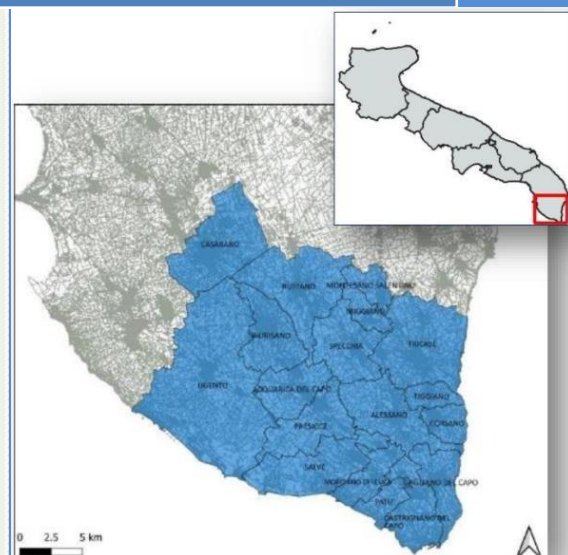


STRATEGIA AREE INTERNE SUD SALENTO



Area Interna Sud Salento
Regione Puglia

Sommario

1	Area di riferimento	4
1.1	Inquadramento.....	4
2	Strategia: un'inversione di tendenza	9
2.1	Risultati attesi.....	10
3	Strategia e risorse.....	14
4.1	Strategia nel lungo termine.....	14
4.4	Azioni	16
4.5	Attori protagonisti.....	23
4.6	La concatenazione.....	24
5	Organizzazione finanziaria	25
6	Costruzione e attuazione della Strategia	26
7	Le misure di contesto	28
ALLEGATO 1 – TABELLA RIEPILOGATIVA DEGLI INTERVENTI RISULTATI ATTESI,INDICATORI		29
ALLEGATO 2 – SCHEDE INTERVENTI		31

1 Area di riferimento

1.1 Inquadramento

L'area interna Sud Salento comprende 18 Comuni dell'estrema pendice a sud della Provincia di Lecce e della Regione Puglia, che si estendono su una superficie totale di 468 km².

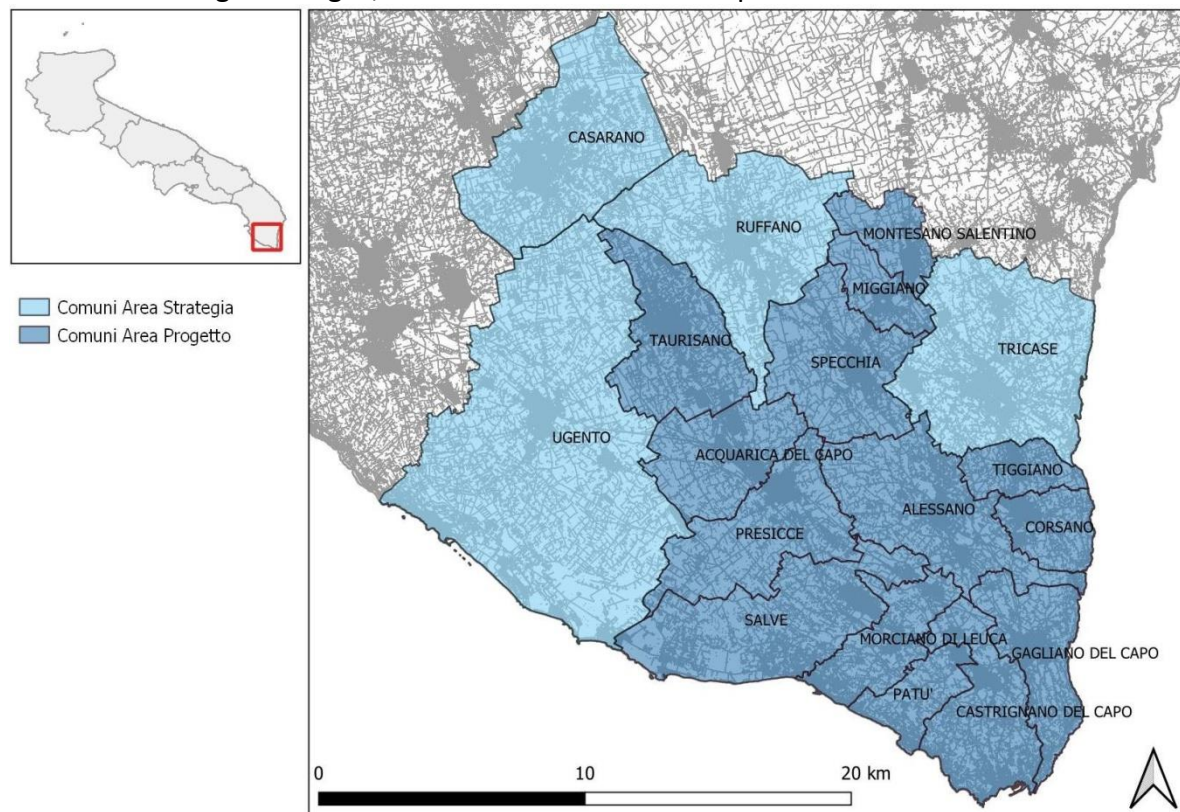


Figura 1. Perimetro dell'area interna Sud Salento, distinta in Area progetto e Area Strategia.

Il territorio, si connota come la penisola di una penisola, un *"cul de sac"*, ovvero la propaggine orientale di un *mainland* peninsulare. Si tratta di un territorio che si affaccia sulla costa bagnato sia dal mar Adriatico che dal mar Jonio ad Ovest, arrivando ad un totale di 55 km lineari di costa. Il territorio interno è connotato dalla presenza delle *"serre"*, piccole dorsali collinari che attraversano la penisola salentina nella sua parte meridionale, da nord-ovest a sud-est. I centri abitati dell'area hanno altitudini comprese tra 120 e 150 m s.l.m. Tale aspetto, unito alla vicinanza al mare, rende il territorio ricco di punti panoramici e prospettici. Il territorio presenta un sistema insediativo costituito da un reticolo di piccoli centri contigui e poco popolosi, con diverse frazioni interne e *"marine"* sulla costa, legati ad una centralità di servizi ad Alessano (scuole e commercio) e in parte Gagliano del Capo (servizi poliambulatoriali), ma soprattutto dipendente dai centri di Tricase e Casarano (scuole, ospedale, uffici pubblici).

L'area è sostanzialmente un territorio rurale, prevalentemente coltivato con oliveto a maglia larga, poche volte intervallato da macchia mediterranea e arbusti, con seminativo o colture permanenti nei pressi soprattutto dei centri abitati, dove si trovano anche frutteti poco estesi ed orti. Le aree a pascolo sono concentrate solo verso le serre adriatiche e nelle immediate retrovie delle aree marine. Il tessuto rurale presenta un reticolo stradale storico, per ampi tratti ancora intatto; sono diffuse e pregiate le forme architettoniche rurali come le masserie, le chiese rupestri, i ripari in pietra a secco, i tratturi, le torri costiere intessute dentro un groviglio di muretti a secco e macchia mediterranea.

L'area ricade interamente nell'Ambito di Paesaggio "Salento delle Serre", del PPTR in quanto connotata da caratteristiche naturali e storiche omogenee che derivano da identità co-evolutive (ambientali e insediative) di lunga durata.

Il 10% del territorio è interessato dal Parco Naturale Regionale Litorale di Ugento e nel Parco Costa Otranto - Santa Maria di Leuca e Bosco di Tricase, da 9 Siti appartenenti alla Rete Natura 2000, con 18 habitat riconosciuti, con una superficie forestale del 25% dei territori comunali.

La costa adriatica geomorfologicamente è costituita da una falesia alta e spesso a precipizio sul mare, mentre la costa jonica, le serre degradano dolcemente dall'entroterra verso il mare con lunghi tratti sabbiosi e con la presenza di importanti cordoni dunosi.

Questi elementi insediativi rendono il contesto locale identitario: un territorio rurale che si affaccia sulla costa sia adriatica sia ionica con forte vocazione e potenzialità turistica.

L'area interna si divide in 14 comuni dell'Area Progetto, che racchiude i beneficiari della Strategia aree interne e nel quale si realizzano gli interventi e in 4 comuni dell'Area Strategia, che completano il perimetro di tutti i comuni associati all'area interna Sud Salento.

Area Interna Sud Salento (n. 18 Comuni)	
Comuni Area Progetto (n. 14)	Acquarica del Capo, Alessano, Castrignano del Capo, Corsano, Gagliano del Capo, Montesano, Miggiano, Morciano di Leuca, Patù, Presicce, Taurisano, Salve, Specchia, Tiggiano
Comuni Area Strategia (n. 4)	Casarano*, Ruffano, Tricase, Ugento (*Casarano non ha sottoscritto la Convenzione x la partecipazione alla Strategia)

Tabella 1: Comuni dell'Area interna del Sud Salento. Casarano non ha aderito alla convenzione

Comuni del PDA	Superfici e (Kmq)	Cittadini residenti	Densità Abitativa (Abitanti/Kmq)	Popolazione Attiva (15-64 anni)
Acquarica del Capo	19	4766	250,8	3014
Alessano	29	6434	221,9	4065
Castrignano del Capo	21	5298	252,3	3293
Corsano	9	5558	617,6	3740
Gagliano del Capo	17	5183	304,9	3400
Miggiano	8	3564	445,5	2305
Montesano Salentino	9	2671	296,8	1459
Morciano di Leuca	14	3352	239,4	1962
Patù	9	1690	187,8	1089
Presicce	24	5435	226,5	3286
Salve	33	4634	140,4	2788
Specchia	25	4801	192	3097
Taurisano	24	11928	497	7946
Tiggiano	8	2863	357,9	1919
Area progetto	249	68.177	302,2	43.363
Casarano	39	20285	520,1	13223
Ruffano	40	9812	245,3	6139
Tricase	43	17581	408,9	11639
Ugento	100	12437	124,4	8160
Area strategia	222	60.115	324,7	39.161
TOTALE	471	128.292	307,19	82.524

Tabella 2: Dati demografici dell'area interna Sud Salento (Fonte: ISTAT e Agenzia per la Coesione Territoriale 2017).

Tutti i Comuni dell'Area rientrano nella categoria "aree interne" e nessuna è di tipo ultra-periferico.

Dal punto di vista demografico il decennio (2001-2011) ha segnato una stagnazione della popolazione, dal 2011, al 2017 si è registrato da un calo di 1.311 abitanti.

L'indice di vecchiaia è in costante aumento: da 114 anziani ogni 100 giovani presenti nel 2002, dati relativi al 2014 hanno riportato una differenza sempre più marcata, con 184 anziani su 100 giovani. La percentuale di stranieri residenti nell'area è in crescita, al 2016 la percentuale totale era del 2,25%.

La superficie agricola si attesta al 60,9% della superficie totale ed è cresciuta del 2,6%. I conduttori agricoli sotto i 39 anni, rappresentano il 45,8%, superando la media regionale e nazionale aree interne.

1.2 Condizioni iniziali

Istruzione e formazione

Il 18,5% degli studenti, in prevalenza maschi, si ritira dagli istituti scolastici. Di questi, la percentuale che non lavorano è al 33,3% rispetto alla media italiana di 24,1%.

Criticità analoghe nell'istruzione complessiva: al 2017, in media, il 39,5% di persone tra 25 e 64 anni hanno un diploma di istruzione secondaria di primo grado, rispetto alla media nazionale di 51,1%; inoltre, il 22,2% di adulti con un'età compresa tra 30 e 34 anni hanno ricevuto un'istruzione universitaria, rispetto alla media nazionale di 26,7%.

Tutti i comuni hanno una scuola primaria e la percentuale di classi con meno di 15 alunni è più elevata alta rispetto alla media regionale. Gli istituti secondari di 2° grado sono invece concentrati nei due poli di Alessano (Istituti Tecnici e Professionali) e Tricase (Licei). Si registra una buona diffusione del tempo pieno.

Sulle scuole secondarie di primo grado non si registrano dati in controtendenza rispetto alla situazione media regionale. Le scuole secondarie di secondo grado registrano una maggiore concentrazione rispetto alla media regionale.

Il tasso di mobilità dei docenti è basso, tendenzialmente più elevato per i docenti a tempo determinato.

Sanità e servizi socio-assistenziali

Nel territorio in esame sono presenti 3 strutture ospedaliere a Tricase, Casarano e Gagliano del Capo e sono interessate dal piano regionale di riordino della rete ospedaliera. L'ospedale di Tricase, (privato e convenzionato con il sistema sanitario) è una struttura di alto livello, l'unico a presentare un dipartimento d'emergenza e accettazione (DEA). Sono inoltre presenti due strutture residenziali per anziani, ad Alessano e Casarano.

L'area ha un numero di prestazioni erogate molto basso e un tasso di ospedalizzazione nella media regionale. L'ospedalizzazione evitabile ha però margini più elevati. L'indicatore dell'emergenza-urgenza è leggermente più alto rispetto alla media nazionale.

Mobilità e connettività digitale

La conformazione geografica colloca il territorio in una posizione "marginale" rispetto agli snodi della logistica. Il sistema delle infrastrutture ha risolto parzialmente questo svantaggio con la grande viabilità e l'uso dei mezzi privati. Il territorio infatti è tra le prime aree nazionali e la prima regionale per l'incidenza nell'uso del mezzo di trasporto individuale.

Il settore ferroviario è dotato di una rete diffusa e capillare in un territorio che si connota per la sua alta densità abitativa e correlazione urbanistica, ma è al limite della sicurezza, inadeguato a

sostenere un servizio efficiente.

Il servizio di trasporto pubblico locale, di competenza regionale, risente di una mancata riorganizzazione e adeguamento alle esigenze di un sistema di trasporto integrato, chiaramente finalizzato a contenere l'uso del trasporto individuale attraverso l'offerta di un servizio efficiente.

La diffusione della Banda Ultra Larga è sostenuta dal programma regionale che si propone la copertura di tutte le aree bianche residue, sia interne che costiere, presenti nell'area del Sud Salento. Le aree così individuate, che rivengono dalla consultazione pubblica effettuata da Infratel e conclusasi a fine 2017 sono complementari sia agli interventi già realizzati o in corso di realizzazione su fondi regionali sia agli interventi che gli operatori privati hanno dichiarato di aver attuato o pianificato nei prossimi tre anni. Entro il 2020 saranno garantiti servizi di connettività idonei a assicurare in modo stabile e continuativo ad ogni cliente, nella totalità delle Unità Immobiliari, una velocità di connessione in Banda ultra Larga ad almeno 30 Mbit/s.

Turismo

Nel 2017 sono stati registrati più di 1 milione 250 mila pernottamenti in strutture ricettive ufficiali il 15% del totale provinciale con una permanenza media di 6 gg. Il tasso di ricettività ogni mille abitanti è pari a 111 %.

L'analisi qualitativa di settore evidenzia una preponderante domanda "balneare", con una progressiva integrazione all'offerta territoriale.

La parte pubblica risente di una cultura pre-turistica. Il sistema locale stenta a dotarsi di una strategia coerente e manca di un coordinamento dei diversi attori pubblici e privati utilizzatori di risorse pubbliche indirizzate al settore.

Settore agroalimentare

La proprietà fondiaria è costituita in gran parte da aziende di piccole e piccolissime dimensioni: su una totalità di 16.270 aziende, 15.648 hanno media aziendale inferiore a 3 ha, intesa come quella "superficie comprendente seminativi, coltivazioni legnose agrarie, orti familiari, prati permanenti e pascoli". La produzione preponderante è quella olivicola.

L'area presenta alcune eccellenze nel settore enologico e olivicolo ma i limiti strutturali delle aziende e la scarsa cooperazione tra produttori limita lo sviluppo delle potenzialità presenti.

Di recente l'infezione causata dalla Xylella fastidiosa alle piante di ulivo sta provocando gravi danni all'economia olearia, una drastica riduzione dei redditi dei conduttori, una spogliazione dei caratteri identitari del territorio.

Settore industriale e manifatturiero

L'area rappresentava un punto di forza del tessile abbigliamento calzaturiero regionale, sino ad essere individuato come il distretto del TAC della Regione Puglia. Le nuove condizioni della globalizzazione hanno provocato la crisi del settore, privando il territorio dell'anima della manifattura locale. L'accordo Stato e Regione ha portato alla sottoscrizione nel 2009 con il sistema locale ad un piano di ristrutturazione e rilancio, rimasto per gran parte inattuato.

Di recente gli effetti più generali della crisi hanno riversato sull'area nuovi effetti negativi

SINTESI DELLE CRITICITA'

Popolazione: riduzione delle fasce più giovani per mancanza di opportunità di lavoro, aumento degli over 65. Mobilità: elevato utilizzo di mezzi di trasporto individuale per gli spostamenti giornalieri, scarsità e sovrapposizione dei servizi di trasporto pubblico, con sacche di inefficienza e spreco, scarsa integrazione con i servizi scolastici e sanitari, servizi ferroviari precari, assenza di nodi intermodali.

Scuola: riduzione della popolazione scolastica nelle scuole primarie e elevata migrazione dei giovani nella scuola secondaria, limitata offerta formativa legata alla vocazione del territorio.

Sanità: alto tasso di incidenza della popolazione over 65, basse prestazioni specialistiche ambulatoriali,

tasso di ospedalizzazione elevato, forte carenza nell'ambito della Assistenza Domiciliare Integrata.

Sviluppo locale: ridotta capacità di spesa dei Comuni e limitate esperienze pubbliche su azioni integrate a sostegno dello sviluppo locale. Elevato tasso di disoccupazione, scarsa presenza di imprese e propensione a forme di cooperazione; Il sistema agricolo e agroalimentare è formato da micro-aziende con maglie poderali ridottissime, scarso turnover giovanile, tecniche produttive con scarsa incidenza di qualità. L'area è infetta da *Xylella fastidiosa* e da un processo di essiccazione degli ulivi. Il settore turistico ha indici di crescita inferiori alla media regionale, è un turismo a forte valenza balneare, poco integrato con le attività dell'entroterra, privo di un coordinamento e indirizzo pubblico nel sistema territoriale, con limitate esperienze di collaborazione tra imprese.

Tendenze in atto

Nel quadro delle dinamiche economiche e sociali degli ultimi anni, il tessuto produttivo e il modello di governance locali si sono mostrati scarsamente in grado di adattarsi ai cambiamenti. Nonostante la presenza di eccellenze in diversi settori, numerosi fattori indicano che la traiettoria evolutiva è entrata in una fase di impoverimento del tessuto economico e sociale.

Sotto il profilo economico, la scarsa integrazione istituzionale e la frammentazione delle aziende costituiscono un freno alla crescita; i Comuni hanno una ridotta capacità di spesa, le imprese mostrano difficoltà competitive in particolare nel settore turistico e agricolo.

La razionalizzazione dei servizi in base al criterio dell'efficienza, incide sulla qualità/quantità dei servizi ambientali, scolastici, socio-sanitari e della mobilità, rendendoli più costosi e meno accessibili ad una fascia sempre più ampia della popolazione.

L'emergenza Xylella, con l'essiccamento degli ulivi, prefigura sul piano economico e sociale una drastica riduzione della produzione olivicola e del reddito, con il conseguente depotenziamento delle attività innovative avviate e lo scenario di un paesaggio inedito con ricadute sulla competitività del settore turistico.

L'area è in presenza di un circolo vizioso su cui incombe una calamità economico/ambientale, destinata ad accelerare i processi di impoverimento. Senza una politica regionale e nazionale adeguata, nel breve e medio termine si avrà una diffusione rapida dei livelli di povertà, una crescita esponenziale dei fenomeni migratori, con una forte accentuazione:

- del processo di invecchiamento della popolazione;
- di abbandono del territorio delle fasce attive di popolazione;
- del degrado del paesaggio rurale;
- dell'uso del territorio agricolo per fini produttivi;

con una ricaduta negativa sul livello dei servizi e della capacità manutentiva del territorio.

SINTESI DELLE PRINCIPALI OPPORTUNITA' DELL'AREA

Territorio.

- Diffuso patrimonio storico architettonico e culturale.
- Costa diversificata e mare pulito.
- Presenza di aree naturalistiche con paesaggio rurale di ulivi secolari.
- Borghi storici di pregio, con insediamenti archeologici, inseriti su percorsi religiosi e ambientali.
- Rete stradale di scorrimento.
- Articolazione diffusa e capillare della rete ferroviaria.
- Struttura ospedaliera di qualità.
- Rete di Istituti colastici. Economia.
- Importanti flussi turistici.

- Offerta recettiva diversificata.
- Riutilizzo di patrimonio immobiliare privato a fini turistici.
- disponibilità operatori turistici a partnership pubblico/privato.
- Ripresa di iniziative imprenditoriali nel settore del calzaturiero legate al made in Italy.
- Presenza di attività private per l'impiego: domanda/offerta di lavoro e attività formative.
- Attività sperimentali sugli ulivi secolari con cultivar resistenti alla xylella.
- Disponibilità dei conduttori agricoli a progetti di recupero paesaggistico post-xylella.
- Prodotti enogastronomici di pregio su cui agire per le filiere corte.

Società

- Disponibilità dei protagonisti attivi pubblici e privati del territorio a realizzare gli obiettivi della Strategia.
- Opportunità di cooperazione tra operatori turistici e del settore agroalimentare per la commercializzazione e promozione.
- Opportunità di cooperazione tra produttori agricoli sui programmi integrati di paesaggio.
- Opportunità legate all'economia sociale e assistenza agli anziani.
- Implementazione di rete stabile di servizi di prossimità.
- Opportunità legate allo sviluppo di servizi privati per il trasporto pubblico a chiamata.

2 Strategia: un'inversione di tendenza

La Strategia si propone di creare le basi per la crescita della capacità competitiva dell'area valorizzandone le potenzialità e le disponibilità, per contrastare i processi di impoverimento e abbandono del territorio. In passato le esperienze di lavoro su programmi territoriali sono maturate su progetti settoriali e limitati nel tempo e senza soluzione di continuità.

La costruzione della Strategia ha dimostrato che una inversione di tendenza è possibile. L'esperienza avviata ha permesso di verificare gli spazi di collaborazione praticabili. Tant'è che le azioni proposte sono state possibili attraverso la costruzione di un lavoro di squadra, che ha coinvolto i protagonisti pubblici e privati del territorio, la Regione, Provincia, strutture importanti come Ferrovie Sud Est, l'Università, il CNR. La Strategia ha avuto il suo primo banco di prova sul piano di riorganizzazione del trasporto pubblico locale e del sistema turistico. Discussione iniziata nel percorso Aree Interne e via via trasformata in un lavoro territoriale più ampio, coinvolgente altri 16 comuni della costa, dell'area Poggiardo-Otranto, con Ferrovie SudEst, la Provincia, la Regione con la costituzione di un tavolo tecnico permanente per condividere un piano di riorganizzazione integrata del trasporto pubblico. Metodo che ha consentito l'intesa sul piano di trasporto pubblico locale con la Regione e la Provincia, Ferrovie SudEst di Trenitalia, compreso la scelta di dotare l'area del piano sovracomunale della mobilità sostenibile (PUMS). La stessa esperienza si è replicata sui servizi al sistema turistico. Comuni, Regione, Puglia Promozione, il sistema locale, i privati, insieme per dotare l'area di una governance pubblico-privata attraverso l'istituzione della "Destinazione turistica Sud Salento", un progetto territoriale da Otranto ad Ugento, per un programma di sviluppo turistico unitario, di riorganizzazione del sistema di informazione e accoglienza, con l'avvio dei percorsi di qualità e integrazione delle attività di promozione turistica. Anche questo caso, ancor prima della adozione della Strategia, 36 Consigli Comunali hanno approvato la convenzione, con l'insediamento degli organismi, concludendo positivamente il procedimento di evidenza pubblica per la partecipazione dei privati. Da ultimo l'iniziativa sull'emergenza *Xylella fastidiosa*. Dopo la riflessione promossa da SNAI nel contesto

della fiera di Bari, d'intesa con la Regione, in collaborazione con il CNR, l'Università, sono stati individuati strumenti e modalità di intervento "per il ripristino del paesaggio colpito", compresa la norma (legge di bilancio regionale 2019) che consente ad Aree Interne, l'elaborazione delle linee guida per i "Progetti Integrati di Paesaggio" e il riconoscimento dei produttori nella veste di "Giardinieri di Paesaggio", indicati nella Strategia come attori protagonisti. In coerenza con questa impostazione i Comuni con il GAL hanno pubblicato la manifestazione d'interesse indirizzata ai conduttori agricoli per raccogliere le disponibilità al processo che la Strategia intende avviare, ottenendo ampia adesione. Il Metodo anche in questo caso ha fatto scuola prima ancora della approvazione formale della Strategia. Un primo bilancio consente di affermare che l'esperienza avviata ha arricchito tutte le parti in causa, i Comuni hanno avvertito l'inadeguatezza del "far da se", la Regione della necessità di interagire con il territorio, gli operatori di cooperare, il metodo ha prodotto i primi risultati concreti. La Strategia si configura come un "cantiere aperto", dove il percorso di costruzione contamina i programmi e le scelte dei diversi soggetti prima ancora della formalizzazione degli accordi.

2.1 Risultati attesi

I focus, i tavoli di approfondimento, gli incontri mirati, in continuità con il Preliminare hanno consentito di definire un quadro programmatico di medio e lungo periodo, su cui Regione ed Aree Interne si impegnano ad interagire con l'utilizzo delle risorse stanziare dalla legge di stabilità e dalla DGR 2186/2016 attraverso APQ.

Servizi territoriali

Mobilità: nell'ambito dei servizi, la riorganizzazione del trasporto pubblico è l'obiettivo per eccellenza. Il sistema esistente condiziona negativamente i problemi di spostamento della popolazione stanziata, compreso il pieno utilizzo dei servizi sociali e delle opportunità di istruzione e formative presenti nel territorio, riversando i costi sulle famiglie e le imprese. La discussione con gli attori istituzionali, Ferrovie SudEst, Regione, Provincia, distretto scolastico e sanitario ed operatori turistici ha consentito di condividere interventi puntuali nel breve e lungo periodo, integrati nel TPL, con il piano di riorganizzazione di Ferrovie SudEst.

Sanità e Welfare: l'intervento proposto dalla Strategia in APQ sostiene l'introduzione del trasporto a chiamata per la popolazione più svantaggiata, per usufruire dell'erogazione dei servizi dei presidi socio-sanitari. Più in generale si propone di potenziare e ampliare le esperienze più innovative rivolte alla popolazione anziana e disabile.

Istruzione e formazione: l'intervento proposto dalla Strategia in APQ è il potenziamento del servizio di trasporto per consentire la fruizione di programmi pomeridiani sperimentali. La sperimentazione di un sistema a "rete" tra gli Istituti, il potenziamento dei rapporti interistituzionali per l'innovazione didattica e l'ampliamento dell'offerta formativa, l'integrazione con le politiche di formazione territoriale rientrano tra gli obiettivi da perseguire all'interno dell'ASSE 10 in relazione ai bandi regionali.

La cooperazione: la Strategia ha bisogno di un qualificato associazionismo tra le istituzioni e di un corrispondente livello di collaborazioni tra operatori dei diversi settori.

Il progetto sperimentale proposto in APQ è il sostegno alla cooperazione istituzionale, per qualificare la capacità governance. Unitamente all'avvio di progetti di cooperazione tra imprese, nel settore turistico, agricolo e della manifattura. La continuità verrà garantita attraverso il consolidamento e lo sviluppo di tali esperienze, con l'allestimento di servizi permanenti per l'assistenza ai percorsi di collaborazione tra operatori economici.

Sviluppo locale

Agricoltura-paesaggio:

La Strategia propone l'Individuazione di progetti a carattere sperimentale che, partendo dalla riconversione colturale delle superfici colpite da Xylella fatidiosa, uniscano alla riconversione anche la valorizzazione multifunzionale delle aziende (tramite progetti di agriturismo, agricoltura sociale, ecc.), con forme di sostegno alla costituzione delle Associazioni Fondiarie tra i piccoli conduttori; il sostegno ad interventi di riconversione paesaggistica per il ripristino di infrastrutture verdi, di contesti ambientali visivamente colpiti e degradati dall'espanto degli ulivi, anche attraverso l'adozione di linee di indirizzo per "Progetti Integrati di Paesaggio post-xylella" come indicato nella LR 277/18, che risultino complementari alle azioni oggi previste dal Por-Fesr in attuazione del PPTR, individuando nei Comuni delle aree infette da xylella, i soggetti promotori di iniziative per il recupero del paesaggio colpito da xylella in particolare per la manutenzione e valorizzazione paesaggistica dei terreni demaniali il recupero dei terreni incolti e/o abbandonati, e di attività di informazione, comunicazione e assistenza anche attraverso l'istituzione sportelli informativi, per tutte le attività previste dal programma regionale di ricostruzione. La Strategia si propone come interlocutore privilegiato della Regione per l'utilizzo delle risorse che si renderanno eventualmente disponibili a valere sul Fondo Sviluppo Coesione 2014-20 quale integrazione al piano operativo "Agricoltura" emergenza xylella.

Turismo: la Strategia con l'APQ si propone il sostegno alla "Destinazione Turistica Sud Salento", per sperimentare una delle azioni previste dal Piano regionale la Destination Management Organization (DMO) al fine di contribuire alla definizione di un prodotto turistico il più possibile unitario e favorire l'integrazione dei servizi offerti dagli operatori che agiscono all'interno della filiera turistica locale, stimolandone la collaborazione con l'azione pubblica. Nel medio e lungo periodo la Strategia si propone di dare continuità alle politiche regionali per il recupero di importanti comparti dei borghi a forte valenza storico culturale, degli insediamenti turistici costieri e delle emergenze ambientali, per incrementare la qualità dell'offerta.

Manifattura: la discussione non ha consentito di puntualizzare il percorso individuato nel Preliminare, l'integrazione tra l'utilizzo delle risorse residue previste dalla L.181 per la riconversione delle aree industriali, l'istituzione del job center e la costituzione della rete d'impresa del settore TAC, per l'incertezza dei provvedimenti a monte, necessari a costruire un progetto coerente. I Comuni di Aree interne convengono con la Regione, nel quadro della evoluzione delle politiche in materia di agenzie, assistenza al reddito, politiche lavoro, formazione e di sostegno agli investimenti, di predisporre azioni di intervento che non risultino sovrapponibili ai programmi in essere, ma integrative e funzionali a riorganizzare nel territorio il rapporto tra attività scolastiche-formative, politiche del lavoro, investimenti. Questo per meglio rispondere ai fabbisogni emersi in sede di definizione della Strategia quali la gestione in rete di alcuni servizi (sicurezza e ambientalizzazione), la promozione del settore per attrarre nuovi investimenti e l'innovazione del settore per rispondere in modo più efficiente alle richieste di mercato.

Segno di una scelta permanente

L'obiettivo generale della Strategia è rafforzare la capacità competitiva dell'area, ciò richiede una qualità delle prestazioni delle pubbliche amministrazioni più elevata. La scelta di sviluppare e consolidare nel territorio l'associazionismo tra Comuni va in questa direzione, in particolare la scelta di procedere al superamento delle due Unioni, "Presicce e Acquarica" e "Leuca bis", per confluire nell'Unione di Leuca.

Attualmente l'Unione di Leuca esercita in forma associata le funzioni nel campo:

- servizi ambientali di raccolta e smaltimento dei rifiuti;
- servizio di randagismo, con costruzione e gestione di struttura di ricovero;
- attività di promozione turistica e di eventi;
- attività prevista per esercizio associato del C.U.C.;
- attività previste PPTR in materia di pareri Paesaggistici.

Con delibera di Giunta dell'Unione si è proposto ai Consigli Comunali l'esercizio associato di due nuove funzioni in materia:

- di catasto;
- protezione civile.

Tali scelte rappresentano il primo passo concreto avviato dalla Strategia, per la costituzione di un Unione "rafforzata", la Grande Unione dei Comuni del Capo di Leuca. Un'organizzazione innovativa, capace di integrare due livelli: l'esercizio delle funzioni obbligatorie previste dalla normativa sulle Unioni e le funzioni non obbligatorie, di co-pianificazione su scala comprensoriale, nei settori della mobilità, del turismo, della "ricostruzione" del paesaggio. In questo quadro la fusione tra Comuni risulta del tutto conseguente. La scelta della Amministrazioni di Acquarica-Presicce, approvata dai cittadini con il recente referendum, di dar vita ad un'unica Amministrazione ne costituisce il primo esempio.

L'obiettivo dell'Unione "Rafforzata", verrà raggiunto attraverso un percorso processuale, passo dopo passo, un cantiere aperto a possibili varianti. Il primo passo è rappresentato dall'adesione del Comune di Specchia (avvenuta il 20 dicembre 2018), all'Unione del Capo di Leuca rappresentativa dei Comuni di Alessano, Castrignano, Corsano, Gagliano, Morciano, Patù, Salve, Specchia, Tiggiano, adesione che consente nell'immediato di corrispondere al requisito SNAI.

La seconda scelta sarà la definizione del "piano" di sviluppo e organizzazione dell'Unione "allargata" e "rafforzata" dei Comuni dell'area progetto, per definire indirizzi, strumenti, organizzazione, tecnologie per gestire al meglio le funzioni obbligatorie e non obbligatorie che verranno previste. Per quelle obbligatorie, la discussione ha individuato l'istituzione del Centro informativo unificato: banca dati territoriale, gestione delle procedure unificate, gestione del catasto dell'Unione e dei servizi collegati. Tale obiettivo verrà perseguito con la Regione in eventuale collaborazione con InnovaPuglia, all'interno del percorso previsto dell'azione 2.2 del POR FESR 2014 -2020 "interventi per la digitalizzazione dei processi amministrativi e diffusione di servizi digitali della PA a cittadini e imprese", si provvederà infatti alla razionalizzazione dell'esistente alla funzionalizzazione dei programmi e piattaforme già prodotte, alla individuazione dei programmi e attività di implementazione necessarie a fornire i supporti necessari alla gestione delle attività in capo all'Unione e al rapporto dei Comuni con il sistema regionale e nazionale.

Si prevede inoltre l'istituzione del centro unico di Protezione Civile dell'Unione. Fatto salvo la responsabilità in materia in capo al Sindaco, si provvederà, in accordo con la Regione attraverso l'utilizzo dell'azione 5.2 del POR-FESR, all'aggiornamento dei piani comunali, la loro integrazione e l'avvio in forma associata delle attività relative all'istituzione della centrale operativa, al coordinamento dei gruppi comunali di volontariato, con attività di formazione e esercitazione del personale addetto, compreso le attività di supporto ai Sindaci dei Comuni, con campagne di

informazione, comunicazione, rivolte alla cittadinanza (scheda PA2).

Per quelle non obbligatorie si prevede la programmazione e gestione del sistema di trasporto pubblico locale a sostegno dei servizi scolastici, dei servizi socio sanitari per le persone anziane e disabili, per i servizi a chiamata; l'attività di supporto alla qualificazione del prodotto turistico con l'esercizio associato delle funzioni dei servizi di informazione e accoglienza turistica; le attività che verranno individuate per la predisposizione e gestione dei Progetti Integrati di Paesaggio e le misure di sostegno alla riqualificazione industriale del TAC.

In tale contesto la Strategia propone, attraverso APQ, interventi sull'azione 11.3 del POR-FESR di miglioramento delle prestazioni della Pubblica Amministrazione, tali interventi sono a supporto della gestione associata di tali servizi, del coordinamento delle attività iniziali, di formazione del personale addetto, di raccordo con gli stakeholder, come dettagliato nella scheda PA1.

L'Unione "Rafforzata" dovrà prevedere il coordinamento delle attività di supporto alla Strategia attraverso la costituzione di un ufficio di piano permanente che si affiancherà all'attività di assistenza tecnica della Strategia (Scheda AT1), per acquisirne indirizzi, obiettivi e salvaguardare nel tempo il consolidamento dell'esperienza avviata; la qualificazione tecnico funzionale dell'Unione verrà potenziata attraverso una collaborazione stabile con il GAL Capo di Leuca, per i servizi di supporto alle attività di sviluppo e ai processi di cooperazione tra imprese.

L'Unione "Rafforzata" sarà inclusiva dei soggetti più attivi presenti nel territorio, impegnati nella sfida competitiva, nel consolidamento dello spirito civico e di comunità, in modo tale da soddisfare pienamente alcuni principi della legislazione regionale: la n 34/2014 in materia di Unioni e l'esercizio associato di funzioni, la n 64/ 2017 in materia di "programmi d'area integrati" a sostegno dello sviluppo locale, la n 28/2017 per favorire percorsi partecipativi del sistema locale al programma di sviluppo regionale.

3 Strategia e risorse

4.1 Strategia nel lungo termine

Il cambiamento perseguito dalla Strategia, sta nel combinare la qualità della *governance* con le azioni per la valorizzazione delle risorse locali. La sfida è elevare e diffondere la qualità dei servizi della mobilità, della scuola e socio-sanitari, con la promozione di interventi in ambiti strategici dello sviluppo per “specializzare” l’area nel territorio regionale, attivando la partecipazione delle comunità locali e degli attori portatori di esperienze innovative.

La “specializzazione” dell’area passa attraverso la qualificazione dell’offerta turistica. La risorsa economica per eccellenza, la leva per il rilancio competitivo dell’area, dove risiedono le migliori esperienze in termini di quantità e qualità di attività imprenditoriali, di un territorio le cui chiavi di accesso sono una diversa faccia della Puglia e dell’Italia, meno commerciale, ancora “vera”, che fa leva sulle sue coste, i borghi, il paesaggio, i prodotti e su una posizione geografica assolutamente favorevole. Capo di Leuca una “Destinazione Turistica”, un’identità, il senso di appartenenza a un territorio ricco di potenzialità e futuro di cui il paesaggio, costituisce insieme identità, economia, immagine, comunicazione. Perseguire tale obiettivo con coerenza richiede di misurarsi con un’emergenza paesaggistica inedita, al tempo stesso accettare la sfida della “qualità” per la competitività che deve investire l’iniziativa pubblica e privata.

L’abbattimento degli ulivi è destinato a modificare profondamente l’economia e il paesaggio rurale, e richiede nuove produzioni e nuovi paesaggi. La Strategia si propone come esperienza “Pioniera”, per trasformare l’emergenza in opportunità, individuando progetti a carattere sperimentale che, partendo dalla riconversione colturale delle superfici colpite da Xylella fatidiosa, uniscano alla riconversione anche la valorizzazione multifunzionale delle aziende (tramite progetti di agriturismo, agricoltura sociale, ecc.), favorendo la cooperazione tra piccoli produttori; sperimentando azioni in grado di svilupparsi in ambienti sottoposti a profonde trasformazioni, seguendo un processo evolutivo di nuove economie e nuovi paesaggi, attivando i Comuni con l’adozione di linee guida (Piani Integrati di Paesaggio post-xylella), per ampliare il raggio d’azione del PPTR per la riqualificazione dei paesaggi compromessi, anche attraverso il recupero di terreni incolti e/o abbandonati.

Qualità per competere. Il successo delle zone turistiche sta nell’aver perseguito in modo costante e determinato la qualità dell’organizzazione dei sistemi territoriali di riferimento e nell’aver saputo integrare l’offerta turistica primaria con la diversità delle risorse offerte dal sistema territoriale. Per l’area del Capo di Leuca la sfida della “qualità” investe in primo luogo l’assetto urbano e degli insediamenti costieri. Il piano della mobilità può rappresentare l’occasione per l’avvio di un processo di riorganizzazione integrata dell’assetto urbano che investe un territorio di oltre 120.000 abitanti, moltiplicati dal turismo estivo. Esso può rappresentare il filo rosso su cui imbastire un ridisegno funzionale ed estetico della rete urbana e periurbana, attraverso interventi infrastrutturali di supporto, di connessione tra i borghi, degli insediamenti costieri e delle reti rurali. Al tempo stesso la scelta della Strategia di giocare le proprie carte sulla riorganizzazione dei servizi di trasporto, oltre a favorire un riequilibrio delle opportunità, nei confronti di chi a bisogno dei mezzi pubblici per il lavoro, la scuola, ha tutte le credenziali per concorrere alla crescita delle dotazioni territoriali necessarie alla crescita competitiva del sistema locale.

Sud Salento una “Destinazione Turistica” che si riqualifica nella sua dimensione urbana e paesaggistica, nella qualificazione dei servizi, in una prospettiva di un’economia di tipo “residenziale”, nella quale i flussi di reddito, provenienti dall’esterno (turisti) sono catalizzati e massimizzati sul territorio, rafforzandone l’attrattività. Nuove entrate per il territorio comportano

nuove opportunità per le imprese, maggiori occasioni di impiego, aumento della propensione al consumo locale, miglioramento dei servizi. In questa visione, il tessuto delle piccole imprese locali può assumere un ruolo chiave, i progetti di cooperazione intersettoriali le necessarie iniezioni di fiducia.

In questo conteso un ruolo speciale è assegnato alla scuola, che è chiamata a lavorare per la costruzione di una nuova identità partendo da una maggiore conoscenza della storia locale, fatta di memorie ma soprattutto di spinte rigenerative, sulla quale coinvolgere anche i residenti stranieri che per molti aspetti rappresentano il futuro dell'area. Questo si può fare, ma elevando la qualità della governance, del binomio scuola/formazione, attraverso l'attivazione di un coordinamento dei vari centri erogatori, gli istituti, la costruzione di un rapporto istituzionalizzato con i Comuni dell'Area Interna e la Regione, con una sapiente regia, per garantire la fornitura di servizi educativi/formativi/innovativi, sperimentali, in stretta relazione alle esigenze e potenzialità di imprese e territorio.

Altrettanto vale per i servizi socio-sanitari, le cui criticità non sono difforni dal resto della Puglia, ma che per essere affrontate in modo efficace hanno bisogno di un supplemento di coesione, di integrazione, monitoraggio e controllo. Di qui la scelta di utilizzare la Strategia, il rapporto tra Comuni e Regione, per mettere a regime le esperienze fin qui fatte nel campo dell'assistenza agli anziani, e "diffondere" le migliori prestazioni.

4.2 Risorse e attuazione

L'obiettivo è ambizioso. Le risorse destinate dalla Legge di Stabilità e dalla Giunta Regionale rendono disponibili 6.740.000 euro. Sono risorse limitate per la dimensione e la complessità dei problemi posti dalla Strategia. La "suggerione" di assegnare ai progetti pilota/sperimentali la possibilità di invertire la situazione è una missione impossibile. La Strategia per affermarsi nel tempo, nella pratica di governo locale, ha bisogno di "sperimentazione" e di risorse per far percepire alla comunità la possibilità di invertire la tendenza in corso, solo in questo modo gli attori locali, i protagonisti dell'innovazione, saranno motivati a spendersi per un disegno a lungo termine. Il Capo di Leuca oltre alla "cassetta degli attrezzi" fornita da SNAI ha bisogno di risorse aggiuntive rispetto a quelle stanziare, per offrire un orizzonte credibile alla Strategia. Sull'argomento si è intrattenuta gran parte della discussione post-preliminare tra i Comuni, il CTAI e in particolare la Regione. Il confronto è stato proficuo, ha consentito di stabilire un punto di sintesi: la sottoscrizione dell'APQ finalizzato all'utilizzo delle risorse disponibili della Legge di Stabilità e della DGR n. 2186/2016 per il supporto ad azioni pilota. In merito all'ulteriore sviluppo della Strategia, la Regione verificherà, sulla base del quadro normativo esistente, nonché delle risorse eventualmente disponibili, la possibilità di programmare ulteriori risorse in favore dell'Area interna.

Gli interventi pilota, proposti per l'APQ potremo definirli di natura orizzontale, di sistema, "autonomi", in grado di introdurre elementi di cambiamento e innovazione, tali da rappresentare un "precedente" favorevole al consolidamento e sviluppo della Strategia nel tempo.

Questo vale in particolare per la riorganizzazione dei servizi di trasporto, la cui azione rientra nel piano di trasporto pubblico locale e nel programma di riorganizzazione di Ferrovie Sud Est. Analoga considerazione per la sperimentazione di interventi sul paesaggio nelle zone colpite dalla Xylella, la cui missione "Pioniera" viene sostenuta dalla legge di bilancio regionale 2019, che assegna ad Aree Interne il compito di indagare un percorso complementare al PSR, con azioni di ricostruzione paesaggistica e produttori nel ruolo di "Giardinieri del Paesaggio". La stessa Destinazione Turistica

rappresenta una innovazione, per il partenariato che attiva e l'integrazione delle politiche di promozione e commercializzazione. Compreso la scelta dell'Unione "Rafforzata", con la dotazione delle competenze a supporto dei processi decisionali e per le funzioni a lungo termine.

4.3 Filiera cognitiva

La ricostruzione della filiera cognitiva della Strategia aiuta a recuperare l'attrattività del territorio, contrastando la marginalizzazione valorizzando la sua collocazione spaziale, aiutando lentezze e difetti di modernità a trasformarsi in valori, dando alle potenzialità inesprese delle risorse materiali e immateriali la possibilità di agire strategicamente e meglio collocarsi nel mosaico del contesto regionale, nazionale e internazionale.

Le criticità, come potenzialità di questa speciale territorialità, possono trovare soluzioni adottando una forma mentis aperta al confronto e alla collaborazione, dando sostanza ad una modalità di governo ed organizzazione del sistema locale in grado di sostenere processi di gestione di sistemi territoriali complessi. Il metodo di lavoro non può che essere tentativo e sperimentale, che non significa improvvisazione ma piuttosto capacità di procedere incrementalmente per una maggiore specializzazione del territorio, puntando sulla coesione territoriale, senso di appartenenza e valorizzazione delle potenzialità presenti. Il valore aggiunto rappresentato dalla Strategia è l'assunzione di "Aree Interne" come modello istituzionale innovativo che supera la scala locale, optando per quella sovracomunale come sperimentazione di una visione città-territorio in cui meglio si inquadrano alcuni fenomeni di territorialità allargata riguardo lo sviluppo locale e l'erogazione dei servizi essenziali. Tutto ciò viene ricompreso nella raffigurazione condivisa della "città diffusa" che lega le azioni portanti lungo il percorso delle tre fasi attuative della Strategia.

4.4 Azioni

La Strategia si propone concretamente di creare le basi per una crescita della capacità competitiva dell'area contrastando i processi di marginalizzazione e di abbandono del territorio, nuova occupazione e facilitare l'arrivo di nuovi residenti e imprese, agendo sull'attrattività del territorio, migliorandone le condizioni di abitabilità, confort e qualità della vita.

I *focus*, i tavoli di approfondimento, gli incontri mirati hanno consentito di individuare nella fase del Progetto Preliminare tre ambiti prioritari su cui agire con la Strategia in quanto rappresentano gli elementi più critici e al tempo stesso dinamici dell'area: mobilità/assetto urbano, identità/paesaggio, turismo/sviluppo locale, rafforzamento della capacità amministrativa e Protezione Civile. In tali ambiti vengono realizzati interventi pilota o sperimentali da attuarsi attraverso APQ.

Mobilità/assetto urbano

Tempi e modalità di accesso al lavoro, scuola, servizi sanitari, località turistiche, collegamenti interni all'area e ai centri erogatori dei servizi principali risultano fortemente penalizzanti dall'attuale organizzazione di servizi della mobilità del territorio. Per la scuola e alcuni servizi socio-sanitari rivolti agli anziani l'inefficienza del trasporto risulta di ostacolo ad iniziative di riorganizzazione e innovazione del sistema formativo, sanitario e di fruizione turistica del territorio.

L'idea stessa della "città diffusa", di centri urbani contigui aventi gli stessi caratteri di pregio

storico- urbanistico che condividono lo stesso contesto paesaggistico, i medesimi spazi del tempo libero e del turismo, risulta fortemente depotenziata da una organizzazione della rete stradale e della mobilità incentrata sul trasporto individuale. È un gap destinato a vanificare qualsiasi azione volta a “specializzare” in termini di qualità il territorio nel contesto regionale e nazionale. La risposta a questa criticità oltre a favorire un servizio organizzato per rispondere alla domanda reale, a costi competitivi e sostenibili, consente la costruzione della “rete” su cui imbastire l’integrazione urbana comprensoriale futura, il filo rosso per ridisegnare l’identità di un territorio antropizzato a forte valenza paesaggistica culturale e ambientale.

I partners istituzionali Ferrovie Sud Est, Regione, Provincia, distretto scolastico, sanitario e gli operatori turistici ed economici, oltre a condividere lo scenario prospettato considera prioritaria, tra le dotazioni dei servizi territoriali da qualificare, la riorganizzazione del sistema di trasporto per la sua portata innovativa, per la forza di coesione che può rappresentare, per gli elementi di dinamismo e attrattività competitiva che può introdurre.

L'obiettivo programmatico della Strategia da perseguire attraverso la collaborazione tra Comuni Regione- Provincia e FSE è rappresentato:

- dalla sperimentazione del nuovo sistema di trasporto a domanda (TAD), la rete del trasporto collettivo su gomma basata sia su servizi di linea ad orario che su servizi flessibili;
- dall’integrazione del sistema TAD nel piano di bacino provinciale del TPL, incluso il programma di riqualificazione della rete del trasporto ferroviario previsto da Ferrovie Sud Est e la realizzazione dell’hub territoriale di Tricase come punto di snodo.
- il miglioramento della viabilità dei centri urbani e di accessibilità al trasporto intermodale, attraverso la ristrutturazione infrastrutturale delle strade di accesso ai borghi storici, alle stazioni delle Ferrovie Sud Est e alle nuove fermate del trasporto collettivo flessibile a domanda (TAD), rivalutando le potenzialità del reticolo delle correlazioni urbane, delle aree delle stazioni FSE, dei luoghi di interscambio, in diretta connessione con la creazione di zone pedonali e percorsi ciclabili secondo un modello d’intervento territoriale della “città diffusa”.

Sanità e Welfare

Nella Strategia non sono destinate risorse specifiche per la Sanità poiché gli interventi individuati in fase di Preliminare rientrano nel Piano Sanitario Regionale. L’Azienda Sanitaria Locale di Lecce ha presentato il “Piano degli investimenti per interventi infrastrutturali” tramite il quale ha avviato un processo di riorganizzazione volto ad erogare prestazioni relative all’Assistenza Distrettuale e all’Assistenza Sanitaria Collettiva. I suddetti servizi rientrano nella Strategia del Capo di Leuca ed attuati con le risorse del POR-FESR PUGLIA 2014-2020.

Gli interventi previsti, si articolano in:

- nuovi modelli di governance tra medici, specialisti ambulatoriali e ospedalieri, infermieri in modo da garantire l’integrazione e l’incremento delle prestazioni specialistiche (incremento specialistica ambulatoriale);
- innovazione tecnologica (telemedicina, teleassistenza, telemonitoraggio), che consente di evitare ospedalizzazioni improprie e viene concepita come strumento per facilitare la presa in carico domiciliare e la continuità assistenziale ospedale-territorio (diminuzione del tasso di ospedalizzazione evitabile e incremento ADI);
- riorganizzazione e creazioni di nuovi Presidi Territoriali di Assistenza, dove saranno erogate forme sempre più aggregate ed integrate di prestazioni sanitarie che consentiranno di dare risposta ai bisogni di salute dei cittadini nei centri presenti nell’area, ridimensionando così

l'accesso improprio al Pronto Soccorso e riducendone i tempi di attesa (diminuzione del tasso di ospedalizzazione evitabile e incremento ADI);

- interventi strutturali di efficientamento degli edifici socio-sanitari, per generare risparmi gestionali e funzionali a incrementare, nel tempo, l'offerta di servizi e migliorare le dotazioni tecnologiche.

Ad integrazione degli interventi già programmati tra l'Asl Lecce, Distretti e Ambiti Sociali, la Strategia di proporrà di valorizzare le rete di supporto alle persone anziane migliorando l'integrazione tra i servizi sociali e sanitari con gestioni "innovative" di "comunità"

Nell'APQ si prevede un intervento integrato nel progetto del Trasporto a Domanda (TAD). Il nuovo sistema descritto nelle schede intervento M1 e M3, prevede la riorganizzazione delle linee del trasporto pubblico provinciale al fine di inserire, oltre alle relazioni casa-scuola su cui si struttura l'attuale sistema di offerta, anche le necessità di collegamento dei poli sanitari. Si agirà da un lato sull'ottimizzazione delle percorrenze attuali e, dall'altro, nell'ambito del futuro Piano di Bacino del TPL provinciale (ed in prospettiva delle gare per l'affidamento dei servizi) sulla stabilizzazione delle percorrenze aggiuntive che andranno a strutturare la "rete di secondo livello", organizzata prevalentemente su orari fissi e veicoli di maggiore capacità (autobus o minibus da 20 posti). Il servizio FlexiTAD, basato su veicoli di minore capacità (minibus da 9-16 posti) e organizzato mediante servizio porta a porta e prenotazione tramite app e call center, consentirà di raggiungere i servizi sanitari anche da parte di persone con mobilità ridotta e anziani in completa autonomia. Tutti i veicoli e le fermate del sistema TAD saranno accessibili e dotate di sistemi di infomobilità. La Strategia punta inoltre a stabilizzare le percorrenze ed il finanziamento del servizio in accordo con l'Azienda Sanitaria Locale di Lecce.

Istruzione e formazione

Per la crescita della capacità competitiva dell'area un ruolo speciale è assegnato alla scuola, che è chiamata a lavorare per la costruzione di una nuova identità partendo da una maggiore conoscenza della storia locale, fatta di memorie, ma soprattutto di spinte rigenerative, sulla quale coinvolgere anche i residenti stranieri che per molti aspetti rappresentano il futuro dell'area. Questo si può fare, elevando la qualità della governance, del binomio scuola/formazione, attraverso l'attivazione di un coordinamento dei vari centri erogatori, gli istituti, la costruzione di un rapporto istituzionalizzato con i Comuni dell'Area Interna e la Regione. Una regia per garantire la fornitura di servizi educativi/formativi/di mobilità, in stretta relazione alle esigenze e potenzialità di imprese e territorio.

In linea con quanto descritto nel Preliminare le azioni che la Strategia propone si concentrano sul target dove risiedono maggiori criticità: attività formativa e attività scolastica di secondo grado. I programmi scolastici adottati perseguono l'obiettivo di migliorare la didattica, sperimentando nuovi cicli formativi e percorsi di crescita complessiva per determinare prospettive occupazionali future. Più critica è l'attività del sistema che fa capo a formazione, scuola lavoro, offerta e domanda di lavoro. L'impegno assunto in fase di definizione della Strategia tra i Comuni e le rappresentanze degli Istituti e la Regione è di continuare il confronto per puntualizzare le azioni che si intendono perseguire su cui indirizzare la programmazione delle risorse future per lo specifico dell'area interna, in relazione ai fabbisogni economici del territorio in materia di nuovo paesaggio, turismo di qualità, riconversione produzioni agricole e della manifatturiera e dei servizi. In particolare si dovrà rispondere al punto di maggiore criticità segnalato dalla discussione, lo scollamento attuale tra domanda e offerta di lavoro attraverso lo sviluppo di un modello innovativo per l'area, basandosi su buone pratiche ed esempi virtuosi in altri contesti territoriali e

l'avvio di percorsi inter-istituzionali fra le diverse scuole. Si tratta di incrementare la capacità di lavorare in squadra utilizzando la possibilità offerta alle scuole di promuovere accordi di rete o aderire ad essi per il raggiungimento delle proprie finalità istituzionali.

In APQ si propone un intervento integrato nel sistema del trasporto a domanda. L'istruzione secondaria è dislocata in più centri urbani: Tricase, Alessano, Ruffano, Ugento, Casarano. L'organizzazione su più poli nel contesto urbano di un'area delimitata come il Capo di Leuca risente delle criticità e delle disfunzioni del trasporto pubblico locale che in particolare per la scuola risulta di ostacolo ad iniziative di riorganizzazione e innovazione del sistema formativo. La soluzione di tale criticità influenzerebbe positivamente la frequentazione dei percorsi innovativi pomeridiani dei diversi Istituti, e consentirebbe una prima misura a "rete" tra Istituti, e di collaborazione tra Aree Interne e il sistema formativo. Con l'intervento proposto in APQ si prevede l'adozione concordata tra i vari Istituti di un servizio di trasporto più rispondente alle esigenze sino ad estenderlo alla fascia pomeridiana, questo per consentire agli studenti di usufruire delle attività sperimentali offerte dai diversi Istituti.

Il nuovo Sistema di Trasporto a Domanda TAD, descritto nella scheda intervento M1 e M2, prevede la riorganizzazione dei servizi di trasporto scolastico nell'area agendo principalmente sulla rimodulazione delle percorrenze esistenti (servizi minimi già in essere) e future (servizi inseriti nel nuovo Piano di Bacino del TPL provinciale) per allineare le linee automobilistiche alla domanda reale. Ciò avverrà preliminarmente attraverso lo studio di mobilità, che mutuerà la metodologia già sviluppata in Puglia nell'ambito dei Piani dei Tempi e degli Spazi, in particolare partendo dai risultati del progetto pilota sperimentato nell'ambito di Casarano. Punto di partenza per aggiornare origini e destinazioni attuali con il piano formativo, i plessi e gli orari scolastici includendo anche le attività pomeridiane.

Come riportato in M1, accanto alla rimodulazione delle percorrenze esistenti verranno finanziate anche percorrenze aggiuntive della cosiddetta "rete di secondo livello" che, a regime, dovranno essere inserite nei contratti di servizio con le aziende di TPL dalla Provincia di Lecce. Il Sistema TAD, per quanto concerne le fasce orarie di morbida e gli ambiti urbani dispersi, consente attraverso l'attivazione dei servizi flessibili a chiamata, di rispondere anche ad esigenze particolari e temporanee. Lo studio di mobilità e la fase di sperimentazione del sistema avranno inoltre il compito di ottimizzare i servizi Scuolabus attualmente finanziati e gestiti dai Comuni, al fine di superare la logica del confine comunale e organizzare i servizi in maniera integrata su tutta l'area interna.

Identità e paesaggio: "Terra Pioniera"

Il territorio dell'Area Interna è colpito da un problema di natura epocale che sta provocando l'essiccamento delle piante di ulivo e gravi danni al settore olivicolo, dall'altro sta tragicamente modificando il paesaggio rurale con una progressiva perdita del carattere identitario del territorio.

Il Preliminare di Strategia ha indicato i perni fondamentali su cui articolare una proposta innovativa per l'olivicultura del Sud Salento, proposta che in parte trova supporto dal programma di Sviluppo Rurale avviato dalla Regione e costituisce un punto di riferimento per le aziende del territorio in particolare per:

a) Individuare progetti a carattere sperimentale che, partendo dalla riconversione colturale delle superfici colpite da Xylella fatidiosa, uniscano alla riconversione anche la valorizzazione multifunzionale delle aziende (tramite progetti di agriturismo, agricoltura sociale, ecc.), dove aziende o gruppi di aziende immaginano delle strategie alternative;

b) Sostenere iniziative sperimentali promosse da giovani imprenditori nella coltura dell'olivo o in altre colture arboree ad alto reddito, attivando collaborazioni anche con i centri di ricerca privilegiando richieste da parte di giovani che vogliono recuperare terreni abbandonati, anche attraverso iniziative in forma cooperativa;

c) Accompagnare la riconversione con azioni di informazione e divulgazione di tecniche sostenibili in aziende pilota che si rendessero disponibili a sperimentare pratiche sostenibili, e di trovare poi canali di comunicazione dei risultati raggiunti verso un pubblico più vasto di imprese.

La discussione di accompagnamento alla definizione della Strategia e il confronto con la Regione ha consentito di individuare nel binomio agricoltura/paesaggio il filo conduttore di un percorso complementare agli obiettivi su indicati. Azioni complementari alle misure previste del PSR a sostegno delle aziende agricole, con attività di sostegno estese ai piccoli conduttori. Azioni complementari alla riqualificazione urbana e costiera previste dal Por-Fesr, con interventi sperimentali di riconversione estesi ad aree e spazi di "Paesaggio compromesso da xylella".

Complementari al PSR risultano le proposte di Aree Interne a sostegno dei piccoli produttori di unità produttive di piccola e piccolissima dimensione, destinate ad una produzione olivicola minore con fatturati inferiori a quelli richiesti dai bandi PSR; queste unità rappresentano l'80% del territorio a uliveto e decidono le condizioni del "paesaggio rurale" dell'area, e sono privi di qualsiasi misura di sostegno.

La Strategia propone alla Regione il riconoscimento dei piccoli produttori come soggetti attivi del processo di ricostruzione del potenziale produttivo e paesaggistico introducendo nei regolamenti attuativi del PSR la necessaria "flessibilità". Al tempo stesso si propone di sperimentare nel territorio di Aree Interne forme di sostegno alla costituzione delle Associazioni Fondiarie tra i piccoli conduttori per consentire:

a) la ricostituzione di unità di coltivazione produttive economicamente sostenibili in grado di favorire l'occupazione, la costituzione e il consolidamento di nuove imprese agricole;

b) il recupero dei terreni incolti e/o abbandonati, per stimolare l'imprenditoria e l'impiego di risorse lavorative locali;

c) il recupero dei muretti a secco, dei percorsi rurali, compreso il rimpianto di varietà arboree autoctone per finalità paesaggistiche;

d) per organizzare e promuovere, "filieri" intersettoriali o "club di prodotto" tra operatori turistici e produttori agricoli locali per promuovere il turismo e le produzioni enogastronomiche;

e) attività di informazione, comunicazione e assistenza ai piccoli conduttori/proprietari, attraverso la strutturazione di un servizio di uno sportello informazione territoriale.

Altrettanto complementare alle misure oggi disponibili, risulta la proposta di Aree Interne di individuare nei Comuni delle aree infette da xylella, i soggetti promotori di iniziative per il recupero del paesaggio colpito da xylella in particolare:

- per la manutenzione e valorizzazione paesaggistica dei terreni demaniali, dei percorsi rurali, delle aree periurbane pubbliche, che costituiscono focolai permanenti di infezione, e di degrado ambientale;

- per stimolare il recupero dei terreni incolti e/o abbandonati, anche attraverso l'utilizzo dello strumento del comodato d'uso da esercitare nei confronti dei piccoli produttori non attivi, per interventi di risanamento e ricostruzione del paesaggio rurale, favorendo l'imprenditoria e l'impiego di risorse lavorative locali.

- per assicurare un livello di informazione, comunicazione e assistenza anche attraverso l'istituzione di uno sportello informazione territoriale, per tutte le attività previste dal programma regionale di ricostruzione.

Tali proposte rappresentano la sintesi di quanto emerso dal confronto avviato nella fase di costruzione del Preliminare e della Strategia, e costituiscono gli obiettivi programmatici che Aree Interne intende perseguire. Obiettivi che risultano coerenti con la delibera CIPE del 11/2018 per l'utilizzo del Fondo Sviluppo e Coesione integrativo al piano operativo "Agricoltura".

L'intervento pilota che la Strategia si propone di sperimentare attraverso l'APQ (scheda IP1) nel quadro programmatico su descritto si configura come strumento per la promozione di interventi di riconversione paesaggistica su aree pubbliche, per il contenimento della diffusione della Xylella, il ripristino di infrastrutture verdi lungo i percorsi rurali maggiormente colpiti, interventi in grado di produrre un effetto barriera e ripristino paesaggistico delle zone periurbane più colpite e degradate dall'espanto degli ulivi, interventi che possono rientrare nella misura 6.6 del Por Fesr, con la finalità di sperimentare forme d'intervento dei Comuni come indicato nella LR 277/18, complementari alle azioni oggi sostenute in attuazione degli indirizzi del PPTR.

Nel quadro degli obiettivi programmatici descritti, compatibilmente alle procedure del PSR, il GAL Capo di Leuca avvierà una proposta di modifica-integrazione del PAL già adottato per consentire l'avvio di un progetto sperimentale per la costituzione di una Associazione Fondiaria tra piccoli produttori.

Turismo

L'area del Capo di Leuca, nel recente passato ha provato a proporre nuovi scenari tali da sollecitare immagini inedite: il Sud Salento e la naturalità diffusa, la natura mediterranea, gli ecotoni costieri, la penisola nella penisola, i boschi di ulivi, il paesaggio del Negroamaro, l'albergo più grande del mondo, gli itinerari narrativi. Su tali immagini si è fondata la visione strategica del nuovo Salento, dentro alla quale poter giocare l'immagine di una nuova modernità forte del legame con le proprie radici.

Nel territorio si è sperimentato molto, dagli ecomusei, alla individuazione dei parchi come laboratori agro- urbano-naturalistico, proposte intersettoriali tra politiche urbane e politiche agricole, di aree costiere e borghi storici, di rigenerazioni ambientali costiere e di contesti urbanizzati. Politiche economiche, con soluzioni territorializzate dentro paesaggi dalla forte personalità.

L'immagine è decollata. Il settore turistico se ne avvantaggiato. Sul piano economico è il settore più dinamico. Con i limiti propri della stagionalità, costretta a concentrare in pochi mesi il massimo delle presenze, dello sforzo produttivo ed organizzativo del sistema locale con le contraddizioni che tutto ciò provoca. Ma la realtà è in movimento con grandi potenzialità che devono trovare il modo di esprimersi superando le criticità, attivando politiche adeguate in grado di integrare l'offerta del mare con la naturalità diffusa.

Nel Sud Salento il tratto di costa tra Otranto e Ugento si presenta sempre di più come la città lunga della costa, un prodotto turistico di eccellenza per mare, paesaggio e storia. Un'area che possiede le caratteristiche proprie di una zona turistica "matura", ma priva di una visione unitaria e di presidi pubblici e privati in grado di indirizzarne il percorso e valorizzarne le potenzialità. Un ambito turistico dove le politiche promosse dalla Regione per la riqualificazione di importanti comparti dei borghi storici non sono state accompagnate da interventi qualificanti i contesti urbanizzati costieri. Un'area turistica potenzialmente "matura" ma ancora a metà del guado.

Il permanere di tale situazione limita le possibilità di fare del turismo la leva per il rilancio competitivo dell'area, dove risiedono, tra l'altro, le attività imprenditoriali più consolidate e innovative e le maggiori possibilità di sviluppo di nuove attività occupazionali e di reddito. E' opinione condivisa dagli attori istituzionali e imprenditoriali che Aree Interne possa rappresentare un'occasione irripetibile per introdurre nel territorio quella marcia in più per affrontare in termini innovativi il tema della qualità: dell'offerta, dei contesti urbani e dei servizi, della *governance*. La scelta della Regione di valorizzare i nuclei storici, i beni culturali, di promuovere l'offerta integrata del prodotto turistico ed enogastronomico si è mostrata valida, la domanda inizia a differenziarsi e l'offerta ha avviato un percorso di riorganizzazione, con imprese turistiche innovative e attività che vanno oltre la stagione estiva. Si tratta di dare continuità a quelle scelte con nuove iniziative. La scelta programmatica a medio termine prevede interventi strutturali, territorializzati, di riqualificazione e diffusione anche estetica della qualità insediamenti costieri dei borghi storici, e di accessibilità ai servizi di trasporto intermodale attraverso:

- la riqualificazione dei borghi storici
- la riqualificazione water-front insediamenti costieri
- il recupero ambientale linea di costa
- la ristrutturazione della viabilità, lo sviluppo delle zone pedonali, della rete ciclabile.

L'obiettivo è diffondere nell'organizzazione dell'offerta, la qualità, elevando la capacità di governo unitario del "sistema" territoriale, il livello del partenariato pubblico privato e della propensione alla cooperazione tra operatori.

L'attività promossa dalla Strategia su indirizzo del piano Strategico del Turismo Regionale ha consentito ai diversi attori istituzionali e privati dei Comuni dell'Area Interna, d'intesa con i 16 Comuni dell'area Terre d'Otranto, di condividere l'obiettivo della costituzione della "Destinazione Turistica del Sud Salento" avvenuta formalmente (novembre 2018). Per dotare il territorio di un presidio pubblico-privato, in grado di programmare e coordinare in modo unitario le politiche turistiche territoriali per indirizzare e gestire i percorsi di qualità necessari.

La Strategia si fa carico di realizzare attraverso APQ, il sostegno ad alcune iniziative finalizzate allo sviluppo della Destinazione Turistica Sud Salento:

- definizione della strategia di marketing e attività di promozione a supporto della Destinazione Turistica Sud Salento;
- qualificazione del sistema dei servizi turistici locali e integrazione tra i diversi attori;
- interventi di comunicazione e innovazione a sostegno della DTSS;

4.5 Attori protagonisti

Il Comune capofila assicura il coordinamento per l'attuazione della Strategia, unitamente all'Unione dei Comuni Terre di Leuca, avvalendosi dell'assistenza tecnica e della collaborazione del Gal Capo di Leuca.

Le strutture coinvolte nella Strategia della Giunta Regione Puglia:

Dipartimento Sviluppo Economico, Innovazione, Istruzione, Formazione e Lavoro

- Sezione Programmazione Unitaria
- Sezione istruzione e università
- Sezione formazione professionale

Dipartimento Promozione della Salute, del Benessere Sociale e dello Sport per tutti

- Sezione Inclusione sociale attiva e innovazione delle Reti Sociali

Dipartimento Mobilità, Qualità Urbana, Opere Pubbliche, Ecologia e Paesaggio

- Sezione tutela e valorizzazione del paesaggio
- Sezione infrastrutture per la mobilità
- Sezione trasporto pubblico locale e grandi progetti

Dipartimento Turismo, Economia della Cultura e Valorizzazione del Territorio

- Sezione TurismoDipartimento Agricoltura, Sviluppo Rurale Ed Ambientale

Presidenza: Sezione Protezione Civile

L'Agenzia regionale per il turismo: Puglia Promozione per le attività di promozione e commercializzazione indicate nell'ambito del Turismo.

La Provincia di Lecce per le azioni previste d'integrazione con il Piano dei Trasporti locale (TPL).

Ferrovie Sud Est per l'integrazione dei servizi di trasporto locale con il piano di riorganizzazione del trasporto ferroviario. L'Università per le attività previste sulle misure "paesaggio", e costruzione del "sistema a rete" dei servizi scolastici e formativi.

ASL e Distretto Ambito sono coinvolte in quanto gestisce direttamente tutte le attività legate all'assistenza territoriale per le persone anziane e disabili, e sono partecipi del progetto di trasporto flessibile (ambito sanità e welfare).

Gli Istituti scolastici di istruzione superiore del territorio Aree Interne coinvolti nella costituzione della "rete" e nell'organizzazione del servizio di trasporto potenziato (ambito scuola e formazione).

L'Unione dei Comuni Terre di Leuca per le attività di formazione e coordinamento previste in APQ su innovazione della PA, organizzazione del trasporto (TAD), nel percorso di rafforzamento dell'Unione, e per assicurare continuità alla Strategia.

GAL per l'integrazione del PAL con la Strategia, in quanto struttura organizzata e qualificata nei servizi di supporto alle piccole imprese del settore agricolo e turistico, in quanto ente intermedio per la gestione delle attività previste a supporto della cooperazione tra piccoli produttori e di recupero dei terreni incolti per il programma paesaggio post-xylella, e per il supporto di servizio alle attività del Comune Capofila della Strategia.

Le strutture del Parco di Ugento e Parco Tricase per l'integrazione delle rispettive iniziative all'interno della Strategia, le azioni di recupero paesaggistico delle aree rurali e periurbane di proprietà pubblica, per il supporto alla definizione delle linee guida per il Piano Integrato di Paesaggio post-xylella.

Gli uffici informazione, Gal, SAC, Parco per qualificare i servizi e promuovere un'immagine unitaria della DTSS.

Le associazioni di volontariato sono coinvolte

- per il servizio di protezione civile dell'Unione rafforzata
- per l'attività di assistenza anziani e supporto alle famiglie
- per le attività di valorizzazione ambientali/storico/culturali e religiose del territorio

I piccoli conduttori fondiari per le azioni previste per il recupero del paesaggio pos-xylella

Gli operatori turistici all'interno della Destinazione Turistica Sud Salento per le attività programmate. Gli imprenditori del settore manifatturiero (TAC) per il programma a sostegno di "interventi nell'area di crisi industriale ad elevata specializzazione nei settori del tessile abbigliamento e calzaturiero nel territorio del Sud Salento".

Le associazioni dei produttori del settore agricolo, turistico e manifatturiero sono coinvolte nei progetti del settore.

Le varie Strutture saranno coinvolte nella Strategia in base alle azioni previste in APQ e nella programmazione a medio termine.

4.6 La concatenazione

La Strategia necessita che le Azioni portanti siano operative in tempi brevi e che il coordinamento tra le attività amplifichi il più possibile l'impatto degli interventi sul territorio.

La Strategia con la sottoscrizione dell'APQ si propone l'avvio di progetti pilota e sperimentali, individuati nel corso delle consultazioni in quanto in possesso delle potenzialità necessarie a raggiungere i risultati programmatici a medio e lungo termine prefissati.

Riguardo agli interventi, essi possono essere distinti tra quelli di immediata o breve attuazione, e quelli più lungo termine rientranti nella indicazione programmatica, condizionata del reperimento delle risorse rese disponibili.

La Strategia Sud Salento sarà avviata tramite l'attivazione di interventi in APQ, che si compongono in buona parte di nuovi servizi, di una serie di attività di formazione e progetti sperimentali creazione di relazioni e attività di coordinamento; tutti elementi sostanziali che abilitano e consolidano la Strategia nel medio e lungo termine.

Buona parte degli interventi previsti entreranno nella fase operativa subito dopo la sottoscrizione dell'APQ come di seguito descritto:

- individuazione di un referente amministrativo per ciascun Comune interessato e una risorsa umana dedicata al coordinamento tecnico-amministrativo degli interventi.

Tali risorse lavoreranno a stretto contatto con l'assistenza tecnica esterna che garantendo il supporto specialistico necessario, consentirà anche l'integrazione delle competenze e il rafforzamento delle strutture amministrative locali, la collaborazione verrà estesa al Gal, e all'Unione dei Comuni per le attività che sono chiamati a svolgere.

Le Azioni portanti che saranno avviate entro la fine del 2019 riguardano.

- il rafforzamento dell'Unione con le adesioni dei Comuni di Miggiano, Montesano e successivamente del nuovo Comune unificato Acquarica-Presicce

- l'individuazione delle linee guida per il piano integrato di Paesaggio,

- Prime azioni coordinate per le attività di promozione della DTSS Nel 2020 per essere completate entro 2021comprendono:

- il completamento del percorso dell'unione rafforzata, con l'avvio delle attività di formazione e riorganizzazione tecnologica, dei servizi di supporto necessarie a consolidare nel tempo un approccio territoriale e unitario alle politiche di sviluppo locale e l'allestimento delle prime attività di Protezione civile.

- la messa a bando dei servizi di trasporto a chiamata (TAD), con l'allestimento del trasporto delle persone anziane e di supporto alle attività scolastiche

- l'intervento pilota sul paesaggio post-xylella

- la definizione della Strategia della DTSS con le attività di supporto previste.

5 Organizzazione finanziaria

Al finanziamento della Strategia concorrono, unitamente ai fondi statali destinati al servizio di trasporto flessibile, diversi programmi a titolarità regionale e finanziamento europeo, con particolare riferimento all'innovazione della PA, interventi riguardanti la promozione turistica, e del Paesaggio.

Gli interventi inseriti in Strategia per essere attuati in APQ seguono la procedura negoziale in quanto utilizzano risorse già disponibili stanziare dalla legge di stabilità e dalla delibera di giunta delle Regione Puglia Aree Interne, la cui destinazione settoriale è stata concordata in sede di definizione della Strategia.

Ambito	Scheda - interventi	Importo	Fonte di finanziamento
MOBILITA'	M1 - Sistema di Trasporto a Domanda (TAD) dell'Area Interna Sud Salento	€ 2.419.000	Legge di stabilità
	M2 - Servizi di Trasporto a Domanda TAD per l'accessibilità ai poli dell'istruzione scolastica	€ 594.000	Legge di stabilità
	M3 - Servizi di Trasporto a Domanda TAD per l'accessibilità dei poli socio-sanitari	€ 540.000	Legge di stabilità
TURISMO	T1 - Destinazione turistica sud Salento: Attività di promozione	€ 350.000	POR/FESR
	T2 - Destinazione turistica: qualificazione del sistema dei servizi turistici locali	€ 300.000	POR/FESR
	T3 - Destinazione Turistica Sud Salento: Interventi di comunicazione (business to consumer)	€ 350.000	POR/FESR
IDENTITA' E PAESAGGIO	IP2 - Terra pioniera	€ 940.000	POR/FESR Bil.reg.2019
INNOVAZIONE PA	PA1 - Crescita della qualità delle prestazioni della P.A.	€ 760.000	POR/FESR
ASSOCIAZIONISMO	PA2 - Rafforzamento della funzione Protezione civile	€ 300.000	POR/FESR
ASSISTENZA TECNICA	AT1 - Supporto all'attuazione della Strategia	€ 187.000	Legge di stabilità
POR/FESR Puglia 2014 -2020			€3.000.000
Legge Stabilità			€3.740.000
TOTALE			€ 6.740.000

6 Costruzione e attuazione della Strategia

La Strategia del Capo di Leuca è un cammino che il territorio ha iniziato a percorrere in modo autonomo, mettendo in campo le proprie risorse per condividere una visione unitaria dello sviluppo locale e l'utilizzo coordinato ed efficace delle risorse comunitarie e della programmazione 2014-2020, attraverso l'adozione di un "Programma speciale d'area". Esperienza che, unitamente ai Comuni dell'area Terre d'Otranto, ha portato alla presentazione di una legge regionale d'iniziativa dei 36 Comuni del territorio: "Norme in materia di Programmi d'area integrati" approvata dal C.R. n.63/17.

Sul campo, l'attività del Programma d'area ha proposto alla Regione di riconoscere il Capo di Leuca come seconda area interna della Puglia, nella Strategia Nazionale. Tale riconoscimento, avvenuto nell'ottobre del 2016, ha consentito l'avvio dell'iter della Strategia previsto da SNAI basata sul coinvolgimento, estensivo e inclusivo, degli attori e dei portatori d'interesse significativi (in particolare gli operatori turistici, del settore agricolo e manifatturiero, le cooperative per la formazione e i servizi sociali). A questo, si è affiancato un processo di governance in ambito pubblico, in particolare il rapporto con la Sezione Attuazione del Programma regionale per la definizione degli interventi di sviluppo locale e con gli enti preposti ai servizi essenziali, in primo luogo Ferrovie SudEst, l'Azienda ASL e il distretto d'ambito, gli Istituti scolastici. E ancora Puglia Sviluppo, Puglia Promozione, Università e il CNR. Oltre alle amministrazioni comunali rientranti nell'area progetto e strategia, alla Provincia, al GAL Capo di Leuca e alla collaborazione con l'area Programma dei Comuni Terre d'Otranto.

Il primo confronto svolto il 25 maggio 2016, per l'esame delle condizioni di ammissione alla Strategia con CTAI e il territorio, ha rappresentato il momento più alto del "patto di collaborazione" tra gli attori territoriali per tentare di rivitalizzare il territorio. Poi è stato un susseguirsi di momenti di confronto nell'assemblea dei Sindaci, sui tavoli tecnici, con attività di scouting, di focus mirati. Momenti che hanno consentito di portare sul tavolo gli argomenti e le azioni fondamentali da proporre nel Preliminare di Strategia approvata nel maggio 2017. In questa fase è nata la consapevolezza, da parte del territorio, delle potenzialità delle attività messe in campo dalla Strategia. Il punto di svolta può essere ben rappresentato dall'accordo raggiunto per l'integrazione dei programmi di riorganizzazione del sistema di trasporto tra i Comuni, la Provincia, la Regione e Ferrovie Sud per la "Metropolitana del Sud Salento". Per continuare con l'intesa con i Comuni dell'area di Terre d'Otranto la Regione e Puglia Promozione per l'istituzione della Destinazione Turistica" e ancora l'approvazione da parte del Consiglio Regionale della norma che consente ad Aree Interne Sud Salento la sperimentazione di politiche di paesaggio post-xylella.

La seconda parte del lavoro tramite incontri mirati nel territorio, focus, scouting, tavoli tecnici con operatori turistici, aziende agricole, istituti scolastici, e distretto sanitario, in stretto raccordo con la Regione i dipartimenti di riferimento, con l'Unione dei Comuni e il GAL di Leuca, la Provincia, l'Università, CNR, Puglia Promozione si è concentrata sulla puntualizzazione degli strumenti, risorse, i soggetti attuatori, indicatori di risultato. In particolare, nel periodo considerato va segnalato l'incontro promosso nell'ambito della Fiera del Levante con CNAI su "identità e tradizioni a rischio", sui territori colpiti da xylella. In tutte le fasi è stato indispensabile il coordinamento e confronto con la Sezione attuazione del programma regionale che, unitamente alle rappresentanze dei Comuni, ha svolto il ruolo di cerniera fra l'ambito locale delle strutture regionali e nazionale.

Questo modello di gestione e cooperazione, che ha mostrato la sua efficacia, sarà riproposto in fase attuativa attraverso la costituzione di un "Comitato ristretto" o di regia. che verrà istituito dall'assemblea dei Sindaci dopo l'approvazione formale della Strategia avrà il compito di:

coordinare e orientare le attività della Strategia;
assicurare il monitoraggio tecnico, finanziario, degli interventi;
mantenere e rafforzare la rete degli attori locali implicati nella Strategia;
garantire il costante collegamento e legame tra territorio e i livelli regionale e nazionale (CTAI).

Il personale interno dei Comuni, con particolare riferimento al servizio associato dell'Unione dei Comuni e dal coordinamento previsto per l'Ufficio di Piano, in collaborazione con la struttura del GAL" e il gruppo dell'assistenza tecnica Aree Interne, costituiranno il supporto di coordinamento tecnico e operativo al "Comitato ristretto" per la definizione dell'accordo di programma quadro e la sua gestione. In simbiosi con il percorso che ha portato alla definizione e costruzione della Strategia, il "Comitato ristretto", opererà in stretto rapporto con la Sezione attuazione del programma Regionale, l'assemblea dei Sindaci, le Strutture regionali coinvolte nella Strategia. Infine, la visibilità della Strategia verrà garantita da una attività di confronto, partecipazione, e promozione anche in relazione alla attuazione delle azioni previste.

MOTTO

Per un turismo che invita il turista, utente temporaneo del paesaggio, a farsi abitante e attore dei processi di sviluppo e costruttore del paesaggio.

7 Le misure di contesto

Nell'ambito dell'attuazione della Strategia, il Servizio "Attuazione programmi" della Regione Puglia proseguirà con Aree Interne l'integrazione delle misure attuative possibili con la programmazione regionale in scadenza e futura.

Tra gli obiettivi programmatici prioritari figurano:

- interventi infrastrutturali per accompagnare l'azione portante del servizio di trasporto a chiamata e l'integrazione con la riorganizzazione del servizio di trasporto locale e ferroviario;
- buona scuola, formazione e lavoro;
- welfare e politiche sociali
- ambiente
- misure a sostegno del recupero per il paesaggio post-xylella e diversificazione produttiva;
- riqualificazione del water-front e dei borghi storici
- manifattura

Per quanto riguarda le misure di contesto alle azioni previste:

-mobilità, si tratta di dare continuità al programma della Strategia per rendere funzionale l'intervento (TAD) integrato al piano di TPL ed al programma di riorganizzazione del servizio ferroviario, attraverso interventi di carattere infrastrutturale in attuazione della azione, attraverso la misura 7.2 POR-FESR per "rafforzare le connessioni dei nodi secondarie terziari delle "aree interne" con i principali assi viari e ferroviari della rete TEN-T" si procederà in ordine a quanto verrà assegnato al Sud Salento ad individuare gli interventi infrastrutturali previsti per la realizzazione degli obiettivi della Strategia.

-agricoltura e paesaggio, con riferimento alla Politica regionale, il Fondo Sviluppo e Coesione 2014-20 con delibera CIPE n 69/2018 stabilisce le misure di emergenza di contrasto alla xylella integrative al piano operativo agricoltura. In tale contesto si provvederà ad individuare le iniziative sostenibili coerenti con gli obiettivi programmatici della Strategia per gli interventi a sostegno dei conduttori fondiari per i progetti di recupero e valorizzazione economica e paesaggistica. Con l'adozione delle linee guida del Piano Integrato di Paesaggio in attuazione della LR. n.277 /18 si provvederà alla individuazione delle azioni di multifunzionalità paesaggistica coerenti con il programma della Strategia da perseguire con la nuova programmazione 2021-27.

-turismo, di respiro regionale è l'istituzione delle Destinazione Turistica sud Salento, essa rappresenta un modello d'intervento territoriale pubblico-privato, proprio di una zona turistica matura che deve durare nel tempo. Dopo la prima fase sperimentale sostenuta dall'APQ, la DTSS dovrà essere consolidata tra gli strumenti di intervento delle politiche regionali di promozione turistica, a sostegno dei turismi di "bassa Stagione" del Sud Salento. Gli obiettivi programmatici relativi agli interventi strutturali di riorganizzazione dei water-front e della valorizzazione dei borghi storici verranno perseguiti nel contesto della nuova programmazione 2021/27.

Nel quadro delle attività dell'Unione Rafforzata sono previste due azioni:

-Unione rafforzata, si avvale dell'istituzione del servizio territoriale della Protezione civile la cui attuazione si integra all'interno della misura 5/1 e 5/3 per promuovere investimenti destinati a far fronte a rischi specifici, il cui intervento verrà dimensionato in ordine al bando che la Regione si appresta a pubblicare, e potenziato sino a completare quanto previsto nel programma della Strategia con la programmazione 2021/27.

-la collaborazione prevista tra Aree Interne Sud Salento e Regione-Innova Puglia per l'intervento di digitalizzazione della PA con servizi innovativi ed interoperabili consentirà di individuare gli interventi necessari a rendere operativo e funzionale il sistema secondo gli standard previsti. In relazione ai risultati e all'individuazione dei punti deboli del sistema, si provvederà a sviluppare e le attività previste nel programma della Strategia per garantire all'Unione Rafforzata l'innovazione tecnologica necessaria, utilizzando le misure di sostegno previste dal POR-FESR.

ALLEGATO 1 – TABELLA RIEPILOGATIVA DEGLI INTERVENTI RISULTATI ATTESI,INDICATORI

Ambito	Risultati attesi	Scheda - interventi	Indicatori di risultato	Definizione	Importo	Fonte di finanziamento	Soggetto attuatore
MOBILITA'	RA 4.6 - Aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane	M1 - Sistema di Trasporto a Domanda (TAD) dell'Area Interna Sud Salento	Cod. 129 - Utilizzo di mezzi pubblici di trasporto da parte di occupati, studenti, scolari e utenti di mezzi pubblici	Numero di occupati, studenti, scolari e utenti di mezzi pubblici che hanno utilizzato mezzi pubblici di trasporto sul totale delle persone che si sono spostate per motivi di lavoro e di studio e hanno usato mezzi di trasporto.	€ 2.419.000	Legge di stabilità	Unione dei Comuni
	RA 4.6 - Aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane	M2 - Servizi di Trasporto a Domanda TAD per l'accessibilità ai poli dell'istruzione scolastica	Cod. 129 - Utilizzo di mezzi pubblici di trasporto da parte di occupati, studenti, scolari e utenti di mezzi pubblici	Numero di occupati, studenti, scolari e utenti di mezzi pubblici che hanno utilizzato mezzi pubblici di trasporto sul totale delle persone che si sono spostate per motivi di lavoro e di studio e hanno usato mezzi di trasporto.	€ 594.000	Legge di stabilità	Unione dei Comuni
	RA 4.6 - Aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane	M3 - Servizi di Trasporto a Domanda TAD per l'accessibilità dei poli socio-sanitari	Cod. 129 - Utilizzo di mezzi pubblici di trasporto da parte di occupati, studenti, scolari e utenti di mezzi pubblici	Numero di occupati, studenti, scolari e utenti di mezzi pubblici che hanno utilizzato mezzi pubblici di trasporto sul totale delle persone che si sono spostate per motivi di lavoro e di studio e hanno usato mezzi di trasporto.	€ 540.000	Legge di stabilità	Unione dei Comuni
TURISMO	RA 6.8 - Riposizionamento competitivo delle destinazioni	T1 - Destinazione turistica sud Salento: Attività di promozione (business to business)	Cod. 105- Tasso di turisticità	Giornate di presenza (italiani e stranieri) nel complesso degli esercizi ricettivi per abitante.	€ 350.000	POR/FESR	Unione dei Comuni
		T2 - Destinazione turistica: qualificazione del sistema dei servizi turistici locali	Cod. 105- Tasso di turisticità	Giornate di presenza (italiani e stranieri) nel complesso degli esercizi ricettivi per abitante.	€ 300.000	POR/FESR	Unione dei Comuni

Ambito	Risultati attesi	Scheda - interventi	Indicatori di risultato	Definizione	Importo	Fonte di finanziamento	Soggetto attuatore
	turistiche.	T3 - Destinazione Turistica Sud Salento: Interventi di comunicazione (business to consumer)	Cod. 105- Tasso di turisticità	Giornate di presenza (italiani e stranieri) nel complesso degli esercizi ricettivi per abitante	€ 350.000	POR/FESR	Unione dei Comuni
IDENTITA'	RA 6.6 – Migliorare le condizioni e gli standard di offerta e fruizione del patrimonio nelle aree attrezzatura naturale.	IP1 - Terra pioniera	Cod. 443 - Tasso di turisticità nei parchi nazionali e regionali	Giornate di presenza (italiani e stranieri) nei comuni in aree terrestri protette nel complesso degli esercizi ricettivi per abitante.	€ 940.000	POR/FESR	Unione dei Comuni
INNOVAZIONE PA	RA 2.2 - Digitalizzazione dei processi amministrativi e diffusione di servizi digitali pienamente interoperabili	PA1 - Crescita della qualità delle prestazioni della P.A.	cod. 424 - Comuni con servizi pienamente interattivi.	Numero di Comuni con servizi pienamente interattivi in percentuale sul totale dei Comuni	€ 760.000	POR/FESR	Unione dei Comuni
ASSOCIAZIONISMO	RA 5.3 - Riduzione del rischio incendi e del rischio sismico	PA2 - Rafforzamento della funzione Protezione civile	cod. 512 Indice di rischio sismico	Classe di rischio sismico (pericolosità, vulnerabilità degli edifici, esposizione a rischio di persone e cose)	€ 300.000	POR/FESR	Unione dei Comuni
ASSISTENZA TECNICA	RA 11.6 - Miglioramento della governance multilivello e della capacità amministrativa e tecnica delle pubbliche amministrazioni nei programmi d'investimento pubblico	AT1 - Supporto all'attuazione della Strategia	cod. 405 Progetti e interventi che rispettano i crono-programmi di attuazione e un tracciato unico completo	Quota di progetti e interventi che rispettano i crono-programmi di attuazione e un tracciato unico completo nel Sistema di monitoraggio unitario	€ 187.000	Legge di stabilità	Comune capofila

ALLEGATO 2 – SCHEDE INTERVENTI

ID PRATICA	MOBILITA'
Codice intervento e Titolo:	M1- Sistema di Trasporto a Domanda (TAD) dell'Area Interna Sud Salento - Capo di Leuca

Localizzazione intervento: Comuni dell'area di progetto con servizi integrati in area strategia

Costo e copertura finanziaria: € 2.419.000,00

Fonte finanziaria: Legge di stabilità

Tipologia dell'intervento: Fornitura beni o servizi

Obiettivo e oggetto dell'intervento:

Il progetto mira a strutturare e mettere in esercizio un sistema di trasporto collettivo a domanda (TAD) al fine di favorire la mobilità interna all'area, l'inclusione sociale e l'accessibilità dei comuni del Sud Salento rispetto ai centri servizi principali sia a scala provinciale (Lecce, Maglie, Gallipoli, Nardò, Galatina) che locale (Ugento, Casarano, Ruffano, Tricase, polo sanitario di Gagliano del Capo).

Il sistema TAD consisterà nell'attivazione di servizi di trasporto collettivo in grado di servire con continuità più comuni limitrofi e gravitanti intorno a uno o più nodi di interscambio e/o accesso ai servizi principali: centri servizi dell'area strategia, poli scolastici e sanitari, stazioni ferroviarie e fermate autolinee di media e lunga percorrenza.

L'organizzazione dei servizi TAD seguirà due criteri guida e modalità principali coerenti con le Linee guida regionali per la redazione e l'aggiornamento dei piani di bacino del trasporto pubblico locale (approvate con DGR 2086 del 21/12/2016):

1. la predisposizione di corse automobilistiche di adduzione ai nodi nelle fasce orarie di picco e/o dedicate ad utenze specifiche (studenti, utenti dei poli sanitari) secondo un programma di esercizio ad orario calibrato sulla base della domanda effettiva e con veicoli di idonee capacità (autobus) > **Servizi TAD della rete di secondo livello.**
2. l'attivazione di servizi di trasporto flessibili, cosiddetti a chiamata o su prenotazione, senza orari, percorsi e fermate prestabilite, effettuati con veicoli di più ridotte dimensioni (minibus) e gestiti attraverso una piattaforma informatica di ottimizzazione e prenotazione delle corse > **Servizi FlexiTAD della rete di terzo livello.**

Il progetto prevede di strutturare un sistema di trasporto interno all'area del Sud Salento basato sulla domanda e non sull'offerta, flessibile e inclusivo, aggregando e ottimizzando più necessità di spostamento in luogo di servizi separati e differenziati per tipo di utenza.

Il sistema TAD prevede l'esercizio di servizi su alcuni circuiti sia invernali che estivi in integrazione alle altre forme di trasporto pubblico tradizionale (servizi minimi già in essere del trasporto pubblico ferroviario e automobilistico, scuolabus e servizi speciali sanitari), favorendo l'interscambio modale in aree ben definite ed attrezzate (stazioni, centri cittadini) ed estendendo l'accesso ai servizi anche attraverso paline virtuali e percorsi flessibili.

Tale sistema consentirà di supportare la popolazione locale (in particolare anziani, persone con mobilità ridotta, immigrati, residenti in aree rurali, donne e giovani) nelle necessità di spostamento quotidiano per motivi di lavoro, studio (ad esempio per attività scolastiche o extrascolastiche pomeridiane attualmente non servite da servizi di trasporto pubblico ordinario), per raggiungere autonomamente i servizi, i luoghi di socializzazione ma anche i numerosi siti di interesse turistico presenti sia lungo la costa che nell'entroterra.

Il progetto, contemperando esigenze di inclusione sociale, equità e innalzamento della qualità ed efficacia del trasporto pubblico locale, intende puntare con particolare determinazione sulla modificazione del sistema di domanda e offerta di mobilità attuale, del tutto carente sotto il profilo dell'accessibilità ai modi collettivi ed eccessivamente sbilanciato sulla modalità privata, quale fondamentale leva di sviluppo economico e sociale, inversione degli attuali trend socio-demografici rimuovendone le criticità e connotando reti e servizi per la mobilità delle persone per elevati livelli di servizio, integrazione, innovazione e flessibilità. Il progetto mira dunque ad estendere l'offerta di mobilità collettiva, accorciare i tempi di percorrenza offrendo una valida alternativa al trasporto privato e migliorando la fruizione sia delle aree urbane che rurali anche in chiave turistica. Infatti, tenendo conto anche della forte stagionalità dei flussi di traffico e della domanda di mobilità in ragione del primato dell'area in termini di presenze turistiche, questo intervento si connota per la flessibilità delle soluzioni adattabili, capaci di aumentare in termini di incisività dell'offerta in alcuni periodi dell'anno.

L'intervento, soddisfacendo due necessità di trasporto, sistematica di adduzione e flessibile su prenotazione, consentirà la razionalizzazione dei servizi minimi programmati dalla Regione Puglia e dall'ATO di Lecce e il potenziamento dell'offerta attraverso percorrenze aggiuntive così come previsto dall'art. 16 comma 3 del D. Lgs. 422/97.

Più nel dettaglio l'intervento propone:

- per la **rete di primo livello** (servizi minimi principali delle rete di trasporto pubblico): la modifica e razionalizzazione di alcuni tracciati e orari dei servizi (siano essi già operati dalle aziende di trasporto pubblico concessionarie o messi

a gara attraverso il nuovo Piano di Bacino dell'ATO) in modo da configurare l'esercizio di nr. 3 direttrici automobilistiche espresse, ad alta frequenza ed elevata velocità commerciale, con fermate nei soli nodi principali, sulle seguenti relazioni nord-sud

- direttrice Adriatica via Leuca (estiva) – Tricase (nodo principale) – Maglie – Lecce
- direttrice Mediana via Casarano (nodo principale) – Galatina – Lecce
- direttrice Jonica via Leuca (estiva) – Salve (estiva) – Ugento – Casarano – Gallipoli - Lecce

Le risorse a valere sulla strategia dell'Area Interna non riguarderanno il finanziamento di percorrenze aggiuntive ma il solo equipaggiamento dei veicoli con sistema di localizzazione satellitare AVM connesso alla piattaforma TAD, la decorazione della livrea dei mezzi e delle fermate site all'esterno dell'area interna e il coordinamento con l'ATO di Lecce per l'ottimizzazione e la sincronizzazione del programma di esercizio.

- per la **rete di secondo livello** (pendolarismo, accesso ai servizi amministrativi, socio-sanitari e culturali): la razionalizzazione delle percorrenze già programmate e l'attivazione di servizi TAD aggiuntivi su relazioni e orari non coperti dal Piano di Bacino dell'ATO (servizi minimi). L'intervento riportato nella presente scheda prevede la strutturazione di un servizio automobilistico con veicoli di capacità idonea (autobus o minibus) e corse predefinite verso le località costiere dell'area, corse festive/serali tra i centri urbani nonché di adduzione alla rete di primo livello (fermate principali e stazioni) per integrare e potenziare l'offerta in essere laddove carente. Si prevedono percorrenze aggiuntive pari a 30.000 bus-km/anno. Il servizio si integra con le percorrenze aggiuntive previste per i servizi di tipo scolastico e socio-sanitario quantificate e descritte nelle rispettive schede intervento M2 e M3.
- per la **rete di terzo livello** (servizi di trasporto flessibile a domanda nelle fasce orarie di morbida): attivazione del servizio FlexiTAD sulla base di specifici circuiti con corse non predefinite e organizzate secondo richieste/prenotazioni e dunque variabili per giorno e fascia oraria, garantendo idonee percorrenze aggiuntive con monte chilometrico annuale prestabilito stimabile in circa 250.000 minibus-km/annuo. I servizi saranno svolti con mezzi di minore capacità (minibus-minivan a basso impatto ambientale) e si attesteranno sui nodi di interscambio della rete cosiddetta di primo livello (Tricase e Casarano nel periodo invernale e Tricase, Casarano, Ugento, Salve e Leuca in estate) e tra nodi di interscambio degli stessi circuiti al fine di consentire una effettiva sinergia e copertura dell'intera area interna.

Le percorrenze aggiuntive finanziate attraverso l'intervento serviranno a valutare tanto l'eventuale sostenibilità finanziaria dei servizi a mercato (sulla base del fattore di riempimento dei mezzi e della domanda soddisfatta) quanto il loro inquadramento nell'ambito del Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio con risorse che dovranno continuare essere garantite con oneri a carico dei bilanci degli enti coinvolti. A tal fine, la Regione Puglia ha espressamente previsto il cofinanziamento dei servizi aggiuntivi rispetto a quelli definiti minimi attraverso la L.R. 67/2018 (che ha modificato l'art. 6 della L.R. 18/2002) fermo restando la compatibilità con gli obiettivi della programmazione regionale.

In via preliminare il Sistema di Trasporto a Domanda (TAD) del Sud Salento potrà essere articolato secondo i seguenti circuiti/aree di gravitazione:

a) stagione invernale (ottobre-aprile)

- Circuito TAD1 Ugento (Gemini-Ugento-Taurisano-Ruffano-Casarano);
- Circuito TAD2 Acquarica-Presicce (Acquarica del Capo-Presicce- Alessano-Tricase stazione FSE-Specchia);
- Circuito TAD3 Patù (Salve-Morciano-Patù-Giuliano-Barbarano-Ruggiano-Montesardo-Alessano-Tricase stazione FSE);
- Circuito TAD4 Corsano (Castrignano del Capo-Gagliano del Capo-Sandana-Corsano-Tiggiano-Tricase stazione FSE);
- Circuito TAD5 Specchia (Specchia-Lucignano-Tricase stazione FSE-Depressa-Montesano-Miggiano);

b) circuiti aggiuntivi stagione estiva (maggio-settembre)

- Circuito TAD 6 Jonico (Ugento-Torre S. Giovanni-Fontanelle-Torre Mozza-Lido Marini- Torre Pali-Torre Vado-Salve);
- Circuito TAD 7 Jonico (Salve-Torre Vado-Marina di San Gregorio- Marina di Felloniche-Leuca-Castrignano del Capo);
- Circuito TAD 8 Adriatico (Litoranea Leuca-Ciolo-Novaglie-Marina Serra-Tricase Porto-Tricase Stazione FSE).

L'intervento prevede la sperimentazione del servizio con onere finanziario a carico delle risorse SNAI per un periodo di tre anni e per questo si rendono necessari:

- la redazione di idoneo studio di mobilità per la stima della domanda potenziale sulla base dei bisogni espressi nell'area e il progetto di dettaglio del sistema TAD, incluso il capitolato tecnico per l'affidamento in gestione del servizio;

- l'istituzione di una centrale operativa di esercizio dotata di opportuna piattaforma informatica di gestione e di call center (la cui gestione potrà essere integrata nell'ambito del bando per l'esercizio del sistema TAD);
- il coordinamento da parte di un mobility manager d'area,
- l'acquisto/noleggio di apparecchiature e tecnologie necessarie all'attivazione della centrale di esercizio e la copertura dei costi di funzionamento incluse le attività di comunicazione e informazione all'utenza.

Coerenza programmatica e contestualizzazione dell'intervento

Coerenza programmatica

Il progetto presenta un elevato grado di coerenza con le politiche comunitarie, nazionali e regionali. A livello europeo con: - Pacchetto clima energia 20-20-20, approvato dal Parlamento europeo il 17/12/2008; Libro bianco 2050 "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti- per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile". Comunicazione UE COM (2011) 144.

A livello statale con: Autorità di regolazione dei trasporti, Schema di atto di regolazione recante "Definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento, ai sensi dell'art.37, c.3 lett-a) del DL n.201/2011 e dell'art. 37 c.1 del DL 1/2012" (allegato A alla delibera n.83 del 21/07/2016); Autorità di regolazione dei trasporti, Atto di regolazione recante la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera a), del decreto-legge n. 201/2011 e dell'articolo 37, comma 1, del decreto-legge n. 1/2012 (Delibera n. 48 del 30 marzo 2017).

A livello regionale e locale con: Regione Puglia - DGR n.1645 del 20 settembre 2018, modifiche alle "Linee Guida regionali per la redazione dei Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile (PUMS), così come approvate dalla DGR n. 193 del 20 febbraio 2018; Regione Puglia - Piano attuativo 2015-2019 del piano regionale dei trasporti (PA 2015-2019) e piano triennale dei servizi PTS (approvati con DGR 598/2016); Regione Puglia - Linee guida per la redazione e l'aggiornamento dei piani di bacino del trasporto pubblico locale (approvate con DGR 2086 del 21/12/2016); Piano di bacino del trasporto pubblico locale della Provincia di Lecce – aprile 2018.

Contestualizzazione dell'intervento

L'area del Sud Salento si colloca prima a livello regionale e tra le prime a livello nazionale per l'indice di utilizzo del trasporto individuale. Tempi, costi e modalità di accesso al lavoro, ai servizi territoriali, agli snodi principali per la mobilità risultano fortemente penalizzanti dall'attuale organizzazione di servizi della mobilità del territorio. La Strategia SNAI si contestualizza come descritto nelle azioni d'intervento 4.4 punto 1.

Risultati attesi

Risultati SNAI

Miglioramento della vivibilità e dell'accessibilità nei centri urbani delle aree interne

Miglioramento della mobilità da, per e entro le aree interne al fine di rendere più accessibili i servizi sul territorio.

POR – FESR

RA 4.6 - Aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane

Descrizione dell'intervento in relazione risultati attesi

L'intervento prevede:

a) Studio della domanda di mobilità dell'area interna e progettazione del sistema TAD

Si prevede di redigere uno studio preliminare di analisi del sistema di offerta attuale e stima della domanda potenziale unitamente al progetto di dettaglio del sistema TAD. Studio e progetto sono propedeutici alla successiva sperimentazione, che prevedrà l'adeguamento/razionalizzazione delle percorrenze e dei servizi di trasporto pubblico attualmente presenti nell'area e la messa in esercizio dei servizi TAD e FlexiTAD di secondo e terzo livello. Lo studio consentirà di parametrare la sostenibilità a regime del servizio (definizione dei bacini di gravitazione ottimali, stima percorrenze), opportunamente calibrato sulla base delle effettive necessità dell'utenza sia rispetto all'adduzione verso le reti primarie che di domanda debole. Il progetto del sistema permetterà inoltre di evidenziare la razionalizzazione di una parte dei servizi denominati di secondo livello e di riorganizzazione di alcune direttrici principali di primo livello. Esso includerà anche la razionalizzazione della flotta e dei servizi scuolabus attualmente gestiti dai comuni. Pertanto, sarà lo studio a definire l'assetto ottimale della nuova offerta di trasporto, in relazione alla domanda stimata e alla capacità finanziaria dell'area per la sostenibilità a regime dei servizi.

Verranno analizzate nel dettaglio le opzioni di servizi attivabili sulla base delle piattaforme attualmente presenti sul mercato per l'ottimizzazione delle corse, il routing, la prenotazione tramite call center e app smartphone da parte degli utenti registrati e il pagamento dei viaggi. Il progetto dovrà inoltre caratterizzare le tipologie di veicoli utilizzabili (ad esempio capacità, alimentazione), il loro equipaggiamento (ad esempio pedana per accesso disabili in carrozzina) e distinguere tra le funzioni della centrale di esercizio del sistema TAD e dell'ufficio comune della mobilità sostenibile

dell'area interna.

Lo studio imposterà inoltre sia il piano degli investimenti necessari che le caratteristiche del piano economico che, a conclusione della fase di sperimentazione del sistema, consentirà di verificarne la sostenibilità a regime.

b) capitolato per la gara, espletamento della gara ed affidamento del servizio

Gli esiti del progetto del sistema TAD consentiranno di redigere il capitolato tecnico di gara con la definizione delle caratteristiche del servizio e dei requisiti necessari per la pubblicazione del bando e l'affidamento del servizio. Potranno essere scisse in due distinti affidamenti le attività di gestione del sistema TAD, che include la gestione della centrale operativa, da quelle di contrattualizzazione dei singoli operatori.

c) attivazione della Centrale di esercizio e dell'Ufficio Comune della Mobilità Sostenibile per la governance del sistema TAD

La centrale di esercizio del sistema TAD verrà attrezzata delle apparecchiature necessarie (computer, arredi) e verranno installati software e attrezzature necessari all'implementazione (sistemi di bordo per i veicoli, paline intelligenti). La centrale verrà gestita da almeno 3 operatori call center ed un coordinatore del servizio. Oltre alla Centrale TAD, i cui costi potranno essere nel bando di gestione del servizio TAD, i comuni predisporranno un Ufficio Comune della Mobilità Sostenibile con compiti di programmazione, pianificazione e controllo sia del sistema TAD che degli altri servizi di trasporto collettivo presenti nell'area (rete del TPL e servizi scuolabus). L'Ufficio Comune, che si configurerà quindi come vera e propria agenzia della mobilità dell'area da costituirsi attraverso le modalità previste dall'articolo 30 del Testo unico degli enti locali (TUEL) (D.lgs. 18 agosto 2000, n.267), sarà coordinato da un Mobility Manager d'Area in possesso di idonee competenze e sarà composto anche da due figure tecniche (personale da individuare all'interno dell'attuale pianta organica dei comuni dell'area a cui verranno traferite le competenze in termini di gestione e mobility management in modo da garantire continuità al funzionamento dello stesso anche dopo le attività previste nell'ambito della SNAI).

Contemporaneamente sarà realizzata un'attività di promozione ed informazione relativa al servizio oggetto della sperimentazione.

d) Ottimizzazione rete di trasporto primo e secondo livello

In questa fase verranno finalizzati gli accordi di razionalizzazione e ottimizzazione delle reti di primo e secondo livello (percorrenze già inserite come servizi minimi nel Piano di Bacino dell'ATO di Lecce) temperando l'integrazione delle percorrenze aggiuntive nell'ambito delle procedure di affidamento dei servizi di trasporto pubblico provinciale (in accordo con la stazione appaltante Regione Puglia e Provincia di Lecce). Verranno inoltre avviate le attività di allestimento dei veicoli (treni/bus) e dei nodi del sistema TAD. Al termine della sperimentazione, in accordo con Regione Puglia e Provincia di Lecce, Centrale TAD e Ufficio Comune potranno continuare a svolgere tale funzione di pianificazione e monitoraggio dei servizi che verranno stabilizzati all'interno dei nuovi contratti di servizio del TPL o gestiti a mercato da operatori privati. Le competenze del Mobility Manager d'Area esterno, nel corso del periodo di sperimentazione, verranno trasferite ad uno dei due tecnici previsti, interni alla pianta organica dei Comuni, sia attraverso l'esperienza sul campo in affiancamento al coordinatore che mediante la partecipazione ad un corso professionale specifico. In questo modo verrà garantita la continuità del coordinamento e l'operatività delle funzioni demandate.

e) Sperimentazione del Sistema di Trasporto a Domanda (TAD)

Le fasi precedenti sono propedeutiche alla sperimentazione del sistema di trasporto a domanda per un periodo di 3 anni. Anno 2020 - Esercizio del servizio primo anno distinto tra esercizio invernale ed estivo incluse attività di monitoraggio di indicatori di output.

Anno 2021 - Esercizio a regime ed attività di monitoraggio di indicatori di output.

Anno 2022 - Esercizio a regime.

f) Integrazione dei servizi a regime

Una volta conclusa la fase di sperimentazione, e verificate le risultanze di cui al piano economico e la relativa sostenibilità finanziaria, i servizi di trasporto di cui al presente progetto verranno integrati come aggiuntivi nel Piano di Bacino dell'ATO provinciale, finanziati dagli Enti (Comuni, Regione) con risorse proprie o gestiti a mercato da parte di operatori privati (relativamente alla quota di servizi che si auto-sosterranno).

Indicatori di realizzazione e risultato

Indicatori di realizzazione

Numero di linee e corse del TPL ordinario e stagionale modificate e integrate nel nuovo sistema TAD

Percorrenze dei servizi minimi di TPL ottimizzate (bus-km)

Percorrenze dei servizi aggiuntivi TAD (bus-km)
 Numero veicoli (bus, treni) e fermate della rete di primo livello integrate nel sistema TAD (livrea, AVM, informazioni)
 Numero di fermate TAD installate
 Numero di minibus del sistema FlexiTAD in servizio
 Numero di circuiti del servizio FlexiTAD istituiti
 Realizzazione della centrale di esercizio e dell'ufficio comune

Indicatori di risultato

Numero di viaggiatori sui veicoli del servizio TAD di secondo livello
 Numero di viaggiatori sui circuiti del servizio FlexiTAD
 Numero di viaggiatori con difficoltà motoria trasportati dal sistema TAD
 Load factor dei servizi TAD di secondo livello
 Load factor dei servizi FlexiTAD
 Indice di copertura dei costi di esercizio con i ricavi della bigliettazione
 Livello di soddisfazione dell'utenza

Cod. 129 Utilizzo di mezzi pubblici di trasporto da parte di occupati, studenti, scolari e utenti di mezzi pubblici

Numero di occupati, studenti, scolari e utenti di mezzi pubblici che hanno utilizzato mezzi pubblici di trasporto sul totale delle persone che si sono spostate per motivi di lavoro e di studio e hanno usato mezzi di trasporto.

TIPOLOGIE DI SPESA

Per il budget annuale di esercizio del sistema TAD si è provveduto a stimare percorrenze di km 30.000 per i Servizi di trasporto TAD AGGIUNTIVI di 2° livello e di km 250.000 percorrenze di Servizi di trasporto FlexiTAD AGGIUNTIVI di 3° livello, utilizzando per entrambi i servizi un costo parametrico di € 1,80.

DESCRIZIONE INVESTIMENTI (UNA TANTUM)	Importo	Totale
Studio di mobilità e progetto del sistema di trasporto a domanda TAD	€ 45.000,00	
Centrale di esercizio dei servizi flessibili (arredi, computer, licenza software e installazione) + allestimento veicoli TAD (AVM, Tablet e livree)	€ 117.000,00	
Equipaggiamento veicoli TPL (nr. 34 veicoli) per linee esprese bus/treni di primo livello	€ 68.000,00	
Realizzazione punti di fermata presso i nodi TAD (21 nodi)	€ 195.000,00	
TOTALE INVESTIMENTI		€ 425.000,00
BUDGET ANNUALE PER ESERCIZIO SISTEMA TAD	Importo annuale	Totale 3 anni
Centrale di esercizio dei servizi flessibili (costi operativi, operatori call center, campagne informative e comunicazione)	€ 114.000,00	€ 342.000,00
Servizi di trasporto TAD AGGIUNTIVI di 2° livello	€ 54.000,00	€ 162.000,00
Servizi di trasporto FlexiTAD AGGIUNTIVI di 3° livello	€ 450.000,00	€ 1.350.000,00
BUDGET ANNUALE PER UFFICIO COMUNE DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE	Importo annuale	Totale 4 anni
Mobility Manager d'Area	€ 30.000,00	€ 120.000,00
Attività promozionali e spese varie ufficio comune	€ 5.000,00	€ 20.000,00
TOTALE COSTI OPERATIVI (3 ANNI DI ESERCIZIO e 4 ANNI UFFICIO COMUNE)		€ 1.994.000,00
IMPORTO COMPLESSIVO INTERVENTO		€ 2.419.000,00

Soggetto attuatore

Unione dei Comuni

ID PRATICA**MOBILITA'**

Codice intervento e Titolo: **M2 Servizi di Trasporto a Domanda TAD per l'accessibilità ai poli dell'istruzione scolastica**

Localizzazione intervento: Comuni dell'area di progetto con servizi integrati in area strategia

Costo e copertura finanziaria: € 594.000

Fonte finanziaria: Legge di stabilità

Tipologia dell'intervento: Fornitura beni o servizi

Obiettivo e oggetto dell'intervento:

Il nuovo Sistema di Trasporto a Domanda TAD, descritto nelle sue componenti principali nella scheda intervento M1, prevede l'ottimizzazione e l'integrazione della rete di trasporto pubblico dell'ATO di Lecce (servizi minimi) attraverso percorrenze aggiuntive ex art. 16 comma 3 del D. Lgs. 422/97 per servizi di trasporto a domanda della rete di secondo e terzo livello.

L'intervento descritto nella presente scheda tratta in particolare delle percorrenze e delle relazioni necessarie a raggiungere i poli e i servizi per l'istruzione scolastica.

Si agirà in particolare sulla "rete di secondo livello", organizzata su orari fissi e veicoli di maggiore capacità e su quella di "terzo livello" con servizi del tipo FlexiTAD e veicoli di minore capacità. In quest'ultimo caso, il servizio sarà del tipo porta-a-porta e con prenotazione tramite app e call center e consentirà di raggiungere i servizi per l'istruzione scolastica anche da parte di persone con mobilità ridotta e anziani.

Tutti i veicoli e le fermate del sistema TAD saranno accessibili e dotate di sistemi di infomobilità idonei. La Strategia punta inoltre a stabilizzare le percorrenze ed il finanziamento del servizio in accordo con la Regione Puglia e gli istituti scolastici di riferimento, mutuando esperienza già sviluppate in altri contesti europei quali il servizio Valys olandese o Flextrafik danese.

Più nel dettaglio l'intervento per l'accessibilità dei poli per l'istruzione scolastica propone:

- per la **rete di secondo livello**, la strutturazione di un servizio automobilistico con veicoli di capacità idonea e corse predefinite verso i poli per l'istruzione scolastica dell'area nonché di adduzione alla rete di primo livello (fermate principali e stazioni). Si prevedono percorrenze aggiuntive pari a circa 60.000 bus-km/anno;
 - per la **rete di terzo livello** (servizi di trasporto flessibile a domanda nelle fasce orarie di morbida): attivazione del servizio FlexiTAD sulla base di specifici circuiti con corse non predefinite e organizzate secondo richieste/prenotazioni e dunque variabili per giorno e fascia oraria, garantendo idonee percorrenze con monte chilometrico annuale prestabilito stimabile in circa 50.000 minibus-km/annuo.
- I servizi saranno svolti con mezzi di minore capacità (minibus-minivan a basso impatto ambientale) e si attesteranno sui poli per l'istruzione scolastica del basso Salento.

Coerenza programmatica e contestualizzazione dell'interventoCoerenza programmatica

Il progetto presenta un elevato grado di coerenza con le politiche comunitarie, nazionali e regionali. A livello europeo con: - Pacchetto clima energia 20-20-20, approvato dal Parlamento europeo il 17/12/2008; Libro bianco 2050 "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti- per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile". Comunicazione UE COM (2011) 144.

A livello statale con: Autorità di regolazione dei trasporti, Schema di atto di regolazione recante "Definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento, ai sensi dell'art.37, c.3 lett-a) del DL n.201/2011 e dell'art. 37 c.1 del DL 1/2012" (allegato A alla delibera n.83 del 21/07/2016); Autorità di regolazione dei trasporti, Atto di regolazione recante la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera a), del decreto-legge n. 201/2011 e dell'articolo 37, comma 1, del decreto-legge n. 1/2012 (Delibera n. 48 del 30 marzo 2017).

A livello regionale e locale con: Regione Puglia - DGR n.1645 del 20 settembre 2018, modifiche alle "Linee Guida regionali per la redazione dei Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile (PUMS), così come approvate dalla DGR n. 193 del 20 febbraio 2018; Regione Puglia - Piano attuativo 2015-2019 del piano regionale dei trasporti (PA 2015-2019) e piano triennale dei servizi PTS (approvati con DGR 598/2016); Regione Puglia - Linee guida per la redazione e l'aggiornamento dei piani di bacino del trasporto pubblico locale (approvate con DGR 2086 del 21/12/2016); Piano di bacino del trasporto pubblico locale della Provincia di Lecce – aprile 2018.

Contestualizzazione dell'intervento

L'area del Sud Salento si colloca prima a livello regionale e tra le prime a livello nazionale per l'indice di utilizzo del trasporto individuale. Tempi, costi e modalità di accesso al lavoro, ai servizi territoriali, agli snodi principali per la mobilità risultano

fortemente penalizzanti dall'attuale organizzazione di servizi della mobilità del territorio. La Strategia SNAI si contestualizza come descritto nelle azioni d'intervento 4.4 punto 1.

Risultati attesi

Risultati SNAI

Miglioramento della vivibilità e dell'accessibilità nei centri urbani delle aree interne

Miglioramento della mobilità da, per e entro le aree interne al fine di rendere più accessibili i servizi sul territorio.

POR – FESR

RA 4.6 - Aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane

Descrizione dell'intervento in relazione ai risultati attesi

L'intervento prevede:

g) Ottimizzazione rete di trasporto pubblico di secondo livello e dei servizi scolastici

In questa fase verranno finalizzati gli accordi di razionalizzazione e ottimizzazione dei servizi di secondo livello per l'accessibilità dei poli per l'istruzione scolastica (percorrenze già inserite come servizi minimi nel Piano di Bacino dell'ATO di Lecce).

h) Sperimentazione dei Servizi di Trasporto a Domanda (TAD) per l'accessibilità dei poli per l'istruzione scolastica

Le fasi precedenti sono propedeutiche alla sperimentazione del sistema di trasporto a domanda per un periodo di 3 anni.

Anno 2020 - Esercizio del servizio primo anno.

Anno 2021 - Esercizio a regime ed attività di monitoraggio di indicatori di output.

Anno 2022 - Esercizio a regime.

i) Integrazione dei servizi a regime

Una volta conclusa la fase di sperimentazione, e verificate le risultanze di cui al piano economico e la relativa sostenibilità finanziaria, i servizi di trasporto di cui al presente intervento verranno integrati come aggiuntivi nel Piano di Bacino dell'ATO provinciale con risorse proprie.

Indicatori di realizzazione e risultato

Indicatori di realizzazione

Numero di linee e corse del TPL ordinario modificate e integrate nel nuovo sistema TAD

Percorrenze dei servizi minimi di TPL ottimizzate (bus-km)

Percorrenze dei servizi aggiuntivi TAD per l'istruzione scolastica (bus-km)

Numero di fermate TAD installate

Numero di minibus del sistema FlexiTAD in servizio

Numero di circuiti del servizio FlexiTAD istituiti

Indicatori di risultato

Numero di viaggiatori sui veicoli del servizio TAD di secondo livello verso i poli per l'istruzione scolastica

Numero di viaggiatori sui circuiti del servizio FlexiTAD con destinazione i poli e i servizi per l'istruzione scolastica

Numero di viaggiatori con difficoltà motoria trasportati dal sistema TAD

Load factor dei servizi TAD di secondo livello

Load factor dei servizi FlexiTAD

Indice di copertura dei costi di esercizio con i ricavi della bigliettazione

Livello di soddisfazione dell'utenza.

Utilizzo di mezzi pubblici di trasporto da parte di occupati, studenti, scolari e utenti di mezzi pubblici

Numero di occupati, studenti, scolari e utenti di mezzi pubblici che hanno utilizzato mezzi pubblici di trasporto sul totale delle persone che si sono spostate per motivi di lavoro e di studio e hanno usato mezzi di trasporto.

TIPOLOGIE DI SPESA – M.2

Per il budget annuale di esercizio del sistema TAD- ISTRUZIONE SCOLASTICA si è provveduto a stimare percorrenze di km 60.000 per i Servizi di trasporto TAD AGGIUNTIVI di 2° livello e di km 50.000 percorrenze di Servizi di trasporto FlexiTAD

AGGIUNTIVI di 3° livello, utilizzando per entrambi i servizi un costo parametrico di € 1,80.

DESCRIZIONE INVESTIMENTI (UNA TANTUM) - (SI VEDA SCHEDA M.1)	Importo	Totale
Studio di mobilità e progetto del sistema di trasporto a domanda TAD	€ 0.00	
Centrale di esercizio dei servizi flessibili (arredi, computer, licenza software e installazione) + allestimento veicoli TAD (AVM, Tablet e livree)	€ 0.00	
Equipaggiamento veicoli TPL (nr. 20 veicoli) per linee esprese bus/treni di primo livello	€ 0.00	
Realizzazione punti di fermata presso i nodi TAD (18 nodi)	€ 0.00	
TOTALE INVESTIMENTI (SI VEDA SCHEDA M.1)		€ 0.00
BUDGET ANNUALE PER ESERCIZIO SISTEMA TAD	Importo annuale	Totale 3 anni
Centrale di esercizio dei servizi flessibili (costi operativi, operatori call center, campagne informative e comunicazione) (SI VEDA SCHEDA M.1)	€ 0.00	€ 0.00
Servizi di trasporto TAD AGGIUNTIVI di 2° livello ISTRUZIONE SCOLASTICA	€ 108.000,00	€ 324.000,00
Servizi di trasporto FlexiTAD AGGIUNTIVI di 3° livello ISTRUZIONE SCOLASTICA	€ 90.000,00	€ 270.000,00
BUDGET ANNUALE PER UFFICIO COMUNE DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE - (SI VEDA SCHEDA M.1)	Importo annuale	Totale 4 anni
Mobility Manager d'Area	€ 0.00	€ 0.00
Attività promozionali e spese varie ufficio comune	€ 0.00	€ 0.00
IMPORTO COMPLESSIVO INTERVENTO (3 ANNI DI ESERCIZIO)		€ 594.000,00

Soggetto attuatore

Unione dei Comuni

ID PRATICA

MOBILITA'

Codice intervento e Titolo: M3 Servizi di Trasporto a Domanda TAD per l'accessibilità dei poli socio-sanitari

Localizzazione intervento: Comuni dell'area di progetto con servizi integrati in area strategia

Costo e copertura finanziaria: € 540.000

Fonte finanziaria: Legge di stabilità

Tipologia dell'intervento: Fornitura beni o servizi

Obiettivo e oggetto dell'intervento:

Il nuovo Sistema di Trasporto a Domanda TAD, descritto nelle sue componenti principali nella scheda intervento M1, prevede l'ottimizzazione e l'integrazione della rete di trasporto pubblico dell'ATO di Lecce (servizi minimi) attraverso percorrenze aggiuntive ex art. 16 comma 3 del D. Lgs. 422/97 per servizi di trasporto a domanda della rete di secondo e terzo livello.

L'intervento descritto nella presente scheda tratta in particolare delle percorrenze e delle relazioni necessarie a raggiungere i poli e i servizi socio-sanitari.

Si agirà in particolare sulla "rete di secondo livello", organizzata su orari fissi e veicoli di maggiore capacità e su quella di "terzo livello" con servizi del tipo FlexiTAD e veicoli di minore capacità. In quest'ultimo caso, il servizio sarà del tipo porta-a-porta e con prenotazione tramite app e call center e consentirà di raggiungere i servizi socio-sanitari anche da parte di persone con mobilità ridotta e anziani.

Tutti i veicoli e le fermate del sistema TAD saranno accessibili e dotate di sistemi di infomobilità idonei. La Strategia punta inoltre a stabilizzare le percorrenze ed il finanziamento del servizio in accordo con la Regione Puglia e l'Azienda Sanitaria Locale di Lecce, mutuando esperienza già sviluppate in altri contesti europei quali il servizio Valys olandese o Flextrafik danese.

Più nel dettaglio l'intervento per l'accessibilità dei poli socio-sanitari propone:

- per la **rete di secondo livello**, la strutturazione di un servizio automobilistico con veicoli di capacità idonea e corse predefinite verso i poli sanitari dell'area nonché di adduzione alla rete di primo livello (fermate principali e stazioni). Si prevedono percorrenze aggiuntive pari a circa 50.000 bus-km/anno;
- per la **rete di terzo livello** (servizi di trasporto flessibile a domanda nelle fasce orarie di morbida): attivazione del servizio FlexiTAD sulla base di specifici circuiti con corse non predefinite e organizzate secondo richieste/prenotazioni e dunque variabili per giorno e fascia oraria, garantendo idonee percorrenze con monte chilometrico annuale prestabilito stimabile in circa 50.000 minibus-km/annuo.
I servizi saranno svolti con mezzi di minore capacità (minibus-minivan a basso impatto ambientale) e si attesteranno sui poli socio-sanitari dei Distretti di Gagliano del Capo e Casarano.

Coerenza programmatica e contestualizzazione dell'intervento

Coerenza programmatica

Il progetto presenta un elevato grado di coerenza con le politiche comunitarie, nazionali e regionali. A livello europeo con: - Pacchetto clima energia 20-20-20, approvato dal Parlamento europeo il 17/12/2008; Libro bianco 2050 "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti- per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile". Comunicazione UE COM (2011) 144.

A livello statale con: Autorità di regolazione dei trasporti, Schema di atto di regolazione recante "Definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento, ai sensi dell'art.37, c.3 lett-a) del DL n.201/2011 e dell'art. 37 c.1 del DL 1/2012" (allegato A alla delibera n.83 del 21/07/2016); Autorità di regolazione dei trasporti, Atto di regolazione recante la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera a), del decreto-legge n. 201/2011 e dell'articolo 37, comma 1, del decreto-legge n. 1/2012 (Delibera n. 48 del 30 marzo 2017).

A livello regionale e locale con: Regione Puglia - DGR n.1645 del 20 settembre 2018, modifiche alle "Linee Guida regionali per la redazione dei Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile (PUMS), così come approvate dalla DGR n. 193 del 20 febbraio 2018; Regione Puglia - Piano attuativo 2015-2019 del piano regionale dei trasporti (PA 2015-2019) e piano triennale dei servizi PTS (approvati con DGR 598/2016); Regione Puglia - Linee guida per la redazione e l'aggiornamento dei piani di bacino del trasporto pubblico locale (approvate con DGR 2086 del 21/12/2016); Piano di bacino del trasporto pubblico locale della Provincia di Lecce – aprile 2018.

Contestualizzazione dell'intervento

L'area del Sud Salento si colloca prima a livello regionale e tra le prime a livello nazionale per l'indice di utilizzo del trasporto individuale. Tempi, costi e modalità di accesso al lavoro, ai servizi territoriali, agli snodi principali per la mobilità risultano fortemente penalizzanti dall'attuale organizzazione di servizi della mobilità del territorio. La Strategia SNAI si contestualizza come descritto nelle azioni d'intervento 4.4 punto 1.

Risultati attesi

Risultati SNAI

Miglioramento della vivibilità e dell'accessibilità nei centri urbani delle aree interne

Miglioramento della mobilità da, per e entro le aree interne al fine di rendere più accessibili i servizi sul territorio.

POR – FESR

RA 4.6 - Aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane

Descrizione dell'intervento in relazione ai risultati attesi

L'intervento prevede:

j) Ottimizzazione rete di trasporto pubblico di secondo livello e dei servizi sanitari

In questa fase verranno finalizzati gli accordi di razionalizzazione e ottimizzazione dei servizi di secondo livello per l'accessibilità dei poli socio-sanitari (percorrenze già inserite come servizi minimi nel Piano di Bacino dell'ATO di Lecce) e dei servizi speciali predisposti dall'Azienda Sanitaria Locale di Lecce e dal Piano Sociale di Zona 2018/2020 dell'Ambito Territoriale Sociale di Gagliano del Capo.

k) Sperimentazione dei Servizi di Trasporto a Domanda (TAD) per l'accessibilità dei poli socio-sanitari

Le fasi precedenti sono propedeutiche alla sperimentazione del sistema di trasporto a domanda per un periodo di 3 anni.

Anno 2020 - Esercizio del servizio primo anno.

Anno 2021 - Esercizio a regime ed attività di monitoraggio di indicatori di output.

Anno 2022 - Esercizio a regime.

l) Integrazione dei servizi a regime

Una volta conclusa la fase di sperimentazione, e verificate le risultanze di cui al piano economico e la relativa sostenibilità finanziaria, i servizi di trasporto di cui al presente intervento verranno integrati come aggiuntivi nel Piano di Bacino dell'ATO provinciale e dei servizi speciali predisposti dall'Azienda Sanitaria Locale di Lecce e dal Piano Sociale di Zona 2018/2020 dell'Ambito Territoriale Sociale di Gagliano del Capo finanziati dagli Enti (Comuni, Regione, ASL) con risorse proprie.

Indicatori di realizzazione e risultato

Indicatori di realizzazione

Numero di linee e corse del TPL ordinario modificate e integrate nel nuovo sistema TAD

Percorrenze dei servizi minimi di TPL ottimizzate (bus-km)

Percorrenze dei servizi aggiuntivi TAD socio-sanitari (bus-km)

Numero di fermate TAD installate

Numero di minibuses del sistema FlexiTAD in servizio

Numero di circuiti del servizio FlexiTAD istituiti

Indicatori di risultato

Numero di viaggiatori sui veicoli del servizio TAD di secondo livello verso i poli socio-sanitari

Numero di viaggiatori sui circuiti del servizio FlexiTAD con destinazione i poli e i servizi socio-sanitari

Numero di viaggiatori con difficoltà motoria trasportati dal sistema TAD

Load factor dei servizi TAD di secondo livello

Load factor dei servizi FlexiTAD

Indice di copertura dei costi di esercizio con i ricavi della bigliettazione

Livello di soddisfazione dell'utenza

Utilizzo di mezzi pubblici di trasporto da parte di occupati, studenti, scolari e utenti di mezzi pubblici

Numero di occupati, studenti, scolari e utenti di mezzi pubblici che hanno utilizzato mezzi pubblici di trasporto sul totale delle persone che si sono spostate per motivi di lavoro e di studio e hanno usato mezzi di trasporto.

TIPOLOGIE DI SPESA – M.3

Per il budget annuale di esercizio del sistema TAD-SOCIO_SANITARIO si è provveduto a stimare percorrenze di km 50.000 per i Servizi di trasporto TAD AGGIUNTIVI di 2° livello e di km 50.000 percorrenze di Servizi di trasporto FlexiTAD AGGIUNTIVI di 3° livello, utilizzando per entrambi i servizi un costo parametrico di € 1,80.

DESCRIZIONE INVESTIMENTI (UNA TANTUM) - (SI VEDA SCHEDA M.1)	Importo	Totale
Studio di mobilità e progetto del sistema di trasporto a domanda TAD	€ 0.00	
Centrale di esercizio dei servizi flessibili (arredi, computer, licenza software e installazione) + allestimento veicoli TAD (AVM, Tablet e livree)	€ 0.00	
Equipaggiamento veicoli TPL (nr. 20 veicoli) per linee esprese bus/treni di primo livello	€ 0.00	
Realizzazione punti di fermata presso i nodi TAD (18 nodi)	€ 0.00	
TOTALE INVESTIMENTI (SI VEDA SCHEDA M.1)		€ 0.00
BUDGET ANNUALE PER ESERCIZIO SISTEMA TAD	Importo annuale	Totale 3 anni
Centrale di esercizio dei servizi flessibili (costi operativi, operatori call center, campagne informative e comunicazione) (SI VEDA SCHEDA M.1)	€ 0.00	€ 0.00
Servizi di trasporto TAD AGGIUNTIVI di 2° livello SOCIO-SANITARI	€ 90.000,00	€ 270.000,00
Servizi di trasporto FlexiTAD AGGIUNTIVI di 3° livello SOCIO-SANITARI	€ 90.000,00	€ 270.000,00
BUDGET ANNUALE PER UFFICIO COMUNE DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE - (SI VEDA SCHEDA M.1)	Importo annuale	Totale 4 anni
Mobility Manager d'Area	€ 0.00	€ 0.00
Attività promozionali e spese varie ufficio comune	€ 0.00	€ 0.00
IMPORTO COMPLESSIVO INTERVENTO (3 ANNI DI ESERCIZIO)		€ 540.000,00

Soggetto attuatore

Unione dei Comuni

ID PRATICA**TURISMO**

Codice e titolo Intervento T1 - Destinazione turistica sud Salento: Attività di promozione (business to business)

Localizzazione intervento: Comuni dell'area di progetto

Costo e copertura finanziaria: € 350.000

Fonte finanziaria: POR/FESR 2014 -2020 - Riferimenti: Asse VI - Azione 6.8 Interventi per il riposizionamento competitivo delle destinazioni turistiche.

Tipologia dell'intervento: Acquisto o realizzazione di servizi e prestazioni di servizio

Obiettivo e oggetto dell'intervento

Il Progetto mira alla definizione di strategie di marketing, comunicazione e promozione della Destinazione Turistica Sud Salento, attraverso lo studio del naming e dell'immagine, la scelta delle principali leve motivazionali, la selezione di un idoneo mix di strumenti di comunicazione. Tali attività si concretizzeranno nell'individuazione di materiali promozionali dedicati, di contenuti per un portale destinato alla Destinazione Turistica Sud Salento (all'interno del portale regionale Viaggiare in Puglia), nonché di strumenti di comunicazione ed informazione cartacei, di utilizzo dei social media, di sensibilizzazione e coinvolgimento delle comunità residenti affinché colgano le opportunità del Progetto e lo facciano proprio contribuendo così fattivamente alla sua riuscita.

Coerenza programmatica e contestualizzazione dell'interventoCoerenza programmatica

L'intervento è coerente con il POR-FESR azione 6.8 per favorire il riposizionamento competitivo delle destinazioni turistiche attraverso la valorizzazione integrata di risorse e competenze territoriali.

Si pone all'interno degli obiettivi del Piano Strategico del Turismo regionale 2016/2025.

Contestualizzazione dell'intervento

L'area possiede le caratteristiche di una zona turistica "matura", ma è priva di una strategia unitaria e di presidi pubblici o privati in grado di indirizzarne il percorso e valorizzarne le potenzialità, di azioni coerenti in grado di incrementare il "consumo" dell'offerta turistica nella "bassa stagione".

L'istituzione della Destinazione Turistica Sud Salento (DTSS) tra i Comuni Aree Interne e i Comuni dell'area Terre d'Otranto intende rispondere a queste criticità. All'interno della "DTSS", la Strategia dell'area Capo di Leuca propone di integrarsi con le azioni proposte dai Comuni dell'area di Terre Otranto per attuare interventi di riposizionamento competitivo dell'area all'interno del prodotto turistico. Con l'istituzione della Destinazione Turistica l'Area Interna si candida ad essere zona sperimentale di una delle azioni previste dal Piano regionale la Destination Management Organization (DMO) per favorire l'integrazione dei servizi offerti dagli operatori che agiscono all'interno della filiera turistica locale, al fine di contribuire alla definizione di un prodotto turistico il più possibile unitario, e stimolare la collaborazione fra gli operatori turistici locali, le imprese di intermediazione turistica, con l'azione pubblica.

Nel territorio si è sperimentato molto, dagli ecomusei, alla individuazione dei parchi come laboratori agro- urbano-naturalistico, proposte intersettoriali tra politiche urbane e politiche agricole, di aree costiere e borghi storici, di cammini e percorsi religiosi e ambientali. La scelta della Regione di valorizzare il Salento, il prodotto balneare integrato al patrimonio storico-culturale-ambientale, degli eventi, dell'offerta enogastronomica e delle tradizioni, si è mostrata valida. La domanda inizia a differenziarsi e l'offerta ha avviato un percorso di riorganizzazione, con imprese turistiche innovative e attività che vanno oltre la stagione estiva. L'area del Capo di Leuca, nel recente passato ha provato a proporre nuovi scenari tali da sollecitare immagini inedite (eventi, cultura, ambiente). Su tali immagini si è fondata la visione strategica del nuovo Salento.

L'intervento si propone di rafforzare tale tendenza, il cui cardine è rappresentato da un prodotto turistico di bassa stagione, fruibile da aprile fino a fine ottobre. Un prodotto che intende far crescere un nuovo approccio al territorio, che parte dall'entroterra di siti culturali e naturalistici, di cammini storico-religiosi, di attività agricole e artigiane disseminati sul territorio. Un prodotto di qualità diffusa e tangibile, che promette di coinvolgere l'anima del territorio, quella storicamente abitata e vissuta, quella che ha meglio conservato e attualizzato l'identità locale. Questa proposta si rivolge ai nuovi target turistici, un'offerta turistica "slow e green".

La strategia di comunicazione del nuovo prodotto della Destinazione Turistica Sud Salento sarà in capo a Puglia Promozione, nel quadro della collaborazione che verrà avviata dalla DTSS e Puglia Promozione.

Principali problematiche che vengono affrontate attraverso il Progetto:

- individuazione delle principali scelte motivazionali per l'area;

- promozione dei periodi rientranti nelle "basse stagioni";
- creazione di reti promozionali dei diversi segmenti del prodotto turistico;
- sensibilizzazione e coinvolgimento degli operatori locali.

Risultati attesi

Risultato SNAI: Riposizionamento competitivo delle destinazioni turistiche.

Risultato POR/FESR: rilevanti riposizionamento competitivo delle destinazioni turistiche attraverso la valorizzazione integrata di risorse e competenze territoriali.

Descrizione dell'intervento in relazione risultati attesi

a) definizione del corretto livello motivazionale del prodotto DTSS per area tematica, settore, eventi, target di riferimento (costa, borghi, cammini, percorsi marittimi, aree protette, archeologia, terme, enogastronomia, eventi).

b) interventi di promozione nei mercati (business to business) diretti ad affinare e selezionare le forme di promozione turistica ed attivare l'incontro domanda-offerta. Sarà sostenuta la partecipazione ad attività quali workshop, B2B, organizzazione e/o partecipazione a manifestazioni e borse fieristiche, iniziative settoriali di livello nazionale ed internazionale.

Queste attività sono finalizzate alla promo-commercializzazione della DTSS presso mercati mirati a cogliere i nuovi trend del settore attraverso il contatto diretto con gli operatori della domanda turistica.

L'attività di comunicazione dovrà prevedere:

- n. 2 campagne pubblicitarie (primaverile ed autunnale) all'anno;
- n. 2 organizzazione di viaggi conoscitivi sul territorio per giornalisti, blogger, opinion leader, influencer italiani e stranieri;
- media partnership, co-marketing;
- produzione di materiale iconografico (n. 4 album tematici) e video (n. 5 video clip; n. 3 video tematici);
- produzione di materiale promozionale e informativo (3 tipologie di depliant; n. 2 tipologia di brochure)
- organizzazione degli eventi di lancio del prodotto (in declinazione primaverile e autunnale ed eventualmente declinati per aree tematiche e percorsi), si prevedono due serie di eventi;

Realizzazione di ogni altra iniziativa utile allo scopo che consenta anche di cogliere eventuali opportunità di comunicazione e promozione che dovessero presentarsi.

Cronoprogramma ed importo delle attività:

Descrizione azioni	Anno	Importo
a)definizione del corretto livello motivazionale del prodotto DTSS	2020	€ 50.000
b)interventi di promozione nei mercati (business to business)	2021 - 2022	€ 205.000
€ 40.000 n. 2 campagne pubblicitarie/anno		(2021)
€ 60.000 n. 2 viaggi conoscitivi/anno		€ 95.000
€ 20.000 media partnership, co-marketing (2021)		(2022)
€ 60.000 n. 5 videoclip + n. 3 video tematici + n. 4 album tematici (2021)		
€ 30.000 materiale promozionale (2021)		
€ 90.000 n. 2 serie di eventi promozionali/anno		

Indicatori di realizzazione e risultato

Indicatore di risultato:

Cod. 105- Tasso di turisticità

Giornate di presenza (italiani e stranieri) nel complesso degli esercizi ricettivi per abitante.

Indicatori di realizzazione:

progetti per la fruizione integrata e la promozione

Soggetto attuatore

Unione dei Comuni

ID PRATICA**TURISMO****Codice Intervento:** T2 - Destinazione turistica: qualificazione del sistema dei servizi turistici locali**Localizzazione intervento:** Comuni della Strategia Aree Interne aderenti alla DTSS**Costo e copertura finanziaria:** € 300.000**Fonte finanziaria:** POR-FESR 2014/2020 - Riferimenti: Asse VI - Azione 6.8 Interventi per il riposizionamento competitivo delle destinazioni turistiche. € 300.000

Asse XI. Qualificazione ed empowerment delle istituzioni, degli operatori, degli stakeholders della pubblica amministrazione" (vedi scheda PA1)

Asse II - Migliorare l'accesso, l'impiego e la qualità delle TIC: "Interventi per la digitalizzazione dei processi amministrativi e diffusione di servizi digitali della PA a cittadini e imprese" (vedi scheda PA1).

Tipologia dell'intervento: Acquisto o realizzazione di servizi e prestazioni di servizio**Obiettivo e oggetto dell'intervento**

Promuovere la collaborazione tra enti (Comuni, info-point, Gal, Sac, Ente Parco), in un'ottica di sistema per l'implementazione di politiche comuni di governo della DTSS, per la qualificazione dell'attività di accoglienza e informazione, per migliorare l'esperienza di viaggio degli utenti, per rafforzare l'immagine della DTSS, in particolare nelle località di maggiore afflusso turistico, con il concorso e la condivisione degli operatori privati.

Coerenza programmatica e contestualizzazione dell'interventoCoerenza programmatica

L'intervento è coerente con il POR-FESR:

per favorire il riposizionamento competitivo delle destinazioni turistiche e la qualificazione dei servizi turistici locali (Asse VI) per innovazione tecnologica (Asse II) per l'innovazione della PA (Asse XI).

Si pone all'interno degli obiettivi del Piano Strategico del Turismo regionale 2016 2025.

E' coerente con le linee guida regionali per la qualificazione del sistema di informazione e accoglienza turistica locale.

Contestualizzazione dell'intervento

Il territorio presenta un'offerta che lo rende diverso e complementare al prodotto regionale, facendo percepire valori di autenticità e unicità, dovuti allo specifico paesaggistico-costiero, dei circuiti costieri, dei borghi, delle attività enogastronomiche e artigianale, dell'organizzazione del prodotto balneare e del sistema dell'offerta dei servizi di ospitalità con la presenza di grandi strutture, e la diffusione di piccole attività a gestione familiare B&B, agriturismi, piccole residenze. In questi anni l'attività della Regione ha consentito di sviluppare attrattori complementari al turismo balneare: siti culturali e naturalistici, cammini storico-religiosi, percorsi costieri, valorizzazione dei borghi, eventi, attività agricole e artigiane di tradizione, disseminati sul territorio. Queste attività rappresentano la cultura del territorio, e costituiscono l'asse su cui agire per un prodotto organizzato per la "bassa stagione". Gli infopoint, il Gal, i Parchi, rappresentano i punti di riferimento organizzati del sistema turistico locale. La promozione e valorizzazione della Destinazione Turistica del Sud Salento richiede la collaborazione tra enti, ma anche l'implementazione di politiche comuni degli attrattori culturali e naturali con gli operatori privati in un'ottica di sistema.

Principali problematiche che vengono affrontate dal progetto

Qualificazione e valorizzazione degli infopoint, l'innalzamento della qualità e la differenziazione dei servizi connessi alla fruizione, l'accessibilità e le informazioni sugli attrattori, la definizione

di percorsi tematici, il miglioramento dei servizi pubblici a disposizione dei turisti, programmazione degli eventi. Rete tecnologica di supporto. Formazione per la gestione in un'ottica di sistema dei servizi offerti, e l'integrazione delle risorse pubbliche e private.

Risultati attesiRisultati SNAI: RA 6.8 - Riposizionamento competitivo delle destinazioni turisticheRisultati Area Interna Sud Salento:

- Il coordinamento efficiente, dinamico e veloce dell'azione degli attori pubblici e privati delle aree turisticamente rilevanti.
- Il miglioramento degli standard di qualità dei servizi pubblici connessi alla fruizione ed alla accessibilità degli attrattori turistici.
- Il miglioramento della cooperazione tra gli Enti pubblici interessati dalla gestione dei servizi connessi alla fruizione turistica del territorio.

Descrizione dell'intervento in relazione risultati attesi

Attività di potenziamento dei servizi turistici locali, attraverso

a) qualificazione della rete info-point dei Comuni della DTSS:

-front-office turistico: prolungamento degli orari di apertura degli Uffici rispetto all'orario ordinario (almeno 800 ore lavorative/anno per ogni ufficio turistico);

-human factor: introduzione di figure professionali qualificate con competenze specifiche;

-piano di comunicazione integrato on/off-line: comunicazione web, social media marketing e customer service, realizzazione di materiale editoriale informativo on line;

-immagine coordinata: adozione di badge e divise dal layout coordinato;

-animazione on-site: realizzazione di attività culturali e/o artistiche ambientate nei locali stessi degli Info-Point turistici o negli spazi immediatamente attigui;

-survey analysis: rilevamento informatizzato dei dati sull'affluenza e sull'indice di gradimento.

Cronoprogramma ed importo delle attività:

Azioni	Anno	Importo
a) qualificazione della rete info-point dei Comuni della DTSS front-office turistico € 30.000 (n. 1200 ore /anno tra i diversi uffici informativi) human factor € 30.000 anno (figura qualificata) piano di comunicazione integrato on/off-line € 20.000 immagine coordinata € 10.000 animazione on-site € 20.000 survey analysis € 5.000	2020	€ 115.000
a)qualificazione della rete info-point dei Comuni della DTSS front-office turistico € 30.000 (n. 1200 ore /anno tra i diversi uffici informativi) human factor € 30.000 anno piano di comunicazione integrato on/off-line € 20.000 animazione on-site € 10.000 survey analysis € 2.500	2021	€ 92.500
a)qualificazione della rete info-point dei Comuni della DTSS front-office turistico € 30.000 (n. 1200 ore /anno tra i diversi uffici informativi) human factor € 30.000 anno piano di comunicazione integrato on/off-line € 20.000 animazione on-site € 15.000 survey analysis € 2.500	2022	€ 92.500

Indicatori di realizzazione e risultato

Indicatore di risultato:

Cod. 105- Tasso di turisticità

Giornate di presenza (italiani e stranieri) nel complesso degli esercizi ricettivi per abitante.

Indicatori di realizzazione:

incremento della di qualità dei servizi pubblici connessi alla fruizione degli attrattori turistici e della competenza del personale di servizio.

Soggetto attuatore

Unione dei Comuni

ID PRATICA	TURISMO
Codice Intervento:	T3 - Destinazione Turistica Sud Salento: Interventi di comunicazione (business to consumer)

Localizzazione intervento: Comuni della Strategia Aree Interne aderenti alla DTSS

Costo e copertura finanziaria: € 350.000

Fonte finanziaria: POR-FESR 2014/2020 - Riferimenti: Asse VI - Azione 6.8 Interventi per il riposizionamento competitivo delle destinazioni turistiche.

Tipologia dell'intervento: Acquisto o realizzazione di servizi e prestazioni di servizio

Obiettivo e oggetto dell'intervento

Si tratta di attività quali ad esempio *mediaplanning*, *road show*, *copromotion*, *cobranding*, produzione di contenuti e strumenti on e off line attraverso il potenziamento dei canali di informazione, interazione e vendita a cui accedono, in particolare, i turisti "fai da te", privilegiando tecniche di promozione segmentate e targettizzate delle DTSS. Questi interventi rispondono alle tendenze emergenti nel mercato turistico che vedono, da un lato, la crescita impetuosa dei processi di acquisto *one-to-one* e dei canali di vendita innovativi e diretti anche alla luce delle maggiori opportunità offerte dalle nuove tecnologie informatiche, dall'altro, l'affermarsi di nuove forme di comunicazione che permettono di aumentare la visibilità e la conoscenza della DTSS.

Coerenza programmatica e contestualizzazione dell'intervento

Coerenza programmatica

Quadro strategico regionale e altri documenti strategici europei:

- «Agenda per un turismo europeo sostenibile e competitivo»;
- Piano Strategico Turistico Regionale 365 2016-25

Normativa regionale in materia di Programmazione, organizzazione e gestione del sistema informativo regionale.

Contestualizzazione dell'intervento

Il Progetto Destinazione turistica si inserisce nell'ambito della promozione turistica ove, allo stato attuale, il settore ICT contribuisce mediante una banca dati per la veicolazione dell'informazione turistica e un portale regionale (Viaggiare in Puglia). Il sistema a supporto della banca dati per la veicolazione dell'informazione turistica per il Sud Salento presenta particolari criticità in quanto la tecnologia utilizzata è ormai superata ed è tale da non garantire sufficiente tempestività, implementazione di informazioni ed efficacia nella gestione. Inoltre, per l'integrazione di nuovi contenuti è necessario prevedere implementazioni evolutive e innovazioni che facilitano il reperimento del sito e di pagine di interesse da parte degli utenti che utilizzano motori di ricerca.

Infine, si rende necessaria l'integrazione dei contenuti della banca dati usata per la gestione del portale turistico regionale con informazioni strutturate riguardanti la DTSS in quanto prodotto turistico a sé stante, con proprie peculiarità. Il Progetto si propone di colmare questa lacuna, integrando e potenziando le dotazioni nel campo della comunicazione dei servizi turistici locali, di promozione e commercializzazione, di iniziative di partenariato pubblico privato della DTSS.

Le problematiche che verranno affrontate sono differenti in relazione ai soggetti interessati dal Progetto DTSS. Per quanto riguarda le difficoltà per il turista e i cittadini nel reperire le informazioni sugli itinerari esistenti:

una banca dati che consente di veicolare una ricerca dei punti di interesse focalizzata sui territori afferenti alla DTSS.

Per quanto riguarda le difficoltà per l'imprenditoria locale:

- un canale tecnologico, per valorizzare le proprie offerte di servizi.

Risultati attesi

Risultati SNAI: RA 6.8 - Riposizionamento competitivo delle destinazioni turistiche

Risultati Area Interna Sud Salento:

Diffusione di servizi digitali pienamente interoperabili, presenza DTSS sui social.

Descrizione dell'intervento in relazione risultati attesi

La progettazione tecnico-funzionale è propedeutica alla realizzazione del portale web Destinazione Turistica Sud Salento e della web application (che consente la creazione e la fruizione dell'itinerario). La realizzazione del portale web "DTSS"

e della web application dovrà essere effettuata tenendo conto dei seguenti elementi:

- consentire al potenziale turista di informarsi sui luoghi e costruire il proprio itinerario con la possibilità di acquisire tutte le indicazioni necessarie per la scelta finale;
- fornire un contenitore di tutte le informazioni, che dovranno essere facilmente estraibili ed integrabili tra loro, anche in base a criteri innovativi di ricerca quali, ad esempio, la stagionalità, l'allenamento dell'utente, i suoi interessi (culturali, naturali, enogastronomici);
- una visione d'insieme del circuito quanto la visione puntuale e approfondita di ogni singola tappa.

Il progetto prevede la realizzazione del portale web "DTSS", in cinque lingue (integrato con il portale turistico regionale), dove i Comuni della DTSS e il Salento possano riconoscersi; la web application, sarà adattata alla fruibilità con dispositivi mobili, sarà possibile selezionare le tappe, scaricarne le mappe e i tracciati GPS, scoprire tutti punti di interesse (culturali, etnografici, naturali, le produzioni enogastronomiche, ...) presenti sul percorso e nei pressi dello stesso; la stessa applicazione renderà visionabili tutti i servizi turistici disponibili (pernottamento, ristorazione, intrattenimento per i bambini, eventi, manifestazioni, visite guidate...) e le relative schede informative. La mappa del tracciato sarà interattiva e l'utente potrà organizzare autonomamente il proprio viaggio.

Il potenziamento dei canali di informazione e interazione a sostegno del turismo "fai date" va sostenuto con una attività costante sui social. Questo tipo di intervento risponde alle tendenze emergenti nel mercato turistico che vedono, da un lato, la crescita impetuosa dei processi di acquisto one-to-one e dei canali di vendita innovativi e diretti anche alla luce delle maggiori opportunità offerte dalle nuove tecnologie informatiche, dall'altro, l'affermarsi di nuove forme di comunicazione che permettono di aumentare la visibilità e la conoscenza della destinazione turistica attraverso i social-media.

Cronoprogramma ed importo delle attività:

Azioni	Anno	Importo
a)Progettazione portale web Progettazione informatica € 50.000 Progettazione dei contenuti € 40.000	2020	€ 90.000
b)realizzazione Portale web Destinazione Turistica Sud Salento e della web application realizzazione della web application interoperabile € 130.000; realizzazione di almeno 2 applicazioni per la fruizione € 30.000; attività di aggiornamento continuo, attività di gestione e di animazione della web application (2 unità) € 50.000	2021	€ 210.000
attività di aggiornamento continuo, attività di gestione e di animazione della web application (2 unità) € 50.000	2022	€ 50.000

L'attività promozionale qui descritta è parallela per metodologie e sinergica all'intervento della scheda T1. Questo intervento si avvale in parte dei contenuti definiti nella scheda T1, ma si realizza con strumenti e target complementari all'attività T1.

A regime la gestione della piattaforma e l'animazione on – line verrà svolta dal personale dei Comuni e dell'Unione dei Comuni appositamente formati con l'intervento previsto nella scheda PA1.

Indicatori di realizzazione e risultato

Indicatore di risultato:

Cod. 105- Tasso di turisticità
Giornate di presenza (italiani e stranieri) nel complesso degli esercizi ricettivi per abitante.

Indicatori Area Interna Sud Salento:

Indicatori di realizzazione

progetti per la fruizione integrata e la promozione

Soggetto attuatore

Unione dei Comuni

ID PRATICA	IDENTITA' E PAESAGGIO
Codice e titolo Intervento	IP1 - Terra pioniera

Localizzazione intervento: Comuni dell'area di progetto

Costo e copertura finanziaria: € 940.000

Fonte finanziaria: POR/FESR 2014/2020 - Riferimenti: Asse 6 Azione 6.6 - Interventi per la valorizzazione e fruizione del patrimonio.

Tipologia dell'intervento: Servizi esterni e appalto lavori.

Obiettivo e oggetto dell'intervento

L'obiettivo è contrastare la modifica del paesaggio rurale e del carattere identitario del territorio provocato dall'infezione xylella, con il sostegno a interventi pubblici, di recupero e riconversione di aree e spazi del "Paesaggio compromesso", attraverso azioni pilota in grado di innescare forme di partecipazione attiva delle comunità locali ad attività di prevenzione, manutenzione e valorizzazione del paesaggio colpito.

Oggetto dell'intervento la realizzazione di un intervento pilota d'infrastrutture verdi lungo i corridoi ecologici storico ambientali individuati dalla Rete ecologica regionale, in grado di produrre un effetto barriera per il contenimento della diffusione Xylella, e di ripristino paesaggistico dei tratti periurbani più compromessi.

Coerenza programmatica e contestualizzazione dell'intervento

Coerenza programmatica

Il punto di riferimento dell'iniziativa proposta è il PPTR – Puglia, Asse 6 del POR FESR 2014, e si configura come progetto sperimentale per mitigare o compensare l'effetto dovuto all'essiccamento ed eradicazione degli ulivi nel paesaggio rurale e periurbano, attraverso interventi pubblici in aree demaniali.

L'iniziativa proposta verrà allestita nel contesto dall'iniziativa promossa dalla LR 277/18, con l'obiettivo di fornire indicazioni utili alla individuazione di misure puntuali da inserire nella futura programmazione comunitaria.

Contestualizzazione dell'intervento

La diffusione del batterio Xylella fastidiosa negli ulivi del territorio sta provocando sia gravi danni al settore primario delle zone colpite, incidendo pesantemente sull'economia complessiva e sulle aziende agricole, sia sulla progressiva perdita del carattere identitario. L'azione pilota proposta dalla Strategia si integra con gli obiettivi del Piano di sviluppo rurale, del Fondo sviluppo e coesione ad integrazione del PSR, con la proposta integrativa al piano di sviluppo locale proposto dal Gal per la costituzione delle Associazioni Fondiarie, per ricostruire le potenzialità produttive e paesaggistiche del territorio, con il concorso dei piccoli conduttori e delle comunità locali.

Risultati attesi

Risultati SNAL: RA 6.6 – Migliorare le condizioni e gli standard di offerta e fruizione del patrimonio nelle aree di attrezzatura naturale.

Descrizione dell'intervento in relazione risultati attesi

E' previsto la realizzazione di un intervento pilota volto prefigurare esempi di riconversione paesaggistica nei territori colpiti da xylella. L'intervento si configura come strumento a sostegno di progetti di riconversione paesaggistica su aree pubbliche, che nel programma di Aree Interne viene finalizzato ad attività di contenimento della diffusione della Xylella, di ripristino di infrastrutture verdi lungo i percorsi rurali tra aree urbanizzate, campagna e reti ecologiche maggiormente colpite, per interventi in grado di produrre un effetto barriera e ripristino paesaggistico di zone periurbane simboliche con presenza di insediamenti storici e ambientali visivamente colpite e degradate dall'espanto degli ulivi. L'intervento oltre a contrastare i processi di frammentazione del mosaico paesistico regionale dovuto all'espanto degli ulivi, dovrà assicurare unitarietà all'intervento e favorire attività di sviluppo sociale e di coinvolgimento partecipativo delle comunità locali con azioni di comunicazione e sensibilizzazione sugli obiettivi da perseguire.

a) Progettazione esecutiva dell'intervento di riqualificazione e ricostruzione di paesaggi degradati.

Sulla base di un'analisi della rete ecologica già definita negli strumenti di pianificazione, sulla base delle aree già soggetti a politiche di tutela (parchi e Rete Natura 2000) verranno individuati i territori di proprietà pubblica nell'AI e verificata il ruolo strategico di tali aree come funzione di core areas (aree principali) e buffer areas (fasce tampone). Verrà svolto un approfondimento sulla funzionalità ecologica di queste aree in relazione alle specie floristiche e

faunistiche autoctone e ai servizi ecosistemici che producono (tra cui la resilienza) e un'analisi dei principi d'intervento che consideri la valorizzazione del territorio rurale e la multifunzionalità agricola. Si dovrà, in fase di progettazione, tener conto della connettività ecologica del sistema entroterra e del sistema periurbano, senza trascurare l'infrastrutturazione e potenziamento dei corridoi ecologici urbani (giardini storici pubblici e/o privati, viali rurali alberati, ville storiche, manufatti rurali storici, ecc). Sull'area/aree scelte verrà elaborata una progettazione definitiva ed esecutiva dell'intervento e dei possibili percorsi di fruizione (entroterra-costa). La progettazione necessita di un gruppo interdisciplinare che tenga conto delle professionalità in campo ecologico e si baserà su criteri d'ingegneria naturalistica. Tutto la fase di progettazione necessita di un processo di animazione sul territorio per mettere a sistema tutte le risorse e le disponibilità degli attori pubblici e privati.

- b) Realizzazione dell'azione pilota** con metodi e tecniche dell'ingegneria naturalistica e dell'architettura del paesaggio, verrà realizzato un intervento pilota che permette il potenziamento delle connessioni naturalistiche e della connettività ecologica sia per contrastare il consumo di suolo agricolo per sostenere la multifunzionalità agricola e i suoi servizi, avendo cura di valorizzare il patrimonio rurale e monumentale delle aree periurbane. L'intervento prevede perlopiù la piantumazione di fasce con essenze autoctone e la riqualificazione con rimozione di elementi che caratterizzano il degrado paesaggistico e la creazione di servizi ecosistemici anche mettendo in rete esperienze di turismo sostenibile ed inclusivo che verrà promosso con le attività previste nelle schede del turismo (materiali promozionali cartacei e digitali).

Cronoprogramma ed importo delle attività:

Azioni	Anno	Importo
a)Progettazione dell'azione pilota	2020	€ 47.000
b)realizzazione dell'intervento pilota e allestimento percorso di fruizione	2021 -2022	€ 843.000
c)Fruizione e valorizzazione dell'area (attività promossa nel schede turismo)	2022	€ 0.000

Indicatori di realizzazione e risultato

Indicatore di risultato:

Cod. 443 - Tasso di turisticità nei parchi nazionali e regionali
Giornate di presenza (italiani e stranieri) nei comuni in aree terrestri protette nel complesso degli esercizi ricettivi per abitante.

Indicatori Area Interna Sud Salento:

Indicatori di realizzazione: superficie di terreno dove si è realizzato il miglioramento ambientale e paesaggistico; maggiore connettività e funzionalità dei percorsi rurali con le aree urbane; incremento dei servizi ecosistemici culturali per una maggiore fruizione del territorio.

Soggetto attuatore

Unione dei Comuni

ID PRATICA	INNOVAZIONE PA
Codice Intervento:	PA1 - Crescita della qualità delle prestazioni della P.A.

Localizzazione intervento: Comuni dell'area di progetto

Costo e copertura finanziaria: € 760.000

Fonte finanziaria: Fondi POR/FESR - Riferimenti: Asse 11 - Capacità Istituzionale e Amministrativa (azione 11.3); Asse 2 - Migliorare l'accesso, l'impiego e la qualità delle TIC (azione 2.2)

Tipologia dell'intervento: Assistenza tecnica e fornitura servizi

Obiettivo e oggetto dell'intervento

Elevare la qualità delle prestazioni della Pubblica Amministrazione dell'Al, attraverso il potenziamento tecnico, specialistico e tecnologico dell'Unione dei Comuni. Ampliare e rafforzare il management, con un esercizio qualificato per alcune attività di pianificazione e gestione dello sviluppo locale.

L'intervento prevede la costituzione di un Ufficio di Piano attraverso l'utilizzo di personale in dotazione dei Comuni e l'attività di formazione del personale dipendente della PA dell'Al, nonché il potenziamento del servizio digitale pubblico.

Coerenza programmatica e contestualizzazione dell'intervento

Coerenza programmatica

L'intervento è coerente con l'Asse 11 - Capacità Istituzionale e Amministrativa POR-FESR: Azione 11.2 "Qualificazione ed empowerment delle istituzioni, degli operatori, degli stakeholders della pubblica amministrazione"; Azione 11.5 "Interventi di miglioramento della capacità di attuazione e gestione del programma operativo" e Asse 2 - Migliorare l'accesso, l'impiego e la qualità delle TIC: Azione 2.2 "Interventi per la digitalizzazione dei processi amministrativi e diffusione di servizi digitali della PA a cittadini e imprese". con la legislazione regionale che disciplina: "l'esercizio associato delle funzioni comunali", L.R. 34/2014

la "Legge sulla partecipazione" L.R. 28/2017

le "Norme per programmi d'area integrati" L.R. 63/2017

Il contesto territoriale

La Strategia si propone di creare le basi per una crescita della capacità competitiva dell'area contrastando i processi di marginalizzazione e di abbandono del territorio, agendo sull'attrattività del territorio, migliorandone le prestazioni complessive. Elevare la capacità di governo unitaria del territorio sviluppando la cooperazione tra i Comuni come indicato al punto 3 (segno di una scelta permanente), è una delle condizioni necessarie.

Risultati attesi

Risultato SNAI RA 2.2 - Digitalizzazione dei processi amministrativi e diffusione di servizi digitali pienamente interoperabili

RA 11.3 - Miglioramento delle prestazioni della pubblica amministrazione

Risultati attesi Al:

- Miglioramento delle prestazioni della pubblica amministrazione
- Crescita della capacità manageriale utilizzo ITC nella pubblica amministrazione.
- Assicurare la partecipazione delle comunità al programma di sviluppo locale.
- Corretta definizione, comunicazione, attuazione, controllo e monitoraggio della Strategia.

Descrizione dell'intervento in relazione risultati attesi

L'intervento si sviluppa in tre ambiti di azione, fra di loro interconnessi, volti tutti a creare innovazione, qualificazione e competenza dell'Unione Rafforzata, agendo sia sulle risorse del personale che sulla performance. La costituzione di un ufficio in grado di attuare le azioni della Strategia Aree interne e capace di essere volano dello sviluppo delle politiche della PA sul territorio dell'Al Sud Salento rappresenta, nel medio e lungo periodo, sicuramente l'elemento fondamentale e di start up dell'intero processo. L'Unione rafforzata si troverà a gestire molte attività obbligatorie e non obbligatorie, azioni della strategia e nuovi progetti e opportunità finanziarie che in modo sinergico contribuiranno a raggiungere i risultati attesi definiti per questo territorio. Per rispondere in modo efficiente ed efficace a questa necessità è quanto mai opportuno l'organizzazione e rafforzare un adeguato ufficio tecnico/amministrativo, attraverso un processo d'innovazione capace di riflettersi nella rete degli uffici tecnici di tutti i 17 Comuni dell'Al.

L'ambito d'intervento riguarda l' Empowerment delle risorse del personale e processo di qualificazione dei servizi offerti, che ha l'obiettivo di creare la struttura portante di tutto il processo. E' suddiviso a sua volta in specifiche azioni/progetto.

Azioni di empowerment rivolta al personale esistente e di conseguenza agli operatori e principali stakeholders della

strategia. L'obiettivo specifico è aggiornare le competenze esistenti al fine di innalzare il livello qualitativo delle performance dell'Amministrazione locale dell'area Interna Sud Salento e di rendere omogeneo lo standard di qualità dell'azione amministrativa per tutti i settori e le strutture coinvolte nella gestione della Strategia, innescando processi di crescita delle competenze del personale con effetti positivi nella erogazione dei servizi ai cittadini, ma anche rafforzando la capacità di risposta dei cittadini stessi.

L'investimento è orientato al miglioramento del processo decisionale e dell'erogazione dei servizi pubblici, a una maggiore efficienza dei processi organizzativi, alla formazione di una dirigenza più moderna motivata e qualificata.

L'azione prevede la definizione di un piano formativo e lo sviluppo di 5 specifici progetti formativi di settore, nonché un progetto di qualificazione della performance.

- i) Piano formativo: definizione di un piano delle attività formative dei 5 profili professionali necessari allo sviluppo e attuazione della Strategia, attraverso un sistema di apprendimento permanente.

Il piano dovrà individuare: mappatura delle funzioni del personale; fabbisogno formativo in relazione al maggiore impegno per l'attuazione della Strategia, punti di forza e di criticità. Conseguentemente definire la progettazione delle specifiche attività formative con la descrizione del cronoprogramma e dei contenuti dei 5 specifici progetti formativi in relazione ai seguenti obiettivi formativi: sviluppo della capacità organizzativa della struttura di appartenenza; miglioramento dell'erogazione e della qualità dei servizi; sviluppo dell' e-government; miglioramento del sistema d'interazione tra le istituzioni. Inoltre il piano dovrà specificare le tecniche e le metodologie formative: coaching, mentoring, tutoraggio, e-learning.

- ii) Attuazione dei progetti formativi Capacity building settoriale: sono previsti 5 progetti formativi di settore:

a) Ambiente; b) Pianificazione e paesaggio; c) Mobilità, d) Amministrazione-giuridico e e) Turismo. In inglese capacity building, sta generalmente ad indicare quel processo di miglioramento interno dell'organizzazione accelerato da azioni esterne in grado di favorire il rafforzamento stabile delle potenzialità e delle competenze. Questi cinque progetti formativi hanno esattamente questo compito, sono necessari a rafforzare e rendere operativo l'Ufficio di Piano.

- a) Nel progetto formativo del settore ambientale le attività sono finalizzate a rendere più efficaci le funzioni ambientali (rifiuti, suolo, risparmio energetico, verde pubblico, ecc...) già esercitate dai Comuni attraverso la crescita delle competenze del personale della PA dell'AI e di conseguenza anche nell'utenza dell'area. Lo sviluppo di una Strategia sostenibile, ampia e diversificata necessita di un'accresciuta preparazione trasversale per le tematiche ambientali e i procedimenti connessi. E' previsto lo sviluppo di un progetto suddiviso in moduli di formazione frontale, seminari di approfondimento ma soprattutto l'acquisizione della pratica gestionale attraverso moduli di coaching e mentoring.

- b) Nel progetto formativo del settore pianificazione e paesaggio l'attività formativa è finalizzata alla costruzione, all'interno della Pubblica Amministrazione, di abilità progettuali, di gestione e controllo delle trasformazioni delle risorse territoriali con particolare riferimento al sistema paesaggistico-rurale. E' necessario che il personale sia preparato ad assolvere tutti i compiti conferiti ai Comuni nell'azione "post- Xylella": individuazione delle particelle pubbliche/private, mappatura del danno, monitoraggio degli interventi previsti dallo specifico Piano Integrato del Paesaggio, definizione delle più efficaci forme giuridiche/amministrative per la gestione degli interventi di recupero per i privati, istituzione di un sportello informativo, prevenzione, gestione dell'emergenza e informazione. Il fabbisogno formativo va esteso a competenze che riguardano l'innovazione tecnologica (analisi dati, archiviazione, ecc...) e normativa, nonché a competenze legate alla pianificazione del territorio che conferiscano un nuovo assetto all'azione post-Xylella a supporto della Strategia. E' prevista inoltre un'attività formativa di affiancamento ed addestramento tecnico per il corretto ed efficace utilizzo dei software; utilizzando i database esistenti del sistema informativo territoriale. L'attività formativa consentirà la costruzione di un sistema informativo territoriale unico sulla base di standard regionali utilizzando software Open Source disponibili in grado di leggere, analizzare ed elaborare un'ampia tipologia di dati e formati. In pratica il sistema documentale ed il SIT dovranno interfacciarsi con i corrispondenti uffici comunali associati, per cui è necessario prevedere la definizione delle interrelazioni con i servizi dei diversi comuni e l'organizzazione del servizio intercomunale. L'azione formativa prevede sia moduli di formazione frontale, seminari di approfondimento, coaching, mentoring e scambi per l'apprendimento di know how in realtà virtuose.

- c) Il progetto formativo del settore giuridico-amministrativo ha come obiettivo il rafforzamento della qualità della pubblica amministrazione (Unione e Comuni AI) nell'attuazione della Strategia. La mole d'interventi che saranno realizzati e la richiesta d'integrazione tra i diversi settori progettuali, necessita un supporto aggiunto nella gestione quotidiana delle pratiche. Inoltre la strategia favorisce lo sviluppo economico e sociale del territorio, pertanto il personale deve essere in grado di rispondere efficacemente alla propria utenza. E' necessario la definizione di processi amministrativi incentrati sull'utente, sul miglior uso delle ICT per adeguarsi ai i bisogni della "società online", lo sviluppo di procedimenti di acquisto sensibili agli

aspetti ambientali (green public procurment), l'attuazione di strumenti di qualificazione, innovazione e semplificazione della PA, ecc. L'azione formativa è soprattutto di tipo: coaching, mentoring e di tutoraggio.

- d) Progetto formativo settore mobilità: la richiesta della Strategia di mettere in rete l'azione sul TAD con il TPL del territorio e integrarsi e contribuire al Piano Attuativo 2015-2019 del Piano Regionale dei Trasporti anche in questo caso implica l'acquisizione e il rafforzamento delle competenze del personale dell'Unione e dei Comuni dell'Al sulla gestione integrata dei servizi di trasporto. Le competenze da acquisire sono: conoscenze sulle misure di gestione del sistema dei trasporti; conoscenze e applicazione delle politiche hard e soft e loro valutazione, ecc. L'attività formativa si dovrà svolgere con moduli che prevedono lezioni frontali, partiche e di coatching, tutoraggio e visite studio per apprendere metodi e buone pratiche in realtà virtuose.
- e) Il progetto formativo settore turistico è destinato a tutto il personale degli uffici d'informazione territoriale: personale dei Comuni, IAT, GAL e dei Parchi. Il rafforzamento delle competenze a supporto della destinazione turistica permette di qualificare e rendere più efficace ed efficiente il servizio all'utenza ed integrarlo con l'azione di Puglia promozione. La formazione è volta quindi a sviluppare ed accrescere il settore e a qualificare il servizio a tutti i suoi livelli. E' necessario che il personale addetto acquisisca: le metodiche disciplinari nelle tecniche di promozione e fruizione dei beni e delle attività culturali; adeguate competenze e strumenti idonei alla comunicazione e alla gestione dell'informazione; capacità organizzative del servizio ad esempio organizzazione e gestione di eventi e manifestazioni turistico culturali. Il progetto dovrà prevedere attività formative di carattere generale mirate a rafforzare i saperi negli ambiti economico, giuridico e linguistico; un'area di apprendimento qualificante delle professionalità turistiche strutturata con attività formative nel settore delle tecniche turistiche e dell'analisi di mercato, nella organizzazione e pianificazione del territorio e delle sue risorse culturali e ambientali.

Qualificazione della performance, che prevede la definizione di un sistema di gestione interno e di standard di qualità dei servizi erogati con particolare riferimento ai settori portanti della strategia: Turismo e Mobilità. Si intende organizzare un vero e proprio sistema di gestione dell'Ufficio di Piano con il monitoraggio e la valutazione delle prestazioni. L'ufficio di Piano si rende così in grado di realizzare efficacemente l'attività di coordinamento a supporto dell'attuazione della strategia. Verrà definito un sistema di gestione interno con individuazione di procedure giuridico-amministrativo che s'integra con standard specifici settoriali della Strategia (Turismo e Mobilità) e con gli uffici tecnici dei diversi Comuni dell'Al. In particolare per il settore della Mobilità potrà essere definito uno standard qualitativo (anche riconosciuto) di erogazione del servizio di trasporto pubblico; per il settore del turismo si potrà definire uno standard e un marchio di qualità legato alla Destinazione Turistica basandosi su criteri di sostenibilità ambientale e customer satisfaction, ecc. L'azione prevede la definizione di un sistema di gestione, di standard qualitativi e di formazione del personale sia dell'ufficio di piano sia degli uffici tecnici/turistici dei Comuni dell'Al, che consentiranno di elevare e qualificare la performance della PA.

Digitalizzazione della PA In linea con gli obiettivi dell'Agenda digitale europea, dell'Agenda digitale della Regione Puglia nonché della Strategia per la crescita digitale 2014-2020, con il ricorso ai progetti di razionalizzazione inseriti nell'accordo di collaborazione con l'Agenzia per l'Italia Digitale (AgID) per la crescita e la cittadinanza digitale, Regione Puglia mira all'attuazione delle linee di azione del Piano triennale per l'informatica nella PA anche mediante il potenziamento e l'evoluzione delle infrastrutture materiali. Con la veste di Soggetto Aggregatore Territoriale per il Digitale (SATD), Regione si propone di valorizzare gli investimenti pregressi sul proprio Datacenter mettendolo a disposizione degli altri EE.LL. del territorio regionale ed anche extra-regionale. In questo contesto e su mandato di Regione, InnovaPuglia gestirà il servizio e fornirà il supporto necessario alle Pubbliche Amministrazioni per attuare un processo di transizione al digitale mediante il passaggio al Cloud e la dismissione dei piccoli DataCenter. In accordo con InnovaPuglia, l'azione prevede per gli EE.LL. un intervento specifico mediante l'attivazione di un processo di coinvolgimento consapevole e l'attivazione a beneficio del EE.LL. delle attività del fornitore dell'Accordo Quadro CONSIP Cloud Lotto-1 per l'erogazione di servizi di "Cloud Enabling". Tale servizio, mediante l'attività di ricognizione consentirà di avere un quadro su cui operare per rendere operativo e funzionale l'esistente secondo gli standard previsti. L'intervento previsto viene svolto direttamente da InnovaPuglia finanziato dal PO FESR-FSE 2014-2020 e dal FSC Puglia 2014-2020 ed è a costo zero per Aree Interne. La ricognizione sarà anche occasione per la reingegnerizzazione dei processi mediante evidenza degli interventi necessari ad avviare processi di dematerializzazione e semplificazione delle procedure e dei procedimenti amministrativi sulla base di standard comuni, banche dati condivise ed interoperabili (Unione e Comuni Al) tali da consentire l'utilizzo di strumenti per la gestione delle azioni/interventi della strategia ma anche fornire all'utenza un servizio adeguato alla capacità di sviluppo dell'area.

Cronoprogramma delle attività:

Azioni	Anno	Importo
Azioni di empowerment Piano formativo ed organizzativo € 80.000 N. 5 progetti formativi di settore € 200.000	2020	€280.000
Azioni di empowerment N. 5 progetti formativi di settore	2021	€200.000
Azioni di empowerment N. 5 progetti formativi di settore	2022	€200.000
Qualificazione della performance	2021	€ 80.000
Digitalizzazione della PA	2021 -2022	€ 0,00

Indicatori di realizzazione e risultato

Indicatore SNAI:

Cod. 424 - Comuni con servizi pienamente interattivi.

Numero di Comuni con servizi pienamente interattivi in percentuale sul totale dei Comuni

Indicatore di risultato (POR-FESR): "Quota di partecipanti che acquisisce le competenze previste".

Indicatore di realizzazione (POR-FESR): Progetti destinati alle pubbliche amministrazioni o ai servizi pubblici a livello nazionale, regionale o locale, per il quale è stato fissato un valore obiettivo al 2023 pari a 16.

Altri Indicatori AI:

Indicatore di realizzazione:

Dipendenti di Amministrazioni locali che hanno seguito corsi di formazione ICT

Realizzazione programma interventi

Aumentata capacità tecnica

Soggetto attuatore

Unione dei Comuni

ID PRATICA	ASSOCIAZIONISMO
Codice e titolo intervento	PA2 - Rafforzamento della funzione Protezione civile

Localizzazione intervento: Comuni della Strategia Aree Interne.

Costo e copertura finanziaria: € 300.000

Fonte finanziaria: POR-FESR riferimenti Asse V , azioni 5.1 - 5.3

Tipologia dell'intervento: saranno definite all'attivazione dei singoli Progetti (dopo approvazione).

Obiettivo e oggetto dell'intervento

Promuovere investimenti destinati a far fronte a rischi specifici, attraverso un sistema di gestione associata dell'Unione Rafforzata delle attività di coordinamento, prevenzione e pronto intervento di Protezione Civile.

Coerenza programmatica e contestualizzazione dell'intervento

Coerenza programmatica:

L'intervento è coerente con l'Asse V del POR-FESR misura 5-1 e 5-3 Promuovere investimenti destinati a far fronte a rischi specifici, garantendo la resilienza alle catastrofi e sviluppando sistemi di gestione delle catastrofi

Contestualizzazione dell'intervento

Il nuovo Codice della Protezione Civile, specifica che le funzioni fondamentali che restano in capo ai Comuni possono essere svolte in forma associata, e alle Unioni dei Comuni è riconosciuto una funzione di coordinamento nelle attività di intervento nelle emergenze, di un ruolo di pianificazione, progettazione dell'attività di prevenzione e informazione ai cittadini.

In materia di Protezione Civile, i Comuni dell'Area Strategia hanno compiuto passi importanti negli ultimi anni. Grazie alle attività di sostegno della Regione si è sviluppata una rete di punti organizzati nel territorio. I Comuni, hanno assegnato alle organizzazioni del volontariato locale, un minimo di attrezzature necessarie, nel quadro del programma provinciale, per attuare azioni di primo intervento, garantendo un collegamento tra i diversi livelli e centri operativi.

L'attuale organizzazione risulta comunque frammentata ed insufficiente a garantire un efficace servizio. Considerato che negli ultimi, anche a fronte dei cambiamenti climatici, il territorio è stato colpito da eventi "eccezionali", rientra tra i territori a rischio idrogeologico e sismico, che le caratteristiche del Paesaggio rurale e l'alto livello di turisticità lo espongono nel periodo estivo ad alto rischio di incendi. Tutto ciò impone ai Comuni l'esigenza di promuovere un sistema locale di Protezione Civile strutturato, e organizzato nella dimensione consortile dell'Unione Rafforzata, integrato nell'organizzazione regionale e provinciale.

La scelta della Strategia è di conferire all'Unione Rafforzata, le funzioni in materia di protezione civile di Competenza dei Comuni, fatto salvo l'autorità di responsabile in capo al Sindaco, la gestione associata delle attività di emergenza, programmazione e prevenzione e informazione ai cittadini, in particolare sulle seguenti attività:

- Predisposizione e aggiornamento del Piano di Protezione Civile dell'Unione, che coordina e gestisce i piani comunali;
- Svolgimento dell'attività di prevenzione così come previsto dal nuovo Codice, dalla normativa regionale nonché dalle direttive e linee guida nazionali e regionali;
- Organizzazione integrata di uomini e mezzi per la gestione dell'emergenza, anche attraverso l'interazione con il COM, il COC, il CS;
- Organizzazione del servizio di reperibilità unificato;
- Formazione e esercitazione del personale addetto;
- Gestione unificata del post-emergenza, inteso come gestione di pratiche di danno alle imprese e ai privati, lasciando la eventuale successiva erogazione dei rimborsi alla cura dei singoli Comuni;
- Gestione della centrale operativa e raccordo con gli strumenti appositi della Regione, ivi incluse le piattaforme informatiche per la gestione delle emergenze messe a disposizione dalla Protezione Civile regionale;
- Supporto ai Sindaci dei Comuni sui quali insistono attività a rischio di incidente rilevante;
- Campagne di informazione, comunicazione e sensibilizzazione rivolte alla cittadinanza e attivazione dei processi partecipativi come previsto dall'articolo 31 del nuovo Codice, anche al fine di accrescere la resilienza della comunità;
- coordinamento dei gruppi comunali a livello sovracomunali così come previsto dal nuovo Codice;
- Organizzazione di esercitazioni intercomunali;
- Predisposizione e aggiornamento dei piani di evacuazione.

Risultati attesi

SNAI: RA 5.3 - Riduzione del rischio incendi e del rischio sismico

Mettere in atto interventi strutturali e/o organizzativi per contrastare il fenomeno degli incendi boschivi e mitigare gli effetti dannosi dei possibili eventi sismici, idrogeologici, anche attraverso lo sviluppo della conoscenza sugli stessi fenomeni e la

definizione ed attuazione di piani di emergenza.

Descrizione dell'intervento in relazione risultati attesi

Predisposizione del Piano di Protezione Civile dell'Unione, e individuazione della struttura tecnica di riferimento. Definizione dell'organizzazione all'interno dell'Unione delle procedure di emergenza, dell'attività di monitoraggio del territorio e dell'assistenza alla popolazione partendo dall'analisi delle problematiche esistenti sul territorio stesso. Redazione di un piano d'azione (strutturazione, strumentazione e definizione di un frame work) per la gestione del rischio con particolare riferimento al rischio idrogeologico e incendi. Il Piano deve coordinarsi con tutte le procedure in essere per la gestione dei rischi (incendi, idrogeologico, idraulico, meteorologico ecc.), nonché con le pianificazioni di protezione civile a carattere regionale, dettagliando a livello locale la conoscenza dei rischi presenti sul territorio, le procedure di emergenza che devono essere messe in atto per la gestione degli interventi di soccorso alla popolazione e il ripristino delle condizioni di normalità. Il piano dovrà essere strutturato in una fase di definizione degli scenari di evento e di rischio, dipendenti da fattori antropici e naturali che insistono sull'area geografica in esame ed una fase di definizione di modelli di intervento di emergenza e soccorso, specifici per ciascuno degli scenari individuati. Il modello di intervento ha lo scopo principale d'individuare i compiti e le interazioni tra le strutture coinvolte nella gestione dell'emergenza e la loro composizione e competenza territoriale; dovrà assegnare le responsabilità e i compiti ai vari livelli di comando e controllo per la gestione dell'emergenza a livello intercomunale. Successivamente dovranno essere definite le procedure operative dell'intervento di protezione civile, consistenti in: modalità di segnalazione e di verifica degli eventi calamitosi; protocolli di allertamento; coordinamento delle operazioni di intervento; informazione e la formazione della popolazione ed attività collegate.

Supporto tecnico e formativo per la costruzione del servizio associato di protezione civile all'interno dell'Unione. L'attività formazione è rivolta ai soggetti che, all'interno del Sistema di Protezione Civile dell'Unione, svolgono ruoli e compiti ben definiti.

Allestimento del centro operativo intercomunale C.S. e della Centrale operativa, con una segreteria attrezzata con centralino telefonico, sala decisioni attrezzata per le riunioni delle persone che coordinano le operazioni di emergenza, e una sala operativa con spazi e attrezzature adeguate alla attivazione delle funzioni utili in emergenza e, tra queste, anche le funzioni di telecomunicazioni, ovvero sala radio. La sala operativa dovrà recepire gli indirizzi (linee guida, procedure, piattaforme web) della protezione civile regionale.

Dotazione di tutti gli strumenti per le telecomunicazioni (telefono, fax, internet, sistema radio, sistema di videoconferenza), e garantire h24 la ricezione di tutte le comunicazioni attinenti la protezione civile, sia le segnalazioni in materia provenienti dagli enti superiori, sia tutte le richieste di attivazione del servizio o di supporto da parte dei Comuni, con l'istituzione di un numero telefonico di reperibilità 24h per richieste e segnalazioni.

Dotare il servizio dell'Unione di una base logistica e addestrativa con magazzini, strutture di supporto e attrezzature e mezzi che, per investimento, per complessità funzionale e per necessità pratiche non sono necessarie o sovradimensionate rispetto alle dotazioni dei COC.

Convenzione con strutture del volontariato per la gestione della centrale operativa, la reperibilità, la base logistica, nel quadro delle normative stabilite dal codice della protezione civile.

Cronoprogramma delle attività:

Azioni	Anno	Importo
Predisposizione del Piano di Protezione Civile dell'Unione	2020	30.000
Allestimento del centro operativo intercomunale C.S. e della Centrale operativa	2021	60.000
Dotazione di tutti gli strumenti per le telecomunicazioni	2021	80.000
Dotare il servizio dell'Unione di una base logistica	2021-2022	70.000
Convenzione con strutture del volontariato e loro gestione (rimborsi spese)	2021	30.000
Convenzione con strutture del volontariato e loro gestione (rimborsi spese)	2022	30.000

Indicatori di realizzazione e risultato

Indicatore SNAI:

Cod. 512 Indice di rischio sismico

Classe di rischio sismico (pericolosità, vulnerabilità degli edifici, esposizione a rischio di persone e cose)

Indicatore di realizzazione: numero di volontari coinvolti; numero di interventi coordinati

Soggetto attuatore

Unione dei Comuni

ID PRATICA	ASSISTENZA TECNICA
Codice e titolo intervento	AT1 - Supporto all'attuazione della Strategia

Localizzazione intervento: Comuni dell'area di progetto

Costo e copertura finanziaria: € 187.000

Fonte finanziaria: Legge di Stabilità

Tipologia dell'intervento: Assistenza – servizi esterni

Obiettivo e oggetto dell'intervento L'obiettivo è garantire il supporto al soggetto capofila per attuare al meglio le attività previste, monitorare il rispetto dei risultati attesi e del cronoprogramma e per la corretta rendicontazione tecnica, amministrativa e finanziaria.

Servizio di assistenza tecnica all'Unione rafforzata nella definizione, attuazione e monitoraggio della Strategia Al Sud Salento.

Coerenza programmatica e contestualizzazione dell'intervento

Il contesto territoriale

Il progetto di supporto tecnico coinvolge il territorio dei 17 comuni e in maniera trasversale diversi ambiti d'intervento. La corretta realizzazione di ogni singolo intervento è di fondamentale importanza al fine di raggiungere i risultati attesi definiti per l'azione complessiva della Strategia.

L'attuazione di una strategia così articolata richiede competenze proprie del "project management", grazie alle quali assicurare l'attuazione della Strategia stessa nel pieno rispetto dei tempi, dei costi, delle risorse e dei risultati attesi, sia a livello di singolo intervento sia a livello generale.

Coerenza programmatica

Politica regionale di sviluppo 2014-2020.

Risultati attesi

Risultati attesi SNAI:

RA 11.6 - Miglioramento della governance multilivello e della capacità amministrativa e tecnica delle pubbliche amministrazioni nei programmi d'investimento pubblico

Risultati attesi AI:

Corretta definizione, comunicazione, attuazione, controllo e monitoraggio della Strategia.

Descrizione dell'intervento in relazione risultati attesi

Attività di supporto alla progettazione, attuazione, gestione e monitoraggio della Strategia Sud Salento

Gli obiettivi sopra descritti si traducono in attività specifiche volte a migliorare, rispetto a ciascun ambito, l'efficacia e l'efficienza della strategia, mediante azioni e strumenti di supporto all'Unione rafforzata e agli altri comuni associati e coinvolti nell'attuazione della strategia. Si tratta di azioni di sistema e di accompagnamento che consentiranno di operare con elevati livelli di efficacia e di efficienza nella programmazione e nell'attuazione e gestione degli interventi della Strategia.

Le attività consistono in:

supporto alle amministrazioni interessate dall'area nella definizione e redazione della strategia d'area, nel rispetto dei contenuti, modalità e tempistiche stabilite dalla strategia nazionale per le aree interne;

supporto al Sindaco capofila per la Strategia e la partecipazione al Tavolo di concertazione dell'APQ

gestione dello start-up della strategia e dei singoli Progetti/Azioni, anche attraverso azioni di coinvolgimento e coordinamento degli operatori locali e il supporto alla creazione di reti tra gli stessi per l'attivazione delle singole progettualità;

assistenza tecnica all'individuazione dei contenuti e alla predisposizione degli atti amministrativi per l'avvio dei Progetti/Azioni previsti;

assistenza tecnica al monitoraggio procedurale, fisico e finanziario degli interventi avviati, anche attraverso l'impiego degli strumenti di "project management".

supporto nell'applicazione delle normative afferenti ai diversi settori coinvolti;

- mantenimento dei rapporti e scambio sistematico di informazioni con il CNAI e gli enti regionali;

- affiancamento, supporto alle attività di formazione del personale.

Indicatori di realizzazione e risultato

Indicatore risultato:

Cod. 405 Progetti e interventi che rispettano i crono-programmi di attuazione e un tracciato unico completo

Quota di progetti e interventi che rispettano i crono-programmi di attuazione e un tracciato unico completo nel Sistema di monitoraggio unitario

Indicatore di realizzazione:

Giornate effettuate dall'Assistenza tecnica (n.) Indicatore di risultato:

Numero di progetti che rispettano i cronoprogrammi (%)

Soggetto attuatore

Comune capofila