

## **Assessorato Trasporti e Vie di Comunicazione**

### **Piano Regionale dei Trasporti della Regione Puglia**

**Disegno di legge “Principi, indirizzi e  
linee di intervento in materia di PRT”**

**Gennaio 2008**

**Bozza**

## Indice

---

<b>PREMESSA .....</b>	<b>4</b>
<b>IL CONTESTO DI RIFERIMENTO ALLA REDAZIONE DEL PRT .....</b>	<b>6</b>
Il quadro della programmazione.....	6
La visione del Documento Strategico Regionale e delle Proiezioni territoriali .....	8
L'assetto attuale e le prospettive di evoluzione del sistema regionale dei trasporti.....	9
<b>TITOLO I. DISPOSIZIONI GENERALI .....</b>	<b>16</b>
Art. 1. (Natura e articolazione del Piano).....	16
Art. 2. (Attuazione del Piano) .....	17
Art. 3. (Rapporti del Piano con altri strumenti di pianificazione regionali e subordinati).....	17
<b>TITOLO II. OBIETTIVI E STRATEGIE DEL PRT .....</b>	<b>18</b>
Art. 4. (Formulazione degli obiettivi e delle strategie) .....	18
Art. 5. (Obiettivi generali).....	19
Art. 6. (Obiettivi specifici).....	20
Art. 7. (Strategie per la mobilità delle persone) .....	21
Art. 8. (Strategie per la mobilità delle merci).....	22
<b>TITOLO III. LINEE DI INTERVENTO PER IL TRASPORTO STRADALE .....</b>	<b>24</b>

<b>Art. 9.</b>	<b>(Azioni propedeutiche in materia di trasporto stradale).....</b>	<b>24</b>
<b>Art. 10.</b>	<b>(Classificazione tecnico-funzionale della viabilità di interesse regionale).....</b>	<b>24</b>
<b>Art. 11.</b>	<b>(Gerarchizzazione della viabilità di interesse regionale).....</b>	<b>25</b>
<b>Art. 12.</b>	<b>(Gerarchizzazione dei centri merci di interesse regionale) .....</b>	<b>26</b>
<b>Art. 13.</b>	<b>(Azioni del Piano in materia di trasporto stradale per la mobilità delle persone) .....</b>	<b>28</b>
<b>Art. 14.</b>	<b>(Azioni del Piano in materia di trasporto stradale per la mobilità delle merci).....</b>	<b>31</b>
<b>Art. 15.</b>	<b>(Criteri di selezione delle priorità di intervento per il trasporto stradale) .....</b>	<b>31</b>
<b>TITOLO IV. LINEE DI INTERVENTO PER IL TRASPORTO FERROVIARIO .....</b>		<b>33</b>
<b>Art. 16.</b>	<b>(Azioni propedeutiche in materia di trasporto ferroviario).....</b>	<b>33</b>
<b>Art. 17.</b>	<b>(Gerarchizzazione dei servizi ferroviari passeggeri in ambito regionale e definizione di un modello di esercizio integrato).....</b>	<b>33</b>
<b>Art. 18.</b>	<b>(Classificazione delle stazioni/fermate ferroviarie a servizio dei passeggeri) .....</b>	<b>34</b>
<b>Art. 19.</b>	<b>(Azioni del Piano in materia di trasporto ferroviario per la mobilità delle persone) .....</b>	<b>35</b>
<b>Art. 20.</b>	<b>(Azioni del Piano in materia di trasporto ferroviario per la mobilità delle merci).....</b>	<b>36</b>
<b>Art. 21.</b>	<b>(Criteri di selezione delle priorità di intervento per il sistema ferroviario).....</b>	<b>37</b>
<b>TITOLO V. LINEE DI INTERVENTO PER IL TRASPORTO MARITTIMO .....</b>		<b>38</b>
<b>Art. 22.</b>	<b>(Azioni propedeutiche in materia di trasporto marittimo) .....</b>	<b>38</b>
<b>Art. 23.</b>	<b>(Classificazione e gerarchizzazione dei porti di interesse regionale).....</b>	<b>38</b>
<b>Art. 24.</b>	<b>(Definizione dei subsistemi di porti di interesse regionale) .....</b>	<b>39</b>
<b>Art. 25.</b>	<b>(Azioni del Piano in materia di trasporto marittimo per la mobilità delle persone).....</b>	<b>41</b>
<b>Art. 26.</b>	<b>(Azioni del Piano in materia di trasporto marittimo per la mobilità delle merci) .....</b>	<b>41</b>

Art. 27.	(Criteri di selezione delle priorità di intervento per il trasporto marittimo).....	42
<b>TITOLO VI. LINEE DI INTERVENTO PER IL TRASPORTO AEREO .....</b>		<b>43</b>
Art. 28.	(Azioni propedeutiche in materia di trasporto aereo) .....	43
Art. 29.	(Classificazione e gerarchizzazione degli aeroporti e delle elisuperfici di interesse regionale).	43
Art. 30.	(Definizione del sistema aeroportuale integrato regionale).....	44
Art. 31.	(Azioni del Piano in materia di trasporto aereo per la mobilità delle persone).....	44
Art. 32.	(Azioni del Piano in materia di trasporto aereo per la mobilità delle merci) .....	45
Art. 33.	(Criteri di selezione delle priorità di intervento per il trasporto aereo) .....	45
<b>TITOLO VII. LINEE DI INTERVENTO PER LA PROGRAMMAZIONE DEI SERVIZI MINIMI DI TPL .....</b>		<b>46</b>
Art. 34.	(Strumenti, procedure e competenze per la programmazione dei servizi minimi di TPL) .....	46
Art. 35.	(Indirizzi per la programmazione dei servizi minimi di TPL su gomma) .....	48

## Premessa

### RIFERIMENTI LEGISLATIVI

- Legge regionale 15 novembre 2007, n. 32 "Modifica all'articolo 7 della legge regionale 31 ottobre 2002, n. 18 (Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale)".
- Legge regionale 2 marzo 2004, n. 2. "Disposizioni in materia di trasporti - Modifiche e integrazioni alla L.R. 31/10/02 n. 18".
- Statuto regionale della Regione Puglia approvato dal Consiglio regionale, in prima lettura, ai sensi dell'articolo 123 della Costituzione della Repubblica italiana, con deliberazione n. 155 del 21.10.2003 e confermato, in seconda lettura, con deliberazione n. 165 del 3, 4 e 5 febbraio 2004.
- Sentenza della Seconda Sezione del TAR per la Puglia del 27 novembre 2003, n. 4331.

Con il presente disegno di legge si apre l'iter procedurale di approvazione del Piano Regionale dei Trasporti della Regione Puglia, per la prima volta attuato secondo quanto previsto dal combinato disposto degli artt. 22 e 44 dello Statuto regionale e dell'art. 7 della LR 18/2002 come modificata dalla LR 32/2007.

Conformemente a quanto disposto dai commi 3 e 4 dell'art. 7 della LR 18 modificata, l'Assessore regionale ai trasporti ha predisposto la proposta di PRT, che va ora sottoposta all'approvazione da parte del Consiglio regionale, nel rispetto di quanto previsto dallo Statuto regionale vigente: secondo l'art. 22 dello Statuto, infatti, il Consiglio regionale "*approva con legge i principi e gli indirizzi della programmazione generale, intersettoriale e settoriale*" e quindi anche il PRT, la cui natura giuridica di "*piano settoriale di intervento economico-finanziario*" è stata riconosciuta dalla sentenza n. 4331 del TAR che ha stabilito l'incompetenza della Giunta regionale ad approvare il PRT. La riconosciuta competenza sull'approvazione da parte del Consiglio è tuttavia limitata a "*principi e indirizzi della programmazione*", mentre la loro attuazione, secondo l'art. 22 dello Statuto, è disciplinata dai regolamenti di cui all'art. 44 dello stesso, attribuiti alla competenza della Giunta regionale. In armonia con lo Statuto e con la ripartizione delle competenze da esso attribuite ai singoli organi, l'art. 7 della LR 18 modificata prevede al comma 5 "*piani operativi attuativi del PRT*" nonché "*piani pluriennali*

*dei servizi minimi*” da approvarsi da parte della Giunta regionale. Tali disposizioni ricalcano quanto previsto dal Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, che intende il PRT quale *Piano Direttore* del processo di pianificazione regionale dei trasporti reso operativo attraverso *Piani Attuativi* che contengono le scelte di dettaglio formulate a partire da obiettivi, strategie e linee di intervento definite nel PRT. Piano Attuativo del PRT e PTS verranno predisposti, una volta approvato dal Consiglio regionale la proposta di PRT, nel rispetto dei principi e degli indirizzi che il Piano Direttore ha definito.

La proposta di PRT è stata elaborata perseguendo l’obiettivo della co-modalità, in sintonia con l’approccio proposto a livello europeo e dalle linee guida del Piano Generale della Mobilità. Ai fini della sua approvazione “*con legge*”, la proposta è stata elaborata come testo suddiviso in articoli, costituente i principi, gli indirizzi e le linee di intervento in materia di PRT, e procede ora come disegno di legge verso i successivi passaggi procedurali: concertazione, assegnazione alle Commissioni competenti e passaggio in Consiglio regionale.

Dopo le necessarie disposizioni generali (artt. 1-3), gli articoli dal 4 all’8 (Titolo II “Obiettivi e strategie del PRT”) del disegno di legge definiscono, senza suddividerli per modalità, obiettivi generali, obiettivi specifici e strategie del Piano, declinando queste ultime per componenti e segmenti di domanda (mobilità di persone e mobilità di merci) multimodali. Le linee di intervento sono invece declinate per modalità di trasporto, come dettato dal comma 2 dell’art. 7 della LR 18/2002 modificata, pur mantenendo costante l’attenzione alla visione complessiva del sistema della mobilità e affrontando nello specifico le questioni relative all’intermodalità dei passeggeri e delle merci: dall’art. 9 al 15 è trattata la modalità stradale (Titolo III “Linee di intervento per il trasporto stradale”), dall’art. 16 al 21 la modalità ferroviaria (Titolo IV “Linee di intervento per il trasporto ferroviario”, dall’art. 22 al 27 la modalità marittima (Titolo V “Linee di intervento per il trasporto marittimo”), dall’art. 28 al 33 la modalità aerea (Titolo VI “Linee di intervento per il trasporto aereo”). Tra le linee di intervento sono infine inclusi, dall’art. 34 al 35 del disegno di legge, i principi e gli indirizzi del PRT in tema di servizi minimi di cui al D.Lgs. n. 422/1997 (Titolo VII “Linee di intervento per i servizi minimi di TPL).

## **Il contesto di riferimento alla redazione del PRT**

### **Il quadro della programmazione**

La redazione del Piano Regionale dei Trasporti (PRT) 2007 si colloca in una fase in cui la Regione Puglia è impegnata in una intensa attività di pianificazione/programmazione ad ampio spettro e nei settori più disparati: Programmazione 2007-2013 dei Fondi Strutturali Comunitari, Documento Regionale di Assetto Regionale (DRAG), Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR), Convenzioni Regione-Province per il decentramento e la semplificazione in materia di pianificazione territoriale ed urbanistica, Accordi di Programma Quadro per la redazione di Piani Strategici e Piani Urbani della Mobilità, Programma triennale di Promozione Turistica, Studio di fattibilità del sistema regionale della portualità turistica.

Ad una prima analisi il ruolo più appropriato del PRT sembrerebbe quello di attingere e ricostruire da questo quadro ricco e articolato, attraverso una sistematica e puntuale ricognizione di interventi e politiche-azioni correlate, lo scenario di progetto per il Sistema della Mobilità delle persone delle merci a livello regionale. Una lettura più attenta dei punti di forza/debolezza e delle criticità/opportunità che emergono dall'analisi del contesto regionale già operata nel DSR, soprattutto se collocata in uno scenario territoriale più vasto quale quello delle regioni del Mezzogiorno e dello spazio euromediterraneo, permette di scorgere scenari e quindi obiettivi e strategie più ambiziosi ma forse anche irrinunciabili per il futuro del sistema regionale pugliese. L'elenco decisamente imponente delle azioni tuttora in corso frutto della programmazione 2000-2006 e di quelle già previste per il periodo 2007-2013 non costituisce di per sé una garanzia di successo nel processo di ammodernamento, efficientamento e innalzamento della competitività del sistema regionale dei trasporti. In particolare si ravvisano alcune questioni che conducono alla necessità di superare un approccio tradizionale nella formulazione del PRT.

La prima questione, in sintonia con l'approccio proposto a livello europeo e dalle stesse linee guida del Piano Generale della Mobilità, è il tentativo di superare l'impostazione tradizionale della pro-

gettazione che prevede una suddivisione per modalità di trasporto la cui semplicità di lettura rischia di non cogliere obiettivi, strategie e portata di talune linee di intervento fortemente improntate allo sviluppo della co-modalità<sup>1</sup>. Nel caso della regione Puglia questo approccio rappresenta il primo vero obiettivo del PRT, il punto di vista e il vaglio rispetto al quale valutare la coerenza e il grado di priorità degli interventi programmati e il criterio sulla base del quale individuare i nuovi. In questa logica è impostata la presente legge, che rappresenta il documento di riferimento per la pianificazione e la programmazione nel settore dei trasporti in cui vengono definiti obiettivi, strategie e linee di intervento che si intende proporre al dibattito della comunità regionale. L'obiettivo primario è quello di dare il senso della coesione complessiva di uno scenario trasportistico, delle potenzialità ma anche dei rischi che derivano dall'elevatissimo livello di interrelazione che lo contraddistingue. La competitività del sistema dei trasporti regionale e la sua capacità di interpretare e porsi a servizio del sistema socioeconomico regionale passa per questa coerenza e integrazione tra le diverse componenti del sistema: infrastrutture, nuove tecnologie, servizi, politiche e azioni di supporto endogene ed esogene.

Il secondo aspetto riguarda l'esigenza di una interpretazione propedeutica delle istanze e delle dinamiche in atto nel sistema insediativo, socioeconomico, paesaggistico ed ambientale, riconoscendo le caratteristiche della domanda di mobilità attuale e potenziale che ne derivano, le criticità da superare, i vincoli da rispettare, rispetto alle quali calibrare il sistema **delle infrastrutture e dei servizi per la mobilità**. L'accento e l'attenzione posti sull'efficienza intrinseca del sistema hanno fatto spesso perdere di vista il ruolo eminentemente strumentale del sistema delle infrastrutture e dei servizi per la mobilità, chiamato a soddisfare da un lato la domanda derivata dall'assetto territoriale attuale e, dall'altro, a sostenere, sino a divenirne vero elemento propulsore, le trasformazioni territoriali alle diverse scale.

Alla luce delle attività di pianificazione territoriale in corso o in procinto di essere avviate la questione assume un'importanza strategica. Le istanze di infrastrutturazione e implementazione di servizi di trasporto che nascono dai territori, rifuggendo la tendenza al localismo, debbono costituire la declinazione e l'affinamento sul territorio di uno scenario progettuale condiviso e impongono scelte coerenti in tema di pianificazione urbanistica e territoriale. La richiesta ai territori di condividere uno scenario multimodale e un conseguente modello funzionale gerarchicamente sovraordinati è giustificata sia

---

<sup>1</sup> "Per co-modalità si intende l'uso efficiente dei modi di trasporto che operano singolarmente o secondo criteri integrati multimodali nel sistema europeo dei trasporti per sfruttare al meglio ed in maniera sostenibile le risorse." (Cfr. Comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Appendice "Logistica delle merci in Europa – la chiave per una mobilità sostenibile", del 28.6.2006.

dall'esigenza di garantire la competitività del sistema regionale nel suo complesso che da quella di ottimizzazione dei costi di gestione conseguendo tutte le possibili economie di scala nelle successive fasi gestionali, aspetti tutti troppo spesso trascurati all'atto delle scelte di pianificazione strategica. Sul versante della pianificazione territoriale ed urbanistica è necessario, da un lato, un forte impegno nella definizione dei vincoli e delle opportunità posti dal territorio al sistema dei trasporti e, dall'altro, la disponibilità da parte degli Enti locali ad accompagnarne l'infrastrutturazione e il funzionamento con politiche insediative ed azioni collaterali e di supporto improntate alla massima coerenza. Potenzialmente è tutto il territorio regionale ad essere oggetto di questa verifica: aree maggiormente svantaggiate, distretti produttivi, parchi, sistemi rurali, città e periferie a rischio, grandi poli funzionali del trasporti nei loro rapporti con il territorio. Dal livello di coerenza e condivisione di obiettivi, strategie e linee d'intervento tra PRT e strumenti di pianificazione territoriale e strategica dipende in larga misura la funzionalità, l'efficienza e la competitività del sistema dei trasporti pugliese e l'incisività del suo contributo all'inclusione sociale, alla sostenibilità ambientale, allo sviluppo e alla concorrenzialità del sistema economico regionale.

L'attuale congiuntura quindi rappresenta un'opportunità irripetibile. La stagione di pianificazione che è stata inaugurata e che investe tutto il territorio regionale alle diverse scale deve costituire il luogo per la condivisione, l'affinamento e l'ulteriore declinazione a livello locale dello scenario progettuale del PRT, nella consapevolezza che la capacità dello scenario proposto di esprimere compiutamente tutte le proprie potenzialità e i benefici conseguenti, dipende dal livello di attuazione e governo della complessità intrinseca al sistema della mobilità.

## **La visione del Documento Strategico Regionale e delle Proiezioni territoriali**

Il Documento Strategico Regionale (DSR) adottato con Deliberazione della Giunta Regionale n. 1139 del 1 agosto 2006 e le relative Proiezioni Territoriali, di cui la Giunta regionale ha preso atto con delibera n. 42/2007, costituiscono lo scenario di riferimento rispetto al quale impostare e contestualizzare il Piano Regionale Trasporti: questi documenti forniscono infatti la visione, l'interpretazione del sistema insediativo, paesaggistico ed ambientale e gli indirizzi di sviluppo che la Regione Puglia ha inteso proporre alla Comunità europea ai fini della Programmazione 2007-2013 dei Fondi Strutturali Comunitari.

La visione del sistema Puglia proposta in seno alle Proiezioni Territoriali del Documento Strategico Regionale, in accordo con l'interpretazione Dicoter, individua come capisaldi della struttura relazionale i "poli di commutazione" intesi come luoghi vocati all'intersecazione di flussi materiali e imma-

teriali che investono il territorio riverberandone le opportunità socio-economiche nei contesti locali di influenza a favore della coesione territoriale e della competitività complessiva.

Dalle analisi condotte durante l'elaborazione delle Proiezioni è emersa l'esigenza di individuare linee di intervento capaci di coniugare le molteplici vocazioni espresse dalla regione con le necessarie ricadute positive sul territorio, declinando il concetto di polo di commutazione per poterlo applicare alle specifiche peculiarità che i diversi contesti esprimono. Le Proiezioni hanno quindi scelto di stemperare la visione spiccatamente gerarchizzata proposta dal Dicoter per l'ambito pugliese, perseguendo un approccio fortemente orientato all'integrazione – verticale e orizzontale – tra tutte le realtà presenti in regione, nella consapevolezza che il complesso sistema regionale potesse trarre beneficio dalla reciproca valorizzazione delle potenzialità di ciascun elemento della rete: grandi poli funzionali e nodi di trasporto, distretti produttivi e turistici, centri di eccellenza del sapere e della ricerca. Questo ha portato ad una lettura per cui la capacità competitiva della piattaforma pugliese non si esaurisce nei sistemi portuali di Bari, Brindisi e Taranto, ma si consolida attraverso il coinvolgimento delle risorse territoriali, economiche, infrastrutturali della Capitanata e del Salento.

Il sistema complessivo è stato interpretato per livelli: prima la piattaforma transnazionale, poi l'intreccio delle piattaforme nazionale e interregionali e infine l'organizzazione spaziale e relazionale del sistema Puglia, inteso nelle sue identità locali e relative opportunità. Al centro di questa visione si pone la città<sup>2</sup> e in particolare i capoluoghi di provincia, chiamati ad interpretare e valorizzare le peculiarità del proprio ambito territoriale di riferimento, che la complessità del sistema insediativo pugliese diversifica fortemente da una provincia all'altra.

## **L'assetto attuale e le prospettive di evoluzione del sistema regionale dei trasporti**

Il quadro che emerge dall'analisi della dotazione di infrastrutture e servizi per la mobilità delle persone e delle merci nella Regione Puglia è contraddistinto da notevoli disomogeneità.

---

<sup>2</sup> Questa lettura ben rappresenta la struttura insediativa pugliese, che ha al centro la "città" nelle sue diverse dimensioni: il **grado di urbanizzazione** regionale è molto elevato, superiore alla media italiana e a quella del Mezzogiorno: il 62,27% della popolazione risiede in comuni con più di 20.000 abitanti, contro il 52,49% della media italiana e il 55,7% del Mezzogiorno.

Sul fronte dei **collegamenti stradali** di rango nazionale, interregionale e regionale, la Puglia può contare su una buona dotazione di viabilità autostradale (570 Km) e un'ottima dotazione di viabilità extraurbana principale (1.000 Km circa). Una serie di interventi di adeguamento e messa in sicurezza sulla viabilità extraurbana principale già in corso di realizzazione o integralmente finanziati metteranno a disposizione della collettività regionale una rete di viabilità primaria di standard medio-elevato allineata con le dotazioni delle regioni italiane più infrastrutturate. Anche i livelli di saturazione sulla rete sono tendenzialmente medio-bassi e le uniche criticità che si riscontrano sono concentrate nel tempo e nello spazio (fenomeni a carattere sistematico in accesso/uscita dalle principali aree urbane ed episodico nei periodi di punta del traffico turistico), soprattutto a causa della inadeguata capacità delle interconnessioni con la viabilità di rango inferiore in corrispondenza dei principali attrattori/generatori di traffico. Quest'ultimo aspetto costituisce uno dei principali punti debolezza del sistema stradale nella prospettiva del potenziamento della "piattaforma logistica regionale per le merci", che sconta una infrastrutturazione generalmente carente nell'interconnessione tra la viabilità principale e i nodi intermodali presenti in territorio regionale: porti, interporti, stazioni ferroviarie e aeroporti, (deficit infrastrutturale dell'"ultimo miglio") con conseguenti effetti derivati in termini di esternalità.

La viabilità extraurbana secondaria e quella locale scontano l'assenza di un coordinamento con la Pianificazione Territoriale in grado di individuare priorità d'intervento e in alcuni casi anche una inadeguata programmazione degli interventi di manutenzione sia ordinaria che straordinaria che rischia di determinare un progressivo decadimento del patrimonio oltre che crescenti cause passive d'incidentalità. Tutto ciò si riflette in maniera particolare sullo sforzo di accessibilità dalle zone più periferiche e svantaggiate (promontorio garganico, fascia subappenninica e murgiana, estremità meridionale della penisola salentina) verso la rete SNIT e i centri di eccellenza di rango regionale.

I buoni livelli di servizio della rete stradale hanno contribuito nel passato a consolidare modelli di mobilità che vedono una propensione all'uso del mezzo privato in ambito regionale decisamente rilevante anche per gli spostamenti extraurbani intercomunali di natura sistematica (63%), propensione che potrà essere superata una volta che l'attuale processo di potenziamento del TPL in ambito regionale sarà completato.

La modalità stradale, in linea con il dato complessivo del Mezzogiorno, assorbe in Puglia l'80,5% delle merci in ingresso e in uscita dalla regione, la modalità ferroviaria il 3% e il cabotaggio il 16,4% (dati anno 2005). Il 34,3% delle merci trasportate su strada con origine in Puglia e destinate sul territorio italiano è trasportato in "conto proprio"; tale percentuale scende al 10,8% se si considerano non le tonnellate di merci ma le tonn\*km. Circa il 35% del traffico di merci su strada avviene su distanze di almeno 500 km. Tale distanza risulta una soglia oltre la quale anche le nostre imprese ferroviarie, che non sono caratterizzate da una notevole competitività, sono potenzialmente in grado di offrire soluzioni vantaggiose. Ciò è tanto più vero se si considera la sistematicità di queste componenti di

traffico; infatti analizzando il solo traffico autostradale di mezzi pesanti (dati Autostrade Spa relativi all'anno 2005), si evidenzia come il numero di veicoli che giornalmente accedono alla rete autostradale dai caselli pugliesi risulti sostanzialmente destagionalizzato e fortemente variabile solo passando da giorno feriale a giorno festivo con una riduzione di mezzi pesanti intorno all'80%, sia nel periodo invernale che in quello estivo.

Dall'analisi del traffico autostradale è possibile intuire anche alcune distorsioni nell'uso della rete stradale ordinaria. Ad esempio i volumi di traffico del casello di Poggio Imperiale (il più a nord dei caselli in territorio regionale) sono chiaramente "falsati" da un uso improprio della viabilità ordinaria (SS 16) parallela all'autostrada e dunque in concorrenza con essa. Tale fenomeno costituisce indirettamente anche una conferma dell'attuale situazione economica in cui versa parte del settore dell'auto-transporto pugliese o che interessa la Puglia: i padroncini locali e gli autisti dei TIR provenienti dai Balcani e dalla Turchia, soprattutto in talune condizioni di traffico, preferiscono percorrere la SS 16 evitando il pedaggio. Il completamento dell'adeguamento della statale al tipo B (2 corsie per senso di marcia) non farà che accentuare tale fenomeno, a meno di interventi incisivi sul versante normativo e su quello degli incentivi alla riorganizzazione del trasporto su gomma a favore dell'intermodalità.

È evidente che gli attuali equilibri tra domanda e offerta risentono del ritardo generalizzato della Puglia sul versante della logistica. Le criticità a livello regionale sono ad ampio spettro e riguardano in particolare:

- I. l'assenza di una generalizzata diffusione di una "cultura della logistica" sia presso le aziende che presso le imprese di trasporto;
- II. l'organizzazione del settore dell'autotrasporto, ancora fortemente basata sulla figura del "padroncino" e quindi, da un lato, meno sensibile all'integrazione e al trasporto intermodale e, dall'altro, esposta a forme di trust che tra l'altro rischiano di alimentare il mancato rispetto delle normative in materia di cicli di guida e carichi dei mezzi, mantenendo le tariffe applicate per l'autotrasporto su valori fuori mercato per altre modalità o per vettori più strutturati e che operano in regime di qualità;
- III. l'assenza in molte aree della regione di poli produttivi o di filiere già organizzate in modo da costituire la massa critica di domanda e quindi il volano in grado di attivare processi di logistica nel campo dei trasporti;
- IV. lo scarso sostegno da parte delle Amministrazioni Pubbliche nella promozione di interventi, azioni immateriali e politiche coerenti a favore della logistica.

La **modalità ferroviaria**, che vede teoricamente la regione Puglia collocarsi sopra la media nazionale in termini di dotazione infrastrutturale, con 1507 km di linee ferroviarie, a fronte di una produzione per il trasporto regionale di oltre 12 milioni di treni\*km/anno ed una spesa corrente tra contributi

per l'infrastruttura e contributi per l'esercizio che rasenta i 170 M€, solo ora inizia ad affermarsi come struttura potente della rete di trasporto pubblico regionale. La ferrovia è in grado di garantire una copertura territoriale elevatissima: 3.300.000 residenti di 149 comuni hanno a disposizione una stazione ferroviaria e, di questi, poco meno di 800.000 risiedono a meno di 500 metri da una stazione. I risultati di traffico sono ben diversi: appena il 9% degli spostamenti intercomunali di natura sistematica a livello regionale utilizza i servizi ferroviari e la percentuale sale di poco (13%) anche considerando esclusivamente la domanda tra comuni direttamente serviti dalla ferrovia. Le criticità non sono uniformemente ripartite sulla rete e in alcuni casi si assiste ad una incoraggiante inversione di tendenza soprattutto in accesso al nodo di Bari.

La situazione di relativa sofferenza è da ascrivere a numerosi fattori tra cui il numero di aziende ferroviarie presenti sul territorio, elemento che negli ultimi anni ha costituito un handicap pesante sulla strada della implementazione di una rete integrata regionale. Le ulteriori principali criticità sono, nell'ordine:

- la vetustà di molte tratte, dei relativi impianti tecnologici e del materiale rotabile che incide pesantemente sulla qualità dei servizi offerti;
- il relativo interesse da parte di aziende dotate di settore ferroviario e automobilistico ad accelerare interventi che portino alla riconversione di servizi sostitutivi in servizi ferroviari;
- l'assenza di un modello di esercizio di riferimento a scala regionale rispetto al quale orientare e programmare gli investimenti;
- la mancanza di integrazione tra servizi ferroviari ed automobilistici che in alcuni casi sfocia in una palese concorrenza;
- la tendenza alla parcellizzazione degli interventi sia infrastrutturali che di ammodernamento del materiale rotabile che tendono a vanificare possibili economie di scala;
- una scarsa percezione delle potenzialità della ferrovia da parte degli Enti locali che, non cogliendone la valenza strategica, indirizzano le loro istanze molto spesso verso interventi di semplice riduzione delle interferenze connesse all'esercizio ferroviario senza mettere in campo una seria politica insediativa che ricerchi tutte le possibili sinergie tra sistema territoriale e sistema trasportistico.

La prossima apertura all'esercizio del collegamento ferroviario metropolitano Quartiere San Paolo-Bari Centrale apre un capitolo nuovo nell'uso della modalità ferroviaria a supporto della mobilità nelle aree urbane. È pressante l'esigenza di un nuovo approccio nella gestione dei servizi ferroviari improntata alla interoperabilità tra reti in modo da massimizzare la potenzialità del sistema giocando sull'effetto rete e su una più flessibile gestione degli impianti e del materiale rotabile con tutte le eco-

nomie di scala che ciò comporta. La struttura della rete e la localizzazione delle stazioni in corrispondenza delle principali città della regione pongono le premesse per valutare la fattibilità di interventi simili a quello in corso di realizzazione a Bari o anche più spinti sotto il profilo dell'innovazione tecnologica sul modello di ormai numerosi casi europei e indirizzati a sfruttare pienamente la capacità ferroviaria per il TPL. Questa prospettiva appare decisamente promettente in ragione dei benefici diretti conseguibili tenuto conto dell'estensione e della copertura garantita dalle linee secondarie in ambito regionale, ma anche, in uno scenario di lungo periodo, per le possibili ricadute in termini occupazionali ad esempio nel settore della costruzione e manutenzione di veicoli ferroviari guardando sia al mercato nazionale che a quello internazionale dell'area balcanica e del mediterraneo sud orientale.

Sul versante del trasporto merci la ferrovia svolge un ruolo abbastanza modesto (17% rispetto al tutto strada che scende al 5 % se si considera anche il traffico merci dei tre porti di Bari, Brindisi e Taranto) seppure con una crescita consistente nell'ultimo anno (+20%) dopo alcuni anni di stagnazione. Su 3.6000.000 tonnellate di merci movimentate da FS Cargo nel 2006, il segmento del Combinato con circa 1.200.000 tonn. in partenza e 800.000 tonn. in arrivo rappresenta oltre il 50% della domanda. Le potenzialità sono notevoli se si considera, come osservato in precedenza, che sulle relazioni di traffico nazionale su strada la componente con percorrenze superiori ai 500 Km generata da aziende di trasporto Pugliesi in conto proprio o in conto terzi (7.000.000 tonn.) rappresenta circa il 35% del totale con una elevata polarizzazione delle O/D. Anche la componente di traffico estero, con 700.000 tonnellate di merci su strada, rappresenta una possibile sfida tenuto conto che ad oggi (2006) le quote su ferro ammontano a 200.000 tonnellate (67% import 33% export) con una forte flessione dei traffici verso la Puglia (-30% rispetto al 2004) che è stata solo marginalmente compensata dall'incremento delle merci in partenza dalla regione (+45%).

Le difficoltà del sistema ferroviario riflettono un fenomeno diffuso nel nostro paese, ma nel caso specifico le cause di questo ritardo vanno attribuite in parte alle criticità residue sulla linea Adriatica e, in misura molto più rilevante, alla parcellizzazione dell'autotrasporto con imprese mediamente di dimensioni troppo piccole per cogliere i vantaggi dell'innovazione e che mostrano una scarsa elasticità a riorganizzare la propria collocazione sul mercato ricercando forme di integrazione piuttosto che di concorrenza con le altre modalità di trasporto.

La Regione Puglia sta compiendo grandi sforzi nel promuovere cultura e tecnologie d'avanguardia a supporto dell'innovazione logistica nel trasporto merci soprattutto marittimo. Questa azione è da ritenersi prioritaria in relazione all'inevitabile inerzia nei processi di infrastrutturazione terrestre del Corridoio VIII e della sua interconnessione con il Corridoio I: il potenziamento del sistema logistico regionale può contribuire in maniera significativa alla riduzione degli effetti del deficit infrastrutturale offrendo agli operatori del settore garanzie e tecnologie d'avanguardia a supporto della movimentazione delle merci attirando e fidelizzando traffici sui corridoi che interessano la Puglia.

Il **trasporto marittimo** nel suo complesso registra un quadro piuttosto variegato. Sul versante del traffico passeggeri negli ultimi anni globalmente si è assistito ad una leggera flessione a seguito di una crescente concorrenza, in particolare da parte del porto di Ancona, nei collegamenti con la Grecia. A fare le spese di questa situazione è stato, di fatto, il porto di Brindisi che ha perso tra il 2000 e il 2006 circa il 50% del proprio traffico passeggeri passando da 950.000 a 450.000 pax/anno. Il porto di Bari ha dimostrato invece una buona capacità competitiva incrementando i passeggeri su tutte le relazioni di linea (Grecia + 7%, Croazia + 5%, Montenegro + 40%, Albania + 25%) e triplicando, sempre tra il 2000 e il 2006, il traffico crocieristico (da 100.000 a 300.000 passeggeri). La situazione attuale dipende da molteplici fattori tra cui la capacità manageriale delle Autorità Portuali, le strategie degli armatori, le turbative derivanti da un oligopolio esercitato dagli armatori greci sulle rotte per la Grecia stante un progressivo disimpegno delle compagnie di navigazione italiane.

Il sistema portuale pugliese con 56,6 Milioni di tonnellate di merci movimentate (37Mtonn. di sbarchi e 19,6 M. tonn. di imbarchi) nel 2004 si collocava al 3° posto nella graduatoria dei sistemi portuali regionali. Gran parte di queste merci è costituito da combustibili e prodotti chimici. Gli altri settori di rilievo o in crescita sono costituiti dal Ro-Ro e dal Contaneirizzato. Il porto di Taranto sta portando avanti un programma di potenziamento dell'infrastrutturazione lato mare e lato terra a supporto dello sviluppo del Transhipment. La prospettiva è promettente ma data la concorrenza esercitata nell'attrazione di nuovi traffici dagli altri porti del bacino del Mediterraneo (attualmente Taranto con circa 890.000 TEU nel 2006 si colloca al 18° posto tra i porti europei e al 4° tra quelli italiani), il successo dell'iniziativa è legato alla capacità di mettere a punto, accanto all'infrastruttura portuale, una vero e proprio network multimodale di feederaggio in grado di offrire una penetrazione e una distribuzione adeguate verso mercati in parte consolidati e ben infrastrutturati e in parte in crescita ma con scarsa dotazione infrastrutturale (ex Jugoslavia e area Danubio-balcanica in generale). La contiguità con l'aeroporto di Grottaglie, per cui è da prevedersi una prevalente specializzazione cargo rende possibili scenari ancora più spinti in base ai quali ipotizzare il consolidamento ed il deconsolidamento di merci ad esempio nell'area del Distripark di Taranto e la successiva spedizione via aereo dilatando ulteriormente il bacino potenziale di traffico del porto di Taranto verso l'europa centrosettentrionale.

Il combinato via mare costituisce l'evoluzione di una domanda storicamente consolidata per i porti pugliesi. Il settore, come accennato in precedenza, sulle rotte adriatiche è soggetto ad una profonda riorganizzazione che richiede capacità di gestione manageriale dell'offerta portuale. La concorrenza esercitata dal porto di Ancona ha messo a nudo la fragilità del sistema portuale pugliese nel quale solo il porto di Bari ha mostrato di saper reggere la competizione in condizioni di deregulation selvaggia (3.500.000 t. nel 2006 con una crescita del 75% rispetto al 2000). Il sistema soffre le conseguenze di un grave ritardo nella messa punto di misure di incentivo e accompagnamento per il trasferimento di merci da strada a mare o ferro-mare soprattutto nella modalità del combinato non accom-

pagnato ma anche dell'assenza di più severi controlli nell'autotrasporto sul rispetto della normativa europea in materia di cicli di guida e carichi dei mezzi.

La strada da percorrere per garantire competitività e capacità operativa del sistema portuale pugliese è quella della aggregazione e della specializzazione dei porti, operazione avviata con il "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 che va portata a compimento superando le residue difficoltà tecnico-giuridiche. Riconosciute e condivise le specializzazioni prevalenti dei tre porti di Bari, Brindisi e Taranto si deve puntare con decisione alla creazione di tre sistemi territoriali portuali integrati attorno ai porti principali con l'esplicito obiettivo di valorizzare le possibili ulteriori sinergie operative.

Il **trasporto aereo** costituisce per la Regione Puglia uno strumento strategico per garantire la coesione e la competitività del sistema economico regionale rispetto allo scenario dello spazio euro-mediterraneo, naturale riferimento di ogni linea d'intervento regionale. Il sistema aeroportuale pugliese ha movimentato nel 2006 oltre 2.700.000 passeggeri offrendo mediamente circa 300 collegamenti di linea a settimana a partire dagli aeroporti di Bari e Brindisi di cui circa 30 internazionali e 270 nazionali oltre a numerosi collegamenti charter stagionali. La dotazione impiantistica attuale lato aria è già più che soddisfacente e sarà ulteriormente potenziata grazie agli interventi programmati e finanziati ovvero già in corso di realizzazione. I trend naturali di crescita del traffico passeggeri tra il 2002 e il 2006 sugli aeroporti di Bari (+ 12,3%) e di Brindisi (+ 8,7%) dimostrano lo stato di salute del sistema; un ulteriore significativo impulso allo sviluppo del trasporto aereo su base regionale verrà dai nuovi collegamenti resi disponibili dai diversi scali pugliesi, come risultato dei "bandi diretti alla concessione di contributi per l'attivazione di nuove rotte aeree" indetti da Aeroporti di Puglia S.p.A., per conto della Regione Puglia nel 2007.

La carta da giocare alla luce dell'impostazione data a livello europeo per il riordino del sistema aeroportuale è quella dell'integrazione e della specializzazione tra gli scali pugliesi. Ciò richiede un potenziamento dell'accessibilità multimodale al sistema da parte del territorio, che attualmente costituisce la principale criticità del sistema aeroportuale pugliese, in modo che l'offerta di trasporto aereo vada a beneficio dell'intero contesto regionale. Il potenziamento dell'accessibilità da un lato e la specializzazione dall'altro costituiscono la migliore contromisura a due fenomeni che minano la competitività e l'efficienza del sistema: la polverizzazione e l'indifferenziazione dell'offerta.

## **Titolo I. Disposizioni generali**

### **Art. 1. (Natura e articolazione del Piano)**

1. Il Piano Regionale dei Trasporti della Regione Puglia (PRT), di cui la presente legge costituisce elaborato unico, è il documento programmatico settoriale volto a realizzare sul territorio regionale, in armonia con gli obiettivi del Piano Generale dei Trasporti, delle Linee Guida del Piano Generale della Mobilità e degli altri documenti programmatici internazionali, nazionali ed interregionali, 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.
2. Il PRT è redatto, adottato ed approvato in conformità alle disposizioni dell'art. 7 della Legge regionale n. 18 del 31 ottobre 2002 "Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale" come modificato dalla legge regionale n. 2 del 2 marzo 2004 e dalla legge regionale 32 del 15 novembre 2007 ("Modifica all'articolo 7 della legge regionale 31 ottobre 2002, n. 18 - Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale").
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:
    - c.1. trasporto stradale;
    - c.2. trasporto ferroviario;
    - c.3. trasporto marittimo;
    - c.4. trasporto aereo;
    - c.5. intermodalità dei passeggeri;
    - c.6. intermodalità delle merci;

c.7. servizi minimi di cui al D.lgs. n. 422/1997.

## **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 TPL, 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'art. 8 della LR 18/2002, definisce i servizi, la loro organizzazione e le risorse per la loro gestione.
3. 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.
4. I Piani Attuativi sono rielaborati ad ogni aggiornamento del PRT, con l'eccezione del PTS, aggiornato a cadenza triennale.
5. 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 costituisce il riferimento per la stesura della lettera C del Documento Regionale di Assetto Generale (DRAG) di cui al comma 3 dell'art. 4 della LR 20 del 2001 per quanto attiene l'assetto delle infrastrutture e dei servizi per la mobilità a livello regionale.
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'art. 11 della LR 18/2002 e dei Piani del Traffico per la Viabilità Extraurbana (PTVE) vigenti al momento della redazione o dell'aggiornamento del Piano.

4. Il PRT e il Piano Attuativo costituiscono il riferimento per la **programmazione** dei trasporti di livello **comunale** relativamente ai temi a di interesse regionale sviluppati in seno ai Piani Urbani della Mobilità (PUM) di cui all'art. 12 della LR 18/2002, 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 (adottato con Deliberazione della Giunta Regionale 1 agosto 2006, n. 1139) 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 alla interpretazione del sistema insediativo, paesaggistico ed ambientale avviato nell'ambito delle Proiezioni Territoriali del Documento Strategico Regionale (di cui la Giunta regionale ha preso atto con delibera n. 42/2007) 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 dovrà 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 ed immateriali declinandole per componenti e segmenti di domanda – mobilità di persone e mobilità di merci – e non per mo-

dalità di trasporto, al fine di perseguire, in linea con l'approccio nazionale ed europeo, l'obiettivo della **co-modalità**<sup>3</sup> 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 sovregionale di infrastrutture e servizi** per il trasporto di persone, merci e per la logistica 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. promuovere ed **indirizzare la pianificazione settoriale** ai diversi livelli perseguendo la coerenza e il corretto funzionamento del sistema della mobilità nel suo complesso;
  - f. 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.

---

<sup>3</sup> "Per co-modalità si intende l'uso efficiente dei modi di trasporto che operano singolarmente o secondo criteri integrati multimodali nel sistema europeo dei trasporti per sfruttare al meglio ed in maniera sostenibile le risorse." (Cfr. Comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Appendice "Logistica delle merci in Europa – la chiave per una mobilità sostenibile", del 28.6.2006.

## 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 sovregionale e quella regionale**;
  - g. migliorare l'**accessibilità interna** alla regione a supporto della coesione territoriale e dell'inclusione sociale, dello sviluppo locale e della valorizzazione di ambiti a valenza strategica;
  - h. potenziare e integrare l'offerta di **collegamenti sovregionali** di trasporto passeggeri a supporto della competitività del sistema economico pugliese;
  - i. riconoscere al **trasporto aereo** un ruolo strategico per i collegamenti di lungo raggio;
  - j. riconoscere alla **modalità ferroviaria** il ruolo di sistema portante della rete regionale di **trasporto pubblico locale**;
  - k. contribuire a mantenere e potenziare il ruolo della ferrovia nei collegamenti di lunga percorrenza, in previsione del futuro sviluppo del sistema **Alta Capacità/Alta Velocità**;
  - l. indirizzare la riorganizzazione del **TPL 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. realizzare le condizioni strutturali materiali e immateriali per il **libero accesso e la circolazione sulla rete ferroviaria** regionale finalizzato alla piena valorizzazione del patrimonio infrastrutturale e alla massimizzazione della capacità (cfr. Decreto Legislativo 188/2003 "*Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria*").

### **Art. 7. (Strategie per la mobilità delle persone)**

1. Per raggiungere gli obiettivi di cui ai precedenti [Art. 5](#) e [Art. 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 TPL** 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 complementarità tra gli scali**;
  - g. potenziare l'**accessibilità al sistema aeroportuale** in relazione alla specializzazione e ai bacini potenziali di traffico assegnati ai singoli aeroporti;
  - h. realizzare l'**integrazione tariffaria** su tutto il territorio regionale in modo da massimizzare l'uso co-modale della rete di trasporto pubblico locale;

- i. promuovere la diffusione di **tecnologie 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 C.Re.M.S.S., di attività di **osservazione, studio e monitoraggio** finalizzate all'individuazione ed 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.

### **Art. 8. (Strategie per la mobilità delle merci)**

1. Per raggiungere gli obiettivi di cui ai precedenti [Art. 5](#) e [Art. 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 sovra-regionale 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 ed 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 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 alle imprese e alle filiere** presenti sul territorio regionale, anche attraverso la realizzazione di sistemi di *matching* 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)** 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 ad evitare un uso improprio della rete stradale di accessibilità regionale;
- m. promuovere la **formazione specialistica** nel campo della logistica dei quadri tecnici di enti e imprese;
- n. prevedere la redazione di un Piano regionale per il **trasporto delle merci pericolose e dei carichi eccezionali** che disciplini e coordini gli interventi tra tutti i soggetti coinvolti a vario titolo per l'uso della rete stradale in condizioni ordinarie e di emergenza.

## **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** (cfr. [Art. 10](#) e [Art. 11](#)), individuando queste come azioni propedeutiche alla definizione di dettaglio e all'attuazione di tutte le altre linee di intervento previste (cfr. [Art. 13](#) e [Art. 14](#)).

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-rotaia (cfr. [Art. 12](#)).

### **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 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'art. 2 del D. Lgs. 30/4/1992 "Nuovo Codice della Strada":
  - Autostrade (Tipo A);
  - Strade extraurbane principali (Tipo B);
  - Strade extraurbane secondarie (Tipo C);
  - Strade urbane di scorrimento (Tipo D);
  - 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 dei comma 1 e 2 del presente articolo.
4. Il PRT assume le **“Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade”** di cui al D.M. 5 novembre 2001 n. 6792, in conformità al D.M. 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 CNR vigenti precedentemente alla nuova normativa siano adeguati alle disposizioni del succitato D.M. 5 novembre 2001 n. 6792.
5. Il PRT assume le **“Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali”** di cui al D.M. 19 aprile 2006 a riferimento per la costruzione di nuove intersezioni sulle strade ad 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 citato D.M. 5 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 (cfr. [Tabella 1](#)), da adottare in conformità ai disposti dell'[Art. 10](#) della presente legge, cui far tendere l'assetto futuro del sistema stradale regionale.

**Tabella 1. Livelli gerarchici e standard di riferimento per la viabilità di interesse regionale.**

Livello gerarchico		Elementi costitutivi	Standard di riferimento
Rete di collegamento regionale/nazionale		rete SNIT di I livello; sistemi di connessione con centri urbani e nodi di trasporto di valenza nazionale.	Tipo A (Autostrade); Tipo B (Strade extraurbane principali); Tipo C (Strade extraurbane secondarie); Tipo D (Strade urbane di scorrimento);
Rete di accessibilità regionale	rete di accessibilità principale	assi di connessione di poli attrattori/generatori di valenza regionale.	Tipo B (Strade extraurbane principali); Tipo C1 (Strade extraurbane secondarie); Tipo D (Strade urbane di scorrimento);
	rete di accessibilità secondaria	assi ordinatori di sistemi territoriali di valenza regionale strategica.	Tipo C (Strade extraurbane secondarie); Tipo F (Strade locali (extraurbane)).

2. Il PRT demanda al Piano Attuativo la gerarchizzazione della viabilità regionale da attuare secondo le indicazioni del comma [1](#) del presente articolo.
3. Il PRT dispone che nell'ambito del Piano Attuativo sia possibile individuare **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 ed 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. Potranno 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 (PGTL, Piano per la Logistica) nella rete dei nodi logistici a servizio del Paese e le strutture dove siano localizzate piattaforme logistiche a servizio di sistemi produttivi di particolare rile-

vanza 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<sup>4</sup>, Distripark<sup>5</sup> e centri di interscambio strada-rotai<sup>6</sup> connessi ed 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 ed internazionale e le eventuali funzioni dei livelli sottostanti.
  - b. **Centri merci di secondo livello**: centri di interscambio strada-rotai e autoporti<sup>7</sup> ove siano localizzate piattaforme logistiche<sup>8</sup> 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 centri di distribuzione urbana (CDU<sup>9</sup>), a servizio esclusivo di sistemi urba-

---

<sup>4</sup> **Interporto**: complesso organico di strutture e servizi integrati e finalizzati allo scambio di merci tra le diverse modalità di trasporto, comunque comprendente uno scalo ferroviario idoneo a formare o ricevere treni completi e in collegamento con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione (definizione Legge 240/1990).

<sup>5</sup> **Distripark**: complesso di infrastrutture intermodali e servizi integrati localizzato in aree adiacenti a un terminal portuale, dove sono insediati operatori logistici e di trasporto, imprese manifatturiere, società di servizi, finalizzato al conferimento di valore aggiunto alle merci attraverso attività di trasformazione e distribuzione, oltre che di magazzinaggio e movimentazione.

<sup>6</sup> **Centro di interscambio strada-rotai**: luogo dove si effettua lo scambio delle unità di trasporto intermodale tra la modalità ferroviaria e quella stradale (definizione PGTL 2001).

<sup>7</sup> **Autoporto**: complesso 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.

<sup>8</sup> **Piattaforma logistica**: complesso di infrastrutture e servizi integrati finalizzati all'integrazione della catena logistica; può essere localizzata presso porti, aeroporti, centri merci, aree logistiche e produttive.

ni/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 prevarrà 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](#) del presente articolo.
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'[Art. 7](#) in materia di trasporto stradale prevede le seguenti linee di intervento:
  - a. Accordare la **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 Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale (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

---

<sup>9</sup> **Centro di Distribuzione Urbana** (CDU): piattaforma logistica prossima all'area urbana 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.

- 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 TPL ove privilegiare la funzione di interscambio con l'auto privata:
    - il nodo deve essere accessibile da viabilità principale e localizzato lungo gli itinerari convergenti sull'area centrale di destinazione;
    - la viabilità di accesso al nodo non deve attraversare contesti sensibili dal punto di vista ambientale ed insediativo;
    - la dotazione di posti auto destinata all'interscambio non deve compromettere l'equilibrio della sosta nell'area dove il nodo è localizzato;
    - devono essere presenti livelli di domanda e offerta di TPL (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 Cyronmed (Cycle Route Network of the Mediterranean) 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 speri-

mentazione di servizi di **car sharing** da offrire agli utenti della rete di trasporto collettivo regionale come “ultimo anello” della catena di spostamento. I criteri di progettazione dei servizi dovranno tener conto degli obiettivi di integrazione tariffaria e funzionale con l’offerta complessiva di trasporto e turistica a livello regionale.

- k. Adeguare la viabilità sulla quale sono esercitati i **servizi portanti del TPL** su gomma di cui al comma [2](#) del successivo [Art. 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 TPL** in accesso a nodi strategici per l’interscambio o l’accessibilità locale.
- l. Garantire l’operatività del **Centro REgionale per il Monitoraggio sulla Sicurezza Stradale** (C.Re.M.S.S.) con risorse – umane, finanziarie, strumentali – destinate alla continua e costante attività di raccolta, osservazione, studio e monitoraggio dei dati sull’incidentalità in ambito regionale, in primo luogo finalizzate al riconoscimento dei punti neri della rete stradale; supportare Province e Comuni nella redazione ed attuazione di interventi finalizzati alla sicurezza stradale sia attraverso finanziamenti dedicati (cfr. il Piano Nazionale della Sicurezza stradale e i relativi bandi regionali), sia attraverso meccanismi di premialità valutati rispetto alla capacità di PTVE e PGTU redatti di incrementare i livelli di sicurezza delle reti locali; monitorare l’attuazione e rendere stabili nel tempo le iniziative regionali di carattere preventivo, educativo e formativo (cfr. programma “La strada”, progetto “Alice nelle città”, Programma “For.E.St.A.”), utilizzando a tal fine anche la divulgazione dei risultati delle attività del C.Re.M.S.S..
- m. 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 sovraregionale (ospedali, fiere, ecc.), aree di interesse turistico.
- n. Promuovere la diffusione di forme di **“mobilità alternativa”** attraverso l’istituzione e la formazione di mobility manager d’area e aziendali e il supporto organizzativo, metodologico e strumentale alla fase iniziale di iniziative quali il car pooling 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'[Art. 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 ad esempio piastre logistiche e Centri di Distribuzione Urbana (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, ecc.).

#### **Art. 15. (Criteri di selezione delle priorità di intervento per il trasporto stradale)**

1. Il PRT dispone che il Piano Attuativo dettagli le linee di cui all'[Art. 13](#) e [Art. 14](#) definendo gli specifici interventi materiali e immateriali da attuare o, laddove fosse necessario un appro-

fondimento progettuale, da sottoporre a Studio di fattibilità al fine di raggiungere gli obiettivi generali e specifici di cui all'[Art. 5](#) e [Art. 6](#).

2. Ai fini della definizione degli interventi di cui al precedente comma, 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, andranno a comporre l'assetto infrastrutturale dello **scenario di riferimento del PRT**, mentre gli altri interventi andranno sottoposti a valutazione secondo quanto disposto dal comma seguente, 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 ad 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, PO 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** (cfr. [Art. 17](#)) e di classificare di conseguenza le stazioni ferroviarie (cfr. [Art. 18](#)), individuando queste come azioni propedeutiche alla definizione di dettaglio e all'attuazione di tutte le altre linee di intervento previste (cfr. [Art. 19](#) e [Art. 20](#)).

### **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:
  - **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.
  - **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.
  - **Servizio Ferroviario Metropolitan (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, con i servizi automobilistici di TPL e con le altre modalità di trasporto, e che implementi specifiche caratteristiche di servizio:

Sottorete	Caratteristiche del servizio
Servizio Ferroviario Regionale (SFR)	Linee di lunghezza compresa tra i 100 e i 300 km, velocità commerciali elevate, fermate nei soli centri urbani e nei nodi di trasporto principali, cadenzamento del servizio compreso tra i 60 e i 120 minuti a seconda della domanda da servire e della fascia oraria, materiale rotabile ad elevate prestazioni.
Servizio Ferroviario Territoriale (SFT)	Linee di lunghezza compresa tra i 30 e i 100 km, fermata in tutte le stazioni in ambito extraurbano e nelle stazioni principali in ambito urbano, cadenzamento del servizio compreso tra i 30 e i 120 minuti o ad orario a seconda della domanda da servire e della fascia oraria, materiale rotabile ad alta frequentazione.
Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM)	Linee di lunghezza tra i 15 e i 30 km, con cadenzamento del servizio compreso tra i 15 e i 30 minuti a seconda della fascia oraria, con materiale rotabile ad alta frequentazione. Su talune 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 al successivo [Art. 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:
    - servizi di lunga percorrenza (servizi ferroviari, automobilistici, aerei e marittimi) e servizi ferroviari regionali, territoriali o metropolitani, e/o
    - servizi ferroviari regionali e servizi ferroviari territoriali, e/o
    - servizi ferroviari regionali e servizi automobilistici di TPL.
  - b. **Stazioni di valenza territoriale**, coincidenti con i nodi presso i quali possono essere esercitate, secondo il modello d'esercizio unico, funzioni di:
    - servizio ad ambiti di valenza strategica, e/o
    - interscambio tra:
      1. servizi ferroviari territoriali a servizio di ambiti diversi, e/o
      2. servizi ferroviari territoriali e servizi ferroviari metropolitani, e/o

3. servizi ferroviari territoriali e servizi automobilistici di TPL;
  4. servizi ferroviari territoriali e/o metropolitani e auto privata (parcheggi di interscambio);
  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'[Art. 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 la costituzione di un **consorzio tra gestori dei servizi** ferroviari finalizzato 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 dovrà 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'Art. 29 "Sistema tariffario integrato" della LR 18/2002 "Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale", 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 ecc.) **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 dovrà 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'[Art. 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 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 all'[Art. 19](#) e all'[Art. 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 all'[Art. 5](#) e all'[Art. 6](#).
2. Al fine della definizione degli interventi di cui al precedente comma, 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, andranno a comporre l'assetto infrastrutturale dello **scenario di riferimento del PRT**, mentre gli altri interventi andranno sottoposti a valutazione secondo quanto disposto dal comma seguente, 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 regionali (cfr. [Art. 24](#));
  - 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 (cfr. [Art. 23](#)) e la definizione di sottosistemi territoriali in cui aggregarli (cfr. [Art. 24](#)), individuando queste come azioni propedeutiche alla definizione di dettaglio e all'attuazione di tutte le altre linee di intervento previste (cfr. [Art. 25](#) e [Art. 26](#)).

### **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'art. 4 della legge 28 gennaio 1994 n. 84, delle aree del demanio marittimo la cui utilizzazione ha finalità turistiche e ricreative sulle quali le funzioni amministrative sono delegate alla Regione secondo il DPR 24 luglio 1977 n. 616, e infine delle aree del demanio marittimo identificate come "*di preminente interesse nazionale*" in relazione alle esigenze della navigazione marittima dal DPCM 21 Dicembre 1995.
2. Nelle more dell'emanazione del decreto ministeriale di classificazione dei porti di cui alla legge **n. 84 del 1994**, il PRT assume le definizioni in questa contenute e le relative disposizioni relative alla programmazione e realizzazione delle opere (cfr. art. 5 L. 84/1994) 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:
  - a) categoria II, classe I (porti o specifiche aree portuali di rilevanza economica internazionale);*
  - b) categoria II, classe II (porti o specifiche aree portuali di rilevanza economica nazionale);*
  - c) categoria II, classe III (porti o specifiche aree portuali di rilevanza economica regionale e interregionale).*

Ai fini della classificazione, il PRT tiene conto, con riferimento all'attuale e potenziale bacino di traffico, dei criteri individuati dall'art. 4 comma 4 della legge citata, 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 ed internazionale e dispone che i porti pugliesi "sede di Autorità Marittima ovvero sede di Autorità Portuali le quali non possiedono i requisiti di cui al comma 8 dell'articolo 6 della legge 84/94" 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 citato Protocollo di Intesa, 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. A tal fine, 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 dovranno anche affrontare, relazionandosi con la programmazione a livello locale (PTCP, PS, PUG, PUM e PGTU), i temi della riqualificazione e della valorizzazione territoriale indotte o promosse dalle funzionalità di ciascun subsistema. Come punto di partenza il PRT riconosce nei tre porti sede delle autorità portuali esistenti le specializzazioni principali riportate nella [Tabella 2](#) mentre le specializzazioni degli altri porti integrati nei subsistemi saranno riconosciute dai Master Plan una volta definito il quadro complessivo del sistema portuale di interesse regionale in funzione dell'obiettivo di di-

versificazione dell'offerta portuale e di superamento delle criticità che i porti maggiori manifestano.

**Tabella 2. Specializzazione prevalente (tipologia di traffico e categorie merceologiche) dei porti sede di AP per il trasporto merci.**

Porto di Taranto	Transshipment: opzioni di feederaggio via mare, via terra e via aria in sinergia con le altre strutture regionali.
	Prodotti siderurgici e rinfuse.
Porto di Bari	Trasporto marittimo a corto raggio internazionale: Ro-Ro accompagnato; Ro-Pax.
	Cereali e impiantistica.
Porto di Brindisi	Trasporto marittimo a corto raggio nazionale e internazionale: trasporto combinato strada-mare; trasporto combinato ferro-mare e coordinamento con il porto di Taranto per il feederaggio verso i porti minori del medio-basso Adriatico.
	Produzione energetica e carbone.

3. Il PRT dispone che i subsistemi territoriali definiti dal *Protocollo di 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 ed 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:
- **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 ad esso connessi (Interporto di Bari, Centro merci di Cerignola, Centro merci di Incoronata).
  - **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).
  - **Subsistema di Taranto**, composto dal porto di Taranto (Autorità Portuale di Taranto), integrato con i poli logistici ad esso connessi (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 precedente 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'[Art. 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 ad elevata vocazione turistica del Gargano e del Salento. Il servizio potrà avere una caratterizzazione di TP per i residenti.
  - d. Promuovere la **navigazione interna** con finalità miste turistiche e di TPL 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'[Art. 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'Art. 24 del presente Titolo.
- c. Proseguire il processo di implementazione di tecnologie **Intelligent Transport System** a supporto della piattaforma logistico-portuale regionale e dei tre sottosistemi di cui al precedente [Art. 24](#), iniziato con il progetto promosso dalla Regione Puglia per la realizzazione di un "**Sistema Intelligente di Trasporto Multimodale nei Tre porti Nazionali Pugliesi**" (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, fornirà 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 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 classificazione e la gerarchizzazione degli aeroporti e delle elisuperfici di interesse regionale e la definizione del sistema integrato aeroportuale regionale, individuando queste come azioni propedeutiche alla definizione di dettaglio e all'attuazione di tutte le altre linee di intervento previste (cfr. [Art. 31](#) e [Art. 32](#)).

### **Art. 29. (Classificazione e gerarchizzazione degli aeroporti e delle elisuperfici di interesse regionale)**

1. Il PRT definisce “**sistema aeroportuale di interesse regionale**” l'insieme degli aeroporti nazionali (classificati come aeroporti comunitari di carattere internazionale<sup>10</sup> e inclusi nelle reti TEN) e delle elisuperfici utilizzate per funzioni di trasporto passeggeri di linea, di soccorso sanitario e/o di protezione civile.
2. Il PRT assume la classificazione proposta dalla Commissione europea:

---

<sup>10</sup> Aeroporto comunitario di carattere internazionale: qualsiasi aeroporto comunitario che, previa autorizzazione rilasciata dalle autorità competenti, è abilitato al traffico aereo con i paesi terzi. (Cfr. Regolamento CEE N. 3925/91 del Consiglio del 19 dicembre 1991).

- a. categoria A, cui appartengono i "grandi aeroporti comunitari" nei quali transitano più di 10 milioni di passeggeri all'anno;
- b. categoria B, cui appartengono gli "aeroporti nazionali", con un volume annuo di traffico passeggeri compreso fra i 5 e i 10 milioni;
- c. categoria C, cui appartengono i "grandi aeroporti regionali", che raccolgono un volume annuo di passeggeri compreso fra 1 e 5 milioni;
- d. categoria D, cui appartengono i "piccoli aeroporti regionali", con un volume annuo di passeggeri inferiore a 1 milione.

### **Art. 30. (Definizione del sistema aeroportuale integrato regionale)**

1. 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 ed 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 complementarietà gerarchica tra gli scali.

### **Art. 31. (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'[Art. 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. Potenziare le strutture land side (aerostazione passeggeri, viabilità interna, parcheggi) dell'aeroporto di Bari.
  - c. Prevedere un programma di progressivo adeguamento degli aeroporti di Foggia e di Grottaglie, in funzione dell'evoluzione del mercato.
  - d. Realizzare un "sistema eliportuale regionale", ovvero una rete di eliporti in grado di garantire la copertura richiesta, caso per caso, dalle tre tipologie di servizi seguenti:
    - protezione civile,
    - elisoccorso,
    - trasporto di persone, limitatamente ai casi in cui è necessario garantire la continuità territoriale.

### **Art. 32. (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'[Art. 8](#) in materia di trasporto aereo si esplica nelle seguenti azioni:
  - a. Valorizzare le potenzialità dello scalo cargo dell'aeroporto di Grottaglie per il trasporto di merci ad elevato valore unitario e/o veloce deperibilità.
  - 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 incentivazione alle imprese per attrarre domanda di servizi logistici e di trasporto di merci ad elevato valore unitario e/o veloce deperibilità da offrire da parte del sistema produttivo e logistico incardinato sull'aeroporto di Grottaglie in possibile sinergia anche con il centro merci di Francavilla Fontana.

### **Art. 33. (Criteri di selezione delle priorità di intervento per il trasporto aereo)**

1. 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 TPL**

### **Art. 34. (Strumenti, procedure e competenze per la programmazione dei servizi minimi di TPL)**

1. Il PRT, in accordo con quanto disposto dalla Legge Regionale n. 18 del 2002 (e successive modifiche), individua gli **obiettivi generali di programmazione** dei servizi di trasporto (LR 18/2002 art. 3 comma 3) e le **linee di intervento relative ai servizi minimi** (LR 18/2002 art. 7 comma 2).
2. Il PRT, nella definizione della rete di trasporto pubblico regionale e locale, prende a riferimento la ripartizione delle competenze tra Regione ed Enti Locali sulle funzioni di programmazione e amministrazione dei servizi di trasporto pubblico disposta dall'art. 3 della LR 18/2002. Per quanto attiene ai servizi automobilistici definiti interprovinciali in base al comma 7 lettera c dell'Art. 2 della LR 18/2002, il PRT in base al comma 2 dell' Art. 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 LR 18/2002, indica come **servizi minimi** quei servizi di TPL "*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'art. 4 della LR 18/2002: servizi automobilistici, tranviari, filoviari e lacuali (lettera a)), servizi ferroviari e metropolitani (lettera b)) e servizi marittimi e aerei<sup>11</sup> (lettera c)).
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'art. 18 della LR 18/2002, qualora questi rispondano ai criteri, stabiliti dall'art. 16 comma 2 del D. Lgs. 422/1997, del "*ricorso alle modalità e tecniche di trasporto più idonee a soddisfare le esigenze*

---

<sup>11</sup> inclusi i servizi elicotteristici.

*ze 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, prende a riferimento la determinazione dei servizi minimi adottata ai sensi dell'art. 5 della LR 18/2002 con apposito provvedimento di Giunta Regionale. A tale scopo, la Regione, verificati i Piani Provinciali di Bacino esistenti, definisce le reti e i bacini di TPL 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 TPL 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 TPL, tenuto conto del carattere multimodale attribuito al Piano Provinciale di Bacino (PPB) ai sensi del comma 1 dell'art. 11 della LR 18/2002, in base al quale tale strumento contiene tutti i riferimenti di pianificazione e programmazione settoriale provinciale in materia di TPL, viabilità e mobilità di persone e merci in generale, introduce il **Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Locale Provinciale (PBTPLP)**, da intendersi quale strumento attuativo a validità triennale per la programmazione operativa dei servizi di trasporto pubblico locale. Il PBTPLP, 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 PBTPLP sia aggiornato ogni tre anni contestualmente alla definizione del PTS, pur essendo parte integrante del rispettivo PPB, il cui aggiornamento è previsto dalla LR 18/2002 di norma ogni cinque anni.
7. La Regione procede alla redazione del PTS anche in assenza dei PPB e dei PBTPLP.
8. Interpretando i disposti della LR 18/2002, il PRT individua le seguenti **fasi procedurali** e le rispettive **competenze** nel processo di definizione del PTS, assumendo il sistema ferroviario come strutture portante della rete multimodale del trasporto pubblico locale regionale:
  - I. 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.
  - II. Le Province programmano nel PBTPLP 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.

- III. La Regione verifica, adegua e approva – secondo le modalità di cui all'art. 8 della LR 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 TPL, ripartendo tra le Province le quote destinate all'esercizio dei servizi minimi automobilistici, tranviari, filoviari e lacuali.

### **Art. 35. (Indirizzi per la programmazione dei servizi minimi di TPL su gomma)**

1. 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 TPL 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.
2. Gli indirizzi per la programmazione dei servizi minimi di TPL 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** in funzione del modello di esercizio dei servizi ferroviari programmati dalla Regione al fine di:
    - 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, ...) richiedano le caratteristiche di flessibilità del servizio su gomma o rafforzamenti dell'offerta di TPL in particolari fasce orarie;
    - 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 TPL.
  - b. **Gerarchizzare i servizi automobilistici** in reti funzionalmente omogenee rispondenti alle caratteristiche della domanda e del territorio da servire ai fini di un'efficiente organizzazione dell'offerta di TPL 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:

- **servizi portanti regionali**, consistenti nei servizi interregionali di competenza regionale e nei servizi interprovinciali che collegano tra loro i principali poli regionali;
  - **servizi portanti provinciali**, consistenti nei servizi provinciali che integrano la rete portante regionale collegando i principali poli provinciali ai poli regionali;
  - **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 ed automobilistici) per il rendez-vous verso molteplici destinazioni provinciali.
  - **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. **Definire programmi di esercizio rispondenti** alle esigenze delle diverse componenti di **domanda** espresse dal territorio: mobilità sistematica, non sistematica, domanda debole, turistica, ecc. (servizi cadenzati, ad orario, a chiamata, stagionali ecc. in funzione delle caratteristiche della domanda).
- d. **Definire programmi di esercizio integrati** sia tra servizi automobilistici 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.