano aggregati ai fini della programmazione nei subsistemi di cui al comma 2, secondo criteri di unitarietà dei servizi offerti.

## ART. 25

### (AZIONI DEL PIANO IN MATERIA DI TRASPORTO MARITTIMO PER LA MOBILITÀ DELLE PERSONE)

1. L'azione del PRT per attuare le strategie di cui all'articolo 7 in materia di trasporto marittimo si esplica nelle seguenti azioni:

a) potenziare le strutture di supporto al traffico crocieristico, puntando alla specializzazione del porto di Bari per il crocierismo di linea e a quella del porto di Brindisi per il crocierismo charter e low cost, in analogia e in coordinamento con la specializzazione prevalente attribuita anche ai rispettivi scali aeroportuali;

b) migliorare le infrastrutture e i servizi di supporto al traffico passeggeri dei traghetti di linea, in modo da garantire la competitività dei porti di Bari e Brindisi;

c) realizzare un servizio marittimo, denominato "metrò del mare", basato sulla messa in rete di alcuni porti regionali pugliesi, attraverso il quale assicurare collegamenti veloci e frequenti, 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;

d) promuovere la navigazione interna con finalità miste turistiche e di TPRL sul lago di Varano e nei bacini portuali di Brindisi e Taranto.

2. Il PRT, per quanto riguarda i porti turistici, assume le previsioni formulate dallo studio di fattibilità del sistema regionale della portualità turistica, disponendo che venga effettuata una verifica di compatibilità

rispetto alle eventuali interferenze con altre funzioni sovraordinate attribuite ai porti e sull'accessibilità stradale ai porti e ai servizi complementari previsti.

## ART. 26

### (AZIONI DEL PIANO IN MATERIA DI TRASPORTO MARITTIMO PER LA MOBILITÀ DELLE MERCI)

1. L'azione del PRT per attuare le strategie di cui all'articolo 8 in materia di trasporto marittimo si esplica nelle seguenti azioni:

a) potenziare la capacità intermodale e logistica dei tre porti di I classe e delle relative aree retroportuali, attraverso la realizzazione di strutture logistiche, servizi e connessioni ferro-stradali;

b) realizzare gli interventi dell'“ultimo miglio” in accesso ai porti di I e II classe funzionali allo sviluppo del trasporto combinato, a partire da quelli finalizzati a risolvere specifiche criticità, riscontrate allo stato attuale o di previsione, relative a sicurezza e congestione del traffico stradale. In particolare, le azioni delineate riguardano:

- 1) la razionalizzazione della connessione stradale al porto di Bari;
- 2) le connessioni ferro-stradali a servizio dell'intermodalità al porto di Brindisi;
- 3) la connessione ferroviaria a servizio del porto di Taranto;
- 4) il potenziamento dei collegamenti con i porti di II classe in ragione delle specializzazioni assegnate dal master plan di cui al comma 2 dell'articolo 24;

c) proseguire il processo di implementazione di tecnologie ITS a supporto della piattaforma logistico-portuale regionale e dei tre subsistemi di cui all'articolo 24, iniziato con il progetto promosso dalla Regione Puglia per la realizzazione di un sistema intelligente di trasporto multimodale nei tre porti nazionali pugliesi (sistema informativo e telematico integrato per i porti di Bari, Brindisi e Taranto - SITIP). Il PRT assume le ipotesi di intervento sviluppate nell'ambito delle proiezioni territoriali del DSR della Puglia:

1) implementare un corridoio telematico a supporto del funzionamento del primo elemento del corridoio VIII, definito “porto sulle due rive” dell'Adriatico meridionale, con l'obiettivo di massimizzare l'efficienza di tutte le operazioni materiali e immateriali connesse all'attraversamento dell'Adriatico, puntando ad accrescere con effetti immediati la competitività del corridoio;

2) realizzare un portale multilingue e multifunzionale che, attraverso applicativi dedicati, fornisca strumenti di informazione, monitoraggio e comunicazione a gestori, operatori dei trasporti e della logistica e imprese, con il fine primario di incrociare domanda e offerta per ottimizzare i flussi di merci, abbattendo il costo generalizzato del trasporto marittimo, e accrescere, quindi, la competitività del sistema portuale pugliese.

## ART. 27

### (CRITERI DI SELEZIONE DELLE PRIORITÀ DI INTERVENTO PER IL TRASPORTO MARITTIMO)

1. Il PRT dispone che il piano attuativo dettagli le linee di cui agli articoli 25 e 26 definendo gli specifici interventi materiali e immateriali da attuare o, laddove fosse necessario un approfondimento progettuale, da sottoporre a studio di fattibilità al fine di raggiungere gli obiettivi generali e specifici di cui agli articoli 5 e 6.

2. Ai fini della definizione degli interventi di cui al comma 1, il PRT dispone che il piano attuativo tenga conto del quadro programmatico-progettuale delle opere previste dagli enti competenti sul sistema portuale di interesse regionale. Gli interventi facenti parte del quadro programmatico-progettuale la cui realizzazione entro l'orizzonte temporale del piano sia garantita sia sotto il profilo economico-finanziario che procedurale, compongono l'assetto infrastrutturale dello scenario di riferimento del PRT, mentre gli altri interventi sono sottoposti a valutazione secondo quanto disposto dal comma 3, al fine di selezionare quelli da realizzare in via prioritaria.

3. Il PRT definisce i criteri di cui tenere conto in sede di piano attuativo ai fini della selezione degli interventi e della individuazione del loro livello di priorità rispetto al processo di attuazione:

- a) valenza strategica dell'intervento rispetto alla programmazione regionale, nazionale ed europea;
- b) congruenza dell'intervento rispetto all'assetto programmato del sistema portuale regionale;
- c) costo e copertura finanziaria dell'intervento;
- d) maturità tecnico-progettuale dell'intervento.

## TITOLO VI

### LINEE DI INTERVENTO PER IL TRASPORTO AEREO

#### ART. 28

##### (AZIONI PROPEDEUTICHE IN MATERIA DI TRASPORTO AEREO)

1. Il PRT, riconosciuto al trasporto aereo il ruolo di modalità strategica per i collegamenti di lungo raggio, al fine di garantire la competitività del sistema aeroportuale regionale nel quadro del processo di riorganizzazione del sistema aeroportuale nazionale, 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.

#### ART. 29

##### (DEFINIZIONE DEL SISTEMA AEROPORTUALE INTEGRATO REGIONALE)

1. Il PRT definisce "sistema aeroportuale di interesse regionale" l'insieme degli aeroporti nazionali (classificati come aeroporti comunitari di carattere internazionale e inclusi nelle reti transeuropee - TEN) e della rete eliportuale regionale multifunzionale per trasporto passeggeri di linea, di soccorso sanitario e/o di protezione civile.

2. Il PRT individua nell'azione di coordinamento degli aeroporti di interesse regionale un elemento decisivo della strategia di rafforzamento della competitività del sistema aeroportuale regionale pugliese in campo nazionale e internazionale e dispone che sia definita una pianificazione/programmazione complessiva e graduale di tutti gli interventi atti a garantire la piena funzionalità degli aeroporti pugliesi in un'ottica di complementarità gerarchica tra gli scali.

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: traffico di linea limitato a collegamenti nazionali, traffico charter incoming (turismo a destinazione Gargano e San Giovanni Rotondo);
- 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.

#### ART. 30

##### (AZIONI DEL PIANO IN MATERIA DI TRASPORTO AEREO PER LA MOBILITÀ DELLE PERSONE)

1. L'azione del PRT per attuare le strategie di cui all'articolo 7 in materia di trasporto aereo si esplica nelle seguenti azioni:

a) realizzare gli interventi infrastrutturali per garantire l'accessibilità multimodale agli scali di Bari e Brindisi;

b) promuovere la redazione di piani per l'organizzazione dei servizi di accesso ai quattro scali aeroportuali pugliesi a partire dai rispettivi bacini di traffico;

c) promuovere l'attivazione di servizi finalizzati a garantire l'accesso al sistema aeroportuale pugliese da parte di territori delle regioni limitrofe;

d) promuovere l'acquisizione e riconversione delle aree militari adiacenti agli scali di Bari e Brindisi;

e) prevedere un programma di progressivo adeguamento degli aeroporti di Foggia e di Grottaglie, in funzione dell'evoluzione del mercato;

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.

#### ART. 31

(AZIONI DEL PIANO IN MATERIA DI TRASPORTO AEREO PER LA MOBILITÀ DELLE MERCI)

1. L'azione del PRT per attuare le strategie di cui all'articolo 8 in materia di trasporto aereo si esplica nelle seguenti azioni:

a) valorizzare le potenzialità degli scali cargo di Bari, Brindisi e di quello intercontinentale di Grottaglie per il trasporto di merci a elevato valore unitario e/o alta deperibilità, secondo una visione sinergica della piattaforma logistica multimodale;

b) realizzare gli interventi di adeguamento/potenziamento sugli assi stradali di connessione all'aeroporto di Grottaglie al fine della sua integrazione nella rete di collegamento regionale/nazionale, prioritariamente per la connessione con l'area portuale di Taranto;

c) 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.

#### ART. 32

(CRITERI DI SELEZIONE DELLE PRIORITÀ DI INTERVENTO PER IL TRASPORTO AEREO)

1. Il PRT dispone che il piano attuativo dettagli le linee di cui agli articoli 30 e 31 definendo gli specifici interventi materiali e immateriali da attuare o, laddove fosse necessario un approfondimento progettuale, da sottoporre a studio di fattibilità al fine di raggiungere gli obiettivi generali e specifici di cui agli articoli 5 e 6.

2. Ai fini della definizione degli interventi di cui al comma 1, il PRT dispone che il piano attuativo tenga conto del quadro programmatico-progettuale delle opere previste dagli enti competenti sul sistema aeroportuale di interesse regionale. Gli interventi facenti parte del quadro programmatico-progettuale la cui realizzazione entro l'orizzonte temporale del piano sia garantita sia sotto il profilo economico-finanziario che procedurale, compongono l'assetto infrastrutturale dello scenario di riferimento del PRT, mentre gli altri interventi sono sottoposti a valutazione secondo quanto disposto dal comma 3, al fine di selezionare quelli da realizzare in via prioritaria.

3. Il PRT definisce i criteri di cui tenere conto in sede di piano attuativo ai fini della selezione degli interventi e della individuazione del loro livello di priorità rispetto al processo di attuazione:

- a) valenza strategica dell'intervento rispetto alla programmazione regionale, nazionale ed europea;
- b) congruenza dell'intervento rispetto all'assetto programmato del sistema aeroportuale regionale;
- c) costo e copertura finanziaria dell'intervento;
- d) maturità tecnico-progettuale dell'intervento.

## TITOLO VII

### LINEE DI INTERVENTO PER LA PROGRAMMAZIONE DEI SERVIZI MINIMI DI TPRL

#### ART. 33

##### (STRUMENTI, PROCEDURE E COMPETENZE PER LA PROGRAMMAZIONE DEI SERVIZI MINIMI DI TPRL)

1. Il PRT, in accordo con quanto disposto dalla l.r. 18/02 e successive modificazioni, individua gli obiettivi generali di programmazione dei servizi di trasporto e le linee e i criteri di selezione delle priorità di intervento relative ai servizi minimi.

2. Il PRT, nella definizione della rete di trasporto pubblico regionale e locale, prende a riferimento la ripartizione delle competenze tra Regione e enti locali sulle funzioni di programmazione e amministrazione dei servizi di trasporto pubblico disposta dall'articolo 3 della l.r. 18/02. Per quanto attiene ai servizi automobilistici definiti interprovinciali in base alla lettera c) del numero 2) del comma 7 dell'articolo 2 della l.r. 18/2002, il PRT in base al comma 2 dell'articolo 35 della presente legge attribuisce alla competenza provinciale quelli classificabili come servizi di adduzione e alla rete regionale quelli che richiedono l'esercizio unitario a livello regionale in quanto classificabili come servizi portanti.

3. Il PRT, in sintonia con la definizione fornita dal d.lgs. 422/1997 e richiamata dalla l.r. 18/2002, indica come servizi minimi quei servizi di TPRL "quantitativamente e qualitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini" e i cui costi sono coperti dai capitoli di spesa del fondo regionale trasporti di cui alle lettere a), b) e c) del comma 2 dell'articolo 4 della l.r. 18/02: servizi automobilistici, tranviari, filoviari e lacuali, servizi ferroviari e metropolitani e servizi marittimi e aerei (inclusi i servizi elicotteristici).

4. Il PRT dispone che possano essere annoverati tra i "servizi minimi" anche alcuni servizi automobilistici ricadenti nella categoria dei "servizi speciali", come definita dall'articolo 18 della l.r. 18/02, qualora questi rispondano ai criteri, stabiliti dall'articolo 16, comma 2, del d. lgs. 422/1997, del ricorso alle modalità e tecniche di trasporto più idonee a soddisfare le esigenze di trasporto considerate e della scelta, tra più soluzioni atte a garantire in condizioni analoghe sufficienti servizi di trasporto, di quella che comporta i minori costi per la collettività, anche mediante modalità differenziate di trasporto o integrazione dei servizi e intermodalità.

5. Il PRT, ai fini dell'individuazione dei livelli di offerta da garantire sulla rete di trasporto pubblico regionale e locale, applica la procedura prevista dall'articolo 5 della l.r. 18/2002. La Regione, verificati i piani provinciali di bacino esistenti, definisce le reti e i bacini di TPRL regionali e locali, i rispettivi enti locali competenti e, tenendo conto dei vincoli di bilancio, i livelli di offerta multimodale da garantire, individuando quantità e standard di qualità dei servizi di TPRL per ciascun bacino, indipendentemente dalla modalità con cui sono effettuati e dalla competenza amministrativa.

6. Il PRT, ai fini della fasatura tra programmazione regionale e provinciale in materia di TPRL, tenuto conto del carattere multimodale attribuito al piano provinciale di bacino (PPB) ai sensi del comma 1

dell'articolo 11 della l.r. 18/2002, in base al quale tale strumento contiene tutti i riferimenti di pianificazione e programmazione settoriale provinciale in materia di TPRL, viabilità e mobilità di persone e merci in generale, introduce il piano di bacino del trasporto pubblico locale provinciale (PBTPPLP), da intendersi quale strumento attuativo a validità triennale per la programmazione operativa dei servizi di trasporto pubblico locale. Il PBTPPLP, fermo restando l'assetto di medio-lungo periodo proposto dal PPB, costituisce il riferimento rispetto al quale la Regione formula il PTS, tenendo conto delle istanze formulate dalle province. A tale scopo, il PRT dispone che il PBTPPLP sia aggiornato ogni tre anni con un anticipo di sei mesi rispetto alla definizione del PTS, pur essendo parte integrante del rispettivo PPB, il cui aggiornamento è previsto dalla l.r. 18/2002 di norma ogni cinque anni.

7. Fin dalla data di prima applicazione della presente legge, in caso di inadempienza da parte delle province nella redazione del PBTPPLP, la Regione procede immediatamente alla redazione del PTS.

8. Per i successivi PTS, interpretando i disposti della l.r. 18/2002, il PRT individua le seguenti fasi procedurali e le rispettive competenze nel processo di definizione del PTS, assumendo il sistema ferroviario come struttura portante della rete multimodale del trasporto pubblico locale regionale:

a) la Regione programma i servizi ferroviari regionali e locali e, subordinatamente a questi, i servizi automobilistici, marittimi, aerei ed elicotteristici di interesse regionale e sottopone l'esito di tale programmazione alle province;

b) le province programmano nel PBTPPLP i servizi minimi di propria competenza sulla base degli indirizzi forniti dal PRT, assumendo come vincolo la programmazione sovraordinata dei servizi di competenza regionale rispetto alla quale possono proporre alla Regione eventuali rimodulazioni prioritariamente ai servizi che interessano l'ambito territoriale di rispettiva competenza;

c) la Regione verifica, adegua e approva, secondo le modalità di cui all'articolo 8 della l.r. 18/2002, la programmazione complessiva dei servizi minimi di competenza regionale e provinciale e alloca le risorse destinate dal fondo regionale trasporti all'esercizio dei servizi di TPRL, ripartendo tra le province le quote destinate all'esercizio dei servizi minimi automobilistici, tranviari, filoviari e lacuali.

9. Il PRT dispone che enti locali e gestori dei servizi di TPRL rendano operativi e disponibili agli utenti le procedure e i servizi atti a garantire la tutela dei diritti del viaggiatore ai sensi del decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206 (Codice del consumo, a norma dell'articolo 7 della legge 29 luglio 2003, n. 229), della legge regionale 15 maggio 2006, n. 12 (Norme per l'attuazione delle politiche in favore dei consumatori e degli utenti) e dell'articolo 2, comma 461, della legge 24 dicembre 2007, n. 244 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato - legge finanziaria 2008)".

#### ART. 34

##### (INDIRIZZI PER LA PROGRAMMAZIONE DEI SERVIZI MINIMI DI TPRL FERROVIARI)

1. Il PRT formula gli indirizzi cui il PTS deve riferirsi per la programmazione dei servizi minimi ferroviari:

a) il PTS si pone come piano di progressiva attuazione per fasi del modello di esercizio ferroviario regionale proposto dal PRT, garantendo continuità ed efficienza nell'allocazione delle risorse;

b) il PTS deve formulare la proposta di programma di esercizio dei servizi ferroviari del trasporto pubblico locale regionale corrispondenti alla gerarchizzazione di cui all'articolo 17;

c) il programma di esercizio deve tenere conto dell'assetto infrastrutturale e del materiale rotabile attuale e dei rispettivi potenziamenti programmati e attuati nel triennio di validità del PTS.

#### ART. 35

##### (INDIRIZZI PER LA PROGRAMMAZIONE DEI SERVIZI MINIMI DI TPRL SU GOMMA)

1. Fermo quanto disposto dai commi 7 e 8 dell'articolo 33, il PRT formula gli indirizzi cui il PTS e i piani di bacino del trasporto pubblico locale devono riferirsi per la programmazione dei servizi minimi di TPRL

extraurbano su gomma ai fini della massima integrazione tra le reti di trasporto partendo dall'assunto che la modalità ferroviaria rappresenta la struttura portante della rete di trasporto pubblico regionale rispetto alla quale vanno ridisegnati e ricalibrati i servizi svolti da tutte le altre modalità di trasporto potenzialmente integrabili. In questa logica, obiettivo primario è la progressiva eliminazione di servizi sostitutivi su gomma parallelamente al potenziamento dei servizi ferroviari e, ove necessario, alla loro sostituzione con servizi automobilistici extraurbani convenzionali con funzione di adduzione-integrazione.

2. Gli indirizzi per la programmazione dei servizi minimi di TPRL extraurbano su gomma, miranti all'attuazione di un modello di esercizio fondato su una rete gerarchizzata e intermodale, sull'integrazione dei servizi, sull'interscambio e sul cadenzamento, sono:

a) ridefinire gli itinerari dei servizi automobilistici extraurbani in funzione del programma di esercizio dei servizi ferroviari programmati dalla Regione al fine di:

1) eliminare le sovrapposizioni funzionali tra modalità automobilistica e ferroviaria, mantenendo corridoi plurimodali solo nelle situazioni in cui i livelli e/o la struttura della domanda (distribuzione oraria, localizzazione insediativa, ecc.) richiedano le caratteristiche di flessibilità del servizio su gomma o rafforzamenti dell'offerta di TPRL in particolari fasce orarie (servizi integrativi);

2) integrare le reti definendo itinerari automobilistici che consentano da un lato l'adduzione ai servizi ferroviari, dall'altro la copertura di territori non serviti dal ferro al fine dell'equilibrio dell'offerta complessiva di TPRL;

b) gerarchizzare i servizi automobilistici extraurbani in reti funzionalmente omogenee rispondenti alle caratteristiche della domanda e del territorio da servire ai fini di un'efficiente organizzazione dell'offerta di TPRL extraurbano su gomma e dell'integrazione funzionale con la rete ferroviaria e definire un modello di esercizio teorico integrato che preveda specifiche caratteristiche di servizio per ciascuna sottorete. Il PRT propone l'adozione dei seguenti livelli gerarchici:

1) servizi portanti regionali, consistenti nei servizi interregionali di competenza regionale e nei servizi interprovinciali che collegano tra loro i principali poli regionali;

2) servizi portanti provinciali, consistenti nei servizi provinciali che integrano la rete portante regionale collegando i principali poli provinciali ai poli regionali;

3) servizi di adduzione che garantiscono l'accesso territoriale ai poli attrattori provinciali di riferimento e che effettuano fermata in corrispondenza dei nodi di interscambio della rete dei servizi gerarchicamente sovraordinati (ferroviari e automobilistici) per il rendez-vous verso molteplici destinazioni provinciali;

4) servizi speciali (servizi a chiamata), che servono o aree a domanda debole o aree a valenza turistica, garantendo sia i collegamenti interni all'area, sia l'adduzione a nodi di interscambio o poli di interesse locale;

c) ridefinire la rete delle autostazioni e fermate dei servizi automobilistici extraurbani e le loro dotazioni standard in funzione delle caratteristiche della domanda e del territorio da servire e del ruolo di interscambio che queste sono chiamate ad assolvere in base al modello di esercizio teorico integrato di cui alla lettera b);

d) definire programmi di esercizio rispondenti alle esigenze delle diverse componenti di domanda espresse dal territorio: mobilità sistematica, non sistematica, domanda debole, turistica (servizi cadenzati, a orario, a chiamata, stagionali in funzione delle caratteristiche della domanda);

e) definire programmi di esercizio integrati sia tra servizi automobilistici extraurbani appartenenti a livelli gerarchici differenti, sia tra questi e i servizi ferroviari, individuando nodi di interscambio, da attrezzare con strutture fisiche e informative, dove far convergere servizi in rendez-vous.

3. I servizi di TPRL di carattere urbano e sub-urbano devono essere individuati e classificati nel PTS stabilendo le rispettive competenze.

4. Contestualmente all'approvazione del PTS di cui al comma 7 dell'articolo 33, la Giunta può istituire nuovi servizi minimi, prevedendone le modalità, anche attraverso una "carta dei servizi-tipo", e i finanziamenti, nonché provvede all'attuazione di quanto previsto nelle lettere c) , d) ed e) del comma 2 del presente articolo.

#### ART. 36

#### (INDIRIZZI PER LA PROGRAMMAZIONE DEI SERVIZI MINIMI DI TPRL MARITTIMI ED ELICOTTERISTICI)

1. La Regione, sulla base dei livelli di offerta da garantire sul territorio regionale di cui al comma 5 dell'articolo 33, può introdurre servizi marittimi ed elicotteristici finalizzati a realizzare la continuità e a completare la copertura della rete dei servizi minimi di TPRL a favore dei residenti in aree particolarmente svantaggiate sotto il profilo dell'accessibilità locale e ai principali poli funzionali regionali di riferimento.

2. I servizi di cui al comma 1 sono verificati con i PBTPLP e le comunità locali per garantire la piena integrazione con la restante rete di TPRL perseguendo l'obiettivo dell'efficienza del servizio complessivamente erogato nel bacino.

La presente legge sarà pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione ai sensi e per gli effetti dell'art. 53, comma 1 della L.R. 12 maggio 2004, n. 7 "Statuto della Regione Puglia". E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e farla osservare come legge della Regione Puglia.

Data a Bari, addì 23 Giugno 2008

VENDOLA