



Bollettino ufficiale della Regione Puglia n. 127 del 30/09/2015

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 18 settembre 2015, n. 1643

Realizzazione di infrastrutture per la mobilità - Prime indicazioni programmatiche.

L'Assessore alle Infrastrutture, Mobilità e LL.PP. Avv. Giovanni Giannini, sulla base dell'istruttoria espletata dal Dirigente del servizio Pianificazione e Programmazione delle Infrastrutture per la mobilità, riferisce quanto segue.

Premesso che:

La Regione Puglia attua le politiche in tema di mobilità e trasporti mediante strumenti di pianificazione/programmazione tra loro integrati tra cui, in particolare:

- il Piano attuativo del Piano Regionale dei Trasporti che per legge ha durata quinquennale, con estensione quindi nel caso specifico 2015-2019 (da ora in poi PA 20152019), individua infrastrutture e politiche correlate finalizzate ad attuare gli obiettivi e le strategie definite nel PRT approvato dal Consiglio Regionale il 23.06.2008 con L.R. n.16. e ritenute prioritarie per il periodo di riferimento;
- il Piano Triennale dei Servizi (da ora in poi PTS), inteso come Piano attuativo del PRT, che attua gli obiettivi e le strategie di intervento relative ai servizi di trasporto pubblico regionale locale individuate dal PRT e ritenute prioritarie.

Al fine di rendere maggiormente efficace l'azione del PA 20152019, tenuto conto del ruolo strategico svolto indirettamente in tal senso dal Trasporto Pubblico Regionale Locale, si è proceduto alla redazione congiunta dell'aggiornamento del PA 20152019 e del Piano Triennale dei Servizi. Quest'ultimo, con la sua revisione a cadenza triennale, accompagnerà la progressiva attuazione dello scenario del PRT proponendo gli eventuali, fisiologici aggiustamenti in itinere all'offerta di servizi di trasporto.

Con DGR n. 2063 del 9/10/2014 i Piani sono stati adottati e, scaduti i termini per la presentazione di osservazioni, stanno per affrontare gli ulteriori passaggi previsti dalla normativa regionale al fine della loro approvazione.

La scelta del Piano Attuativo del PRT è stata quella di mettere al centro della nuova programmazione la visione e gli obiettivi di Europa 2020 promuovendo lo sviluppo di un sistema regionale dei trasporti per una mobilità delle persone e un trasporto delle merci intelligente, sostenibile e inclusiva.

- INTELLIGENTE, in relazione all'innovazione nella concezione delle nuove infrastrutture, alle dotazioni tecnologiche e all'organizzazione dei servizi, all'ampio ricorso agli Intelligent Transport Systems (ITS), alla promozione della formazione e dell'informazione di operatori ed utenti;
- SOSTENIBILE, dal punto di vista ambientale per la capacità di ridurre le esternalità mediante:
 - la promozione del trasporto collettivo e dell'intermodalità,
 - la diffusione di pratiche virtuose,
 - un'opzione preferenziale per modalità di trasporto meno inquinanti tra cui, in primis, quella ciclistica,

- l'impulso al rinnovo del parco veicolare privilegiando mezzi a basso livello di emissioni;
Ma sostenibile anche dal punto di vista economico ricercando nelle scelte infrastrutturali e nell'organizzazione dei servizi le soluzioni più efficienti sotto il profilo delle modalità di finanziamento per la costruzione e/o gestione;
- INCLUSIVA, per l'effetto rete che intende creare a supporto di un'accessibilità equilibrata sul territorio regionale e a vantaggio dello sviluppo di traffici tra la Puglia e lo spazio euromediterraneo.

Alla definizione dello scenario progettuale concorrono tre componenti:

- interventi materiali, riguardanti infrastrutture, materiale rotabile e tecnologie;
- servizi, nella cui sfera rientrano le reti dei servizi di trasporto collettivo, i servizi informativi per la pianificazione e il monitoraggio del traffico di persone e merci;
- politiche mirate a supporto dell'attuazione dello scenario di piano.

L'approccio proposto ha preso atto della notevolissima contrazione della dotazione finanziaria di settore e fatto tesoro delle criticità registrate nel passato ciclo di programmazione dei fondi europei e nazionali prevedendo, in via prioritaria per il prossimo quinquennio, il completamento degli interventi infrastrutturali in corso di realizzazione. Con riferimento a questi ultimi, sono stati individuati gli interventi complementari ritenuti indispensabili ad assicurare il corretto funzionamento del sistema e il pieno dispiegamento delle sue potenzialità collocando, eventuali ulteriori previsioni, in un quadro di riferimento programmatico progettuale con l'obiettivo di un'attuazione in tempi successivi o in caso di disponibilità di risorse.

Lo scenario di progetto è stato declinato rispetto a tre scale territoriali di dettaglio crescente, corrispondenti ad altrettanti livelli di relazione che interessano il sistema socioeconomico regionale:

- lo spazio euromediterraneo, rispetto al quale il Piano si pone l'obiettivo generale di valorizzare il ruolo della regione, di potenziare i collegamenti con gli elementi della rete TEN.T e di sostenere l'esigenza della estensione di quest'ultima sia in ambito nazionale che internazionale sulle relazioni di interesse per la Puglia;
- l'area delle regioni meridionali peninsulari con le quali la Puglia ha storicamente rapporti importanti e condivide l'esigenza di sostenere lo sviluppo socioeconomico e contrastare la marginalizzazione delle aree interne;
- il sistema regionale considerato nella sua complessità caratterizzata da paesaggi, sistemi economici e sociali, poli funzionali d'eccellenza, che nel loro insieme determinano esigenze di mobilità di persone e merci, le più diverse, ma tutte degne di attenzione, al fine di garantire uno sviluppo armonico e sinergico.

Il Piano delinea una politica di realizzazioni infrastrutturali suddivise in base alla maturità progettuale e autorizzativa con riferimento all'orizzonte temporale del 2020, data di conclusione del Programma Operativo FESR.

L'esperienza maturata nell'ultimo quinquennio, che ha dimostrato la notevole incertezza della tempistica connessa alla progettazione, alla definizione dell'iter amministrativo relativo a ciascuna opera e alla realizzazione degli interventi, soprattutto se particolarmente complessi, ha indotto ad affinare la classificazione degli stessi al fine di restituire un quadro organico dello scenario di piano che possa costituire un valido supporto all'azione di programmazione e monitoraggio da parte della regione.

Questo approccio ha dato luogo alla classificazione degli interventi in due categorie principali, come di seguito indicato, riferiti all'orizzonte temporale del 2020:

- interventi ritenuti prioritari e che per questo debbono essere oggetto di progettazione e reperimento di risorse al fine di prevederne la realizzazione entro il 2020;
- interventi collocati oltre l'orizzonte temporale di validità del piano medesimo la cui realizzazione anticipata potrebbe verificarsi in caso di accelerazione dell'iter progettuale alla luce di mutate esigenze e

conseguenti priorità di intervento o di ritardato avvio di altri interventi.

Premesso inoltre che

Con decisione C(2015) 5854 la Commissione europea ha approvato la proposta di Programma Operativo FESR 2014-2020 della Regione Puglia.

Nell'ambito della dotazione complessiva del programma le somme destinate agli interventi in materia di trasporti ammontano a € 584.080.627,52, a valere sui due Assi Prioritari 4 "Energia sostenibile e qualità della vita" e 7 "Sistemi di trasporto e infrastrutture di rete".

Con le azioni dell'Asse Prioritario 4, e in particolare dell'Azione 4.4 "Interventi per l'aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane" si mira a favorire, mediante un approccio integrato, la riqualificazione degli spazi urbani attraverso politiche di promozione di nuove e sostenibili modalità di trasporto urbano e sub urbano; puntare su interventi finalizzati a scoraggiare l'utilizzo del mezzo motorizzato in luogo di mezzi di trasporto a basse emissioni; implementare politiche di riconversione del parco mezzi del trasporto pubblico verso tecnologie a basse emissioni.

Destinatari dei finanziamenti saranno: Regione Puglia, Amministrazioni Pubbliche, PMI.

In linea con il trend nazionale, l'indice di invecchiamento del parco rotabile dedicato al TPL pugliese si attesta su livelli elevati. In questo senso le esternalità negative originate dall'impiego di questi mezzi, sia pure per le modalità trasporto collettivo, vanificano gli sforzi orientati a limitare le emissioni del comparto dei trasporti.

La Regione Puglia intende avviare un percorso di progressivo ammodernamento del parco rotabile che accompagni gli sforzi legati alla promozione del trasporto collettivo, anche delle merci, in luogo di quello privato.

Gli interventi mirano al potenziamento delle flotte, all'allestimento di reti immateriali tecnologicamente avanzate (ITS) nonché al sostegno di iniziative di car-sharing e car-pooling.

La Regione intende conseguire i seguenti risultati:

- a) soddisfacimento della domanda inevasa e inespressa di trasporto ferroviario, attualmente penalizzata dalla scarsa o inadeguata accessibilità ai nodi e alle stazioni della rete ferroviaria regionale;
- b) potenziamento delle condizioni di accessibilità, con modalità sostenibili, ai nodi della rete di trasporto: stazioni, porti, aeroporti, elisuperfici, terminal-bus, charging-hub e adeguamento dei servizi di passenger-care in tali nodi;
- c) riqualificazione - mediante un approccio integrato - delle stazioni e delle aree urbane circostanti puntando su sicurezza, qualità urbana e accessibilità dedicata principalmente ai servizi di trasporto collettivo extraurbano al fine di stimolare la crescita degli utenti del servizio ferroviario regionale; adeguamento degli standard qualitativi dei parchi mezzi dedicati al trasporto pubblico ai migliori standard energetici ed ambientali disponibili;
- d) maggiore diffusione degli strumenti di sistemi di trasporto intelligenti (ITS) per il controllo del traffico, la gestione delle parchi mezzi del tpl e degli operatori logistici e dell'infomobilità;
- e) ottimizzazione del processo di distribuzione urbana delle merci, crescita del numero dei centri di smistamento delle merci e di secondo livello (CDU - centri di distribuzione urbana) e modalità di trasporto a bassa emissione di carbonio.

Esempi di attività da realizzare sono:

- a) Realizzazione di infrastrutture e nodi di interscambio finalizzati all'incremento della mobilità collettiva e alla distribuzione ecocompatibile delle merci e relativi sistemi di trasporto.
- b) Interventi di mobilità sostenibile urbana e suburbana anche promuovendo l'utilizzo di sistemi di trasporto a basso impatto ambientale, il completamento, l'attrezzaggio del sistema e il rinnovamento delle flotte.
- c) Sistemi infrastrutturali e tecnologici di gestione del traffico e per l'integrazione tariffaria.
- d) Sviluppo delle infrastrutture necessarie all'utilizzo del mezzo a basso impatto ambientale anche

attraverso iniziativa di charginghub.

L'asse prioritario VII "Sistemi di trasporto e infrastrutture di rete" è interamente dedicato alla realizzazione di interventi in materia di trasporto declinati secondo le seguenti tipologie:

- 1 "Interventi di potenziamento dell'offerta ferroviaria e miglioramento del servizio"
- 2 "Interventi per rafforzare le connessioni delle aree interne"
- 3 "Interventi per potenziare i servizi di trasporto pubblico regionale ed interregionale"
- 4 "Interventi per la competitività del sistema portuale e interportuale"

L'Azione 7.1 (corrispondente all'Azione 7.1.2 dell'Accordo di partenariato) persegue il risultato di accrescere l'utilizzo della rete ferroviaria per la mobilità di persone e merci; i beneficiari degli investimenti sono individuati nei soggetti titolari di contratto di servizio di trasporto pubblico locale.

Gli interventi previsti sono prioritariamente mirati al completamento degli interventi infrastrutturali già avviati nel periodo di Programmazione 2007-2013 (ASSE V) e alla promozione dell'utilizzo di tecnologie intelligenti per il controllo e la regolazione del traffico, in linea con il Piano Regionale dei Trasporti, il suo Piano attuativo quinquennale, il Piano Triennale dei Servizi, il Piano per la Qualità dell'aria (Dir 2008/50/CE) nella previsione anche di contribuire alla riduzione delle emissioni climalteranti. Oltre a questi si prevede di attrezzare i nodi della rete ferroviaria regionale con le dotazioni infrastrutturali necessarie a realizzare lo scambio modale (gomma>ferro, ferro>bicicletta, etc.).

L'Azione 7.2 (corrispondente all'Azione 7.4.1 dell'Accordo di Partenariato) attiene ad interventi destinati a "Rafforzare le connessioni dei nodi secondari e terziari delle aree interne e di quelli dove sono localizzati significativi distretti di produzione agricola e agroindustriale con i principali assi viari e ferroviari della rete TEN-T" e vede quali beneficiari gli ATO (Ambiti Territoriali Omogenei ove costituiti) e gli Enti Locali singoli e associati

La Puglia identifica come indispensabile la promozione della coesione territoriale finalizzata alla moltiplicazione dei fattori di successo delle relazioni - attive, intelligenti e inclusive - tra le comunità. Con ciò si ritiene necessario rafforzare 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.).

Le azioni specifiche mirano a ridurre di un terzo i tempi di accesso ai nodi urbani principali dalle aree interne.

Nello specifico i risultati che si intendono ottenere sono:

- a) migliori condizioni di accesso delle popolazioni residenti nelle aree interne ai servizi più rilevanti (istruzione, assistenza sanitaria, fruizione dei beni culturali diffusi, artistici, naturalistici, etc.) disponibili nei centri urbani;
- b) ripopolamento delle aree interne e ripresa, in chiave contemporanea - mediante un approccio integrato - delle attività tradizionali (agricoltura, allevamento, artigianato, ecc.);
- c) migliore accesso e mobilità dei turisti in tutto il territorio pugliese;
- d) un contributo all'infittimento delle relazioni tra le diverse componenti della comunità pugliese;
- e) costruzione di condizioni favorevoli alla generazione di adeguati bacini di traffico soddisfacenti e capaci di supportare l'efficacia della rete regionale di trasporto;
- f) continuità del servizio di trasporto pubblico migliorando così i livelli di offerta di

Esempi di attività previste riguardano:

1. il miglioramento delle condizioni di accesso privilegiando, ove possibile, l'adduzione alle stazioni del servizio ferroviario regionale (SFR) come previsto dal Piano Regionale dei Trasporti. A partire, dunque, da un'analisi di congruenza con gli assetti delle viabilità locali gli interventi mireranno alla messa in sicurezza degli assi viari interessati in termini di accrescimento dei livelli di affidabilità e di sicurezza per tutti gli utenti: pedoni, ciclisti e utenti motorizzati. Saranno privilegiati, in ragione della scarsa densità abitativa, i sistemi innovativi di trasporto collettivo (taxi collettivo, mini bus a chiamata, etc.). Oltre alle

stazioni ferroviarie principali, tali opportunità di investimento dovranno favorire la continuità fisico-funzionale degli itinerari di accesso agli altri poli di interesse regionale, aeroporti e porti, anche attraverso la realizzazione di parcheggi di interscambio presso le fermate del trasporto pubblico su gomma e/o sul ferro, strategiche per l'accesso ai grandi attrattori urbani, culturali, turistici e naturalistici. Sono previsti interventi sulle sezioni stradali, sui "punti neri" della rete stradale e sulla segnaletica intelligente capace di governare i livelli di priorità dei flussi di traffico e migliorare la sicurezza stradale. La strategia di puntare sul completamento funzionale di corridoi multimodali in ambito intercomunale e interprovinciale aderisce pienamente alle politiche comunitarie di sviluppo urbano e metropolitano orientate al contenimento del consumo di suolo specifico per i mezzi di trasporto privati e alla limitazione delle emissioni derivate dal settore dei trasporti;

2. il rafforzamento delle direttrici di penetrazione dalle aree interne ai principali poli attrattori urbani e non, per migliorarne la capacità, anche con la realizzazione di bus lane dedicate a sistemi di trasporto con capacità e frequenza adeguata a favorire lo squilibrio modale verso il trasporto collettivo. La riqualificazione degli assi viari, con il ridisegno delle sezioni stradali e/o delle intersezioni, sarà finalizzato non solo a rendere più agevole e sicuro il traffico motorizzato verso i nodi intermodali, ma anche ad elevare la qualità degli spazi pubblici dedicati alla mobilità con accurate integrazioni ambientali;

3. Il potenziamento di adeguati livelli di mobilità, anche sostenibile, nelle aree interne in relazione alle caratteristiche morfologiche del territorio e alla dotazione di attrezzature esistenti da riqualificare. Gli itinerari di connessione tra gli insediamenti diffusi delle aree interne saranno sviluppate principalmente investendo in corridoi multimodali, opportunamente identificati, riqualificando le direttrici esistenti dotandole dei requisiti essenziali perché si inneschi la positiva conversione verso luoghi a destinazione specifica.

L'azione 7.3 (corrispondente all'Azione 7.3.1 dell'Accordo di Partenariato) che vede quali soggetti beneficiari i Soggetti titolari di contratto di servizio di trasporto pubblico locale e gli Enti Locali si propone di raggiungere:

1. la riduzione della congestione e delle emissioni acustiche e di CO2 sia nei centri urbani sia lungo la rete stradale in tutto il territorio regionale;
2. il miglioramento della qualità del materiale rotabile destinato al trasporto pubblico locale;
3. la riqualificazione degli spazi urbani dedicati alla mobilità e al trasporto pubblico con restyling delle fermate e dei terminal bus secondo un approccio integrato trasporti - territori.

Esempi di attività da realizzare riguardano il potenziamento dei servizi di trasporto pubblico regionale e interregionale su tratte dotate di domanda potenziale significativa, anche attraverso il sostegno al rinnovo del materiale rotabile, al rinnovo dell'armamento, al potenziamento ed efficientamento della rete nonché dei suoi nodi di interscambio, allo sviluppo dell'interoperabilità e alla promozione dell'integrazione tariffaria.

In particolare, verranno attuati interventi infrastrutturali di potenziamento della rete regionale a integrazione degli interventi effettuati con il ciclo di programmazione 2007-2013 con particolare attenzione all'ammodernamento e all'efficientamento di linee esistenti.

Unitamente a ciò, si procederà a qualificare funzionalmente i nodi di interscambio sul territorio regionale per garantire un rapido ed efficace trasbordo tra le linee regionali e le linee nazionali, e per elevare le prestazioni qualitative e funzionali, con particolare attenzione alla qualificazione dei nodi intermodali (città, aeroporti, porti e piattaforme logistiche) della rete, al fine di renderli effettivamente inseriti nel network europeo. A questo proposito si orienteranno gli sforzi sull'implementazione della capacità del "sistema nodo" di divenire un "portale" efficace e attrattivo per la domanda di trasporto. Operativamente, si investirà anche sulla relazione tra "nodo" di accesso all'infrastruttura ferroviaria e le sue relazioni con il bacino di domanda sotteso al fine di promuovere iniziative di investimento locale anche come strumento moltiplicatore della domanda di trasporto. Tali interventi, inoltre, rappresentano il complemento della

efficace riorganizzazione dei servizi di trasporto che è in corso con il redigendo Piano Triennale dei Servizi (PTS). Si promuoverà, inoltre una migliore integrazione delle reti modali con gli aeroporti, i porti e le stazioni ferroviarie, gli autobus e le ferrovie, che dovranno essere ripensate come “piattaforme di connessione multimodale per i passeggeri”.

Sono inoltre previsti interventi specifici per il potenziamento del materiale rotabile al fine di utilizzare in pieno le potenzialità della rete a seguito degli interventi infrastrutturali in corso o ultimati, e per conseguire gli obiettivi di razionalizzazione in corso di definizione con la “pianificazione triennale dei servizi di trasporto” (PTS). A questo proposito le innovazioni tecnologiche a servizio del comfort e della qualità del viaggio fungono da volano per il sostegno al vettore ferroviario, specie sulle relazioni più “cariche” della rete. Gli interventi previsti sono specificatamente mirati a migliorare l’affidabilità di questa soluzione di trasporto: qualità e comfort del materiale rotabile, sostegno alla flessibilità dei titoli di viaggio inter- operatore, potenziamento della capacità della rete.

Azioni specifiche sono orientate al completamento degli investimenti in sicurezza e interoperabilità per l’unificazione della rete ferroviaria regionale e lo sviluppo delle interconnessioni con quella di rango nazionale. In particolare, gli investimenti tecnologici in infrastrutture immateriali dedicate alla sicurezza, all’automazione della circolazione dei convogli nonché all’eliminazione dei passaggi a livello, permettono di migliorare i meccanismi di allocazione della capacità ferroviaria con un’auspicabile recupero di tracce orarie potenzialmente appetibili, proprio sulle relazioni ad alta frequentazione. Le operazioni di interconnessione della rete, accompagnate dalla condivisione del modello di implementazione dei sistemi di sicurezza della circolazione già sperimentato, garantirà l’interoperabilità che risulta essere il primo tassello necessario a disegnare la rete unica regionale e promuovere interventi specifici per rendere efficaci le catene multimodali, passeggeri e merci, anche attraverso l’utilizzo dei migliori standard di servizio circa le informazioni e la tele-gestione del traffico

L’Azione 7.4 (corrispondente all’Azione 7.2.2 dell’Accordo di Partenariato) attiene ad interventi destinati ad Aumentare la competitività del sistema portuale e interportuale e vedrà destinatari dei finanziamenti Autorità portuali, Regione Puglia, Enti locali, Interporto, Consorzi ASI e SISRI.

I risultati attesi possono essere così riassunti:

1. innalzamento delle capacità operative dei porti pugliesi di rilievo regionale che dimostrano significative potenzialità di crescita nei settori commerciali, della pesca, della diportistica, del rimessaggio e della manutenzione delle imbarcazioni, anche attraverso l’efficientamento energetico dei servizi portuali e retro portuali, garantendo servizi più efficienti di supporto al traffico passeggeri e merci;
2. potenziamento della dotazione infrastrutturale della portualità regionale, favorendo soluzioni esemplari dal punto di vista dell’integrazione ambientale e del rispetto dei siti storici, in coerenza con gli indirizzi del piano paesaggistico territoriale regionale (PPTR);
3. crescita dell’attrattività dei porti pugliesi, anche attraverso la riqualificazione delle aree retroportuali promuovendo l’accessibilità dei porti attraverso forme di mobilità sostenibile.

Esempi di attività da realizzare prevedono il potenziamento e la rifunzionalizzazione delle dotazioni infrastrutturali portuali (con esclusivo riferimento ai porti minori), retroportuali e interportuali. A tale proposito si rende necessario oltre all’eventuale completamento delle opere avviate con il ciclo di programmazione 2007-2013 che riguardano l’ampliamento dell’Interporto regionale della Puglia, anche le attività di dragaggio dei fondali e costruzione di specifici sistemi di protezione tesi a mitigare le recidive situazioni di perdita di pescaggio dei porti, nonché ad accrescere la capacità dell’intero sistema portuale, a potenziare le infrastrutture di accesso ai porti, inclusi gli interventi a garanzia della connessione ai principali poli cittadini e ai parcheggi di scambio, soprattutto attraverso infrastrutturazioni dedicate alla mobilità sostenibile, in particolare ciclopedonale.

A completamento di ciò saranno favoriti gli interventi di ammodernamento e rifunzionalizzazione nel rispetto dei siti storici e dell’integrazione ambientale, di recupero della completa fruibilità delle banchine di ormeggio esistenti e interventi di riqualificazione delle dotazioni di servizi e attrezzature a supporto della fruibilità dei porti anche attraverso il recupero delle aree degradate retroportuali quale luogo di

qualità urbana, sviluppo, aggregazione e incontro.

Nelle azioni descritte dovranno essere contemplati i progetti che abbiano un livello di maturità tecnico/autorizzativa tale da essere compatibile con l'orizzonte temporale di chiusura del programma e di importo tale da consentire la realizzazione del maggior numero possibile di interventi; al netto del completamento dei Grandi progetti iniziati nel ciclo di programmazione comunitaria 2007-2013 che saranno qualificati come tali anche nel presente ciclo di Programmazione, avendo importo superiore a 75 milioni di €.

Considerato che:

Le procedure di selezione delle operazioni da ammettere a finanziamento sul Programma Operativo devono essere preferibilmente improntate all'evidenza pubblica e al rispetto della concorrenza; pertanto le selezioni delle operazioni devono avvenire preferibilmente seguendo procedure negoziate o avvisi pubblici;

I soli soggetti beneficiari dei finanziamenti per la realizzazione dei progetti di tipo infrastrutturale, tecnologico e sul materiale rotabile sui rami ferroviari della rete regionale possono essere individuati nei concessionari dell'esercizio del TPL sulle ferrovie locali in quanto tali soggetti, nella legislazione vigente, sono titolari del contratto di

servizio di trasporto pubblico sottoscritto con Regione ai sensi del decreto 422/97 e ss. mm. ii. Per tale motivo tali soggetti beneficiari si individuano nelle quattro società ferroviarie che nella regione sono:

- Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici s.r.l.;
- Ferrotramviaria s.p.a.;
- Ferrovie del Gargano s.r.l.;
- Ferrovie Appulo Lucane s.r.l.

Considerato inoltre che:

Il Piano Attuativo del Piano regionale dei trasporti prevede una serie di opere prioritarie, caratterizzate da avanzamento tecnico/procedurale compatibile con l'orizzonte temporale del 2020 ed un ulteriore elenco di opere, parimenti prioritarie, che fa riferimento ad ipotesi di conclusione oltre tale data.

In tale secondo elenco, risultano qualificanti gli interventi di seguito indicati:

- Realizzazione della antenna autostradale, che allontanandosi a sud di Bari dalla A14 si ricollega alla SS16 all'altezza della circonvallazione di Mola, costituendo di fatto una più ampia tangenziale e riducendo così la componente di traffico di attraversamento sulla attuale tangenziale di Bari.

Tale opera 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, e di garantire elevati livelli di servizio nei collegamenti tra la viabilità autostradale e quella extraurbana di collegamento con Taranto da un lato, e con Brindisi e Lecce dall'altro;

- Tronchi della SS 16 coincidenti con la tangenziale di San Severo e con il tratto Foggia-San Severo

Gli interventi di adeguamento della sezione stradale al tipo C1 con la realizzazione di viabilità complanare e rotatorie in corrispondenza delle intersezioni principali. sono finalizzati a mettere in sicurezza i tratti indicati della SS16 Bis caratterizzati da un alto tasso di incidentalità, caratterizzata da un elevato numero di intersezioni a raso disciplinate da stop e dare la precedenza con la viabilità provinciale e comunale di collegamento tra i comuni del Sub-Appennino e San Severo.

Si tratta di soluzioni atte a garantire adeguati livelli di sicurezza alle intersezioni e ad evitare di creare un itinerario eccessivamente veloce e quindi competitivo per spostamenti di lunga percorrenza, soprattutto di mezzi pesanti, rispetto alla viabilità autostradale adiacente.

- Realizzazione, per stralci, dell'itinerario Bradanico-salentino

Le iniziative proposte si sviluppano su 3 tratte dell'itinerario:

- Tangenziale Nord di Taranto - Realizzazione con sezione tipo B

L'intervento, consistente nella realizzazione di due lotti di superstrada a 4 corsie adiacenti ad un tratto centrale già realizzato, consentirà il completamento della tangenziale Nord, attualmente solo in parte realizzata.

Scopo dell'infrastruttura sarà garantire l'aggiramento del centro di Taranto sia da parte del traffico merci (proveniente fondamentalmente dal porto) sia dal traffico privato.

- SS7ter. Completamento funzionale del II stralcio (Sava- Manduria) con sezione tipo B

- SS 7 ter - Completamento funzionale della variante di S. Pancrazio Salentino con sezione tipo B

Gli interventi che consistono nell'adeguamento al tipo B del tratto della SS7 Ter di collegamento fra Sava e Manduria e nel completamento della circonvallazione di San Pancrazio, mirano a garantire la piena fruibilità al territorio tarantino sia in rapporto ai paesaggi attraversati, sia alle relazioni territoriali e funzionali con gli altri corridoi infrastrutturali presenti nell'area.

- Realizzazione per stralci della Taranto-Talsano-Avetrana

Le iniziative si sviluppano su tre tratte dell'itinerario:

- Strada litoranea interna Talsano-Avetrana - Realizzazione Lotto 1 tratta Talsano-Marina di Pulsano con sezione tipo C

- Strada litoranea interna Talsano-Avetrana - Realizzazione Lotto 2 tratta Marina di Pulsano-rotatoria per Manduria con sezione tipo C

- Strada litoranea interna Talsano-Avetrana - Realizzazione Lotto 3 tratta da rotatoria per Manduria a svincolo con SP359 Avetrana-Nardò con sezione tipo C

Stralci funzionali dell'itinerario Taranto-Talsano-Avetrana, gli interventi prevedono la realizzazione di tratti stradali di tipologia C

L'itinerario risponde a varie esigenze: 1) riqualificare e metter in sicurezza l'attuale litoranea che diventerà strada panoramica con pista ciclabile e pedonale; 2) trasferire sulla viabilità interna l'intenso traffico costiero; 3) assicurare un collegamento funzionale del basso Salento all'area tarantina.

- SS172 - Adeguamento del tronco Casamassima-Putignano - tratta Casamassima-innesto circonvallazione di Turi con sezione tipo C

Parte di un più ampio itinerario che permetterà di realizzare una direttrice longitudinale interna a servizio del territorio sud barese e della Valle d'Itria.

- Variante di Martina Franca e i lavori di Sistemazione e ammodernamento per la messa in sicurezza della SP n° 58 Martina Franca - Alberobello

Strettamente connessi alla realizzazione della IV Corsia Orimini gli interventi consentiranno da una lato un miglioramento delle condizioni di sicurezza della SS 172 e delle strade ad essa collegate e dall'altra di poter consentire la piena fruibilità di un territorio che diventa sempre più meta ambita di turismo.

Il primo intervento (sia di ammodernamento e messa in sicurezza che di nuova carreggiata) mira a realizzare l'aggiramento del centro abitato di Martina Franca, creando un percorso in continuità fra la SS 172 da Locorotondo, l'area industriale di Martina Franca e la SS 172 verso Taranto, per la quale è già coperta da finanziamento la realizzazione della IV corsia Orimini, costituendo l'unica ed efficiente alternativa all'attraversamento attuale del centro urbano di Martina Franca.

La seconda realizzazione (messa in sicurezza della tratta della SP 58 che connette Locorotondo alla SS 172 nel tratto fra Martina Franca e Locorotondo) garantirà la messa in sicurezza del tratto indicato, troppo spesso teatro di incidenti stradali.

- Collegamento della SS7 all'Aeroporto Grottaglie

L'intervento che punta alla razionalizzazione e messa in sicurezza del traffico che dalla SS 7 (svincoli Monteiasi e Grottaglie) è convogliato per lo scalo aeroportuale è parte di un più ampio intervento di riqualificazione che mira a mettere a sistema lo scalo cargo di Grottaglie con le strutture logistiche tarantine (Piattaforma logistica, hub portuale).

- Completamento della SR6 da Canosa a Spinazzola

L'Alta Murgia barese attende da anni il completamento della SR6 da Canosa a Spinazzola; la strada, già in parte realizzata potrà risultare pienamente fruibile solo con il completamento indicato, in corrispondenza della zona Minervino scalo, in modo da migliorare in maniera significativa il collegamento di Spinazzola alla dorsale costiera.

- Metropolitana di Superficie -Martina - Lecce - Gagliano, primo stralcio di una più ampia realizzazione, consiste nell'elettrificazione della linea Martina-Lecce-Gagliano del Capo, che attraversa paesaggi ad alta valenza ambientale e la contestuale eliminazione di passaggi a livello, al fine di rendere la linea più veloce ed eliminare i perditempo rappresentati dalle interferenze della rete ferroviaria con quella stradale.

La previsione dell'opera è stata inserita nel DL 133/2014 individuandone la copertura con somme rivenienti da interventi che verranno definanziati.

L'opera, attraverso riduzione dei tempi di percorrenza, riuscirà a garantire piena fruibilità al territorio leccese sia in rapporto ai paesaggi attraversati, sia alle relazioni territoriali e funzionali con gli altri corridoi infrastrutturali presenti nell'area ottenendo positivi risvolti sia dal punto di vista turistico ma anche in merito alla riconversione su ferrovia di numerose linee automobilistiche occupano tale relazione.

Ritenuto pertanto opportuno

Procedere nel caso degli interventi a valere sull'Azione 7.3 a procedura negoziale per la selezione degli interventi utilizzando il quadro programmatico fornito dal Piano Attuativo del PRT 2015-2019;

Si propone

Di fornire indicazioni per l'ammissione a finanziamento con le risorse a valere sull'Azione 7.3 dei seguenti interventi, rientranti nella logica di completamenti funzionali del sistema ferroviario regionale:

limitando ai completamenti degli interventi iniziati nel ciclo di programmazione comunitaria 2007-2013, la presenza nell'Asse di Grandi Progetti.

Di dare atto che gli interventi indicati non risultano esaustivi della strategia regionale in materia di infrastrutture di trasporto e che ulteriori interventi rientranti nella categoria di opere avente carattere di priorità individuato dal Piano Attuativo del PRT 2015-2019, potranno, con separati atti, essere ammessi a finanziamento.

Di dare atto che gli interventi di completamento dei GP "Adeguamento area metropolitana Nord barese" e "Ampliamento Interporto regionale della Puglia", avviati nella programmazione 2007-2013, potranno essere completati nel presente ciclo di programmazione a valere sulle risorse delle Azioni 7.1 e 7.4, salve ulteriori determinazioni conseguenti alla definizione di processi in atto relativi alla partecipazione di soggetti privati.

Di dare atto che per le restanti operazioni a valere sulle Azioni 7.2, 7.4 e 4.4 si procederà con appositi avvisi a cura del Servizio;

Di dare atto in particolare che per gli interventi di realizzazione di piste ciclabili, a valere sull'azione 4.4, nei redigenti avvisi saranno previsti criteri di priorità per gli interventi già oggetto di finanziamento comunitario e in seguito defianziati a condizione che le stesse opere siano dotate di progetti cantierabili;

Di dare inoltre atto che gli interventi contenuti nel Piano Attuativo e aventi orizzonte temporale oltre il 2020 indicati nel primo punto del "Considerato inoltre che" sono da considerare parimenti prioritari e che per essi si procederà a distinte ammissioni a finanziamento alla luce delle risorse finanziarie che dovessero rendersi disponibili su altri strumenti di finanziamento;

COPERTURA FINANZIARIA DI CUI ALLA L.R. N. 28/01 E S.M.I.

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

L'Assessore relatore, sulla base delle risultanze istruttorie come innanzi illustrate, propone alla Giunta l'adozione del conseguente atto finale, che rientra nelle competenze della G.R. a norma dell'art. 4 comma 4 lettera d) della L.R. n. 7/97, quale atto di programmazione, nonché sub 1), in quanto prevede procedure disciplinate dalla L.R. n. 28/01.

LA GIUNTA

udita la relazione e la conseguente proposta dell'Assessore alle Infrastrutture mobilità e LL.PP.;

viste le sottoscrizioni poste in calce al presente provvedimento dai Dirigenti Responsabili;

a voti unanimi e palesi espressi nei modi di legge

DELIBERA

- a) di fare propria la relazione dell' Assessore proponente, che qui si intende integralmente riportata;
- b) fornire indicazioni per l'ammissione a finanziamento con le risorse a valere sull'Azioni 7.3 dei seguenti interventi, rientranti nella logica di completamenti funzionali del sistema ferroviario regionale: limitando ai completamenti degli interventi iniziati nel ciclo di programmazione comunitaria 2007-2013, la presenza nell'Asse di Grandi Progetti.
- c) Di autorizzare il Dirigente del Servizio Pianificazione e Programmazione delle Infrastrutture per la mobilità a procedere con appositi atti alle singole ammissioni a finanziamento, a seguito di istruttoria tecnica.
- d) Di dare atto che gli interventi indicati non risultano esaustivi della strategia regionale in materia di infrastrutture di trasporto e che ulteriori interventi rientranti nella categoria di opere avente carattere di priorità individuato dal Piano Attuativo del PRT 2015-2019, potranno, con separati atti, essere ammessi a finanziamento.
- e) Di dare atto che gli interventi di completamento dei GP "Adeguamento area metropolitana Nord barese" e "Ampliamento Interporto regionale della Puglia", avviati nella programmazione 2007-2013, potranno essere completati nel presente ciclo di programmazione a valere sulle risorse delle Azioni 7.1 e 7.4, salve ulteriori determinazioni conseguenti alla definizione di processi in atto relativi alla partecipazione di soggetti privati.
- f) Di dare atto che per le restanti operazioni a valere sulle Azioni 7.2, 7.4 e 4.4 si procederà con appositi avvisi a cura del Servizio;
- g) Di dare atto in particolare che per gli interventi di realizzazione di piste ciclabili, a valere sull'azione 4.4, nei redigendi avvisi saranno previsti criteri di priorità per gli interventi già oggetto di finanziamento comunitario e in seguito definanziati a condizione che le stesse opere siano dotate di progetti cantierabili;
- h) Di dare inoltre atto che gli interventi contenuti nel Piano Attuativo e aventi orizzonte temporale oltre il 2020 indicati in premessa e che qui sinteticamente si riportano:
- Realizzazione della antenna autostradale, che allontanandosi a sud di Bari dalla A14 si ricollega alla SS16 all'altezza della circonvallazione di Mola;
 - Tronchi della SS 16 coincidenti con la tangenziale di San Severo e con il tratto Foggia-San Severo;
 - Tangenziale Nord di Taranto - Realizzazione con sezione tipo B; SS7ter. Completamento funzionale del II stralcio (Sava-Manduria) con sezione tipo B;
 - SS 7 ter - Completamento funzionale della variante di S. Pancrazio Salentino con sezione tipo B;
 - Strada litoranea interna Talsano-Avetrana - Realizzazione Lotto 1 tratta Talsano-Marina di Pulsano con sezione tipo C;
 - Strada litoranea interna Talsano-Avetrana - Realizzazione Lotto 2 tratta Marina di Pulsano-rotatoria per Manduria con sezione tipo C;
 - Strada litoranea interna Talsano-Avetrana - Realizzazione Lotto 3 tratta da rotatoria per Manduria a svincolo con SP359 Avetrana- Nardò con sezione tipo C;
 - SS172 - Adeguamento del tronco Casamassima-Putignano - tratta Casamassima-innesto circonvallazione di Turi con sezione tipo C;
 - Variante di Martina Franca;
 - Sistemazione e ammodernamento per la messa in sicurezza della SP n° 58 Martina Franca - Alberobello;

- Collegamento della SS7 all'Aeroporto Grottaglie;
- Completamento della SR6 da Canosa a Spinazzola;
- Metropolitana di Superficie -Martina - Lecce - Gagliano

sono da considerare parimenti prioritari e che per essi si procederà a distinte ammissioni a finanziamento alla luce delle risorse finanziarie che dovessero rendersi disponibili su altri strumenti di finanziamento;

i) di pubblicare la presente deliberazione sul B.U.R.P. ai sensi dell'art. 42 della L.R. n. 28/01 e successive modifiche e integrazioni.

Il Segretario della Giunta Il Presidente della Giunta
Dott. Bernardo Notarangelo Dott. Michele Emiliano
