

# Repubblica Italiana



## REGIONE SICILIANA

Deliberazione n. 71 del 16 febbraio 2022.

“Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità (PRIIM) – Linee guida per aggiornamento - Apprezzamento”.

### La Giunta Regionale

VISTO lo Statuto della Regione;

VISTE le leggi regionali 29 dicembre 1962, n. 28 e 10 aprile 1978, n. 2;

VISTA la legge regionale 16 dicembre 2008, n. 19 e successive modifiche e integrazioni;

VISTO il D.P.Reg. 18 gennaio 2013, n. 6;

VISTO il D.P.Reg. 27 giugno 2019, n. 12 concernente: “Regolamento di attuazione del Titolo II della legge regionale 16 dicembre 2008, n. 19. Rimodulazione degli assetti organizzativi dei Dipartimenti regionali ai sensi dell'articolo 13, comma 3, della legge regionale 17 marzo 2016, n. 3. Modifica del decreto del Presidente della Regione 18 gennaio 2013, n. 6, e successive modifiche e integrazioni”;

VISTO il proprio Regolamento interno, approvato con deliberazione della Giunta regionale n. 82 del 10 marzo 2020;

VISTA la legge regionale 14 giugno 1983, n. 68 "Norme per la predisposizione del piano regionale dei trasporti, per la ristrutturazione ed il potenziamento dei trasporti pubblici locali nel territorio siciliano e per il collegamento con le isole minori" e successive modifiche e integrazioni;

VISTA la legge regionale 9 agosto 1988, n. 27 "Interventi finanziari urgenti in materia di turismo, sport e trasporti" e successive modifiche e integrazioni;

VISTO il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale" e successive modifiche e integrazioni;

VISTA la deliberazione della Giunta regionale n. 247 del 27 giugno 2017: “Aggiornamento del Piano regionale dei Trasporti e della Mobilità. Piano Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità – Condizionalità ex ante del P.O. FESR Sicilia 2014-2020 – Approvazione”;

VISTO il decreto dell'Assessore regionale per le infrastrutture e la mobilità del 30

giugno 2017, n. 135 con cui è stato adottato il “Piano Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità”;

VISTA la nota prot. n. 660 del 18 gennaio 2022 e relativi atti acclusi, a firma del Capo di Gabinetto d'ordine dell'Assessore regionale per le infrastrutture e la mobilità, con la quale trasmette, per l'apprezzamento da parte della Giunta regionale, la proposta afferente le linee guida per l'aggiornamento del Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità;

CONSIDERATO che lo stesso Assessore regionale per le infrastrutture e la mobilità, nel richiamare la nota del Dipartimento regionale delle infrastrutture, della mobilità e dei trasporti, prot. n. 2344 del 18 gennaio 2022, acclusa alla predetta nota prot. n. 660/2022, rappresenta: che con il vigente Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità della Regione Siciliana, adottato con il citato D.A. n. 1395 del 30 giugno 2017, si è riconosciuta la corretta dimensione strategica che il settore dei trasporti svolge nell'ambito delle politiche di sviluppo economico, sociale e ambientale dell'intero territorio regionale e, contemporaneamente, si è fornito un quadro esaustivo e programmatico dei servizi di mobilità lungo un orizzonte variabile tra gli anni 2020, 2030 e 2050; che l'attuazione degli indirizzi di Piano è stata individuata in tre scansioni temporali di breve termine, di medio termine e di lungo termine a cui sono stati associati più “progetti” finalizzati sia all'adeguamento dell'offerta di trasporto alle dinamiche economico-territoriali sia all'indispensabile integrazione fisica, funzionale e organizzativa tra le diverse componenti del sistema di trasporti (modali, tipologiche, istituzionali, decisionali); che gli scenari di progetto costituiscono la rappresentazione degli assetti futuri del sistema infrastrutturale e trasportistico regionale comprendendo, oltre a quanto rappresentato nello scenario di riferimento, una selezione di interventi, compresi quelli già inclusi nei vigenti documenti di programmazione, quindi, il Piano costituisce, tra l'altro, un documento di programmazione di tipo dinamico, che necessita di un aggiornamento periodico, anche al fine di adeguarsi agli interventi strategici in corso di sviluppo sulla pianificazione Nazionale; che si ravvisa, pertanto, la necessità di aggiornare il quadro degli interventi a suo tempo previsti nel Piano, in raccordo con quanto previsto dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, che ne ha determinato un rapido mutamento, con particolare riferimento alla definizione degli strumenti di programmazione negoziata quali gli APQ, CIS e altri, aggiornati o stipulati successivamente alla data di adozione del Piano in trattazione, relativi a interventi sul

settore dei trasporti sul territorio; che, nella fattispecie, l'aggiornamento del Piano in argomento, allo stato prevede l'inserimento dei contenuti necessari, meglio descritti e declinati nella predetta nota Dipartimentale, prot. n. 2344/2022, utili a soddisfare parte dei criteri, previsti nel Piano, afferente la "Condizione abilitante 3.2 - Pianificazione completa de trasporti al livello appropriato", secondo le indicazioni impartite dal Dipartimento per le politiche di coesione della Presidenza del Consiglio dei Ministri;  
RITENUTO di apprezzare le "Linee guida per l'aggiornamento del Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità (PRIIM)";  
SU proposta dell'Assessore regionale per le infrastrutture e la mobilità,

D E L I B E R A

per quanto esposto in preambolo, di apprezzare le "Linee guida per l'aggiornamento del Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità (PRIIM), in conformità alla proposta di cui alla nota prot. n. 660 del 18 gennaio 2022 e relativi atti acclusi dell'Assessore regionale per le infrastrutture e la mobilità, costituenti allegato alla presente deliberazione.

Il Segretario  
GV/ BUONISI

Il Presidente  
MUSUMECI



**REGIONE SICILIANA**  
**ASSESSORATO REGIONALE DELLE**  
**INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITA'**

*L'Assessore*

Prot. n. **660** /Gab

del **18 GEN 2022**

**Oggetto:** Aggiornamento del Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità  
– Linee guida.

Alla Presidenza della Regione Siciliana  
*Ufficio di segreteria di Giunta*

e, p.c.

Al Segretario generale

Al Capo di gabinetto  
del Presidente della Regione

Al Dirigente Generale del DIMT

Allegata alla presente, per l'apprezzamento della Giunta, si trasmette la condivisa proposta prot. n. 2344 del 18.1.2022 del DIMT concernente le Linee guida per l'aggiornamento del Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità,

Si chiede che la presente proposta venga inserita all'ordine del giorno della prima seduta utile della Giunta regionale.

D'Ordine dell'Assessore  
**FALCONE**

Il Capo di gabinetto  
**Ettore Foti**





Unione Europea  
REPUBBLICA ITALIANA  
Regione Siciliana

Assessorato delle Infrastrutture e della Mobilità  
Dipartimento delle Infrastrutture, della Mobilità  
e dei Trasporti  
Servizio 2 – Piano Regionale dei Trasporti -  
Trasporto Regionale Ferroviario

Prot. n. 655  
del 18.01.2022

Prot. n. 2344 del 18.01.2022

Oggetto: - Aggiornamento del Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità –  
Linee guida

All'Assessore  
SEDE

Come è noto, il Piano Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità della Regione Siciliana è stato approvato con DGR n. 247 del 27/06/2017 e adottato con DA n. 1395 del 30/06/2017, il quale ha rappresentato, a sua volta, l'aggiornamento dell'allora vigente Piano Regionale dei Trasporti della Regione Siciliana

Il Piano, dopo una sintetica presentazione del quadro normativo e programmatico (di livello comunitario, nazionale e regionale) e dell'analisi di contesto socioeconomica, nella quale viene presentato il quadro sociodemografico e quello macroeconomico caratterizzante il territorio regionale, si presenta articolato come segue:

1. scenario zero: si tratta del punto di partenza, ovvero della rappresentazione del quadro conoscitivo dell'attuale sistema delle infrastrutture e dei servizi di trasporto e della mobilità in Sicilia, definito attraverso:
  - l'aggiornamento del quadro normativo e programmatico di settore a livello comunitario e nazionale;
  - l'analisi di contesto socio-economico, la definizione della domanda di mobilità e l'analisi dei costi sociali e ambientali, ai fini della definizione della matrice OD;
  - l'analisi dell'offerta infrastrutturale e dei servizi di trasporto, per tutte le modalità, unitamente alla stima del costo generalizzato del trasporto;
2. scenari di riferimento: sono relativi alla rappresentazione degli assetti futuri del sistema infrastrutturale e trasportistico regionale in un orizzonte temporale di breve, medio e lungo periodo, alla luce degli interventi infrastrutturali già programmati e finanziati e degli interventi gestionali per l'ottimizzazione del sistema dei trasporti. Tali scenari vengono definiti attraverso:
  - l'analisi e l'individuazione degli interventi infrastrutturali già programmati e finanziati, la cui realizzazione è prevista entro un orizzonte temporale di breve, medio o lungo periodo;
  - l'analisi e l'individuazione degli interventi organizzativi e gestionali per l'ottimizzazione del sistema dei trasporti regionale già programmati e finanziati, di carattere normativo, informativo e organizzativo;
  - l'implementazione dei suddetti interventi nel modello dello scenario zero, e la simulazione della situazione futura;

3. scenari di progetto: costituiscono la rappresentazione degli assetti futuri del sistema infrastrutturale e trasportistico regionale comprendendo, oltre a quanto rappresentato nello scenario di riferimento, una selezione di interventi, compresi quelli già inclusi nei vigenti documenti di pianificazione. Vengono definiti attraverso:
- l'individuazione delle priorità d'intervento, sulla base dell'analisi delle criticità del sistema di trasporto;
  - la predisposizione di un modello di attuazione e gestione degli interventi previsti;
  - la definizione di una strategia di interventi per ogni modalità di trasporto.

Oltre a ciò, emerge la generale necessità di aggiornare il quadro degli interventi a quanto previsto nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - che ha determinato un rapido mutamento del quadro analizzato - e a quanto definito negli strumenti di programmazione negoziata (APQ, CIS, etc.) relativi a interventi sul settore dei trasporti sul territorio, aggiornati o stipulati successivamente alla data di adozione del Piano stesso.

Al contempo si rende, anche, necessario corredare il piano con apposita appendice attuativa che definisca gli elementi funzionali alle attività di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale, attraverso la riorganizzazione della rete dei servizi minimi di trasporto extraurbano e l'analisi economico-gestionali.

Inoltre, in relazione a quanto necessario per l'assolvimento delle condizioni abilitanti l'uso dei fondi SIE 2021-2027, tra cui il FESR il cui programma regionale è in corso di redazione, da un esame dei contenuti del Piano Regionale emergono, per il soddisfacimento pieno della Condizione abilitante 3.2 - "Pianificazione completa dei trasporti al livello appropriato", alcune necessità di aggiornamento sintetizzate nel quadro sinottico appresso riportato.

In particolar modo, si tratta di integrare il Piano Regionale con i contenuti necessari al soddisfacimento dei criteri di cui ai nn. 1, 2, 7, 8 e 9, secondo le indicazioni appresso riportate, anche esitate dalla istruttoria tecnica sul tema coordinata dal DipCoe.

**Condizione abilitante 3.2 - "Pianificazione completa dei trasporti al livello appropriato"**

<u>CRITERI</u>	<u>Rilevanza nazionale (N)/regionale (R)</u>
<p><b>1. Necessità di valutazione degli investimenti con indicatori economici che tengano conto dei modelli di traffico, e degli impatti della liberalizzazione sui sistemi ferroviari.</b></p> <p>E' necessario esporre le modalità per il soddisfacimento del criterio, corredando la relazione con i documenti di analisi disponibili e l'indicazione dei documenti da aggiornare al fine di verificarne i contenuti e l'adeguatezza nella rispondenza al criterio.</p> <p>Si ritiene che possa essere sufficiente, a livello esemplificativo, la definizione della metodologia per la valutazione degli investimenti di cui alle "Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche" DM MIT giugno 2017.</p>	N/R

<u>CRITERI</u>	<u>Rilevanza nazionale (N)/regionale (R)</u>
<p>2. <b>Necessità di definire una politica dei trasporti nazionale che sia completamente coerente con il piano energia e clima (politica di sostenibilità ambientale e resilienza ai cambiamenti climatici).</b></p> <p>Occorre individuare con quali elementi specifici del PNIEC vada assicurata la coerenza e formulando una proposta per il soddisfacimento del criterio (es. predisporre un documento a corredo della valutazione di soddisfacimento che definisca la coerenza degli elementi relativi ai trasporti contenuti nel PNIEC 2020 con gli indirizzi della politica dei trasporti a livello nazionale).</p>	<p>Prevalentemente N A livello regionale: piani per la mobilità sostenibile sotto vari aspetti</p>
<p>3. <b>Coerenza degli investimenti previsti nell'Allegato al DEF con le priorità della Commissione europea relative ai corridoi della rete centrale TEN-T e alla connettività delle comunità locali e delle regioni alle reti europee TEN-T.</b> E' necessario definire quali adempimenti sono necessari al fine di garantire il soddisfacimento del criterio per l'intero periodo di programmazione 2021-2027.</p>	<p>N</p>
<p>4. <b>Gli interventi al di fuori della rete centrale TEN-T, incluse le sezioni transfrontaliere devono garantire la complementarità fornendo una connettività sufficiente alle reti urbane, alle regioni e alle comunità locali:</b> è necessario procedere ad una verifica puntuale di quali sono i contenuti e le misure previste all'interno dell'Allegato al DEF che permettono di soddisfare il criterio, nonché definire quali adempimenti sono necessari al fine di garantire il soddisfacimento del criterio per l'intero periodo di programmazione 2021-2027.</p>	<p>Prevalentemente N</p>
<p>5. <b>Garanzia di interoperabilità con le reti ferroviari europee e piano di sviluppo ERTMS.</b> E' necessario fornire informazioni puntuali, specificando quali siano i diversi strumenti di verifica (documenti) e svolgendo una puntuale analisi degli stessi al fine di verificarne l'adeguatezza.</p>	<p>Prevalentemente N</p>
<p>6. <b>Promozione della multimodalità, identificando le esigenze di terminal merci e trasbordo multimodale o trasbordo.</b> Occorre esplicitare, in un quadro unitario ed organico (unico documento), l'elenco degli interventi/misure di promozione della multimodalità che possono garantire il rispetto del criterio, nonché evidenziare se sia disponibile l'analisi dei fabbisogni sia per la componente "multimodal or transshipment freight" che per la componente "passengers" (riferirsi alle iniziative Aree Logistiche Integrate al Sud, Cabine di regia nel centro-nord, il Partenariato per la logistica e i trasporti, ecc e alle forme di incentivo (ferrobonus, marebonus, ecc).</p>	<p>Prevalentemente N</p>
<p>7. <b>Misure pertinenti per la pianificazione delle infrastrutture volte a promuovere carburanti alternativi, in linea con i quadri strategici nazionali (PNSM, Direttiva DAFI, PUMS)</b> È necessario descrivere in modo puntuale le misure in atto, nonché fornire tutti i riferimenti normativi/programmatici utili, evidenziando altresì la capacità di garantire il soddisfacimento del criterio per l'intero periodo di programmazione 21-27.</p>	<p>Prevalentemente N A livello regionale: piani per la mobilità sostenibile sotto</p>

<u>CRITERI</u>	<u>Rilevanza nazionale (N)/regionale (R)</u>
<p>Occorre inoltre valutare e chiarire se, per il soddisfacimento del criterio, sia necessario provvedere anche all'aggiornamento del Quadro strategico nazionale per lo sviluppo dei combustibili alternativi approvato nel 2016 (previsto con cadenza triennale) e specificare quale eventualmente sia la tempistica di tale iter.</p>	<p>vari aspetti</p>
<p><b>8. Effettuazione della valutazione dei rischi per la sicurezza stradale in linea con le strategie nazionali esistenti, unitamente a una mappatura delle strade e dei tratti interessati e alla definizione delle priorità degli investimenti corrispondenti.</b></p> <p>È opportuno fornire riferimenti utili, in merito ai seguenti elementi che rilevano per soddisfacimento del criterio:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- quale strumento può configurarsi quale "Strategia nazionale esistente in materia di sicurezza stradale"? Nel caso si possa far riferimento al PNSS, qual è lo stato dell'arte dell'aggiornamento di tale Piano?</li> <li>- è disponibile una valutazione del rischio sicurezza delle strade?</li> <li>- è disponibile la mappatura delle strade e dei tratti interessati, con indicazione della priorità per gli investimenti corrispondenti?</li> <li>- Qual è lo stato dell'arte dell'AINOP?</li> <li>- E' operativa l'Agenzia di vigilanza per la sicurezza delle strade?</li> </ul> <p>Ove quanto richiesto non fosse disponibile, è necessario elaborare una proposta e un cronoprogramma per il soddisfacimento della condizione.</p>	<p>N/R</p>
<p><b>9. Informazioni sulle risorse finanziarie corrispondenti agli investimenti previsti e necessarie per coprire i costi di esercizio e manutenzione delle infrastrutture esistenti e pianificate.</b> È necessario fornire l'elenco e la descrizione puntuale dei riferimenti normativi/programmatici utili a soddisfare la condizione e per l'intero periodo di programmazione.</p>	<p>N/R</p>

Per tutto quanto sopra si evince che il PIIM è, tra l'altro, un documento programmatico dinamico e deve essere periodicamente aggiornato, soprattutto per tenere luogo degli interventi strategici in corso di sviluppo sulla pianificazione di livello Nazionale.

Ne discende che è estremamente improcrastinabile ed indifferibile l'aggiornamento de quo per non far perdere al PIIM la finalità per cui è stato redatto.

Se condiviso si invita la SV a proporre alla Giunta Regionale l'apprezzamento delle linee guida sopraesposte.

Il Dirigente



*Si Conchiude, passi in giunta*  
D'Ordine dell'Assessore

Il Dirigente Generale

FALCONE

Il Capo di Gabinetto

Ettore Foti



