

ALLEGATO A

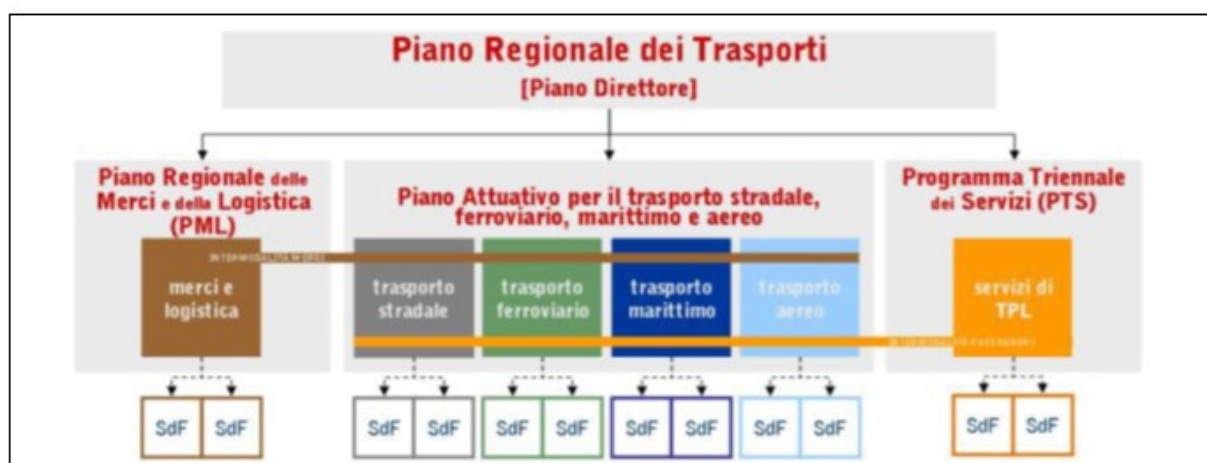
Analisi di coerenza del Piano Regionale delle Merci e della Logistica (PRML) con gli altri strumenti di regolamentazione settoriale sovraordinati

Analisi di coerenza del Piano Regionale delle Merci e della Logistica (PRML) con gli altri strumenti di regolamentazione settoriale sovraordinati

1. Il PRML – inquadramento, obiettivi

La L.R. n. 18/2002 e la L.R. 16/2008 prevedono che la Regione Puglia attui le politiche e le azioni in tema di mobilità e trasporti 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 Piano Regionale dei Trasporti, tra loro integrati tra cui, in particolare:

- il **Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti (PRT)**, che per legge ha durata quinquennale;
- il **Piano Triennale dei Servizi (PTS)**, che attua gli obiettivi e le strategie di intervento relative ai servizi di trasporto pubblico regionale locale individuate dal PRT e ritenute prioritarie.
- Il **Piano Regionale delle Merci e della Logistica (PRML)**, che approfondisce e sviluppa organicamente in un'ottica intermodale le linee di intervento in tema di merci e logistica.



La Regione Puglia, dopo aver approvato con Delibera di Giunta n. 598 del 26.04.2016, il **Piano Attuativo del Piano regionale dei Trasporti 2015-2019** ed il **Piano Triennale dei Servizi 2015-2017**, ha inteso approfondire e sviluppare le linee di intervento in tema di merci e logistica attraverso la redazione di un Piano Regionale delle Merci e della Logistica (PRML), quale ultimo strumento attuativo, che analizzi in un'ottica intermodale le quattro modalità di trasporto (ferroviaria, automobilistica, aerea e marittima).

Il PRML è dunque lo strumento preposto a declinare nello specifico la strategia regionale in tema di merci e logistica.

Nella presente trattazione viene proposta una sintesi di inquadramento normativo e programmatico del **PRML** e la stima dell'impatto derivante dalla sua attuazione con specifico riferimento al trasferimento modale strada-ferrovia sulle lunghe distanze atteso il suo contributo in termini di riduzione delle esternalità (incidentalità, emissioni inquinanti, congestione del traffico, degrado accelerato delle infrastrutture stradali).

Il Piano Regionale delle Merci e della Logistica è previsto dalla L.R. 18/2002 (Art. 25, comma 5, punto a) allinea 7)) e confermato dalla L.R. 16/2008 all'art 2, comma 3, secondo il quale: "Le linee di intervento in tema di merci e logistica, individuate dal PRT e affrontate nei piani attuativi in relazione a ciascuna delle quattro modalità di trasporto, vengono approfondite e sviluppate organicamente in un'ottica intermodale nel piano regionale delle merci e della logistica, che si pone come piano attuativo

settoriale, elaborato dall’Agenzia Regionale per la Mobilità (AREM)” [oggi ASSET- Agenzia Regionale Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio].

Il PRT subordina la redazione del PRML al consolidamento dello scenario nazionale nell’ambito del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (**PSNPL**) previsto dall’art. 29, comma 1 della Legge 164 dell’11 novembre 2014, di conversione del Decreto Legge n. 133 dell’11 settembre 2014 “Sblocca Italia”, approvato in via definitiva con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 6 agosto 2015. Il PSNPL, rappresentando uno strumento servente a esigenze nazionali di programmazione strategica, si colloca in ogni caso all’interno di un quadro programmatico di livello comunitario, come strumento attraverso cui l’Italia contribuisce alla realizzazione dello spazio unico europeo dei trasporti, e di tale quadro rispetta pertanto i principi cardine.

Il PRT a sua volta propone specifici obiettivi strategici, suddividendoli per componenti e segmenti di domanda e declinandoli, per quanto attiene al tema della logistica e delle merci, in:

- Obiettivi generali (art. 5)
 - a) adottare un approccio improntato alla comodità nella definizione dell’assetto delle infrastrutture e dell’organizzazione dei servizi per la mobilità delle persone e delle merci, finalizzato a garantire efficienza, sicurezza, sostenibilità e, in generale, riduzione delle esternalità;
 - b) contribuire alla creazione di una rete sovrapregionale di infrastrutture e servizi per il trasporto di persone, merci e per la logistica – in connessione con il Corridoio VIII e il Corridoio I – che veda la Puglia protagonista tra le regioni del Mezzogiorno e nel “Sistema mediterraneo” a supporto dello sviluppo di relazioni e integrazioni di natura culturale, economica e sociale;

- Obiettivi specifici (art. 6)
 - a) realizzare le condizioni strutturali materiali e immateriali per affermare il ruolo di piattaforma logistica multimodale della Puglia nel Mezzogiorno e, più in generale, nello spazio euromediterraneo;
 - b) realizzare le condizioni strutturali materiali e immateriali per lo sviluppo della logistica e dell’intermodalità nel trasporto merci da parte delle imprese del sistema produttivo pugliese;
 - c) promuovere forme ambientalmente e socialmente sostenibili del trasporto delle merci nell’ambito dei sistemi urbani;
 - d) migliorare i livelli di sicurezza del trasporto delle merci in ambito regionale;
 - e) accrescere la competitività, la specializzazione e la complementarietà del sistema portuale regionale.

Il PRT, tramite la L.R. 16/2008 (art.12), definisce di interesse regionale:

- a) i centri merci inseriti dalla programmazione nazionale del piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL) nella rete dei nodi logistici a servizio del Paese
- b) le strutture dove siano localizzate piattaforme logistiche a servizio di sistemi produttivi di particolare rilevanza per l’economia regionale
- c) le strutture 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.

La medesima legge regionale n.16/2008, 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, dispone altresì la gerarchizzazione dei centri merci di interesse regionale articolata su tre livelli.

Il PRML, dunque, ha preso le mosse dal quadro di riferimento organizzativo delineato dal PSNPL ed all'assetto infrastrutturale previsto dal P.A. 2015-2019, nonché dal PNA e dal Documento Strategico di sviluppo ALI.

Con D.G.R. n.1611 del 10 ottobre 2017 sono stati approvati gli indirizzi strategici del PRML e sono stati affidati al Direttore dell'AREM - oggi ASSET - l'organizzazione ed il coordinamento delle attività per l'elaborazione della proposta di PRML nell'ambito di un processo partecipativo, attraverso il confronto con gli altri stakeholder e con la collettività tutta, anche avvalendosi di supporto e collaborazioni specialistiche.

Coerentemente con quanto indicato dalla DGR 1611/2017, il PRML si è sviluppato approfondendo i seguenti temi:

- ricognizione dello stato di attuazione degli interventi pianificati, programmati e già finanziati per il potenziamento degli aeroporti, dei porti e degli interporti, della rete ferroviaria potenzialmente interessata da servizi di trasporto merci, nonché delle infrastrutture immateriali dedicate ai servizi per la logistica;
- analisi e studio delle trasformazioni in essere negli scenari globali che possono impattare sugli scenari del trasporto merci tra il Mediterraneo e l'Europa continentale;
- ricerca e studio dei trend di traffico marittimo, aeroportuale e portuale nazionale e internazionale anche attraverso l'analisi dei dati e la produzione di report di ricerca rivolti ad evidenziare quali sono i reali trend del traffico delle varie tipologie di merce, sia a livello nazionale che internazionale;
- comparazione degli interporti e dei porti pugliesi con almeno due riferimenti (best practices) simili in ambito europeo o del bacino del Mediterraneo, con specifico riferimento ai modelli gestionali, alle dotazioni infrastrutturali e dei servizi alle imprese, alle politiche di agevolazione doganale, fiscale, finanziaria ed economica;
- ricerca e analisi comparativa sull'efficienza dei processi della "filiera portuale" con riferimento a procedure, tempi e metodi impiegati per le operazioni portuali: controlli sanitari, operazioni doganali, movimentazioni interne, tempi di attesa per sbarco/trasbordo/intermodalità, ecc...;
- analisi e ricerca circa gli scenari della competizione portuale in ambito globale e nel Mediterraneo, indagando i "comportamenti" dei porti competitor e le strategie messe in campo per attirare investimenti infrastrutturali e imprenditoriali, nonché il traffico (ZES, free zones, particolari politiche di governance dei porti,...);
- individuazione degli indirizzi e delle strategie da proporre per l'attrattività degli hub portuali, interportuali ed aeroportuali pugliesi indagando i flussi di merci in transito nonché il potenziale generativo/attrattore del sistema produttivo pugliese nel contesto degli scenari logistici delle Autorità di Sistema portuale pugliesi;
- analisi della struttura produttiva della Puglia e dei bisogni dei servizi logistici di cui le imprese necessitano;
- proposta, in ragione delle analisi e delle ricerche condotte, di uno scenario di progetto opportunamente differenziato tra: sviluppo di infrastrutture anche immateriali, sviluppo di servizi dedicati alle imprese, politiche per le imprese logistiche, integrazione della governance portuale port-side con quelle di land-side (Autorità di Sistema portuale e Aree di Sviluppo Industriale);
- redazione di studi e/o stesura di tutti gli altri atti ritenuti necessari perché la Regione possa procedere all'esercizio dei relativi poteri.

Con la stessa DGR n. 1611/2017, sopra richiamata, sono stati approvati gli **indirizzi strategici** del PRML:

- Rafforzare le connessioni dei nodi secondari e terziari delle "aree interne" e di quelle dove sono localizzati significativi distretti di produzione agricola e agro-industriale con i principali assi viari e ferroviari della rete TEN-T;
- Promuovere lo sviluppo del trasporto combinato strada-mare, incluse le autostrade del mare, e ferro-mare integrando a rete e specializzando per funzioni i terminal portuali, le aree retroportuali, i poli logistici, i terminal ferroviari e le funzioni aeroportuali di trasporto delle merci;

- Potenziare infrastrutture e attrezzature portuali e interportuali di interesse regionale, ivi inclusi il loro adeguamento ai migliori standard ambientali, energetici e operativi e potenziare l'integrazione dei porti con le aree retro portuali (infrastrutture e tecnologie della rete globale/locale);
- Aumentare la competitività del sistema portuale e interportuale;
- Accrescere l'utilizzo della rete ferroviaria per la mobilità delle merci attraverso il completamento dell'interoperabilità delle cinque ferrovie regionali, adeguando il materiale rotabile e l'infrastruttura ai migliori standard tecnici;
- Sviluppare e migliorare i sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile, eliminando le strozzature nelle principali infrastrutture di rete;
- Valorizzare le potenzialità degli scali aerei cargo di Bari, Brindisi e di quello intercontinentale di Grottaglie per il trasporto di merci ad elevato valore unitario e/o alta deperibilità, secondo una visione sinergica della Piattaforma logistica multimodale.

Considerato che la Puglia è inoltre attualmente impegnata nell'attuazione delle azioni programmate nei Piani di Sviluppo Strategici delle Zone Economiche Speciali (ZES) interregionali Ionica e Adriatica, approvati rispettivamente con DGR n. 612 del 29/03/2019 (Burp n.50/2019) e DGR n. 839 del 07/05/2019 (Burp n.53/2019), in conformità a quanto previsto dal Regolamento di cui al DPCM n.12/2018, il Piano si è prefisso, ad integrazione dei predetti n.7 indirizzi strategici, di favorire la creazione di condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi, che consentano lo sviluppo delle imprese già operanti, nonché l'insediamento di nuove imprese nelle citate ZES.

Infine il Piano ha previsto la declinazione degli indirizzi strategici, sopra richiamati, in Obiettivi Generali, Obiettivi specifici e specifiche azioni che potranno concorrere al perseguimento di ciascun obiettivo, come di seguito rappresentato:

INDIRIZZI STRATEGICI		OBIETTIVI GENERALI	OBIETTIVI SPECIFICI	AZIONI
1	RAFFORZARE LE CONNESSIONI DEI NODI SECONDARI E TERZIARI DELLE "AREE INTERNE" E DI QUELLE DOVE SONO LOCALIZZATI SIGNIFICATIVI DISTRETTI DI PRODUZIONE AGRICOLA E AGRO-INDUSTRIALE CON I PRINCIPALI ASSI VIARI E FERROVIARI DELLA RETE TEN-T	MIGLIORARE I COLLEGAMENTI	Realizzare le condizioni strutturali per lo sviluppo della logistica e dell'intermodalità nel trasporto merci da parte delle imprese del sistema produttivo pugliese, anche assicurando continuità fisico-funzionale tra la rete delle infrastrutture stradali di livello sovraregionale e quella regionale, con particolare riferimento all'accesso ai principali nodi e centri merci presenti sul territorio pugliese	<p>Favorire l'accessibilità ai principali terminali intermodali regionali e il sistema dell'accessibilità delle aree interne alle reti sovrastrutturate regionali, per la loro integrazione con gli spazi sociali, commerciali e dei saperi (scuole, università, spazi culturali, etc.)</p> <p>Interventi di risoluzione dei fenomeni di competizione tra la viabilità extraurbana principale e la viabilità autostradale, al fine di risolvere fenomeni di congestione e potenziare i collegamenti verso i porti TEN-T core e l'interporto TEN-T core di Bari a nord e il collegamento con il Salento verso sud</p>

INDIRIZZI STRATEGICI		OBIETTIVI GENERALI	OBIETTIVI SPECIFICI	AZIONI
2	PROMUOVERE LO SVILUPPO DEL TRASPORTO COMBINATO STRADA-MARE, INCLUSE LE AUTOSTRADE DEL MARE, E FERRO-MARE INTEGRANDO A RETE	INCENTIVARE IL TRASPORTO SU FERRO/FAVORIRE IL RIEQUILIBRIO MODALE	Riequilibrare il sistema di trasporto delle merci sviluppando il trasporto ferroviario, sia intermodale che tradizionale, in linea con gli orientamenti internazionali ed europei e nell'ottica della sostenibilità ambientale	Efficaci interventi di incentivo all'intermodalità orientati a sostegno del trasporto ferroviario delle merci, aggiuntivi a quelli previsti a livello nazionale, tali da colmare il gap logistico e infrastrutturale regionale fino al raggiungimento degli standard prestazionali europei sulla rete, destinati in particolare alle imprese che si impegnino per un congruo periodo ad effettuare treni completi di trasporto combinato o di merci pericolose (Ferrobonus regionale, ecobonus ecc.)

INDIRIZZI STRATEGICI		OBIETTIVI GENERALI	OBIETTIVI SPECIFICI	AZIONI
3	POTENZIARE INFRASTRUTTURE E ATTREZZATURE PORTUALI E INTERPORTUALI DI INTERESSE REGIONALE, IVI INCLUSI IL LORO ADEGUAMENTO AI MIGLIORI STANDARD AMBIENTALI, ENERGETICI E OPERATIVI E POTENZIARE L'INTEGRAZIONE DEI PORTI CON LE AREE RETRO PORTUALI (INFRASTRUTTURE E TECNOLOGIE DELLA RETE GLOBALE/LOCALE)	INNOVAZIONE TECNOLOGICA E ADEGUAMENTO INFRASTRUTTURALE	Misure per incentivare lo sviluppo e la innovazione tecnologica nella portualità italiana	Proseguire il processo di integrazione e implementazione di tecnologie ITS a supporto della piattaforma logistico-portuale regionale, al fine di digitalizzare e ottimizzare l'intera filiera procedurale in un'ottica di single window/one stop shop; consentire la tracciabilità e la gestione dei flussi merci, nonché supportare la circolazione e l'accesso ai centri merci, porti e aeroporti.
			Potenziare connessioni porto-ferro	Potenziare la capacità intermodale e logistica delle aree portuali e relative aree retroportuali, attraverso la realizzazione di strutture logistiche, servizi e connessioni ferroviarie (es. Brindisi - Costa Morena; Taranto - Molo polisettoriale, Stazione Cagioni; polo logistico ferroviario di Bari)
			Potenziare connessioni porto-strade	Potenziare e completare gli interventi infrastrutturali necessari a garantire una adeguata viabilità da e verso le principali aree portuali
			Realizzare la più efficace integrazione infrastrutturale, gestionale e informativa nei tratti iniziali e terminali del trasporto merci	Favorire l'aggregazione della domanda di trasporto merci, anche attraverso l'elaborazione ed il finanziamento di progetti di logistica integrata di area e di reti a carattere locale, anche al fine di incrementare i traffici Ro-Ro e delle Autostrade del Mare Realizzare gli interventi finalizzati a ridurre i costi di "ultimo miglio" in accesso ai principali nodi logistici e di trasporto strategici per lo sviluppo del trasporto combinato, con priorità per quelli finalizzati a risolvere specifiche criticità in ambito regionale, riscontrate allo stato attuale o di previsione, relative a sicurezza e congestione del traffico
			Potenziamento delle capacità operative delle infrastrutture portuali	Interventi finalizzati a migliorare ed incrementare le capacità di ormeggio e di carico e scarico merci
				Interventi di adeguamento delle strutture e delle infrastrutture logistiche a servizio delle attività portuali
	Interventi di riqualificazione ambientale			

INDIRIZZI STRATEGICI		OBIETTIVI GENERALI	OBIETTIVI SPECIFICI	AZIONI
4	AUMENTARE LA COMPETITIVITÀ DEL SISTEMA PORTUALE E INTERPORTUALE	SEMPLIFICAZIONE E SNELLIMENTO BUROCRATICO	Incentivare l'integrazione delle catene logistiche e le scelte localizzative delle attività manifatturiere e logistiche pugliesi nelle aree portuali e nelle Aree Logistiche Integrate del Sistema Pugliese Lucano	Promozione di "Accordi di Partenariato di Filleria" fra sistemi portuali, gestori di piattaforme logistiche Adozione di misure incentivanti che concorrono ad accrescere la competitività delle imprese che operano nel settore della logistica
			Misure per incentivare la ricerca nella portualità pugliese	Promozione di collaborazioni strutturate di ricerca fra le AdSP ed Università e Centri di Ricerca. I Programmi di collaborazione strutturata potranno riguardare: ricerca di base, ricerca industriale, ricerca pre-competitiva, sviluppo start up e spin off
			Misure di marketing territoriale	Promuovere il marketing strategico del sistema portuale e logistico pugliese (ES. Apulian Ports), in particolare le costituenti ZES possono rappresentare un valido strumento di marketing territoriale
			Misure per efficientamento dei servizi portuali	Potenziamento dei controlli fitosanitari sui prodotti vegetali nei punti di ingresso alle frontiere dei porti Promozione del settore turistico attraverso l'efficientamento e il potenziamento del segmento crocieristico, con interventi che garantiscano spazi per l'accoglienza dei passeggeri e possano non solo attrarre nuove compagnie nonché consolidare la presenza di quelle che già scalano i porti pugliesi

INDIRIZZI STRATEGICI		OBIETTIVI GENERALI	OBIETTIVI SPECIFICI	AZIONI
5	ACCREScere L'UTILIZZO DELLA RETE FERROVIARIA PER LA MOBILITÀ DELLE MERCI ATTRAVERSO IL COMPLETAMENTO DELL'INTEROPERABILITÀ DELLE CINQUE FERROVIE REGIONALI, ADEGUANDO IL MATERIALE ROTABILE E L'INFRASTRUTTURA AI MIGLIORI STANDARD TECNICI	MIGLIORAMENTO DELLE PRESTAZIONI INFRASTRUTTURALI E DEI SISTEMI DI TRASPORTO	Potenziamento dell'offerta ferroviaria e miglioramento dei servizi di trasporto pubblico regionale e interregionale	Completare le infrastrutture strategiche relative agli archi e ai nodi della rete transeuropea dei trasporti ed in particolare la realizzazione della linea AV/AC Bari-Napoli e "Grandi Progetti" ferroviari
				Interventi di adeguamento dei sistemi di controllo della marcia dei treni, di interconnessione ed interoperabilità della rete ferroviaria regionale con la rete del gestore nazionale RFI e di messa in sicurezza delle infrastrutture dal rischio idrogeologico
				Completamento degli interventi di potenziamento del materiale rotabile (Accordo Quadro RFI-Reg. Puglia) e atti a garantirne l'interoperabilità con i sistemi di controllo della marcia del treno (SCMT)
				Rilancio della linea Adriatica come struttura portante della rete regionale e come rete di connessione con la linea AV/AC Bari-Napoli
				Riorganizzazione della piattaforma logistica regionale attraverso un coordinamento complessivo tra i principali poli logistici portuali con l'obiettivo, tra gli altri, di garantire l'adeguata sistematicità di treni completi, di modulo continentale da inoltrare sulla linea Adriatica per sfruttarne al meglio la capacità e di prevedere tempi di viaggio competitivi con il trasporto su gomma

INDIRIZZI STRATEGICI		OBIETTIVI GENERALI	OBIETTIVI SPECIFICI	AZIONI
6	SVILUPPARE E MIGLIORARE I SISTEMI DI TRASPORTO SOSTENIBILI DAL PUNTO DI VISTA DELL'AMBIENTE (ANCHE A BASSA RUMOROSITÀ) E A BASSA EMISSIONE DI CARBONIO, INCLUSI TRASPORTI MARITTIMI, PORTI, COLLEGAMENTI MULTIMODALI E INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI, AL FINE DI FAVORIRE LA MOBILITA' REGIONALE E LOCALE SOSTENIBILE, ELIMINANDO LE STROZZATURE NELLE PRINCIPALI INFRASTRUTTURE DI RETE	SOSTENIBILITÀ DEI SISTEMI DI TRASPORTO	Incremento dei punti di stoccaggio e distribuzione combustibili alternativi eco-compatibili	Promuovere interventi di elettrificazione delle linee ferroviarie e interventi di riduzione dell'inquinamento navale nei porti
			Misure per favorire la distribuzione urbana delle merci	Promuovere progetti di ciclologistica (o cycle logistic) che possano favorire la distribuzione urbana delle merci in bicicletta (es. cargo-bike e trikes, a trazione muscolare e pedalata assistita)
				Promuovere misure di regolamentazione / economiche / organizzativo-gestionali e infrastrutturali che possano incidere sull'efficienza e efficacia della distribuzione urbana delle merci, con particolare riguardo all'e-commerce e ai nuovi modelli di delivery

INDIRIZZI STRATEGICI		OBIETTIVI GENERALI	OBIETTIVI SPECIFICI	AZIONI
7	VALORIZZARE LE POTENZIALITÀ DEGLI SCALI AEREI CARGO DI BARI, BRINDISI E DI QUELLO INTERCONTINENTALE DI GROTTAGLIE PER IL TRASPORTO DI MERCI AD ELEVATO VALORE UNITARIO E/O ALTA DEPERIBILITÀ, SECONDO UNA VISIONE SINERGICA DELLA PIATTAFORMA LOGISTICA MULTIMODALE	VALORIZZARE LE POTENZIALITÀ DEGLI SCALI AEREI PUGLIESI	Migliorare l'accessibilità e l'attrattività degli aeroporti pugliesi	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
				Promuovere misure di attrazione e incentivazione alla localizzazione in Puglia di grandi operatori logistici e spedizionieri intercontinentali al fine di consentire alla piattaforma logistica di assumere una valenza intercontinentale e, quindi, di raccogliere, consolidare e smistare flussi di traffico cargo provenienti e/o in partenza non solo dalla Puglia ma anche dall'Estremo Oriente (in connessione con il porto di Taranto) e verso l'Europa continentale e i Balcani

INDIRIZZI STRATEGICI		OBIETTIVI GENERALI	OBIETTIVI SPECIFICI	AZIONI
8	ISTITUZIONE DELLE ZONE ECONOMICHE SPECIALI (ZES)	SVILUPPO TERRITORIALE INCENTRATO SULLE AREE PORTUALI	Favorire la creazione di condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi, che consentano lo sviluppo delle imprese già operanti, nonché l'insediamento di nuove imprese nelle istituende ZES	Previsione di incentivi (agevolazioni amministrative, fiscali, nonché sul costo del lavoro) in relazione alla natura incrementale degli investimenti effettuati dalle imprese nelle ZES Adriatica e Ionica, coerentemente a quanto disposto dal DL 91/2017

Con Determinazione Dirigenziale n. 30 del 21.04.2020 del Dirigente della Sezione TPL e Grandi Progetti, pubblicata sul BURP n.61 del 30.04.2020, è stata formalizzata la proposta di Piano e contestualmente avviata la procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) secondo le modalità di cui all'art. 7 della L.R. n. 44/2012 e ss.mm.ii.;

Con DGR n. 1310 del 04.08.2021, la Giunta Regionale ha **adottato** la proposta di PRML composta dai seguenti elaborati, parte integrante e sostanziale del provvedimento:

- Proposta di Piano corredata da n. 3 elaborati grafici allegati;
- Rapporto Ambientale, comprensivo di valutazione di incidenza ambientale;
- Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale.

Con la medesima deliberazione, la Giunta Regionale ha demandato alla sezione competente gli adempimenti necessari a dare avvio alla fase di consultazione pubblica, ai sensi dell'art. 11 della L.R. n. 44/2012, del Piano adottato.

La consultazione pubblica del Piano, avviata in data 09.09.2021, risulta attualmente conclusa e si sta procedendo, d'intesa con ASSET, a definire controdeduzioni nonché eventuali revisioni/integrazioni della proposta di Piano e del Rapporto Ambientale, sulla scorta degli esiti della fase di consultazione pubblica condotta. Successivamente, secondo quanto disposto dall'art. 12 della LR 44/2012, si avrà cura di trasmettere all'autorità competente la suddetta documentazione aggiornata, ai fini della espressione del parere motivato entro i quarantacinque giorni successivi ai sensi dell'art. 15 c.1 del D.Lgs.152/2006.

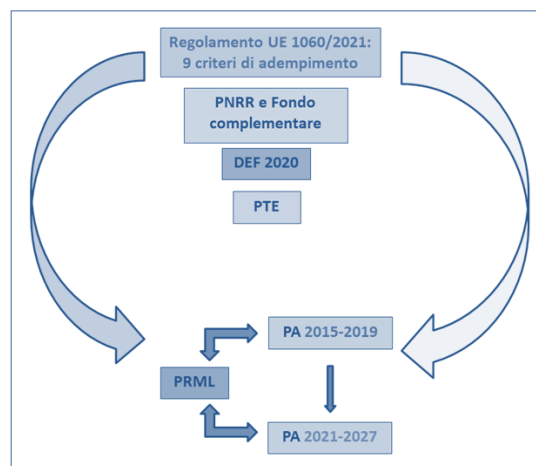
2. Il PRML – scenario attuale

L'iter normativo di approvazione del PRML si è compiuto attraverso diversi momenti di coinvolgimento pubblico e di processi partecipativi degli operatori di settore, degli stakeholders e dei principali protagonisti del mondo della logistica, serviti a concordare ed asserire che la scelta più adeguata per una proposta di Piano sarebbe stata quella di ottimizzare il patrimonio infrastrutturale esistente ed operare scelte economicamente ed ambientalmente sostenibili, anticipando sostanzialmente gli eventi che si sarebbero susseguiti di lì a poco.

L'emergenza pandemica da COVID-19 infatti ha rivoluzionato dall'inizio dell'anno 2020 lo scenario mondiale di ogni attività umana, tracciando nuovi orizzonti non solo nel campo del trasporto merci, ma della digitalizzazione in generale, della disponibilità di materie prime, delle risorse messe in campo in tutti i settori, delle tempistiche di finanziamento degli interventi, della riorganizzazione delle filiere di distribuzione delle merci, per nominarne alcuni, sullo sfondo delle due grandi sfide: transizione energetica da un lato e cambiamenti climatici dall'altro.

Nell'ambito del mutevole quadro di riferimento nel quale il PRML si sta delineando, non si può quindi prescindere dal traguardare anche la nuova programmazione nazionale ed europea in materia di infrastrutture, in particolare con:

- **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), approvato** con Decisione di Esecuzione del Consiglio il 13 luglio 2021 che fissa un orizzonte temporale per la conclusione degli interventi al 2026 e **Fondo complementare al PNRR**, istituito con legge n. 101 del 1 luglio 2021, destinato a finanziare specifiche azioni che integrano e completano il PNRR;
- i contenuti del nuovo **ciclo di programmazione europea 2021 – 2027**, con particolare riferimento ai 9 criteri di adempimento per la condizione abilitante di cui al Regolamento 1060/2021 CE;
- il **DEF 2020** "Italia veloce. L'Italia resiliente progetta il futuro. Nuove strategie per trasporti, logistica e infrastrutture");
- l'obiettivo fissato dal **Green New Deal**, di neutralità delle emissioni inquinanti (impatto climatico Zero) entro il 2050;
- proposta di **Piano per la Transizione Ecologica (PTE)** in data 28 luglio 2021 al CITE (Comitato Interministeriale per la Transizione Ecologica), i cui obiettivi generali da raggiungere, coerentemente con gli impegni internazionali ed europei, hanno un limite temporale al 2030 e un orizzonte prospettico al 2050.



Contesto normativo di riferimento del PRML

Con riferimento al PNRR e al relativo Piano Complementare, i predetti piani si articolano in **sei Missioni**, ovvero le aree tematiche principali su cui intervenire, individuate in coerenza con i pilastri di Next Generation EU:

1. Digitalizzazione, innovazione e competitività, cultura e turismo;
2. Rivoluzione verde e transizione ecologica;
3. Infrastrutture per una mobilità sostenibile;
4. Istruzione e ricerca;
5. Inclusione e coesione;
6. Salute

A loro volta, le Missioni si declinano in Componenti, che affrontano aspetti più specifici attraverso Investimenti e Riforme.

Con riferimento alla **missione 3** “Infrastrutture per una mobilità sostenibile”, tale missione punta a completare, entro il 2026, un sistema infrastrutturale moderno, digitalizzato e sostenibile. La missione intende realizzare opere necessarie a intervenire sui fattori di debolezza che hanno penalizzato lo sviluppo economico del Paese, contribuendo al raggiungimento dei target europei di riduzione delle emissioni e di progressiva decarbonizzazione della mobilità. Tali investimenti, inoltre, avranno una particolare attenzione ai territori meno collegati e saranno quindi volti a colmare il divario fra Nord e Sud e tra le aree urbane e aree interne e rurali del Paese. In questo modo, essi favoriranno la coesione sociale e la convergenza economica fra le aree del Paese, uniformando la qualità dei servizi di trasporto su tutto il territorio nazionale.

La missione 3 si articola nelle due componenti di seguito rappresentate:

OBIETTIVI GENERALI:



M3C1 - INVESTIMENTI SULLA RETE FERROVIARIA

- Decarbonizzazione e riduzione delle emissioni attraverso il trasferimento del traffico passeggeri e merci dalla strada alla ferrovia
- Aumento della connettività e della coesione territoriale attraverso la riduzione dei tempi di viaggio
- Digitalizzazione delle reti di trasporto
- Aumento della competitività dei sistemi produttivi, in particolare del Sud, attraverso il miglioramento dei collegamenti ferroviari

OBIETTIVI GENERALI:



M3C2 - INTERMODALITÀ E LOGISTICA INTEGRATA

- Potenziamento della competitività del sistema portuale italiano in una dimensione di sostenibilità e sviluppo delle infrastrutture intermodali sulla base di una pianificazione integrata
- Miglioramento della sostenibilità ambientale, resilienza ai cambiamenti climatici ed efficientamento energetico dei porti
- Digitalizzazione della catena logistica e del traffico aereo
- Riduzione delle emissioni connesse all'attività di movimentazione delle merci

Particolarmente rilevante, in termini di ricadute in materia di trasporto merci e logistica, è la **Missione 5, Componente 3** “Interventi speciali di coesione territoriale”, avente quale obiettivo generale, tra gli altri, quello della riattivazione dello sviluppo economico attraverso il miglioramento delle infrastrutture di servizio delle Aree ZES.

Con riferimento agli obiettivi generali connessi alle missioni sopra elencate, si può ritenere che gli indirizzi strategici del PRML risultano indubbiamente coerenti con le strategie e investimenti delineati dalle missioni, sopra citate, del PNRR.

Nell’ambito di tale scenario normativo in evoluzione, sta prendendo le mosse il nuovo **Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti (PA)**, la cui efficacia si è esaurita nel quinquennio 2015-2019, anche di riflesso al sopravvenuto **DEF 2020 “Italia veloce. L’Italia resiliente progetta il futuro. Nuove strategie per trasporti, logistica e infrastrutture”** e all’avvicinarsi del nuovo ciclo di programmazione comunitaria e nazionale 2021-2027.

Per quanto concerne la programmazione 2021-2027, quest’ultima prevede il rafforzamento delle **condizioni abilitanti** (o condizionalità ex ante secondo la nomenclatura del passato), ossia i pre-requisiti, connessi a ciascun obiettivo specifico, che devono essere assolti affinché la programmazione possa intervenire negli ambiti prescelti. Per quanto attiene alla programmazione degli interventi infrastrutturali, che attengono, più strettamente all’obiettivo 3 “un’Europa più connessa” è previsto che ciascuna Regione sia dotata di una specifica pianificazione aggiornata al periodo di programmazione in corso ed avente come obiettivo temporale degli interventi previsti il 2030.

Il nuovo Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti, e di riflesso anche il PRML, sarà caratterizzato quindi da una visione strategica caratterizzata da un duplice orizzonte temporale di riferimento:

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

La necessità di traguardare questo doppio orizzonte della pianificazione regionale, discende dal Reg. 1060/21 della CE recante le *“disposizioni comuni applicabili al Fondo europeo di sviluppo regionale, al Fondo sociale europeo Plus, al Fondo di coesione, al Fondo per una transizione giusta, al Fondo europeo per gli affari marittimi, la pesca e l’acquacoltura, e le regole finanziarie applicabili a tali fondi e al Fondo Asilo, migrazione e integrazione, al Fondo Sicurezza interna e allo Strumento di sostegno finanziario per la gestione delle frontiere e la politica dei visti”*.

Il Regolamento, individua infatti nella disponibilità di una Pianificazione completa dei trasporti al livello appropriato la condizione abilitante per l’accesso ai finanziamenti individuando altresì 9 criteri di adempimento per la suddetta condizione abilitante.

3. Verifica di coerenza tra gli obiettivi specifici del PRML con gli strumenti di regolamentazione settoriale sovraordinati

Il processo di validazione degli obiettivi specifici del PRML è stato sviluppato in due procedure:

1. La verifica della coerenza tra gli indirizzi strategici del PRML e i **9 criteri di adempimento della condizione abilitante** applicabili al FESR ed al Fondo di coesione relativamente alla *Pianificazione completa dei trasporti al livello appropriato* riportate nel Regolamento (UE) 2021/1060 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 giugno 2021 al punto 3.1;
2. La verifica della coerenza tra gli obiettivi specifici del PRML e gli **indirizzi operativi del Piano Attuativo 2021-2030** (PA 2021-2030).

Nelle pagine seguenti vengono proposte le matrici di sintesi della procedura di verifica, sopra descritta, della coerenza degli obiettivi specifici del PRML.

3.1 Verifica di coerenza con i 9 criteri di adempimento della condizione abilitante *Pianificazione completa dei trasporti al livello appropriato* di cui al Reg. (UE) 2021/1060

Con l'approvazione dei Regolamenti europei relativi alla Politica di Coesione 2021-2027, pubblicati sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea (serie L231 del 30 giugno 2021) prende il via dal 1° luglio 2021 la programmazione europea 2021-2027. Il pacchetto legislativo del Parlamento Europeo e del Consiglio Europeo ha tenuto conto sia dell'attuale situazione pandemica, sia delle priorità del Green Deal europeo. Con riferimento al nuovo periodo di programmazione, la Commissione europea ha proposto una serie di importanti cambiamenti in un'ottica di maggiore semplificazione, flessibilità ed efficienza nell'uso delle risorse. Innanzitutto gli 11 obiettivi tematici della programmazione 2014-2020 sono sostituiti da 5 più ampi obiettivi strategici, declinati in ulteriori obiettivi specifici, di evidente rilievo europeo, che consentiranno agli Stati di essere flessibili nel trasferire le risorse nell'ambito della propria azione.

La politica di coesione europea 2021-27 fissa i seguenti 5 obiettivi strategici, sui quali far convergere i relativi investimenti:

1. **un'Europa più intelligente**, mediante la promozione di una trasformazione economica innovativa e intelligente;
2. **un'Europa più verde**, mediante la transizione verso un'energia pulita, l'adattamento ai cambiamenti climatici e la gestione dei rischi;
3. **un'Europa più connessa**, attraverso il rafforzamento della mobilità e della connettività regionale alle TIC (Tecnologie dell'Informazione e della Comunicazione);
4. **un'Europa più sociale**, attraverso l'attuazione del pilastro europeo dei diritti sociali;
5. **un'Europa più vicina** ai cittadini, attraverso la promozione dello sviluppo sostenibile e integrato delle zone urbane, rurali e costiere e delle iniziative locali.

Il Regolamento (UE) 2021/1060 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 24 giugno 2021 recante le *“disposizioni comuni applicabili al Fondo europeo di sviluppo regionale, al Fondo sociale europeo Plus, al Fondo di coesione, al Fondo per una transizione giusta, al Fondo europeo per gli affari marittimi, la pesca e l'acquacoltura, e le regole finanziarie applicabili a tali fondi e al Fondo Asilo, migrazione e integrazione, al Fondo Sicurezza interna e allo Strumento di sostegno finanziario per la gestione delle frontiere e la politica dei visti”* stabilisce una serie di norme finanziarie comuni applicabili alle seguenti fonti di finanziamento dell'Unione europea (Unione):

1. il Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR);
2. il Fondo sociale europeo Plus (FSE+);
3. il Fondo di coesione;
4. il Fondo per una transizione giusta (JTF);
5. il Fondo europeo per gli affari marittimi, la pesca e l'acquacoltura (FEAMPA);
6. il Fondo Asilo, migrazione e integrazione (FAMI);
7. il Fondo sicurezza interna;
8. lo Strumento di sostegno finanziario per la gestione delle frontiere e la politica dei visti.

Il regolamento sottolinea come Obiettivi climatici che i fondi dovrebbero contribuire all'integrazione delle azioni per il clima e al conseguimento dell'obiettivo generale del 30 % della spesa di bilancio dell'Unione a favore degli obiettivi climatici. In particolare, gli Stati membri dell'Unione devono fornire informazioni sulla propria modalità di sostegno agli obiettivi in materia di ambiente e clima, indicando il proprio contributo all'obiettivo generale espresso in percentuale proveniente dalla dotazione totale a loro accordata dal FESR e dal Fondo di coesione. Qualora i passi compiuti per il raggiungimento di tali obiettivi risultassero insufficienti, lo Stato membro e la Commissione europea concordano misure correttive in occasione dell'incontro di revisione annuale.

Gli Stati membri e la Commissione promuovono il coordinamento, la complementarità e la coerenza tra i fondi e altri strumenti e fondi dell'Unione. Essi ottimizzano i meccanismi per il coordinamento dei responsabili al fine di evitare duplicazioni durante la programmazione e l'attuazione. Conseguentemente, gli Stati membri e la Commissione tengono conto altresì delle pertinenti raccomandazioni specifiche per paese nella programmazione e nell'attuazione dei fondi, seguendo alcuni Principi fondamentali:

- gestione concorrente tra la Commissione e gli Stati membri, per cui la pianificazione delle azioni avviene congiuntamente. Gli Stati membri sono responsabili dell'attuazione delle azioni e del rimborso delle spese dei beneficiari, mentre la Commissione si occupa del monitoraggio dell'attuazione, del rimborso degli Stati membri e, in definitiva, è responsabile del bilancio;
- partenariato e governance a più livelli: gli Stati membri devono organizzare e mettere in atto un partenariato globale, che comprenda almeno i seguenti partner:
 - autorità regionali, locali, cittadine e altre autorità pubbliche;
 - partner economici e parti sociali;
 - organi competenti a rappresentanza della società civile, quali partner ambientali, organizzazioni non governative e organismi che promuovono l'inclusione sociale, i diritti fondamentali, i diritti delle persone con disabilità, la parità di genere e la non discriminazione;
 - istituti di ricerca e università.
- principi orizzontali, a garanzia:
 - del rispetto dei diritti fondamentali e della conformità alla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione;
 - della parità tra uomini e donne, dell'integrazione di genere e di una prospettiva di genere, nonché della presa in considerazione dell'accessibilità delle persone con disabilità;
 - dell'adozione delle misure appropriate per prevenire qualsiasi tipo di discriminazione basata su genere, razza o origine etnica, religione o convinzione, disabilità, età o orientamento sessuale durante la preparazione, l'attuazione, il monitoraggio, la rendicontazione e la valutazione dei programmi.

Nel regolamento europeo 2021/1060, all'art. 15, vengono indicate le condizioni abilitanti degli obiettivi specifici che determinano l'ammissibilità ai finanziamenti stabiliti nella programmazione. In particolare, l'ALLEGATO IV contiene le condizioni abilitanti tematiche applicabili al FESR, al FSE+ e al Fondo di coesione e i criteri necessari per valutare se sono soddisfatte.

Ai fini dell'analisi di coerenza degli obiettivi specifici del PRML, sono stati considerati i seguenti 9 criteri di adempimento per la condizione abilitante "Pianificazione completa dei trasporti al livello appropriato" relativa all'obiettivo strategico "3. Un'Europa più connessa attraverso il rafforzamento della mobilità:

Obiettivo strategico	Obiettivo specifico	Nome della condizione abilitante	Criteri di adempimento per la condizione abilitante
3. Un'Europa più connessa attraverso il rafforzamento della mobilità	FESR e Fondo di coesione: i) sviluppare una rete TEN-T resiliente ai cambiamenti climatici, intelligente, sicura, sostenibile e intermodale ii) sviluppare e rafforzare una mobilità locale, regionale e nazionale, intelligente, intermodale, resiliente ai cambiamenti climatici e sostenibile, migliorando l'accesso alla rete TEN-T e la mobilità transfrontaliera	3.1. Pianificazione completa dei trasporti al livello appropriato	È in atto una mappatura multimodale delle infrastrutture esistenti e di quelle programmate – tranne a livello locale – fino al 2030 che:
			1. comprende una valutazione economica degli investimenti previsti, basata su un'analisi della domanda e su modelli di traffico che dovrebbero tenere conto degli effetti previsti dell'apertura dei mercati dei servizi ferroviari;
			2. è coerente con gli elementi correlati ai trasporti contenuti nel piano nazionale integrato per l'energia e il clima;
			3. comprende investimenti nei corridoi della rete centrale TEN-T, definiti nel regolamento CEF, in linea con i rispettivi piani di lavoro sui corridoi della rete centrale TEN-T;
			4. garantisce la complementarità degli investimenti al di fuori dei corridoi della rete centrale TEN-T, comprese le tratte transfrontaliere, fornendo alle reti urbane, alle regioni e alle comunità locali sufficiente connettività alla rete centrale TEN-T e ai suoi nodi;
			5. garantisce l'interoperabilità della rete ferroviaria e, se del caso, riferisce in merito all'implementazione dell'ERTMS a norma del regolamento di esecuzione (UE) 2017/6 della Commissione ¹ ;
			6. promuove il trasporto multimodale, individuando le esigenze dei terminali multimodali o di trasbordo merci o passeggeri;
			7. comprende misure rilevanti per la pianificazione delle infrastrutture volte a promuovere i combustibili alternativi, in linea con i pertinenti quadri strategici nazionali;
			8. presenta i risultati della valutazione dei rischi per la sicurezza stradale in linea con le strategie nazionali per la sicurezza stradale, unitamente a una mappatura delle strade e delle sezioni interessate e definisce la priorità per i corrispondenti investimenti;
9. fornisce informazioni sulle risorse di finanziamento corrispondenti agli investimenti pianificati e necessari per coprire le spese di funzionamento e di manutenzione delle infrastrutture esistenti e di quelle pianificate.			

OS-REU-01. Comprende una valutazione economica degli investimenti previsti, basata su un'analisi della domanda e su modelli di traffico che dovrebbero tenere conto degli effetti previsti dell'apertura dei mercati dei servizi ferroviari;

OS-REU-02. è coerente con gli elementi correlati ai trasporti contenuti nel piano nazionale integrato per l'energia e il clima;

OS-REU-03. Comprende investimenti nei corridoi della rete centrale TEN-T, definiti nel regolamento CEF, in linea con i rispettivi piani di lavoro sui corridoi della rete centrale TEN-T;

OS-REU-04. Garantisce la complementarità degli investimenti al di fuori dei corridoi della rete centrale TEN-T, comprese le tratte transfrontaliere, fornendo alle reti urbane, alle regioni e alle comunità locali sufficiente connettività alla rete centrale TEN-T e ai suoi nodi;

OS-REU-05. Garantisce l'interoperabilità della rete ferroviaria e, se del caso, riferisce in merito all'implementazione dell'ERTMS a norma del regolamento di esecuzione (UE) 2017/6 della Commissione¹;

OS-REU-06. Promuove il trasporto multimodale, individuando le esigenze dei terminali multimodali o di trasbordo merci o passeggeri;

OS-REU-07. Comprende misure rilevanti per la pianificazione delle infrastrutture volte a promuovere i combustibili alternativi, in linea con i pertinenti quadri strategici nazionali;

OS-REU-08. Presenta i risultati della valutazione dei rischi per la sicurezza stradale in linea con le strategie nazionali per la sicurezza stradale, unitamente a una mappatura delle strade e delle sezioni interessate e definisce la priorità per i corrispondenti investimenti;

OS-REU-09. Fornisce informazioni sulle risorse di finanziamento corrispondenti agli investimenti pianificati e necessari per coprire le spese di funzionamento e di manutenzione delle infrastrutture esistenti e di quelle pianificate.

La seguente matrice sintetizza le risultanze dell'analisi di coerenza condotta:

VERIFICA DI COERENZA tra Obiettivi Specifici del PRML e Criteri di Adempimento del REGOLAMENTO (UE) 2021/1060										
OBIETTIVI SPECIFICI PRML		OS-RUE-1*	OS-RUE-2	OS-RUE-3	OS-RUE-4	OS-RUE-5	OS-RUE-6	OS-RUE-7	OS-RUE-8*	OS-RUE-9*
1.1	Realizzare le condizioni strutturali per lo sviluppo della logistica e dell'intermodalità nel trasporto merci da parte delle imprese del sistema produttivo pugliese, anche assicurando continuità fisico-funzionale tra la rete delle infrastrutture stradali di livello sovregionale e quella regionale, con particolare riferimento all'accesso ai principali nodi e centri merci presenti sul territorio pugliese	✓	○	✓	✓	○	✓	○	○	○
2.1	Riequilibrare il sistema di trasporto delle merci sviluppando il trasporto ferroviario, sia intermodale che tradizionale, in linea con gli orientamenti internazionali ed europei e nell'ottica della sostenibilità ambientale	✓	✓	○	○	✓	✓	○	○	○
3.1	Misure per incentivare lo sviluppo e la innovazione tecnologica nella portualità italiana	○	✓	○	○	○	○	○	○	○
3.2	Potenziare connessioni porto-ferro	○	○	✓	○	✓	✓	○	○	○
3.3	Potenziare connessioni porto-strade	○	○	✓	○	○	✓	○	○	○
3.4	Realizzare la più efficace integrazione infrastrutturale, gestionale e informativa nei tratti iniziali e terminali del trasporto merci	○	○	○	✓	○	✓	○	○	○
3.5	Potenziamento delle capacità operative delle infrastrutture portuali	○	✓	✓	○	○	○	○	○	○
4.1	Incentivare l'integrazione delle catene logistiche e le scelte localizzative delle attività manifatturiere e logistiche pugliesi nelle aree portuali e nelle Aree Logistiche Integrate del Sistema Pugliese Lucano	○	✓	✓	○	○	✓	○	○	○
4.2	Misure per incentivare la ricerca nella portualità pugliese	○	○	○	○	○	○	○	○	○
4.3	Misure di marketing territoriale	○	○	○	○	○	✓	○	○	○
4.4	Misure per efficientamento dei servizi portuali	○	✓	○	○	○	○	○	○	○
5.1	Potenziamento dell'offerta ferroviaria e miglioramento dei servizi di trasporto pubblico regionale e interregionale	✓	○	✓	✓	✓	○	○	○	○
6.1	Incremento dei punti di stoccaggio e distribuzione combustibili alternativi eco-compatibili	○	✓	✓	○	○	✓	✓	○	○
6.2	Misure per favorire la distribuzione urbana delle merci	○	✓	○	○	○	○	○	○	○
7.1	Migliorare l'accessibilità e l'attrattività degli aeroporti pugliesi	○	○	○	○	○	✓	○	○	○
8.1	Favorire la creazione di condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi, che consentano lo sviluppo delle imprese già operanti, nonché l'insediamento di nuove imprese nelle istituende ZES	○	○	✓	✓	○	✓	○	○	○

Note	
* REU-01	Con riferimento al Documento strategico dell'ALI Puglia-Basilicata le analisi economiche ex ante per le infrastrutture programmate sono presenti con riferimento agli strumenti di pianificazione e programmazione degli enti coinvolti nel tavolo locale. Si rimanda al redigendo P.A. 2021-2030 l'elaborazione di una verifica di prefattibilità tecnica, amministrativa, economico-finanziaria ed ambientale, secondo i principali metodi di valutazione (es. analisi multicriteri, costi/benefici, etc.), degli interventi (stradali, ferroviari, marittimi, aeroportuali e ciclistici) considerati strategici per lo sviluppo regionale.
* REU-08	Il redigendo Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti 2020-2030, in continuità con il precedente Piano, garantirà il soddisfacimento del criterio per l'intero periodo di programmazione 21-27.
* REU-09	Gli strumenti di programmazione regionale individuano il fabbisogno finanziario con riferimento alla realizzazione degli interventi infrastrutturali, rimandando i costi di gestione/manutenzione alla capacità finanziaria dei soggetti attuatori/beneficiari ovvero ai pertinenti contratti di servizio (con riferimento alle infrastrutture strettamente connesse agli obblighi di servizio pubblico).

In esito all'analisi di coerenza, si riscontra che tutti gli obiettivi specifici del PRML verificano almeno un criterio di adempimento di quelli indicati dal REGOLAMENTO (UE) 2021/1060 garantendo l'omogeneità e la coerenza del PRLM con l'obiettivo strategico "3. Un'Europa più connessa attraverso il rafforzamento della mobilità".

Il FESR e Fondo di coesione prevedono infatti di sviluppare una rete TEN-T resiliente ai cambiamenti climatici, intelligente, sicura, sostenibile e intermodale, nonché sviluppare e rafforzare la mobilità locale, regionale e nazionale, migliorando l'accesso alla rete TEN-T e la mobilità transfrontaliera.

Il PRLM, in coerenza con questi obiettivi strategici, prevede di potenziare la rete intermodale, potenziando sia le connessioni porto/ferro che porto/strade, riequilibrando il sistema di trasporto delle merci potenziando il trasporto ferroviario, contribuendo all'integrazione delle azioni per il clima.

L'obiettivo di incrementare i punti di stoccaggio e la distribuzione dei combustibili alternativi, che il

PRML intende favorire, gli interventi di elettrificazione delle linee ferroviarie e interventi di riduzione dell'inquinamento navale nei porti, vanno nella direzione di rafforzare il contributo del settore trasportistico alla riduzione delle emissioni clima-alteranti favorendo la transizione energetica.

Il potenziamento della rete ferroviaria e miglioramento dei servizi di trasporto, tramite il rilancio della linea adriatica garantiscono, in accordo con i criteri di adempimento, investimenti nei corridoi della rete centrale TEN-T e investimenti al di fuori della rete TEN-T per garantire il completamento e l'interoperabilità della rete.

Gli interventi prioritari nei principali nodi del sistema logistico regionale

A supporto della valutazione di coerenza condotta, si intendono fornire informazioni aggiuntive e aggiornate rispetto a quanto già illustrato nella proposta di PRML, focalizzando l'attenzione sugli interventi previsti sui principali nodi del sistema logistico regionale.

Si richiama altresì la circostanza che il PRML ha mutuato il disegno strategico infrastrutturale e multimodale del Sistema Pugliese-Lucano, descritto nel Documento di Sviluppo e Proposte dell'Area Logistica Integrata (ALI) di Puglia e Basilicata, del quale la Giunta Regionale ha preso atto con DGR n. 586 del 10 Aprile 2018, che prevedeva di migliorare innanzitutto i collegamenti fra i nodi ferroviari, gli scali portuali, gli interporti, le piattaforme logistiche e i vari cluster manifatturieri delle due regioni, avendo peraltro ben presente che, per evidenti preesistenze geografiche e infrastrutturali, l'intera Area può costituire una delle cerniere forti dei collegamenti fra Europa e Mediterraneo.

Nello stesso documento, e di riflesso nel PRML, si è attribuito un ruolo centrale ai porti *core*, attraversati dal *Corridoio Scandinavo-Mediterraneo* (in particolare la tratta Napoli-Bari-Taranto) ed alimentati dal corridoio ferroviario merci della *dorsale adriatica*, fondamentale supporto all'intermodalità portuale della Puglia.

Nel Quadro Conoscitivo del documento ALI, così come in quello del PRML, è stata sviluppata un'attività di ascolto e confronto con la realtà locale delle imprese e degli operatori della logistica (approfondito il confronto con gli operatori ferroviari), è stato definito il quadro complessivo delle esigenze, costruendo lo scenario di Sistema ed individuando, in una visione strategica integrata, gli interventi prioritari.

Il PRML ha accolto questa visione "di sistema", e recepito tali interventi nella sua proposta, sul piano dell'offerta infrastrutturale, da svilupparsi secondo una logica integrata, finalizzata a migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, ad agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell'intermodalità nel traffico merci.

In quest'ottica, nonché nell'alveo di quanto indicato all'art. 12 della L.R. 16/2008, il PRML individua quali principali nodi logistici della rete Pugliese:

1. Foggia Incoronata (Piattaforma intermodale);
2. il nodo complesso di Bari (Porto, Interporto, scali ferroviari);
3. il nodo complesso di Taranto (porto e piattaforma logistica);
4. il nodo complesso di Brindisi (porto e piattaforma logistica di nuova realizzazione);
5. Surbo (piattaforma logistica di nuova realizzazione).

Il Piano Attuativo del PRT 2021-30 procederà ad assumere e valorizzare gli interventi previsti da Rete Ferroviaria Italiana, dalle Autorità di Sistema Portuale e dalle imprese logistiche in corrispondenza di tali nodi.

La proposta di PRML dà atto che gli interventi infrastrutturali previsti (pianificati/programmati) si ritengono in grado di soddisfare sia le attuali esigenze degli operatori dei trasporti e della logistica, sia le necessità della domanda.

Nel capitolo nr. 18 *“gli obiettivi strategici del piano in ambito infrastrutturale”* vengono più dettagliatamente riportati gli Indirizzi Strategici di cui alla DGR 1611/2017, nonché la Sintesi degli obiettivi strategici della Regione Puglia tratta dal Documento Strategico dell’ALI del sistema pugliese-lucano.

Nel PRML sono stati considerati di interesse primario per migliorare le politiche di sistema e sviluppare le infrastrutture logistiche:

- i collegamenti ferroviari di ultimo miglio;
- gli interventi di miglioramento dell’accessibilità marittima dei porti;

i cui soggetti proponenti sono rappresentati dalle Autorità di Sistema Portuale (ADSP) e da Rete Ferroviaria Italiana (RFI).

Di particolare importanza sono gli interventi sui nodi finalizzati ad eliminare i colli di bottiglia e gli interventi di adeguamento rispetto la dorsale adriatica.

La realizzazione degli interventi consentirà la **formazione di treni da 750 metri**, ciascuno dei quali, a livello teorico, sarà caratterizzato da una **capacità massima di 66 TEU/treno trasportati**.

Sarà consentito altresì il trasporto di semirimorchi e, soprattutto, si consentirà un significativo miglioramento dei collegamenti tra le realtà interportuali e i porti di Bari e Brindisi. **Gli impatti stimati vedono una potenzialità di nodo e linea quasi raddoppiate, incrementi potenziali della domanda merci intorno a circa 10% e un miglioramento della regolarità e sicurezza della circolazione.**

Traguardando l’orizzonte temporale del 2030, l’Infrastruttura Ferroviaria Nazionale ricadente all’interno del perimetro regionale pugliese è oggetto altresì di numerosi interventi di upgrading infrastrutturale e tecnologico. In particolare per il traffico merci è previsto uno sviluppo non solo degli impianti/scali merci terminali ma anche della linea Adriatica attraverso l’adeguamento a modulo degli impianti con rilasci graduali che permetteranno la circolazione di treni lunghi fino a 750m e garantiranno l’adeguamento agli standard della rete TEN – T per lo sviluppo dei traffici verso l’Europa.

Inoltre è attualmente in corso di definizione tra RFI e il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS), un nuovo progetto di potenziamento e velocizzazione della linea Bologna-Lecce che consentirà di incrementare ulteriormente la capacità dell’infrastruttura; obiettivo di tale nuovo progetto è di garantire la capacità in relazione al valore atteso del traffico merci sul corridoio adriatico stimato pari a 3,5 milioni di TEU/anno. Ciò si traduce, su 300 giorni/anno, in un carico complessivo di 176 treni/gg sul corridoio adriatico di lunghezza pari a 750 m (**incremento di 132 treni/giorno rispetto al traffico merci attuale pari mediamente a 44 treni/giorno**).

Infine la proposta di Piano, al capitolo 14 - *I possibili effetti di un riequilibrio modale sul trasporto delle merci in Puglia: dalla strada al ferro*, ha inteso ipotizzare, in un scenario di riequilibrio modale, la quantità e la tipologia di merci trasportate dalla gomma che potrebbe essere distratta a favore del vettore ferroviario in Puglia.

In particolare, nel rispetto di quanto previsto dall’Unione europea, l’obiettivo per la Puglia sarebbe quello di trasferire il 30% del traffico da strada a ferro (o nave). **Si stima che tale valore è pari a 190 milioni di tonnellate di merci per chilometro al 2030 e 320 milioni di tonnellate di merci per chilometro al 2050.**

La Regione Puglia intende perseguire il raggiungimento di tale obiettivo sia attraverso interventi infrastrutturali che permettano di superare quelle criticità che frenano lo sviluppo del traffico ferroviario (interventi di adeguamento a modulo delle stazioni e adeguamento a sagoma delle linee, interventi di ultimo miglio), ma anche attraverso strumenti incentivanti (es. ferrobonus regionale).

Con particolare riferimento all’intermodalità strada-ferrovia, si riportano nel proseguo della trattazione interventi previsti sui principali nodi logistici regionali di seguito elencati, inquadrati come “prioritari” all’interno della Proposta di Piano, procedendo a sintetizzare le informazioni più aggiornate disponibili

riferite alle caratteristiche base dell'impianto nella sua configurazione attuale e futura e all'incremento di capacità e/o di quantità di merci movimentate in conseguenza della realizzazione dell'intervento progettuale previsto:

- *Nodo di Bari-Lamasinata* - Nuova stazione e riconfigurazione spaziale e organizzativa delle aree di scalo Ferruccio;
- *Brindisi ultimo miglio* - Raccordo ferroviario con il porto e stazione elementare;
- *Taranto piastra logistica e Cagioni, ultimo miglio* - Raccordo ferroviario con il porto e stazione elementare;
- *Terminal ferroviario di Foggia Incoronata*;
- *Lecce – scalo di Surbo* - Reattivazione scalo merci e rifacimento binari.

Nodo di Bari – Lamasinata - Nuova stazione e riconfigurazione spaziale e organizzativa delle aree di scalo Ferruccio



Fonte: RFI (2022)

Il polo logistico ferroviario di Bari, costituito dalle attuali infrastrutture della stazione di Bari Lamasinata, dallo scalo Ferruccio, dall’interporto Regionale della Puglia e dal raccordo GTS, riveste un ruolo di primaria importanza nel garantire l’efficienza produttiva e la competitività del sistema ferroviario dedicato ai traffici merci, con un hinterland di riferimento che comprende, oltre la Puglia, la Basilicata, il Molise e la Calabria ed avente un volume di traffico di 4.000 treni/anno.

In prospettiva gli interventi previsti sulla Direttrice Adriatica consentiranno un incremento di traffico derivante dal trasporto di semirimorchi su ferrovia, per il quale il mercato ha mostrato un notevole e pressante interesse (si rammenta che il porto di Bari è particolarmente specializzato nel traffico ro-ro con l’est Europa).

Un progetto generale di adeguamento e velocizzazione del nodo intermodale è stato condotto dall’Interporto Regionale della Puglia in base ad un protocollo d’intesa siglato nel 2008, ma l’iter particolarmente complesso e travagliato, non ha ottenuto la prevista approvazione per carenze progettuali e mancato adeguamento alle prescrizioni di RFI.

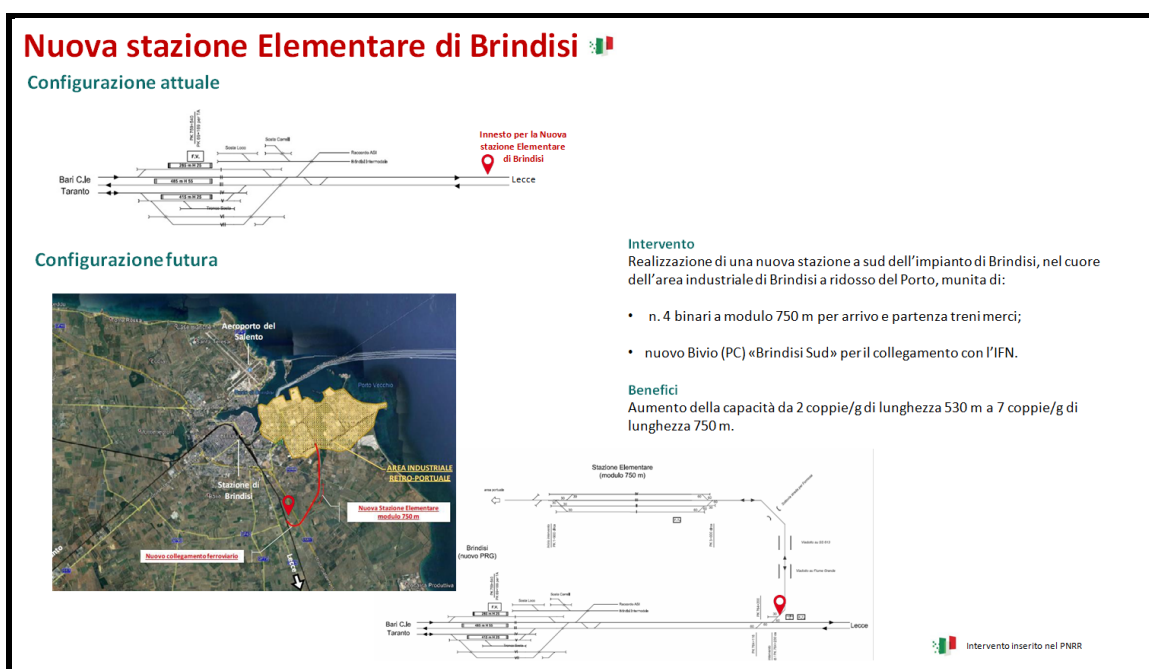
Allo stato attuale, per quanto concerne l’intervento di realizzazione di una nuova stazione merci (c.d. “Nuova Bari Lamasinata”), è previsto che la stessa svolga funzione di arrivo/partenza e presa/consegna, munita di binari con modulo pari a 750 metri e per il collegamento diretto alla Linea Adriatica, in una nuova posizione tale da minimizzare i movimenti di manovra tra lo scalo e la stazione stessa. È da rilevare che questo intervento da solo costituirebbe un sensibile aumento di capacità per tutto il sistema logistico.

L’adeguamento del modulo a 750 m renderebbe il nodo compatibile con il modulo della dorsale Adriatica e consentirebbe di ricevere treni completi in stazione. Inoltre, la localizzazione a nord rispetto alla stazione attuale di Bari Lamasinata, e agli impianti di Scalo Ferruccio e Interporto, consentirebbe di effettuare terminalizzazione diretta in queste ultime località per la maggior parte dei treni, che hanno origine da nord. Inoltre, le attività di terminalizzazione gioveranno di itinerari in ingresso a 60 km/h e di istradamenti centralizzati anche grazie all’Apparato Centrale Computerizzato.

In virtù del nuovo piano del ferro della stazione di Lamasinata (da 550m a 750m e da 4 a 6 binari), **la capacità dell'impianto sarà più che raddoppiata e si prevede un incremento di merci movimentate superiore al 10%**. Il progetto è articolato in 2 fasi funzionali di cui la sola la fase 1 è interessata dal finanziamento nell'ambito del PNRR.

In relazione alle opportunità che gli interventi previsti su tutta la direttrice Adriatica offrono, è doveroso pensare ad una rivisitazione del PRG del sistema logistico ferroviario di Bari. Questa revisione non può prescindere dal fatto che il traffico combinato è in costante crescita e che le politiche nazionali ed europee hanno come obiettivo quello di trasferire il traffico stradale su ferro. A tale proposito pare del tutto evidente che sulle aree dell'attuale Scalo Ferruccio e anche quelle non utilizzate della stazione di Bari Lamasinata è possibile ridefinire gli asset in modo da garantire la continuità del traffico diffuso, incrementare la capacità del trasporto combinato e creare zone attrezzate per il trasporto dei semirimorchi.

Brindisi ultimo miglio - Raccordo ferroviario con il porto e stazione elementare



Fonte: RFI (2022)

Con riferimento a Brindisi, è in progetto la realizzazione di una nuova infrastruttura a servizio del polo industriale e dell'area retroportuale, con l'obiettivo di consentire l'arrivo e la partenza di treni di 750m e ridurre le interferenze tra mezzi ferroviari in manovra sulla Dorsale del Consorzio ASI e viabilità stradale.

Il progetto prevede la realizzazione di:

1. una stazione elementare a quattro binari a capacità 750m adibita all'arrivo/partenza e presa/consegna dei treni merci;
2. una nuova tratta di linea (c.d. "baffo di Brindisi") che collega la suddetta stazione alla linea Adriatica, con un bivio posto a circa 3km da Brindisi;
3. una nuova tratta di linea che collega la stazione elementare alla dorsale ASI.

Il Comune di Brindisi ha curato la realizzazione di due dei binari della stazione merci elementare, sarà a carico di RFI la realizzazione del resto delle infrastrutture e di tutte le opere tecnologiche (elettrificazione, ACC-M, SCMT).

L'intervento è strettamente funzionale a supportare la realtà industriale servita dal porto di Brindisi e dal polo petrolchimico. Alla luce dei numerosi passaggi a livello, delle tipologie di merci ad alto livello di pericolosità e alla luce della vulnerabilità del tessuto in cui si inserisce il tutto, è di cruciale importanza delocalizzare il collegamento con l'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale nella stazione di Tutturano.

L'intervento è presupposto per un significativo efficientamento dell'offerta di trasporto ferroviario di ultimo miglio. Sarà, infatti, disponibile una stazione dedicata unicamente al traffico merci (con accesso diretto da Nord, itinerari di arrivo a 60 km/h, apparato di comando e controllo computerizzato) e sarà possibile. L'intervento consentirà una significativa riduzione dei tempi di movimentazione che si tradurrà in una forte competitività del porto di Brindisi e del tessuto economico-produttivo.

L'intervento contribuirà in maniera significativa ad incrementare l'accessibilità del nodo di Brindisi attraverso collegamenti con la rete esterna e con le aree produttive interne.

Si stima che il miglioramento del livello di servizio offerto possa portare ad un incremento di merci movimentate superiore al 10%. Potenzialmente significativi saranno gli impatti in termini di sostenibilità ambientale e sociale. Il potenziamento dell'offerta di trasporto ferroviario consentirà una riduzione della quota modale su gomma con riduzione dei relativi impatti ambientali.

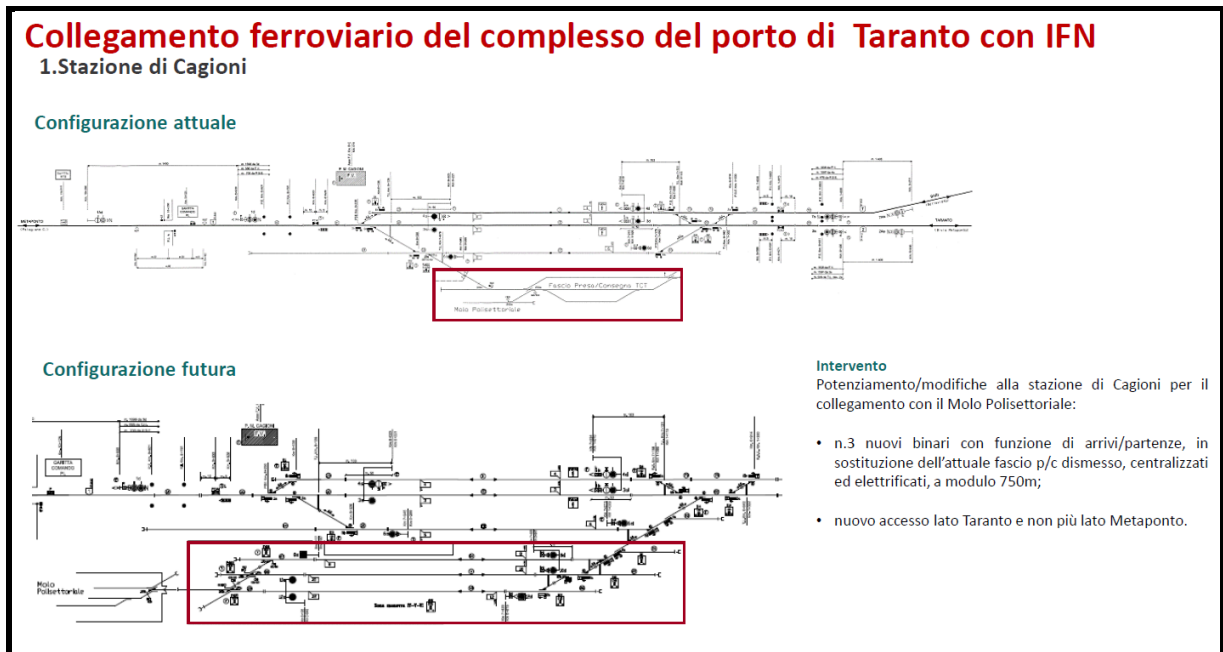
L'eliminazione delle interferenze (in linea e in stazione) indurrà un significativo aumento della sicurezza della circolazione sia ferroviaria che stradale/pedonale, un significativo aumento della sicurezza dei passeggeri in stazione, il recupero di spazi urbani.

Taranto piastra logistica e Cagioni, ultimo miglio - Raccordo ferroviario con il porto e stazione elementare

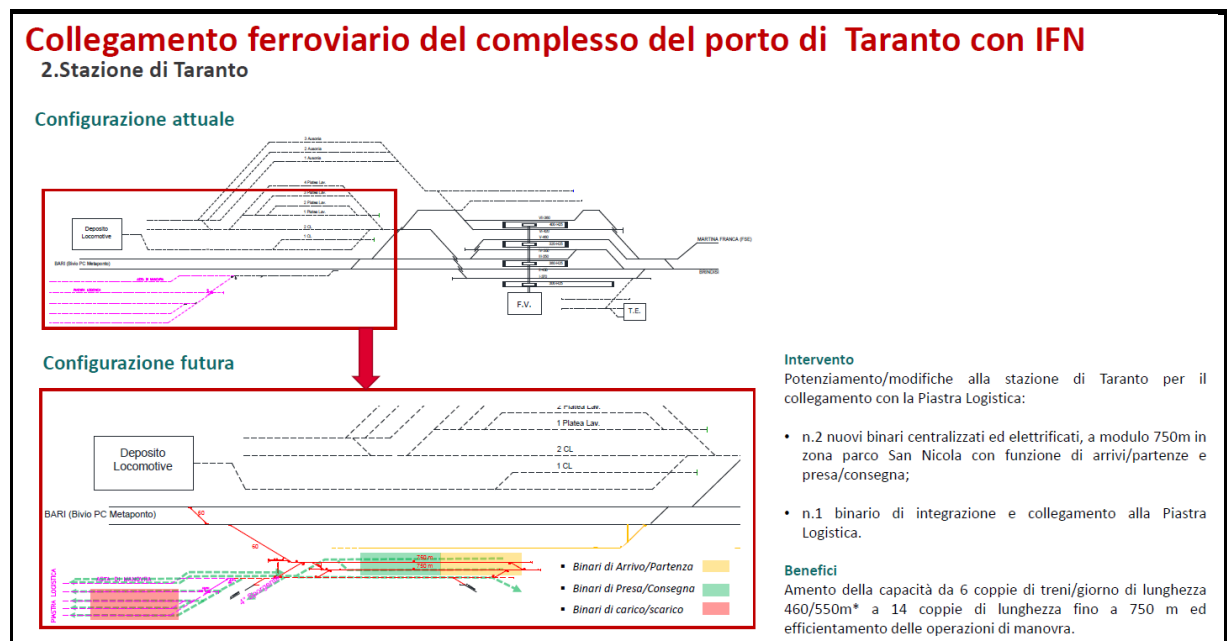
Il polo portuale tarantino è collegato a due località ferroviarie: Taranto e Cagioni.

Nella stazione di Taranto saranno attivati tre nuovi binari (elettrificati) dedicati al traffico merci, due centralizzati con funzione di arrivo/partenza e presa/consegna, tutti a modulo 750m. La loro attivazione consentirà alla Piastra Logistica di esplicitare le sue piene potenzialità.

Anche nella stazione di Cagioni è in corso di attuazione un progetto analogo, che prevede la realizzazione di una stazione elementare a mod. 750 m (n. 3 binari centralizzati ed elettrificati) con accesso al Molo Polisettoriale del Porto di Taranto.



Fonte: RFI (2022)

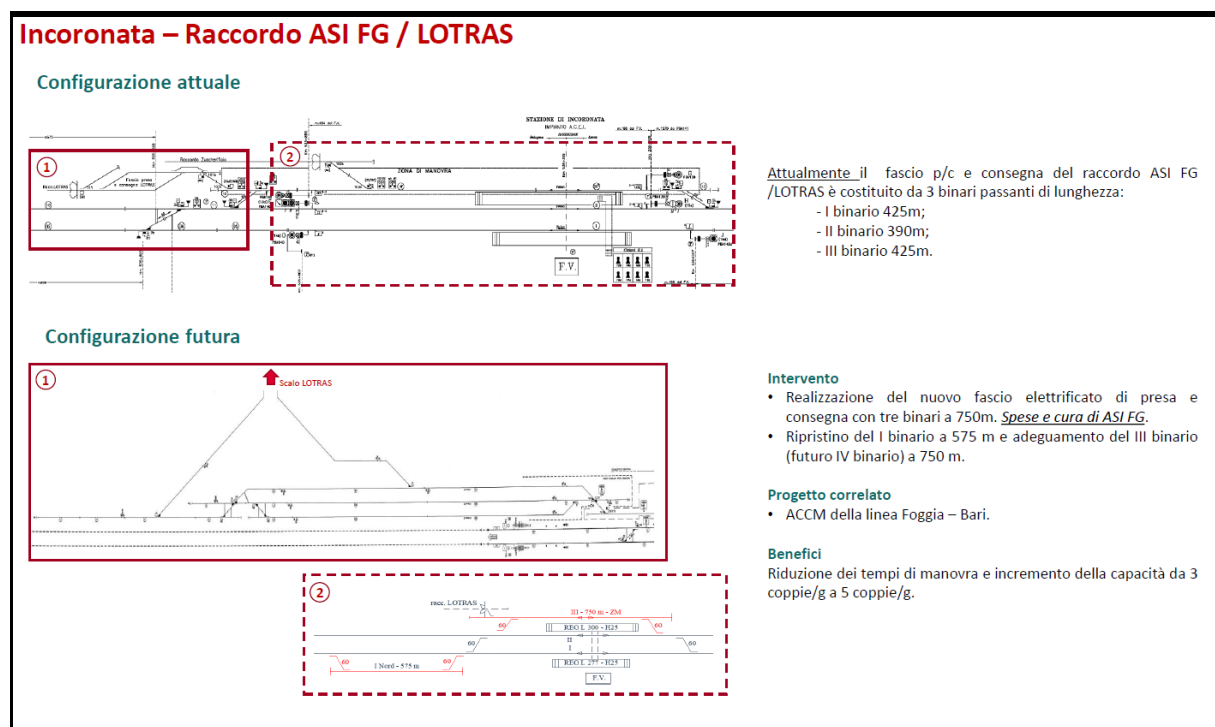


Fonte: RFI (2022)

Terminal ferroviario di Foggia Incoronata

Per quanto concerne il nodo logistico di Foggia Incoronata, è in progetto l'allungamento a 750m e l'elettificazione e la centralizzazione dei binari di presa/consegna, in modo da efficientare le attività di manovra. Gli interventi saranno eseguiti da ASI Foggia.

Anche il binario di arrivo/partenza della stazione sarà esteso a 750m nell'ambito del progetto di adeguamento a modulo della Linea Adriatica a cura di RFI.



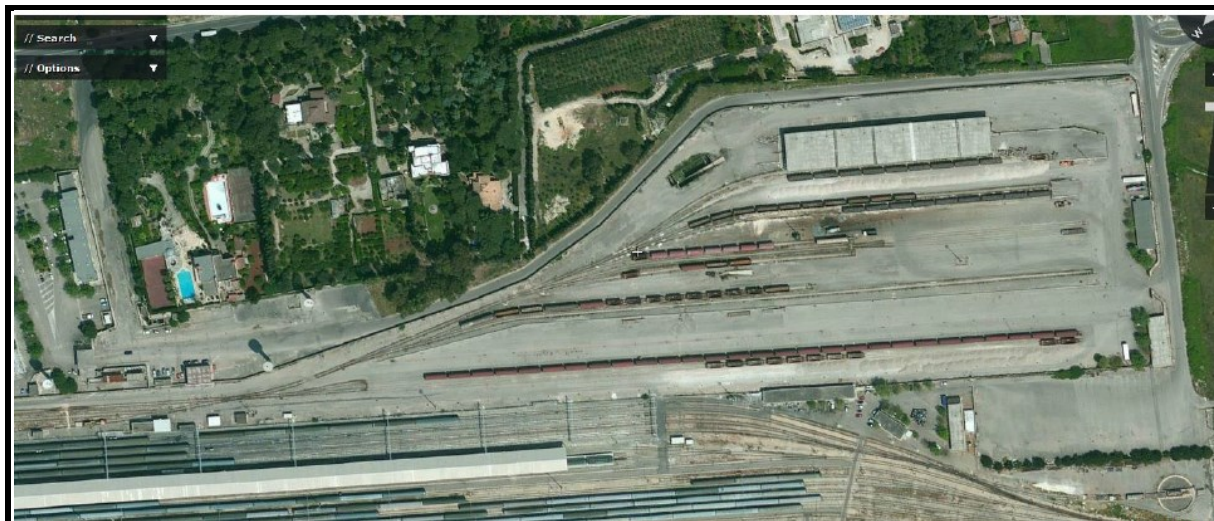
Fonte: RFI (2022)

Sulla scorta del recente studio trasportistico condotto dalla società TPS Transport Planning Service srl, per conto del Consorzio ASI Foggia, a corredo del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica preliminare della piattaforma logistica di Foggia incoronata, si riporta una stima dei potenziali benefici dell'intervento, in termini di diminuzione delle percorrenze e dei costi su base annua.

	UM	2023	2028	2032	2042
Risparmio Km/g gomma ferro	km	2.035	4.008	6.002	6.002
Risparmio costi/g gomma ferro	€	12.420	25.505	31.474	31.474
Risparmio Km/g gomma gomma	km	1.034	2.542	5.751	5.751
Risparmio costi/g gomma gomma	€	1.249	2.906	5.701	5.701
Giorni lavorati anno		306			
Risparmio Km/anno gomma ferro	km	622.710	1.226.448	1.836.612	1.836.612
Risparmio costi/anno gomma ferro	€	3.800.520	7.804.530	9.631.044	9.631.044
Risparmio Km/anno gomma gomma	km	316.404	777.852	1.759.806	1.759.806
Risparmio costi/anno gomma gomma	€	382.194	889.236	1.744.506	1.744.506
Risparmio Km/anno totali	km	939.114	2.004.300	3.596.418	3.596.418
Risparmio costi/anno totali	€	4.182.714	8.693.766	11.375.550	11.375.550

Fonte: Elaborazione dati studio trasportistico TPS Transport Planning Service srl (2019)

Lecce – scalo di Surbo - Reattivazione scalo merci e rifacimento binari



L'intervento, a differenza degli interventi prioritari sin qui descritti, è stato promosso solo a seguito dell'adozione del PRML.

Il suddetto intervento è interessato dal finanziamento nell'ambito del PNRR a valere sulla Missione 5 Componente 3 "*Interventi speciali di coesione territoriale*", avente quale obiettivo generale, tra gli altri, quello della riattivazione dello sviluppo economico attraverso il miglioramento delle infrastrutture di servizio delle Aree ZES.

Lo scalo ferroviario di Surbo-Lecce risulta, infatti, incluso nell'area ZES Adriatica Interregionale di cui alla DGR n.839 del 7 Maggio 2019, avente ad oggetto: "*approvazione del Piano strategico per l'istituzione della ZES Adriatica Interregionale*".

Secondo quanto riportato nel documento strategico ALI, sino al 2016 nella stazione di Surbo si registravano trasporti solo di tipo convenzionale e tutti i collegamenti avvenivano con Fiorenzuola. Il terzo binario di stazione, utilizzato per gli arrivi e partenze dei treni, è dotato di una capacità che supera i 650 m. Alla stazione è allacciato il raccordo ASI di Lecce al quale fa capo una fabbrica che produce macchine agricole tramite un raccordo particolare.

Il progetto consiste principalmente nei seguenti interventi di tipo infrastrutturale:

- Rinnovo completo dei binari, degli organi di attacco, delle traverse e dei deviatori ai fini della terminalizzazione nello scalo merci di Surbo e di tutti i binari interni allo scalo stesso;
- Interventi su fabbricati ovvero la ristrutturazione edile e impiantistica di 1 capannone, 2 fabbricati uffici e 3 depositi per circa 2.500 mq coperti;
- Sistemazioni esterne ossia il ripristino della funzionalità di rete raccolta e smaltimento acque meteoriche, revisione pavimentazione, segnaletica e accessi.

La riattivazione dello scalo merci di Surbo (LE) permetterà di:

- ampliare il mercato internazionale del trasporto merci sulla rete TEN-T
- rafforzare lo sviluppo dell'intermodalità ferro/gomma e consentire la migrazione del trasporto da gomma a ferro (anche per trasporto di semirimorchi P400).
- inserire lo Scalo nell'assetto della logistica della Regione Puglia.

L'intervento mira altresì a conseguire un numero di treni/anno pari a 610, e un abbattimento di 500 tonn/anno di CO2. La Durata stimata del Progetto è quantificata in 36 mesi, mentre il costo complessivo stimato ammonta ad euro 7.300.000.

Stima della domanda potenziale intermodale strada-ferrovia

Nel presente paragrafo si intendono presentare, in sintesi, la metodologia, la ricostruzione della domanda e i risultati delle simulazioni riguardanti gli effetti del potenziamento del sistema logistico previsto dal PRML sulla ripartizione modale del traffico di lunga percorrenza terrestre e l'incidenza della diversione modale da strada a ferrovia.

La procedura adottata per la stima della domanda potenziale di traffico intermodale strada-ferrovia nei nodi logistici è basata sull'analisi del risparmio lordo della modalità gomma-ferro rispetto al tutto-strada. A tal fine sono stati confrontati i costi connessi al trasporto merci su gomma con quelli del trasporto combinato (gomma-ferro) per tutte le relazioni.

Lo scenario base di crescita considerato è desunto dalla "relazione istruttoria del Documento strategico e Interventi Tavolo ALI locale - Puglia-Basilicata" (gennaio 2018), in cui, per gli interventi previsti nei nodi logistici pugliesi, si prevede "un incremento di merci movimentate superiori al 10%".

A partire da questa base sono stati considerati due ulteriori scenari "base+", "base++", a cui corrisponde una crescente propensione al trasferimento modale, rispettivamente pari al +15% e al +20%, legata al progressivo efficientamento dell'organizzazione del sistema logistico che dovrà accompagnare la disponibilità di capacità dell'infrastruttura ferroviaria.

Nelle tabelle di seguito sono riportate le variazioni di percorrenze di mezzi pesanti in un giorno feriale tipo sulla rete in seguito alla diminuzione di domanda per effetto dell'intermodalità strada-ferrovia. Sui principali corridoi Pugliesi costituiti dalla A14, SS16, SS100 e SS613 si avrebbe una riduzione delle percorrenze oltre i 600km pari al 14% nello scenario Base, al 17% nello scenario Base + e del 25% nello scenario Base ++, rispetto allo stato attuale.

Percorrenze 24h [veic*km]	Attuale 24h	Scenario Base	Scenario Base +	Scenario Base ++
A14-SS16-SS100 e SS613	266'180	228'747	220'391	191'434
Variazione assoluta rispetto allo stato attuale	-	-37'434	-45'790	-74'746
Variazione % rispetto allo stato attuale	-	-14,1%	-17,2%	-28,1%

*Tabella 1 - Variazione delle Percorrenze giornaliere (veic*km) di mezzi pesanti nei diversi scenari sui principali corridoi (A14-SS16-SS100 e SS613) relativamente agli spostamenti maggiori di 600km.*

Nelle due tabelle seguenti vengono riportate le riduzioni del traffico per effetto del trasferimento modale riferite, rispettivamente, al sistema della viabilità principale regionale 2) e all'intera rete (Tabella 3).

Percorrenze 24h [veic*km]	Attuale 24h	Scenario Base	Scenario Base +	Scenario Base ++
A14-SS16-SS100 e SS613	1'616'457	1'579'240	1'570'934	1'541'991
Variazione assoluta rispetto allo stato attuale	-	-37'217	-45'523	-74'466
Variazione % rispetto allo stato attuale	-	-2,3%	-2,8%	-4,6%

*Tabella 2 - Variazione delle Percorrenze giornaliere (veic*km) di mezzi pesanti nei diversi scenari sui principali corridoi (A14-SS16-SS100 e SS613).*

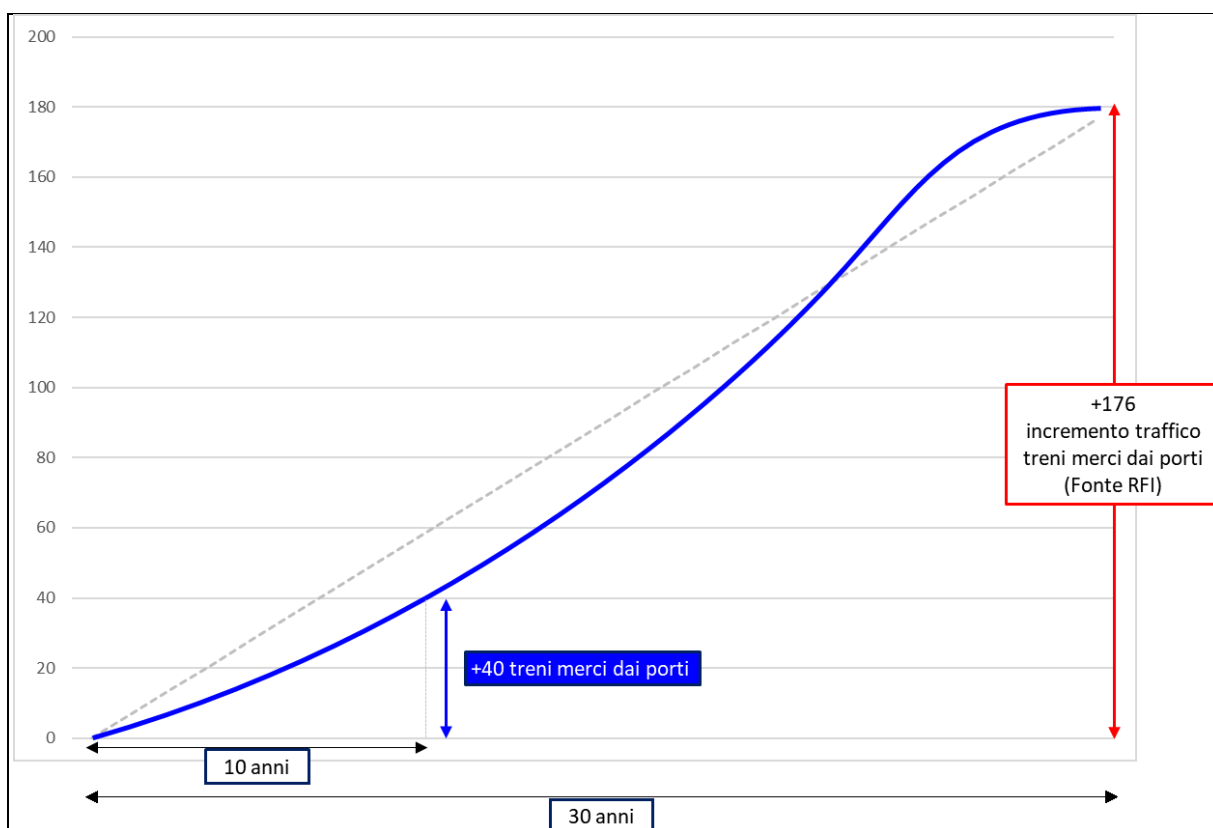
Percorrenze 24h [veic*km]	Attuale	Scenario Base	Scenario Base +	Scenario Base ++
Intera rete regionale	3'458'911	3'416'904	3'407'537	3'374'824
Variazione assoluta rispetto allo stato attuale	-	-42'008	-51'375	-84'087
Variazione % rispetto allo stato attuale	-	-1,2%	-1,5%	-2,4%

Tabella 3 - Variazione delle Percorrenze giornaliere (veic*km) di mezzi pesanti nei diversi scenari sull'intera rete regionale.

Per quanto attiene alla stima dell'incremento del traffico merci dai porti si è considerato quanto dichiarato da RFI, ossia un +2Mln di TEU/anno al porto di Taranto e +1,5 Mln di TEU/anno al porto di Gioia Tauro che si traduce¹ in:

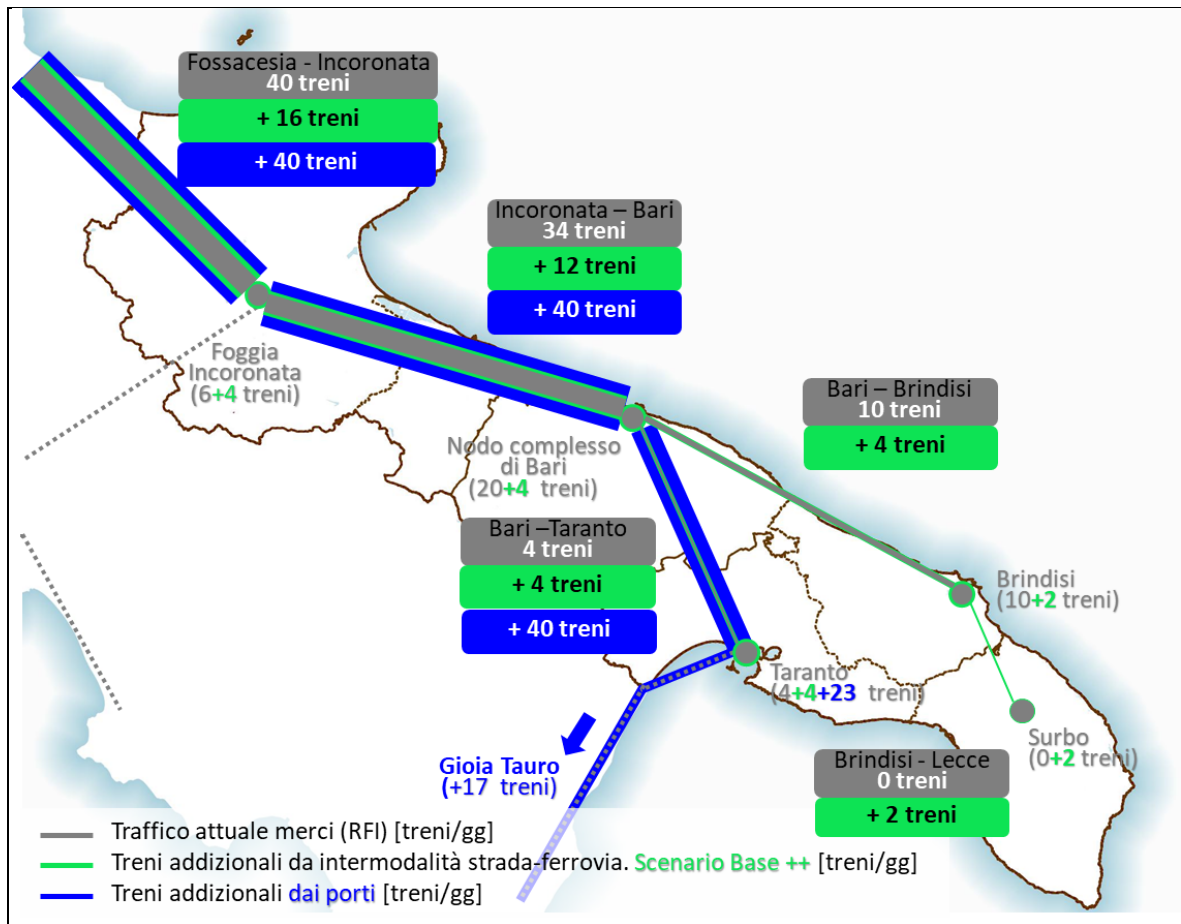
- +100 treni/gg (P+D su Taranto);
- +76 treni/gg (P+D su Gioia Tauro).

Al pari di quanto ipotizzato per l'intermodalità terrestre strada-ferrovia, anche per l'intermodalità mare-ferrovia, l'andamento degli incrementi è stato stimato con una curva logistica che tiene conto della capacità finale dell'infrastruttura e, implicitamente, della fase di avviamento. Ciò si traduce in un incremento al 2030 (orizzonte di Piano) pari a + 40 treni sulla linea Adriatica (23 da Taranto e 17 da Gioia Tauro) anziché i +60 che si sarebbe ottenuto con un andamento lineare.



Stima incremento traffico merci dai porti.

¹ Ipotesi di treni di 750m al limite di 2000 ton con carico equivalente di UTI pari a 66 TEU. Nel caso di treni carichi al limite della capacità, il carico equivalente diventa 75 TEU ed il numero di treni è pari a 155. La prima ipotesi rimane maggiormente cautelativa a garanzia della capacità.



Traffico treni merci al 2030.

3.2 Verifica di coerenza con gli indirizzi operativi del Piano Attuativo del PRT 2021-2030

La Regione Puglia, con Deliberazione n. 1862 del 14 ottobre 2019 della Giunta Regionale, considerati l'imminente esaurimento del periodo di attuazione del Piano 2015-2019 e l'approssimarsi del nuovo ciclo di programmazione comunitaria e nazionale 2021-2027, ha disposto di:

1. dare formale avvio alle attività di aggiornamento del Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti;
2. di dare mandato alla Sezione Infrastrutture per la Mobilità di espletare una procedura di evidenza pubblica ai sensi del D. Lgs 50/2016 per l'affidamento del servizio di redazione del Piano unitamente alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica comprensiva della Valutazione di Incidenza, nelle forme di cui all'art 7 della L.R. 44/2012.

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

1. Connettere la Puglia alla rete europea e nazionale per accrescere lo sviluppo economico della regione.
2. Promuovere una mobilità orientata alla sostenibilità e alla tutela dell'ambiente e del territorio.
3. Migliorare la coesione sociale promuovendo la competitività del sistema economico produttivo e turistico, a partire dalle aree più svantaggiate.
4. Accrescere la sicurezza delle infrastrutture e dei servizi di trasporto.

5. *Sostenere la connettività regionale alle TIC (Tecnologie dell'Informazione e della Comunicazione).*

6. *Migliorare la governance degli investimenti infrastrutturali.*

I predetti indirizzi strategici sono stati individuati e definiti in base alla coerenza con gli atti della programmazione nazionale ed europea in materia di infrastrutture, in particolare con:

- il DEF 2020 "Italia veloce. L'Italia resiliente progetta il futuro. Nuove strategie per trasporti, logistica e infrastrutture";
- i contenuti del nuovo ciclo di programmazione europea 2021 – 2027, con particolare riferimento ai nove criteri di adempimento per la condizione abilitante di cui al Regolamento 1060/2021 CE;
- l'obiettivo fissato dal Green New Deal, di neutralità delle emissioni inquinanti (impatto climatico Zero) entro il 2050;
- la proposta di Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) definita ad aprile 2021 ai fini dell'approvazione della Commissione Europea.

Nella successiva delibera di giunta n. 1731/2021, considerato il quadro di riferimento pianificatorio europeo e nazionale, si è ritenuto opportuno dotare il Piano Attuativo di una visione strategica caratterizzata da un duplice orizzonte temporale di riferimento:

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

Il Piano pertanto prevede una Vision Strategica a 10 anni delle proprie previsioni al fine di poter inserire anche tutti gli interventi candidabili a finanziamento nel PO FESR 2021-2027, nel FSE + e nel FSC e necessari a conseguire gli obiettivi intermedi del Green Deal Europeo in piena coerenza ed integrazione con quanto già finanziato dal PNRR.

Nella stessa delibera n. 1731/2021, per ogni Indirizzo Strategico indicato, sono individuati uno o più Indirizzi Operativi al fine di declinare in maniera più dettagliata le strategie di intervento:

Indirizzo Strategico		Indirizzi Operativi	
1	Connettere la Puglia alla rete europea e nazionale per accrescere lo sviluppo economico della regione	S1.1	Migliorare la qualità delle connessioni alle reti Ten-T Core e Comprehensive, prevedendo, in particolare, una progressiva estensione della copertura della rete Core in ambito Regionale fino a ricomprendere tutti i capoluoghi di provincia.
		S1.2	Completare le connessioni stradali e/o ferroviarie di "ultimo miglio" ai porti succitati per migliorare la competitività delle diverse forme di intermodalità.
2	Promuovere una mobilità orientata alla sostenibilità e alla tutela dell'ambiente e del territorio	S2.1	disseminazione dei principi della mobilità sostenibile già attuato dalla Regione Puglia attraverso la redazione di Linee Guida regionali e i finanziamenti concessi ai Comuni per la redazione dei PUMS
		S2.2	progressiva decarbonizzazione del sistema della mobilità e del trasporto delle merci attraverso azioni incentivanti ad ampio spettro per la sostituzione dei mezzi alimentati da combustibili fossili con mezzi alimentati da fonti di energia ecosostenibili.

3	Migliorare la coesione sociale promuovendo la competitività del sistema economico produttivo e turistico, a partire dalle aree più svantaggiate	S3.1	Garantire l'accessibilità universale comodale e intermodale verso e tra i poli attrattori di rango sovracomunale puntando, in particolare, a ridurre le criticità che gravano sui cittadini e gli operatori economici delle zone più svantaggiate (tra cui in primis le Aree interne della SNAI) e valutando, caso per caso, le soluzioni complessivamente più sostenibili sotto il profilo ambientale, economico e sociale
		S3.2	Costruzione di reti integrate di trasporto atte a garantire una migliore accessibilità e una maggiore fruibilità della rete grazie all'utilizzo delle nuove tecnologie.
4	Accrescere la sicurezza delle infrastrutture e dei servizi di trasporto	S4.1	Dotare le infrastrutture stradali di sistemi ITS (Intelligent Transportation Systems) in grado di dialogare con i veicoli, e promuovendo interventi atti a garantire le condizioni di sicurezza per la mobilità debole
		S4.2	Garantire un sistema di interventi tra loro armonizzati e coordinati, come indicato dal D.M. n. 137 del 02/05/2012 relativo alle "Linee guida per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali ai sensi dell'art. 8 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35" e coerentemente con il Piano Nazionale Sicurezza Stradale (PNSS 2030).
5	Sostenere la connettività regionale alle TIC (Tecnologie dell'Informazione e della Comunicazione)	S5.1	Realizzare l'Integrazione tariffaria nell'ambito del sistema regionale di trasporto pubblico ferroviario ed automobilistico provvedendo al potenziamento e alla velocizzazione dei servizi mediante la combinazione più efficiente di interventi non solo infrastrutturali ma anche tecnologici. Si prevede pertanto di sviluppare le iniziative del biglietto unico per il trasporto pubblico, interoperabile tra le aziende del trasporto sia su gomma che su ferrovia, anche in sinergia con i servizi della mobilità turistica.
		S5.2	Realizzare una rete di trasporto collettivo e di servizi di mobilità condivisa progressivamente orientata a far percepire agli utenti la "Mobilità come un servizio" (approccio MaaS – Mobility as a Service) contribuendo ad affrancare il Trasporto Pubblico dalla concezione di servizio rigido e, per questo, non competitivo con l'auto privata.
		S5.3	accelerare l'introduzione della digitalizzazione nel campo della mobilità e dei trasporti attraverso l'implementazione di interventi "Smart Road" sulla viabilità principale per migliorare la sicurezza, gestire ed orientare la domanda ad un uso coerente della rete stradale evitando, in particolare, la competizione tra viabilità autostradale e viabilità ordinaria.
		S5.4	promuovere l'utilizzo di nuove tecnologie come supporto nella gestione della logistica al fine di gestire le flotte dei veicoli commerciali, fronteggiare in maniera efficiente le criticità sulla rete in tempo reale, ottimizzare le operazioni ai nodi e permettere la sinergica interazione fra nodi medesimi, stabilire

			nuove forme di connessione tra i porti e le aree retroportuali
6	Migliorare la governance degli investimenti infrastrutturali.	S6.1	definire gli interventi infrastrutturali necessari al completamento del progetto di piena accessibilità di tutto il territorio regionale
		S6.2	adottare un approccio sistemico nella definizione dello scenario progettuale ricercando ogni possibile sinergia tra gli interventi già programmati ed in fase di realizzazione e quelli di nuova previsione, in una logica intermodale e co-modale alle diverse scale territoriali.
		S6.3	assicurare la “progressività dei risultati” derivanti dall’attuazione dello scenario di Piano attraverso la sua capacità di far evolvere il sistema mobilità per configurazioni intermedie funzionali-funzionanti.
		S6.4	garantire la continuità nell’attuazione degli interventi strategici della programmazione di lungo periodo senza che ciò costituisca un vincolo al raggiungimento di obiettivi di medio termine.
		S6.5	prevedere la definizione di nuovi strumenti di supporto alle decisioni per elevare la qualità ed il contenuto di informazione nei processi, sia per i decisori che per gli stakeholders, i cittadini e le agenzie d’informazione.
		S6.6	nella logica di piano – processo, definire un sistema di monitoraggio del Piano che dia conto dell’efficacia delle azioni/strategie e indichi periodicamente i correttivi da apportare nella vigenza del piano.

L’analisi di coerenza degli obiettivi specifici del PRML, è stata dunque condotta considerando i seguenti indirizzi operativi del nuovo Piano Attuativo del PRT 2021-30:

OS-APA-PRT-01	S1.1	Migliorare la qualità delle connessioni alle reti Ten-T Core e Comprehensive, prevedendo, in particolare, una progressiva estensione della copertura della rete Core in ambito Regionale fino a ricomprendere tutti i capoluoghi di provincia.
OS-APA-PRT-02	S1.2	Completare le connessioni stradali e/o ferroviarie di “ultimo miglio” ai porti succitati per migliorare la competitività delle diverse forme di intermodalità.
OS-APA-PRT-03	S2.1	disseminazione dei principi della mobilità sostenibile già attuato dalla Regione Puglia attraverso la redazione di Linee Guida regionali e i finanziamenti concessi ai Comuni per la redazione dei PUMS
OS-APA-PRT-04	S2.2	progressiva decarbonizzazione del sistema della mobilità e del trasporto delle merci attraverso azioni incentivanti ad ampio spettro per la sostituzione dei mezzi alimentati da combustibili fossili con mezzi alimentati da fonti di energia ecosostenibili.
OS-APA-PRT-05	S3.1	Garantire l’accessibilità universale comodale e intermodale verso e tra i poli attrattori di rango sovracomunale puntando, in particolare, a ridurre le criticità che gravano sui cittadini e gli operatori economici delle zone più svantaggiate (tra cui in primis le Aree interne della SNAI) e valutando, caso per caso, le soluzioni complessivamente più sostenibili sotto il profilo ambientale, economico e sociale

OS-APA-PRT-06	S3.2	Costruzione di reti integrate di trasporto atte a garantire una migliore accessibilità e una maggiore fruibilità della rete grazie all'utilizzo delle nuove tecnologie.
OS-APA-PRT-07	S4.1	Dotare le infrastrutture stradali di sistemi ITS (Intelligent Transportation Systems) in grado di dialogare con i veicoli, e promuovendo interventi atti a garantire le condizioni di sicurezza per la mobilità debole
OS-APA-PRT-08	S4.2	Garantire un sistema di interventi tra loro armonizzati e coordinati, come indicato dal D.M. n. 137 del 02/05/2012 relativo alle "Linee guida per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali ai sensi dell'art. 8 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35" e coerentemente con il Piano Nazionale Sicurezza Stradale (PNSS 2030).
OS-APA-PRT-09	S5.1	Realizzare l'Integrazione tariffaria nell'ambito del sistema regionale di trasporto pubblico ferroviario ed automobilistico provvedendo al potenziamento e alla velocizzazione dei servizi mediante la combinazione più efficiente di interventi non solo infrastrutturali ma anche tecnologici. Si prevede pertanto di sviluppare le iniziative del biglietto unico per il trasporto pubblico, interoperabile tra le aziende del trasporto sia su gomma che su ferrovia, anche in sinergia con i servizi della mobilità turistica.
OS-APA-PRT-010	S5.2	Realizzare una rete di trasporto collettivo e di servizi di mobilità condivisa progressivamente orientata a far percepire agli utenti la "Mobilità come un servizio" (approccio MaaS – Mobility as a Service) contribuendo ad affrancare il Trasporto Pubblico dalla concezione di servizio rigido e, per questo, non competitivo con l'auto privata.
OS-APA-PRT-011	S5.3	accelerare l'introduzione della digitalizzazione nel campo della mobilità e dei trasporti attraverso l'implementazione di interventi "Smart Road" sulla viabilità principale per migliorare la sicurezza, gestire ed orientare la domanda ad un uso coerente della rete stradale evitando, in particolare, la competizione tra viabilità autostradale e viabilità ordinaria.
OS-APA-PRT-012	S5.4	promuovere l'utilizzo di nuove tecnologie come supporto nella gestione della logistica al fine di gestire le flotte dei veicoli commerciali, fronteggiare in maniera efficiente le criticità sulla rete in tempo reale, ottimizzare le operazioni ai nodi e permettere la sinergica interazione fra nodi medesimi, stabilire nuove forme di connessione tra i porti e le aree retroportuali
OS-APA-PRT-013	S6.1	definire gli interventi infrastrutturali necessari al completamento del progetto di piena accessibilità di tutto il territorio regionale
OS-APA-PRT-014	S6.2	adottare un approccio sistemico nella definizione dello scenario progettuale ricercando ogni possibile sinergia tra gli interventi già programmati ed in fase di realizzazione e quelli di nuova previsione, in una logica intermodale e co-modale alle diverse scale territoriali.
OS-APA-PRT-015	S6.3	assicurare la "progressività dei risultati" derivanti dall'attuazione dello scenario di Piano attraverso la sua capacità di far evolvere il sistema mobilità per configurazioni intermedie funzionali-funzionanti.
OS-APA-PRT-016	S6.4	garantire la continuità nell'attuazione degli interventi strategici della programmazione di lungo periodo senza che ciò costituisca un vincolo al raggiungimento di obiettivi di medio termine.
OS-APA-PRT-017	S6.5	prevedere la definizione di nuovi strumenti di supporto alle decisioni per elevare la qualità ed il contenuto di informazione nei processi, sia per i decisori che per gli stakeholders, i cittadini e le agenzie d'informazione.
OS-APA-PRT-018	S6.6	nella logica di piano – processo, definire un sistema di monitoraggio del Piano che dia conto dell'efficacia delle azioni/strategie e indichi periodicamente i correttivi da apportare nella vigenza del piano.

La seguente matrice sintetizza le risultanze dell'analisi di coerenza condotta:

VERIFICA DI COERENZA tra Obiettivi Specifici del PRML e Indirizzi Operativi del PA del PRT 2021 – 2027																			
OBIETTIVI SPECIFICI		OS-APA-PRT-01	OS-APA-PRT-02	OS-APA-PRT-03	OS-APA-PRT-04	OS-APA-PRT-05	OS-APA-PRT-06	OS-APA-PRT-07	OS-APA-PRT-08	OS-APA-PRT-09	OS-APA-PRT-10	OS-APA-PRT-11	OS-APA-PRT-12	OS-APA-PRT-13	OS-APA-PRT-14	OS-APA-PRT-15	OS-APA-PRT-16	OS-APA-PRT-17	OS-APA-PRT-18
1.1	Realizzare le condizioni strutturali per lo sviluppo della logistica e dell'intermodalità nel trasporto merci da parte delle imprese del sistema produttivo pugliese, anche assicurando continuità fisico-funzionale tra la rete delle infrastrutture stradali di livello sovragionale e quella regionale, con particolare riferimento all'accesso ai principali nodi e centri merci presenti sul territorio pugliese	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
2.1	Riequilibrare il sistema di trasporto delle merci sviluppando il trasporto ferroviario, sia intermodale che tradizionale, in linea con gli orientamenti internazionali ed europei e nell'ottica della sostenibilità ambientale	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
3.1	Misure per incentivare lo sviluppo e la innovazione tecnologica nella portualità italiana	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
3.2	Potenziare connessioni porto-ferro	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
3.3	Potenziare connessioni porto-strade	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
3.4	Realizzare la più efficace integrazione infrastrutturale, gestionale e informativa nei tratti iniziali e terminali del trasporto merci	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
3.5	Potenziamento delle capacità operative delle infrastrutture portuali	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
4.1	Incentivare l'integrazione delle catene logistiche e le scelte localizzative delle attività manifatturiere e logistiche pugliesi nelle aree portuali e nelle Aree Logistiche Integrate del Sistema Pugliese Lucano	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
4.2	Misure per incentivare la ricerca nella portualità pugliese	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
4.3	Misure di marketing territoriale	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
4.4	Misure per efficientamento dei servizi portuali	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
5.1	Potenziamento dell'offerta ferroviaria e miglioramento dei servizi di trasporto pubblico regionale e interregionale	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
6.1	Incremento dei punti di stoccaggio e distribuzione combustibili alternativi eco-compatibili	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
6.2	Misure per favorire la distribuzione urbana delle merci	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
7.1	Migliorare l'accessibilità e l'attrattività degli aeroporti pugliesi	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
8.1	Favorire la creazione di condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi, che consentano lo sviluppo delle imprese già operanti, nonché l'insediamento di nuove imprese nelle istituende ZES	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○

Il Piano Regionale delle Merci e della Logistica, nei suoi obiettivi specifici, si pone in piena coerenza con gli indirizzi operativi Piano Attuativo del PRT della Regione Puglia 2021 – 2030 e più in generale con la pianificazione del settore trasportistico previsto dalla Regione Puglia.

Gli obiettivi previsti dal PRML si inseriscono coerentemente con gli indirizzi previsti nello scenario temporale operativo e strategico del quinquennio 2021-2027 e più in generale con le scadenze del NEW DEAL europeo del 2030.

Il PRML prevede nel complesso una serie di azioni che contribuiscono a concorrere agli obiettivi fissati dall'aggiornamento al Piano Attuativo del PRT ed in particolare rispetto allo sviluppo di sistemi intermodali e connessioni tra porto-ferro e porto-strade, oltre ad azioni volte a garantire il completamento della rete TEN-T e della sua connessione con la rete secondaria. Tali azioni prevedono interventi che hanno l'obiettivo di migliorare il grado di interoperabilità tra le reti assicurando gli opportuni collegamenti tra le differenti modalità di trasporto e rimuovendo i colli di bottiglia. In tal senso si prevedono interventi che, agevolando la costruzione di connessioni materiali e immateriali, soprattutto nelle aree ZES e nei e verso i centri merci presenti nella regione, tendono ad uno sviluppo continuo e coerente utile a promuovere una mobilità orientata alla sostenibilità e alla tutela dell'ambiente e del territorio.

In coerenza con l'Aggiornamento del Piano Attuativo del PRT, il PRML contribuisce altresì a connettere la Puglia alla rete europea e nazionale per accrescere lo sviluppo economico della regione.

Si riscontra pertanto che gli obiettivi individuati dal PRML forniscono un quadro di coerenza ampio e soddisfacente.