

## INFRASTRUTTURE

### Position paper

#### Scenario

Nell'ambito delle attività di promozione della destinazione turistica, uno degli asset strategici è rappresentato dalle infrastrutture. Siamo in una fase delicata del processo di sviluppo della destinazione Puglia. Dopo l'intensa attività di promozione necessaria per affermare il brand Puglia nello scenario collettivo internazionale, occorre ora avviare una seconda fase che punti alla qualificazione dell'offerta, di cui la rete infrastrutturale è componente determinante. In questo modo è possibile garantire la sostenibilità del ciclo di vita del prodotto territoriale Puglia ed evitare che nel giro di pochi anni possa essere superata da regioni più competitive su questi aspetti.

L'attrattiva turistica di un paese oggi sempre più si basa non soltanto sull'appetibilità e la dotazione di risorse naturali e culturali, ma sull'esistenza di un vasto insieme di reti e servizi integrati che caratterizzano il sistema paese nel suo complesso. La facilità negli spostamenti, l'accesso ad informazioni dettagliate e aggiornate, la possibilità di personalizzare la modalità di fruizione della vacanza, la semplicità e rapidità nell'acquisto dei servizi condizionano fortemente la scelta della destinazione.

Il sistema turistico appare sempre più come una complessa rete di soggetti (amministrazioni pubbliche, operatori privati, singoli cittadini) tra i quali intercorrono relazioni sempre più fitte e di diversa natura, la cui solidità ed efficienza può compromettere la competitività di un territorio.

All'interno di questa complessa rete di soggetti e relazioni, si possono individuare differenti livelli, tra loro integrati:

- reti materiali, in particolare le infrastrutture legate al trasporto verso e nella destinazione;
- reti tecnologiche, di supporto alla fruizione turistica e agli operatori locali;
- reti relazionali, che coinvolgono tutti gli attori, pubblici e privati, dello sviluppo turistico.

Si tratta di tre ambiti strettamente collegati fra loro, la cui efficienza e il cui sviluppo concorrono a determinare un'offerta più o meno in grado di soddisfare turisti sempre più esigenti e sempre meno classificabili e standardizzabili.

Ci soffermiamo in particolare sul primo livello, ovvero sulle reti materiali, il TRASPORTO.

Per quanto riguarda le infrastrutture di trasporto, è noto che l'attrattiva di un territorio si misura già dalla percezione della sua accessibilità nel momento della scelta della vacanza. Le dimensioni e l'efficienza dell'offerta dei mezzi di trasporto sono determinanti per la competitività turistica del paese, soprattutto alla luce della concorrenza sempre più agguerrita a livello internazionale.

Le infrastrutture di trasporto al servizio del turismo dovrebbero permettere di:

- facilitare l'accesso di turisti stranieri;
- facilitare la mobilità all'interno delle regioni;
- facilitare l'accessibilità al centro delle città e favorire la mobilità urbana.

Parliamo, dunque, di trasporto internazionale, nazionale e locale, con riferimento alle diverse modalità (aereo, ferroviario, nautico, su gomma), che, nei diversi momenti della fruizione turistica, influenzano la qualità della vacanza.

#### TRASPORTO AEREO

Il settore dei voli low cost ha subito in Europa, negli ultimi anni, una rapida e considerevole espansione, modificando in maniera determinante le abitudini dei viaggiatori e contribuendo a creare nuova domanda e nuovi comportamenti nella fruizione turistica.

Per quanto riguarda la nostra Regione, basti pensare che si è passati dai 2.5 milioni di passeggeri del 2005 agli oltre 6.2 del

2015, con una crescita molto sostenuta dei passeggeri internazionali, sia per l'Aeroporto di Bari che per Brindisi. Consapevoli delle grandi potenzialità di generare domanda, tipiche delle compagnie "Low Cost", si è scelto di veicolare e promuovere l'immagine della Puglia attraverso i nuovi canali del web.

## TRASPORTO STRADALE

Dagli anni '70 ad oggi la rete autostradale in Italia è cresciuta del 67% contro il 231% di quella europea.

Il ritardo italiano non sta solo nella quantità di chilometri della rete, ma anche nei servizi, come le aree di sosta e di servizio. Inoltre, tali servizi sono ripartiti in maniera squilibrata sul territorio italiano, con gravi carenze nel sud rispetto al nord, in particolare per quanto riguarda aree di servizio, info point, motel, camper services.

## TRASPORTO FERROVIARIO

Negli spostamenti all'interno del paese la rete ferroviaria potrebbe giocare un ruolo determinante, nei prossimi anni, per migliorare l'accessibilità e, dunque, la fruizione turistica. Oggi, purtroppo, il livello tanto della rete infrastrutturale ferroviaria italiana, quanto dei servizi, è ancora poco competitivo: si rilevano ampie porzioni di territorio non servite dalla rete ferroviaria, tratti di ferrovie in disuso, scarsi collegamenti strategici tra le grandi porte d'accesso turistico, come gli aeroporti, e le località turistiche; inoltre, gli standard dei servizi sono ben lontani da quelli europei. Eppure, proprio il trasporto ferroviario, sapientemente combinato con la mappa aeroportuale, potrebbe apportare un miglioramento dell'accessibilità turistica e uno sviluppo di località periferiche attraverso un mezzo di trasporto sostenibile.

Oltre ai mezzi per raggiungere la destinazione, strategica è anche l'efficienza della rete del trasporto in loco, che può non solo condizionare la scelta della destinazione da parte del turista, ma soprattutto, in caso di inefficienza, generare passaparola negativi e perdita di immagine per la destinazione.

### A che punto siamo? Il risultato delle indagini effettuate da Regione Puglia e Pugliapromozione

Il grado di internazionalizzazione della regione Puglia sviluppato negli ultimi mesi, pari al 20% (variazione 2010/2014), è stato garantito tra gli altri fattori dallo sviluppo del traffico aereo, in particolare low cost. L'intensa attività svolta da Aeroporti di Puglia ha consentito di instaurare partnership strategiche con le principali compagnie di volo, tra cui Ryanair, Air Dolomiti e Turkish Airlines. L'investimento fatto negli ultimi 5 anni è stato supportato da una forte attività di promozione sui mercati esteri, fornendo le informazioni corrette sulla raggiungibilità della destinazione. L'Easy to reach è stato uno degli elementi fondamentali di tutti i prodotti e le attività promozionali realizzate: Programma Road Show 2014, che ha visto il coinvolgimento diretto delle compagnie aeree nella promozione al trade, realizzata nelle principali capitali europee (tra cui Londra, Parigi, Vienna, Monaco, Berlino); BUY PUGLIA, giunto alla quarta edizione di prossima realizzazione, che ha ospitato n. 10 desk dei principali vettori che garantiscono collegamenti diretti con la Puglia; azioni di co-marketing per lo sviluppo di voli charter in accordo con i principali Buyer internazionali.

Un'altra attività intensa è stata quella di mettere in rete, attraverso la piattaforma telematica DMS agenziaipugliapromozione.it, tutti gli operatori dell'intermediazione turistica (abbiamo raggiunto 213 adesioni, tra cui emergono in particolare i bus operator).

Sul nuovo portale viaggiareinpuglia.it sono stati inoltre integrati i contenuti informativi relativi alle informazioni di trasporto. L'ulteriore fase evolutiva porterebbe alla georeferenziazione di tutti i servizi di trasporto presenti nelle diverse aree.

Nell'ambito, inoltre, delle attività di ricerca svolte dall'Osservatorio, è stata sviluppata un'indagine presso gli uffici IAT presenti sul territorio: è emerso, che i valori più bassi nella percezione dei turisti sono dati a "servizi per l'accessibilità", "accessibilità e viabilità", "servizi per l'infanzia", "mezzi di trasporto pubblici" (l'indagine è stata creata dall'Osservatorio di Pugliapromozione e somministrata ai turisti che si sono rivolti agli I.A.T. regionali attraverso il metodo C.A.P.I. - Computer Assisted Personal Interview o interviste personali face to face. CAMPIONE: Sono stati raccolti circa 2 mila questionari di cui il 40% somministrato a turisti

stranieri e il restante 60% a turisti italiani). Per il 17% delle imprese pugliesi, invece, intervistate durante un'altra indagine bottom-up, il problema rilevante su cui occorre intervenire con adeguate politiche regionali è le infrastrutture, subito dopo l'accesso ai finanziamenti, che dovrebbe essere più agevolato e snello.

La Regione Puglia, in collaborazione con la cattedra di Economia Politica del Dipartimento di Scienze giuridiche dell'Università del Salento, ha avviato un'indagine sui bisogni di mobilità dei turisti che vengono in Puglia per trascorrere le loro vacanze, attraverso la somministrazione di 1.500 questionari. L'indagine, presenta un focus sul cicloturismo e sulla possibilità per i turisti di utilizzare la bicicletta in modo combinato con le altre modalità di trasporto, oltre che sui servizi disponibili per i cicloturisti. Tutte le informazioni sono disponibili sul portale [mobilita.regione.puglia.it](http://mobilita.regione.puglia.it)

## Strumenti della Regione Puglia

La Regione Puglia attua le politiche-azioni in tema di mobilità e trasporti mediante strumenti di pianificazione/programmazione tra loro integrati tra cui, in particolare: il Piano attuativo del Piano Regionale dei Trasporti (PA 2015-2019) che per legge ha durata quinquennale, con estensione quindi, nel caso specifico 2015-2019, che individua infrastrutture e politiche correlate finalizzate ad attuare gli obiettivi e le strategie definite nel PRT approvato dal Consiglio Regionale il 23.06.2008 con L.R. n.16 e ritenute prioritarie per il periodo di riferimento. Il Piano Triennale dei Servizi (PTS 2015-2017), inteso come Piano attuativo del PRT, attua gli obiettivi e le strategie di intervento relative ai servizi di trasporto pubblico regionale locale individuate dal PRT e ritenute prioritarie.

Attualmente, la redazione del PA 2015-2019 e del PTS 2015-2017 ha rivestito carattere di urgenza, sia perché tali piani rappresentano strumenti fondamentali per le politiche regionali in materia di mobilità, sia perché costituiscono condizionalità ex ante per l'accesso ai fondi strutturali del nuovo ciclo di programmazione 2014-2020, sempre in materia di infrastruttura per la mobilità, e per l'accesso – senza penalizzazioni - al fondo nazionale sul trasporto pubblico locale.

L'accento posto sulla sostenibilità ambientale ad ampio spettro, l'apertura al coinvolgimento di privati tramite lo strumento della finanza di progetto, il ricorso estensivo alle nuove tecnologie, l'impulso ad una crescente condivisione tra livello regionale e ambiti territoriali/città per la creazione di modelli di mobilità pienamente integrati, sono solo alcuni degli ambiti operativi comuni in cui il piano intende operare integrazioni con azioni specifiche di altri strumenti, scongiurando il rischio di interventi destinati a creare sovrapposizioni o peggio, duplicazioni.

Gli ultimi anni sono stati contrassegnati da un notevole sforzo da parte dell'Amministrazione Regionale per dotare la Puglia di un moderno sistema infrastrutturale in grado di garantire il diritto alla mobilità dei cittadini, a partire da studenti e lavoratori pendolari, e la competitività del sistema economico pugliese, tra cui in primis il settore turistico, riducendo lo sforzo di accessibilità reciproca tra la nostra regione e i principali mercati nazionali e internazionali. I risultati sono tangibili e inconfutabili.

Sul versante del trasporto stradale, gli ammodernamenti, il potenziamento e la messa in sicurezza della rete, hanno contribuito a ridurre di oltre il 50% il numero di morti (passando da 455 morti/anno nel 2004 a 224 morti/anno nel 2013); a favore della mobilità ciclistica sono stati realizzati piste e percorsi ciclopedonali per complessivi 94 Km e nel settore ferroviario sono stati aperti all'esercizio 37 Km di nuove linee. E' stato rinnovato l'armamento di 227 Km di linee della rete regionale (pari al 15% dell'intera rete) consentendo l'innalzamento della velocità massima da 60 km/h a 120 Km/h; nel settore del trasporto aereo sono stati potenziati, in funzione delle specifiche caratteristiche, passeggeri e merci, gli aeroporti della rete regionale, per garantire opportunità di sviluppo e far fronte alla crescita della domanda che nel settore passeggeri, anche grazie alle azioni di marketing territoriale finanziate dalla regione, è cresciuta nell'ultimo quinquennio del 61 %. Nel settore della portualità ingenti sono stati gli sforzi per avviare il completamento dell'infrastrutturazione dei principali porti pugliesi che, complessivamente, nonostante la difficilissima congiuntura economica degli ultimi anni hanno continuato a svolgere un ruolo importante nel panorama dei porti del mezzogiorno.

Si apre ora una fase nuova e cruciale per il settore della mobilità e dei trasporti, riassumibile in tre parole chiave:

COMPLETAMENTO, EFFICIENZA e INNOVAZIONE nel massimo rispetto di tutte le componenti ambientali interessate.

Il Completamento riguarda il sistema dell'offerta di trasporto inteso nel suo complesso come integrazione di interventi materiali (infrastrutture, tecnologie e materiale rotabile), servizi e politiche. Si riferisce in primo luogo ai progetti ancora in corso, ma anche agli elementi mancanti per creare un effetto rete in grado di coprire tutta la regione, collegando tra loro e con i porti, gli aeroporti e il sistema multimodale ferroviario e stradale d'interesse nazionale e internazionale, grandi e piccole città, territori attualmente a rischio di marginalizzazione e distretti produttivi. Sotto questa azione rientra anche l'individuazione di tutti gli strumenti necessari a promuovere l'avanzamento di progetti strategici di rango nazionale come l'alta capacità (AC) Bari-Napoli, il completamento del raddoppio della linea adriatica nella tratta Termoli-Lesina e la stabilizzazione di interventi immateriali a carattere sperimentale attualmente in essere che hanno dato risultati positivi.

L'efficienza nell'impiego delle risorse per il finanziamento di nuovi interventi, ma soprattutto per la successiva fase di gestione del sistema, è divenuto un obbligo irrinunciabile nell'attuale congiuntura economica. Sul versante degli investimenti ciò si traduce nell'individuazione delle reali priorità d'intervento e delle soluzioni più adeguate alle specificità dei problemi da risolvere. Sul versante della gestione, dopo lo sforzo compiuto per mettere in sicurezza il comparto del trasporto pubblico locale che ha garantito, in controtendenza rispetto ad altre regioni, il mantenimento di adeguati livelli di servizio ai cittadini e l'adeguamento dei corrispettivi erogati alle aziende scongiurando riduzioni dei posti di lavoro, occorre porre mano alla ristrutturazione della rete finalizzata alla massima razionalizzazione dei servizi in termini di corrispondenza tra livelli di offerta e entità e caratteristiche della domanda da servire.

L'innovazione nel sistema dei trasporti deve riguardare, anche in forma integrata, tanto il settore passeggeri che quello merci. La partita si gioca fondamentalmente su tre fronti: sostenibilità ambientale, ma anche economico-finanziaria, dei trasporti, diffusione degli ITS e Smart Cities che integra i prime due aspetti e rappresenta una delle nuove sfide lanciate dalla Commissione Europea: città grandi e piccole che si caratterizzano per un elevato livello di qualità della vita, dove gli spazi urbani aiutano a muoversi in maniera più agevole, risparmiando tempo nel rispetto dell'ambiente, garantendo un corretto dimensionamento delle opere evitando inutili sprechi di risorse.

## Riferimenti normativi

Il Piano Attuativo 2009-2013 del PRT della Regione Puglia è il primo redatto in conformità all'art. 7 della L.R. 18/2002, come modificato dalla LR 32/2007, e sulla base dei contenuti della L.R. 16 del 23 giugno 2008 riguardante i "Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di Piano Regionale dei Trasporti". All'art. 13 ("Azioni del piano in materia di trasporto stradale per la mobilità delle persone") la citata L.R. n. 16/2008, come già riportato nel precedente Piano Attuativo (2009-2013), ha previsto tra le linee di intervento la realizzazione di una rete integrata e sicura per la mobilità ciclistica attraverso interventi di adeguamento, messa in sicurezza e segnaletica su assi strategici appartenenti ai sistemi stradali di accessibilità regionale. In particolare il PRT ha assunto i risultati del progetto CY.RO.N.MED. (Cycle Route Network of the Mediterranean – Rete ciclabile del Mediterraneo), finanziato con fondi Interreg IIIB ArchiMed 2000-2006, con cui sono stati individuati, quali dorsali della rete ciclabile regionale, le tratte regionali degli itinerari ciclabili nazionali della rete Bicaltia e di quelle transeuropee EuroVelo, che attraversano il territorio regionale. Nello specifico: a) Ciclovia Adriatica (Trieste – Santa Maria di Leuca) – Itinerario n. 6 Bicaltia; b) Ciclovia dei Borboni (Bari-Napoli) – Itinerario n. 10 Bicaltia; c) Ciclovia degli Appennini (Colle di Cadibona- Reggio Calabria) - Itinerario 11 di Bicaltia con varianti: Gargano e ciclovia acquedotto pugliese); d) Ciclovia dei tre Mari (Otranto-Sapri) – Itinerario 14 Bicaltia; e) Ciclovia dei Pellegrini (Londra-Roma-Brindisi) – Itinerario n. 5 EuroVelo (n. 3 Bicaltia).

## Obiettivi strategici

- Uno degli ambiti più interessanti per lo sviluppo del turismo dei prossimi anni è senz'altro il settore del trasporto via mare. Il boom del turismo crocieristico degli ultimi anni, innanzitutto, sta ponendo in maniera sempre più forte la questione della dotazione di infrastrutture portuali adeguate ad accogliere tale domanda.  
Per quanto riguarda la nautica di diporto, elemento fondamentale è la presenza di posti barca. Occorre potenziare la dotazione di posti barca, notevolmente deficitaria in generale nelle regioni meridionali;
- Occorre ragionare in un'ottica di comodità, ossia offrire all'utente la possibilità di combinare più mezzi e di personalizzare i servizi a seconda delle proprie esigenze. Bisogna pensare soluzioni intermedie tra il trasporto pubblico e quello privato, tra la rigidità dei percorsi e delle destinazioni dei mezzi di trasporto di massa e il point to point ottenibile con il trasporto individuale privato;
- Valorizzare tutte le forme di spostamento relative alla "mobilità dolce"

## Ruolo strategico di Pugliapromozione

Pur non avendo competenza diretta nella gestione dei trasporti, Pugliapromozione può svolgere un ruolo strategico nella definizione delle attività necessarie a migliorare l'integrazione di questo asset con le variabili necessarie alla promozione della destinazione turistica: le risorse attrattive (culturali, naturali e storiche) e i servizi.

L'attivazione di un tavolo tecnico permanente, tra Regione Puglia, Pugliapromozione e i principali rappresentanti dell'offerta turistica: intermediari di viaggio, operatori del trasporto e della ricettività, consentirebbe di programmare insieme le attività necessarie a rendere "vendibile" il prodotto Puglia.

La destinazione turistica, infatti, è composta da molteplici soggetti (aziende del comparto turistico e non solo, amministrazioni pubbliche ecc.) collegati tra loro da diverse tipologie di relazione, che vanno dallo scambio informativo, a rapporti di fornitura/distribuzione, ad accordi di co-marketing e partnership di vario tipo.

Indispensabile strumento di governo delle interazioni tra i vari soggetti della rete di offerta turistica sono le nuove tecnologie, che costituiscono prezioso supporto all'integrazione dei servizi; tuttavia, le ICT da sole non bastano a creare una rete efficiente: è necessario consolidare le relazioni sul territorio, attraverso protocolli d'intesa, interventi di progettazione integrata, rafforzamento di legami di fiducia tra pubblico e privato e tra gli operatori.

Pugliapromozione potrebbe inoltre essere facilitatore e intermediario tra il sistema delle imprese turistiche pugliesi e la Regione Puglia per avviare operazioni di co-marketing con i principali TO internazionali, in grado di assicurare voli charter. Per gli operatori pugliesi dovrebbero essere messe a disposizione risorse finanziarie specifiche per investire in queste operazioni. Pugliapromozione potrebbe garantire la corretta informazione e valutazione dei progetti presentati dal sistema degli operatori pugliesi.