REPUBBLICA ITALIANA

BOLLETTINO UFFICIALE

DELLA REGIONE PUGLIA

Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in Abbonamento Postale - 70% - DCB S1/PZ

Anno XLI | BARI, 28 APRILE 2010 | N. **76 *suppl.***



Sede Presidenza Giunta Regionale

Deliberazioni del Consiglio e della Giunta

Il Bollettino Ufficiale della Regione Puglia si pubblica con frequenza infrasettimanale ed è diviso in due parti.

Nella parte I sono pubblicati:

a) sentenze ed ordinanze della Corte Costituzionale riguardanti leggi della Regione Puglia;
b) ricorsi e sentenze di Organi giurisdizionali che prevedono un coinvolgimento della Regione Puglia;
c) leggi e regolamenti regionali;
d) deliberazioni del Consiglio Regionale riguardanti la convalida degli eletti;
e) atti e circolari aventi rilevanza esterna;
f) comunicati ufficiali emanati dal Presidente della Regione e dal Presidente del Consiglio Regionale;
g) atti relativi all'elezione dell'Ufficio di Presidenza dell'Assemblea, della Giunta regionale, delle Commissioni permanenti e loro eventuali dimissioni;
h) deliberazioni, atti e provvedimenti generali attuativi delle direttive ed applicativi dei regolamenti della Comunità Europea;
i) disegni di legge ai sensi dell'art. 8 della L.R. n. 19/97;
j) lo Statuto regionale e le sue modificazioni;
k) richieste di referendum con relativi risultati;
l) piano di sviluppo regionale con aggiornamenti o modifiche.

Nella parte II sono pubblicati:

a) decreti ed ordinanze del Presidente della Giunta regionale;
b) deliberazioni della Giunta regionale;
c) determinazioni dirigenziali;
d) decreti ed ordinanze del Presidente della Giunta regionale in veste di Commissario delegato;
e) atti del Difensore Civico regionale come previsto da norme regionali o su disposizioni del Presidente o della Giunta;
f) atti degli Enti Locali;
g) deliberazioni del Consiglio Regionale;
h) statuti di enti locali;
i) concorsi;
j) avvisi di gara;
k) annunci legali;
l) avvisi;
m) rettifiche;
n) atti di organi non regionali, di altri enti o amministrazioni, aventi particolare rilievo e la cui pubblicazione non è prescritta.

INSERZIONI

Gli atti da pubblicare devono essere inviati almeno 3 giorni prima della scadenza del termine utile per la pubblicazione alla Direzione del Bollettino Ufficiale - Lungomare N. Sauro, 33 - 70121 Bari.

Il testo originale su carta da bollo da € 14,62 salvo esenzioni di legge, deve essere corredato da 1 copia in carta uso bollo, dall'attestazione del versamento della tassa di pubblicazione prevista e da 1 copia in formato elettronico firmata con procedura digitale.

L'importo della tassa di pubblicazione è di € 154,94 oltre IVA al 20% (importo totale € 185,93) per ogni inserzione il cui contenuto non sia superiore, nel testo, a quattro cartelle dattiloscritte pari a 100 righe per 60 battute (o frazione) e di € 11,36 oltre IVA (importo totale € 13,63) per ogni ulteriore cartella dattiloscritta di 25 righi per 50 battute (o frazione).

Il versamento deve essere effettuato sul c/c/p n. **60225323** intestato a **Regione Puglia - Tasse, Tributi e Proventi regionali - Codice 3119.**

Non si darà corso alla pubblicazione senza la predetta documentazione.

ABBONAMENTI

L'abbonamento, esclusivamente annuo, è di € 134,28 da versare su c/c/p n. **60225323** intestato a **Regione Puglia - Tasse, Tributi e Proventi regionali - Codice 3119.**

I versamenti effettuati entro il 15° giorno di ogni mese avranno validità dal 1° giorno del mese successivo, mentre i versamenti effettuati dopo il 15° giorno e comunque entro il 3° giorno di ogni mese avranno validità dal 15° giorno del mese successivo.

Costo singola copia € 1,34.

Il Bollettino Ufficiale è in vendita presso:

Libreria Piazzo - Piazza Vittoria, 4 - Brindisi;

Libreria Patierno Antonio - Via Dante, 21 - Foggia.

SOMMARIO

"Avviso per i redattori e per gli Enti:

Il Bollettino Ufficiale della Regione Puglia si attiene alle regole della Legge 150/2000 per la semplificazione del linguaggio e per la facilitazione dell'accesso dei cittadini alla comprensione degli atti della Pubblica Amministrazione. Tutti i redattori e gli Enti inserzionisti sono tenuti ad evitare sigle, acronimi, abbreviazioni, almeno nei titoli di testa dei provvedimenti".

PARTE SECONDA

Deliberazioni del Consiglio e della Giunta

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 23 marzo 2010, n. 814
L.R. n. 18 del 31 ottobre 2002 . "Testo Unico sulla disciplina del Trasporto Pubblico Locale" art. 7 comma 5° - Piano Operativo Attuativo 2009-2013 – Piano Regionale Trasporti. Approvazione.
Pag. 4

PARTE SECONDA

Deliberazioni del Consiglio e della Giunta

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 23 marzo 2010, n. 814

L.R. n. 18 del 31 ottobre 2002 . "Testo Unico sulla disciplina del Trasporto Pubblico Locale" art. 7 comma 5° - Piano Operativo Attuativo 2009-2013 – Piano Regionale Trasporti. Approvazione.

L'Assessore ai Trasporti e Vie di Comunicazione Mario Loizzo sulla base dell'istruttoria espletata dal dirigente l'Ufficio Programmazione Vie di Comunicazione e confermata dal dirigente il Servizio Programmazione Vie di Comunicazione, riferisce quanto segue:

Premesso che:

Con L.R. n. 32 del 15 novembre 2007 viene modificato l'art. 7 della L.R. n. 18 del 31 dicembre 2002 e di conseguenza il piano regionale dei trasporti (PRT) è definito come documento programmatico generale della Regione rivolto a realizzare sul proprio territorio, in armonia con gli obiettivi del piano generale dei trasporti e degli altri documenti programmatici internazionali, nazionali e interregionali, un sistema equilibrato del trasporto delle persone e delle merci in connessione con i piani di assetto territoriale e di sviluppo socio - economico.

Con la stessa legge al comma 2 dell'art. 7 viene stabilito che il piano è redatto in accordo alle linee guida indicate dal piano generale dei trasporti ed è articolato secondo le modalità del trasporto, tra loro integrate, e individua:

a) l'assetto del sistema regionale dei trasporti con le rilevate criticità, nonché le prospettive di evoluzione di tale sistema in relazione al contesto nazionale e sovranazionale dei trasporti;

b) gli obiettivi e le strategie del sistema multimodale dei trasporti raccordati agli strumenti di pianificazione territoriale generale e settoriale;

c) le linee di intervento che includono i riferimenti alla riorganizzazione dei servizi e alla gerarchia delle reti infrastrutturali, nonché i criteri di selezione delle priorità di intervento, relative a:
   1) trasporto stradale;
   2) trasporto ferroviario;
   3) trasporto marittimo;
   4) trasporto aereo;
   5) intermodalità dei passeggeri;
   6) intermodalità delle merci;
   7) servizi minimi di cui al d.lgs. n. 422/1997.

Il comma 3 dell'art. 7 prevede che l'Assessorato Regionale ai Trasporti, che può avvalersi dell'Agenzia regionale per la mobilità (AREM) di cui all'articolo 25 nonché di consulenti esterni di comprovata esperienza nel settore, predispone la proposta di PRT tenendo conto della programmazione degli enti locali e di tutti gli strumenti della programmazione regionale.

Il comma 4 dello stesso articolo prevede che la proposta di PRT di cui al comma 3 è approvata dal Consiglio regionale. Con eguale procedura sono approvate le varianti al PRT: Il comma 5 prevede che i Piani attuativi del PRT nonché i piani pluriennali dei servizi minimi sono approvati dalla Giunta regionale, previo parere della Commissione consiliare competente in materia.

Con L.R. n. 16 del 23 giugno 2008 sono stati adottati principi, indirizzi e linee di intervento in materia di piano regionale dei trasporti.

Con D.G.R. n. 1267 del 31/08/2006 veniva conferito incarico alla società Innovapuglia S.p.A., già Finpuglia S.p.A., per l'aggiornamento del Piano Regionale Trasporti.

Con nota n. 442/DL del 19 marzo 2009 la Società Innovapuglia trasmetteva all'Assessorato ai Trasporti la sottoelencata documentazione relativa alla versione definitiva e aggiornata del Piano Attuativo 2009-2013 del Piano Regionale dei Trasporti:

- n. 1 copia in cartaceo della Relazione di Progetto;
- n. 1 copia in cartaceo delle quattro tavole di Progetto (formati Al esteso), ciascuna delle quali relativa alle quattro modalità di Trasporto;
- n. 20 Cd contenenti le copie digitali in formato pdf del materiale sopra indicato e della documentazione di analisi prodotta nell'ambito della redazione del Piano.

Con D.G.R. n. 465 in data 24/03/2009 il citato Piano Attuativo 2009 - 2013 del Piano Regionale dei Trasporti veniva adottato dalla Giunta Regionale e trasmesso al Consiglio Regionale per il parere previsto della competente Commissione Consiliare ai sensi del 5° comma, art. 1, L.R. 15 novembre 2007, n. 32;

In data 6 maggio 2009 la V Commissione del Consiglio Regionale della Puglia ha espresso, ai sensi del comma 5° art. 7 della L. R. n° 18/02 parere favorevole sul Piano Attuativo 2009 - 2013 del PRT (Piano Regionale dei Trasporti);

con D. D. n. 115 del 6 agosto 2009 esecutiva ai sensi di legge, veniva disposto di acquisire in economia il servizio di supporto tecnico - specialistico per la valutazione ambientale strategica del Piano Regionale dei Trasporti della Regione Puglia;

con la stessa D. D. veniva affidata alla ditta AIRIS s.r.l. con sede in Bologna, via San Gervasio, 1 la fornitura del servizio di cui sopra, con apposita procedura di cottimo fiduciario.

Rilevato come in data 12 ottobre 2009 la società AIRIS s.r.l. ha consegnato a questo Servizio Programmazione Vie di Comunicazione il Rapporto Ambientale e la Sintesi non Tecnica relative alla procedura di VAS del PRT - Piano attuativo 2009 - 2013;

Il Piano Operativo Attuativo 2009 - 2013 del PRT (Piano Regionale dei Trasporti) è stato quindi sottoposto alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica ai sensi e per gli effetti del decreto legislativo n° 152/2006 come modificato dal decreto legislativo n° 4/2008 e secondo quanto previsto dalla DGR 981/15 Giugno 2008.

Vista la determinazione dirigenziale n. 37 del 15 febbraio 2010 del Dirigente l'Ufficio Programmazione VIE e politiche energetiche/VAS con la quale si esprime ai sensi dell'art. 15 comma 2 del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. parere motivato del Piano Regionale dei Trasporti - Piano Attuativo 2009 - 2013 con indicazioni e prescrizioni;

rilevato che in data 22 febbraio c.a. l'AIRIS s.r.l. ha trasmesso a questo Assessorato la nuova versione del Rapporto Ambientale, della sintesi non tecnica e della dichiarazione di sintesi che tiene conto delle indicazioni e prescrizioni avanzate dall'Ufficio Programmazione VIE e politiche energetiche/VAS ;

Ritenuto necessario provvedere alla definitiva approvazione del Piano Operativo Attuativo 2009 - 2013 del PRT (Piano Regionale dei Trasporti) trasmesso a questo Assessorato ai Trasporti da Innovapuglia S.p.A., già Finpuglia S.p.A. con nota n. 442/DL del 19 marzo 2009 e che è depositata agli atti di questo ufficio;

Rilevato che il presente provvedimento rientra tra gli atti di ordinaria amministrazione, poiché lo stesso conclude una procedura amministrativa avviata, nello scorso mese di marzo, da questa Amministrazione Regionale.

COPERTURA FINANZIARIA AI SENSI DELLA L.R. n. 28/2001 e ss.mm.ii.

La presente deliberazione non comporta implicazioni di natura finanziaria sia di entrata che di spesa e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale.

L'Assessore relatore, sulla base delle risultanze istruttorie come innanzi illustrate, propone alla Giunta Regionale l'adozione dei conseguente atto finale di competenza di questa Giunta ai sensi della legge regionale 4 febbraio 1997, n. 7, art. 4. c. 4 - lettera K), in particolare della legge regionale 15 novembre 2007 n. 32 art. 1 c. 5.

LA GIUNTA

udita la relazione e attesa la proposta dell'Assessore ai Trasporti e Vie di Comunicazione;

attesa la Valutazione Ambientale Strategica;

vista la sottoscrizione posta in calce al presente provvedimento dai competenti Dirigenti;

a voti unanimi e palesi espressi nelle forme di legge;

DELIBERA

Per ogni quanto riportato in premessa,

1. di prendere atto della determinazione dirigenziale n. 37 del 15 febbraio 2010 del Dirigente l'Ufficio Programmazione VIE e politiche energetiche/VAS con la quale si esprime ai sensi dell'art. 15 comma 2 del D. Lgs. 152/2006 e s. m. I. parere motivato del Piano Regionale dei Trasporti - Piano Attuativo 2009-2013 con indicazioni e prescrizioni;

2. di approvare la dichiarazione di sintesi redatta in conformità alle prescrizioni contenute nella summenzionata determinazione dirigenziale che è depositata agli atti del Servizio Programmazione Vie di Comunicazione;

3. di approvare, ai sensi dell'art. 7, comma 5°, legge regionale 18/2002, così come modificato dall'art. 1 legge regionale n°32/2007, il Piano Operativo Attuativo 2009- 2013 del Piano Regionale Trasporti, che depositato agli atti del Servizio Programmazione Vie di Comunicazione è così composto:
   a. Relazione di Progetto - con allegati:
      i. "Valutazioni Trasporto Ferroviario"
      ii. "Valutazioni Trasporto Stradale"
   b. n° 5 Tavole di Progetto:
      i. Trasporto Stradale
      ii. Gerarchizzazione della Viabilità d'Interesse Regionale
      iii. Trasporti Ferroviario
      iv. Trasporto Marittimo
      v. Trasporto Aereo;
   c. Quadro Conoscitivo;
   d. Quadro Conoscitivo Allegato " quadro programmatico-progettuale" con allegate:
      i. Tavola Trasporto Stradale
      ii. Tavola Trasporto Ferroviario;
   e. Quadro Conoscitivo Allegato " Analisi Territoriali e Trasportistiche";

4. di disporre la pubblicazione del presente provvedimento sul BURP.

Il Segretario della Giunta
Dott. Romano Donno

Il Presidente della Giunta
Dott. Nichi Vendola

Regione Puglia

Assessorato ai Trasporti e alle Vie di Comunicazione

Piano Regionale dei Trasporti

Piano Attuativo 2009-2013

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

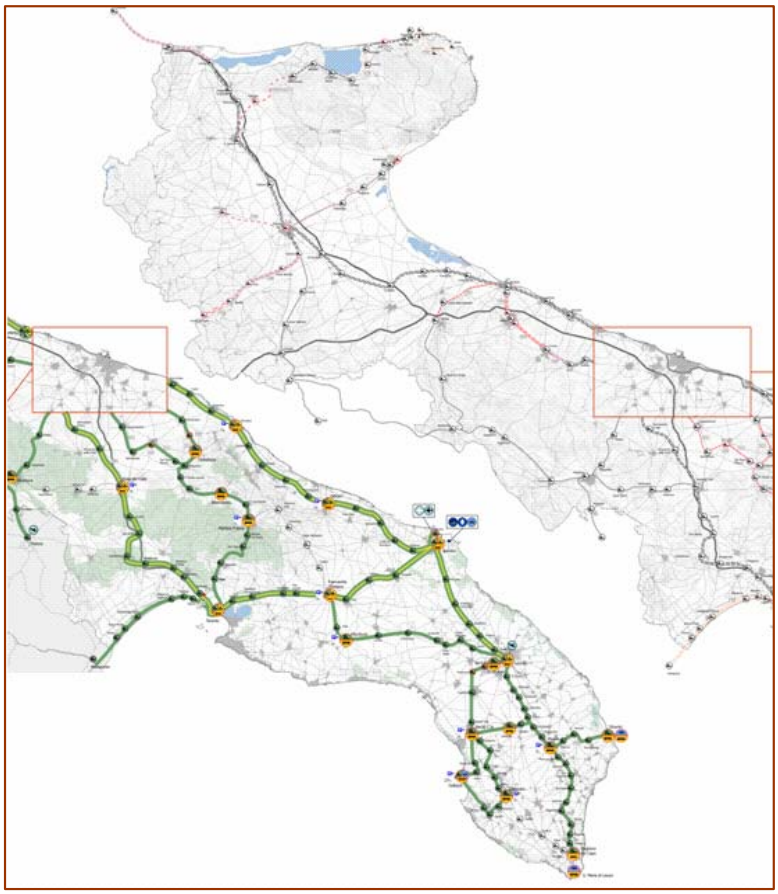
Dichiarazione di sintesi











Febbraio 2010

DICHIARAZIONE DI SINTESI (ART. 17 D.LGS. 4/2008)

PREMESSA

La presente *dichiarazione di sintesi* è resa ai sensi dell'art. 17 del D.Lgs.16 gennaio 2008, n. 4 "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale" e della L.R. 13 giugno 2008 n. 9 "Disposizioni transitorie in materia di Valutazione ambientale strategica e norme urgenti per l'applicazione del decreto legislativo 152/2006".

Il documento tiene conto degli esiti emersi dalle diverse consultazioni effettuate, sia in fase di scoping, in fase di adozione che in fase di controdeduzioni alle riserve/osservazioni, sempre in base ai contenuti del rapporto ambientale.

L'approccio seguito nel lavoro è quindi consistito in una prima parte di analisi dello stato di fatto, da cui si evincono le criticità e le potenzialità del territorio oggetto del piano e da cui discendono gli obiettivi del piano stesso, ed una seconda di valutazione quantitativa del piano a sua volta suddivisa in quattro passaggi successivi:

1. definizione degli obiettivi di sostenibilità ambientale e territoriale;

2. definizione di obiettivi e politiche-azioni del piano;

3. verifica della coerenza esterna ed interna;

4. valutazione complessiva degli effetti del piano.

L'obiettivo è quello di verificare le interazioni e le congruenze tra obiettivi di piano e obiettivi di sostenibilità ambientale e territoriale.

Si è ritenuto infine di estrema importanza che il processo di valutazione venga precisato anche durante la fase di gestione del Piano, durante la quale le attività di monitoraggio consentiranno di verificare l'efficacia delle azioni pianificate ed eventualmente consiglieranno l'adeguamento delle scelte per mitigare impatti ambientali residui non previsti.

1 SINTESI DEL PROCESSO DI PIANO E DELLA RELATIVA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

L'Assessorato ai Trasporti e alla Vie di Comunicazione della Regione Puglia ha redatto il Piano Attuativo 2009-2013 in conformità all'art. 7 della Legge Regionale 18/2002, come modificato dalla LR 32/2007 , e sulla base dei contenuti della L.R. 16 del 23 giugno 2008 riguardante i "Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di Piano Regionale dei Trasporti".

L'avvio della procedura di VAS è avvenuto con la predisposizione, da parte dell'Autorità proponente e procedente, nel caso del Piano Attuativo, il Servizio Programmazione Vie di Comunicazione, Area politiche per l'ambiente, le reti e la qualità urbana della Regione

Puglia, del *documento preliminare* sui possibili impatti ambientali significativi dell'attuazione del Piano (*Documento di Scoping*) e la sua condivisione con l'Autorità competente, Ufficio VAS - Servizio Ecologia- Area politiche per l'ambiente, le reti e la qualità urbana della Regione Puglia, e gli altri soggetti competenti in materia ambientale.

Questa fase di consultazione ha avuto inizio il 6 agosto 2009 con determina del Dirigente del Servizio Programmazione Vie di Comunicazione 148/DIR/2009/00116, con la quale si individuava anche l'elenco dei soggetti con competenze ambientali da consultare e la durata di 45 giorni, ovvero fino al 20 settembre 2009.

Sempre nella stessa data il Dirigente del Servizio inviava all'Autorità competente e a tutti i soggetti di cui all'elenco copia del Documento di Scoping con allegato un questionario a risposta guidata per facilitare la formulazione di osservazioni e contributi sui diversi contenuti del documento, pur mantenendo uno spazio per contributi a schema libero.

La stessa lettera di trasmissione della documentazione conteneva la convocazione di un primo incontro di consultazione per il giorno 8 settembre 2009, finalizzato all'approfondimento dei contenuti del Documento di Scoping ed alla discussione di prime osservazioni o contributi.

Nei giorni successivi all'incontro veniva attivato un apposito spazio web in cui era possibile scaricare il Documento di Scoping, il modulo del questionario e tutti i questionari o le note inviate da parte dei soggetti partecipanti alla consultazione.

Entro il termine del 20 settembre sono prevenuti i seguenti contributi: Acquedotto Pugliese SPA, Autorità di Bacino della Puglia, Capitaneria di Porto di Bari, Capitaneria di Porto di Brindisi, Comune di Lecce, Consorzio Speciale Bonifica Arneo, Provincia di Bari, Provincia di Lecce, Parco Regionale Bosco e Paludi del Rauccio, ARPA Regione Puglia, Comune di Taranto, Parco Nazionale Alta Murgia, Provincia di Brindisi, Regione Puglia - Servizio Tutela Acque, Autorità di Bacino dei fiumi Trigno, Biferno e minori, Saccione e Fortore.

Si specifica che solo alcuni contributi rilevavano carenze e fornivano indicazioni al Rapporto Ambientale.

Dell'attivazione del sito web veniva data comunicazione ai soggetti partecipanti alla consultazione in occasione della convocazione del secondo incontro, fissato per il 29 settembre 2009, conclusivo della fase di consultazione e finalizzato alla condivisione ed alla discussione delle osservazioni e dei contributi ricevuti.

Per facilitare il confronto su questi punti è stato predisposto un apposito ipertesto che, dopo essere stato utilizzato nell'incontro del 29 settembre, è stato caricato sul sito web per consentirne la consultazione off-line a tutti i soggetti partecipanti alla consultazione anche non presenti all'incontro.

Il sito web all'indirizzo vasprtpuglia.airis.it è stato mantenuto aggiornato con i documenti pervenuti durante tutto il periodo della consultazione, ed anche oltre, sino alla redazione del Rapporto Ambientale; è rimasto inoltre attivo per tutta la durata della procedura di VAS per consentire a chi è interessato la consultazione dei documenti presenti.

Di seguito si riportano, suddivise per Ente, le risposte e le considerazioni sulle indicazione contenute nei relativi contributi, risposte che sono state discusse il 29 settembre.

Tab. 1.1 – Contributi degli enti in fase di scoping e integrazione nel RA

	PROPOSTE/OSSERVAZIONI			RISPOSTE
Autorità di Bacino della Puglia	**PIANI E PROGRAMMI DA INTEGRARE**			
	Piano di Tutela delle Acque			Era già considerato nel Documento di Scoping anche se per errore non presente nell'elenco dei piani
	TEMI E QUESTIONI AMBIENTALI DA CONSIDERARE-INTEGRARE			
	Acqua	Reticolo Idraulico		Il Piano di Tutela delle Acque è stato preso in considerazione; il reticolo idraulico è considerato per le sue caratteristiche anche in ambiente carsico, anche sulla base delle informazioni ricevute nell'ambito di questa consultazione (Carta Idrogeomorfologica).
	Suolo e rischi naturali	Forme carsiche " Emergenze geomorfologiche"		Il tema ambientale nel rapporto Ambientale è stato ridenominato Suolo, sottosuolo e rischi naturali per evidenziare maggiormente la considerazione delle principali interferenze delle azioni di piano con il sottosuolo, ed esempio le forme carsiche, anche sulla base delle informazioni ricevute nell'ambito di questa consultazione (Carta Idrogeomorfologica)
	ULTERIORI OSSERVAZIONI			
	Si invia bozza della carta Idrogeomorfologica per eventuali approfondimenti			La carta Idrogeomorfologica è stata assunta nel quadro informativo per la redazione del Rapporto Ambientale . Si ringrazia per la fattiva collaborazione
Comune di Leccce	**TEMI E QUESTIONI AMBIENTALI DA CONSIDERARE-INTEGRARE**			
	Inquinamento acustico	bisognerebbe effettuare compiute campagne di monitoraggio presso i siti interessati		Il suggerimento di svolgimento di svolgere campagne di monitoraggio acustico presso i siti interessati non può essere accolto in quanto tale attività non può competere alla VAS ma è propria del livello di VIA dei singoli interventi.
	Acqua	manca il Piano di Tutela delle Acque		Era già considerato nel Documento di Scoping anche se per errore non presente nell'elenco dei piani
	Attività di monitoraggio	le attività di monitoraggio sembrano alquanto limitate		Se per attività di monitoraggio il suggerimento si riferisce alla fase di redazione del Rapporto Ambientale, si ricorda che tale attività non può competere alla VAS ma è propria del livello di VIA dei singoli interventi; se si riferisce al monitoraggio del piano, che fa parte del processo di VAS, le attività di monitoraggio, di cui il Documento di Scoping intendeva proporre una prima lista di indicatori da offrire alla consultazione, dovranno essere concordate successivamente dall'Autorità procedente con l'Autorità Competente.
	Valutazioni effetti ambientali area urbana			La scelta di non prevedere uno specifico capitolo di valutazione per il tema dell'ambiente in area urbana, che si intende confermare, deriva dal fatto che il PRT prevede interventi di rango primario quasi esclusivamente in ambito extraurbano; come tali questi interventi possono avere soltanto effetti indiretti sull'ambiente urbano. D'altra parte il livello di approfondimento proprio della pianificazione dei trasporti alla scala regionale e la conseguente strumentazione disponibile (ad esempio come modellistica di simulazione) si prestano poco ad analisi su ambiti di scala ridotta, ma con fenomeni estremamente complessi, come quelli che avvengono nelle aree urbane. Tuttavia nella trattazione dei diversi temi ambientali verranno evidenziati le possibili ricadute ala scala urbana degli effetti conseguenti alle azioni di piano.
	ULTERIORI OSSERVAZIONI			
	Non sembra opportunamente presa in considerazione la questione delle aree urbane interne			Per quanto riguarda la trattazione del tema dell'inquinamento ambientale delle aree urbane si rinvia a quanto già considerato in relazione alla proposta/suggerimento del punto precedente
	Sembrerebbe opportuno prendere in considerazione la qualità ambientale cittadina			Per quanto riguarda la trattazione del tema dell'inquinamento ambientale delle aree urbane si rinvia a quanto già considerato in relazione alla proposta/suggerimento del punto precedente
	Inoltre nella qualità dell'aria non si tiene conto del Rapporto qualità dell'aria su scala regionale			Del Rapporto della qualità dell'aria regionale si terrà conto nel Rapporto Ambientale per la caratterizzazione dello stato attuale della componente
	E' da evidenziare la tempistica di messa in atto 2009-2013, tempo insufficiente per la realizzazione degli interventi previsti, anche in considerazione dell'evolversi della normativa			La tempistica del Piano attuativo del PRT dal 2009 al 2013 deriva direttamente dalle indicazioni normative che prevedono che il PRT venga aggiornato ogni cinque anni (articolo 7 della legge regionale 31 ottobre 2002, n. 18 -Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale-, come sostituito dall'articolo 1 della legge regionale 15 novembre 2007, n. 32).

	PROPOSTE/OSSERVAZIONI		RISPOSTE
Provincia Bari	**PIANI E PROGRAMMI DA INTEGRARE**		
	Piano Regionale Attività Estrattive		Accolta
	PTCP Provincia di Bari	quale strumento di determinazione di indirizzi generali di assetto del territorio sovracomunale	I PTCP in Puglia si presentano in una situazione molto differenziata per stato cogente e livello di approfondimento. Delle sei provincie solo un PTCP risulta avere concluso l'iter approvativo, due risultano adottati, mentre gli altri si trovano a diverse fasi del processo di redazione. Per quanto riguarda la VAS soltanto uno ha concluso l'iter di valutazione (antecedentemente alle normative nazionali e regionali). L'esame dei documenti disponibili ha mostrato comunque uno stato di forte disomogeneità delle informazioni territoriali con alcune evidenti carenze nella copertura territoriale regionale. Dovendo comunque la VAS garantire un trattazione omogenea su tutto il territorio regionale si è preferito fare riferimento, per i temi ambientali da trattare, alle informazioni disponibili in forma omogenea reperibili nella pianificazione e/o negli studi a scala regionale.
	Documento prelimiare PTCP Provincia di Bari	rilevanza delle scelte di pianificazione territoriale della Provincia di Bari	
	ULTERIORI OSSERVAZIONI		
	Nella considerazione del consumo di suolo è necessario analizzare tutti gli utilizzi del suolo che comportano la perdita dei caratteri naturali e producono un aumento della superficie artificializzata		La valutazione del consumo del suolo conseguente alle azioni di piano sarà effettuata tenendo conto dei diversi usi e delle diverse caratteristiche dei suoli.
	E' opportuno che le soglie massime del consumo di suolo siano definite in modo differenziato nei diversi territori in relazione a variabili significative e specifiche (ad esempio: superficie complessiva territorio comunale, superficie vincolata, superficie urbanizzata, fasci altimetrica...)		Per quanto riguarda la definizione di soglie massime di consumo del suolo, il piano non prevede l'introduzione di tali soglie, non rientrando ciò nelle sue competenze; limitatamente al monitoraggio del piano verranno definiti nel Rapporto Ambientale alcuni valori di target relativi ad indicatori di controllo del consumo del suolo
	Si suggerisce che il Piano individui precisi indirizzi per la pianificazione territoriale e settoriale regionale, provinciale e locale al fine di evitare e mitigare le criticità generate dalle reti di mobilità nei confronti del territorio rurale, del suolo e della fauna selvatica		La proposta è condivisa per quanto attiene agli indirizzi finalizzati alla maggiore compatibilità ambientale che il Piano, attraverso il Rapporto Ambientale, fornisce ai principali interventi attraverso le schede di valutazione; non si ritiene invece competenza del Piano attuativo dettare indirizzi generali sul contenimento delle criticità ambientali delle infrastrutture alla pianificazione territoriale e settoriale ai vari livelli
	Possibilità di contatto continuo con redattori dei Piani Attuativi		Non pertinente
Provincia di Lecce	**PIANI E PROGRAMMI DA INTEGRARE**		
	Piano di Tutela delle Acque	adottato con D.G.R. n° 883 del 19 giugno 2009	Era già considerato nel Documento di Scoping anche se per errore non presente nell'elenco dei piani
	Piano Faunistico Venatorio	D.G.R. n° 217 del 21 luglio 2009	Accolta
	Piano Regionale dei Rifiuti	Decreto C.D. n° 41 del 6 marzo 2001	Accolta
	PTCP Provincia di Lecce	Delibera Consiglio Provinciale n°75 del 24 ottobre 2008	I PTCP in Puglia si presentano in una situazione molto differenziata per stato cogente e livello di approfondimento. Delle sei provincie solo un PTCP risulta avere concluso l'iter approvativo, due risultano adottati, mentre gli altri si trovano a diverse fasi del processo di redazione. Per quanto riguarda la VAS soltanto uno ha concluso l'iter di valutazione (antecedentemente alle normative nazionali e regionali). L'esame dei documenti disponibili ha mostrato comunque uno stato di forte disomogeneità delle informazioni territoriali con alcune evidenti carenze nella copertura territoriale regionale. Dovendo comunque la VAS garantire un trattazione omogenea su tutto il territorio regionale si è preferito fare riferimento, per i temi ambientali da trattare, alle informazioni disponibili in forma omogenea reperibili nella pianificazione e/o negli studi a scala regionale.

	PROPOSTE/OSSERVAZIONI			RISPOSTE
Parco Regionale Bosco e Paludi del Rauccio	**PIANI E PROGRAMMI DA INTEGRARE**			
	Regolamentazione Aree Protette - Legge Regionale 19/2007 e s.m.e.i.			accolta
	Piani di Gestione Siti Natura 2000			Dei numerosi siti di Natura 2000 solo per uno si ha il Piano di Gestione approvato mentre per altri otto il Piano di Gestione è stato adottato (tra dicembre 2008 e luglio 2009). L'esame effettuato sulla documentazione disponibile non ha evidenziato elementi particolari di valutazione oltre a quelli già previsti nel Documento di Scoping. Saranno comunque considerati nelle valutazioni della componente
	Piani di Gestione Parchi Nazionali e Regionali			Per i due Parchi Nazionali e per gli undici Parchi Regionali non si hanno piani di gestione o meglio piani territoriali approvati; per i tre parchi regionali il cui territorio coincide in parte con altrettante aree SIC, per cui è stato adottato un piano di gestione, vale quanto detto al punto precedente.
	TEMI E QUESTIONI AMBIENTALI DA CONSIDERARE-INTEGRARE			
	Turismo verde	interferenza e sviluppo dei trasporti sostenibili		Per gli aspetti ambientali legati ai temi proposti, sempre con riferimento al livello di approfondimento concesso dalla scala regionale, per quanto riguarda le potenziali interferenze delle azioni di piano con gli elementi naturalistici sensibili o tutelati, queste verranno prese in esame e valutate nel capitolo riguardante le aree naturali e gli ecosistemi ed in quello riguardante il paesaggio ed il patrimonio culturale, architettonico e archeologico. Per quanto riguarda invece l'accessibilità alle aree a valenza strategica paesaggistica e ambientale, e quindi turistica, le valutazioni sono contenute, oltre che nel piano stesso, anche nel capitolo del Rapporto Ambientale sulla mobilità.
	Percorsi escursionistici	Forme carsiche " Emergenze geomorfologiche"		
	Marketing territoriale sostenibile	Verifica mobilità sostenibile esistente		
ARPA Puglia	**PIANI E PROGRAMMI DA INTEGRARE**			
	Piani di intervento di contenimento e abbattimento del rumore prodotti dai gestori delle infrastrutture di trasporto ex DM 29 novembre 2000 per la verifica dell'esistenza di criticità già individuate dai gestori delle infrastrutture			Al momento non risultano disponibili; in ogni caso le valutazioni del PRT sulla componente risultano sostanzialmente indipendenti dal contenuto dei suddetti piani che hanno lo scopo di risanare le situazioni di criticità già esistenti da parte delle infrastrutture
	TEMI E QUESTIONI AMBIENTALI DA CONSIDERARE-INTEGRARE			
	Popolazione e salute	pertinenza delle azioni del piano con la componente ambientale		La scelta di non prevedere uno specifico capitolo di valutazione per il tema della salute umana, che si intende confermare, deriva dal fatto tali valutazioni non possono che discendere da quelle effettuate per gli impatti diretti sulle componenti che riguardano in specifico l'inquinamento dell'aria, il rumore, la qualità delle acque, la sicurezza sulle strade. Inoltre, come visto al punto precedente, il livello di approfondimento proprio della pianificazione dei trasporti alla scala regionale e la conseguente strumentazione disponibile si prestano poco ad analisi su ambiti di scala ridotta, ma con fenomeni estremamente complessi, come quelli che avvengono nelle aree urbane e in cui emergono prevalentemente le problematiche sulla salute. I potenziali effetti sulla salute della popolazione verranno dunque trattati nei capitoli dedicati agli impatti diretti : inquinamento dell'aria, rumore, qualità delle acque, sicurezza sulle strade.
	Rischio derivante dal trasporto di merci pericolose	pertinenza delle azioni del piano con la componente ambientale		La trattazione del rischio derivante dal trasporto di merci pericolose, che sconta il ridotto livello informativo del fenomeno, verrà affrontato nell'ambito del tema più generale della sicurezza dei trasporti, in particolare di quelli stradali.
	INDICATORI			
	Si suggerisce di correlare gli indicatori di monitoraggio ambientale del Piano con i relativi obiettivi ambientali così da poterne valutare la pertinenza Per gli indicatori previsti per l'inquinamento acustico si precisa che: 1) le sorgenti per le quali si è verificato un superamento devono essere determinate sia dal numero controllato (aggiornato al 2008) che dai piani di abbattimento dei gestori 2) la caratterizzazione acustica degli interventi aeroportuali va integrata con la presenza dei sistemi di monitoraggio e con il relativo valore dell'indice LVA			Facendo seguito ai suggerimenti proposti ed anche a molti contenuti del dibattito avvenuto nella prima conferenza di consultazione, l'elenco degli indicatori per il monitoraggio del Piano è stato modificato e meglio specificato, evidenziando anche gli obiettivi ambientali connessi. Il nuovo elenco degli indicatori di monitoraggio del Piano verrà a breve reso disponibile per la consultazione nello spazio internet già attivato per la condivisione dei documenti di questa fase di scoping (vasprtpuglia.airis.it)

PROPOSTE/OSSERVAZIONI		RISPOSTE
STRUTTURA/INDICE DEL RAPPORTO AMBIENTALE		
Si suggerisce di integrare il cap 3 "Analisi dello stato di fatto" con le tematiche ambientali già segnalate (Popolazione e salute, Rischio derivante dal trasporto di merci pericolose)		Sulla base di quanto già considerato ai punti precedenti la tematica ambientale popolazione e salute verrà trattata rispettivamente nei capitoli che riguardano in specifico l'inquinamento dell'aria, il rumore, la qualità delle acque, la sicurezza sulle strade; così come il rischio derivante dal trasporto di merci pericolose potrà essere trattato nel capitolo sulla sicurezza stradale.
ULTERIORI OSSERVAZIONI		
Nel paragrafo 2 "Quadro normativo" si suggerisce di inserire il DLgs 152/2006 ed il correttivo DLgs 4/2008		Proposta accolta
Si suggerisce di inserire tra gli obiettivi ambientali del Piano un obiettivo riguardante il rischio derivante dal trasporto di merci pericolose e indicarne indicatore di monitoraggio ambientale del Piano		Si ritiene che tale obiettivo sia riconducibile a quelli più generali già assunti dal piano e riguardanti l'incremento della quota di merci trasportate con sistemi diversi dalla gomma e l'incremento della sicurezza stradale al fine di ridurre gli incidenti tra veicoli
L'ARPA Puglia mette a disposizione i dati ambientali in suo possesso aggiornati al 2008, a questo proposito si segnala che in relazione alla tematica vegetazione, aree naturali ed ecosistemi, ARPA Puglia mette a disposizione i dati derivanti dal progetto Carta della Natura		Si ringrazia ARPA per la disponibilità manifestata
CONSIDERAZIONI GENERALI		
Il Documento non prende in esame i dati e le informazione dei seguenti documenti/strumenti:		Lo scopo del Documento di Scoping non è quello di dare una dettagliata descrizione dello stato delle componenti ambientali a livello regionale, cosa che più propriamente e con ben altro spazio viene fatta da ARPA con lo Stato dell'Ambiente, e da altri Enti per aspetti settoriali, ma di dare una breve sintesi dello stato della componente che si intende trattare nel Rapporto Ambientale in quanto potenzialmente interessata dalle azioni del Piano oggetto di VAS. Nel Rapporto Ambientale, ove ritenuto necessario per la trattazione della definizione dello stato della componente, tali informazioni, se rese disponibili, verranno integrate.
- I Rapporti annuali dello Stato dell'Ambiente della Regione Puglia		
- Gli inventari (regionale e nazionale) delle emissioni in atmosfera. Questi strumenti rilevano o stimano, per le principali sostanze inquinanti, le emissioni in atmosfera per le specifiche modalità di trasporto (Stradale - urbano e lineare -, Ferroviario, Navale ed Aeroportuale)		
- La Rete Regionale di Qualità dell'Aria e le altre reti gestite da ARPA		
Il Documento non considera adeguatamente la problematica dell'inquinamento atmosferico dell'ambiente urbano, valutabile attraverso l'analisi integrata della qualità dell'aria con i dati di emissione		La scelta di non prevedere uno specifico capitolo di valutazione per il tema dell'ambiente in area urbana, che si intende confermare, deriva dal fatto che il PRT prevede interventi di rango primario quasi esclusivamente in ambito extraurbano; come tali questi interventi possono avere soltanto effetti indiretti sull'ambiente urbano. D'altra parte il livello di approfondimento proprio della pianificazione dei trasporti alla scala regionale e la conseguente strumentazione disponibile (ad esempio come modellistica di simulazione) si prestano poco ad analisi su ambiti di scala ridotta, ma con fenomeni estremamente complessi, come quelli che avvengono nelle aree urbane. Tuttavia nella trattazione dei diversi temi ambientali verranno evidenziati le possibili ricadute ala scala urbana degli effetti conseguenti alle azioni di piano.
Il Documento propone la valutazione della componente aria attraverso l'utilizzo di scenari ma non fornisce ulteriori indicazioni circa i dati di base, la metodologia e i modelli		Con il Documento di Scoping e nella Conferenza con l'Autorità Competente e con i Soggetti competenti in materia ambientale, non si intendeva discutere nel dettaglio i metodi ed i criteri di valutazione per le componenti ambientali ma, così come previsto dalla normativa, definire la "portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere

PROPOSTE/OSSERVAZIONI			RISPOSTE
	Il Documento propone di analizzare le emissioni per arco della rete stradale (le emissioni c.d. lineari) ma non fornisce alcuna indicazione circa la metodologia e la base dati necessaria per tale valutazione. Al fine di stimare tali emissioni occorrono i dati e le informazioni sui flussi di traffico, sul grafo stradale, sul consumo di combustibili, sul parco circolante, ecc..... aggiornati periodicamente. Si fa presente che in assenza dell'aggiornamento dei dati e delle informazioni suddette non si può valutare la riduzione delle emissioni relativamente agli interventi sulla rete stradale extraurbana.		nel Rapporto Ambientale". La descrizione puntuale dei dati di base, della metodologia e dei modelli impiegati per l'analisi degli scenari e la valutazione degli effetti è contenuta nel Rapporto Ambientale. I dati utilizzati saranno quelli necessari all'implementazione della metodologia scelta per l'analisi e deriveranno dalle informazioni più aggiornate rese disponibili.
	Il Documento propone di valutare l'impatto ambientale complessivo del Trasporto, senza distinguere l'impatto tra le diverse tipologie/modalità di trasporto (stradale, navale, aereo e ferroviario) nonostante esista tale possibilità.		Si deve considerare che lo scopo della VAS non sia quello di valutare l'impatto ambientale del Sistema dei Trasporti regionale, ma più semplicemente di valutare gli effetti ambientali del Piano Attuativo del Trasporti 2009-2013, con specifico riferimento alle azioni del piano. I Documento di Scoping si propone di dare un quadro complessivo regionale di questi effetti, facendo riferimento alle diverse modalità di trasporto interessate dalle azioni di piano.
	Gli indicatori proposti sulla qualità dell'aria andrebbero rivisti poiché non forniscono informazioni utili per la valutazione del raggiungimento degli obiettivi previsti.		Si deve considerare che lo scopo della VAS non sia quello di valutare l'impatto ambientale del Sistema dei Trasporti regionale, ma più semplicemente di valutare gli effetti ambientali del Piano Attuativo del Trasporti 2009-2013, con specifico riferimento alle azioni del piano. I Documento di Scoping si propone di dare un quadro complessivo regionale di questi effetti, facendo riferimento alle diverse modalità di trasporto interessate dalle azioni di piano.
	Il Documento, per quanto concerne il consumo dei carburanti, fa riferimento alle informazioni del PEAR e non considera altre fonti (Bollettino Petrolifero Nazionale, SNAM, Uffici delle Dogane, Assessorato Regionale alle Risorse Agricole, ACI, ecc..) che detengono informazioni specifiche aggiornate.		In sede di Rapporto Ambientale, per la definizione dello stato attuale di consumo dei carburanti da parte del settore dei trasporti in regione verranno considerate tutte le fonti disponibili così come osservato.
	Il Documento per quanto concerne le emissioni di Gas Serra considera le informazione del PEAR senza considerare le informazioni specifiche degli inventari di emissione in atmosfera.		Per quanto concerne le emissioni di Gas Serra in ambito regionale il PEAR rappresenta certamente la fonte ufficiale di riferimento, tuttavia in sede di Rapporto Ambientale, verranno considerati anche gli inventari di emissione in atmosfera resi disponibili.
	Il Documento propone, come azioni di risanamento riguardanti le aree critiche (individuate dal PRQA attraverso la zonizzazione) la realizzazione di infrastrutture trasportistiche. Si fa presente che alla realizzazione delle infrastrutture dovrebbe essere allegato un bilancio emissivo d'aria e d'intervento, che ne garantisca la positività in termini di riduzione delle emissioni in atmosfera come previsto dall'obiettivo del Piano.		Il Documento, nel passaggio osservato, riprende uno degli obiettivi del Piano che si prefiggono il risanamento delle aree critiche individuate dal PRQA. Si concorda sull'opportunità di un bilancio delle emissioni delle azioni di piano. Nell'ambito del Rapporto Ambientale si prevede di elaborare un bilancio complessivo delle emissioni legate a ciascuno scenario esaminato, mentre nelle schede di valutazione degli interventi selezionati, si prevede di fornire una descrizione quali-quantitativa sulle variazioni delle principali emissioni in atmosfera conseguenti alla sua attuazione.
Comune di Taranto	**METODOLOGIA DEL PROCESSO DI VALUTAZIONE**		
	Viene illustrata la metodologia generale di valutazione ma mancano specifiche indicazioni circa i reali metodi e criteri di valutazione per le singole componenti ambientali ed i criteri per riassumere le valutazioni e fornire indicatori aggregati sulla bontà delle azioni		Si condivide l'osservazione, infatti con il Documento di Scoping e nella Conferenza con l'Autorità Competente e con i Soggetti competenti in materia ambientale, non si intendeva discutere nel dettaglio i metodi ed i criteri di valutazione per le componenti ambientali ma, così come previsto dalla normativa, definire la "portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale". Dove per informazioni da includere nel Rapporto si è inteso: - Il Quadro Programmatico da cui discendono gli obiettivi di sostenibilità ambientale ai fini della valutazione di coerenza del Piano - Gli obiettivi generali, specifici e le azioni del Piano da valutare - Le componenti ed i temi rispetto ai quali valutare le azioni del Piano - Per ciascuna di queste componenti una metodologia di analisi degli impatti potenziali (dai contenuti preliminari) - Una selezione di indicatori da proporre per il monitoraggio del Piano

	PROPOSTE/OSSERVAZIONI			RISPOSTE
	PIANI E PROGRAMMI DA INTEGRARE			
	Piani Regolatori Portuali			nel PRT sono stati considerati i Piani Operativi Triennali forniti dalle Autorità Portuali come base per la ricostruzione del quadro programmatico che ha condotto alla individuzione degli interventi rilevanti per il Piano
	Piano Faunistico Regionale 2009-2014			proposta accolta
	TEMI E QUESTIONI AMBIENTALI DA CONSIDERARE-INTEGRARE			
	Sottosuolo	esistono certe interferenze tra le azioni previste nel PRT ed il sottosuolo		Il tema ambientale nel rapporto Ambientale è stato ridenominato Suolo, sottosuolo e rischi naturali per evidenziare maggiormente la considerazione delle principali interferenze delle azioni di piano con il sottosuolo, ed esempio le forme carsiche, anche sulla base delle informazioni ricevute nell'ambito di questa consultazione (Carta Idrogeomorfologica)
	Salute umana	esistono certe interferenze tra le azioni previste nel PRT e la salute umana		La scelta di non prevedere uno specifico capitolo di valutazione per il tema della salute umana, che si intende confermare, deriva dal fatto tali valutazioni non possono che discendere da quelle effettuate per gli impatti diretti sulle componenti che riguardano in specifico l'inquinamento dell'aria, il rumore, la qualità delle acque, la sicurezza sulle strade. Inoltre, come visto al punto precedente, il livello di approfondimento proprio della pianificazione dei trasporti alla scala regionale e la conseguente strumentazione disponibile si prestano poco ad analisi su ambiti di scala ridotta, ma con fenomeni estremamente complessi, come quelli che avvengono nelle aree urbane e in cui emergono prevalentemente le problematiche sulla salute. I potenziali effetti sulla salute della popolazione verranno dunque trattati nei capitoli dedicati agli impatti diretti : inquinamento dell'aria, rumore, qualità delle acque, sicurezza sulle strade.
	ULTERIORI OSSERVAZIONI			
	In generale tutte le componenti appaiono definite con scarso grado di approfondimento			Lo scopo del Documento di Scoping non è quello di dare una dettagliata descrizione dello stato delle componenti ambientali a livello regionale, cosa che più propriamente e con ben altro spazio viene fatta da ARPA con lo Stato dell'Ambiente, e da altri Enti per aspetti settoriali, ma di dare una breve sintesi dello stato della componente che si intende trattare nel Rapporto Ambientale in quanto potenzialmente interessata dalle azioni del Piano oggetto di VAS
Parco Alta Murgia	**ELENCO DEGLI ATTI DI RIFERIMENTO INTERNAZIONALE, NAZIONALE E REGIONALE DA UTILIZZARE PER GLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA'**			
	Criteri riguardanti la predisposizione del Piano del Parco, approvati con delibera n. 20/06 del 27/06/06 dal consiglio direttivo dell'Ente Parco Nazionale Alta Murgia	Il PTR deve tenere conto, per gli interventi in aera parco delle previsioni del regolamento e del piano del parco; l'esecuzione di attività e di interventi in corrispondenza di elettrodotti, strade e strutture lineari in pietra a secco devono ottemperare al criterio di sostenibilità e alle finalità di tutela dell'area naturale protetta		Gli obiettivi di sostenibilità già selezionati, ed elencati nel Documento di Scoping, si ritengono adeguati a tener conto, alla scala territoriale del PRT, anche di quelli su richiamati in riferimento al Parco dell'Alta Murgia, alcuni dei quali si ritengono comunque più inerenti al livello progettuali degli interventi ed al loro impatto che con lo strumento della VAS
	Determina dirigenziale n. 94 del 28 /04/09 sulle indicazioni tecniche per l'esecuzione di operazioni forestali nel Parco Nazionale Alta Murgia			
	Indicazioni tecniche per il ripristini dei muretti a secco di cui alla Determina dirigenziale n. 127/2009 del Parco Nazionale Alta Murgia			
	PIANI E PROGRAMMI DA INTEGRARE			
	D.P.R. 10 marzo 2004, istitutivo del Parco Nazionale dell'Alta Murgia	Gli obiettivi di sostenibilità ambientale e territoriale del PRT devono essere comuni alle finalità del Parco		Per i due Parchi Nazionali e per gli undici Parchi Regionali non si hanno piani di gestione o meglio piani territoriali approvati; per i tre parchi regionali il cui territorio coincide in parte con altrettante aree SIC, per cui è stato adottato un piano di gestione. L'esame effettuato sulla documentazione disponibile non ha evidenziato elementi particolari di valutazione oltre a quelli già previsti nel Documento di Scoping.
	Perimetrazione e zonizzazione del Parco Nazionale dell'Alta Murgia, scala 1:50.000			

	PROPOSTE/OSSERVAZIONI			RISPOSTE
Provincia Brindisi	**PIANI E PROGRAMMI DA INTEGRARE**			
	Piano Regionale Attività Estrattive			proposta accolta
	Piano Regionale Gestione Rifiuti			proposta accolta
	Piano Faunistico Venatorio Regionale 2009-20014			proposta accolta
Regione Puglia Servizio tutela acque	**PIANI E PROGRAMMI DA INTEGRARE**			
	Piano di Tutela delle Acque	Tutela quali-quantitativa delle risorse idriche		Era già considerato nel Documento di Scoping anche se per errore non presente nell'elenco dei piani
	TEMI E QUESTIONI AMBIENTALI DA CONSIDERARE-INTEGRARE			
	Acqua	Per la descrizione dello stato attuale (pag 29) fare riferimento al PTA		Il Piano di Tutela delle Acque è stato preso in considerazione; il reticolo idraulico è considerato per le sue caratteristiche anche in ambiente carsico, anche sulla base delle informazioni ricevute nell'ambito di questa consultazione (Carta Idrogeomorfologica).
	ULTERIORI OSSERVAZIONI			
	Si sottolinea l'importanza delle verifica del Piano, oggetto della procedura di VAS, con il Piano di Tutela delle Acque (PTA) in merito alle problematiche di tutela quali-quantitativa delle risorse idriche: approvvigionamento ed utilizzo della risorsa idrica; depurazione e scarico dei reflui			Il tema della tutela delle risorse idriche è certamente uno dei temi presenti nel Rapporto Ambientale sia come obiettivi di sostenibilità con cui il PRT si confronta che come componente ambientale rispetto alla quale valutare gli effetti del PRT
Autorità di Bacino dei fiumi Trigno, Biferno e minori, Saccione e Fortore	**ELENCO DEGLI ATTI DI RIFERIMENTO INTERNAZIONALE, NAZIONALE E REGIONALE DA UTILIZZARE PER GLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA'**			
	Nel contesto esaminato sarebbe opportuno aggiungere, nel quadro di riferimento normativo nazionale: D.Lgs n. 42/2004 come integrato dal D.Lgs n 157 del 24/03/2006 e D.Lgs n. 63 del 26/03/2008 D.Lgs n.152 del 03/04/2006 "Norme in materia ambientale" integrato dal D.Lgs n. 4 del 16/01/2008			Proposta accolta
	PIANI E PROGRAMMI DA INTEGRARE			
	Progetto di Piano Stralcio per l'assetto Idrogeologico del bacino interregionale del fiume Fortore, adottato con delibera del Comitato Interregionale n. 102 in data 29/09/2006			Proposta accolta
	Gli atti di pianificazione e normativi dell'Autorità di Bacino della Basilicata, nel cui territorio di competenza ricade anche parte del territorio pugliese			Proposta accolta
	Gli atti di pianificazione e normativi dell'Autorità di Bacino dei fiumi Liri-Garigliano e Volturno			Proposta accolta
	Programmazione territoriale a livello provinciale (PTCP)			I PTCP in Puglia si presentano in una situazione molto differenziata per stato cogente e livello di approfondimento. Delle sei provincie solo un PTCP risulta avere concluso l'iter approvativo, due risultano adottati, mentre gli altri si trovano a diverse fasi del processo di redazione. Per quanto riguarda la VAS soltanto uno ha concluso l'iter di valutazione (antecedentemente alle normative nazionali e regionali). L'esame dei documenti disponibili ha mostrato comunque uno stato di forte disomogeneità delle informazioni territoriali con alcune evidenti carenze nella copertura territoriale regionale. Dovendo comunque la VAS garantire un trattazione omogenea su tutto il territorio regionale si è preferito fare riferimento, per i temi ambientali da trattare, alle informazioni disponibili in forma omogenea reperibili nella pianificazione e/o negli studi a scala regionale.
	ELENCO DEGLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA' DI RIFERIMENTO INTERNAZIONALE, NAZIONALE E REGIONALE DA UTILIZZARE PER LA COERENZA ESTERNA			
	Acqua	Razionalizzazione dei fabbisogni idrici ai fini della riduzione dei consumi idrici		L' obiettivo "Razionalizzazione dei fabbisogni idrici ai fini della riduzione dei consumi idrici" si ritiene non pertinente alla valutazione del PRT
		Riduzione delle concentrazioni di inquinanti in coerenza con quanto previsto dal D.Lgs 152/2006		L' obiettivo "Riduzione delle concentrazioni di inquinanti in coerenza con quanto previsto dal D.Lgs 152/2006" per la componente acqua è già presente in quelli selezionati dal PTA della Regione puglia

PROPOSTE/OSSERVAZIONI			RISPOSTE
	Suolo	Prevenzione degli incendi boschivi	L'obiettivo "Prevenzione degli incendi boschivi" viene considerato già compreso in quello già assunto "proteggere e ripristinare gli habitat ed i sistemi naturali "
		Riduzione dell'impatto ambientale delle attività estrattive e pianificazione delle attività di cava	L'obiettivo "Riduzione dell'impatto ambientale delle attività estrattive e pianificazione delle attività di cava" non risulta pertinente con la materia del PRT
	INDICATORI		
	"Suolo e rischi naturali" Indicatore Progetti infrastrutturali realizzazti in aree a pericolosità e rischio di frana e idraulico così come riportato nel Progetto di P.A.I. del bacino del fiume Fortore; Progetti infrastrutturali realizzazti in aree interessate da incendi		Si ritiene di accogliere la proposta inserendo i due indicatori tra quelli di monitoraggio del Piano

Si segnala che risultano arrivati oltre il termine del 20 settembre il parere dell'autorità Competente sulla fase di scoping (Prot. n. 11225 del 01/10/09), e dell'Ufficio Parchi e Riserve Naturali (Prot. n. 11142 del 29/09/09).

Si specifica che il Rapporto Ambientale, è stato chiuso in anticipo rispetto all'arrivo dei pareri (Prot. n. A00 148/1603 del 6/10/09), ma ha potuto già tenere conto delle principali osservazioni ivi contenute in quanto già formulate anche a voce nelle Cds.

In ottemperanza a quanto disciplinato dal D. Lgs. 16.1.2008 n. 4 l'Assessorato Trasporti e Vie di Comunicazione, quale Autorità proponente e procedente per la Valutazione Ambientale Strategica del Piano Regionale dei Trasporti-Piano Attuativo 2009-2013, ha avviato la fase di consultazione ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. 4/08 con la pubblicazione dell'avviso sul B.U.R.P. dell'08/10/2009 (A00148_1593 del 02/10/2009).

Per 60 giorni la proposta di Piano Regionale dei Trasporti-Piano Attuativo 2009-2013, il Rapporto Ambientale e la relativa Sintesi non tecnica sono stati depositati in formato cartaceo e informatizzato in tutte le provincie e presso l'ufficio VAS della Regione Puglia

Si specifica inoltre che in ottemperanza alle disposizioni normative prima citate, copia delle suddetta copia dei documenti in formato elettronico è stata pubblicata sul sito web http://www.regione.puglia.it/index.php?page=schede&id=63

Entro i 60 giorni (6/12/2009) sono pervenute n.3 osservazioni da:

1. Riserve Naturali regionali orientate del litorale tarantino orientale - Ente di gestione città di Manduria
2. Ing. Angelo Cimini
3. Comune di Lesina (FG)

Si specifica che le osservazioni presentate non hanno comportato la modifica del Rapporto Ambientale, mentre nella relazione di Piano è stata introdotta un'indicazione relativa alla previsione di un approdo specializzato per l'accessibilità alle Isole Tremiti sulla costa settentrionale del Gargano (cfr. p. 152) in risposta all'osservazione formulata dal Comune di Lesina.

Di seguito si riportano le osservazioni pervenute e le controdeduzioni formulate.

Tab. 1.2 – Osservazioni e controdeduzioni

OSSERVAZIONE				CONTRODEDUZIONE
	Prot.	di	Testo	
1	n. A00 148/1656 del 13/10/09	Riserve Naturali regionali orientate del litorale tarantino orientale - Ente di gestione città di Manduria	Visto che le nostre riserve naturali sono interessate da due interventi del nuovo piano dei trasporti regionale, intervento S312 "direttrice Francavilla Fontana-Manduria-Mare" nell'area naturale protetta "Bosco dei Cuturi" allegato B10 L. R. 19/97 e intervento S317 "SR8 litoranea interna nuova salentina Talsano-Avetrana" nell'area naturale protetta "Bosco dei Cuturi" allegato B10 L. R. 19/97, nell'area naturale protetta "Foce del fiume Chidro" allegato B06 L. R. 19/97 e nell'area naturale protetta "Palude del Conte" allegato B09 L. R. 19/97. L'autorità di Gestione delle Riserve Naturali regionali orientate del litorale tarantino orientale, analizzati i percorsi dei due interventi facenti parte del nuovo piano dei trasporti regionali chiede per quanto riguarda l'intervento S312 di posizionare la direttrice tutta al di fuori dell'area; per quanto riguarda l'intervento S 317 di adottare tutte le misure di salvaguardia ambientale, visti i numerosi habitat prioritari presenti, specialmente nel tratto a nord della ANP "Foce del fiume Chidro" e di realizzare l'opera al di fuori della perimetrazione delle riserve nel tratto a nord della ANP "Palude del Conte"	In riferimento all'intervento S312 si specifica che questo è per la maggior parte un adeguamento di viabilità esistente e che si trova a confine dell'area naturale protetta. Si demanda alle fasi progettuali la verifica puntuale dell'interferenza con l'area. Si sottolinea come nella scheda del Rapporto Ambientale, relativa all'intervento, siano già suggerite attenzioni e misure di salvaguardia da adottare nelle successive fasi progettuali In riferimento all'intervento R317 il piano individua unicamente un corridoio, appare comunque possibile nelle successive fasi di progettazione individuare un tracciato che non interferisca direttamente con le aree naturali protette. Dalle schede dell'intervento del Rapporto Ambientale e dalla "Selezione preliminare", ai sensi dei commi 3 e 4 dell'art. 6 della direttiva 92/43/CEE – Allegato A, è comunque emersa la necessità di sottoporre l'opera a valutazione di incidenza. Si sottolinea inoltre come nella scheda relativa all'intervento siano già suggerite attenzioni e misure di salvaguardia da adottare nelle successive fasi progettuali
2	n. A00 148/1938 del 24/11/09	Dott. ing. Angelo Cimini	In merito all'intervento S312, l'arteria esistente dopo l'adeguamento plano-altimetrico e la realizzazione delle relative contro strade avranno una collocazione che ha come limite orientale proprio l'attuale careggiata, ne consegue che la nuova opera stradale lambirà l'area naturale protetta "Bosco dei Cuturi", evitando accuratamente ogni manomissione di questo Biotipo. In merito all'intervento S317, si precisa che la strada principale correrà all'interno del "corridoio" previsto tra le aree della "Palude" (…). Le altre strade minori (…) sono i "percorsi turistici" per i quali si prevedono solamente interventi di ingegneria naturalistica (gabbionate, opere in verde, ripristino di pavimentazione, regolazione degli arginelli e delle cunette a cielo aperto non rivestite, ecc); la trasposizione grafica evidenzia anche minirotatorie da costruire (se approvate in sede di VIA e di istruttoria tecnica da parte degli uffici competenti in materia) negli incroci all'interno dell'area di sedime e dell'area espropriata senza che costituiscano "variante urbanistica" ai sensi della legge Reg.le n° 3 dell'8 marzo 2007; all'interno delle minirotatorie sono previste piante e siepi autoctone con indicazione dei percorsi. Si evidenzia inoltre che il tracciato delle stradine esistenti è evidenziato come "percorso turistico ovest" (cioè in direzione da Avetrana verso Taranto) perché costituisce il percorso inverso a senso unico previsto sull'attuale litoranea orientale tarantina, definita cos' "percorso turistico est" da Taranto ad Avetrana.	Si prende atto, ma l'osservazione non è pertinente al livello del PRT. In linea generale si raccomanda, tenuto conto del ruolo della strada e del contesto in cui si sviluppa, la realizzazione delle complanari solo ove strettamente necessario e quando possibile adottando pavimentazioni non bitumate.

OSSERVAZIONE				CONTRODEDUZIONE
	Prot.	di	Testo	
3	n. A00 148/1939 del 24/11/09	Comune di Lesina (FG)	Delibera di richiedere, in coerenza con la programmazione provinciale "Sistema della Mobilità" al paragrafo 4.3.3. "Trasporto Marittimo e Navigazione Interna" di: • Individuare il Comune di Lesina e precisamente Marina di Lesina come porto fondamentale in cui far convergere la domanda turistica proveniente dal vicinissimo casello autostradale Lesina-Poggio Imperiale verso le Isole Tremiti; • Prevedere la circuitazione del Gargano tramite l'istituzione di un servizio di TLP via mare denominato "Metrò del Mare"; • Ritenere Marina di Lesina "Porta delle Tremiti" in quanto capace di offrire alla domanda turistica proveniente dall'autostrada un servizio di collegamento con le Isole in grado di competere sui tempi complessivi di viaggio con il porto di Termoli; Di richiedere, dunque per l'effetto, l'inserimento del Comune di Lesina nel Piano del trasporto marittimo regionale previsto dal Piano Attuativo 2009-2013	L'intervento proposto risulta coerente con la pianificazione sottordinata e come tale può essere inserito nello scenario di medio-lungo periodo. Esso, come previsto dal PTCP di Foggia, andrà in ogni caso subordinato ad uno studio di fattibilità per valutarne la sostenibilità tecnico-economica e la localizzazione più opportuna. Ciò premesso, la previsione è stata inserita esclusivamente nella relazione di Piano (cfr. p. 152) e non nella tavola riguardante il trasporto marittimo in quanto la localizzazione del nuovo approdo non è stata ancora fissata.

Ai fini dell'espressione del parere motivato ai sensi dell'art. 15 del Dlgs 4/2008, l'Assessorato Trasporti e Vie di Comunicazione, quale Autorità proponente e procedente per la Valutazione Ambientale Strategica del Piano Regionale dei Trasporti-Piano Attuativo 2009-2013, il 9/12/2009 è stato inviato all' Ufficio VAS - Servizio Ecologia - Regione Puglia, in qualità di Autorità Competente, la proposta di Piano Regionale dei Trasporti-Piano Attuativo 2009-2013, il Rapporto Ambientale, la relativa Sintesi non tecnica, copia delle osservazioni presentate e le relative controdeduzioni.

Ai sensi dell'art.15 del D.Lgs.n.152/2006 come modificato dal D.Lgs.n.4/2008 la Regione Puglia –Servizio Ecologia- Ufficio VAS ha trasmesso al l'Assessorato Trasporti e Vie di Comunicazione della Regione Puglia il parere motivato sulla valutazione ambientale strategica (VAS) del Piano operativo 2009-2013 (determina n.37 del 15/02/2010).

Il parere proponeva integrazioni al Rapporto ambientale, comunque in merito ad aspetti non fondamentali, ovvero non in riferimento alle valutazioni fatte di coerenza e degli effetti ambientali del Piano.

Tali proposte sono state accolte e integrate nel Rapporto Ambientale, ad eccezione di pochi casi, di seguito elencati, per le motivazioni riportate di seguito.

Tab. 1.3 – Parere Motivato ed integrazione apportate al RA

Elementi parere motivato	Integrazioni apportate al rapporto Ambientale
Aggiornamento Sintesi fasi della Consultazione	È stata integrata nel RA la fase di consultazione sino ai riscontri al parere motivato
Punto a – Esplicitare i criteri ambientali utilizzati dal PRT per la gerarchizzazione della rete e per la selezione/integrazione degli interventi.	È stato integrato il capitolo 5 esplicitando meglio i criteri utilizzati dal piano. Si specifica che per la gerarchizzazione e la selezione/integrazione degli interventi sono stati utilizzati indicatori trasportistici e socio economici.
Punto b – Integrazione del Rapporto con gli obiettivi dei seguenti piani e adeguamento delle matrici del Rapporto Ambientale come da parere (prot. 11225 del 1/10/2009): PTCP Piani provinciali rifiuti	Premettendo che tale parere era giunto fuori termine e dopo la chiusura del RA, e che nelle risposte ai contributi dello scoping degli altri enti si erano evidenziate le criticità nel considerare piani sottordinati e non presenti uniformemente sul territorio, si è comunque integrato il RA analizzando anche i PTCP, in considerazione che nella L. R. 16/2008 art. 3 comma 3 è previsto che: "Il piano attuativo del PRT viene elaborato tenendo conto dei piani territoriali di coordinamento provinciale (PTCP)". In ogni modo non si

Elementi parere motivato	Integrazioni apportate al rapporto Ambientale
Piani di Area Vasta Piano di sviluppo di Terna Norme dell'abitare sostenibile	sono evidenziati obiettivi di interesse che non erano già stati presi in considerazione nel RA. Non si è invece accolta la richiesta di verificare i piani di area vasta poiché, oltre ad essere sottordinati al PRT, nella L.R. è espressamente previsto che "Il PRT e i suoi piani attuativi costituiscono il riferimento per la programmazione dei trasporti di livello comunale relativamente ai temi di interesse regionale sviluppati in seno ai piani urbani della mobilità (PUM) di cui all'articolo 12 della l.r. 18/02, ai piani strategici di area vasta e ai piani urbani del traffico (PUT)". Analogamente non viene accolta la richiesta di verifica degli obiettivi dei piani provinciali dei rifiuti, evidenziando che è stato considerato il piano regionale dei rifiuti. Sono stati presi in esame gli obiettivi del Piano di Sviluppo di terna e le Norme dell'abitare sostenibile
Punto c – Analisi del contesto ambientale per le componenti: Turismo Rifiuti Ambiente marino e costiero- Biocenosi dei SIC Erosione della costa Trasporto merci pericolose	Pur non ritenendo le componenti rifiuti e turismo rilevanti nella valutazione di un piano regionale dei trasporti è stato comunque aggiornato il capitolo dello stato attuale, così come è stata approfondita l'erosione della costa e la Biocenosi. Rispetto a quest'ultimo aspetto, si evidenzia che nel parere sulla valutazione di incidenza non è stata richiesta alcuna integrazione e che la valutazione di eventuali impatti è demandata alla fase di progettazione delle singole opere. Per il trasporto di merci pericolose non sono stati trovati dati disponibili a livello regionale utili alla trattazione in questo contesto. Come già evidenziato durante lo scoping, la trattazione del rischio derivante dal trasporto di merci pericolose, che sconta il ridotto livello informativo del fenomeno, è stato affrontato nell'ambito del tema più generale della sicurezza dei trasporti, in particolare di quelli stradali.
Punto d – Integrazione degli obiettivi di sostenibilità ambientale dei seguenti piani e adeguamento delle matrici del Rapporto Ambientale come da parere (prot. 11225 del 1/10/2009):: PTCP Piani Provinciali rifiuti Piani di Area Vasta Piano di sviluppo di Terna Norme dell'abitare sostenibile Altri obiettivi elencati nel parere	Premettendo che tale parere era giunto fuori termine e dopo la chiusura del RA, e che nelle risposte ai contributi dello scoping degli altri enti si erano evidenziate le criticità nel considerare piani sottordinati e non presenti uniformemente sul territorio, si è comunque integrato il RA analizzando anche i PTCP, in considerazione che nella L. R. 16/2008 art. 3 comma 3 è previsto che: "Il piano attuativo del PRT viene elaborato tenendo conto dei piani territoriali di coordinamento provinciale (PTCP)". In ogni modo non si sono evidenziati obiettivi di interesse che non erano già stati considerati. Non si è invece accolta la richiesta di verificare i piani di area vasta poiché, oltre ad essere sottordinati al PRT, nella L.R. è espressamente previsto che "Il PRT e i suoi piani attuativi costituiscono il riferimento per la programmazione dei trasporti di livello comunale relativamente ai temi di interesse regionale sviluppati in seno ai piani urbani della mobilità (PUM) di cui all'articolo 12 della l.r. 18/02, ai piani strategici di area vasta e ai piani urbani del traffico (PUT)". Analogamente non viene accolta la richiesta di verifica degli obiettivi dei piani provinciali dei rifiuti. Si evidenzia tuttavia che è stato considerato il piano regionale. Sono stati presi in esame gli obiettivi del Piano di Sviluppo di terna e le Norme dell'abitare sostenibile. Sono infine stati considerati gli obiettivi elencati nel parere evidenziati in tabella 4.1 con la dicitura dopo l'obiettivo "(Parere Motivato Autorità Ambientale)". Si specifica che non è stato inserto l'obiettivo sulla riduzione della necessità di spostamento in quanto questa dipende dalla domanda di spostamento, che è determinata prevalentemente dalle scelte insediative/urbanistiche, dagli stili di vita e dal sistema socioeconomico e non trasportistiche. È stato tenuto l'obiettivo di sviluppare modelli di traffico ed inquinamento atmosferico, anche non ha interazioni dirette con le azioni del PRT, in quanto può però essere considerato un obiettivo della Regione, anche in considerazione dell'inserimento, come richiesto al punto f del parere,di indicatori di monitoraggio ricavabili unicamente con simulazioni modellistiche. È stato inoltre aggiunto, come richiesto un obiettivo di sostenibilità sul turismo in base all'obiettivo generale dell'asse IV del PO/FESR
Punto e – Integrazione dei seguenti aspetti: impatti sulle acque marine degli interventi sul trasporto marittimo e i porti impatti dovuti alle attività di cantiere altre prescrizioni su indicazioni per le successive fasi	È stato integrato il capitolo 8 e la parte generale delle schede degli interventi con quanto richiesto. Si specifica comunque che in fase di pianificazione regionale non è possibile determinare gli impatti sulla fase di cantiere di opere delle quali non si conoscono ancora il tracciato e le caratteristiche planolatimetriche. Si ritiene che la valutazione degli impatti di cantiere sia propria delle fasi di progettazione ed autorizzazione delle singole opere ed in particolare delle relative procedure di VIA e VI. Per le indicazioni rispetto ai piani di Risanamento acustico, si specifica che questi sono di competenza diretta degli enti gestori delle infrastrutture
Punto f – Integrazione indicatori di monitoraggio e indicazione di responsabilità e risorse del monitoraggio	Sono stati integrati gli indicatori richiesti e sono stati previsti nuovi indicatori per gli obiettivi di sostenibilità aggiunti in base al punto d del parere. Si specifica che in merito alla qualità dell'aria e alla sicurezza gli indicatori utilizzati nel capitolo 3 erano già stati ripresi integralmente nel monitoraggio.

Elementi parere motivato	Integrazioni apportate al rapporto Ambientale
	Per mobilità, energia ed inquinamento atmosferico gli indicatori del capitolo 8 esclusi dal monitoraggio erano indicatori trasportistici relativi alle simulazioni del traffico, che sono serviti ad analizzare i risultati delle simulazioni degli effetti del piano in termini di emissioni inquinanti. Sono comunque stati integrati, anche se non si ritiene che indicatori ricavati da simulazioni, possano essere considerati buoni indicatori di monitoraggio. Questi infatti dovrebbero essere dati misurabili direttamente. In riferimento alla sicurezza, i criteri del capitolo 8 non possono essere usati come indicatori di monitoraggio. Considerando che il piano ha una durata temporale di 4 anni si prevede un monitoraggio biennale, per eventualmente mettere in campo azioni correttive. Le risorse per il monitoraggio sono già state accantonate nel capitolo di spesa n. 552026.
Punto g – Aggiornamento Sintesi Non Tecnica	È stata aggiornata ed integrata in coerenza con le modifiche apportate al Rapporto ambientale

2 IL RAPPORTO AMBIENTALE: GLI OBIETTIVI DEL PIANO, LA COERENZA, GLI EFFETTI AMBIENTALI E IL MONITORAGGIO

Il Rapporto Ambientale è il documento centrale del processo di VAS e fa parte integrante del Piano, che accompagna in tutto il suo iter dalla formazione all'approvazione e successivamente al monitoraggio.

Nel Rapporto Ambientale, secondo le norme, devono essere individuati, descritti e valutati gli impatti significativi che l'attuazione del piano proposto potrebbe avere sull'ambiente e sul patrimonio culturale, nonché le ragionevoli alternative che possono adottarsi in considerazione degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano.

I contenuti e le informazioni del Rapporto Ambientale vengono indicati dalle stesse norme, specificando tuttavia che questi devono essere valutati tenuto conto delle conoscenze e dei metodi di valutazione correnti nonché dei contenuti e del livello di dettaglio del piano stesso.

Normalmente i contenuti del Rapporto comprendono la descrizione dello stato attuale dell'ambiente, nelle sue principali componenti, della sua evoluzione probabile senza l'attuazione del piano, la descrizione delle caratteristiche ambientali delle aree interessate dal piano e dei problemi ambientali pertinenti e l'individuazione degli impatti ambientali potenziali prevedibili a seguito dell'attuazione del piano stesso.

La valutazione strategica del piano è fatta da un lato attraverso la coerenza del piano con il quadro programmatico e strategico di riferimento, dall'altro attraverso la valutazione degli effetti del piano sulle diverse componenti ambientali, in termini di perseguimento o meno degli obiettivi di sostenibilità derivanti da norme internazionali, nazionali e regionali o dai piani sovraordinati. Sono comunque stati considerati anche piani sottordinati come PTCP, in seguito al parere motivato.

Il Rapporto Ambientale oltre a fare una valutazione degli effetti complessivi del piano, per ogni componente analizza le principali azioni/interventi che sono suscettibili di produrre effetti significativi sull'ambiente, al fine di indicare i condizionamenti all'attuazione dell'intervento, per mitigarne e prevenire gli eventuali effetti negativi o per favorirne al massimo l'efficacia.

Il Rapporto Ambientale definisce gli indicatori necessari al monitoraggio degli effetti del piano, con riferimento agli obiettivi ivi definiti ed ai risultati attesi.

Si specifica infine che all'interno del Rapporto Ambientale sono presenti i contenuti della Valutazione di Incidenza ai sensi de DPR 357/97 e della DGR 304/2006 (comunque

riportata nell'Allegato 2).

Gli obiettivi del piano

Gli obiettivi che si pone il PRT si pone sono:

- Adottare un approccio improntato alla co-modalità nella definizione dell'assetto delle infrastrutture e dell'organizzazione dei servizi per la mobilità delle persone e delle merci, finalizzato a garantire efficienza, sicurezza, sostenibilità e, in generale, riduzione delle esternalità.
- Contribuire alla creazione di una rete sovraregionale di infrastrutture e servizi per il trasporto di persone, merci e per la logistica che veda la Puglia protagonista tra le re-gioni del Mezzogiorno e nel "Sistema Mediterraneo" a supporto dello sviluppo di rela-zioni e integrazioni di natura culturale, economica e sociale.
- Configurare una rete di infrastrutture e servizi sulla base di criteri di selezione delle priorità, che garantisca livelli di accessibilità territoriale rispondenti alla valenza so-ciale, economica e paesaggistico-ambientale delle diverse aree della regione nel ri-spetto dei vincoli di budget imposti a livello nazionale e regionale.
- Strutturare un sistema di infrastrutture e servizi di mobilità concepito in modo da garantirne la fruizione da parte di tutte le categorie di utenti/operatori.
- Promuovere ed indirizzare la pianificazione settoriale ai diversi livelli perseguendo la coerenza e il corretto funzionamento del sistema della mobilità nel suo complesso.
- Contribuire a raggiungere gli obiettivi dei piani di riassetto urbanistico e territoriale e dei piani di sviluppo economico e sociale attraverso un'adeguata interpretazione delle istanze che nascono dal sistema insediativo e da quello economico sociale.

Coerenza del piano con gli obiettivi di sostenibilità

In relazione al tema dei **trasporti**, il quadro della coerenza raggiunto dagli obiettivi e dalle azioni previste dal Piano Attuativo 2009-2013 del Piano Regionale dei Trasporti si configura come positivo e pienamente centrante il sistema degli obiettivi di sostenibilità posti dal sistema di pianificazione sovraordinato al Piano.

In particolare le azioni previste si presentano pienamente positive in relazione soprattutto alla necessità di integrare le rete nel senso della interoperabilità e della interconnessione, collocando il sistema portante regionale all'interno del quadro strategico nazionale ed europeo definito sul sistema dei trasporti.

Se questa emerge come caratteristica generale, non mancano le positività riguardo gli obiettivi che interessano i sistemi più locali.

Chiaramente le differenti politiche/azioni si pongono in maniera diversificata rispetto al sistema degli obiettivi di sostenibilità assunti, ma in nessun caso si rilevano incertezze o negatività.

Il maggior grado di corrispondenza si riscontra rispetto agli obiettivi di sostenibilità desunti dal Piano Generale dei Trasporti; le politiche assunte dal Piano attuativo per le differenti modalità di trasporto rispondono significativamente agli obiettivi posti dal PGT. Questa caratteristica mette in risalto la consequenzialità tra Piano Generale dei Trasporti, Piano Regionale dei Trasporti e le politiche/azioni del Piano Attuativo 2009-2013.

Più articolata risulta la coerenza del Piano con il sistema degli obiettivi posti nella Nuova Strategia Europea in materia di sviluppo sostenibile, definita nel Consiglio dell'Unione Europea del 26 giugno 2006 (SSS), nonché nel Programma operativo FESR (PO/FESR) della Regione Puglia, approvato con DGR 12 febbraio 2008, n. 146.

In questi casi le differenti politiche/azioni del Piano risultano coerenti con alcuni specifici obiettivi, pur non coprendone l'intera gamma proposta da questi strumenti. La coerenza tra politica/azione e obiettivi si ritrova in modo specifico per alcuni aspetti e non in modo ampio come accade per il sistema di coerenze con gli obiettivi del PGT. Questa circostanza dipende anche dalla caratteristica dell'obiettivo di sostenibilità che risulta estremamente più selettivo, ovvero in grado di confrontarsi con politiche/azioni specifiche e non con famiglie intere: il fatto che obiettivi più selettivi siano stati centrati da politiche/azioni specifiche consente di sostanziare la piena coerenza del Piano attuativo con i riferimenti assunti.

In termini conclusivi, quindi, il Piano mostra un livello piuttosto elevato di coerenza con gli obiettivi di sostenibilità assunti per la valutazione; i livelli di coerenza risultano, per gli obiettivi relativi al sistema della mobilità, sempre positivi non mostrando gradi di incertezza o negatività.

Rispetto alle matrici ambientali si riscontrano due categorie, quelle i cui impatti sono principalmente dipendenti dai mezzi di trasporto (veicoli, treni, navi aerei): aria, rumore, energia e cambiamenti climatici, comprese le componenti che dipendono da queste prime, come l'ambiente urbano e quelli i cui impatti dipendono più dalla realizzazione dell'opera (strade, ferrovie, porti, aeroporti) in termini di occupazione di suolo più o meno sensibile, che dai flussi: paesaggio, aspetti idrogeologici ed ecosistemi.

Per i primi si riconoscono azioni pienamente coerenti e in linea con gli obiettivi di sostenibilità, come tutte le azioni che comportano una incentivazione di forme di mobilità sostenibile (trasporto pubblico su gomma o ferro, piste ciclabili…), mentre hanno effetti negativi o incerti azioni che potenzialmente potrebbero incentivare forme di trasporto non sostenibili, in particolare la modalità stradale per i veicoli privati e le merci.

In riferimento all'altro gruppo di componenti ambientali, ovviamente il realizzare infrastrutture difficilmente può essere un modo per raggiungere gli obiettivi di sostenibilità, anche se ovviamente la stessa azione può essere più o meno sostenibile a seconda della matrice ambientale valutata.

Si evidenzia comunque una potenziale coerenza, in quanto non sono comunque numerose le azioni che hanno effetto negativo, per le quali sarà necessario mettere in campo tutte le azioni mitigative e compensative. Molte inazioni risultano incerte. La valutazione degli effetti di tali azioni, è stata, lasciata aperta, in quanto la introduzione di interventi mitigativi e compensativi nel progetto viene ritenuta in genere sufficiente a ridurre significativamente l'impatto potenziale, rispetto agli aspetti più strettamente conservativi degli obiettivi di sostenibilità. Si considera cioè che tali azioni potranno avere effetti positivi o negativi a seconda delle modalità di attuazione, e della eventuale considerazione degli aspetti ambientali nelle fasi attuative, o che potrebbero riqualificare situazioni attuali critiche (ad esempio gli interventi dell'"ultimo miglio").

La valutazione degli effetti ambientali

Il piano assume, come detto, politiche che intendono produrre effetti significativi sull'assetto complessivo del sistema dei **trasporti** regionale.

Dalle valutazioni emerge che le politiche/azioni di piano, a parità di incremento della

domanda di trasporto riescono a contenere i volumi di traffico sulla rete stradale di riferimento rispetto allo scenario tendenziale. Per quanto riguarda i principali parametri trasportistici, l'introduzione di tutte le politiche/azioni previste nello scenario di progetto consente di migliorare complessivamente le performance della rete che, sebbene gravata da un incremento di domanda, consente di servire con maggiore fluidità i flussi presenti sulla rete. I tempi di viaggio ridotti e le velocità medie più adeguate ai livelli propri di una rete stradale di rango regionale, indicano più elevati livelli di servizio, facendo concludere che, dal punto di vista trasportistico, il Piano è in grado di produrre effetti positivi sul sistema regionale dei trasporti su strada.

Inoltre è necessario sottolineare che le politiche introdotte sul sistema ferroviario consentono sia di rafforzare il ruolo del sistema ferroviario in se, sia di renderlo effettivamente competitivo rispetto al trasporto privato su gomma. Gli scenari futuri mostrano tutti la medesima tendenza ad incrementare di circa il 100% le percorrenze maturate sul sistema ferroviario; tutti gli scenari, quindi anche quello di progetto, mostrano una evidente efficacia nel maturare attrattività verso l'utenza. In particolare risulta determinante il fatto che circa il 50% della crescita maturata in ciascun scenario futuro risulta derivante da un trasferimento modale da automobile verso la ferrovia che equivarrebbe a circa il 6% della domanda che, secondo le stime condotte, utilizza il sistema stradale regionale. Tale quantità risulta estremamente consistente e meritevole di grande attenzione in termini di obiettivo da raggiungere nell'attuazione delle politiche di piano e ha dirette conseguenze in termini di raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità sia per la qualità dell'aria sia per i consumi energetici e i cambiamenti climatici

In riferimento alla valutazione degli effetti prodotti sul sistema dell'accessibilità al territorio e ai differenti poli e ambiti attrattivi (poli di maggiore attrattività di rango regionale, distretti industriali e agli ambiti paesaggistici che rivestono anche interesse turistico), si rileva che già l'introduzione degli interventi previsti nello scenario di riferimento produce, rispetto allo scenario attuale, variazioni significative dei parametri complessivi. L'effetto maggiore si evidenzia sull'accessibilità ai territori, ovvero quelle aree direttamente influenzate dall'intervento, oltre che sull'accessibilità ai poli del trasporto con una lieve ma significativa riduzione complessiva. I risultati ottenuti mostrano un incremento complessivo dell'accessibilità, ai diversi sistemi e poli del trasporto. Anche i tempi medi dell'accessibilità ai territori di riferimento tendono a ridursi. Per quanto attiene la variazione dei tempi di accesso agli ambiti paesaggistici e ai distretti industriali, gli incrementi di accessibilità sono relativamente omogenei.

Dal punto di vista complessivo si può concludere che l'introduzione delle politiche previste dal Piano attuativo non possono che valutarsi come positive sul sistema dei trasporti. I parametri di valutazione risultano indicare la netta tendenza al recupero di carenze attualmente presenti sulla rete, migliorando complessivamente il livello di servizio complessivo della rete e quindi gli effetti diretti determinati soprattutto dalla congestione. E' possibile quindi significare che la costruzione dello scenario di Piano ha teso, evidentemente, a perseguire gli obiettivi complessivi prefigurati all'avvio del processo di pianificazione mostrando una netta propensione al miglioramento complessivo della funzionalità della rete dei trasporti regionale.

Anche rispetto alla **qualità dell'aria**, il piano attuativo è in linea con gli obiettivi di sostenibilità assunti, in particolare se paragonato allo stesso orizzonte temporale con l'alternativa 0 (scenario tendenziale). Infatti, si misurano riduzioni delle emissioni sia sulla rete regionale, sia nelle zone di risanamento, sia nelle aree urbane. Tale riduzione però non è sufficiente a scala regionale a compensare l'aumento emissivo rispetto allo stato attuale, dovuto all'aumento di domanda (scenario tendenziale- scenario attuale). Il piano in ogni modo riesce a compensare tale aumento nelle zone di risanamento ed in

particolare all'interno dei centri abitati, ovvero le zone più critiche individuate dal PRQA. Questo fa ipotizzare che possa avere un effetto positivo anche in termini di concentrazione degli inquinanti in atmosfera.

Risultati analoghi alla scala regionale si hanno anche per **l'energia** e i cambiamenti climatici, gli indicatori di valutazione infatti scelti coerentemente con gli obiettivi di sostenibilità, mostrano un sostanziale effetto positivo del piano. Si sottolinea comunque che dall'analisi si stima che i consumi energetici e le conseguenti emissioni crescono rispettivamente del 6,9% e del 7,1% rispetto all'attuale, mostrando però un miglioramento rispetto allo scenario tendenziale rispettivamente del -2,1% e -1,8%, ad indicare che la crescita dei consumi del trasporto stradale, rispetto all'attuale, non è dovuta agli effetti del piano, ma ad un incremento della domanda dello scenario tendenziale.

In riferimento agli obiettivi sull'**inquinamento acustico**, invece il piano non garantisce le stesse performance, infatti l'allontanamento del traffico dalle aree urbane è compensato da un aumento generalizzato delle velocità sulla rete. Pertanto l'effetto del piano complessivamente è trascurabile in termini di popolazione potenzialmente esposta. Preme qui sottolineare, come le future fasi di progettazione ed attuazione, attraverso misure mitigative e di riduzione generalizzata delle velocità, saranno fondamentali proprio per cercare di ridurre la popolazione esposta ad eccessivi livelli acustici e per conservare la qualità acustica dell'ambiente quando questa è buona.

Inevitabilmente la costruzione di nuove superfici artificiali non può che andare verso un ulteriore deterioramento della qualità delle **acque superficiali e sotterranee** e degli ecosistemi acquatici. Un deterioramento che riguarda più gli aspetti qualitativi che quantitativi e che può comunque essere ridotto adottando tutte le possibili misure di mitigazione degli impatti prevedibili sulla matrice "acque", considerando comunque che la percentuale di nuove infrastrutture che potenzialmente avrebbe effetti negativi sulle acque superficiali è molto bassa.

Il numero e, soprattutto la percentuale di superficie di nuove infrastrutture prossime alla **costa** è bassa (anche se non trascurabile) rispetto al totale dei nuovi interventi. Le opere in oggetto sono sì a distanza minore di 1 km dalla costa, ma comunque a distanze che non permettono sversamenti diretti e repentini in acque marine di sostanze inquinanti. In più, i tratti le infrastrutture lungo costa non intersecano corsi d'acqua significativi: la maggior parte di essi risulta tombata. Si ritiene pertanto il piano coerente con gli obiettivi di sostenibilità in merito alla costa e all'ambiente marino. Anche se è da sottolineare che il consumo di suolo non può che aumentare e, parallelamente, la presenza di nuove infrastrutture produrrà un aumento della pressione antropica in prossimità della costa.

Premettendo che inevitabilmente, la costruzione di nuove infrastrutture non può che determinare consumo di suolo in riferimento a **suolo, sottosuolo e rischi naturali** si evidenzia che le nuove previsioni non interferiscono significativamente con aree in frana. Una superficie abbastanza consistente interessa aree definite come potenzialmente instabili. Infine ovviamente, la costruzione di nuove infrastrutture va comunque ad aumentare le possibilità di interferenza con fenomeni franosi (in questo caso solo potenziali) e potenziali inondazioni, nonché introducendo nuovi elementi passibili di essere sottoposti a scuotimenti sismici. L'allargamento di opere esistenti può invece portare ad impatti positivi, laddove le misure intraprese comprendano anche un miglioramento dell'attuale situazione di drenaggio delle acque superficiali, della stabilità di eventuali versanti, interessati da fenomeni di degrado, e dell'assetto idraulico. In alcuni casi, si possono determinare fenomeni erosivi come conseguenza della costruzione di nuove strade. Fenomeno che può essere mitigato con opportune soluzioni progettuali, ma che introduce inevitabilmente un peggioramento rispetto allo stato attuale, già per altro compromesso a livello regionale, soprattutto a causa di un uso

del suolo intensivo e di una naturale situazione climatica sfavorevole. Si sottolinea, infine, che non si devono segnalare particolari interferenze con emergenze geologico-geomorfologiche di rilievo.

In riferimento alla componente **ecosistema e aree naturali**, la valutazione degli scenari effettuata mediante la quantificazione delle aree protette e superfici sensibili interferite dalla realizzazione delle infrastrutture previste, mette in evidenza, una bassa incidenza sulla superficie complessiva regionale con conseguente bassa significatività e quindi una buona sostenibilità del piano in relazione all'obiettivo di sostenibilità della componente. Inoltre, le superfici maggiormente interessate dalle previsioni di piano, interessano prevalentemente le aree a bassa o media sensibilità e per quanto riguarda le interferenze con habitat e aree protette l'incidenza delle previsioni, così come verificato nella "Selezione preliminare" della Valutazione d'incidenza e nelle schede degli interventi, non rilevano particolari criticità. Dall'analisi eseguita si può valutare, quindi, la previsione di piano sostenibile in relazione alla componente ecosistemi e aree naturali, anche se non mancano casi in cui occorrerà, nella fase di attuazione (progettazione e realizzazione), mettere in campo valutazioni più approfondite e soluzioni progettuali idonee a limitare gli impatti potenziali.

Per la componente **paesaggio e patrimonio culturale, architettonico e archeologico**, l'analisi delle interferenze tra infrastrutture stradali di Piano ed elementi del paesaggio evidenzia interferenze dirette con ambiti tutelati piuttosto numerose, ed estese a tutte le tipologie di vincolo considerate, mentre meno numerose ed estese risultano le interferenze delle infrastrutture ferroviarie. La sottrazione di superficie tutelata da parte delle infrastrutture stradali e ferroviarie nello scenario 2013 di Piano si attesta su valori che rimangono tuttavia, nel complesso, piuttosto contenuti: la sottrazione di aree tutelate aventi un qualche genere di tutela prodotta dalla realizzazione degli interventi di Piano non sembra tale da modificare in maniera significativa la situazione attuale. Dai dati ottenuti si ha che lo scenario di Piano al 2013 risulta modestamente peggiorativo della situazione tendenziale. Nelle successive fasi di progettazione degli interventi sarà necessario porre attenzione nel valutare attentamente tutte le alternative che consentano di limitare l'interferenza con elementi di pregio del paesaggio, prevedendo dove ciò non è possibile le opportune misure di mitigazione e/o compensazione.

Si può pertanto concludere che l'introduzione delle politiche previste dal Piano attuativo non possono che valutarsi come positive sul sistema dei trasporti mostrando una netta propensione al miglioramento complessivo della funzionalità della rete dei trasporti regionale, nonché su quelle direttamente connesse ai parametri della rete come qualità dell'aria, energia e cambiamenti climatici, anche se per queste matrici i risultati positivi raggiunti dal piano non sono sufficienti a compensare gli aumenti tendenziali previsti su consumi ed emissioni. Altrettanto non si può dire per la componente acustica, infatti in questo caso l'allontanamento del traffico dalle aree urbane a maggior densità, è compensato dall'aumento di velocità sulla rete, non apportando modifiche rilevabili in termini di popolazione esposta. Con una attenta attuazione degli interventi è però ipotizzabile migliorare gli effetti del piano verso una più completa sostenibilità, quindi per tutte le componenti connesse con i mezzi di trasporto.

Per le altre componenti ambientali, ovvero quelle per le quali gli impatti dipendono più dalla realizzazione dell'opera (strade, ferrovie, porti, aeroporti) in termini di occupazione di suolo che dai mezzi di trasporto, è inevitabile che la costruzione di nuove infrastrutture comporti un peggioramento rispetto allo stato attuale, dalle analisi effettuate però si evidenzia un incidenza modesta degli effetti degli interventi del piano sullo stato delle componenti. Va inoltre osservato che la funzione stessa del Piano, che ha selezionato e gerarchizzato le moltissime proposte/iniziative precedentemente in campo, ha avuto un

effetto positivo sul rischio di un eccessivo consumo del suolo. Le valutazioni quindi hanno evidenziato come la previsione di piano sia coerente ed in linea con gli obiettivi di sostenibilità. Anche in questo caso è però importante, nella fase di attuazione (progettazione e realizzazione), mettere in campo soluzioni progettuali per poter limitare, mitigare e compensare gli inevitabili impatti ed accrescere pertanto la sostenibilità degli interventi contenuti nel Piano.

Il monitoraggio del piano

In merito al *monitoraggio degli effetti di piano* sul sistema territoriale-ambientale si prevede nel Rapporto Ambientale, un set di indicatori con i quali è stata effettuata la valutazione quantitativa dei diversi scenari di piano che saranno utilizzati anche per il monitoraggio ed il controllo degli impatti derivanti dall'attuazione dalle scelte di piano sul sistema territoriale.

All'interno del processo di VAS, al sistema degli indicatori è lasciato il compito, a partire dalla situazione attuale, di verificare il miglioramento o il peggioramento del dato, in modo tale da aiutare ad interpretare e ad individuare non solo gli effetti delle singole azioni di piano, ma anche le possibili mitigazioni e compensazioni.

Nell'approccio metodologico utilizzato, la VAS è considerata come processo dinamico e, quindi, migliorativo con possibili ottimizzazioni degli strumenti anche in funzione del monitoraggio e delle valutazioni future.

Considerando che il piano ha una durata temporale di 4 anni si prevede un monitoraggio biennale, per eventualmente mettere in campo azioni correttive.

Regione Puglia

Assessorato ai Trasporti e alle Vie di Comunicazione

Piano Regionale dei Trasporti

Piano Attuativo 2009-2013

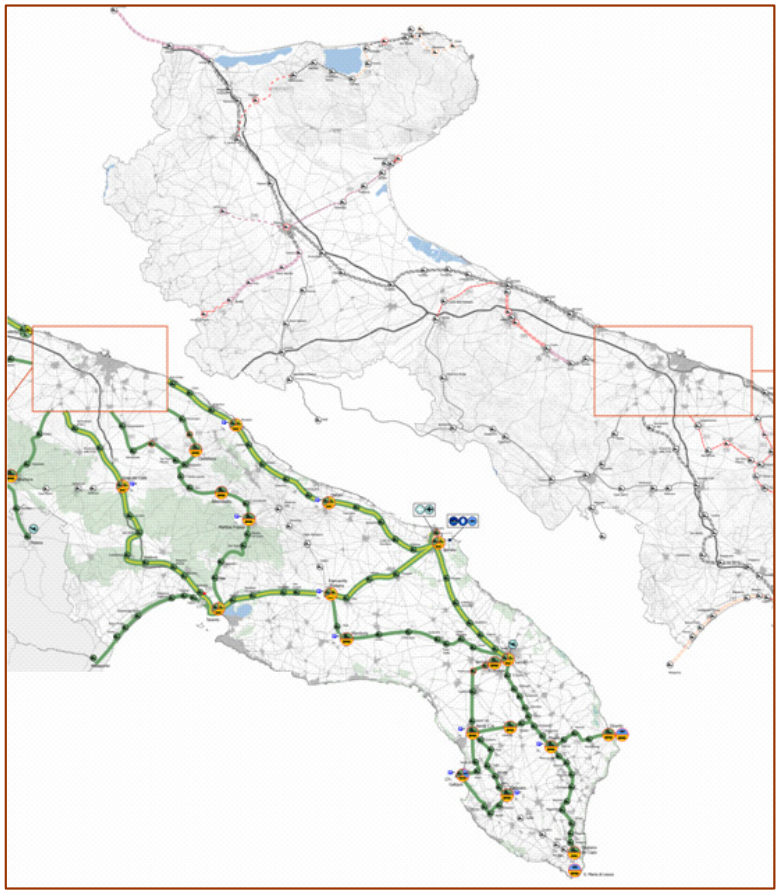
Relazione di Progetto











Dicembre 2009

[1656AT]

Indice

Premessa 29

1 Inquadramento 35

1.1 Il Piano Attuativo per le modalità stradale, ferroviaria, marittima ed aerea nel processo di pianificazione regionale dei trasporti 35

1.2 Correlazioni con altri strumenti attuativi 36

1.3 Orizzonti temporali del Piano Attuativo 36

1.4 Articolazione del Piano Attuativo 37

2 Trasporto stradale 39

2.1 Gli indirizzi del PRT 39

2.1.1 Azioni per la mobilità delle persone (Art.13) 39

2.1.2 Azioni per la mobilità delle merci (Art. 14) 42

2.2 Processo di definizione dello scenario di progetto 42

2.2.1 Premessa alla procedura di valutazione 42

2.2.2 La procedura di valutazione degli interventi 45

2.2.3 La metodologia di determinazione delle priorità di intervento 49

2.2.4 I risultati delle valutazioni: le priorità di intervento 57

2.3 Scenario di Progetto 65

2.3.1 La traduzione progettuale del PRT nel Piano Attuativo per il trasporto stradale . 65

2.3.2 Quadro degli interventi infrastrutturali del Piano Attuativo per il trasporto stradale 66

2.3.3 Descrizione degli interventi infrastrutturali 78

2.3.4 Valutazione degli Scenari di Progetto 108

3 Trasporto ferroviario 114

3.1 Gli indirizzi del PRT 114

3.1.1 Azioni per la mobilità delle persone (Art. 19) 114
3.1.2 Azioni per la mobilità delle merci (Art. 20)..... 115
3.2 Scenario di Progetto 116
3.2.1 La traduzione progettuale del PRT nel Piano Attuativo per il trasporto ferroviario..... 116
3.2.2 Quadro degli interventi infrastrutturali del Piano Attuativo per il trasporto ferroviario..... 136
3.2.3 Focus progettuali..... 145
3.2.4 L'integrazione con le altre modalità di trasporto 167
3.2.5 Impatto degli interventi di Piano sulla domanda ferroviaria (sistema integrato multimodale) 169
4 Trasporto marittimo..... 171
4.1 Gli indirizzi del PRT 171
4.1.1 Azioni per la mobilità delle persone (Art. 25) 171
4.1.2 Azioni per la mobilità delle merci (Art. 26)..... 172
4.2 Scenario di Progetto 173
4.2.1 La traduzione progettuale del PRT nel Piano Attuativo per il trasporto marittimo..... 173
4.2.2 Quadro degli interventi infrastrutturali del Piano Attuativo per il trasporto marittimo..... 189
4.2.3 Focus Progettuali 195
5 Trasporto aereo 199
5.1 Gli indirizzi del PRT 199
5.1.1 Azioni per la mobilità delle persone (Art. 30) 199
5.1.2 Azioni per la mobilità delle merci (Art. 31)..... 200
5.2 Scenario di Progetto 200
5.2.1 La traduzione progettuale del PRT nel Piano Attuativo per il trasporto aereo.....
..... 200
5.2.2 Quadro degli interventi infrastrutturali del Piano Attuativo per il trasporto aereo.
..... 201
5.2.3 L'aeroporto di Foggia 210

5.2.4 L'aeroporto di Bari 212
5.2.5 L'aeroporto di Brindisi 216
5.2.6 L'aeroporto di Grottaglie 218
5.2.7 I servizi di check-in delocalizzato 219
5.2.8 La Rete Eliportuale Pugliese 219

Premessa

Il Piano Attuativo 2009-2013 del PRT della Regione Puglia è il primo redatto in conformità all'art. 7 della L.R. 18/2002, come modificato dalla LR 32/2007 , e sulla base dei contenuti della L.R. 16 del 23 giugno 2008 riguardante i "Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di Piano Regionale dei Trasporti". Il Piano Attuativo riguarda la definizione di tutti gli interventi infrastrutturali per le modalità stradale, ferroviaria, marittima ed aerea e delle relative caratteristiche, interrelazioni e priorità di attuazione.

Due elementi hanno caratterizzato il processo di elaborazione del Piano Attuativo: la concomitanza con una **fase di pianificazione e programmazione** particolarmente intensa, che ha coinvolto e tuttora impegna diversi settori dell'Amministrazione regionale e molti Enti Locali pugliesi, e la volontà di adottare un approccio progettuale che facesse proprio il principio della **co-modalità** e che garantisse, nel rispetto di questo principio, la sostenibilità delle scelte del Piano e il riconoscimento delle priorità strategiche.

Il **primo** elemento che ha segnato l'elaborazione della proposta progettuale è legato, come abbiamo detto, al particolare momento che vede la Puglia impegnata sia sul fronte nazionale e comunitario, sia sul fronte squisitamente regionale, in una intensa attività di pianificazione/programmazione ad ampio spettro e nei settori più disparati: Programmazione 2007-2013 dei Fondi Strutturali Comunitari, Documento Regionale di Assetto Regionale (DRAG), Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR), Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR), Pianificazione di Area Vasta (Piani Strategici e Piani Urbani della Mobilità), Programma triennale di Promozione Turistica, Studio di fattibilità del sistema regionale della portualità turistica.

Nell'elaborazione dello scenario di Piano si è cercato di cogliere l'opportunità data da questa particolare congiuntura, offrendo un riferimento organico e puntuale alle azioni portate avanti dai differenti soggetti e alle diverse scale territoriali, non solo superando un approccio settoriale ai temi della mobilità, ma anche garantendo un approccio sistemico alla programmazione e progettazione dei sistemi di trasporto nella ricerca di tutte le possibili sinergie ed economie di scala.

Questa volontà è stata esplicitata tra gli obiettivi generali del Piano, che si propone di promuovere forme di co-pianificazione intersettoriale e indirizzare la pianificazione sott'ordinata al fine di garantire l'**efficacia degli interventi** programmati dai Piani Attuativi, la **coerenza della pianificazione**

sviluppata dai diversi settori e livelli amministrativi e il **corretto funzionamento del sistema** della mobilità nel suo complesso.

Ampio spazio è stato dato nel Piano all'esigenza di individuare le priorità di intervento che meglio possono garantire livelli di accessibilità territoriale rispondenti alla valenza sociale, economica e paesaggistico-ambientale delle diverse aree della regione per concentrare su questi le risorse a disposizione, nel rispetto dei vincoli di budget imposti a livello nazionale e regionale. L'obiettivo di attuare il Piano attraverso un processo di selezione delle priorità conduce al **secondo** elemento che ha caratterizzato l'elaborazione della proposta progettuale, inizialmente richiamato, ovvero il principio della **co-modalità**, con cui si intende "*l'uso efficiente dei modi di trasporto che operano singolarmente o secondo criteri integrati multimodali nel sistema europeo dei trasporti per sfruttare al meglio ed in maniera sostenibile le risorse.*"[1]. Nella formulazione del Piano si è cercato di superare l'impostazione tradizionale, che prevede una progettazione per modalità di trasporto, per adottare invece un approccio che tenesse conto della coesione complessiva dello scenario di mobilità ricercando coerenza e integrazione tra le diverse componenti del sistema, con l'obiettivo di garantire efficienza, sicurezza, sostenibilità e, in generale, riduzione delle esternalità. Allo stesso modo, i criteri di selezione delle priorità proposti dal PRT assumono questo principio, introducendo il concetto per cui ciascun intervento va valutato rispetto al sistema complessivo della mobilità, non solo in termini di integrazione, ma anche in termini di "non competizione" tra modalità diverse, tutte facenti parte di un'offerta globale di trasporto il cui fine è soddisfare i bisogni dei diversi ambiti territoriali e della regione intera in modo equilibrato.

Relativamente al **trasporto stradale** uno degli elementi più innovativi è il riconoscimento, la gerarchizzazione e la classifica funzionale di una rete di interesse regionale capace di garantire con continuità adeguati livelli di servizio, di sicurezza e di informazione a residenti, operatori economici e turisti che si muovono nella regione. A questa rete appartengono, con pari dignità, sia i grandi assi di comunicazione, che gli indispensabili snodi per l'accesso a servizi a valenza strategica, a porti, aeroporti e interporti, che gli elementi di viabilità a servizio di poli produttivi e sistemi territoriali a valenza regionale strategica paesaggistico-ambientale (parchi, sistemi turistici, ecc.).

Relativamente al **trasporto ferroviario**, il Piano, considerata la struttura e gli investimenti in atto sul sistema ferroviario, ne riconosce il ruolo di elemento ordinatore della rete di trasporto pubblico e di grande opportunità per il trasporto delle merci in sinergia con il sistema dei porti. I potenziamenti in corso di completamento sulla linea adriatica e la previsione della nuova linea AC Bari-Napoli sono considerate dal Piano opportunità strategiche per migliorare l'integrazione della regione con l resto del

[1] Comunicazione della Commissione europea al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Appendice "Logistica delle merci in Europa – la chiave per una mobilità sostenibile", del 28.6.2006.

paese. L'aspetto più innovativo relativamente al trasporto locale regionale è certamente costituito dalla prefigurazione di un modello di esercizio fondato sulla interoperabilità tra le reti e sulla gerarchizzazione dei servizi ferroviari passeggeri. Le peculiarità del sistema insediativo regionale consentono infatti alla ferrovia di esprimere pienamente le proprie potenzialità come servizio ferroviario regionale in grado di collegare tra loro le principali polarità della Puglia, come servizio ferroviario territoriale che nelle diverse province rappresenta il sistema strutturante del TPL, come servizio ferroviario metropolitano nell'area metropolitana di Bari ma anche, attraverso il ricorso a nuove tecnologie, in altre realtà della regione.

Le linee di intervento del Piano in materia di **trasporto marittimo** si focalizzano in particolare sugli strumenti – organizzativi, tecnologici, infrastrutturali – che possono mettere i porti pugliesi nelle condizioni di fare sistema, al fine di contribuire all'affermazione della Puglia come piattaforma logistica nel contesto internazionale, anche attraverso l'apertura di rotte di Autostrade del Mare e in un'ottica di sviluppo sul lungo periodo che sfrutta la connessione con il Corridoio VIII e il Corridoio I. Lo sforzo del PRT è quello di ricucire il variegato quadro di iniziative già in corso in una strategia regionale di competitività coerente ed efficace per l'intero sistema pugliese.

Anche rispetto al **trasporto aereo**, la funzione che il Piano si assume è quella di riconoscere quali interventi, in parte già delineati dal Masterplan del sistema aeroportuale pugliese (Aeroporti di Puglia) e in parte derivanti dai meccanismi del mercato, possono assumere una valenza strategica rispetto al sistema complessivo della mobilità pugliese e quali azioni di supporto possono massimizzare i risultati delle strategie in corso, in particolare nell'ottica della co-modalità che conforma tutto il Piano.

1 Inquadramento

1.1 Il Piano Attuativo per le modalità stradale, ferroviaria, marittima ed aerea nel processo di pianificazione regionale dei trasporti

Il processo di pianificazione regionale dei trasporti prevede un Piano Direttore, il PRT, da attuarsi attraverso Piani Attuativi (per ciascuna modalità di trasporto e, attraverso ulteriori piani di settore, per merci e logistica da un lato e servizi di trasporto pubblico dall'altro); il processo viene infine completato dallo strumento degli Studi di Fattibilità, primo stadio della progettazione, elaborati su specifici temi e interventi previsti dal PRT e/o dai Piani Attuativi

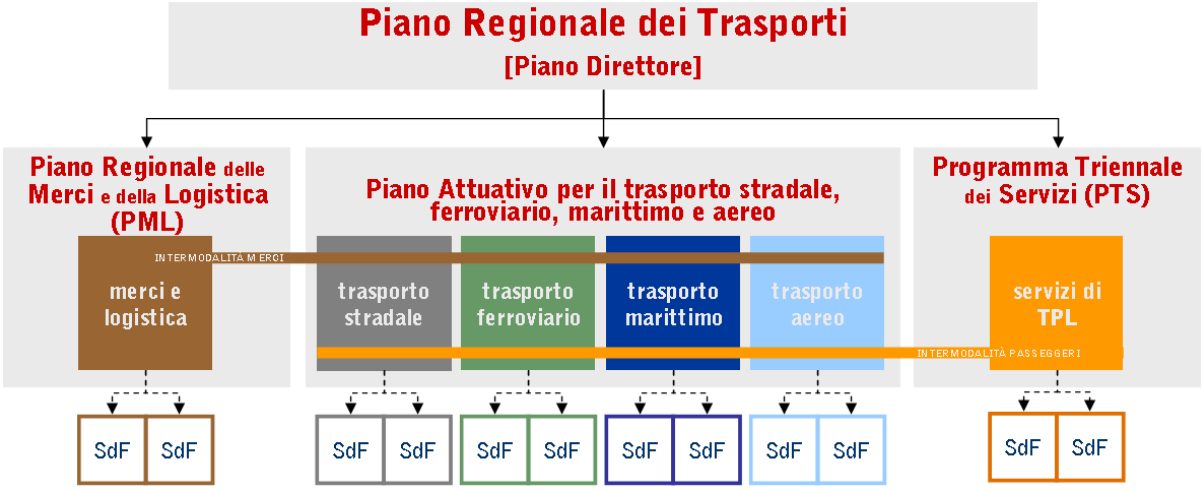


Figura 1. Schema del processo di pianificazione regionale dei trasporti.

Il presente Piano è l'Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti 2009-2013 approvato dal Consiglio Regionale e promulgato quale Legge Regionale il 23 giugno 2008 (LR 16/2008) e contiene, ai

sensi dell'art. 7 della L.R. 18/2002 come modificato dalla LR 32/2007 e della stessa LR 16/2008 le scelte di dettaglio per le modalità stradale, ferroviaria, marittima ed aerea.

1.2 Correlazioni con altri strumenti attuativi

In materia di TPL su gomma e di Merci e logistica il Piano Attuativo 2009-2013 contiene per ciascuna modalità di trasporto le scelte infrastrutturali che costituiscono i prerequisiti e le condizioni per strutturare in maniera efficiente ed efficace le politiche strutturali e i servizi la cui programmazione ed attuazione è demandata rispettivamente al Piano Triennale dei Servizi (PTS) e al Piano regionale delle Merci e della Logistica, inquadrati dalla LR 16/2008.

La LR 16/2008 all'articolo 2, comma 2 dispone che "*le linee di intervento relative ai servizi minimi di TPL individuate dal PRT vengono attuate dal Piano Triennale dei Servizi (PTS), strumento di programmazione settoriale regionale da intendersi quale Piano Attuativo del PRT, che ai sensi dell'art. 8 della LR 18/2002, definisce i servizi, la loro organizzazione e le risorse per la loro gestione".*

All'articolo 3 la stessa legge dispone che "l*e linee di intervento in tema di merci e logistica, individuate dal PRT e affrontate nei Piani attuativi in relazione a ciascuna delle quattro modalità di trasporto, vengono approfondite e sviluppate organicamente in un'ottica intermodale nel Piano regionale delle Merci e della Logistica, elaborato dall'Agenzia Regionale per la Mobilità (AREM) ai sensi della LR 18/2002 Art. 25, comma 5, punto a) 7), che si pone come Piano Attuativo settoriale."*

1.3 Orizzonti temporali del Piano Attuativo

L'orizzonte temporale di validità del Piano Regionale dei Trasporti della Regione Puglia (PRT) è di cinque anni, come stabilito dalla Legge Regionale 32 del 2007, che modifica l'Art. 7 della Legge Regionale 18 del 2002 "Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale". I Piani Attuativi del PRT "*sono rielaborati ad ogni aggiornamento del PRT, con l'eccezione del PTS, aggiornato a cadenza triennale*" (comma 5 dell'articolo 2 della LR 16/2008) e pertanto anche il presente Piano assume un orizzonte di validità di cinque anni.

Tuttavia, il Piano Attuativo 2009-2013, essendo il primo predisposto secondo le nuove disposizioni legislative regionali sopra richiamate, ha inteso elaborare uno scenario di contesto di ampio respiro che guardasse oltre al traguardo dei 5 anni (2013), in sintonia con le Linee Guida ministeriali per la redazione dei PRT che suggeriscono di scegliere come "anno obiettivo"di previsione del Piano una data a 10-15 anni. Oltre agli Scenari di Progetto di Riferimento (*Immediata realizzazione)* e al 2013, è dunque stato elaborato uno scenario al 2020, anno entro il quale il Piano propone la realizzazione di

un insieme di interventi tesi a comporre un assetto infrastrutturale capace di servire efficaciemente i livelli di domanda stimati per quella data.

1.4 Articolazione del Piano Attuativo

Il Piano Attuativo del PRT 2009-2013 è articolato come segue.

1. Progetto

Il Progetto illustra gli interventi previsti dal Piano Attuativo per gli orizzonti del 2013 e del 2020 e le procedure metodologiche seguite per giungere al tali scelte. Il Progetto è descritto attraverso:

- una Relazione (Piano Attuativo 2009-2013 – Relazione di Progetto) che comprende, oltre ad un capitolo di inquadramento generale, quattro capitoli che dettagliano le scelte progettuali per ciascuna modalità (trasporto stradale, trasporto ferroviario, trasporto marittimo e trasporto aereo);
- cinque tavole in formato A1 esteso che rappresentano su cartografia rispettivamente gli interventi dello scenario di progetto per ciascuna modalità (S_Prog1, S_Prog2, F_Prog1, M_Prog1, A_Prog1) e, per la modalità stradale, la gerarchizzazione della viabilità di interesse regionale (S_Prog2) nell'assetto di piano.

2. Documentazione di analisi

La documentazione di analisi fornisce per ciascuna modalità il quadro dello stato attuale del sistema della mobilità, delle relative criticità rispetto a domanda e offerta di trasporto, della programmazione pregressa rispetto al Piano Attuativo e, per modalità stradale e ferroviaria, i risultati delle procedure di valutazione. La documentazione consiste in:

- un Quadro conoscitivo (Piano Attuativo 2009-2013 – Quadro conoscitivo) che riporta le analisi sui dati di base effettuate per ciascuna modalità (trasporto stradale, trasporto ferroviario, trasporto marittimo e trasporto aereo);
- una tabella allegata al Quadro conoscitivo (Piano Attuativo 2009-2013 – Quadro conoscitivo – Allegato "Quadro programmatico-progettuale") che riporta tutti gli interventi previsti da strumenti di pianificazione e/o programmazione nazionale, regionale e di Enti gestori di infrastrutture o servizi di trasporto dal 2002 (data di redazione del precedente PRT) ad oggi;
- due tavole in formato A1 "esteso" che riportano su cartografia la localizzazione degli interventi censiti nel quadro programmatico-progettuale di cui all'Allegato "Quadro programmatico-progettuale", rispettivamente per la modalità stradale (S_QP1) e per la modalità ferroviaria (F_QP1);

- un album di tavole in formato A3 allegato al Quadro conoscitivo che riportano su cartografia alcuni dei dati socio-economici, demografici, di domanda e offerta di trasporto dello stato attuale analizzati per le quattro modalità;
- due allegati alla Relazione di progetto che illustrano i risultati delle procedure di valutazione propedeutiche alla definizione degli scenari di progetto rispettivamente per la modalità stradale (Piano Attuativo 2009-2013 – Allegato “Valutazioni Trasporto stradale”) e per la modalità ferroviaria (Piano Attuativo 2009-2013 – Allegato “Valutazioni Trasporto ferroviario”).

2 Trasporto stradale

2.1 Gli indirizzi del PRT

Il presente Piano Attuativo contiene le scelte progettuali di dettaglio che l'Amministrazione regionale ha formulato a partire da obiettivi, strategie e linee di intervento definite dal PRT nella Legge Regionale 16 del 23 giugno 2008.

Obiettivi e strategie sono stati definiti dal PRT senza suddividerli per modalità di trasporto, al fine di garantire una programmazione attenta a coesione, coerenza ed integrazione complessive dello scenario di mobilità, in linea con l'approccio co-modale che informa tutta la filosofia del Piano; per la loro consultazione si rimanda al testo di legge (artt. 5-8). Le linee di intervento sono state invece declinate per modalità, come dettato dal comma 2 dell'art. 7 della LR 18/2002 modificata; per assicurare la piena comprensione del Piano Attuativo del PRT, le linee di intervento per il trasporto stradale, oggetto del Titolo III della LR16/2008, vengono riportate nel presente paragrafo.

Il PRT ha innanzitutto individuato tre azioni propedeutiche alla definizione di dettaglio e all'attuazione di tutte le altre linee di intervento (artt. 10-12):

- classificazione tecnico-funzionale della viabilità di interesse regionale;
- gerarchizzazione della viabilità di interesse regionale;
- gerarchizzazione dei centri merci di interesse regionale.

Le azioni individuate dal PRT, sulla base delle quali il presente Piano Attuativo ha declinato le proprie scelte progettuali, sono state poi definite distinguendole per mobilità delle persone e mobilità delle merci.

2.1.1 AZIONI PER LA MOBILITÀ DELLE PERSONE (ART.13)

a. Accordare la fasi di attuazione del PRT con i programmi predisposti dall'Assessorato regionale alle Opere Pubbliche.

b. Promuovere verifiche di congruenza dell'assetto della viabilità provinciale previsto dai Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale (PTCP) e dai Piani del Traffico della Viabilità Extraurbana (PTVE).

c. Prevedere un accordo di programma tra tutti gli enti coinvolti per la redazione di un piano di adeguamento della segnaletica di itinerario e indicazione su tutta la viabilità di interesse regionale, finalizzato a orientare le diverse componenti di domanda ad un corretto uso della rete stradale.

d. Mettere in sicurezza itinerari e punti neri sulla viabilità di interesse regionale di cui sia rilevata la sistematica pericolosità.

e. Adeguare le caratteristiche geometrico-funzionali della rete in rapporto ai livelli di traffico attesi e sulla base della gerarchia attribuita.

f. Co-finanziare adeguamenti nei punti di raccordo tra la viabilità di collegamento regionale/nazionale e le reti urbane, riducendo i fenomeni di congestione indotta.

g. Realizzare la continuità fisico-funzionale degli itinerari di accesso agli aeroporti, ai porti e alle stazioni ferroviarie principali.

h. Realizzare parcheggi di interscambio presso le fermate del trasporto pubblico su gomma e/o su ferro strategiche per l'accesso ai grandi attrattori urbani o turistici, attraverso co-finanziamento a favore degli enti locali o dei gestori delle infrastrutture. Il PRT definisce i criteri per la scelta dei nodi del TPL ove privilegiare la funzione di interscambio con l'auto privata:

    - il nodo deve essere accessibile da viabilità principale e localizzato lungo gli itinerari convergenti sull'area centrale di destinazione;
    - la viabilità di accesso al nodo non deve attraversare contesti sensibili dal punto di vista ambientale ed insediativo;
    - la dotazione di posti auto destinata all'interscambio non deve compromettere l'equilibrio della sosta nell'area dove il nodo è localizzato;
    - devono essere presenti livelli di domanda e offerta di TPL (su ferro o su gomma) tali da giustificare la dotazione di sosta.

i. Realizzare una rete integrata e sicura per la mobilità ciclabile, attraverso interventi di adeguamento, messa in sicurezza e segnaletica su assi strategici appartenenti ai sistemi stradali di accessibilità regionale. In particolare, il PRT assume i risultati del progetto Cyronmed (Cycle Route Network of the Mediterranean) che individua gli itinerari percorribili e gli interventi infrastrutturali necessari per migliorarne la sicurezza e il confort della rete ciclabile mediterranea in territorio pugliese. La priorità di realizzazione degli interventi individuati è da attribuire a quegli assi che inte-

grano nel modo più efficace la rete ciclabile regionale, in un'ottica di intermodalità con i servizi ferroviari.

j. Promuovere l'implementazione di servizi di mobilità alternativa su strada da realizzarsi in aree sensibili dal punto di vista ambientale; in particolare il PRT propone la sperimentazione di servizi di car sharing da offrire agli utenti della rete di trasporto collettivo regionale come "ultimo anello" della catena di spostamento. I criteri di progettazione dei servizi dovranno tener conto degli obiettivi di integrazione tariffaria e funzionale con l'offerta complessiva di trasporto e turistica a livello regionale.

k. Adeguare la viabilità, inclusi gli assi di penetrazione in ambito urbano, sulla quale sono esercitati i servizi portanti del TPL su gomma (...) in termini di sezione stradale e di segnaletica al fine di garantire fluidità del servizio (riduzione dei punti di conflitto con mobilità privata), sicurezza e accessibilità per gli utenti (punti fermata protetti e attrezzati per l'attesa e l'informazione). Il PRT prevede inoltre la realizzazione di interventi di preferenziazione per il TPL in accesso a nodi strategici per l'interscambio o l'accessibilità locale.

l. Garantire l'operatività del Centro REgionale per il Monitoraggio sulla Sicurezza Stradale (C.Re.M.S.S.) con risorse – umane, finanziarie, strumentali – destinate alla continua e costante attività di raccolta, osservazione, studio e monitoraggio dei dati sull'incidentalità in ambito regionale, in primo luogo finalizzate al riconoscimento dei punti neri della rete stradale; supportare Province e Comuni nella redazione ed attuazione di interventi finalizzati alla sicurezza stradale sia attraverso finanziamenti dedicati (cfr. il Piano Nazionale della Sicurezza stradale e i relativi bandi regionali), sia attraverso meccanismi di premialità valutati rispetto alla capacità di PTVE e PGTU redatti di incrementare i livelli di sicurezza delle reti locali; monitorare l'attuazione e rendere stabili nel tempo le iniziative regionali di carattere preventivo, educativo e formativo (cfr. programma "La strada", progetto "Alice nelle città", Programma "For.E.St.A."), utilizzando a tal fine anche la divulgazione dei risultati delle attività del C.Re.M.S.S..

m. Produrre servizi di infomobilità per assistere gli utenti della rete stradale nella scelta degli itinerari di accesso a nodi di trasporto (porti, aeroporti, stazioni, parcheggi), poli funzionali di interesse regionale e sovraregionale (ospedali, fiere, ecc.), aree di interesse turistico.

n. Promuovere la diffusione di forme di "mobilità alternativa" attraverso l'istituzione e la formazione di mobility manager d'area e aziendali e il supporto organizzativo, metodologico e strumentale alla fase iniziale di iniziative quali il car pooling in aree a particolare valenza strategica regionale (grandi poli funzionali, distretti produttivi).

2.1.2 AZIONI PER LA MOBILITÀ DELLE MERCI (ART. 14)

a. Realizzare interventi di adeguamento/potenziamento della rete di collegamento regionale/nazionale con particolare riferimento alle direttrici trasversali interregionali per un'efficiente accessibilità verso porti, aeroporti e distretti produttivi pugliesi.

b. Promuovere verifiche di congruenza con Province, Comuni, Consorzi ASI per un'efficiente connessione alla viabilità di interesse regionale dei principali centri merci esistenti sul territorio regionale al fine della localizzazione di attività e servizi avanzati per la logistica di filiera e in campo urbano, quali ad esempio piastre logistiche e Centri di Distribuzione Urbana (CDU).

c. Realizzare gli interventi dell'"ultimo miglio" in accesso ai principali nodi per lo sviluppo del trasporto combinato, con priorità per quelli finalizzati a risolvere specifiche criticità, riscontrate allo stato attuale o di previsione, relative a sicurezza e congestione del traffico.

d. Attivare, attraverso il coinvolgimento di Comuni e Province, misure di accompagnamento (incentivi finanziari, formazione, …) per le imprese e gli operatori commerciali da un lato, politiche di regolamentazione del trasporto merci in ambito urbano (finestre temporali di accesso, ammissibilità di mezzi a basso impatto ambientale, pedaggiamento degli ingressi, …) dall'altro, al fine della crescita e dell'organizzazione della domanda di servizi logistici avanzati. Il PRT dispone che tali interventi siano programmati e promossi nell'ambito degli strumenti sottordinati di pianificazione dei trasporti e dei settori paralleli (Territorio, Ambiente, Sviluppo economico).

e. Promuovere l'implementazione di servizi informativi avanzati disponibili via web a supporto della circolazione e dell'accesso a centri merci, porti e aeroporti (percorsi, orari, tele-prenotazione parcheggi e procedure burocratiche, ecc.).

f. Realizzare gli interventi infrastrutturali funzionali alla massima sicurezza e alla piena accessibilità da tutto il territorio regionale degli itinerari di conferimento dei rifiuti ai siti presso cui sia prevista la realizzazione di termovalorizzatori.

2.2 Processo di definizione dello scenario di progetto

2.2.1 PREMESSA ALLA PROCEDURA DI VALUTAZIONE

L'individuazione degli interventi stradali da inserire nel Piano Attuativo e la scelta tra eventuali alternative è stata effettuata sulla base di una serie di valutazioni trasportistiche e territoriali rese possibili anche dalla disponibilità di uno strumento di supporto alla decisione: un modello di simulazione dell'interazione tra domanda e offerta di trasporto.

La procedura seguita nelle valutazioni ha visto come primo passo la ricostruzione del funzionamento della rete stradale extraurbana regionale allo stato attuale in modo da evidenziare le criticità e verificare la capacità descrittiva del modello. Successivamente si è proceduto da un lato alla proiezione della domanda di trasporto e, dall'altro, all'implementazione delle opere in corso di realizzazione o già integralmente finanziate che hanno concorso a definire lo **scenario di riferimento**. Rispetto a questo scenario sono state effettuate una serie di valutazioni tese ad individuare le criticità residue o emergenti sulla base di una proiezione della evoluzione della domanda di trasporto a livello regionale.

La **valutazione di ulteriori interventi già programmati o di nuove ipotesi** formulate dal Piano Attuativo sono state valutate singolarmente inserendole di volta in volta in uno "**scenario di base**" che si caratterizza per il fatto che contiene tutte le opere stradali dello scenario di riferimento, che sono quelle di certa attuazione, e la rete ferroviaria regionale completamente ammodernata ed in grado di offrire un contributo significativo al riequilibrio modale del trasporto di persone tra strada e rotaia. Tale scelta è una diretta conseguenza degli obiettivi cardine del PO FESR secondo cui è prioritaria *"la creazione di un sistema di trasporto pubblico a scala regionale integrato in termini di reti, servizi e tariffe realmente attrattivo per svariati segmenti di utenza, in grado di ottimizzare l'uso delle modalità di trasporto esistenti secondo le intrinseche funzioni e caratteristiche"*.

La valutazione dell'impatto di ciascun intervento proposto rispetto ad uno scenario in cui la modalità ferroviaria sia stata messa in grado di esprimere il proprio potenziale di offerta di servizi ha consentito di evidenziare il grado di integrazione ovvero di competizione dell'intervento proposto con l'obiettivo di creazione di un'efficiente rete regionale di trasporto pubblico.

L'applicazione iterativa della procedura di valutazione a tutti gli interventi infrastrutturali opportunamente raggruppati in macroscenari infrastrutturali ha consentito di valutarne l'impatto sulla rete multimodale e la capacità di rispondere agli obiettivi prefissati dalla L.R. 16/2008 opportunamente espressi da indicatori di prestazione sotto il profilo squisitamente trasportistico ovvero di ricadute territoriali e sociali.

Come già accennato, lo **scenario di riferimento** è costituito da quegli interventi già programmati a livello nazionale e regionale il cui stato di avanzamento tecnico-progettuale e politico-procedurale, quando non la relativa copertura finanziaria, ne garantiscono la **realizzazione entro l'orizzonte temporale del Piano** e per i quali la fase di analisi non ha riscontrato necessità di rimodulazione. Questi includono anche gli **interventi già avviati** (con lavori in corso).

Per la ricostruzione degli **interventi da valutare** sono state prese in considerazione esclusivamente quelle opere che interessano la **viabilità di interesse regionale** secondo la definizione data

dalla Legge 16/2008 del PRT[2]; il Piano assume che le valutazioni e le relative procedure di attuazione degli interventi previsti sulla viabilità provinciale o comunale che non presentano una valenza strategica per la dimensione regionale, che pure sono stati censiti e riportati nel quadro programmatico-progettuale, vengano interamente rimesse alla competenza provinciale, fermo restando l'impegno da parte della Regione nel portare a compimento i procedimenti in corso relativi a progettazioni per cui è già stato stanziato un finanziamento regionale a seguito di deliberazioni e accordi vigenti.

Gli **interventi previsti sulla viabilità provinciale** che, pur non riguardando assi appartenenti alla rete stradale di interesse regionale, sono **già oggetto di finanziamento regionale** con copertura al 100%, assegnato a seguito di impegni pregressi della Regione (APQ, Delibere CIPE, Delibere regionali), sono stati inclusi, per completezza, nello scenario di riferimento. L'elenco di questi interventi è riportato nella tabella seguente, ma non verrà ripetuto nel riepilogo degli interventi dello scenario finale di progetto.

Tabella 1. Interventi su viabilità di interesse provinciale Regione inclusi nello scenario di riferimento (con finanziamenti regionali pregressi).

Codice intervento	Denominazione intervento	Livello di progettazione	Costo totale dell'intervento
s106	Viabilità Provincia di Foggia SP141 (ex SS159 delle Saline) -I stralcio	Progetto Preliminare	14.689.000
s107	Ammodernamento SP 77 Rivolese Cerignola-Manfredonia	Progetto Preliminare	20.000.000
s108	Viabilità Provincia di Foggia SP109 di Lucera (ex SS160) I stralcio	Progetto Preliminare	15.400.000
s117	SP95 bis (ex SS98) adeguamento funzionale e messa in sicurezza	Progetto Definitivo	2.274.000
s118	Ammodernamento e messa in sicurezza della SP28 Pedegarganica	n/d	14.000.000
s206	SP231 Andriese-Coratina Stralcio funzionale per la costruzione di diramazioni della SP231 al Km 1+450 verso la SP 54 Modugno-Palese e la SS 96	Studio di Fattibilità	5.431.000
s211	Circonvallazione di Triggiano	Progetto Preliminare	3.500.000
s218	Realizzazione di una nuova circonvallazione in abitato di Cassano Murge per collegare la SP236 Santeramo-Bari	n/d	8.000.000
s228	Cavalcavia stradale al km 685+15 della linea ferroviaria Bari-Lecce in agro di Polignano	Studio di Fattibilità	1.500.000
s229	Sottovia stradale al km 681+193 della linea ferroviaria Bari-Lecce in agro di Polignano	Studio di Fattibilità	1.500.000
s230	Sottovia stradale -S. Caterina al km 680+ 44 della linea ferroviaria Bari-Lecce in agro di Polignano	Studio di Fattibilità	3.000.000
s403	Realizzazione di bretella sulla SP20 Ostuni-Villanova per eliminazione incroci a raso in corrispondenza della zona SISRI di Ostuni	Studio di Fattibilità	2.000.000

[2] "*Il PRT definisce viabilità di interesse regionale l'insieme delle strade costituito dalla rete stradale SNIT di primo livello, dai sistemi stradali di connessione con nodi di trasporto di valenza nazionale, dagli assi stradali di connessione di poli attrattori/generatori di valenza regionale, dagli assi ordinatori di sistemi territoriali a valenza regionale/strategica, indipendentemente dalla competenza amministrativa." (LR 16/2008 Art. 10, Comma 1).*

Codice intervento	Denominazione intervento	Livello di progettazione	Costo totale dell'intervento
s413	Completamento circonvallazione di Mesagne III e IV lotto	Progetto Preliminare	1.700.000
s417	Potenziamento della strada provinciale SP 88 e realizzazione di cavalcaferrovia in provincia di Brindisi	Studio di Fattibilità	3.300.000
s418	Collegamento del nuovo parco merci di Tuturano alla SP n. 81	Studio di Fattibilità	1.600.000
s420	Potenziamento delle strade di raccordo con l'asse viario costituito dalla SS 7 ter	Progetto Preliminare	1.500.000
s421	Realizzazione di variante esterna alla SP 90 in prossimità del sito archeologico "Egnatia" sulla SP90 fino a Torre Canne	n/d	2.500.000
s422	Realizzazione di circonvallazione di San Vito dei Normanni, completamento	n/d	4.000.000
s505	Circonvallazione Nord di Squinzano	Progetto Preliminare	3.000.000
s506	Adeguamento del collegamento Lecce-Porto Cesareo	Progetto Preliminare	19.000.000
s512	Circonvallazione di Novoli	n/d	3.000.000

La procedura di valutazione degli interventi è dettagliata nei paragrafi seguenti.

2.2.2 LA PROCEDURA DI VALUTAZIONE DEGLI INTERVENTI

L'approccio metodologico impiegato per la determinazione delle priorità degli interventi e la definizione dello scenario del Piano Attuativo ha previsto i seguenti passi:

1. la ricostruzione e calibrazione dello "**stato attuale**";
2. l'implementazione dello "**scenario di riferimento**", che include la domanda al 2020 e tutti gli interventi finanziati integralmente;
3. la definizione dello "**scenario di progetto base**", in cui rispetto allo "scenario di riferimento" è previsto il solo potenziamento dell'offerta ferroviaria, assunto quale invariante per l'importanza strategica che tale intervento riveste nell'ambito del PRT;
4. l'implementazione di 29 **microscenari alternativi** che, a partire dallo scenario di progetto base, includono gli interventi stradali oggetto di valutazione o opportune combinazioni di questi.

Una rappresentazione schematica della procedura di valutazione è riportata nell'immagine seguente.

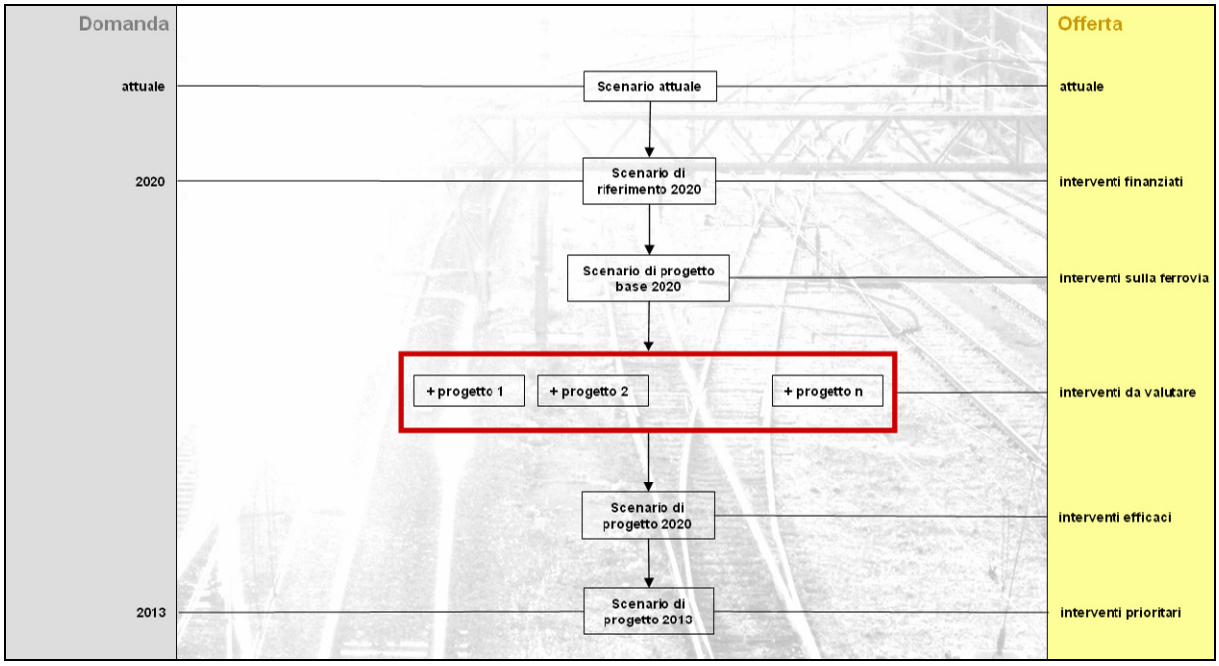


Figura 2. Procedura di valutazione degli interventi.

2.2.2.1 Gli interventi da valutare

La tabella seguente riporta i microscenari che sono stati valutati, ognuno dei quali costituito da un intervento o da un insieme di interventi opportunamente combinati. La gran parte degli interventi è stata selezionata dal quadro programmatico progettuale, perché in linea con obiettivi e strategie che il PRT ha definito, anche se in alcuni casi si è ritenuto di rimodulare i progetti rispetto a come originariamente ideati, con modifiche sulle tipologie funzionali o sui tracciati (ad esempio passando da una nuova realizzazione ad un adeguamento in sede) e, conseguentemente, sui costi stimati riportati dai documenti di riferimento; in questi casi si è comunque sempre proceduto alla valutazione di entrambe le configurazioni: quella originale e quella rimodulata. Altri interventi, non ancora previsti da alcuno strumento programmatico tra quelli esaminati, sono invece stati formulati dal Piano stesso per integrare la progettazione complessiva del sistema stradale regionale.

Tabella 2. Elenco microscenari.

Codice micro-scenario	Descrizione interventi
1	SSV del Gargano Prolungamento da Vico a Peschici e da Peschici a Vieste al Tipo C
2	SR1 Realizzazione della Strada Regionale 1 tra Bovino e Poggio Imperiale al Tipo C
3	SS17dir Realizzazione Lungo Fortore-Piano dei Limiti al Tipo C
4	SS16 Realizzazione della tangenziale est di San Severo al Tipo B (tracciato esterno)
4B	SS16 Realizzazione della tangenziale est di San Severo al Tipo C (tracciato esterno)

Codice micro-scenario	Descrizione interventi
4C	SS16 Realizzazione della tangenziale est di San Severo al Tipo C
7	A14 Realizzazione del nuovo casello Foggia Sud
8	A14 Realizzazione del nuovo casello Foggia Sud e della bretella di collegamento con SS16
9	SR6 Adeguamento e completamento da Canosa a Spinazzola al Tipo B
10	SR6 Adeguamento e completamento da Canosa a Spinazzola al Tipo B e da Spinazzola a Gravina di Puglia al Tipo C
11	Realizzazione della tangenziale extraurbana di Taranto al Tipo B
12	SS16 Realizzazione della Variante alla Tangenziale di Bari tra Sant'Anna e Torre a Mare
13	SS16 Realizzazione della Variante alla Tangenziale di Bari tra Sant'Anna e Torre a Mare e tra Torre a Mare e Mola di Bari al Tipo B
14	Adeguamento e completamento funzionale dell'itinerario Giovinazzo-Bitonto-Bitetto-Adelfia-Rutigliano-Mola al Tipo C (Poligonale esterna di Bari)
15	Adeguamento e completamento funzionale dell'itinerario Giovinazzo-Bitonto-Bitetto-Adelfia-Rutigliano-Mola al Tipo C1 (Poligonale esterna di Bari) e realizzazione svincolo con la A14
16	SS172 Adeguamento del tratto da Putignano a Martina Franca al Tipo C
17	SS7-SP23-SS100 Potenziamento del collegamento Matera-Castellaneta-San Basilio-Mottola-Taranto, con adeguamento al Tipo C di SS7 e SP23
17B	SS7-SP23-SS100 Potenziamento del collegamento Matera-Castellaneta-San Basilio-Mottola-Taranto, con adeguamento al Tipo C di SS7 e SP23 e al Tipo B di SS100
18	SS7 Potenziamento del collegamento Matera-Castellaneta-Palagiano-Taranto, con adeguamento al Tipo C
19	Realizzazione della Strada litoranea interna da Talsano ad Avetrana al Tipo B e adeguamento della SP359 Nardò-Avetrana al Tipo C
19B	Realizzazione della Strada litoranea interna da Talsano ad Avetrana al Tipo C e adeguamento della SP359 Nardò-Avetrana al Tipo C
20	SS7ter Adeguamento SS7ter Lecce-San Pancrazio e realizzazione variante Sava-Grottaglie al Tipo B (asse veloce Taranto-Lecce)
21	SS7ter-SP86 Adeguamento SS7ter Lecce-San Pancrazio e SP86 Sava-Grottaglie al Tipo B (asse veloce Taranto-Lecce)
22	SP22-SP26-SP54-SP96-SP137 Adeguamento dell'itinerario Ostuni-Ceglie Messapica-Francavilla Fontana-Manduria-SP Tarantina al Tipo C
23	SR8 Adeguamento e realizzazione della tratta Lecce-Meledugno al Tipo C
24	SS275 Adeguamento tra Alessano e Santa Maria di Leuca al tipo C
26	SS100 Completamento dell'adeguamento al Tipo B in territorio provinciale tarantino
27	SP231 Adeguamento dal confine provinciale Foggia-Bari ad Andria al Tipo B (tratte extraurbane) e al Tipo D (circonvallazioni di Canosa e Andria)
28	Collegamento mediano Murgia-Matera-Pollino, adeguamento della tratta Matera-Sant'Eramo in Colle-Gioia del Colle al Tipo C

2.2.2.2 Gli indicatori trasportistici

Tramite modello di simulazione, per ognuno dei microscenari sono stati calcolati due set di indicatori, che ne misurano gli impatti trasportistici:

- indicatori di rete, relativi alle modifiche nell'uso della rete rispetto allo scenario di progetto base,

- indicatori di area, relativi al miglioramento dell'accessibilità verso particolari aree o nodi individuati come strategici.

Tutti gli indicatori sono calcolati sia per lo scenario di progetto base, denominato "senza intervento", che per lo scenario oggetto di valutazione, denominato "con intervento". Nei casi in cui è stato ritenuto opportuno, gli indicatori sono disaggregati per veicoli leggeri e pesanti.

Oltre agli indicatori numerici, vengono proposte alcune immagini che consentono di analizzare graficamente l'ubicazione degli interventi costitutivi di ciascun microscenario e l'impatto di questi sul territorio e sulla rete stradale.

Indicatori di rete

Per il calcolo degli indicatori di rete, si fa sempre riferimento alla rete di influenza, ossia all'insieme degli archi per cui la differenza tra i flussi calcolati nello scenario di progetto con intervento ed in quello di progetto base è superiore a 30 veicoli in valore assoluto.

Con riferimento alla rete di influenza, sono stati calcolati, sia per i veicoli leggeri che per i mezzi pesanti, i seguenti indicatori:

- **flusso di massimo carico** [veic/h], ossia il numero di veicoli sulla sezione di massimo carico degli interventi costitutivi del microscenario; nel caso non si tratti di un intervento di nuova realizzazione, lo stesso dato è stato calcolato relativamente allo scenario di progetto base ("senza intervento");
- **impatto sulla mobilità**, valutato su base oraria come:
  - differenza tra le percorrenze [veic*km] sviluppate sulla rete di influenza negli scenari "con intervento" e "senza intervento",
  - differenza tra il tempo speso [veic*ora] sulla rete di influenza negli scenari "con intervento" e "senza intervento";
- **integrazione con il sistema autostradale** [veic*km], ossia la differenza tra le percorrenze sviluppate sulla sola rete autostradale di influenza negli scenari "con intervento" e senza intervento"; tale indicatore fornisce il livello di competitività rispetto alla rete autostradale;
- **integrazione con la ferrovia** [pax*km], ossia la differenza tra le percorrenze dovute alla domanda potenziale attratta dal modo privato sviluppate sulla sola rete ferroviaria di influenza negli scenari "con intervento" e senza intervento". Tale indicatore definisce le potenzialità di adduzione al servizio ferroviario della nuova infrastruttura;
- **livello di servizio della rete** [km/h], valutato come differenza tra la velocità media sulla rete di influenza nello scenario "con intervento" e "senza intervento".

Indicatori di area

Per il calcolo degli indicatori di area, si fa riferimento all'area di influenza, ossia all'insieme delle zone di traffico per le quali il traffico generato che utilizza l'intervento è maggiore dell'$1^0/_{00}$ della popolazione residente.

Con riferimento all'area di influenza, sono stati calcolati i seguenti indicatori:

- **Utilizzazione dell'intervento** [veic/h], ossia numero dei veicoli che utilizza almeno un tratto dell'intervento nello scenario di progetto;
- **Impatto socio-economico**, valutato in termini di superficie, popolazione e numero di addetti dell'area di influenza;
- **Miglioramento dell'accessibilità verso i poli del trasporto e la rete primaria** [min], valutato come tempo medio di accesso dall'area di influenza verso la rete autostradale, porti e aeroporti di riferimento dell'area;
- **Miglioramento dell'accessibilità territoriale** [min], valutato come tempo medio di percorrenza tra le zone dell'area di influenza e tempo medio di accesso dall'area di influenza verso i capoluoghi provinciali di riferimento dell'area;
- **Miglioramento dell'accessibilità verso gli ambiti paesaggistici e i distretti industriali** [min], valutato come tempo medio di accesso dall'area di influenza verso gli ambiti paesaggistici e i distretti industriali presenti all'interno o in prossimità dell'area di influenza.

Nell'**Allegato "Valutazioni Trasporto stradale"** si riportano per ciascuno dei ventinove microscenari le **Schede di valutazione degli indicatori trasportistici**.

2.2.3 LA METODOLOGIA DI DETERMINAZIONE DELLE PRIORITÀ DI INTERVENTO

L'Art. 15 della L.R. 16 del 23 Giugno 2008 "Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di Piano Regionale dei Trasporti" definisce i criteri di selezione delle priorità di intervento per il trasporto stradale. Se ne riporta di seguito un estratto.

1. *Il PRT dispone che il Piano Attuativo dettagli le linee di cui all'Art.13 e Art.14 definendo gli specifici interventi materiali e immateriali da attuare o, laddove fosse necessario un approfondimento progettuale, da sottoporre a Studio di fattibilità al fine di raggiungere gli obiettivi generali e specifici di cui all'Art. 5 e Art. 6.*
2. *Ai fini della definizione degli interventi di cui al precedente comma, il PRT dispone che il Piano Attuativo tenga conto del* ***quadro programmatico-progettuale*** *delle opere previste dagli*

enti competenti sulla viabilità di interesse regionale. Gli interventi facenti parte del quadro programmatico-progettuale la cui realizzazione entro l'orizzonte temporale del Piano sia garantita sia sotto il profilo economico-finanziario che procedurale, andranno a comporre l'assetto infrastrutturale dello ***scenario di riferimento del PRT****, mentre gli altri interventi andranno sottoposti a valutazione secondo quanto disposto dal comma seguente, al fine di selezionare quelli da realizzare in via prioritaria.*

3. *Il PRT definisce i criteri di cui tenere conto in sede di Piano attuativo ai fini della selezione degli interventi e della individuazione del loro livello di priorità rispetto al processo di attuazione:*
    a. *valenza strategica dell'intervento rispetto alla programmazione regionale, nazionale ed europea;*
    b. *contributo dell'intervento all'integrazione e al completamento di sistemi di mobilità locali, regionali e sovraregionali e delle loro interconnessioni;*
    c. *supporto alla connettività e alla coesione territoriale (riduzione del fenomeno di marginalizzazione, accessibilità, …);*
    d. *maturità tecnico-progettuale dell'intervento;*
    e. *costo e copertura finanziaria dell'intervento;*
    f. *impatto trasportistico dell'intervento sul sistema stradale (miglioramento del livello di servizio, domanda potenziale servita, …) e rispetto alle interazioni con il sistema complessivo della mobilità (integrazione/competizione con le altre modalità);*
    g. *impatto dell'intervento sulla sicurezza stradale (riduzione dei fattori dei rischio e delle cause passive di incidentalità).*

Ognuno dei criteri previsti dalla legge regionale è stato declinato in uno o più indicatori di beneficio, ad eccezione del criterio "e - costo e copertura finanziaria dell'intervento", che include il costo dell'intervento, considerato a parte.

Agli indicatori di beneficio è stato attribuito un peso.

La procedura impiegata per calcolare l'indicatore di beneficio di un intervento o di un set di interventi è stata effettuata secondo i passi seguenti:

- calcolo o determinazione degli indicatori di beneficio,
- normalizzazione degli indicatori di beneficio (ottenuta trasformando ciascun indicatore in un valore compreso tra 0 e 1),
- media pesata degli indicatori di beneficio (ottenuta moltiplicando ogni indicatore di beneficio per il suo peso e sommando i valori ottenuti).

Il valore ottenuto come media pesata degli indicatori di beneficio costituisce l'**indicatore di beneficio** dell'intervento o del set di interventi.

Tale indicatore è stato rapportato all'indicatore rappresentativo del **costo** dell'intervento o del set di interventi, ottenendo così l'**indicatore B/C**, che è stato assunto come indice del livello di priorità dell'intervento o del set di interventi.

L'elenco degli indicatori associati a ciascun criterio e dei relativi pesi è riportato nella tabella seguente.

Tabella 3. Criteri-indicatori.

Criteri		Indicatori	Tipo	Peso degli indicatori di beneficio	Peso per criterio
a	valenza strategica dell'intervento rispetto alla programmazione regionale, nazionale ed europea	livello di coerenza e complementarietà dell'intervento rispetto alle previsioni programmatiche regionali e sovraordinate	beneficio	15%	15%
b	contributo dell'intervento all'integrazione e al completamento di sistemi di mobilità locali, regionali e sovraregionali e delle loro interconnessioni	riduzione del tempo medio di percorrenza dall'area di influenza dell'intervento verso i poli del trasporto e la rete primaria	beneficio	5%	15%
		riduzione del tempo medio di percorrenza dall'area di influenza dell'intervento verso il/i capoluoghi provinciali	beneficio	10%	
c	supporto alla connettività e alla coesione territoriale (riduzione del fenomeno di marginalizzazione, accessibilità, ...)	riduzione del tempo medio di percorrenza nell'area di influenza dell'intervento	beneficio	5%	15%
		riduzione del tempo medio di percorrenza dall'area di influenza dell'intervento verso i distretti industriali/turistici/paesaggistici	beneficio	10%	
d	maturità tecnico-progettuale dell'intervento	stato di avanzamento e livello di progettazione a cui risulta l'intervento	beneficio	5%	15%
e	costo e copertura finanziaria dell'intervento	copertura dell'intervento	beneficio	10%	
		costo dell'intervento	costo		
f	impatto trasportistico dell'intervento sul sistema stradale (miglioramento del livello di servizio, domanda potenziale servita, ...) e rispetto alle interazioni con il sistema complessivo della mobilità (integrazione/competizione con le altre modalità)	numero di veicoli che utilizzano l'intervento	beneficio	5%	30%
		aumento del numero di veicoli sulla sezione di massimo carico	beneficio	5%	
		aumento della velocità media di percorrenza sulla rete di influenza	beneficio	10%	
		integrazione/competizione con la rete autostradale: aumento delle percorrenze sulla rete autostradale di influenza	beneficio	5%	

Criteri		Indicatori	Tipo	Peso degli indicatori di beneficio	Peso per criterio
		integrazione/competizione con la rete ferroviaria: aumento delle percorrenze sulla rete ferroviaria di influenza	beneficio	5%	
g	impatto dell'intervento sulla sicurezza stradale (riduzione dei fattori dei rischio e delle cause passive di incidentalità)	costo sociale al Km in € sull'infrastruttura esistente da adeguare o su quelle che vengono sostituite in caso di nuova realizzazione [(n° morti*1.394.434)+(n° feriti*73.631)]	beneficio	10%	10%

Nei paragrafi seguenti si riporta una descrizione dettagliata degli indicatori e della loro determinazione.

2.2.3.1 Valenza strategica dell'intervento

Livello di coerenza e complementarietà dell'intervento rispetto alle previsioni programmatiche regionali e sovraordinate

L'intervento viene valutato in base alla sua capacità di contribuire concretamente al raggiungimento di obiettivi strategici definiti a livello nazionale e regionale per il sistema multimodale dei trasporti, sia direttamente, sia in forma complementare e sinergica rispetto all'assetto infrastrutturale esistente o di previsione. Nel caso di interventi desunti dal quadro programmatico-progettuale vigente, la valutazione tiene conto del soggetto proponente, dello strumento di pianificazione in cui è inserito e del livello di condivisione di cui gode tra i diversi livelli amministrativi e/o portatori d'interesse.

2.2.3.2 Contributo dell'intervento all'integrazione e al completamento di sistemi di mobilità locali, regionali e sovraregionali e delle loro interconnessioni

Riduzione del tempo medio di percorrenza verso i poli del trasporto e la rete primaria

Con riferimento all'area di influenza dell'intervento, è stato valutato il tempo di percorrenza verso i seguenti poli:

- aeroporto di riferimento,
- porto/porti di riferimento,
- rete autostradale.

Sono stati considerati i seguenti aeroporti e porti di riferimento per provincia.

Provincia in cui è ubicato l'intervento	Aeroporto di Foggia	Aeroporto di Bari	Aeroporto di Brindisi	Porto di Manfredonia	Porto di Bari	Porto di Taranto	Porto di Brindisi
Foggia	X	X		X			
Bari		X	X		X	X	X

Provincia in cui è ubicato l'intervento	Aeroporto di Foggia	Aeroporto di Bari	Aeroporto di Brindisi	Porto di Manfredonia	Porto di Bari	Porto di Taranto	Porto di Brindisi
Taranto		X	X			X	X
Brindisi			X			X	X
Lecce			X			X	X

Per quanto riguarda la rete autostradale, è stato valutato il tempo di percorrenza verso il primo casello autostradale esterno al territorio regionale:

- casello di Termoli, per la A14,
- casello di Lacedonia, per la A16.

Riduzione del tempo medio di percorrenza verso il/i capoluoghi provinciali

È stato calcolato il tempo medio di percorrenza dalle zone dell'area di influenza dell'intervento al o ai capoluoghi provinciali di riferimento.

La seguente tabella fornisce l'individuazione del capoluogo o dei capoluoghi di riferimento rispetto all'ubicazione dell'intervento o degli interventi costitutivi del microscenario.

Provincia in cui è ubicato l'intervento	Foggia	Bari	Taranto	Brindisi	Lecce
Foggia	X	X			
Bari		X	X	X	
Taranto		X	X	X	
Brindisi			X	X	X
Lecce			X	X	X

2.2.3.3 Supporto alla connettività e alla coesione territoriale

Riduzione del tempo medio di percorrenza nell'area di influenza dell'intervento

È stato calcolato il tempo medio di percorrenza tra le zone dell'area di influenza degli interventi costitutivi del microscenario.

Riduzione del tempo medio di percorrenza verso i distretti industriali/turistici/paesaggistici

È stato calcolato il tempo medio di percorrenza tra le zone dell'area di influenza degli interventi costitutivi del microscenario e i distretti industriali/turistici/paesaggistici.

Per l'individuazione degli ambiti di interesse turistico-paesaggistico si è tenuto conto della localizzazione delle aree che presentano una affermata o potenziale vocazione turistica in virtù del loro patrimonio paesaggistico e al contempo un' accessibilità debole, talvolta a rischio di marginalizzazione. I comuni cui appartengono le aree individuate sono rappresentati nella figura sottostante.

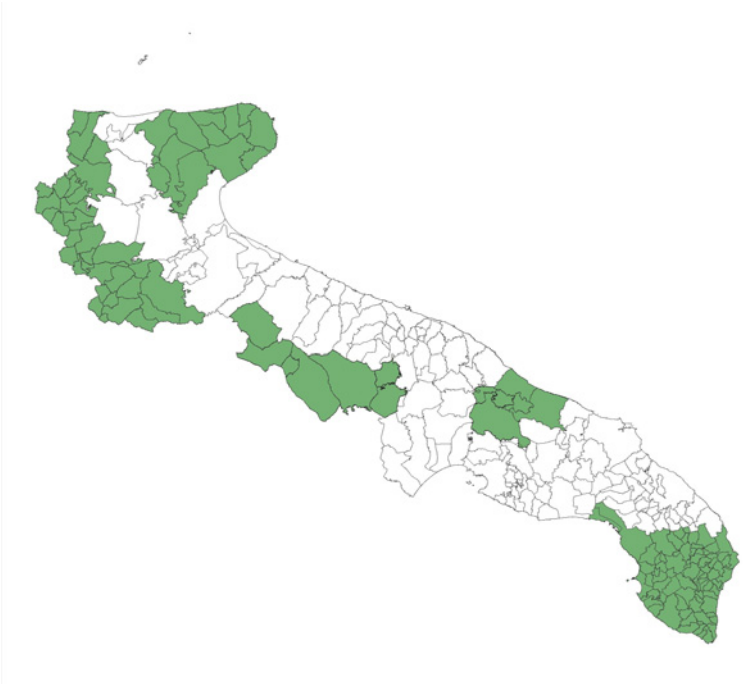


Figura 3. Ambiti di interesse turistico-paesaggistico.

L'elenco completo degli ambiti di interesse turistico-paesaggistico e dei comuni che li racchiudono è riportato nella tabella seguente, da nord-ovest a sud-est.

Tabella 4. Ambiti di interesse turistico-paesaggistico.

Ambiti di interesse turistico-paesaggistico	**Comuni**
Subappennino Dauno	Accadia, Alberona, Anzano di Puglia, Ascoli Satriano, Biccari, Bovino, Candela, Carlantino, Casalnuovo Monterotaro, Casalvecchio di Puglia, Castelluccio dei Sauri, Castelluccio Valmaggiore, Castelnuovo della Daunia, Celenza Valfortore, Celle di San Vito, Chieuti, Deliceto, Faeto, Monteleone di Puglia, Motta Montecorvino, Orsara di Puglia, Panni, Pietramontecorvino, Rocchetta Sant'Antonio, Roseto Valfortore, San Marco la Catola, San Paolo di Civitate, Sant'Agata di Puglia, Serracapriola, Torremaggiore, Troia, Volturara Appula, Volturino
Gargano	Cagnano Varano, Carpino, Ischitella, Mattinata, Monte Sant'Angelo, Peschici, Rignano Garganico, Rodi Garganico, San Giovanni Rotondo, San Marco in Lamis, Sannicandro Garganico, Vico del Gargano, Vieste
Alta Murgia	Andria, Corato, Ruvo Di Puglia, Grumo Appula,Toritto, Bitonto, Spinazzola, Gravina In Puglia, Altamura, Cassano Delle Murge, Poggiorsini, Santeramo In Colle, Minervino Murge.
Murgia dei Trulli	Martina Franca, Fasano, Ostuni, Cisternino, Alberobello, Locorotondo.

Ambiti di interesse turistico-paesaggistico	Comuni
Salento	Acquarica del Capo, Alessano, Alezio, Alliste, Andrano, Aradeo, Bagnolo del Salento, Botrugno, Cannole, Carpignano Salentino, Casarano, Castrignano de' Greci, Castrignano del Capo, Collepasso, Corigliano d'Otranto, Corsano, Cursi, Cutrofiano, Diso, Gagliano del Capo, Galatina, Galatone, Gallipoli, Giuggianello, Giurdignano, Maglie, Martano, Martignano, Matino, Melissano, Melpignano, Miggiano, Minervino di Lecce, Montesano Salentino, Morciano di Leuca, Muro Leccese, Nardò, Neviano, Nociglia, Ortelle, Otranto, Palmariggi, Parabita, Patti, Poggiardo, Presicce, Racale, Ruffano, Salve, Sanarica, Sannicola, Santa Cesarea Terme, Scorrano, Seclý, Sogliano Cavour, Soleto, Specchia, Spongano, Sternatia, Supersano, Surano, Taurisano, Taviano, Tiggiano, Tricase, Tuglie, Ugento, Uggiano la chiesa, Zollino, San Cassiano, Castro, Porto Cesareo.

Per i **distretti industriali**, si fa invece riferimento a quelli individuati dalla Regione Puglia secondo i criteri della Legge 140/99, riportati nell'immagine e nella tabella seguente.

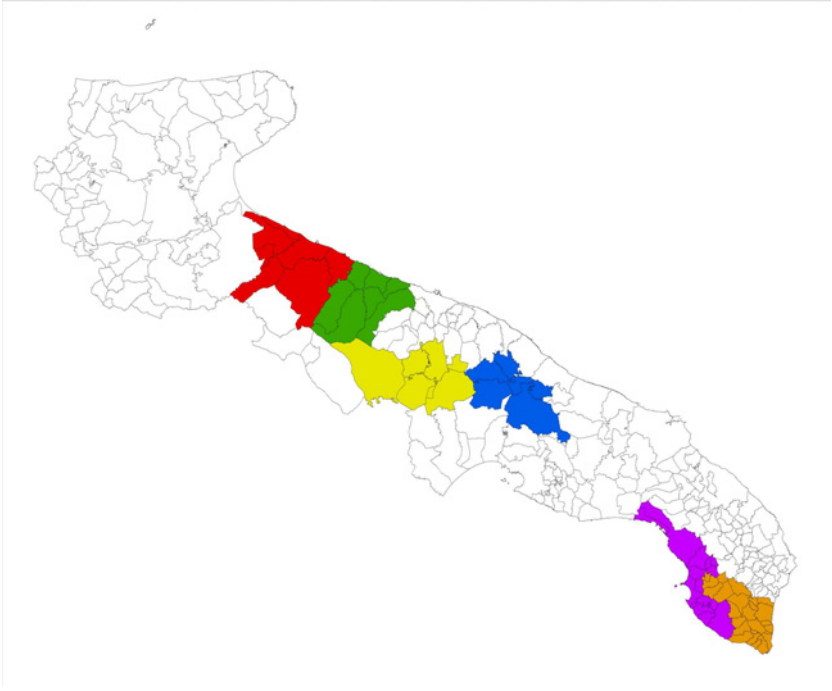


Figura 4. Distretti industriali.

L'elenco completo dei distretti industriali e dei comuni che li racchiudono è riportato nella tabella seguente, da nord-ovest a sud-est.

Tabella 5. Distretti industriali.

Distretti industriali	Comuni
Nord-barese ofantino	Margherita di Savoia, San Ferdnando di Puglia, Trinitapoli, Andria, Barletta, Canosa di Puglia, Trani.
Conca nord barese	Bisceglie, Bitonto, Corato, Giovinazzo, Molfetta, Ruvo di Puglia, Terlizzi

Distretti industriali	Comuni
Murgiano	Acquaviva delle Fonti, Altamura, Cassano delle Murge, Gioia del Colle, Sammichele di Bari, Santeramo in colle
Dei Trulli	Alberobello, Castellana Grotte, Locorotondo, Noci, Putignano, Martina Franca.
Nardò/Gallipoli	Alezio, Alliste, Aradeo, Galatone, Gallipoli, Melissano, Nardò, Neviano, Racale, Sannicola, Seclý, Taviano, Ugento, Porto Cesareo
Casarano	Acquarica del Capo, Alessano, Andrano, Casarano, Castrignano del Capo, Collepasso, Corsano, Gagliano del Capo, Matino, Miggiano, Montesano Salentino, Morciano di Leuca, Parabita, Patti, Presicce, Ruffano, Salve, Specchia, Supersano, Taurisano, Tiggiano, Tricase, Tuglie

2.2.3.4 Maturità tecnico-progettuale dell'intervento

Stato di avanzamento e livello di progettazione a cui risulta l'intervento

Sono stati considerati lo stato di avanzamento in cui si trova l'intervento al momento della redazione del Piano e il livello di progettazione disponibile ("progettazione da attivare", "studio di fattibilità", "progetto preliminare", "progetto definitivo", "progetto esecutivo"), valutati in base alle informazioni a disposizione della Regione e fornite dai soggetti attuatori.

2.2.3.5 Costo e copertura finanziaria dell'intervento

Si considera il valore in euro dei costi di realizzazione e delle eventuali risorse già disponibili, nel caso di interventi desunti dal quadro programmatico-progettuale vigente per cui tali informazioni sono state fornite dai soggetti attuatori. Negli altri casi (nuovi interventi o informazione non disponibile) è stato stimato un costo sulla base di valori parametrici.

2.2.3.6 Impatto trasportistico dell'intervento sul sistema stradale e rispetto alle interazioni con il sistema complessivo della mobilità

Numero di veicoli che utilizzano l'intervento

È stato calcolato il numero dei veicoli che utilizzano almeno un tratto degli interventi costitutivi del microscenario.

Aumento del numero di veicoli sulla sezione di massimo carico

È stato calcolato il numero di veicoli sulla sezione di massimo carico degli interventi costitutivi del microscenario.

Aumento della velocità media di percorrenza sulla rete di influenza

È stata calcolata la velocità media di percorrenza sulla rete di influenza.

Integrazione/competizione con la rete autostradale: aumento delle percorrenze autostradali

Tale indicatore tiene conto della volontà di non realizzare viabilità parallela all'autostrada che induca un trasferimento di flussi, soprattutto veicoli pesanti, da rete a pedaggio verso viabilità ordinaria.

Sono state quindi calcolate le percorrenze sviluppate sulla rete autostradale di influenza:

- un incremento di tale valore è da considerarsi un beneficio, perché indica che gli interventi costitutivi del microscenario adducono all'autostrada,
- una diminuzione di tale valore indica invece che gli interventi costitutivi del microscenario entrano in competizione con l'autostrada e determinano un trasferimento di flussi dalla rete autostradale, a pedaggio, verso la viabilità ordinaria.

Integrazione/competizione con la rete ferroviaria: aumento delle percorrenze sulla ferrovia

Tale indicatore tiene conto della volontà di non realizzare viabilità parallela alla rete ferroviaria, soprattutto laddove la ferrovia è competitiva o dove sono previsti potenziamenti per renderla tale.

Sono state quindi calcolate le percorrenze sviluppate sulla rete ferroviaria di influenza, dalla domanda potenziale attratta dalla modalità privata.

- un incremento di tale valore è da considerarsi un beneficio, perché indica che gli interventi costitutivi del microscenario adducono alla ferrovia,
- una diminuzione di tale valore indica invece che gli interventi costitutivi del microscenario entrano in competizione con la ferrovia, sottraendole traffico.

2.2.3.7 Impatto dell'intervento sulla sicurezza stradale

Costo sociale dell'infrastruttura esistente da adeguare o su quelle che vengono sostituite in caso di nuova realizzazione

L'indicatore considera il costo sociale generato dagli incidenti avvenuti nel periodo 1994-2005 (dati ISTAT) sul tratto di infrastruttura oggetto di intervento di adeguamento/potenziamento/messa in sicurezza, o, nel caso di nuove realizzazioni, sul tratto di infrastruttura che attualmente assorbe i flussi destinati al nuovo asse, calcolando 1.394.434 € per ciascuna persona deceduta e 73.631 € per ciascuna persona ferita (parametri fissati dal Piano nazionale Sicurezza Stradale).

2.2.4 I RISULTATI DELLE VALUTAZIONI: LE PRIORITÀ DI INTERVENTO

Nella tabella seguente sono riportati per ogni microscenario i valori degli indicatori di beneficio, di costo e di beneficio/costo. L'elenco degli interventi (microscenari) è ordinato per valore decrescente dell'indicatore beneficio\costo che rappresenta il grado di priorità di tale microscenario.

Il ranking che risulta dalla tabella seguente è da considerarsi indicativo e funzionale alla successiva fase di pianificazione che deve necessariamente tenere conto di fattori di contesto e di eventuali strategie, come la realizzazione per fasi di un intervento, che possono orientare le scelte del Piano e modificare quindi l'ordine delle priorità di intervento.

Codice microscenario	Oggetto degli interventi	Benefici	Costi	Benefici/costi
	Massimo	0.55	2.00	0.44
	Minimo	0.17	1.00	0.11
9	SR6 Adeguamento e completamento da Canosa a Spinazzola al Tipo B	0.48	1.10	0.438
11	Realizzazione della tangenziale extraurbana di Taranto al Tipo B	0.46	1.20	0.380
26	SS100 Completamento dell'adeguamento al Tipo B in territorio provinciale tarantino	0.43	1.17	0.367
8	A14 Realizzazione del nuovo casello Foggia Sud e della bretella di collegamento con SS16	0.38	1.05	0.358
15	Adeguamento e completamento funzionale dell'itinerario Giovinazzo-Bitonto-Bitetto-Adelfia-Rutigliano-Mola al Tipo C (Poligonale esterna di Bari) e realizzazione svincolo con la A14	0.47	1.36	0.342
10	SR6 Adeguamento e completamento da Canosa a Spinazzola al Tipo B e da Spinazzola a Gravina di Puglia al Tipo C	0.44	1.32	0.336
14	Adeguamento e completamento funzionale dell'itinerario Giovinazzo-Bitonto-Bitetto-Adelfia-Rutigliano-Mola al Tipo C (Poligonale esterna di Bari)	0.43	1.34	0.318
19B	Realizzazione della Strada litoranea interna da Talsano ad Avetrana al Tipo C e adeguamento della SP359 Nardò-Avetrana al Tipo C	0.48	1.54	0.313
21	SS7ter-SP86 Adeguamento SS7ter Lecce-San Pancrazio e SP86 Sava-Grottaglie al Tipo B (asse veloce Taranto-Lecce)	0.54	1.77	0.305
17B	SS7-SP23-SS100 Potenziamento del collegamento Matera-Castellaneta-San Basilio-Mottola-Taranto, con adeguamento al Tipo C di SS7 e SP23 e al Tipo B di SS100	0.51	1.67	0.303
12	SS16 Realizzazione della Variante alla Tangenziale di Bari tra Sant'Anna e Torre a Mare	0.34	1.19	0.287
19	Realizzazione della Strada litoranea interna da Talsano ad Avetrana al Tipo B e adeguamento della SP359 Nardò-Avetrana al Tipo C	0.55	2.00	0.273
22	P22-SP26-SP54-SP96-SP137 Adeguamento dell'itinerario Ostuni-Ceglie Messapica-Francavilla Fontana-Manduria-SP Tarantina al Tipo C	0.32	1.16	0.271
23	SR8 Adeguamento e realizzazione della tratta Lecce-Meledugno al Tipo C	0.33	1.22	0.270
4C	SS16 Realizzazione della tangenziale est di San Severo al Tipo C	0.30	1.13	0.265
28	Collegamento mediano Murgia-Matera-Pollino, adeguamento della tratta Matera-Sant'Eramo in Colle-Gioia del Colle al Tipo C	0.28	1.11	0.255
4B	SS16 Realizzazione della tangenziale est di San Severo al Tipo C (tracciato esterno)	0.29	1.13	0.254

Codice microscenario	Oggetto degli interventi	Benefici	Costi	Benefici/costi
13	SS16 Realizzazione della Variante alla Tangenziale di Bari tra Sant'Anna e Torre a Mare e tra Torre a Mare e Mola di Bari al Tipo B	0.34	1.37	0.250
1	SSV del Gargano Prolungamento da Vico a Peschici e da Peschici a Vieste al Tipo C	0.36	1.48	0.247
20	SS7ter Adeguamento SS7ter Lecce-San Pancrazio e realizzazione variante Sava-Grottaglie al Tipo B (asse veloce Taranto-Lecce)	0.46	1.94	0.236
17	SS7-SP23-SS100 Potenziamento del collegamento Matera-Castellaneta-San Basilio-Mottola-Taranto, con adeguamento al Tipo C di SS7 e SP23	0.36	1.54	0.235
4	SS16 Realizzazione della tangenziale est di San Severo al Tipo B (tracciato esterno)	0.27	1.18	0.232
2	SR1 Realizzazione della Strada Regionale 1 tra Bovino e Poggio Imperiale al Tipo C	0.41	1.76	0.231
24	SS275 Adeguamento tra Alessano e Santa Maria di Leuca al tipo C	0.23	1.00	0.231
7	A14 Realizzazione del nuovo casello Foggia Sud	0.23	1.00	0.228
3	SS17dir Realizzazione Lungo Fortore-Piano dei Limiti al Tipo C	0.24	1.24	0.194
16	SS172 Adeguamento del tratto da Putignano a Martina Franca al Tipo C	0.25	1.41	0.179
18	SS7 Potenziamento del collegamento Matera-Castellaneta-Palagiano-Taranto, con adeguamento al Tipo C	0.36	1.99	0.178
27	SP231 Adeguamento dal confine provinciale Foggia-Bari ad Andria al Tipo B (tratte extraurbane) e al Tipo D (circonvallazioni di Canosa e Andria)	0.17	1.52	0.114

2.2.4.1 Analisi sintetica dei microscenari valutati

Interventi a ridosso degli ambiti urbani

Tra i progetti oggetto di valutazione sono inclusi in primis quelli che fungono da bypass all'attraversamento di ambiti urbani: la realizzazione delle tangenziali di San Severo e di Taranto e la ricucitura e completamento di viabilità esistente costituente l'intervento denominato "poligonale di Bari" si tratta in tutti i casi di interventi su itinerari a valenza nazionale o, come nell'ultimo caso, di supporto ad essi.

In merito al primo intervento, tangenziale di San Severo, si osserva che esso costituisce il collegamento tra la SS.16 e il casello autostradale oggi affidato a viabilità interna alla città. Il progetto originario prevedeva un tracciato di tipo B (a due corsie per senso di marcia) molto esterno rispetto all'abitato di San Severo. Le valutazioni stimano in poco più di 200 veic/h il flusso di massimo carico sull'intervento e in soli 420veic/h il numero complessivo di veicoli che utilizzano l'intervento. Tenuto conto dei modesti carichi di traffico, si è optato per valutare configurazioni alternative della tangenziale

sia per tipo (microscenario 4B – tangenziale di tipo C1, a una corsia per senso di marcia) che per tracciato (microscenario 4C – tangenziale di tipo C1, a una corsia per senso di marcia – tracciato più interno rispetto all'abitato). Il tracciato più interno mostra una maggiore efficienza trasportistica rispetto al tracciato originario, attraendo in particolare quote di traffico dalla zona a nord della provincia per i collegamenti con la SS16; i valori di flusso risultano più che raddoppiati e il tipo C1 è sufficiente a garantire sulla tangenziale condizioni di deflusso fluide.

La realizzazione della tangenziale extraurbana di Taranto al Tipo B (microscenario 11) rappresenta uno degli interventi per cui gli indicatori registrano il beneficio maggiore: l'intero tracciato viene utilizzato, in modo molto uniforme, da circa 2100 veic/h, soprattutto per la distribuzione in ambito urbano e verso il porto dei flussi provenienti dalle direttrici radiali in ingresso a Taranto; nella rete di influenza, che si sviluppa in un'area compatta di circa 1000 kmq attorno al capoluogo, la velocità di percorrenza subisce un incremento medio del 6%, favorendo la riduzione dei tempi di percorrenza verso aree strategiche anche ubicate nelle province limitrofe. La realizzazione della tangenziale migliora l'accesso al casello autostradale di Taranto nord, favorendo un incremento nell'uso della rete a pedaggio.

L'intervento di adeguamento e completamento funzionale dell'itinerario Giovinazzo-Bitonto-Bitetto-Adelfia-Rutigliano-Mola al Tipo C1 (Poligonale esterna di Bari) è stato valutato, nei microscenari 14 e 15, con e senza un nuovo casello di connessione con la A14 presso Adelfia. Anche questo intervento mostra un'ottima performance trasportistica, soprattutto nella configurazione con casello autostradale: viene utilizzato da un numero variabile tra 8270 e 8800 veic/h, che comportano un incremento dei flussi sulla sezione di massimo carico da 820veic/h a 1260/1380 veic/h. L'area che beneficia dell'intervento ha un'estensione di circa 3500 kmq, e include tutto il territorio comunale di Bari, per il quale le modifiche alle modalità di distribuzione dei flussi comportano un netto miglioramento del livello di servizio della viabilità radiale in accesso al centro; le velocità nella rete di influenza aumentano mediamente del 4%.

Ulteriori interventi a ridosso degli ambiti urbani oggetto di valutazione sono: il nuovo casello di Foggia sud e la variante alla SS16 a sud di Bari.

La realizzazione del nuovo casello Foggia Sud della A14 è stato valutato in primo luogo come intervento a sé stante nel microscenario 7. Tenuto conto dello scarso utilizzo rilevato, si è optato per simularlo, nel microscenario 8, in combinazione con un nuovo tratto di viabilità che colleghi direttamente il casello alla SS16 (A14 Realizzazione del nuovo casello Foggia Sud e della bretella di collegamento con la SS16). Questo microscenario mostra un'elevata efficienza trasportistica: l'area di influenza è estesa alla quasi totalità del territorio provinciale, i flussi che utilizzano gli interventi proposti ammontano a circa 5700 veic/h e la velocità media della rete stradale ne beneficia subendo un incre-

mento del 8%. Il casello autostradale, collegato con la SS16, si configura però come itinerario in competizione con la viabilità autostradale e, in assenza di adeguati interventi di carattere immateriale, può produrre un travaso del traffico pesante da viabilità a pedaggio verso viabilità ordinaria.

Relativamente agli interventi nella zona a sud di Bari, nel microscenario 12 è stata simulata la "realizzazione della Variante alla Tangenziale di Bari (SS16) tra Sant'Anna e Torre a Mare" di tipo A con tre corsie in sede e tipo B in variante con declassamento della viabilità attuale; mentre nel microscenario 13 in aggiunta a tale intervento è stato simulato un altro tratto di variante di tipo B tra Torre A.M. e Mola di Bari . I due interventi hanno performance trasportistiche simili, entrambe elevate, ma nella seconda configurazione (microscenario 13) la rete d'influenza ha un'estensione quasi doppia rispetto a quella individuata dal microscenario 12, e i benefici sono più diffusi (l'area d'influenza comprende: il territorio comunale di Bari col suo hinterland e la fascia costiera fino a Mola nonché il territorio comunale di Brindisi). In particolare per tale configurazione l'intervento è utilizzato da circa 5800 veicoli e sulla sezione di massimo carico si stima un flusso di 2950 veic/h circa a fronte dei circa 2600 veic/h in assenza d'intervento. Sulla rete d'influenza si registra un incremento delle velocità medie di percorrenza del 3% circa, con una riduzione dei tempi del 4% circa ed un miglioramento delle accessibilità dello 0,4%. Tale intervento rende la SS16 concorrente della ferrovia facendo ridurre le percorrenze sulla rete ferroviaria d'influenza (pax*Km) del 2% circa.

Interventi delle aree interne

Il primo intervento che ricade in questa categoria è la prosecuzione verso Peschici della strada a scorrimento veloce del Gargano, in variante alla viabilità costiera (microscenario 1). Gli indicatori che riguardano impatto sulla mobilità e livelli di servizio della rete sono poco significativi, perché il modello di simulazione è calibrato sui flussi invernali, che non tengono conto della componente turistica. Nonostante ciò si evidenzia una diminuzione del 6,3% dei tempi di accessibilità al Gargano, area inclusa tra quelle strategiche sia per la sua marcata vocazione turistica che in quanto area interna per la quale obiettivo dichiarato dell'Amministrazione Regionale è di salvaguardare adeguate condizioni di coesione sociale e territoriale ed accesso ai principali servizi. Si precisa che il microscenario non include l'intero tratto fino a Vieste.

Sempre in provincia di Foggia, a favore delle aree interne sono previsti interventi di ricucitura e completamento di viabilità esistente per completare la SR 1 con caratteristiche di tipo C1 da Bovino a Poggio Imperiale. Tale intervento, valutato nel microscenario 2, mostra valori di flusso piuttosto bassi, soprattutto nel tratto più a nord. L'area del Subappennino Dauno beneficia però di una netta riduzione sia dei tempi di percorrenza interni (riduzione del 13,4%) che dei tempi di accesso alle principali polarità esterne (principali poli del trasporto: riduzione media del 3,7%; principali ambiti industria-

le/paesaggistici: riduzione media del 4%). La proposta del PRT per la fasatura di questo intervento è di realizzare prioritariamente il tratto a sud, (tra Bovino e la sp.10) che ha valori di flusso più elevati.

Altro intervento oggetto di valutazione ricadente nella stessa area geografica è la "variante SS17dir Lungo Fortore – Piano dei Limiti" di tipo C, per cui le simulazioni mostrano scarsi benefici trasportistici principalmente a causa dell'esigua popolazione servita. Nonostante ciò, l'intervento consente di migliorare sensibilmente, soprattutto in combinazione con il secondo lotto della SR.1,l'accessibilità dei comuni della Valfortore verso il corridoio adriatico e il resto della provincia.

In provincia di Lecce sono previsti interventi di miglioramento dell'accessibilità alle aree costiere. Di questi fa parte l'adeguamento e nuova realizzazione della SR8 tra Lecce e Otranto, di tipo C1 (microscenario 23). Sebbene l'impatto dell'intervento sia limitato ad un'area abbastanza piccola, di circa 500kmq, gli indicatori di performance trasportistica sono molto positivi: i flussi sulla sezione di massimo carico passano da 640 a 1100 veic/h e le velocità medie della rete di influenza aumentano del 4%. Ulteriori benefici, anche in termini di estensione dell'area di influenza, sono prevedibili durante la stagione estiva, in ragione dei maggiori flussi di traffico in accesso alla costa orientale del Salento.

Un altro intervento di miglioramento per l'accesso alla costa è l'adeguamento al tipo C1 della SS275, per la tratta Alessano - S.Maria di Leuca (microscenario 24). Le valutazioni relative a questo microscenario scontano due lacune: da un lato manca la componente turistica e, dall'altro, il livello di dettaglio del modello di simulazione è calibrato sulla scala regionale e, quindi, non è idoneo a valutazioni di interventi che ricadono nella stessa area urbana. Tenuto conto dell'ubicazione dell'intervento proposto, nonché dei ridotti costi di realizzazione, se ne consiglia comunque l'inclusione tra gli interventi prioritari del PRT.

Interventi sugli itinerari principali

Da nord a sud il primo intervento oggetto di valutazione è l'adeguamento al tipo B della dorsale murgiana interna SR 6; sono stati simulati due microscenari, denominati 9 e 10, che includono rispettivamente l'intervento da Canosa a Spinazzola e il suo completamento fino a Gravina. Tenuto conto che i valori di incremento di traffico sul tratto Spinazzola-Gravina si attestano sui 100veic/h, si propone di realizzare prioritariamente solo il tratto fino a Spinazzola, che presenta indicatori trasportistici molto elevati perché garantisce il collegamento alla viabilità principale di due aree strategiche, l'ambito paesaggistico "Alta Murgia" e il distretto industriale "Murgiano".

Altro intervento oggetto di valutazione è l'adeguamento al tipo B della SP231 dal confine provinciale Foggia-Bari ad Andria, con adeguamenti al tipo D dei bypass dei centri urbani di Canosa e Andria (microscenario 27). L'intervento nella sua interezza produce un travaso di flussi dall'autostrada alla viabilità ordinaria, con incrementi su quest'ultima di circa 200 - 300 veic/h. Gli adeguamenti a ridosso degli ambiti urbani, con particolare riferimento ad Andria, producono invece il benefico effetto di

scaricare viabilità locale sia interna ai centri urbani che nei loro rispettivi hinterland; sulla tangenziale di Andria il flusso veicolare aumenta notevolmente, passando da 900 veic/h a 1200 veic/h. Si prevede pertanto di includere tra le priorità del Piano solo i due bypass urbani.

A cavallo tra le province di Bari e Taranto, è stato valutato l'intervento di adeguamento al tipo C1 della SS172 nei tratti Putignano-Alberobello e Alberobello-Martina Franca (microscenario 16). L'area e la rete d'influenza hanno dimensioni piuttosto ridotte e il flusso sulla sezione di massimo carico aumenta solo del 6%. L'intervento garantisce però un lieve miglioramento dell'accessibilità verso gli ambiti paesaggistici e i distretti industriali del centro Puglia, con una riduzione media dei tempi pari a 1,6%.

Passando ad analizzare la provincia di Taranto e i suoi collegamenti longitudinali verso il confine regionale da un lato e verso il centro del Salento dall'altro, il primo set di interventi da analizzare è quello che prevede l'adeguamento dell'itinerario Matera-Taranto. Sono state valutate diverse configurazioni, denominate 17, 17B e 18, che includono tutte l'adeguamento al tipo C1 della SS7 da Matera al bivio con la SP23 e della SS7 dall'intersezione con la SS100 fino a Taranto, e sono completate rispettivamente: la configurazione 17 dall'adeguamento al tipo C1 della SP23 dalla SS7 fino a Casino del Duca e della SS100 da Casino del Duca fino all'intersezione con la SS7; la configurazione 17B dall'adeguamento al tipo C1 della SP23 dalla SS7 fino a Casino del Duca e dall'adeguamento al tipo B della SS100 da Casino del Duca fino all'intersezione con la SS7; La configurazione 18 dall'adeguamento al tipo C1 della SS7 dall'intersezione con la SP23 fino a Palagiano e dalla realizzazione di un raccordo dalla SS7 alla SS106dir. Il microscenario 17B, che prevede l'adeguamento al tipo B del tratto della SS100, risulta più performante, con 4600 veic/h che utilizzano l'itinerario, un flusso sulla sezione di massimo carico di 1310 veicoli e un aumento delle velocità medie della rete di influenza del 3%. Tale intervento garantisce inoltre una migliore accessibilità sia al sistema autostradale che a quello ferroviario, che vedono entrambi aumentati i propri traffici.

Tenuto conto della buona performance stimata per il microscenario 17B, si è optato di valutare un ulteriore microscenario (microscenario 26) che prevedesse esclusivamente ed integralmente l'adeguamento della SS100 al tipo B in territorio provinciale tarantino. Tale intervento risulta molto performante, con un incremento di flusso sulla sezione di massimo carico del 44% (da 910 veic/h a 1310 veic/h) e un incremento delle velocità medie sulla rete di influenza del 1% circa. Tale intervento contribuisce però a rendere la SS100 maggiormente competitiva sia rispetto all'autostrada che alla ferrovia, a cui, limitatamente alla rete di influenza, sottrae rispettivamente il 22% e il 3% dei flussi.

Sulla SS100 si innesta l'itinerario Matera-Santeramo in Colle-Gioia del Colle (costituito dalle SS271, SP236, SP235), di cui è stato simulato l'adeguamento al tipo C1 nel microscenario 28. La performance è piuttosto limitata, con soli 1320 veic/h complessivi che utilizzano l'intervento e 650 veic/h

sulla sezione di massimo carico, a fronte dei 500 veic/h in assenza d'intervento. L'area di influenza è piuttosto limitata e non include aree densamente abitate; si verifica solo un lieve miglioramento dell'accessibilità attiva dell'area d'influenza verso gli ambiti paesaggistici e i distretti industriali del centro Puglia ("Murgia" e "Trulli").

Proseguendo da Taranto verso sud sul versante occidentale della regione è previsto l'adeguamento della SS7ter nel tratto tra Talsano e Nardò, che è stato simulato in due configurazioni diverse: nel microscenario 19 il tratto fino a Manduria è di tipo B, mentre nel microscenario 19B l'intero tracciato è di tipo C1. Gli indicatori relativi ad entrambi i microscenari denotano una buona performance trasportistica dell'intervento: l'area di influenza si estende lungo la costa tra Taranto e Gallipoli; l'itinerario è utilizzato da un numero variabile tra 3200 e 4400 veic/h e sulla sezione di massimo carico, ubicata in territorio comunale di Taranto, si stima per i due microscenari un flusso rispettivamente di 2400 e 1500 veic/h circa.

Parallelamente a questo itinerario, sempre tra le province di Taranto e Lecce, sono previsti interventi di adeguamento per il miglioramento del collegamento diretto tra i due capoluoghi provinciali. Tali interventi rientrano in due microscenari (microscenari 20 e 21) che prevedono entrambi l'adeguamento al tipo B della SS7ter per le tratte Lecce-S. Pancrazio e Sava-Manduria, e che, tra Mandura e Taranto, prevedono rispettivamente la realizzazione della variante di Manduria di tipo B e l'adeguamento della SP87 al tipo B. Le due configurazioni presentano aree e reti d'influenza simili, estese alla porzione di territorio inclusa tra le città di Taranto, Brindisi e Lecce, ed elevate performance trasportistiche. Il microscenario 21, in particolare, che prevede l'adeguamento della SP8, garantisce un aumento della velocità media di percorrenza sulla rete d'influenza dell'10% ed un flusso sulla sezione di massimo carico quasi raddoppiato (da 950 a 1700 veic/h circa), che viene per lo più sottratto all'itinerario Grottaglie-Brindisi-Lecce. Tutta l'area beneficia inoltre di un generalizzato miglioramento dell'accessibilità.

È importante sottolineare, a questo punto, che la combinazione degli interventi di adeguamento della Matera-Taranto, realizzazione della tangenziale di Taranto e potenziamento dei collegamenti Taranto-Lecce, con ramificazioni verso le coste, consente di realizzare, in un'area in cui non sono presenti rete autostradale e ferroviaria, un percorso con buone caratteristiche sia verso zone pregiate ad alta attrattività turistica (Salento, zona dei Trulli) che, soprattutto per i mezzi pesanti, verso Taranto, il suo porto e il suo aeroporto commerciale.

Rimanendo nell'area interclusa tra le province di Taranto e Brindisi, è stato valutato nel microscenario 22 l'adeguamento al tipo C1 dell'itinerario Ostuni-Ceglie Messapica-Francavilla Fontana-Manduria-SP Tarantina (strade: SP22-SP26-SP54-SP96-SP137). L'itinerario, come attraversamento "da costa a costa" in direzione nord-sud, si configura come un completamento della maglia viabilistica,

e viene utilizzato da un discreto numero di veicoli (circa 2870 veic/h) provenienti da centri di medie-piccole dimensioni e diretti da un lato verso Taranto e, dall'altro, verso la zona dei Trulli, che ha una duplice vocazione turistica e industriale.

2.3 Scenario di Progetto

2.3.1 LA TRADUZIONE PROGETTUALE DEL PRT NEL PIANO ATTUATIVO PER IL TRASPORTO STRADALE

Il principale obiettivo del Piano Attuativo PRT 2009-2013 è stato quello di creare una rete stradale di interesse regionale capace di garantire accessibilità territoriale e coesione sociale migliorando la sicurezza stradale e puntando all'integrazione piuttosto che alla competizione con le altre modalità di trasporto.

Tabella 6. Livelli gerarchici e standard di riferimento per la viabilità di interesse regionale.

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

La possibilità introdotta dal PRT di includere nella rete di interesse regionale viabilità di rango e quindi di caratteristiche geometrico-funzionali differenti, è stata pienamente sfruttata nel Piano Attuativo per creare un sistema di infrastrutture sul quale gestire al meglio i flussi di traffico coniugando livelli ed esigenze prevalenti della mobilità da servire con le caratteristiche del contesto territoriale.

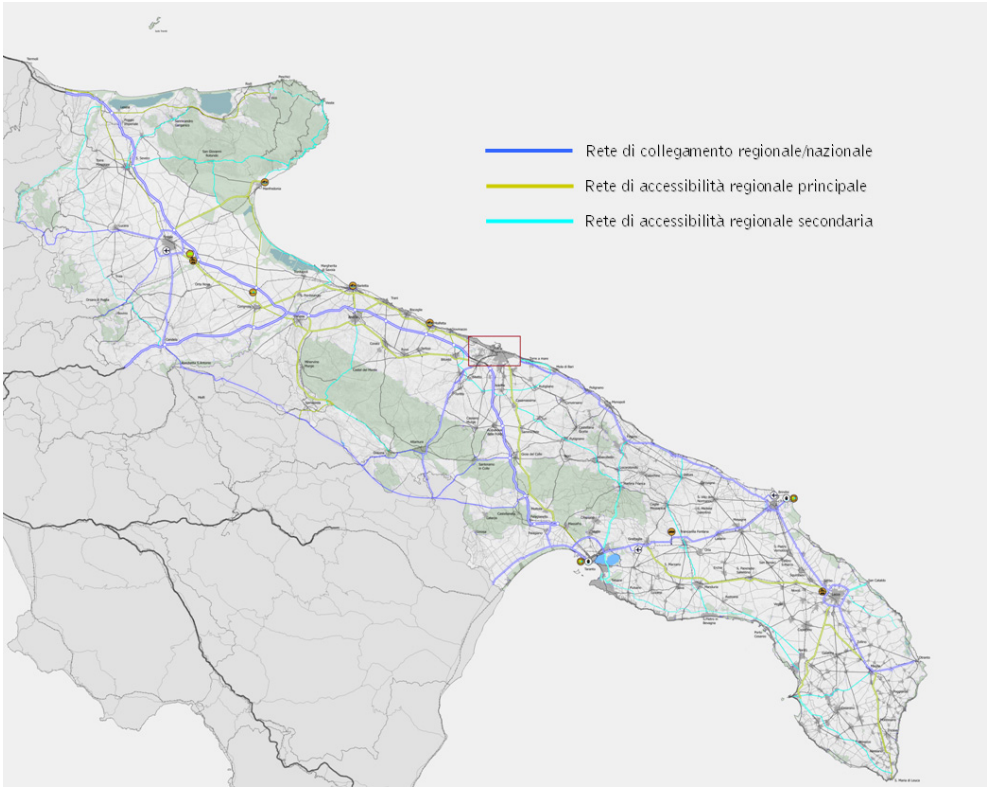


Figura 5. Gerarchizzazione della viabilità di interesse regionale.

2.3.2 QUADRO DEGLI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI DEL PIANO ATTUATIVO PER IL TRASPORTO STRADALE

Lo scenario di progetto del Piano Attuativo del PRT per il trasporto stradale è stato definito tenendo conto dei risultati delle valutazioni modellistiche e dell'analisi di criticità e potenzialità attuali e di prospettiva del sistema multimodale della mobilità regionale.

Il Piano attuativo ha definito la **fasatura di realizzazione degli interventi stradali** sulla base delle priorità d'intervento, di una loro eventuale consequenzialità, della maturità tecnico progettuale e, naturalmente, dei tempi tecnici di costruzione in funzione della complessità delle opere da realizzare. Gli interventi del primo step di attuazione denominato "riferimento" sono quelli attualmente in costruzione o per i quali la maturità tecnico-progettuale, la copertura economica e la durata del cantiere sono tali da rendere possibile la realizzazione entro il prossimo triennio. Il secondo step, denominato "2013", prevede la realizzazione di quegli interventi che pur non avendo copertura finanziaria sono giudicati prioritari e che presentano caratteristiche tali da rendere credibile una previsione di completamento delle opere entro il 2013. L'ultimo step denominato "2020", riguarda il completamento di infrastrutture le cui caratteristiche e il cui impegno finanziario sono tali da rendere ragionevole la previsione

di un completamento entro l'orizzonte temporale del 2020. La previsione di alcuni interventi è condizionata all'esito di Studio di Fattibilità.

Le figure seguenti mostrano gli interventi previsti sulla rete di interesse regionale, colorati con diverse tonalità del rosso in base ai tre step di attuazione.

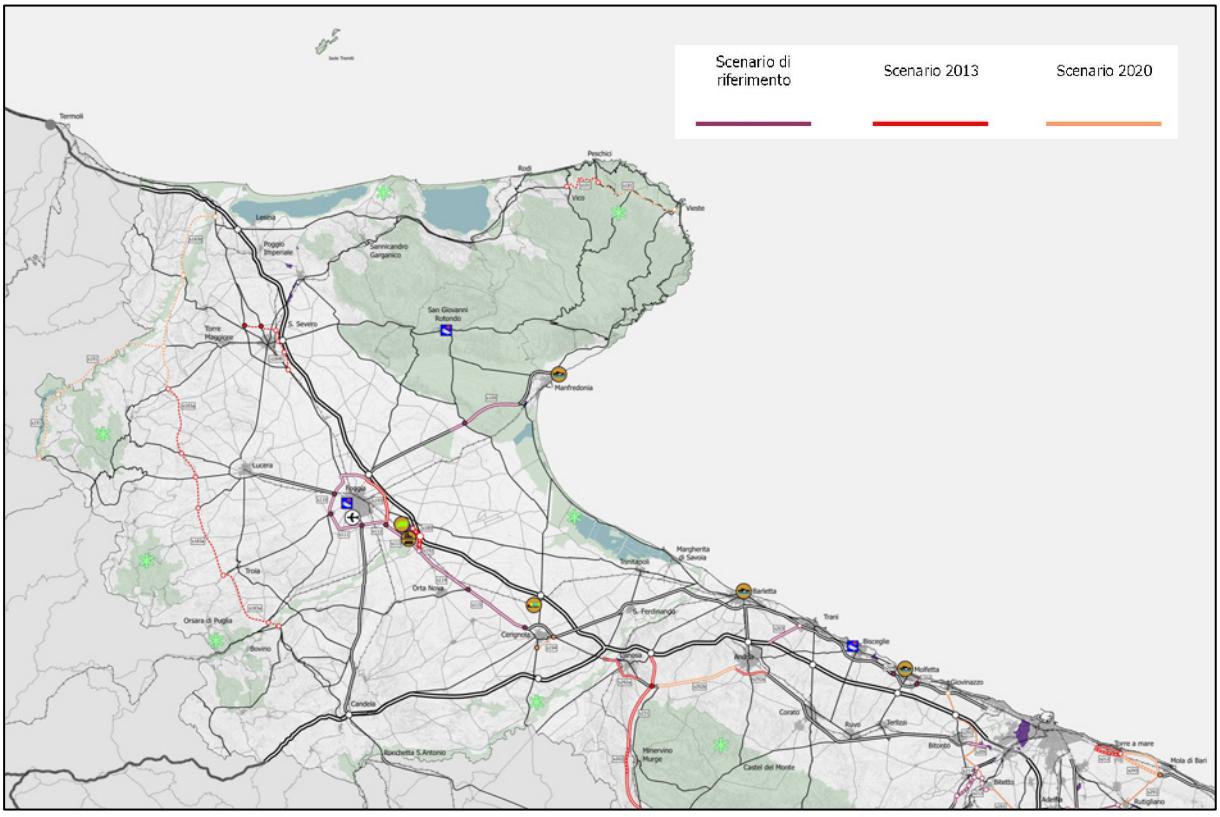


Figura 6. Puglia settentrionale: interventi di progetto (riferimento, scenario 2013, scenario 2020).

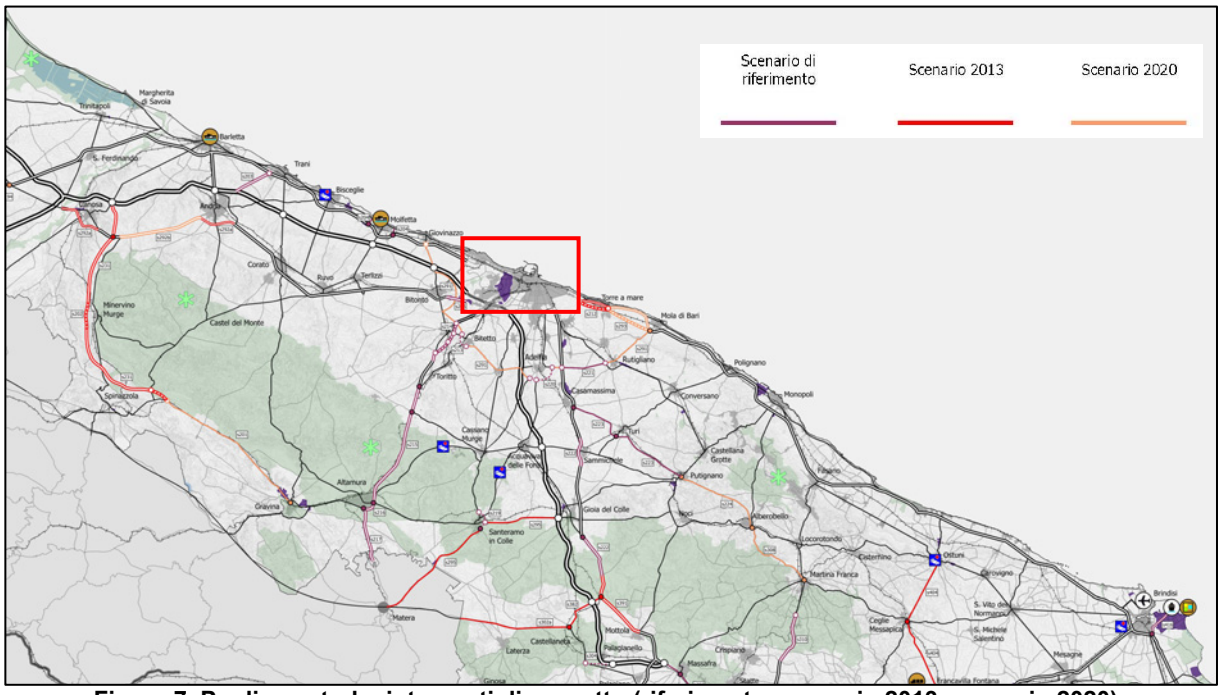


Figura 7. Puglia centrale: interventi di progetto (riferimento, scenario 2013, scenario 2020).



Figura 8. Puglia centrale-area barese: interventi di progetto (riferimento, scenario 2013, scenario 2020).

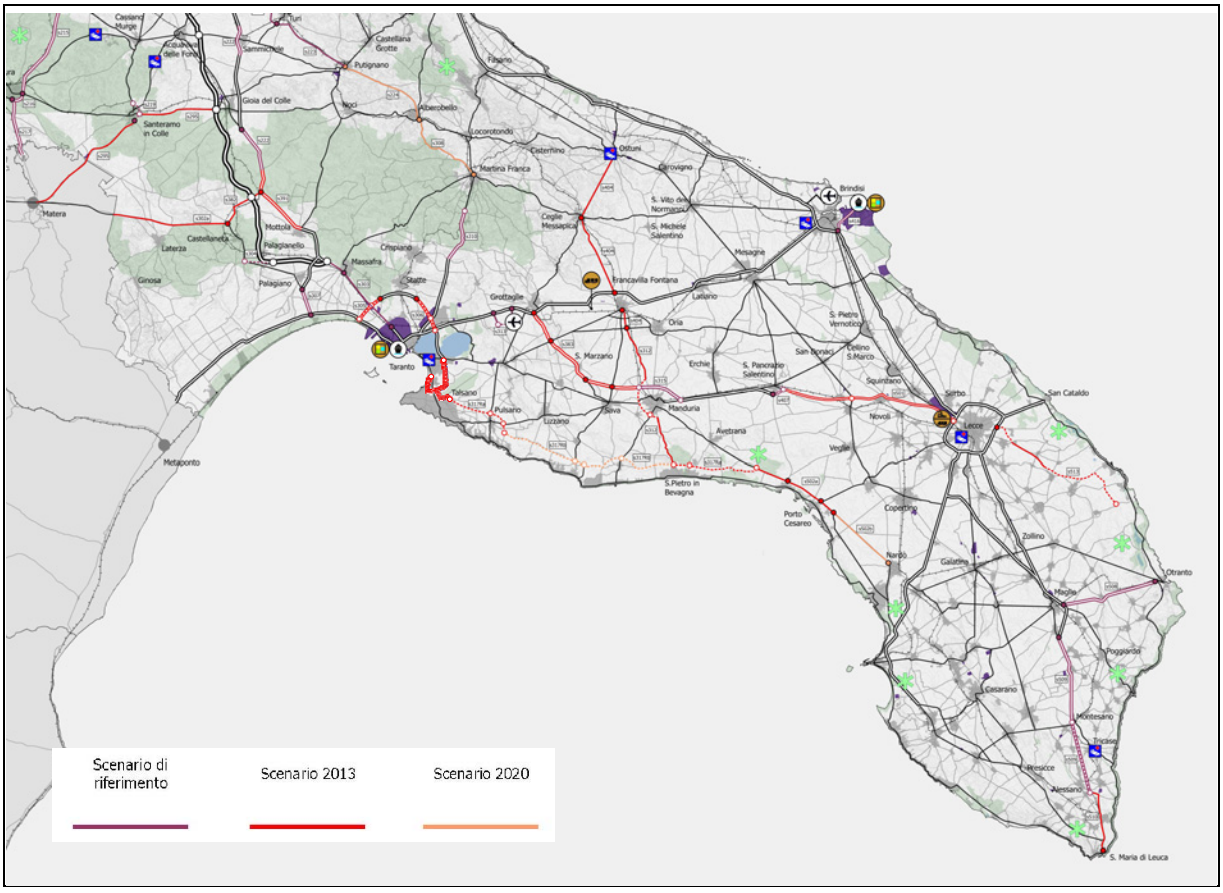


Figura 9. Puglia meridionale: interventi di progetto (riferimento, scenario 2013, scenario 2020).

Nella tabella che segue è riportato il quadro di tutti gli interventi infrastrutturali previsti dal Piano Attuativo sulla rete stradale, elencati da nord a sud.

Come già detto, gli interventi sono **classificati in base all'orizzonte temporale di presumibile entrata in esercizio** sulla base della maturità tecnico-progettuale, della complessità dell'opera e del riconosciuto grado di priorità risultante dalle valutazioni effettuate. Le categorie riportate in tabella nel campo "Orizzonte temporale" sono:

- riferimento – interventi con copertura finanziaria al 100%, già avviati o di prossima realizzazione
- 2013 – interventi che, per grado di maturità tecnico-progettuale, caratteristiche delle opere e/o grado di priorità, sono previsti entro il 2013;
- 2020 – interventi che, per grado di maturità tecnico-progettuale, caratteristiche delle opere e/o grado di priorità, sono previsti tra il 2013 e il 2020.

Le previsioni ulteriori o di modifica rispetto al quadro programmatico-progettuale consolidato che concorrono a definire lo scenario di progetto nella tabella sono evidenziati con una campitura celeste.

Codice intervento	Denominazione intervento	Standard previsto (art. 2 D. Lgs. 30/4/1992)	Maturità tecnico-progettuale	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Soggetto attuatore	Orizzonte temporale
s101	SSV del Gargano Prolungamento da Vico a Peschici al Tipo C	Tipo C	Studio di fattibilità	90.000.000	21.197.237	ANAS	2013
s181	SSV del Gargano Prolungamento da Peschici a Vieste al Tipo C	Tipo C	Studio di fattibilità	90.000.000	0	ANAS	2020
s183b	SR1 Realizzazione tratto tra intersezione con SP10 e Poggio Imperiale al Tipo C	Tipo C	Studio di fattibilità	60.000.000	0	Regione	2020
s183a	SR1 Realizzazione tratto tra Bovino e intersezione con SP10 al Tipo C	Tipo C	Studio di fattibilità	130.000.000	0	Regione	2013
s191	SS17dir Realizzazione Lungo Fortore-Piano dei Limiti al Tipo C	Tipo C	Progettazione da attivare	64.000.000	0	Regione	2020 (Previsione subordinata a Studio di Fattibilità)
184R	SS16 Realizzazione della tangenziale est di San Severo al Tipo C	Tipo C	Progettazione da attivare	36.000.000	0	ANAS	2013
s105	SS 89 Razionalizzazione viabilità per San Giovanni Rotondo 1° stralcio	Tipo B	Progetto Definitivo	57.658.000	57.658.000	ANAS	Riferimento
s110	SS16 Tangenziale Ovest di Foggia - Progetto per il Recupero funzionale - 2° Lotto dal casello autostradale al km 676+700	Tipo B	Progetto Preliminare	55.280.000	55.280.000	ANAS	Riferimento
s111	SS16 Tangenziale Ovest di Foggia - Progetto per il Recupero funzionale - 1° Lotto dal km 676+700 al km 683+700	Tipo B	Progetto Preliminare	53.774.000	53.774.000	ANAS	Riferimento

Codice intervento	Denominazione intervento	Standard previsto (art. 2 D. Lgs. 30/4/1992)	Maturità tecnico-progettuale	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Soggetto attuatore	Orizzonte temporale
s112	SS16 Tangenziale O-vest di Foggia - Progetto per il Recupero funzionale - 3° Lotto dal km. 683+700 all'innesto con il 1° Lotto della Foggia-Cerignola	Tipo B	Progetto Preliminare	27.630.000	27.630.000	ANAS	Riferimento
s193	SS16 Tangenziale Est di Foggia - aeguamento e messa in sicurezza	Tipo B	Progettazione da attivare	18.000.000	0	ANAS	2013
s194	Collegamento SS16 bis-Casello A16 Cerignola Ovest	Tipo C	Progettazione da attivare	8.000.000	0	Regione	2020
s113	SS 16 “Adriatica”. Tronco: Foggia-Cerignola. Lavori di ammodernamento del tratto con ampliamento della sezione da due a quattro corsie. 1° lotto Foggia-Incoronata (Km 682+000 e 690+000).	Tipo B	Lavori in corso	29.800.000	29.800.000	ANAS	Riferimento
s114	SS 16. Foggia-Cerignola - 2° Lotto	Tipo B	Progetto esecutivo	43.380.000	43.380.000	ANAS	Riferimento
s115	SS 16. Foggia-Cerignola - 3° Lotto	Tipo B	Progetto Esecutivo	40.280.000	40.280.000	ANAS	Riferimento
s185; s192	A14 Realizzazione del nuovo casello Foggia Sud e della bretella di collegamento con SS16	Tipo A-Tipo B	Progettazione da attivare	17.000.000	0	Regione	2013
s203	SP 130 Trani-Andria Lavori ammodernamento, allargamento piano viabile e relative pertinenze; risoluzione intersezione con SP 168 a livelli sfalsati; demolizione e ricostruzione del sottopasso dell’autostrada A14	Tipo B	Progetto Preliminare	16.131.655	16.131.655	Regione	Riferimento
s292a	SP231 Adeguamento dal confine provinciale Foggia-Bari ad Andria: potenziamento delle circonvallazioni di Canosa e Andria al Tipo D	Tipo D	Progettazione da attivare	50.000.000	0	Regione	2013

Codice intervento	Denominazione intervento	Standard previsto (art. 2 D. Lgs. 30/4/1992)	Maturità tecnico-progettuale	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Soggetto attuatore	Orizzonte temporale
s292b	SP231 Adeguamento dal confine provinciale Foggia-Bari ad Andria: potenziamento delle tratte extraurbane al Tipo B	Tipo B	Progettazione da attivare	50.000.000	0	Regione	2020
s202; s231	SR6 Adeguamento e completamento della SR6 da Canosa a Spinazzola al Tipo B (eventuale variante di Minervino Murge al Tipo C)	Tipo B/Tipo C	Lavori in corso sospesi	30.000.000	30.000.000	Regione	2013
s201	SR6 Adeguamento e completamento da Spinazzola a Gravina di Puglia al Tipo C	Tipo C	Studio di fattibilità	51.646.000	0	Regione	2020
s204	SS16 Completamento delle aste di collegamento tra SS 16 e la litoranea (ex SS 16) a nord ed a sud di Molfetta e Giovinazzo tra il Km 774+200 e il Km 785+600	Tipo C	Progetto Definitivo	14.970.000	14.970.000	ANAS	Riferimento
s291	Adeguamento e completamento funzionale dell'itinerario Giovinazzo-Bitonto-Bitetto-Adelfia-Rutigliano-Mola al Tipo C (Poligonale esterna di Bari)	Tipo C	Progettazione da attivare	110.000.000	0	Regione	2020 (Previsione subordinata a Studio di Fattibilità)
s213	Variante esterna alla SP 206 Circonvallazione di Bitetto tra la SP 87 Palo-Bitetto e la SP 1 Bitetto-Grumo (Da integrare con s291)	Tipo C	Progetto Preliminare	3.616.457	3.616.457	Regione	Riferimento
s220	Strada di collegamento tra aree PIP in agro di Adelfia (Da integrare con s291)	Tipo C	Studio di Fattibilità	4.000.000	4.000.000	Regione	Riferimento
s221	con s291: SP 84 Adelfia-Rutigliano. Lavori di ampliamento e ristrutturazione funzionale del tronco di collegamento di Rutigliano con la SS 100- 1° stralcio (Da integrare con s291)	Tipo C	Progetto Preliminare	6.098.740	6.098.740	Regione	Riferimento

Codice intervento	Denominazione intervento	Standard previsto (art. 2 D. Lgs. 30/4/1992)	Maturità tecnico-progettuale	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Soggetto attuatore	Orizzonte temporale
s205	SP 231 Aadeguamento funzionale e messa in sicurezza nell'area di Bitonto	Tipo B	Progetto Preliminare	17.726.000	17.726.000	Regione	Riferimento
s207	SS96 Intervento di completamento funzionale ai fini della sicurezza stradale tronco Modugno-Bari e realizzazione del collegamento funzionale con la Tangenziale di Bari	Tipo B	Progettazione da attivare	25.000.000	0	ANAS	2013
s209	Asse viario cittadino di Bari-Terza mediana Bis	Tipo D	n/d	100.000.000	100.000.000	Regione	Riferimento
s210	Bari: attraversamento ferroviario Asse Nord-Sud II Lotto	Tipo D	Progetto Preliminare	32.020.330	32.020.330	Regione	Riferimento
s296	Collegamento camionale Porto di Bari-SS16	Tipo D	Progettazione da attivare	115.000.000	0	Regione	2020 (Previsione subordinata a Studio di Fattibilità)
s233	Completamento dell'asse di PRG di collegamento diretto tra l'Area di Sviluppo Industriale e l'Interporto Regionale della Puglia con la SS16	Tipo D	Progetto preliminare	14.000.000	14.000.000	Regione	Riferimento
s214	SS 96 Progetto dei lavori di ammodernamento con adeguamento alla sez. III CNR del tronco fine Variante di Toritto-Modugno (tra km 105+705 e il km 114+750), compreso la Variante di Palo del Colle	Tipo B	Progetto Definitivo	76.439.000	76.439.000	ANAS	Riferimento
s215	SS 96. Progetto dei lavori di ammodernamento con adeguamento alla sez. III CNR del tronco Altamura inizio variante Toritto - 1° e 2° stralcio	Tipo B	Progetto Definitivo	92.000.000	92.000.000	ANAS	Riferimento

Codice intervento	Denominazione intervento	Standard previsto (art. 2 D. Lgs. 30/4/1992)	Maturità tecnico-progettuale	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Soggetto attuatore	Orizzonte temporale
s216	SS 96 - 99. Tronco Matera-Altamura. Progetto dei lavori di adeguamento alla sez. III CNR. Lotto 1° - SS 96 dal Km 85+000 (inizio variante di Altamura) al km 81+300 (innesto SS 99)	Tipo B	Progetto Esecutivo	28.591.000	28.591.000	ANAS	Riferimento
s217	SS 96-99. Tronco Matera-Altamura. Progetto dei lavori di adeguamento alla sez. III CNR. Lotto 2° - SS 99 dall'innesto SS 96 (Km 81+300) al Km 10+150	Tipo B	Progetto Esecutivo	23.142.000	23.142.000	ANAS	Riferimento
s212	SS16 Realizzazione della Variante alla Tangenziale di Bari tra Sant'Anna e Torre a Mare al Tipo B	Tipo B	Progetto Preliminare da adeguare	80.000.000	0	ANAS	2013
s293	SS16 Realizzazione della Variante alla Tangenziale di Bari tra Torre a Mare e Mola di Bari al Tipo B	Tipo B	Progettazione da attivare	40.000.000	0	ANAS	2020
s295	Collegamento mediano Murgia-Matera-Pollino, adeguamento della tratta Matera-Sant'Eramo in Colle-Gioia del Colle al Tipo C	Tipo C	Progetto preliminare	31.700.000	0	ANAS	2013
s219	SS 171-271. Variante esterna abitato di Santeramo in Colle - 1° e 2° Stralcio	Tipo C	Progetto Esecutivo in fase di redazione	50.600.000	50.600.000	ANAS	Riferimento
s223	SS 172. Progetto dei lavori di adeguamento alla sez. IV CNR del tronco Casamassima-Putignano	Tipo C	Progetto Preliminare	50.000.000	50.000.000	ANAS	Riferimento
s224; s308	SS172 Adeguamento del tratto da Putignano a Martina Franca al Tipo C	Tipo C	Progetto preliminare	103.488.461	6.441.847	ANAS	2020

Codice intervento	Denominazione intervento	Standard previsto (art. 2 D. Lgs. 30/4/1992)	Maturità tecnico-progettuale	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Soggetto attuatore	Orizzonte temporale
s222	SS 100. Tronco BA-TA - Completamento funzionale e messa in sicurezza tra i km 27+200 e 44+500	Tipo B	Progetto Definitivo	28.305.000	28.305.000	ANAS	Riferimento
s391	SS100 Completamento dell'adeguamento al Tipo B in territorio provinciale tarantino	Tipo B	Progettazione da attivare	45.600.000	0	ANAS	2013
s302a; s382	SS7-SP23 Potenziamento del collegamento Matera-Castellaneta-San Basilio-Mottola-Taranto, con adeguamento al Tipo C	Tipo C	Progettazione da attivare	126.418.601	0	ANAS	2013
s303	SS7 Itinerario Bradanico Salentino. Progetto dei lavori per il completamento del tronco Taranto-Matera. 1° lotto Taranto - Massafra	Tipo C	Progetto preliminare da rimodulare	10.000.000	10.000.000	ANAS	Riferimento
s304	SS 7 Progetto dei lavori per la costruzione dell'asta di raccordo tra la SS7 (Km 621+000) e l'autostrada A/14, in comune di Palagianello	Tipo C	Progetto Esecutivo in fase di redazione	10.846.000	10.846.000	ANAS	Riferimento
s305; s306	Realizzazione della tangenzialenord di Taranto al Tipo B	Tipo B	Progetto Definitivo	86.440.000[3]	0	Regione	2013
s307	SS 7-SS 106 Dir. Ammodernamento del collegamento della 106 dir e del casello Autostradale di Taranto con la S. S. 106	Tipo B	Progetto Esecutivo	24.403.804	24.403.804	ANAS	Riferimento
s310	SS 172. Adeguamento ed ammodernamento in sede della 4a corsia O-rimini superiore	Tipo B	Progetto Esecutivo	19.895.000	19.895.000	ANAS	Riferimento

[3] Costi aggiornati al marzo 2009.

Codice intervento	Denominazione intervento	Standard previsto (art. 2 D. Lgs. 30/4/1992)	Maturità tecnico-progettuale	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Soggetto attuatore	Orizzonte temporale
s313	Lavori di sistemazione, ammodernamento e manutenzione straordinaria della rete viaria in provincia di Taranto relativa all'aeroporto di Grottaglie	Tipo C	Progetto Preliminare	12.000.000	12.000.000	Regione	Riferimento
s315	SS 7 ter. Progetto per il completamento funzionale del II stralcio (Sava-Manduria)	Tipo B	Progetto Definitivo	53.620.000	53.620.000	ANAS	Riferimento
s501; s383	SS7ter-SP86 Adeguamento SS7ter Lecce-San Pancrazio e SP86 Sava-Grottaglie al Tipo B (asse veloce Taranto-Lecce)	Tipo B	Progetto definitivo da aggiornare	193.823.000	0	ANAS	2013
s407	SS 7 ter. Completamento funzionale della variante di S. Pancrazio Salentino	Tipo B	Progetto Definitivo in fase di redazione	25.540.000	25.540.000	ANAS	Riferimento
s381	Realizzazione della tangenziale sud di Taranto (Taranto-Talsano) al tipo B	Tipo B	Progetto Esecutivo	75.043.281[4]	53.806.676	Regione	2013
s317Ra	Strada litoranea interna da Talsano ad Avetrana al Tipo C – Realizzazione Lotto 1 tratta Talsano-Marina di Pulsano, Lotto 3 da rotatoria per Manduria a svincolo Avetrana-Nardò	Tipo C	Progettazione Preliminare da adeguare	70.600.000	65.800.000	Regione	2013
s502a	SP359 Nardò-Avetrana Adeguamento della al Tipo C – Lotto 1 da svincolo Litoranea Interna a svincolo SP112	Tipo C	Progettazione da attivare	21.000.000	1.250.000	Regione	2013
s317Rb	Strada litoranea interna da Talsano ad Avetrana al Tipo C – Realizzazione Lotto 2 da Marina di Pulsano a rotatoria per Manduria	Tipo C	Progettazione Preliminare da adeguare	51.800.000	0	Regione	2020

[4] Costi aggiornati al marzo 2009.

Codice intervento	Denominazione intervento	Standard previsto (art. 2 D. Lgs. 30/4/1992)	Maturità tecnico-progettuale	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Soggetto attuatore	Orizzonte temporale
s502b	SP359 Nardò-Avetrana Adeguamento della al Tipo C – Lotto 2 da svincolo SP112 a Nardò	Tipo C	Progettazione da attivare	16.250.000	0	Regione	2020
s312; s404	P22-SP26-SP54-SP96-SP137 Adeguamento dell'itinerario Ostuni-Ceglie Messapica-Francavilla Fontana-Manduria-SP Tarantina al Tipo C	Tipo C	Progettazione da attivare	38.000.000	22.100.000	Regione	2013
s416	Completamento e miglioramento della viabilità della z.i. di Brindisi a supporto del bacino logistico portuale industriale di Costa Morena	Tipo D	Progetto Definitivo	2.500.000	2.500.000	Regione	Riferimento
s508	SS 16. Lavori di ammodernamento del tronco Maglie-Otranto	Tipo B	Progetto Definitivo	80.187.694	80.187.694	ANAS	Riferimento
s509	Ampliamento della SS275 a quattro corsie da Maglie a intersezione con SP210 Alessano-Marina di Novaglie (con la realizzazione in variante a quattro corsie fra Montesano Salentino e l'incrocio con la SP210)	Tipo B - Strada parco	Progetto Definitivo	153.213.000	153.213.000	ANAS	Riferimento
s513	SR8 Adeguamento e realizzazione della tratta Lecce-Meledugno al Tipo C	Tipo C	Progetto definitivo	57.207.931	0	Regione	2013
s510	SS275 Adeguamento tra Alessano e Santa Maria di Leuca al tipo C	Tipo C	Progettazione da attivare	4.500.000	0	Regione	2013

2.3.2.1 Tabelle di riepilogo con costi distinti per orizzonte temporale e per soggetto attuatore

Orizzonte temporale	Costo totale (€)	Risorse disponibili (€)	Risorse residue da reperire (€)
Riferimento	1.257.647.680	1.257.647.680	0
2013	1.226.332.813	194.153.913	1.032.178.900
2020 (*)	760.184.461	6.441.847	753.742.614
Totale	3.244.164.954	1.458.243.440	1.785.921.514

Orizzonte temporale	Costo totale (€)	Risorse disponibili (€)	Risorse residue da reperire (€)
Totale - riferimento	1.986.517.274	200.595.760	1.785.921.514

(*) *incluse le previsioni subordinate all'esito di studio di fattibilità.*

Orizzonte temporale	Costo totale (€)		Risorse disponibili (€)		Risorse residue da reperire (€)	
	ANAS	Regione	ANAS	Regione	ANAS	Regione
Riferimento	1.049.554.498	208.093.182	1.049.554.498	208.093.182	0	0
2013	646.541.601	579.791.212	21.197.237	119.150.000	625.344.364	460.641.212
2020 (*)	233.488.461	526.696.000	6.441.847	0	227.046.614	526.696.000
Totale	1.929.584.560	1.314.580.394	1.077.193.582	327.243.182	852.390.978	987.337.212
Totale - riferimento	880.030.062	1.106.487.212	27.639.084	119.150.000	852.390.978	987.337.212

(*) *incluse le previsioni subordinate all'esito di studio di fattibilità.*

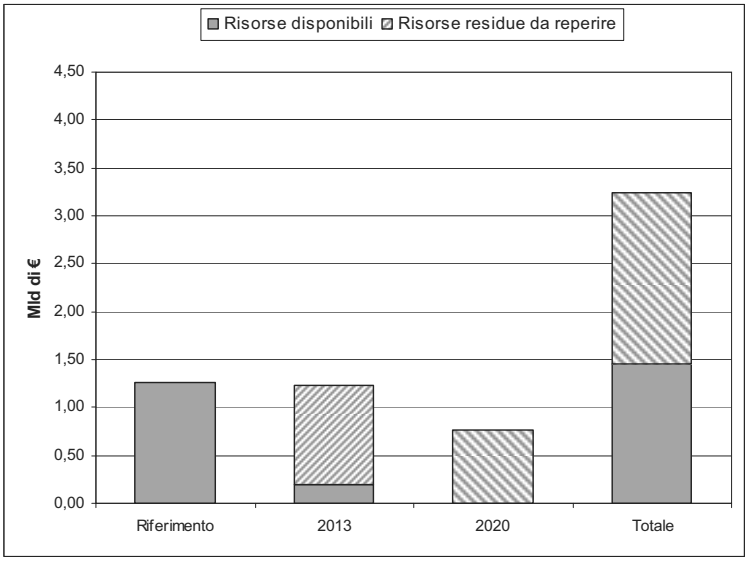


Grafico 1. Riepilogo dei costi e delle risorse disponibili distinti per orizzonte temporale.

2.3.3 DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI

Gli interventi infrastrutturali che il Piano Attuativo propone sono descritti nei paragrafi successivi, suddivisi in base alla gerarchizzazione della viabilità di interesse regionale in *rete di collegamento regionale-nazionale*, *rete di accessibilità regionale principale* e *rete di accessibilità regionale secondaria*. Sono inoltre descritti gli interventi previsti nei Sistemi Territoriali a valenza strategica e quelli destinati alla ciclabilità.

Oltre agli interventi infrastrutturali individuati su specifici assi e nodi stradali, il Piano Attuativo segnala la necessità di predisporre un programma di **progressivo adeguamento** degli assi esistenti dell'intera rete di interesse regionale agli standard indicati dalla normativa vigente, che tenga primariamente conto dei livelli di sicurezza. La gerarchizzazione della viabilità di interesse regionale in reti funzionalmente omogenee è funzionale a tale obiettivo, in quanto indica gli standard di riferimento cui far tendere l'assetto futuro del sistema stradale regionale.

2.3.3.1 Interventi sulla rete di collegamento regionale/nazionale

Elementi costitutivi della rete di collegamento regionale/nazionale sono gli assi appartenenti alla rete SNIT (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti) di I livello e i sistemi di connessione con centri urbani e nodi di trasporto di valenza nazionale. È stato previsto esplicitamente che tratti di viabilità urbana possano essere annoverati tra gli elementi di questo livello gerarchico qualora essi costituiscano la soluzione dell'"ultimo miglio" per l'accessibilità a poli principali di trasporto.

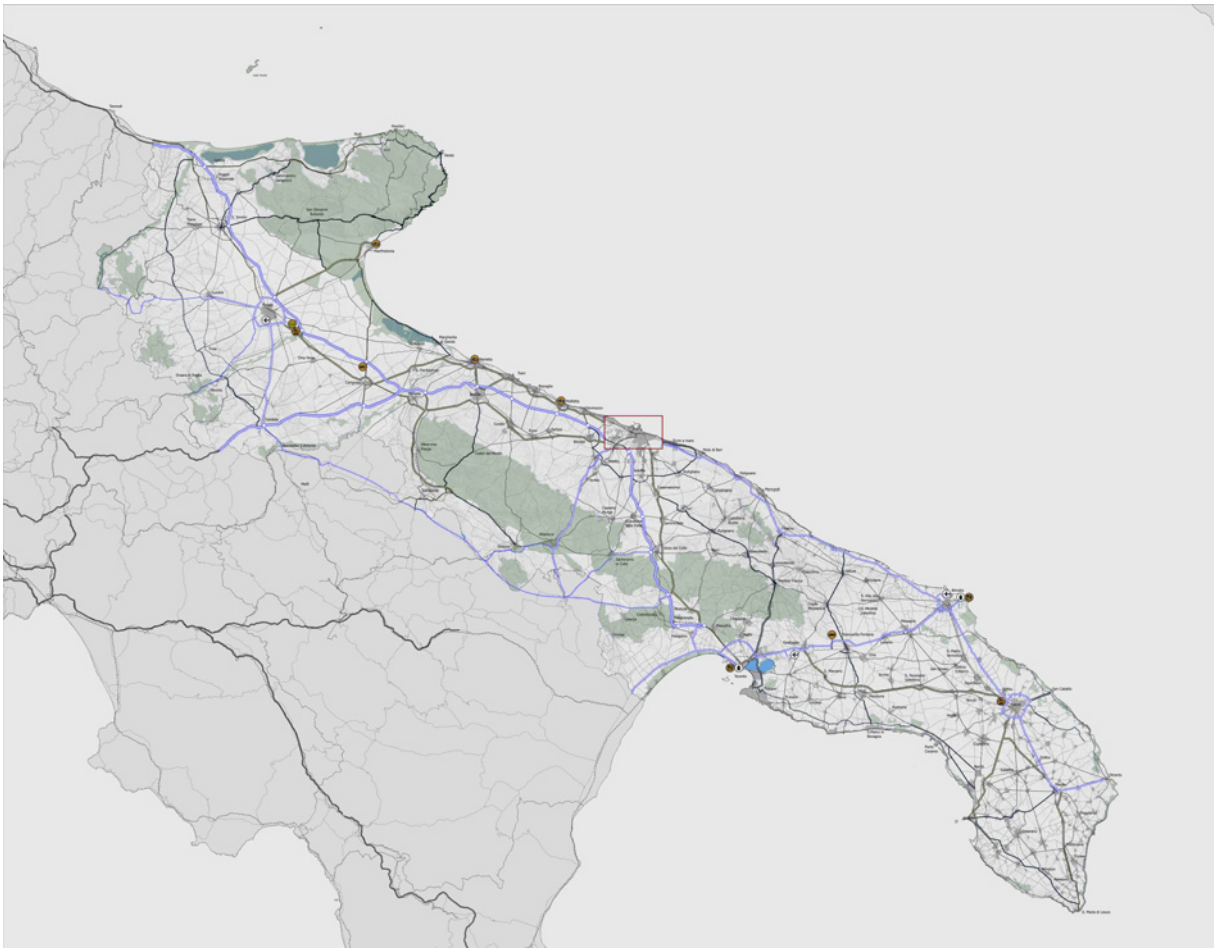


Figura 10. Rete di collegamento regionale/nazionale.

Per quanto riguarda questo livello la priorità è stata assegnata al completamento e alla messa in sicurezza dei grandi itinerari SNIT di raccordo con le regioni limitrofe e di accesso ai porti e agli aeroporti, accordando per i tratti di viabilità dell'"ultimo miglio" la preferenza alla capacità dell'infrastruttura piuttosto che alla velocità di percorrenza.

A14 Realizzazione del nuovo casello Foggia Sud e della bretella di collegamento con SS16 (s185, s192)

Il Piano assume la previsione da parte della società concessionaria di realizzare entro l'orizzonte del 2013 un nuovo casello autostradale sulla A14 in posizione intermedia tra quelli di Foggia e Cerignola Nord, a servizio della Zona Industriale e del Centro Merci di Incoronata.

Il Piano Attuativo prevede che l'intervento vada completato con la realizzazione di una bretella di raccordo tra il nuovo casello, la SS 16 e la viabilità di scorrimento esistente nell'area industriale. La progettazione della bretella dovrà tenere conto dell'allargamento della SS16 al Tipo B e quindi della necessità di rifunzionalizzare l'immissione attualmente realizzata tramite intersezione a raso.

SR6 Adeguamento e completamento da Canosa a Spinazzola al Tipo B (s202, s231)

Il Piano Attuativo del PRT, considerata l'assoluta priorità della velocizzazione della relazione e l'avanzatissimo livello di realizzazione dell'opera complessiva, propone, in caso di mancata rimozione del vincolo, di attivare una progettazione alternativa a quella esistente che, adottando uno standard inferiore del tipo C per realizzare un by pass dell'area, superi il problema delle interferenze con il sito archeologico. Questa soluzione, che va intesa come transitoria, permetterebbe di dare continuità agli assi già costruiti a nord e a sud di Minervino Murge.

In questo scenario, il Piano indica come orizzonte temporale di apertura integrale dell'asse Canosa-Spianazzola il 2013, mentre sposta nel lungo periodo la realizzazione dell'intervento di *Adeguamento e completamento da Spinazzola a Gravina di Puglia al Tipo C* della sp 230 (vedi interventi su rete di accessibilità regionale principale), che pure intende quale naturale completamento dell'itinerario Canosa-Spinazzola-Gravina ma fortemente vocato all'accesso al parco dalle aree interne.

SS16 Realizzazione della Variante alla Tangenziale di Bari tra Sant'Anna e Torre a Mare e tra Torre a Mare e Mola di Bari al Tipo B (s212, s293)

Il Piano Attuativo preso atto dell'avvenuta pubblicazione nell'ottobre 2008 da parte di ANAS del bando per l'appalto della progettazione della variante alla Tangenziale di Bari nel tratto compreso tra Sant'Anna e Torre a Mare (tra il km 806+400 e 814+000); rappresenta l'esigenza di prolungare l'intervento fino a Mola di Bari per risolvere integralmente le criticità legate alla capacità inadeguata della SS16 nel tratto costiero immediatamente a sud di Bari. ANAS ha già provveduto ad una stima

parametrica dei costi di realizzazione dell'opera: circa 80 milioni di euro per arrivare a Torre a Mare, che salirebbero a circa 120 milioni di euro nell'ipotesi di prolungamento dell'opera fino a Mola di Bari.

Il Piano Attuativo del PRT propone un'attuazione per fasi dell'opera: la realizzazione entro l'orizzonte del 2013 della tratta Sant'Anna-Torre a Mare, intervento di assoluta priorità in considerazione delle criticità riscontrate e il successivo completamento dell'intervento entro l'orizzonte del 2020. A tal fine, si riscontra la necessità di una progettazione che da subito tenga conto dello scenario di lungo periodo e quindi preveda le opere necessarie per garantire il prolungamento fino a Mola di Bari. Il Piano rappresenta infine l'esigenza che la progettazione del tracciato stradale sia effettuata in piena integrazione con la progettazione della variante ferroviaria Bari-Torre a Mare.

Una volta realizzato l'intervento in variante, la viabilità esistente dovrà essere adeguata al fine di renderla maggiormente funzionale ad un uso locale; il Piano attribuisce infatti la viabilità "declassata" al livello gerarchico della rete di accessibilità regionale secondaria.

Collegamento mediano Murgia-Matera-Pollino, adeguamento della tratta Matera-Sant'Eramo in Colle-Gioia del Colle al Tipo C (s295) e SS171-271 Variante esterna di Santeramo in Colle (s219)

Nell'ottobre 2008 l'ANAS ha approvato il progetto preliminare del collegamento mediano Murgia-Matera-Pollino (dal casello sulla A14 di Gioia del Colle a Lauria, in prossimità dello svincolo di Lauria sud sulla A3), che, rientrando nel Piano degli Investimenti delle opere infrastrutturali "Legge Obiettivo" e nell'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Basilicata, è stato trasmesso al Cipe per l'avvio della procedura di approvazione e finanziamento. La stima preliminare di ANAS del costo di realizzazione dell'intera opera è di oltre 1,4 miliardi di euro, pur essendo stati sempre privilegiati interventi di adeguamento di viabilità esistente rispetto a nuove realizzazioni. Il tratto da Gioia del Colle a Matera è uno dei cinque previsti dal progetto complessivo.

Il Piano Attuativo del PRT ritiene prioritario il potenziamento di questo itinerario già all'orizzonte del 2013 e ipotizza di adeguare la viabilità provinciale esistente tra Gioia del Colle e Santeramo (SP235), e tra Santeramo e Matera (SP236 e SP271), sfruttando la nuova tangenziale di Santeramo (s219, intervento inserito nello scenario di riferimento).

SS7-SP23 Potenziamento del collegamento Matera-Castellaneta-San Basilio-Mottola-Taranto, con adeguamento al Tipo C di SS7 e SP23 (s302a, s382), SS7 Progetto dei lavori di completamento del tronco Taranto-Matera, primo lotto Taranto-Massafra (s303), SS7-SS106 dir Ammodernamento del collegamento della 106 dir e del casello autostradale di Taranto con la SS106 (s307)

Per il potenziamento dell'itinerario Matera-Taranto il Piano ha formulato alcune alternative di instradamento che sono state confrontate nel processo di valutazione. La soluzione che si è dimostrata migliore è quella che prevede che i flussi provenienti da Matera lungo la SS7 siano indirizzati sulla SP23, senza attraversare quindi il territorio di Castellaneta, che viene lasciato a sud dell'itinerario, e

da questa sulla SS100 presso l'intersezione di San Basilio, nel tratto di SS100 attualmente ad una corsia per senso di marcia ma che il Piano prevede di adeguare al Tipo B (s391), per poi proseguire con lo stesso standard fino a Taranto su SS100, SS106 dir e SS106 metapontina. L'intervento che il Piano ritiene prioritario riguarda l'adeguamento della SS7 e della SP23 dal confine regionale a San Basilio al Tipo C, oltre all'adeguamento del tratto ancora non adeguato della SS100 al Tipo B. L'intervento che prevede l'ammodernamento della bretella SS106 dir di Palagiano è infatti già previsto nello scenario di riferimento (s307).

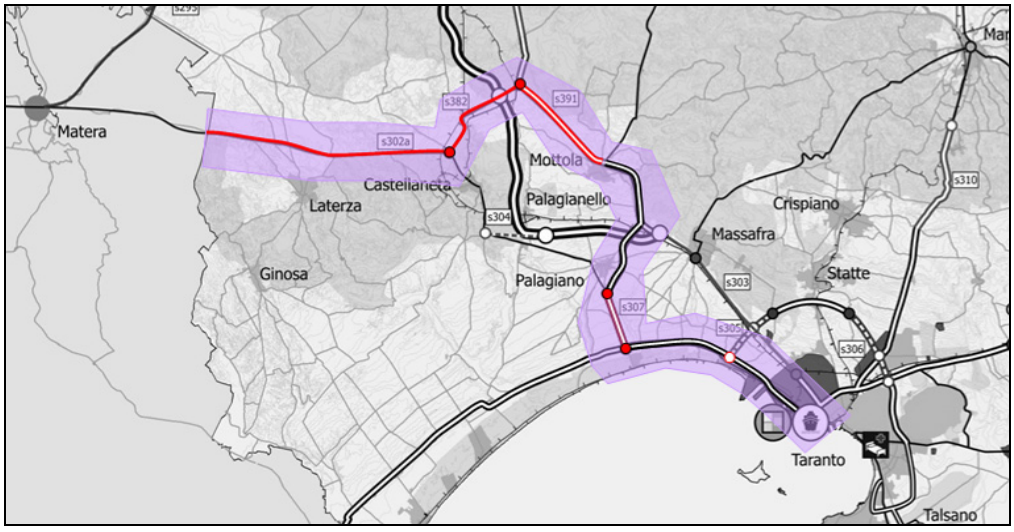
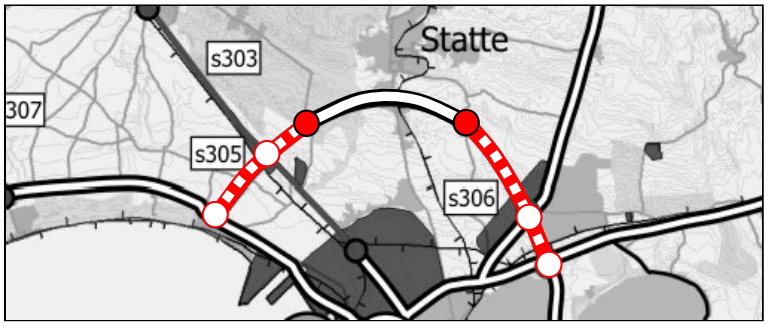


Figura 11

Nello scenario di riferimento è anche incluso l'adeguamento del tronco Taranto-Massafra della SS7 (s303); tale intervento ha subito una rimodulazione sostanziale rispetto al progetto preliminare originariamente elaborato da ANAS e condiviso dalla Regione (costo stimato di circa 50M€), ma bloccato a causa dell'opposizione da parte dell'Amministrazione Comunale di Massafra alla realizzazione dell'opera così come era configurata. Nel 2008 la Regione ha chiesto di modificare la tipologia dell'intervento ridimensionando l'entità del finanziamento a 10M€ (a valere su programmazione nazionale 2007-2013); l'intervento consiste quindi in un adeguamento al Tipo C della sezione esistente della SS7 fino allo svincolo Noci Nord sulla SS100. Pur essendo meno efficiente dal punto di vista trasportistico rispetto all'itinerario che sfrutta la viabilità a due corsie per senso di marcia della SS106, l'adeguamento della SS7 potrà contribuire al miglioramento dei collegamenti tra Massafra e Taranto.

Realizzazione della tangenziale nord di Taranto al Tipo B (s305, s306)



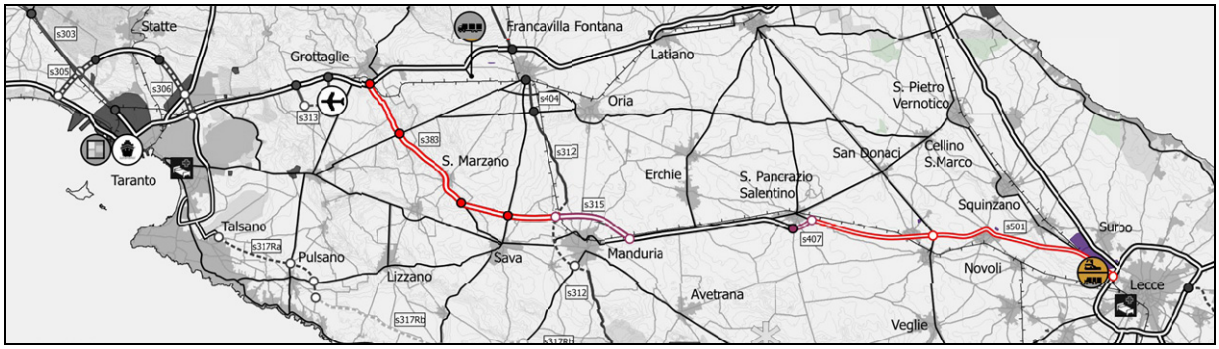
L'intervento, già proposto dal PRT del 2002 che a sua volta lo recepiva dal P.I.T. "Bari - Taranto Provincia di Taranto", è inserito nel Protocollo di Intesa "infrastrutture logistiche e di trasporto: le priorità del Grande Salento per la programmazione regionale 2007/2013", sottoscritto il 29/03/2007; il Protocollo ne evidenzia l'utilità nell'assicurare la continuità tra la SS106 Jonica in direzione Gioia Tauro e la SS7 Appia in direzione Brindisi e quindi nel rendere efficiente e sicuro l'attraversamento della "cerniera" – portuale e metropolitana – di Taranto. Parte di questa infrastruttura è, inoltre, già stata realizzata, pur non essendo stata aperta al traffico.

Il Piano Attuativo del PRT conferma la priorità dell'intervento e la necessità di portare a completamento l'infrastruttura, con uno standard al Tipo B, entro l'orizzonte del 2013.



SS7ter-SP86 Adeguamento SS7ter Lecce-San Pancrazio e SP86 Sava-Grottaglie al Tipo B (asse veloce Taranto-Lecce) (s315, s407; s501, s383)

Il completamento dell'Asse veloce Taranto-Lecce, tratto terminale dell'itinerario Bradanico-Salentino, è riconosciuta dal Piano tra le priorità di intervento all'orizzonte del 2013.



Gli interventi s315 "*SS7 ter. Progetto per il completamento funzionale del II stralcio (Sava-Manduria)*" e s407 "*SS7 ter. Completamento funzionale della variante di S. Pancrazio Salentino*", appartenenti allo scenario di riferimento in quanto già inseriti nel Piano Investimenti ANAS 2007-2011 (risorse a valere su programmazione nazionale 2007-2013), vanno integrati dal lato leccese con il "*progetto per il completamento del tronco Lecce - Manduria dall'innesto della variante di Lecce alla Variante di S. Pancrazio Salentino*" (s501) e dal lato tarantino con la chiusura dell'itinerario sulla SS7 Taranto-Brindisi. Per quest'ultimo tratto i risultati delle valutazioni effettuate hanno fatto propendere nel Piano per la scelta di adeguare al Tipo B la viabilità esistente tra Sava (in corrispondenza di dove termina l'intervento Sava-Manduria sulla SS7 ter) e Grottaglie piuttosto che realizzare una nuova infrastruttura, come nella prima ipotesi preliminare formulata da ANAS (da innesto SP Sava-San Marzano a SS7 tra Taranto e Grottaglie).

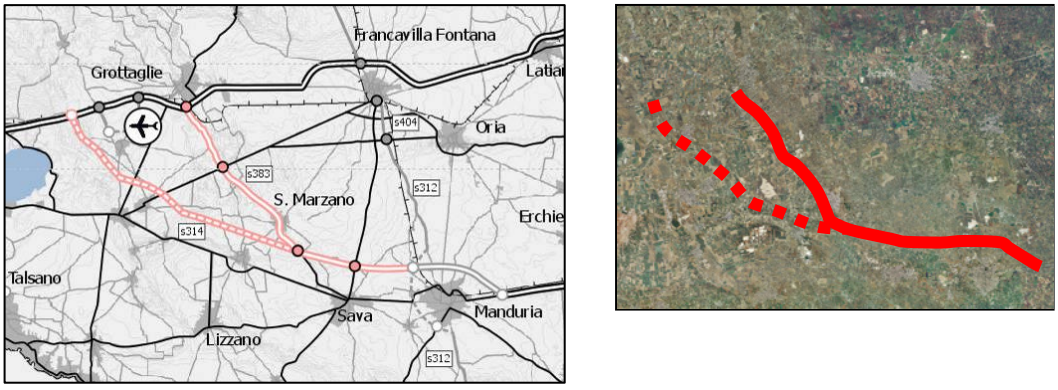


Figura 12. Alternative di tracciato dell'asse veloce Lecce-Taranto.

Accessibilità ai nodi di trasporto di valenza nazionale e regionale

Gli interventi sopra elencati, unitamente alle indicazioni riguardo alla viabilità di servizio, consentono di migliorare l'accessibilità a poli e nodi a valenza regionale, come descritto nel presente paragrafo relativamente a centri merci, porti e aeroporti.

Centri merci. L'individuazione e la gerarchizzazione dei centri merci di interesse regionale[5] di primo, secondo e terzo livello, nonché la definizione dei relativi interventi infrastrutturali, sono temi che attengono alla competenza del Piano delle merci e della logistica; il Piano attuativo del trasporto stradale si limita a riconoscere i principali centri merci di interesse regionale, considerandoli tutti di primo livello[6] in quanto nodi della piattaforma logistica regionale, e a dare indicazioni progettuali atte a garantire la loro accessibilità attraverso la modalità stradale. I centri merci – esistenti e di progetto – che si prendono in considerazione sono:

- Interporto Regionale della Puglia,
- Piattaforma intermodale e Distripark di Taranto,
- Piattaforma intermodale e Distripark di Brindisi,
- Interporto di Cerignola e centro intermodale di Incoronata,
- Centro intermodale di Lecce Surbo,
- Centro di carico, con possibili funzioni di autoporto, di Francavilla Fontana.

Lo standard di riferimento che la LR 16/2008 PRT indica per la viabilità a servizio dei nodi della piattaforma logistica pugliese è la connessione diretta sulla rete di collegamento regionale/nazionale con viabilità di Tipo B o C in campo extraurbano o di Tipo D in campo urbano. In particolare il Piano propone la realizzazione o l'adeguamento degli assi di connessione a Interporto Regionale, Distripark di Taranto e Distripark di Brindisi e Lecce Surbo al tipo D piuttosto che al Tipo B, perché lo standard di "strada urbana di scorrimento" è funzionale all'obiettivo di riammagliare la rete della viabilità senza generare effetti barriera che potrebbero esasperare il fenomeno di periferizzazione di aree già compromesse dalla vocazione di questi poli ad attrarre grandi flussi di mezzi pesanti. Per le connessioni ai centri di Cerignola, Incoronata e Francavilla Fontana il Piano ritiene sufficiente il Tipo C.

Per garantire l'accessibilità all'**Interporto Regionale della Puglia** il Piano conferma la necessità comunque di completare l'asse di PRG di collegamento tra la SS 16-svincolo di Fesca e l'area in-

---

[5] Il PRT definisce di interesse regionale i centri merci inseriti dalla programmazione nazionale (PGTL, Piano per la Logistica) nella rete dei nodi logistici a servizio del Paese e le strutture dove siano localizzate piattaforme logistiche a servizio di sistemi produttivi di particolare rilevanza per l'economia regionale e/o per la distribuzione delle merci in sistemi urbani/metropolitani caratterizzati da livelli critici di congestione/inquinamento e/o particolarmente sensibili dal punto di vista ambientale o storico-monumentale.

[6] "*Centri merci di primo livello: interporti, Distripark e centri di interscambio strada-rotaia connessi ed integrati funzionalmente con porti, aeroporti, infrastrutture stradali e ferroviarie di valenza nazionale, a servizio dei flussi di scambio internazionali e nazionali in transito per la piattaforma logistica pugliese e/o dei flussi di scambio tra il bacino potenziale pugliese e i mercati nazionale ed internazionale e le eventuali funzioni dei livelli sottostanti.*" (Art.12 LR 16/2008).

dustriale di Bari, (s233) già parzialmente realizzato dalla Società Interporto nel tratto compreso tra via Maestri del Lavoro e l'ingresso all'Interporto. Lo standard di realizzazione previsto è il Tipo B.

L'accessibilità dell'"ultimo miglio" all'area dove è previsto l'insediamento **del Distripark di Taranto** è già garantita da connessioni alla SS106 e alla SS7 (assi che delimitano l'area) adeguate rispetto ai volumi di traffico che si stimano verranno attratti dalla nuova struttura. Il previsto adeguamento del collegamento SS 106 dir-SS106 (s307) e la realizzazione della Tangenziale di Taranto (s305 e s306) miglioreranno ulteriormente le condizioni di accessibilità del nodo alla rete di collegamento regionale/nazionale, compensando la carenza infrastrutturale della SS7, il cui previsto adeguamento (s303) non permetterà comunque di raggiungere nel breve-medio periodo uno standard adeguato a servire la mobilità di flussi pesanti che interessano l'area portuale tarantina; la Taranto-Massafra in accesso alla A14 e alle altre direttrici per Bari e Matera potrà essere infatti aggirata grazie al completamento di un itinerario interamente adeguato al Tipo B che percorre la SS106, il collegamento con la SS106 dir e la SS100.

L'insediamento della **Piattaforma intermodale di Brindisi** è prevista nell'area retroportuale del terminal di Costa Morena, attualmente in fase di ampliamento e ristrutturazione, che già presenta collegamenti dell'ultimo miglio adeguati al tipo e all'entità di traffico previsto. L'intervento di "*Completamento e miglioramento della viabilità della Zona Industriale di Brindisi a supporto del bacino logistico portuale industriale di Costa Morena*" (s416), inserito nello scenario di riferimento, insieme alla realizzazione della viabilità interna di collegamento tra porto interno e porto medio, garantiranno standard ancora più elevati di accessibilità all'area e alle funzioni di interscambio strada-mare che si prevede di insediarvi.

La connessione del **centro intermodale di Incoronata** alla rete di collegamento regionale/nazionale sarà garantito tramite il nuovo casello della A14 e dalla bretella di collegamento tra questo e la SS16. La connessione tra l'area di Incoronata e la SS16 dovrà essere oggetto di riprogettazione, in quanto l'adeguamento in corso della statale, che passa da un Tipo C ad un Tipo B, implica la rifunzionalizzazione (con immissione su complanare) del ponte che attualmente garantisce il collegamento con un'intersezione a raso.

Porti. Come per i centri merci, lo standard di riferimento che il Piano propone per la viabilità a servizio degli scali merci portuali è la connessione diretta sulla rete di collegamento regionale/nazionale con viabilità di Tipo B o C in campo extraurbano o di Tipo D in campo urbano.

Per quanto riguarda i **porti di Taranto e di Brindisi** si rimanda alle considerazioni sviluppate in merito all'accessibilità delle aree Distripark e Piattaforma intermodale, essendo queste localizzate in continuità con le aree portuali dedicate all'interscambio strada-mare. Il porto di Bari necessita invece

di un approfondimento, a causa della sua localizzazione che, diversamente dai casi di Taranto e Brindisi, lo vede compreso nel contesto urbano.

L'accessibilità stradale al **porto di Bari** è la principale criticità funzionale legata alla localizzazione di questo approdo nel contesto urbano; il vigente PRG del Comune di Bari prevede sia il completamento dell'"Asse Nord-Sud", da dedicare al traffico di veicoli leggeri, sia una camionale. Il completamento dell'**Asse Nord-Sud**, nel progetto approvato dalla Giunta comunale nel settembre 2008 che prevede la realizzazione di un ponte di 625 metri che scavalca i binari di RFI e Ferrotranviaria collegando via Nazariantz con via Tatarella con una carreggiata di quattro corsie riservate al transito delle auto e un percorso ciclo-pedonale di due metri e mezzo, è da considerarsi un intervento dello scenario di riferimento del Piano. Rimane la necessità di valutare l'ipotesi di **Camionale**, auspicata dal POT 2007-2009 del Porto di Bari, partendo dall'ipotesi inserita nel Piano Strategico dell'area vasta barese (Terra di Bari) che prevede un collegamento da Via Caracciolo alla tangenziale (con un costo stimato in 115 milioni di euro). La Camionale dovrebbe canalizzare il transito dei mezzi pesanti dal porto alla rete di collegamento regionale/nazionale e alle aree retroportuali. Relativamente a questo intervento si rimanda agli indirizzi formulati dal Piano Attuativo per uno Studio di Fattibilità complessivo sull'assetto della viabilità del nodo di Bari e riportati nell'ambito del paragrafo "Nodo di Bari: Terza Mediana Bis, Asse Nord-Sud, Camionale e Asse di collegamento ASI e Interporto con SS16 (s209, s210, s296, s233)", nel successivo capitolo 2.3.3.2 dedicato alla rete di accessibilità regionale principale.

In considerazione del ruolo che il Piano attribuisce ai porti che sono chiamati a fare sistema con lo scalo di Bari in funzione dello sviluppo delle **Autostrade del Mare**, si segnala la necessità di garantire connessioni stradali efficienti ai **porti di Manfredonia, Barletta e Molfetta**, con raccordi di tipo C.

Aeroporti. Anche nel caso degli scali aeroportuali lo standard di riferimento che il Piano propone è la connessione diretta sulla rete di collegamento regionale/nazionale con viabilità di Tipo B o C in campo extraurbano o di Tipo D in campo urbano.

L'accessibilità stradale all'**aeroporto di Bari** nello scenario di progetto sarà significativamente migliorata grazie alla realizzazione di interventi di adeguamento e riammagliamento della viabilità esistente. Il primo intervento cui si fa riferimento riguarda l'adeguamento al Tipo B del tratto terminale della SP231 (s205) che, in connessione con il sistema di adeguamento della viabilità prevista dalla Provincia di Bari, permetterà di sgravare la SS16 dai flussi provenienti da nord, potenziando l'accessibilità all'aeroporto dall'interno. Altro intervento da considerare in rapporto all'accessibilità aeroportuale, anche se riguarda la rete di accessibilità regionale, è il progetto di realizzazione della Poligonale di Bari (s291).

L'**aeroporto di Foggia** è accessibile dalla rete di collegamento regionale/nazionale tramite la SS655, che dallo svincolo "Foggia sud" sulla SS16 prosegue in penetrazione verso Foggia fino ad immettersi sulla SP105, asse che collega la città con l'aeroporto Gino Lisa (viale degli Aviatori-via Ascoli). L'intersezione tra SS655 e Sp105 necessita di un intervento di rifunzionalizzazione.

L'accessibilità stradale all'**aeroporto del Salento** è già garantita dalla viabilità esistente (dallo svincolo "Aeroporto" sulla SS379 lungo la SS379bis). Per quanto riguarda l'**aeroporto di Grottaglie**, l'intervento già attivato dalla Provincia di Taranto e finanziato dalla Regione, "*Lavori di sistemazione, ammodernamento e manutenzione straordinaria della rete viaria, provincia di Taranto relativa all'aeroporto di Grottaglie*" (s313), garantirà i necessari standard di accessibilità allo scalo cargo.

2.3.3.2 Interventi sulla rete di accessibilità regionale principale

Elementi costitutivi della rete di accessibilità regionale principale sono gli assi di connessione di poli attrattori/generatori di valenza regionale.

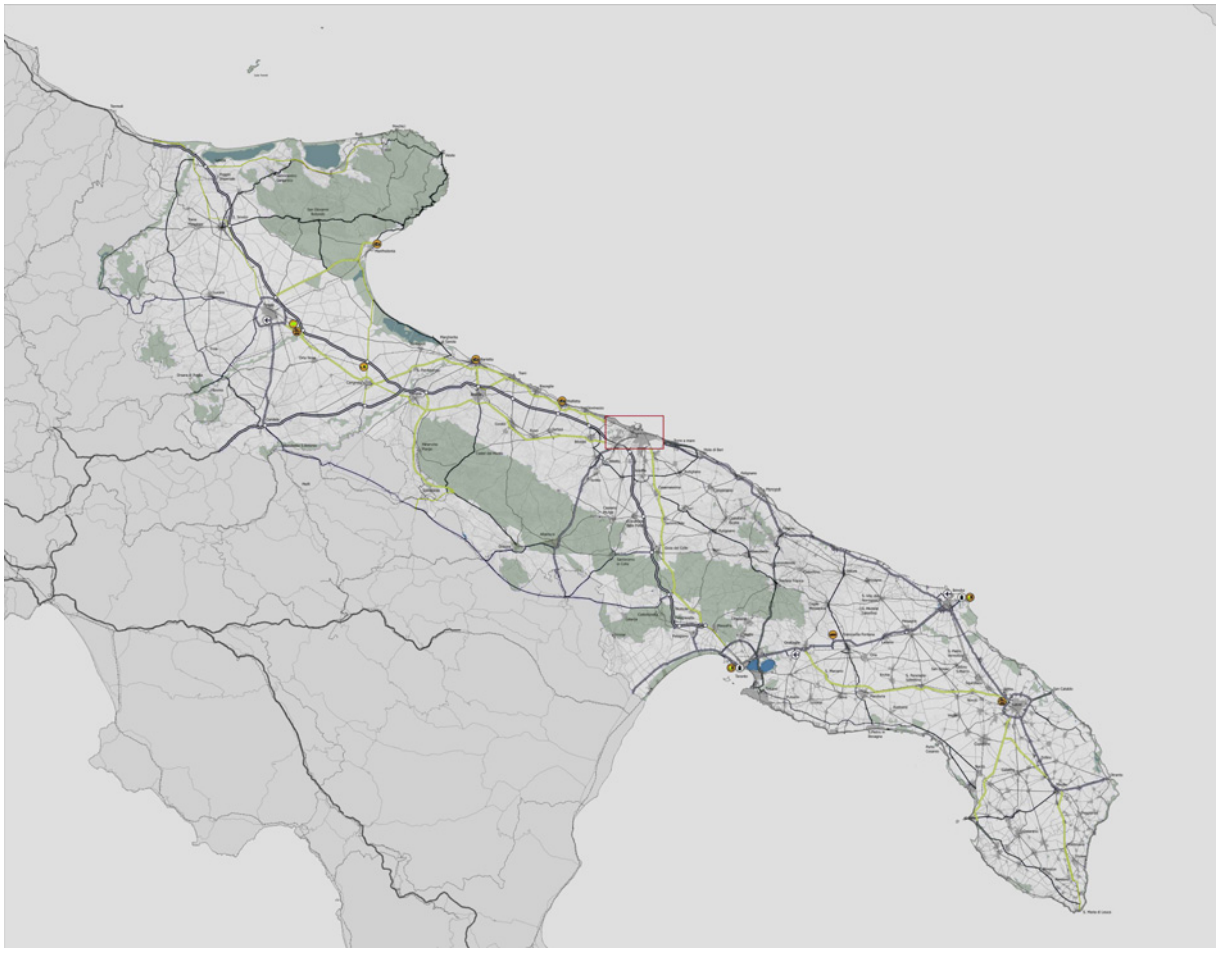
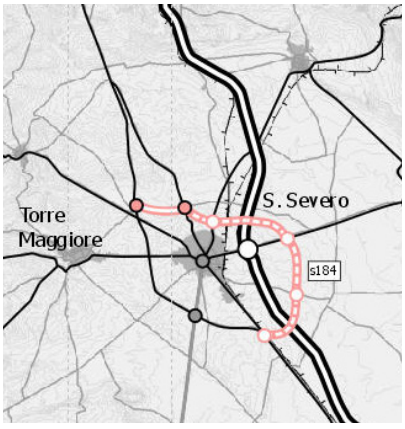


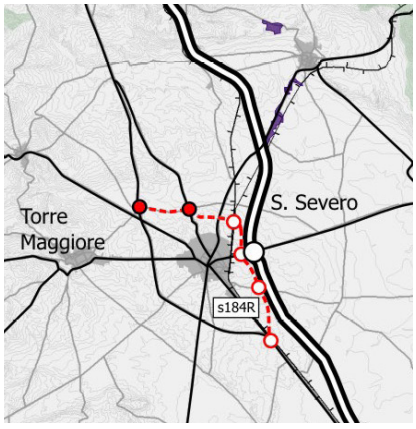
Figura 13. Rete di collegamento regionale/nazionale.

La viabilità di questo rango è stata oggetto di una serie di interventi tesi a completare itinerari incompiuti, a potenziare quelli che mostrano i propri limiti di capacità e, soprattutto, a mettere in sicurezza quelli caratterizzati da elevati tassi di incidentalità. Uno dei temi che, in cascata rispetto al Piano Attuativo e sulla base della gerarchizzazione che esso propone, occorrerà affrontare con gli enti locali coinvolti, è certamente la razionalizzazione delle interferenze con la viabilità locale presenti, in molti casi, sia sulla sezione corrente che in corrispondenza delle intersezioni con conseguente innalzamento del rischio di incidenti.

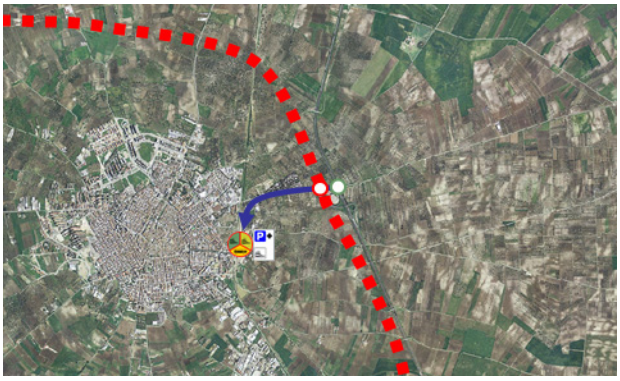
SS16 Realizzazione della tangenziale est di San Severo al Tipo C (s184R)

La proposta preliminare di tracciato (un semianello molto ampio, con scavalcamento dell'autostrada) e di standard (Tipo B) che la Provincia di Foggia ha in un primo tempo elaborato è stata, con la collaborazione della stessa Amministrazione Provinciale, rimodulata a seguito delle valutazioni trasportistiche che ne hanno dimostrato il sovradimensionamento rispetto alle criticità che tale intervento è chiamato a risolvere. Il nuovo progetto proposto dal Piano, che prevede un tracciato più contiguo al centro abitato con caratteristiche del Tipo C, risulta al contrario prioritario già all'orizzonte del 2013.





Il Piano Attuativo, nel settore della modalità ferroviaria, prevede la realizzazione del secondo fronte della stazione ferroviaria di San Severo e l'adeguamento della viabilità locale direttamente collegata alla nuova tangenziale per garantire un elevato livello di accessibilità da tutte le direttrici principali a questa stazione che dovrà costituire il terminale settentrionale del servizio ferroviario regionale veloce.



SSV del Gargano Prolungamento da Vico a Peschici e da Peschici a Vieste al Tipo C (s101, s181)

La realizzazione di questo intervento è finalizzata a migliorare le condizioni di accessibilità di un territorio strategico per l'intera economia turistica regionale e particolarmente sensibile dal punto di vista ambientale, ma fortemente penalizzato dalle condizioni dell'attuale viabilità. L'intervento è particolarmente impegnativo sia in termini di costi che di progettazione a causa della morfologia del territorio su cui insiste. Il Piano riconosce tuttavia ad esso un alto livello di priorità e propende per la realizzazione già all'orizzonte del 2013 del primo tratto tra Vico e Peschici, come del resto previsto dalla programmazione ANAS (s101, intervento inserito nel Piano di Investimenti ANAS 2007-2011), pur con le necessarie rimodulazioni nella stima dei costi. La realizzazione di questo primo tratto è già in grado di portare un significativo beneficio sul sistema della mobilità dell'area, liberando dal traffico automobilistico di attraversamento la SS89 litoranea in corrispondenza dei faraglioni e aprendo alla possibilità di sperimentazione del servizio di treno-tram (previsto dal Piano Attuativo del trasporto ferroviario) tra Ischitella e Peschici. Il prolungamento dell'asse stradale fino a Vieste viene invece posticipato all'orizzonte del 2020.

SS16 Tangenziale Ovest di Foggia – Progetto per il recupero funzionale del 1°, 2° e 3° lotto (s110, s111, s112)

Il progetto di recupero funzionale della Tangenziale di Foggia è stato interamente inserito dal Piano Attuativo nello scenario di riferimento (Convenzione ANAS-Regione Puglia 21/11/2003).

SS16 Tangenziale Est di Foggia – Adeguamento e messa in sicurezza (s193)

L'intervento introdotto dal Piano Attuativo ha l'obiettivo di mettere in sicurezza la tangenziale est che collega la SS.16 con il casello autostradale di Foggia ma è attualmente sprovvisto di barriere spartitraffico.

SS16 Adriatica: Tronco Foggia-Cerignola. Lavori di ammodernamento del tratto con ampliamento della sezione da due a quattro corsie – 1°, 2° e 3° lotto (s113, s114, s115)

Il Piano Attuativo ha recepito integralmente il progetto in corso di realizzazione.

Collegamento SS16 bis-Casello A16 Cerignola Ovest (s194)

L'intervento permette di creare un itinerario che consente ai flussi provenienti dalla S16, e in particolare dall'area di Barletta, di immettersi sulla A16 attraverso il casello di Cerignola ovest senza attraversare l'abitato di Cerignola.

SS89 Razionalizzazione viabilità per San Giovanni Rotondo 1° stralcio (s105)

L'intervento, che prevede la messa in sicurezza dell'ultimo tratto della SS89, è confermato e inserito nello scenario di riferimento.

SR6 Adeguamento e completamento da Spinazzola a Gravina di Puglia al Tipo C (s201)

La SP230 lambisce da sud l'area del Parco della Murgia, ambito di particolare pregio ambientale e risorsa per l'intera regione. Il Piano propone l'adeguamento dell'asse da Spinazzola a Gravina, in continuità con la SR6 Canosa-Spinazzola a nord-ovest e la SS96 Bari-Gravina a sud-est da Spinazzola, ritenendo appropriato al contesto e ai flussi di traffico previsti lo standard Tipo C1. Tale intervento non risulta tuttavia prioritario rispetto ad un orizzonte temporale di medio periodo: le valutazioni trasportistiche effettuate sullo scenario integrato di "*Adeguamento e completamento da Canosa a Spinazzola al Tipo B e da Spinazzola a Gravina di Puglia al Tipo C*" hanno mostrato la necessità di completare nell'immediato il tratto di SR6 al Tipo B fino a Spinazzola, mentre il completamento dell'itinerario sulla sp230 fino a Gravina è risultato meno urgente. Tale intervento viene quindi incluso nello scenario di lungo periodo (2020).

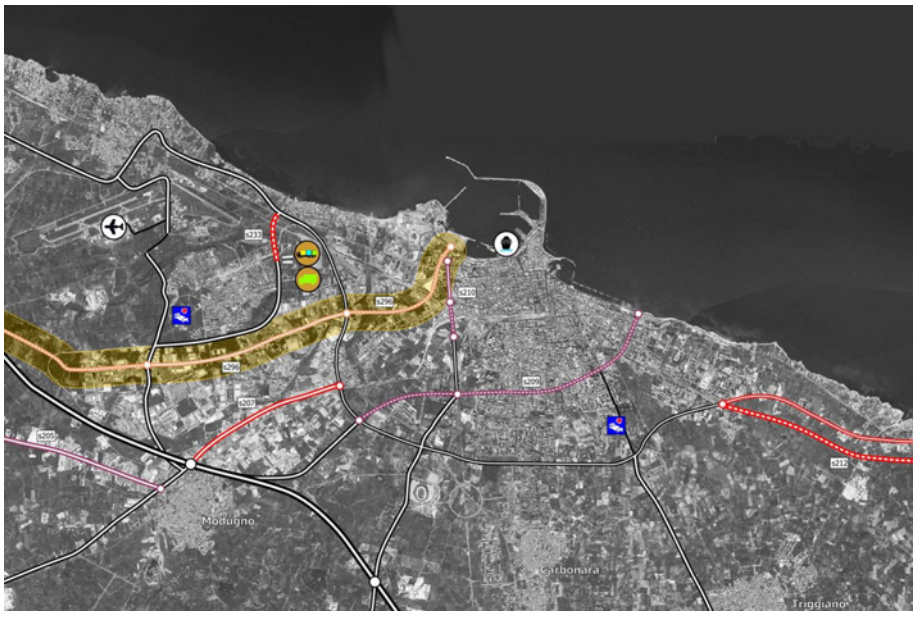
SP 130 Trani-Andria Lavori ammodernamento, allargamento piano viabile e relative pertinenze; risoluzione intersezione con SP 168 a livelli sfalsati; demolizione e ricostruzione del sottopasso dell'autostrada A14 (s204)

L'intervento è confermato e inserito nello scenario di riferimento.

SS16 Completamento delle aste di collegamento tra SS 16 e la litoranea (ex SS 16) a nord ed a sud di Molfetta e Giovinazzo tra il Km 774+200 e il Km 785+600 (s205)

L'intervento è confermato e inserito nello scenario di riferimento.

Nodo di Bari: Terza Mediana Bis, Asse Nord-Sud, Camionale e Asse di collegamento ASI e Interporto con SS16 (s209, s210, s296, s233)



Gli interventi relativi a Terza Mediana Bis, Asse Nord Sud e Asse di collegamento ASI Interporto con la SS16, già assunti dalla programmazione regionale come opere prioritarie, rientrano tutti nello scenario di riferimento del Piano, avendo un livello di maturità progettuale e finanziaria avanzato. Relativamente al progetto di Camionale, che il Piano Strategico Terra di Bari ha riproposto riprendendo la visione del PRG vigente del Comune di Bari, il Piano Attuativo evidenzia la necessità di sottoporne la previsione a studio di fattibilità, per valutare l'inserimento di quest'asse, in particolare con riferimento ad alcuni temi strategici per la viabilità del nodo tra cui:

- alleggerimento della SS16 bis;
- modalità di connessione con l'autostrada;
- rapporto con l'area industriale di Bari-Modugno;
- modalità di collegamento con l'Interporto Regionale della Puglia;
- modalità di collegamento con il porto di Bari;
- rapporto con l'Asse Nord-sud.

Indirizzi per lo Studio di Fattibilità per il nodo stradale di Bari

Lo Studio di Fattibilità sulla Camionale e sulla Poligonale di Bari (vedi 2.3.3.2) dovranno prendere in considerazione scenari alternativi di assetto di lungo periodo della viabilità extraurbana principale, che prevedono il potenziamento degli itinerari a servizio del traffico di attraversamento, in particolare sulla SS 16 bis, con conseguente declassamento della viabilità esistente non a norma e non

adeguabile. In questa logica sarà fondamentale valutare il contributo che potrà essere offerto dalla Terza Mediana Bis nell'alleggerimento della Tangenziale dalle funzioni di distribuzione urbana a motivo dell'impossibilità di adeguarne alcuni svincoli che causano ricorrenti fenomeni di congestione puntuale; è anche in virtù di questo eventuale ruolo che la Terza Mediana Bis è stata messa a finanziamento regionale. Tra gli scenari da analizzare per il lungo periodo andranno in primo luogo considerati quelli che prevedono lo spostamento del casello autostradale di Bari Nord, opzioni di uso integrato dell'autostrada ovvero di nuovi tracciati di viabilità extraurbana principale in complanare ad essa.



Figura 14. Elementi caratterizzanti lo Studio di fattibilità del nodo stradale di Bari.

SS96 Progetto dei lavori di ammodernamento con adeguamento alla sezione III CNR del tronco fine variante di Toritto-Modugno (s214) e del tronco Altamura-inizio variante Toritto (s215)

L'intervento è confermato e inserito nello scenario di riferimento; considerata l'avanzata maturità progettuale dell'opera, il Piano ammette che l'intervento sia attuato secondo le norme tecniche in

vigore prima dell'emanazione del D.M. 5 novembre 2001 n. 6792[7], sulla base della progettazione A-NAS in essere.

SS96-99 Tronco Matera-Altamura. Progetto dei lavori di adeguamento alla sezione tipo III CNR Lotto 1° (s216) e 2° (s217)

L'intervento è confermato e inserito nello scenario di riferimento; considerata l'avanzata maturità progettuale dell'opera, il Piano ammette che l'intervento sia attuato secondo le norme tecniche in vigore prima dell'emanazione del D.M. 5 novembre 2001 n. 6792[8], sulla base della progettazione A-NAS in essere.

SS100 Tronco BA-TA – Completamento funzionale e messa in sicurezza tra i km 27+200 e 44+500 (s222) e SS100 Completamento dell'adeguamento in territorio provinciale tarantino al Tipo B (s391)

Il Piano indica come prioritario l'adeguamento al Tipo B dell'intera estensione della SS100 tra Bari e Taranto; insieme all'intervento inserito nella Convenzione tra ANAS e Regione Puglia (s222, inserito nello scenario di riferimento), l'allargamento e adeguamento della SS100 da Mottola verso nord in territorio tarantino permette di raggiungere questo obiettivo.

L'intervento su questo specifico tratto permette di potenziare l'itinerario Matera-Taranto nell'alternativa scelta dal Piano a seguito delle valutazioni effettuate, che prevede l'adeguamento della SP23 da Castellaneta a San Basilio, dove la provinciale interseca la SS100 nel tratto attualmente ad una corsia per senso di marcia. L'adeguamento di questo tratto della SS100 fino a Mottola (da dove la SS100 è già al Tipo B) permetterebbe di garantire un collegamento veloce (tutto adeguato al Tipo B) fino a Taranto, nonostante il collo di bottiglia del tratto della SS7 tra Massafra e Taranto, grazie all'ammodernamento previsto sulla bretella SS106 dir di Palagiano (s307 nello scenario di riferimento) che connette la SS100 alla SS106 metapontina.

Adeguamento e completamento funzionale dell'itinerario Giovinazzo-Bitonto-Bitetto-Adelfia-Rutigliano-Mola al Tipo C (Poligonale esterna di Bari) (s291; s213, s220, s221)

In sintonia con il PTCP di Bari, il Piano Attuativo prevede un rafforzamento della viabilità extraurbana secondaria a supporto del sistema insediativo dei comuni della prima corona dell'area metropolitana di Bari e con funzioni di supporto e alleggerimento rispetto alla SS16 bis.

---

[7] Il D.M. 22 aprile 2004 n. 67/S indica che le "**Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade**" di cui al D.M. 5 novembre 2001 n. 6792 sono di riferimento l' adeguamento di strade esistenti, in attesa dell'emanazione per esse di una specifica normativa.

[8] Il D.M. 22 aprile 2004 n. 67/S indica che le "**Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade**" di cui al D.M. 5 novembre 2001 n. 6792 sono di riferimento l' adeguamento di strade esistenti, in attesa dell'emanazione per esse di una specifica normativa.

In particolare, il Piano propone la realizzazione di uno Studio di fattibilità finalizzato alla definizione di un itinerario stradale – "Poligonale" di Bari – che, sfruttando ove possibile la viabilità esistente con adeguamenti, potenziamenti ed eventualmente con tratti in variante, dia continuità, in alternativa alla tangenziale, alla SS16 a nord e a sud di Bari, a servizio sia dei flussi in attraversamento dell'area metropolitana di Bari, sia di quelli destinati e in distribuzione nei comuni della seconda cintura. La viabilità che il Piano ipotizza ha caratteristiche di strada extraurbana secondaria (Tipo C1).



Figura 15. SS16 (in blu), A14 (in verde) e ipotesi di inserimento della Poligonale di Bari (in rosso).

Gli interventi s213, s220 e s221, già programmati a livello provinciale e finanziati tramite APQ dalla Regione, integrano il disegno di "Poligonale" e vanno, se necessario, rimodulati in funzione del ruolo che sono chiamati ad assumere in tale assetto (da assi di interesse provinciale a viabilità di interesse regionale).

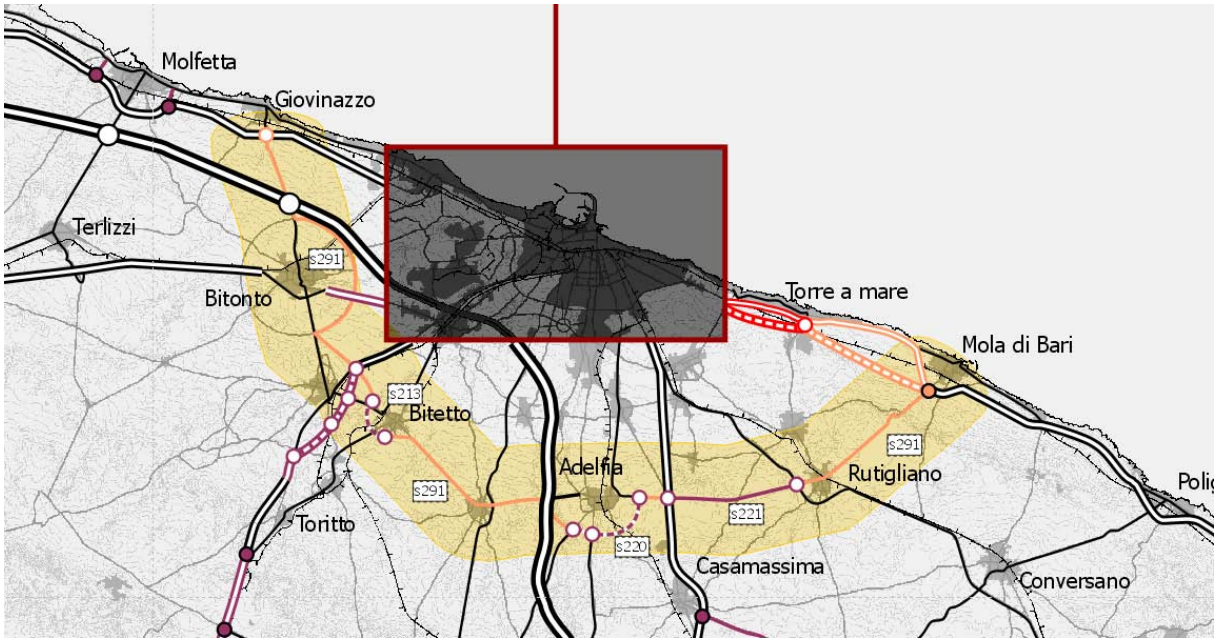


Figura 16. Tracciato indicativo della Poligonale di Bari.

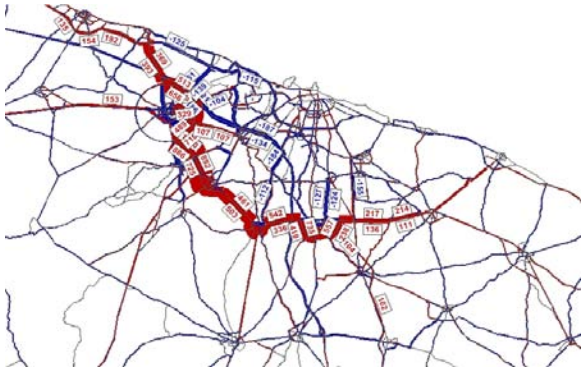


Figura 17. Rete di differenza tra scenario base e scenario con realizzazione della Poligonale di Bari.

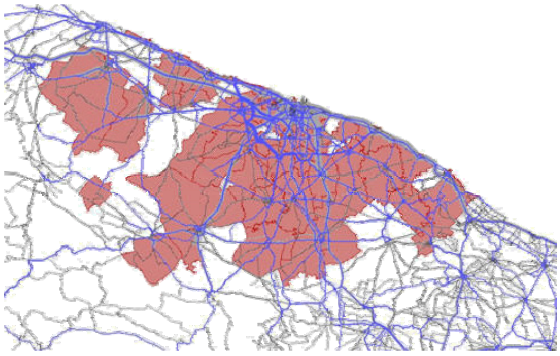


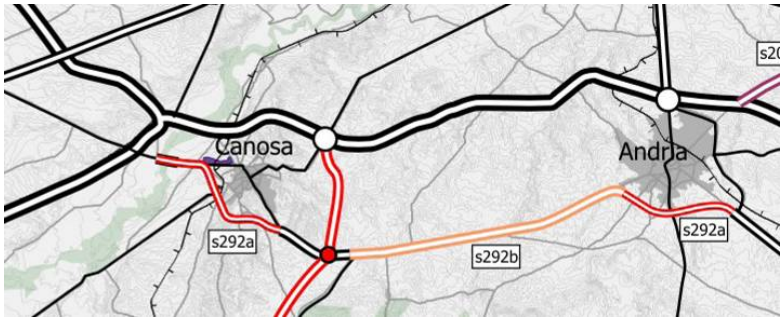
Figura 18. Area di influenza (zone in cui il traffico generato che utilizza l'intervento >1/1000 popolazione) della Poligonale di Bari

SS96 Intervento di completamento funzionale ai fini della sicurezza stradale tronco Modugno-Bari e realizzazione del collegamento funzionale con la Tangenziale di Bari (s207)

Il Piano inserisce tra le priorità di intervento da realizzare entro il 2013 la messa in sicurezza del tratto terminale della SS96 su Bari, inclusa l'immissione sulla SS16; l'asse necessita infatti di una complanare per l'immissione in sicurezza alle numerose aree produttive e commerciali localizzate ai lati della strada.

SP231 Adeguamento funzionale e messa in sicurezza nell'area di Bitonto (s205) e Adeguamento dal confine provinciale Foggia-Bari ad Andria al Tipo B e al Tipo D (s292a, s292b)

La SP231 svolge una funzione di alleggerimento della SS16 Bis lungo il corridoio Bari-Cerignola; il Piano ritiene prioritario potenziare questo collegamento che attraversa una delle aree più strategiche del sistema produttivo regionale (distretti industriali del Nord barese ofantino e della Conca nord barese) e che mette in relazione alcuni dei centri con una dinamica insediativa tra le più positive nel panorama pugliese. L'adeguamento funzionale al Tipo B del tratto compreso nell'area di Bitonto (s205) è incluso nello scenario di riferimento; oltre a ciò, il Piano propone il completamento del potenziamento dell'intero asse (il tratto mancante dal confine provinciale Foggia-Bari ad Andria) entro l'orizzonte del 2020, prospettando però di anticipare al 2013 l'adeguamento delle sezioni in attraversamento dei contesti urbani di Canosa e Andria al Tipo D (s292a), così da assicurare già nel breve-medio periodo il miglioramento dei livelli di servizio e rispondere alle criticità localizzate che interessano i due centri.



SP22-SP26-SP54-SP96-SP137 Adeguamento dell'itinerario Ostuni-Ceglie Messapica-Francavilla Fontana-Manduria-SP Tarantina al Tipo C (s312, s404)

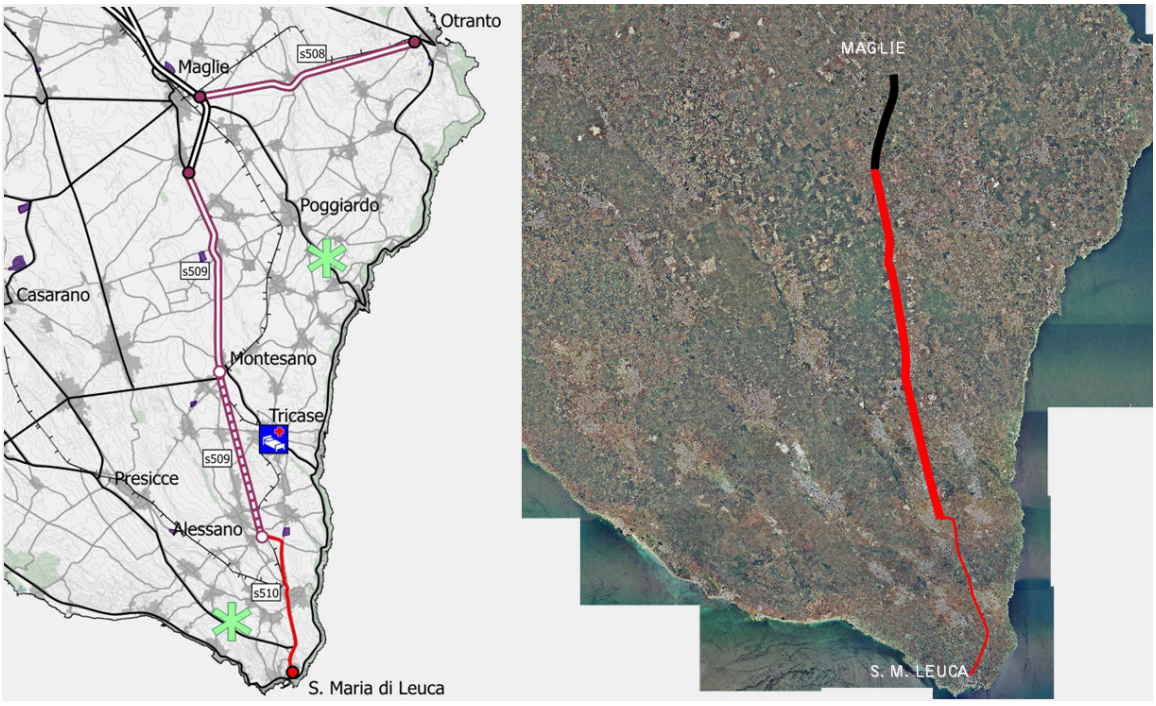
L'intervento, che il Piano ritiene prioritario all'orizzonte del 2013, mira a mettere in connessione le sponde adriatica e ionica con un collegamento trasversale messo in sicurezza e adeguato in modo da servire efficacemente flussi di medio-corto raggio, turistici e locali. Il collegamento si integra nel nuovo assetto infrastrutturale delineato dal Piano che vede completato l'asse veloce-Lecce-Taranto e realizzata, almeno negli stralci in corrispondenza dei centri urbani, la strada litoranea interna da Talsano a Nardò, che sarebbero in questo scenario collegate con la SS7 e la SS379 grazie ad un asse integralmente adeguato al Tipo C.

SS16 Lavori di ammodernamento del tronco Maglie-Otranto (s508)

L'intervento è confermato e inserito nello scenario di riferimento.

SS275 Ampliamento della SS275 a quattro corsie da Maglie a intersezione con SP210 Alessano-Marina di Novaglie (s509) e Adeguamento tra Alessano e Santa Maria di Leuca al tipo C (s510)

Come già definito nella Deliberazione della Giunta Regionale N. 965 del 19/6/2007, l'opera in oggetto completa l'itinerario Maglie-Santa Maria di Leuca, dando continuità all'intervento inserito nello scenario di riferimento del Piano di adeguamento a quattro corsie della SS275 con ampliamento del vecchio tracciato con configurazione di "strada parco" nel tratto che collega Maglie a Montesano Salentino e, in variante all'attuale tracciato, nel tratto fra Montesano Salentino all'intersezione con la SP210, in località Alessano (s509). Il Piano ritiene di assoluta priorità il completamento dell'intervento e include quindi nello scenario di progetto al 2013 l'adeguamento e la messa in sicurezza dell'esistente tratto mantenuto ad una corsia per senso di marcia della SS275 che, dipartendosi dall'intersezione della SP210, si collega a Santa Maria di Leuca.



2.3.3.3 Interventi sulla rete di accessibilità regionale secondaria

Elementi costitutivi della rete di accessibilità regionale secondaria sono gli assi ordinatori di sistemi territoriali di valenza regionale strategica.

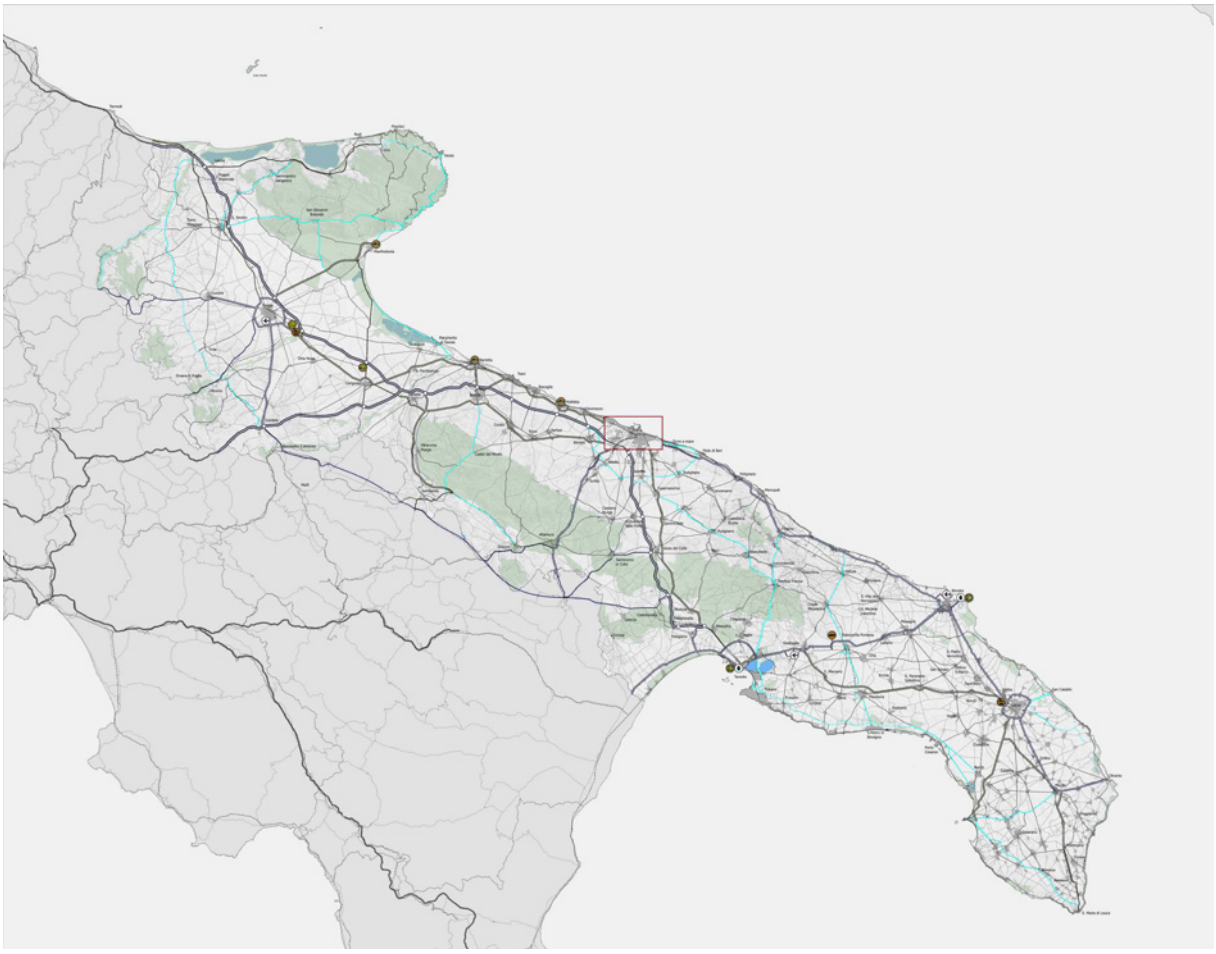
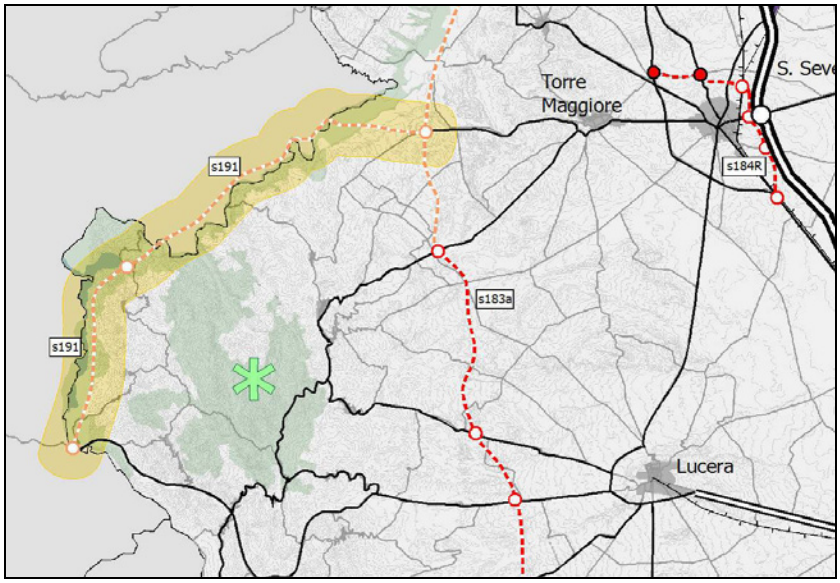


Figura 19. Rete di collegamento regionale/nazionale.

Il Piano Attuativo ha dato priorità alla realizzazione di quegli interventi che rappresentano veri e propri assi ordinatori di sistemi territoriali a valenza strategica sotto il profilo ambientale, paesaggistico e turistico. Nel Gargano, nel Subappennino, nella Murgia e nel Salento sono state individuate alcune infrastrutture da progettare con criteri innovativi che sappiano coniugare esigenze di capacità di deflusso, sicurezza e rapporto con il contesto attraversato. Tali infrastrutture sono state concepite in modo da privilegiare il raccordo con la viabilità locale e la diffusione capillare dei flussi di mobilità.

SS17dir Realizzazione Lungo Fortore-Piano dei Limiti al Tipo C (s191)

La proposta di viabilità intende sfruttare l'opportunità che deriva dalla prevista realizzazione del nuovo invaso di Piano dei Limiti, del quale costituisce per un tratto la strada perimetrale, per migliorare le connessioni interregionali. Il Piano richiede di sottoporre questo intervento a Studio di fattibilità ed ipotizza una sua realizzazione entro l'orizzonte del 2020, con una viabilità extraurbana secondaria prevista al Tipo C2. Lo Studio di fattibilità dovrà verificare, tra l'altro, la capacità del nuovo asse di porsi quale variante alla SS17 nel collegamento tra le aree interne e l'autostrada.



SR1 Realizzazione della Strada Regionale 1 tra Bovino e intersezione con SP10 e tra intersezione con SP10 e Poggio Imperiale al Tipo C (s183a, s183b)

Il Piano assume la proposta del PTCP della Provincia di Foggia che ha evidenziato la necessità di una rivisitazione dell'ipotesi di tracciato originaria (tipo IV) e che a tal fine sta conducendo uno Studio di fattibilità per definire il tracciato della SR1 e il sistema della viabilità locale ad esso collegato per la distribuzione nelle aree del Subappennino, con una sezione Tipo C2 che consenta l'adozione di intersezioni a raso anche del tipo a rotatoria.



Figura 20. Rete di differenza tra lo scenario "base" e lo scenario che prevede la realizzazione della SR1.

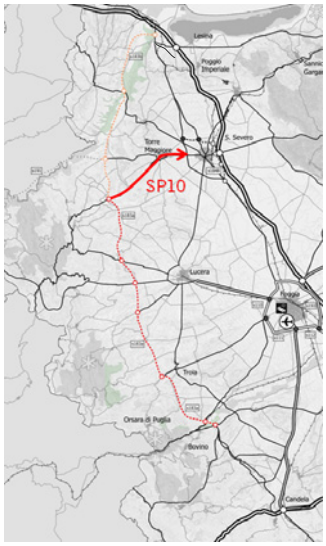


Figura 21. Tracciato della SR1.

Alla luce dei risultati delle valutazioni effettuate, il Piano propone la realizzazione per fasi dell'infrastruttura, ipotizzando il completamento della tratta tra Bovino e l'intersezione con la SP10 entro l'orizzonte del 2013 e di quella fino a Poggio Imperiale entro il 2020.

Relativamente al collegamento con le reti sovraordinate, tenuto conto dell'appalto in corso per lo svincolo a livelli sfalsati tra la SR1 pedesubappenninica e la SS16, il Piano Attuativo indica la necessità che Regione e Provincia addiveniscano ad un accordo per garantire la continuità tra il tratto esistente della SR1, da aprire al traffico, e il casello autostradale di Poggio Imperiale, provvedendo all'adeguamento della viabilità provinciale interessata.

SS 172 Progetto dei lavori di adeguamento del tronco Casamassima-Putignano (s223) e SS172 Adeguamento del tratto da Putignano a Martina Franca al Tipo C (s224, s308)

L'adeguamento di questo itinerario, che per la parte fino a Putignano (s223) è inserito nello scenario di riferimento (Convenzione ANAS-Regione Puglia 21/11/2003), permette di realizzare una direttrice longitudinale interna a servizio del territorio sud barese e della Valle d'Itria.

SS172 Adeguamento e ammodernamento in sede della 4° corsia Orimini superiore (s310)

L'intervento è confermato e inserito nello scenario di riferimento.

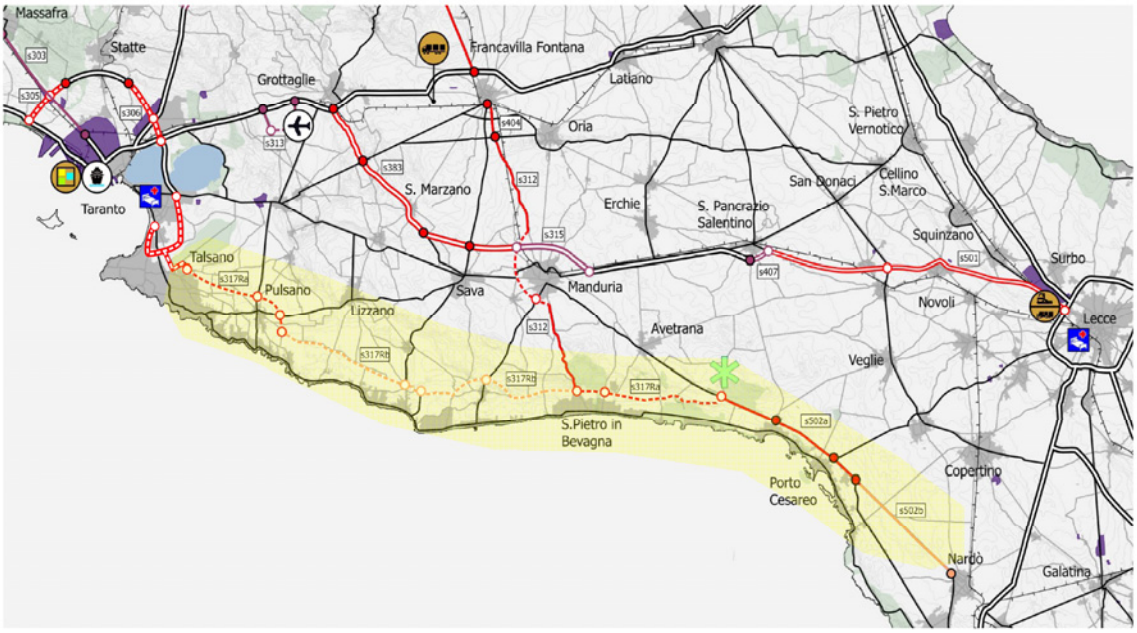
SR8 Adeguamento e realizzazione della tratta Lecce-Melendugno al Tipo C (s513)

La Regione, con Deliberazione della Giunta n. 2009 del 28/12/2006, ha già dichiarato di fondamentale importanza l'intervento che riguarda la Strada Regionale 8, per il quale si ritiene debbano essere messe in opera le attività necessarie alla concreta realizzazione del 1° lotto (adeguamento Conferenza di Servizi 15 febbraio 2006).

Realizzazione della tangenziale sud di Taranto al Tipo B da Taranto a Talsano (s381), SR8 Realizzazione della Strada litoranea interna da Talsano ad Avetrana al Tipo C e adeguamento della SP359 Nardò-Avetrana al Tipo C (s317Ra, s502a, s317Rb, s502b)

Il Piano assume dal Protocollo del Grande Salento l'esigenza di rispondere ai territori che si affacciano sulla costa ionica del Salento e che, soprattutto nella stagione estiva, subiscono le esternalità di un traffico che raggiunge elevati livelli di congestione. La proposta formulata dalla Provincia di Taranto di realizzare un nuovo asse tra Talsano e Avetrana interamente al Tipo B (s317) (in continuità con la tangenziale sud di Taranto, che il Piano assume come opera prioritaria, anche considerato l'avanzato livello di progettazione e finanziamento), è stato simulato e valutato sotto il profilo trasportistico, ma non risulta adeguato alle caratteristiche del territorio e della mobilità dell'area, soprattutto in uno scenario che vede completato l'asse Bradanico-Salentino (asse veloce Taranto-Lecce). Il Piano Attuativo propone quindi una rimodulazione dell'intervento, da legare all'intervento di adeguamento, allargamento e messa in sicurezza della SP359 Nardò-Avetrana (s502) e che prevede l'adeguamento al Tipo C dell'intero asse da Talsano a Nardò. Le valutazioni di questo scenario alternativo hanno mo-

strato l'opportunità di procedere ad una realizzazione per fasi, che adegui dapprima quei tratti che meglio rispondono a criticità localizzate e che possono essere efficacemente connessi alla viabilità di collegamento all'asse veloce Taranto-Lecce. Queste realizzazioni anticipate risultano prioritarie per il Piano all'orizzonte del 2013, mentre il completamento dell'intero asse è rinviabile all'orizzonte del 2020.



2.3.3.4 Interventi nei Sistemi territoriali a valenza strategica

Il Piano Attuativo del Trasporto stradale del PRT è chiamato ad occuparsi esclusivamente della viabilità di interesse regionale, individuata e gerarchizzata in base ai tre livelli gerarchici sopra osservati: Rete di collegamento regionale/nazionale, Rete di accessibilità regionale principale e Rete di accessibilità regionale secondaria. Secondo quanto previsto dalla LR 16/2008, il Piano Attuativo ha tuttavia individuato dei sistemi territoriali a valenza regionale strategica che costituiscono una sorta di quarto livello gerarchico della viabilità di interesse regionale: alcuni elementi di viabilità locale, tendenzialmente la direttrice principale identificabile in ciascun sistema, potrebbero infatti essere considerati di interesse regionale in ragione della sostenibilità sociale, economica ed ambientale che il governo regionale deve garantire a tutto il territorio ed in particolare alle aree maggiormente vulnerabili.

Il Piano Attuativo ha individuato anche le aree in cui, su proposta degli Enti competenti, promuovere l'individuazione e la rifunzionalizzazione di viabilità locali d'interesse regionale in quanto a servizio di aree di particolare valore turistico ed ambientale:

- Parco del Gargano-Foresta Umbra

- Laghi di Lesina e Varano
- Monti Dauni Settentrionali-Territorio di Celenza Fortore
- Monti Dauni Meridionali-Territori di Faeto, Accadia
- Saline di Margherita di Savoia
- Parco dell'Ofanto
- Parco dell'Alta Murgia-Area di Castel del Monte
- Parco dell'Alta Murgia-Territorio di Altamura
- Valle d'Itria (area di Castellaneta)
- Area costiera di San Cataldo-San Foca
- Laghi Alimini
- Area costiera di Santa Cesarea
- Punta di Santa Maria di Leuca
- Area costiera di Gallipoli-Santa Caterina
- Area costiera di Porto Cesareo

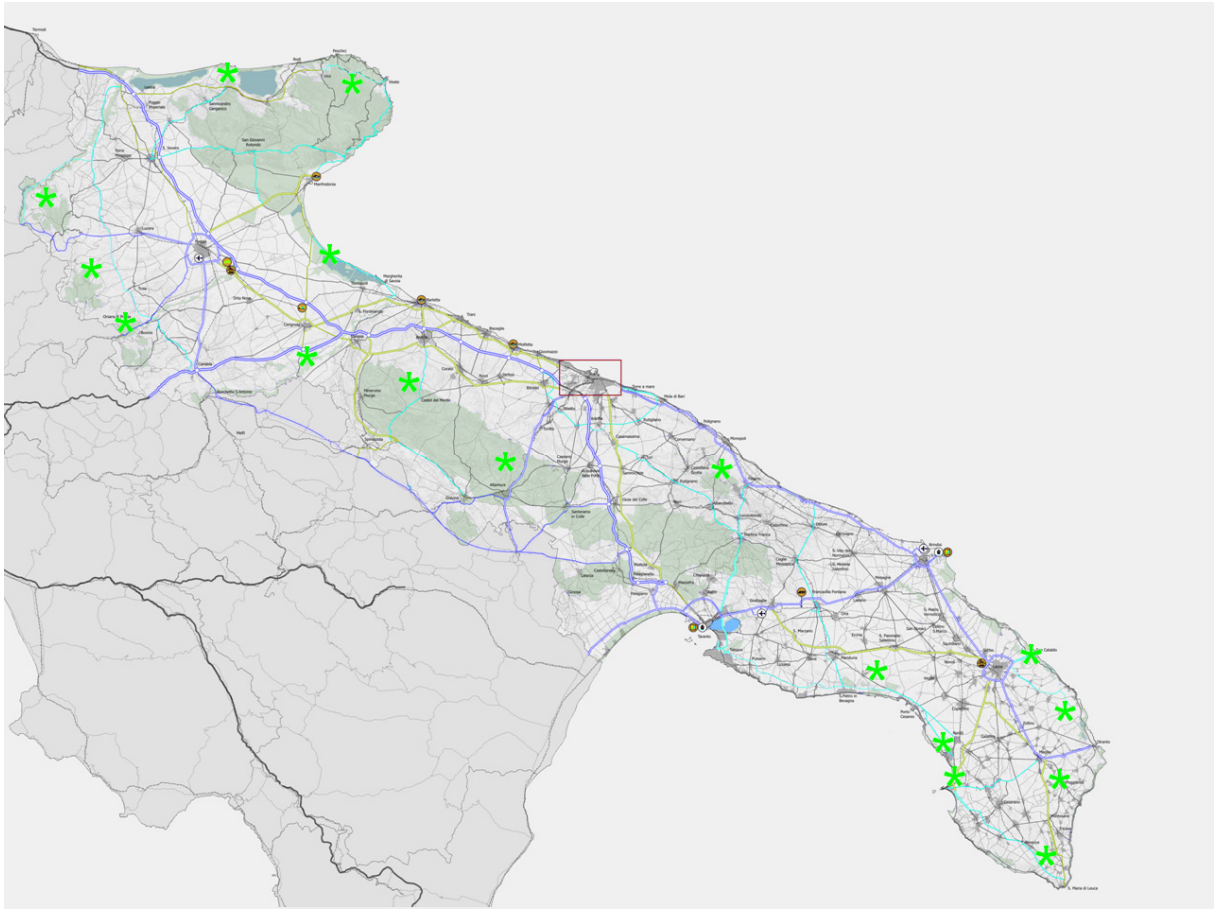


Figura 22. Localizzazione dei sistemi territoriali a valenza strategica (*).

L'individuazione degli specifici assi che assolvono alla funzione di accessibilità locale a questi sistemi strategici dovrà essere condotta sulla base di valutazioni di natura trasportistica, ambientale ed economica da parte degli EELL interessati e sarà validata dall'Amministrazione regionale. Si tratta in ogni caso di viabilità di Tipo F. Su questi assi le azioni previste riguardano manutenzione straordinaria, adeguamento, messa in sicurezza, creazione di piazzole attrezzate.

2.3.3.5 Interventi sulla rete ciclabile

Come indicato dalla LR16/2008 PRT, per realizzare una **rete** integrata e sicura **per la mobilità ciclabile** e definire i necessari interventi di adeguamento, messa in sicurezza e segnaletica sulla viabilità, il Piano assume i risultati del progetto Cyronmed (Cycle Route Network of the Mediterranean, progetto finanziato nell'ambito del Programma europeo Interreg III B – ArchiMed) che individua gli itinerari percorribili e gli interventi infrastrutturali necessari per migliorarne la sicurezza e il confort della **rete ciclabile mediterranea** in territorio pugliese (art. 13).

Le informazioni riportate nel seguito del paragrafo sono tratte dallo Studio di Fattibilità completato nell'aprile 2008.

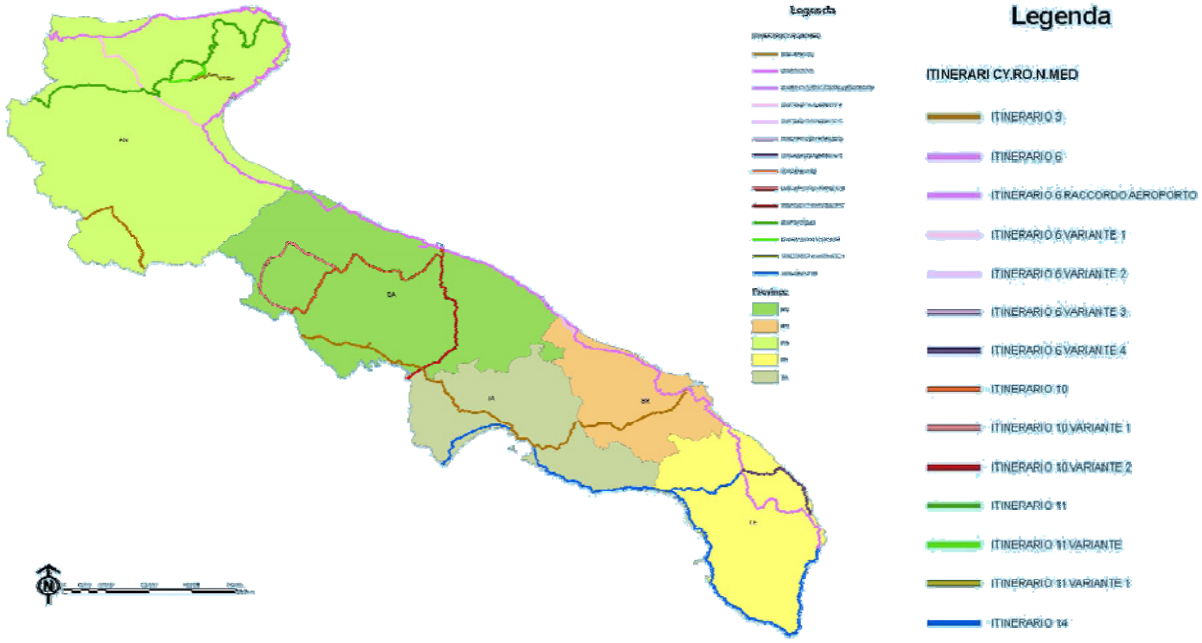


Figura 23. Gli itinerari CY.RO.N.MED in Puglia.

Gli itinerari principali sono stati individuati sulla viabilità esistente, per quanto possibile a minore o a basso traffico, dove sono stati previsti specifici interventi da realizzare ai fini della percorribilità ciclistica. Sono inoltre state prese in considerazione anche strade di servizio (bonifica, forestali, acquedotto) e reti ferroviarie dimesse che, opportunamente riconvertite, possono rappresentare delle infrastrutture di pregio in quanto separate dal traffico motorizzato.

Itinerario n. 3: La via dei Pellegrini (EV5). L'itinerario n. 3 si sviluppa nella provincia di Foggia, attraversando il territorio dei comuni del Sub Appennino Dauno e, dopo uno "sconfinamento" in Basilicata, prosegue, nell'ordine, nelle province di Bari, Taranto e Brindisi. Allo stato attuale la Via dei Pellegrini risulta percorribile in una condizione ottimale per 11,5 km concentrati in gran parte nella provincia di Brindisi, e per circa 130 km lungo strade caratterizzate da viabilità veicolare a basso flusso mentre, soprattutto nel territorio tarantino e nel territorio di Altamura, per un totale di circa 118 km l'itinerario corre lungo infrastrutture che sono ancora da adeguare.

Itinerario n. 6: La via Adriatica. L'itinerario n. 6 si sviluppa lungo tutta la costa adriatica della Puglia dalla provincia di Foggia fino a quella di Lecce passando per il territorio delle province di Bari e Brindisi. La Via Adriatica risulta attualmente essere interessata per 152 Km da piste ciclabili realizzate

o in corso di realizzazione, e per 149 km da strade a bassa percorrenza, mentre per i restanti 402 km, corre su tratti di strade che necessitano interventi di adeguamento per essere usati in sicurezza.

Itinerario n. 10: La via dei Borboni. La Via dei Borboni è un itinerario che coinvolge 20 comuni attraversati da un percorso che tenendo conto delle varianti si snoda nella parte interna della Puglia penetrando per lunghi tratti nel Parco Nazionale dell'Alta Murgia. La Via dei Borboni risulta in gran parte percorribile lungo strade a bassa intensità di traffico per 162 km. Il livello ottimale di ciclabilità risulta concentrato nel territorio comunale di Bari dove l'itinerario si snoda lungo più di 7 km di pista ciclabile. I restanti 51,5 km di itinerario interessano tratti su cui il livello di ciclabilità non è accettabile e per i quali sono quindi necessari specifici interventi di adeguamento.

Itinerario n. 11: L'alta via dell'Italia Centrale. L'itinerario si sviluppa completamente all'interno dalla provincia di Foggia collegando il Sub Appennino Dauno con il Gargano. Più del 74% della lunghezza dell'itinerario ha un livello di ciclabilità non accettabile. Pertanto per più di 147 km saranno necessari specifici interventi di adeguamento. Solo per 4,5 km l'itinerario percorre (nei territori di Monte Sant'Angelo e S. Giovanni Rotondo) tratti che possiedono requisiti ottimali di ciclabilità, mentre per 47 km l'itinerario si snoda su strade a bassa intensità di traffico.

Itinerario n. 14: La via dei Tre Mari. L'itinerario collega mar Adriatico, Ionio e Tirreno, dalle coste salentine a Sapri, attraversando le pianure apulo-lucane fino ai primi contrafforti del Pollino. Dei 271 km di lunghezza dell'itinerario 60 km hanno un livello di ciclabilità ottimale, per essere localizzati lungo piste ciclabili realizzate o in corso di realizzazione, mentre quasi 193,5 km corrono lungo tratti non adeguati. Solo i restanti 18 km percorrono tratti stradali a bassa intensità di traffico.

Investimenti necessari alla realizzazione della rete CY.R.ON.MED

I costi che lo Studio di Fattibilità ha calcolato oscillano dai 28 MEuro necessari alla realizzazione dell'itinerario n. 10 La Via dei Borboni, ai 46 MEuro necessari per l'itinerario n. 11 Alta via dell'Italia centrale, mentre per l'itinerario più lungo, il n. 6 La Via adriatica, viene stimata una spesa di poco meno di 133 MEuro. Il costo totale della realizzazione della rete ciclabile in Puglia è pertanto stimato in poco più di 291 Milioni di Euro.

Tabella 7. Abaco degli interventi tipo e relativi costi unitari.

Tipologia di intervento		Costo unitario			
		Ambito urbano		Ambito extraurbano	
1	Striscia di delimitazione corsia stradale	2,00	€/m	1,00	€/m
2	Segnaletica verticale	6,60	€/m	1,32	€/m
3	Zona 30	26,80	€/m	n.p.	€/m
4	Eliminazione parcheggi	0,80	€/m	n.p.	€/m
5	Segnaletica luminosa	3,75	€/m	0,75	€/m
6	Delimitazione corsia ciclabile su strada esistente	150,00	€/m	220,00	€/m
7	Adeguamento marciapiede esistente	75,00	€/m	75,00	€/m
8	Rifacimento pavimentazione in asfalto	45,00	€/m	39,00	€/m
9	Rifacimento pavimentazione in altro materiale	80,00	€/m	70,00	€/m
10	Adeguamento banchina senza esproprio	0,00	€/m	135,00	€/m
11	Adeguamento banchina con esproprio	0,00	€/m	200,00	€/m
12	Adeguamento incrocio	1.020,00	€/cad	1.020,00	€/cad
		85,00	€/m	120,00	€/m
13	Realizzazione sovrappasso	0,00	€/cad	100.000,00	€/cad
14	Installazione guard rail omologato rivestito in legno	0,00	€/m	200,00	€/m
15	Conversione di tracciati ferroviari dismessi	0,00	€/m	220,00	€/m

Tabella 8. Costi totali di realizzazione per itinerario.

Provincia	*Itinerario: 3*		*Itinerario: 6*		*Itinerario: 10*		*Itinerario: 11*		*Itinerario: 14*	
	Comuni	*Costo*	*Comuni*	*Costo*	*Comuni*	*Costo*	*Comuni*	*Costo*	*Comuni*	*Costo*
	n.	*€*	*n.*	*€*	*n.*	*€*	*n.*	*€*	*n.*	*€*
Foggia	5	1.724.897,61	23	85.220.606,87	0	0,00	13	46.108.934,23	0	0,00
Bari	3	12.592.980,57	9	26.927.625,35	18	28.441.811,50	0	0,00	0	0,00
Brindisi	5	4.629.659,89	6	10.763.976,56	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Lecce	0	0,00	15	9.955.566,77	0	0,00	0	0,00	26	18.859.067,50
Taranto	10	25.094.968,73	0	0,00	1	32.403,55	0	0,00	11	20.621.977,63
Regione Puglia	**23**	**44.042.506,80**	**53**	**132.867.775,55**	**19**	**28.474.215,05**	**13**	**46.108.934,23**	**37**	**39.481.045,14**

Per gli interventi specifici si rimanda alla consultazione dello Studio di Fattibilità.

Integrazione con la modalità ferroviaria

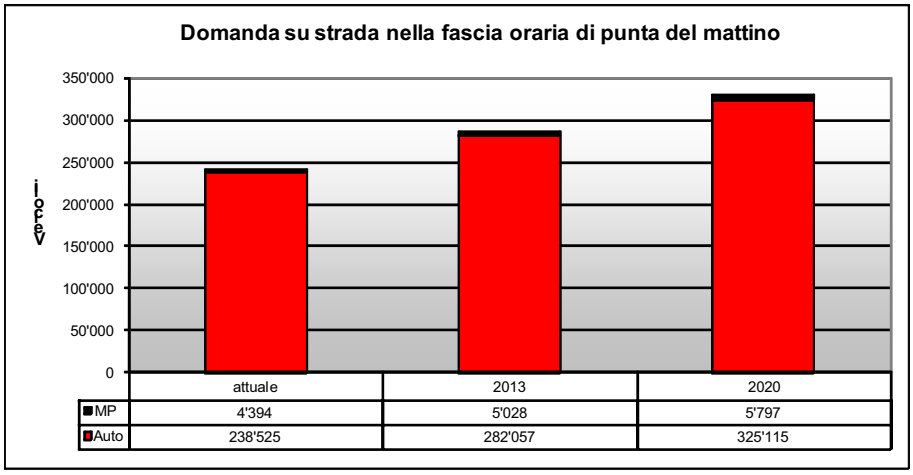
Il 46 % dei comuni attraversati da CyronMed (in tutto 76 comuni) sono serviti da stazioni ferroviarie. Anche alla luce delle caratteristiche del nuovo materiale rotabile di cui è stato dotato il servizio ferroviario regionale (tra cui 28 nuovi locomotori E464 dotati di vano per trasporto biciclette), il Piano Attuativo intende promuovere l'uso della bicicletta su tutto il territorio regionale non solo come opportunità per il tempo libero, ma anche come mezzo di mobilità sistematica, in particolare attraverso l'agevolazione dell'uso combinato bicicletta-treno, che può essere promosso tramite la realizzazione di

percorsi attrezzati di connessione tra gli itinerari ciclabili e le stazioni principali di interscambio con la mobilità ciclabile (vedi Piano Attuativo Trasporto ferroviario) e tramite la predisposizione in corrispondenza di queste stazioni di spazi e attrezzature dedicati agli utenti ciclisti:

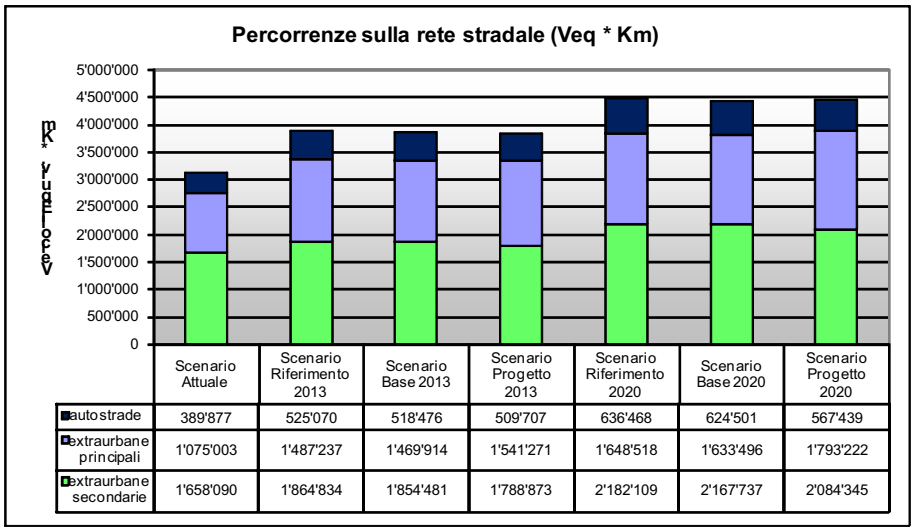
- accessibilità ciclabile alle stazioni con percorsi ciclabili illuminati e sicuri, con la realizzazione di sedi riservate e/o l'adozione di misure di *traffic calming* laddove si presentino interferenze con il traffico motorizzato;
- parcheggi e/o aree di sosta per le biciclette presso i nodi ferroviari in zone illuminate, sicure e il più prossime possibile alle banchine.

2.3.4 VALUTAZIONE DEGLI SCENARI DI PROGETTO

In base alle stime effettuate la domanda complessiva di auto e mezzi pesanti che interessa il territorio regionale, tra lo stato attuale e il 2013, è destinata a subire un incremento del 18%, passando dai circa 250.000 veic/h a circa 287.000 veic/h nella fascia di punta del mattino; al 2020 si stima un ulteriore incremento del 15% che porta la domanda complessiva a circa 330.000 veic/h.



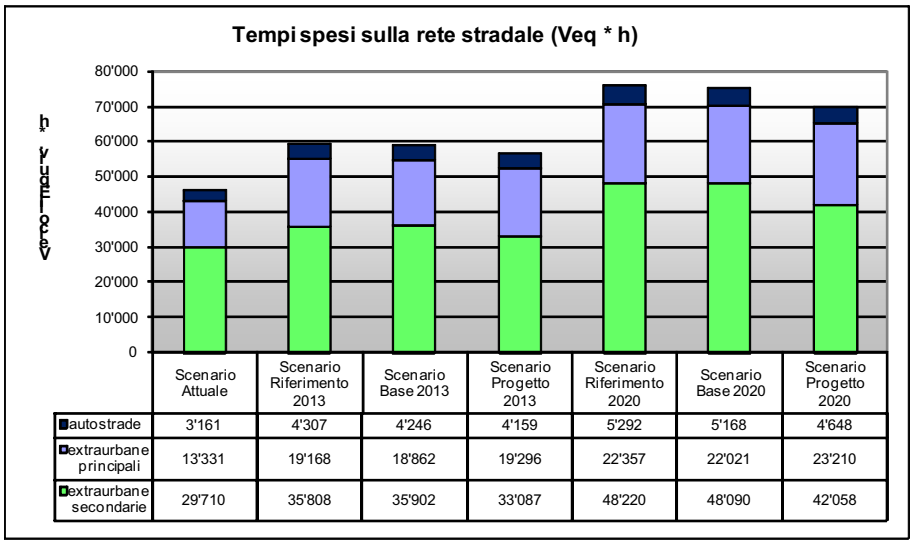
Tale incremento comporta un progressivo e generalizzato aumento delle percorrenze sulla rete stradale.



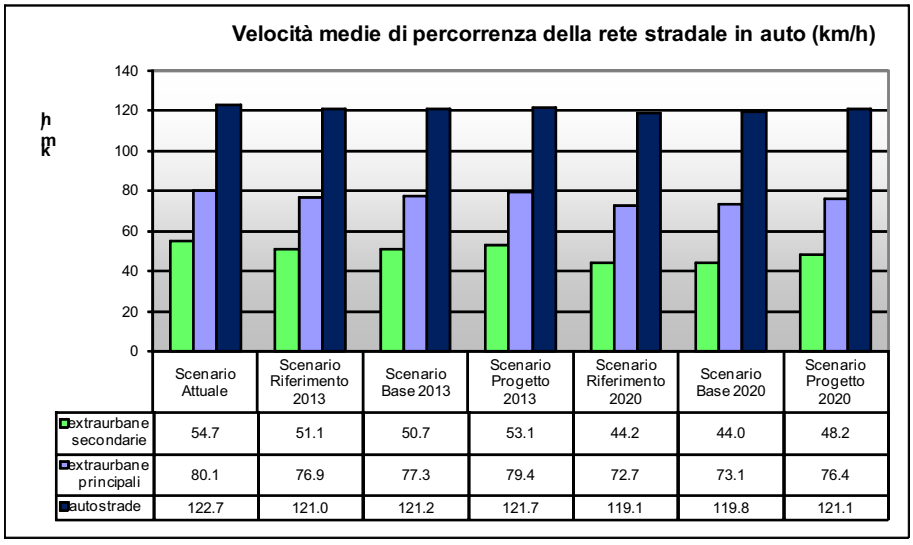
	Scenario Attuale	Scenario Riferimento 2013	Scenario Base 2013	Scenario Progetto 2013	Scenario Riferimento 2020	Scenario Base 2020	Scenario Progetto 2020
autostrade	389'877	525'070	518'476	509'707	636'468	624'501	567'439
extraurbane principali	1'075'003	1'487'237	1'469'914	1'541'271	1'648'518	1'633'496	1'793'222
extraurbane secondarie	1'658'090	1'864'834	1'854'481	1'788'873	2'182'109	2'167'737	2'084'345

Analizzando nel dettaglio le percorrenze sulle diverse categorie di strade, si nota che nello scenario di progetto sia 2013 che, soprattutto, 2020, si assiste ad una diminuzione del traffico sulla viabilità autostradale a favore di un incremento del traffico sulla viabilità extraurbana principale. Ciò è dovuto al completamento, alla messa a sistema e al potenziamento di assi viari paralleli all'autostrada, che le sottraggono traffico in quanto non assoggettati a pedaggio; in particolare questi fenomeni di trasferimento si verificano dal tratto autostradale incluso tra i nuovi caselli di Foggia sud e di Bari verso la SS16, oggetto di numerosi interventi di adeguamento/potenziamento. Il miglioramento e la messa in rete della viabilità extraurbana principale comporta anche un trasferimento di traffico dalla viabilità extraurbana secondaria, riportando su strade a due corsie per senso di marcia gli spostamenti di media-lunga percorrenza sul territorio regionale.

Al fine di analizzare il livello di servizio della rete stradale, nelle immagini seguenti si riportano tempi di percorrenza e velocità medie, distinte per categoria.



	Scenario Attuale	Scenario Riferimento 2013	Scenario Base 2013	Scenario Progetto 2013	Scenario Riferimento 2020	Scenario Base 2020	Scenario Progetto 2020
autostrade	3'161	4'307	4'246	4'159	5'292	5'168	4'648
extraurbane principali	13'331	19'168	18'862	19'296	22'357	22'021	23'210
extraurbane secondarie	29'710	35'808	35'902	33'087	48'220	48'090	42'058



	Scenario Attuale	Scenario Riferimento 2013	Scenario Base 2013	Scenario Progetto 2013	Scenario Riferimento 2020	Scenario Base 2020	Scenario Progetto 2020
extraurbane secondarie	54.7	51.1	50.7	53.1	44.2	44.0	48.2
extraurbane principali	80.1	76.9	77.3	79.4	72.7	73.1	76.4
autostrade	122.7	121.0	121.2	121.7	119.1	119.8	121.1

Nonostante l'incremento complessivo della domanda, la rete autostradale si mantiene abbastanza scarica e presenta condizioni di deflusso estremamente fluide. Per la rete extraurbana principale l'aggravio dei livelli di servizio dovuti all'incremento della domanda è neutralizzato dall'effetto combinato dei numerosi interventi previsti al 2020, che riportano le velocità su valori paragonabili a quelli dello scenario di riferimento al 2013. Meno apprezzabili sono gli incrementi di velocità sulla viabilità secondaria tra gli scenari di riferimento e base e gli scenari di progetto.

Nelle tabelle seguenti si riporta una sintesi degli indicatori di uso della rete di confronto tra gli scenari di progetto e gli scenari Base ai due orizzonti temporali considerati; si tratta degli stessi indica-

tori impiegati nell'analisi delle singole infrastrutture e per la definizione delle priorità di intervento: percorrenze, tempi, velocità e indicatori di integrazione con i sistemi autostradale e ferroviario.

Indicatori di rete scenario di progetto 2013

Tab 1.3 Impatto sulla mobilità

Percorrenze rete di influenza [veicoli*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	3215911	3219105	3195	0%
Veicoli pesanti	373885	370919	-2966	-1%
Totale veicoli	**3589796**	**3590025**	229	**0%**

Tempi rete di influenza [veicoli*ora]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	59452	57271	-2181	-4%
Veicoli pesanti	6408	6317	-90	-1%
Totale veicoli	**65860**	**63588**	-2271	**-3%**

Tab 1.4 Integrazione con il sistema autostradale

Percorrenza su rete autostradale di influenza [veic*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	307052	313060	6007	2%
Veicoli pesanti	117457	109249	-8209	-7%
Totale veicoli	**424510**	**422309**	-2201	**-1%**

Tab 1.5 Integrazione con la ferrovia

Percorrenze su rete ferroviaria di influenza [pax*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
	246689	234874	-11815	**-5%**

Tab 1.6 Livello di servizio della rete

Velocità media di percorrenza sulla rete di influenza [km/h]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	54.1	56.2	2.1	4%
Veicoli pesanti	58.4	58.7	0.4	1%
Totale veicoli	**54.5**	**56.5**	2.0	**4%**

Indicatori di rete scenario di progetto 2020

Tab 1.3 Impatto sulla mobilità

Percorrenze rete di influenza [veicoli*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	3701269	3728498	27230	1%
Veicoli pesanti	431599	428063	-3536	-1%
Totale veicoli	**4132868**	**4156562**	23694	**1%**

Tempi rete di influenza [veicoli*ora]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	75985	71899	-4086	-5%
Veicoli pesanti	7809	7675	-134	-2%
Totale veicoli	**83794**	**79574**	-4220	**-5%**

Tab 1.4 Integrazione con il sistema autostradale

Percorrenza su rete autostradale di influenza [veic*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	368775	361126	-7649	-2%
Veicoli pesanti	142070	114618	-27452	-19%
Totale veicoli	**510845**	**475745**	-35101	**-7%**

Tab 1.5 Integrazione con la ferrovia

Percorrenze su rete ferroviaria di influenza [pax*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
	336828	293267	-43561	**-13%**

Tab 1.6 Livello di servizio della rete

Velocità media di percorrenza sulla rete di influenza [km/h]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	48.7	51.9	3.1	6%
Veicoli pesanti	55.3	55.8	0.5	1%
Totale veicoli	**49.3**	**52.2**	2.9	**6%**

Questi indicatori confermano quanto già commentato precedentemente. Si noti in particolare l'incremento delle velocità medie sulla rete stradale regionale (variabile tra il 4% dello scenario di progetto 2013 e il 6% dello scenario di progetto 2020), che denota un miglioramento dei livelli di servizio. Si verifica inoltre una diminuzione delle percorrenza su rete autostradale e ferroviaria, a conferma che gli interventi previsti entrano in parziale competizione con la viabilità a pedaggio e la ferrovia.

Infine, sempre seguendo lo schema impiegato per la definizione delle priorità, si riportano gli indicatori relativi all'impatto territoriale degli interventi, rispettivamente per gli scenari 2013 e 2020.

Indicatori di accessibilità scenario di progetto 2013

Tab 2.3 Miglioramento dell'accessibilità verso i poli del trasporto e la rete primaria

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Aeroporto di Foggia	Aeroporto di Bari	Aeroporto di Brindisi	media Aeroporti	A14	A16	media Autostrade
Senza intervento	139.9	91.8	99.2	110.2756849	152.5	159.0	155.8
Con intervento	123.2	90.7	97.5	103.8021157	149.6	156.0	152.8
Differenza	-16.6	-1.1	-1.7	-6.473569254	-2.9	-3.0	-3.0
Variazione percentuale	-11.9%	-1.2%	-1.7%	-5.9%	-1.9%	-1.9%	**-1.9%**
Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	**Porto di Manfredonia**	**Porto di Bari**	**Porto di Brindisi**	**Porto di Taranto**	**media Porti**		**media pesata per i tre sistemi**
Senza intervento	151.3	90.2	100.5	89.6	107.8724201		124.6
Con intervento	148.3	88.6	100.1	87.4	106.1110502		120.9
Differenza	-3.0	-1.6	-0.3	-2.2	-1.761369863		-3.7
Variazione percentuale	-2.0%	-1.7%	-0.3%	-2.4%	-1.6%		**-3.0%**

Tab 2.4 Miglioramento dell'accessibilità territoriale

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Area influenza	Foggia	Bari	Brindisi	Taranto	Lecce	media capoluoghi provinciali
Senza intervento	114.5	133.5	90.2	100.5	89.6	111.7	105.1
Con intervento	111.1	129.9	88.6	100.1	87.4	108.6	102.9
Differenza	-3.4	-3.5	-1.6	-0.3	-2.2	-3.0	**-2.1**
Variazione percentuale	-2.9%	-2.6%	-1.7%	-0.3%	-2.4%	-2.7%	**-2.0%**

Tab 2.5 Miglioramento dell'accessibilità verso gli ambiti paesaggistici e i distretti industriali

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Subappennino Dauno	Gargano	Alta Murgia	Murgia dei Trulli	Salento		media
Senza intervento	153.7	174.8	104.9	95.1	130.3		131.7
Con intervento	147.8	170.3	102.1	92.0	126.6		127.8
Differenza	-5.9	-4.5	-2.8	-3.0	-3.7		**-4.0**
Variazione percentuale	-3.8%	-2.6%	-2.7%	-3.2%	-2.9%		**-3.0%**
Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	**Nord-barese ofantino**	**Conca nord barese**	**Murgiano**	**Dei Trulli**	**Nardò-Gallipoli**	**Casarano**	**media**
Senza intervento	106.5	96.9	98.3	97.0	125.6	139.2	110.6
Con intervento	103.8	94.6	96.1	93.7	121.0	135.7	107.5
Differenza	-2.7	-2.4	-2.2	-3.3	-4.6	-3.4	**-3.1**
Variazione percentuale	-2.5%	-2.4%	-2.2%	-3.4%	-3.6%	-2.5%	**-2.8%**

Indicatori di accessibilità scenario di progetto 2020

Tab 2.3 Miglioramento dell'accessibilità verso i poli del trasporto e la rete primaria

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Aeroporto di Foggia	Aeroporto di Bari	Aeroporto di Brindisi	media Aeroporti	A14	A16	media Autostrade
Senza intervento	142.9	92.0	102.5	112.5	155.8	162.2	159.0
Con intervento	126.0	89.3	100.1	105.2	151.2	156.8	154.0
Differenza	-16.9	-2.7	-2.4	-7.3	-4.6	-5.4	-5.0
Variazione percentuale	-11.8%	-2.9%	-2.3%	-6.5%	-2.9%	-3.3%	**-3.1%**
Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	**Porto di Manfredonia**	**Porto di Bari**	**Porto di Brindisi**	**Porto di Taranto**	**media Porti**		**media pesata per i tre sistemi**
Senza intervento	147.3	91.8	102.0	92.0	108.3		126.6
Con intervento	141.8	89.7	101.5	88.4	105.3		121.5
Differenza	-5.5	-2.2	-0.5	-3.7	-3.0		-5.1
Variazione percentuale	-3.7%	-2.4%	-0.5%	-4.0%	-2.7%		**-4.0%**

Tab 2.4 Miglioramento dell'accessibilità territoriale

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Area influenza	Foggia	Bari	Brindisi	Taranto	Lecce	media capoluoghi provinciali
Senza intervento	117.7	136.0	91.8	102.0	92.0	113.7	107.1
Con intervento	112.3	132.4	89.7	101.5	88.4	111.8	104.8
Differenza	-5.4	-3.5	-2.2	-0.5	-3.7	-1.9	**-2.4**
Variazione percentuale	-4.6%	-2.6%	-2.4%	-0.5%	-4.0%	-1.6%	**-2.2%**

Tab 2.5 Miglioramento dell'accessibilità verso gli ambiti paesaggistici e i distretti industriali

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Subappennino Dauno	Gargano	Alta Murgia	Murgia dei Trulli	Salento		media
Senza intervento	156.7	175.1	108.0	97.3	134.0		134.2
Con intervento	147.5	169.7	103.3	92.3	127.8		128.1
Differenza	-9.2	-5.4	-4.7	-5.0	-6.2		**-6.1**
Variazione percentuale	-5.9%	-3.1%	-4.4%	-5.1%	-4.6%		**-4.5%**
Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	**Nord-barese ofantino**	**Conca nord barese**	**Murgiano**	**Dei Trulli**	**Nardò-Gallipoli**	**Casarano**	**media**
Senza intervento	109.6	99.9	101.6	98.8	128.8	143.1	113.6
Con intervento	105.0	96.3	97.2	92.9	121.0	137.1	108.3
Differenza	-4.6	-3.6	-4.4	-5.9	-7.8	-5.9	**-5.4**
Variazione percentuale	-4.2%	-3.6%	-4.3%	-6.0%	-6.1%	-4.1%	**-4.7%**

Sia per lo scenario di progetto 2013 che per lo scenario di progetto 2020 si verifica una generalizzata diminuzione dei tempi medi di accesso sia verso le principali polarità del trasporto che verso capoluoghi provinciali e aree ritenute strategiche perché di interesse turistico/paesaggistico e a forte connotazione industriale.

3 Trasporto ferroviario

3.1 Gli indirizzi del PRT

Il Piano Attuativo per il trasporto ferroviario contiene le scelte progettuali di dettaglio che l'Amministrazione regionale ha formulato a partire da obiettivi, strategie e linee di intervento definite dal PRT nella Legge Regionale 16 del 23 giugno 2008.

Obiettivi e strategie sono stati definiti dal PRT senza suddividerli per modalità di trasporto, al fine di garantire una programmazione attenta a coesione, coerenza ed integrazione complessive dello scenario di mobilità, in linea con l'approccio comodale che informa tutta la filosofia del Piano; per la loro consultazione si rimanda al testo di legge (artt. 5-8). Le linee di intervento sono state invece declinate per modalità, come dettato dal comma 2 dell'art. 7 della LR 18/2002 modificata; per assicurare la piena comprensione del Piano Attuativo del PRT, nel presente paragrafo vengono riportate le linee di intervento per il trasporto ferroviario, oggetto del Titolo IV della LR16/2008,.

Il PRT ha innanzitutto stabilito che il Piano Attuativo si ponesse l'obiettivo di definire un modello di esercizio teorico integrato fondato sulla interoperabilità tra le reti e sulla gerarchizzazione dei servizi ferroviari passeggeri (cfr. Art. 17) e di classificare di conseguenza le stazioni ferroviarie (cfr. Art. 18), individuando queste come azioni propedeutiche alla definizione di dettaglio e all'attuazione di tutte le altre linee di intervento previste (cfr. Art. 19 e Art. 20).

Le azioni individuate dal PRT, sulla base delle quali il presente Piano Attuativo ha declinato le proprie scelte progettuali, sono state poi definite distinguendole per mobilità delle persone e mobilità delle merci.

3.1.1 AZIONI PER LA MOBILITÀ DELLE PERSONE (ART. 19)

a. Realizzare collegamenti ferroviari dagli aeroporti di Bari e Brindisi verso i principali poli dei rispettivi bacini di influenza, per assicurare l'adduzione alla modalità aerea.

b. Promuovere le necessarie sinergie tra gestori delle infrastrutture e dei servizi ferroviari finalizzate all'attuazione del modello di esercizio teorico integrato di cui al all'Art. 17 comma 2 e al conseguimento di tutte le possibili economie di scala nelle attività di gestione e allo sfruttamento ottimale della capacità ferroviaria complessiva della rete regionale. L'azione del consorzio dovrà essere improntata al raggiungimento della piena interoperabilità delle reti e alla progressiva e pianificata omogeneizzazione del materiale rotabile e della sua gestione.

c. Progettare un modello di integrazione tariffaria co-modale in sintonia con quanto disposto dall'Art. 29 "Sistema tariffario integrato" della LR 18/2002 "Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale", da attuare per fasi tenendo conto anche delle risultanze del progetto TIBE, finanziato dalla Regione nell'ambito della misura 6.2 del POR 2000-2006.

d. Realizzare gli interventi di velocizzazione delle linee (elettrificazione, raddoppi, realizzazione punti di incrocio, soppressione di passaggi a livello, riqualificazione impianti tecnologici ecc.) funzionali all'attuazione del modello di esercizio teorico integrato.

e. Realizzare gli interventi di integrazione e completamento della rete (ripristino e prolungamenti di linee, realizzazione di bretelle di connessione) funzionali all'attuazione del modello di esercizio teorico integrato.

f. Attrezzare per l'interscambio le stazioni di valenza regionale e territoriale del servizio ferroviario in funzione del modello di esercizio teorico integrato.

g. Attuare un programma di riorganizzazione del nodo di Bari sotto il profilo impiantistico e degli apparati tecnologici, funzionale al modello di esercizio teorico integrato.

h. Promuovere soluzioni di integrazione tra sistemi Light Rapid Transit (LRT) e sistemi ferroviari tradizionali che prevedono l'uso promiscuo dell'infrastruttura da parte di materiale ferroviario e veicoli di tipo tranviario (es. tecnologia Treno-Tram), da applicare sia in ambito urbano sia in ambiti a particolare valenza ambientale e/o da valorizzare sotto il profilo turistico. Il PRT stabilisce che la progettazione di tali sistemi, che dovrà essere oggetto di approfondimento attraverso specifici Studi di Fattibilità, sia sviluppata e recepita, per le rispettive competenze, negli strumenti di programmazione gerarchicamente sottordinati al PRT relativi al livello territoriale interessato (Piani Provinciali di Bacino, PUM, PGTU).

3.1.2 AZIONI PER LA MOBILITÀ DELLE MERCI (ART. 20)

a. Promuovere, in coordinamento con le Regioni interessate e con il gestore della rete, la definizione di un modello di esercizio di riferimento per la linea Bologna-Bari che, sfruttando la centralizzazione del controllo del traffico permetta l'impegno ottimale della capacità dell'infrastruttura a

beneficio della regolarità di esercizio e della velocità commerciale dei collegamenti merci e passeggeri di lunga percorrenza.

b. Realizzare gli interventi dell'"ultimo miglio" in accesso ai principali nodi logistici e di trasporto strategici per lo sviluppo del trasporto combinato ferro-mare, ferro-strada e strada-rotaia.

c. Integrare le aree portuali e retroportuali dei nodi strategici per il trasporto combinato ferro-mare con terminal intermodali e raccordi alla rete nazionale.

d. Valutare l'opportunità di istituzione di servizi "treni blocco" sulla linea Taranto-Brindisi per il trasporto di contenitori.

3.2 Scenario di Progetto

3.2.1 LA TRADUZIONE PROGETTUALE DEL PRT NEL PIANO ATTUATIVO PER IL TRASPORTO FERROVIARIO

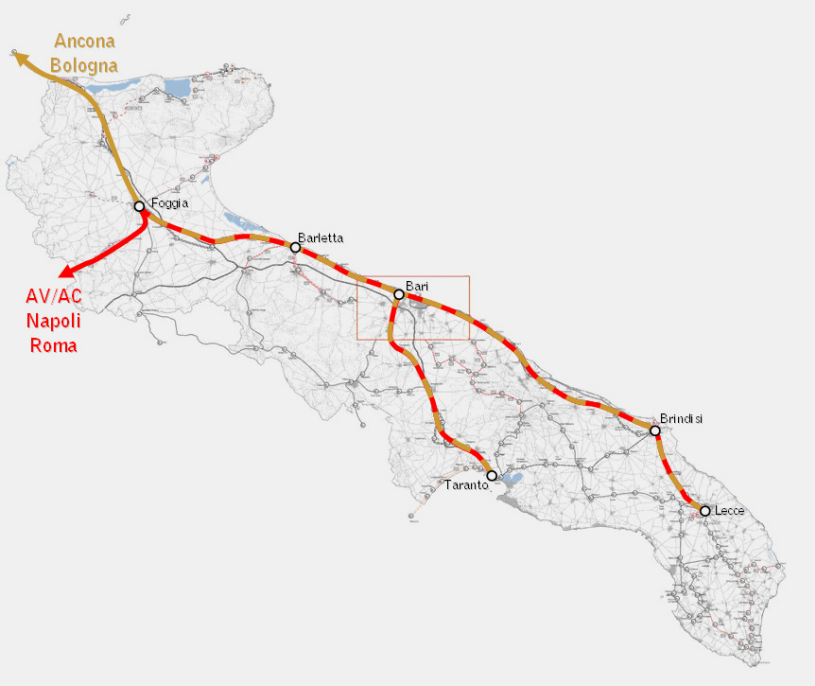
Il potenziamento del trasporto ferroviario di persone e merci costituisce uno dei punti forza del Piano Attuativo del PRT 2009-2013. Attraverso il Piano si è tentato di garantire un approccio sistemico alla progressiva attuazione dello scenario di progetto del sistema ferroviario regionale.

3.2.1.1 Trasporto merci e passeggeri di lunga percorrenza

Sul versante del trasporto delle merci e dei passeggeri di lunga percorrenza, il Piano Attuativo riafferma due priorità strategiche per la regione Puglia:

- l'urgenza del completamento del raddoppio della linea Adriatica tra Lesina e Termoli per il quale sono da tempo disponibili i finanziamenti;
- la necessità di monitorare l'avanzamento dei lavori per la realizzazione della linea ad Alta Capacità Napoli-Foggia-Bari, opera indispensabile per garantire il collegamento dell'intera regione alla rete AV nazionale.

Queste due opere, oltre che per migliorare velocità e regolarità dei servizi passeggeri, sono indispensabili affinché la Puglia possa esprimere compiutamente anche le sue potenzialità di piattaforma logistica attraverso il proprio sistema portuale completando l'offerta di feederaggio via terra al sistema di trasporto marittimo. Alle due priorità suddette se ne aggiunge una terza, che consiste nel completamento dei raccordi e degli impianti per l'intermodalità mare-ferro-strada che, attraverso il naturale coordinamento tra gli hub di Taranto-Brindisi e Bari, consentirà di gestire al meglio la capacità ferroviaria disponibile sulla linea Adriatica.



La realizzazione della **linea AC Napoli-Foggia-Bari** è fondamentale in quanto rappresenta l'unico raccordo della regione alla rete dell'Alta Velocità. Pur trattandosi di un'opera che va oltre l'orizzonte del 2020, il Piano Attuativo la introduce come prospettiva irrinunciabile per l'assetto finale del sistema ferroviario regionale. D'altro canto va tenuto conto che la Puglia è in grado di apportare un significativo valore aggiunto in termini di traffico alla rete AV/AC contribuendo, ad esempio, ad un efficiente sfruttamento della capacità delle linee a sud di Roma altrimenti sottoutilizzata.

Pur non appartenendo alla rete AV/AC, la **linea Adriatica** rappresenta comunque la direttrice fondamentale nel breve-medio periodo e una risorsa strategica per il trasporto delle merci anche nel lungo periodo. Essa è infatti l'unica dorsale nord-sud di collegamento con porti a servizio del transhipment che sarà interamente adeguata dal 2010 al trasporto di container di sagoma high cube (grazie all'adeguamento della galleria di Cattolica), mentre la linea Tirrenica presenta diverse gallerie che non ne permettono il transito e per la quale RFI non prevede adeguamenti. Di fatto questo comporta che la linea Adriatica si candida ad essere specializzata per il traffico merci proveniente dai porti transhipment non solo di Taranto, ma anche di Gioia Tauro. La ferrovia, con la realizzazione della bretella Bellavista-Cagioni e la riorganizzazione del nodo di Bari attorno al sistema costituito dall'**Interporto Regionale e** dallo **scalo Ferruccio**, di cui il Piano Attuativo auspica la completa **integrazione funzionale**, è in grado di garantire un efficiente servizio di feederaggio ai porti. Questa capacità, che rappresenta una grande opportunità per il sistema regionale in merito alla sua vocazione di piattaforma logistica, non può essere vanificata né, sul piano dell'offerta ferroviaria, dal collo di bottiglia tra Termoli

e Lesina, né, sul piano della domanda di trasporto, dalla fragilità del sistema dell'autotrasporto pugliese. La struttura estremamente polverizzata dell'autotrasporto pugliese deve essere incentivata a sperimentare forme di intermodalità ed in particolare di trasporto combinato strada-rotaia tenuto conto, da un lato della vulnerabilità del sistema tutto-strada sulle lunghe distanze e, dall'altro, della crescente esigenza del sistema economico regionale di consolidare e accrescere la propria penetrazione sui mercati italiani ed europei. La frammentazione dell'autotrasporto e l'entità dei flussi di mezzi pesanti sulla lunga distanza che si muovono tra la Puglia e il nord italia/estero (circa 400 tir al giorno che percorrono oltre 500 km) impone di accompagnare il settore lungo una fase di transizione verso l'intermodalità (TC non accompagnato…), attraverso strategie che il Piano Attuativo definisce "di **svezzamento**", quali la RoLa (trasporto combinato strada-rotaia) e il RO-RO (trasporto combinato strada-mare), quest'ultima descritta nel capitolo sul trasporto marittimo.

La **Ro-La** (*Rollende Landstrasse*, Autostrada Viaggiante) è una soluzione di trasporto combinato accompagnato strada-rotaia che prevede il trasferimento diretto di autotreni e autoarticolati con la propria motrice su appositi carri ferroviari (ultrabassi) e la sistemazione degli autisti al seguito in vagoni passeggeri (vagoni letto/cuccette) sullo stesso convoglio. Il ricorso alla Ro-La è un esempio di intermodalità di primo livello rispetto al trasporto combinato non accompagnato, che risponde alle esigenze di quegli autotrasportatori che, non essendo in grado di federarsi e quindi operare a destinazione con autisti e motrici diversi da quelli che movimentano le merci in origine, possono comunque abbandonare il tutto-strada avvalendosi del treno per coprire la tratta più lunga del viaggio, completato con la fase della distribuzione effettuata su strada.



L'attuazione di questa strategia in particolare, ma in generale tutta la riorganizzazione virtuosa della **piattaforma logistica regionale**, necessitano di un coordinamento complessivo tra i principali

poli logistici e portuali, che garantisca la capacità di formare treni completi a modulo continentale (750 metri) da inoltrare sulla linea Adriatica sfruttandone al meglio la capacità. Un'efficiente regia nello snodo di Bari è in grado di moltiplicare (per quantità-velocità e numero di destinazioni raggiungibili) le potenzialità di feederaggio via terra dei porti pugliesi e delle attività di trasformazione realizzabili nei Distripark.

La realizzazione della variante merci (s215), della stazione di Bari smistamento (il cui progetto è stato inserito nel complesso degli interventi facenti capo all'interramento della tratta Palese-Santo Spirito a nord di Bari) e degli interventi contestuali previsti sulla rete, rappresentano un passo fondamentale in questo processo che permette a Bari di rappresentare la cerniera del sistema, avendo risolto l'inefficienza delle manovre per i treni merci da/per Taranto, non più costretti a transitare per Bari Centrale. I treni provenienti da Taranto e da Brindisi potranno convergere in spazi dedicati alla ricomposizione e all'inoltro di treni completi senza tempi morti che compromettono la competitività del sistema.

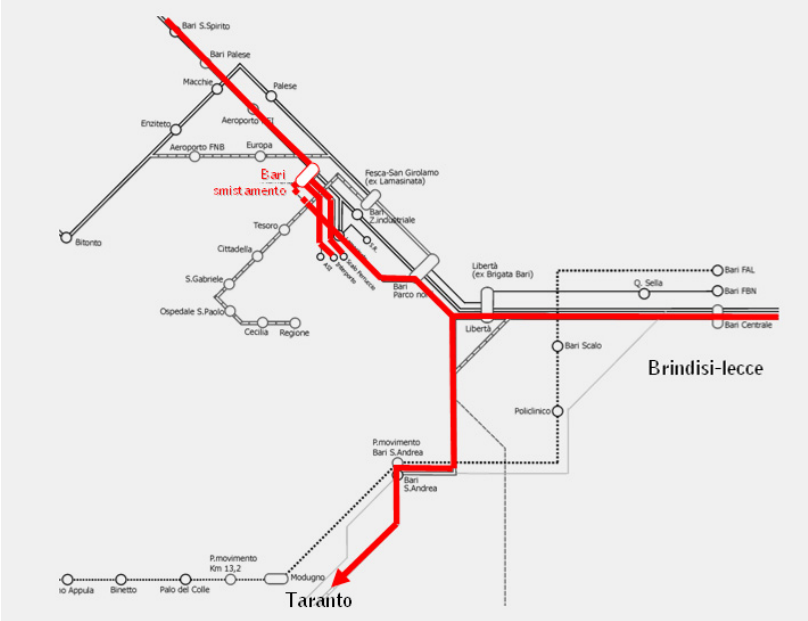


Figura 24. Schema di funzionamento della stazione di Bari smistamento.

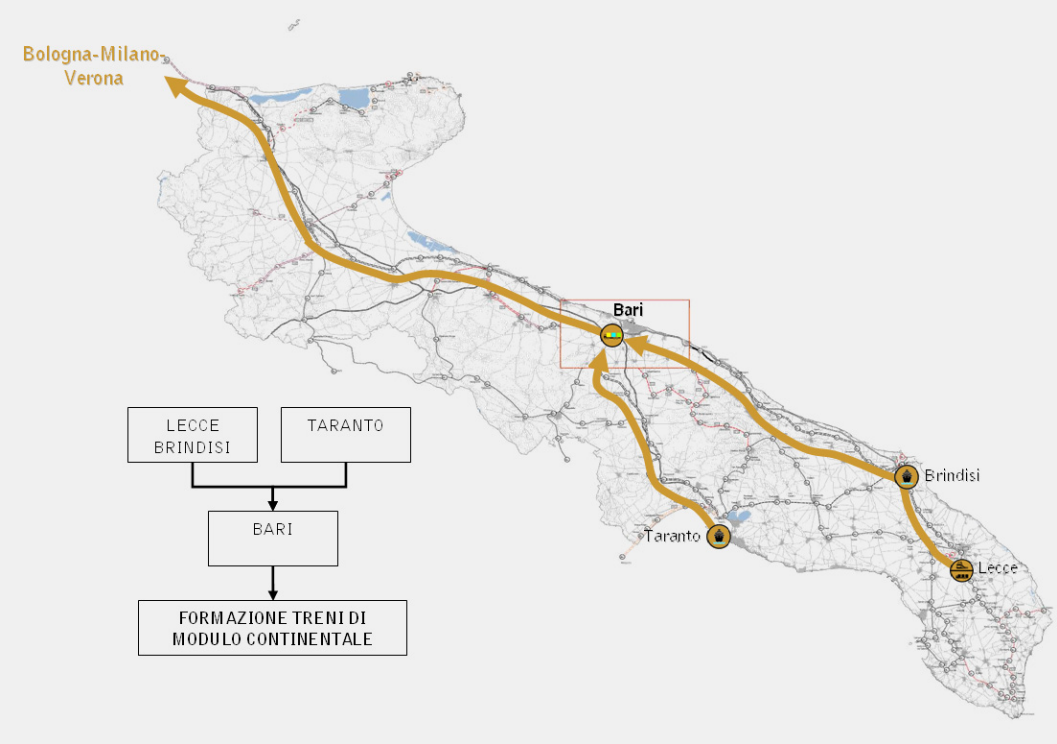


Figura 25. La piattaforma logistica e la rete ferroviaria

Va infine inserita nel contesto degli interventi funzionali alla lunga percorrenza la **sistemazione del nodo ferroviario di Bari**, che il Piano Attuativo porta a compimento e in cui confluiscono numerose azioni la cui portata va ben oltre i benefici attesi da decenni nella città capoluogo. L'infrastrutturazione proposta, condivisa con RFI e le imprese ferroviarie, consentirà di razionalizzare e potenziare a favore dell'intero sistema socio-economico regionale sia la circolazione dei treni merci che quella dei treni passeggeri. Il progetto, sviluppabile per fasi, è stato verificato anche rispetto alle ipotesi di riorganizzazione dei servizi ferroviari convergenti sul capoluogo da tutta l'area metropolitana in modo da realizzare un vero e proprio servizio ferroviario di area metropolitana.

Con lo studio di prefattibilità elaborato a seguito del Protocollo d'intesa tra Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Puglia, Comune di Bari e RFI sottoscritto nel dicembre 2005 e "*finalizzato all'ottimizzazione dell'inserimento delle reti ferroviarie nel territorio urbano, alla riorganizzazione e miglioramento del trasporto ferroviario e alla riqualificazione urbanistica delle aree ferroviarie dismesse*", sono stati definiti gli interventi per la sistemazione del Nodo ferroviario di Bari, inseriti nello schema di Protocollo d'Intesa redatto il 21 marzo 2006 e nell'Accordo preliminare tra Ministero delle Infrastrutture e Assessorato ai Trasporti della Regione Puglia sottoscritto il 28 febbraio 2007 per l'assegnazione delle risorse finanziarie inerenti il QSN 2007-2013 (fondi a valere su PON 2007-2013).

Gli interventi consistono in:

- *Nodo di Bari RFI Bari Nord: interramento in galleria superficiale della linea RFI tratta S. Spirito-Palese, con realizzazione di binari per l'esercizio provvisorio in affiancamento alla linea esistente (f206);*
- *Nodo di Bari RFI Bari Sud: variante della linea RFI tratta Bari C. Le-Bari S.Giorgio, in affiancamento alla circonvallazione stradale (f222).*

La Conferenza di Servizi per l' istruttoria sul Riassetto del Nodo ferroviario di Bari e del Progetto preliminare riguardante la Tratta a nord di Bari (interramento Bari S. Spirito-Bari Palese e nuovo impianto di Bari smistamento) e la Tratta a sud di Bari (variante di tracciato tra Bari Centrale e Bari Torre a Mare) si è aperta il 3 febbraio 2009.

L'investimento è molto elevato e richiede un costante monitoraggio affinché siano garantite le condizioni per la realizzazione degli interventi, che potranno avere delle ricadute positive non solo sulla città di Bari, ma sull'intero territorio regionale.

L'intervento di interramento a nord grazie alla riproposizione della fermata di Palese opportunamente riqualificata consente di prevedere un servizio di collegamento bus shuttle direttamente con l'atrio partenze dell'aerostazione di Palese in modo da integrare l'accessibilità già garantita dalla nuova fermata FNB anche alla dorsale Adriatica verso nord. Questo tema sarà approfondito nel successivo paragrafo 3.2.3.3 "Il collegamento con l'aeroporto dalla linea Adriatica". Parimenti di alcuni temi specifici del progetto riguardanti aspetti legati al trasporto regionale si parlerà nella relativa sezione dedicata.

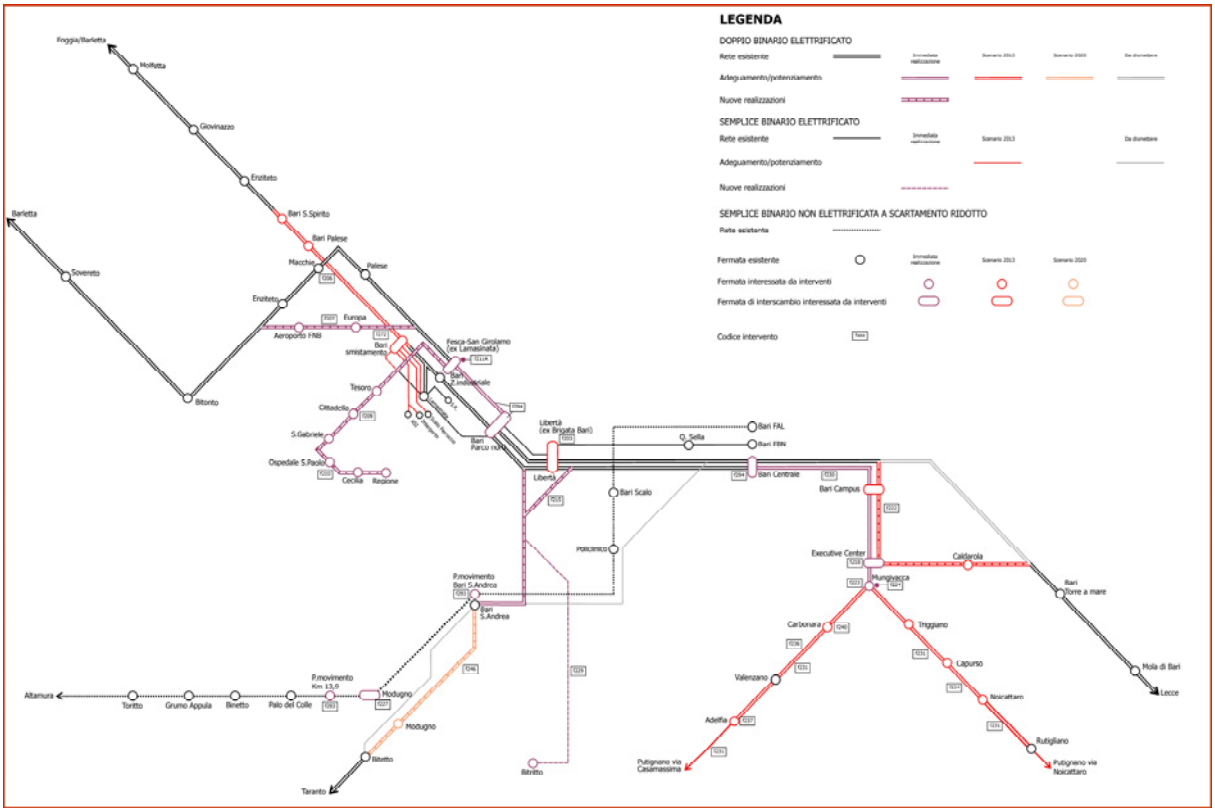


Figura 26. Interventi previsti dal Piano sul nodo ferroviario di Bari.

Gli interventi infrastrutturali sono solamente le precondizioni per il funzionamento del sistema. Il Piano Attuativo propone le scelte infrastrutturali sulla base delle quali il **Piano delle Merci e della Logistica** dovrà elaborare un programma di azioni immateriali, in primis organizzative, ma anche amministrative e regolamentative, atte ad attuare l'implementazione del sistema integrato della piattaforma logistica regionale. *Matching* tra domanda e offerta, frequenza e rapidità dei collegamenti con le piazze principali, tracciabilità dei carichi e sicurezza del trasporto, possono essere garantiti solo da un sistema fortemente integrato a livello regionale che dovrà rappresentare il primo e più importante obiettivo immateriale del Piano delle Merci e della Logistica.

3.2.1.2 Trasporto passeggeri regionale: un modello di esercizio integrato e gerarchizzato

Gli ingenti investimenti già attribuiti dal PON e dal FESR al potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria impongono un'azione complementare che ne massimizzi i benefici. La concentrazione di risorse sulla riorganizzazione del nodo di Bari, sui due Grandi Progetti che hanno investito, rispettivamente, la rete delle Ferrovie del Nord Barese e quella delle Ferrovie del Sud Est e gli ulteriori investimenti che hanno interessato le Ferrovie del Gargano e le FAL, hanno contribuito a creare le condizioni per un rilancio del trasporto ferroviario rispetto al quale il Piano Attuativo ha adottato un ap-

proccio innovativo in sintonia con gli indirizzi della L.R. 16/2008. Gli ulteriori interventi infrastrutturali da prevedere sul sistema ferroviario e la migliore utilizzazione di quelli già programmati sono infatti stati esaminati con l'esplicito obiettivo di mettere a punto un modello di esercizio del trasporto ferroviario su base regionale strutturato su:

- un Servizio Ferroviario Regionale veloce in grado di collegare tra loro le principali realtà della regione e i principali nodi del trasporto ivi compresi gli aeroporti e, indirettamente, anche i porti più importanti; il Piano Attuativo prevede di norma fermate ogni 30 Km circa (per mantenere elevate velocità commerciali) in corrispondenza delle quali potenziare l'interscambio con i servizi ferroviari gerarchicamente sott'ordinati e con le altre modalità di trasporto pubblico e privato;
- un Servizio Ferroviario Territoriale che, a prescindere dalle competenze gestionali e di organizzazione della circolazione dei treni, garantisca la creazione di 6 reti di servizi calibrate sulle specifiche esigenze dei corrispondenti bacini di trasporto pubblico locale provinciale (considerata l'imminente creazione della provincia BAT) in modo da costituire, per ciascun bacino di TPL, un elemento essenziale della rete portante provinciale;
- un Servizio Ferroviario Metropolitano per l'area barese ottenuto tramite l'integrazione dei servizi delle diverse imprese ferroviarie e sfruttando l'ingente potenziamento infrastrutturale programmato che consentirà di offrire nella tratta urbana un servizio cadenzato ad elevata frequenza (fino a 5') con una distribuzione su 5 fermate urbane tra Executive e Bari Parco Nord aprendo importanti prospettive di riqualificazione e valorizzazione di ampie aree della città.

L'investimento effettuato da parte della Regione Puglia e dalle imprese ferroviarie per il rinnovo e il potenziamento del **materiale rotabile** rende possibile porre mano a questa una profonda riorganizzazione dei servizi del trasporto regionale, offrendo una risposta calibrata sulle esigenze delle diverse componenti di domanda, che sarà compito del Programma Triennale dei Servizi attuare.

Servizio Ferroviario Regionale – SFR

Il Servizio Ferroviario Regionale rappresenta l'offerta di punta del trasporto locale regionale. Intende costituire una risposta competitiva con l'auto privata per gli spostamenti tra le principali realtà del territorio regionale e per il collegamento con il sistema aeroportuale. Il SFR si attesta ai capoluoghi di provincia e ai principali centri intermedi che possono efficacemente svolgere la funzione di stazioni di adduzione e interscambio con i Servizi Ferroviari Territoriali e con i servizi automobilistici di Trasporto Pubblico Locale.

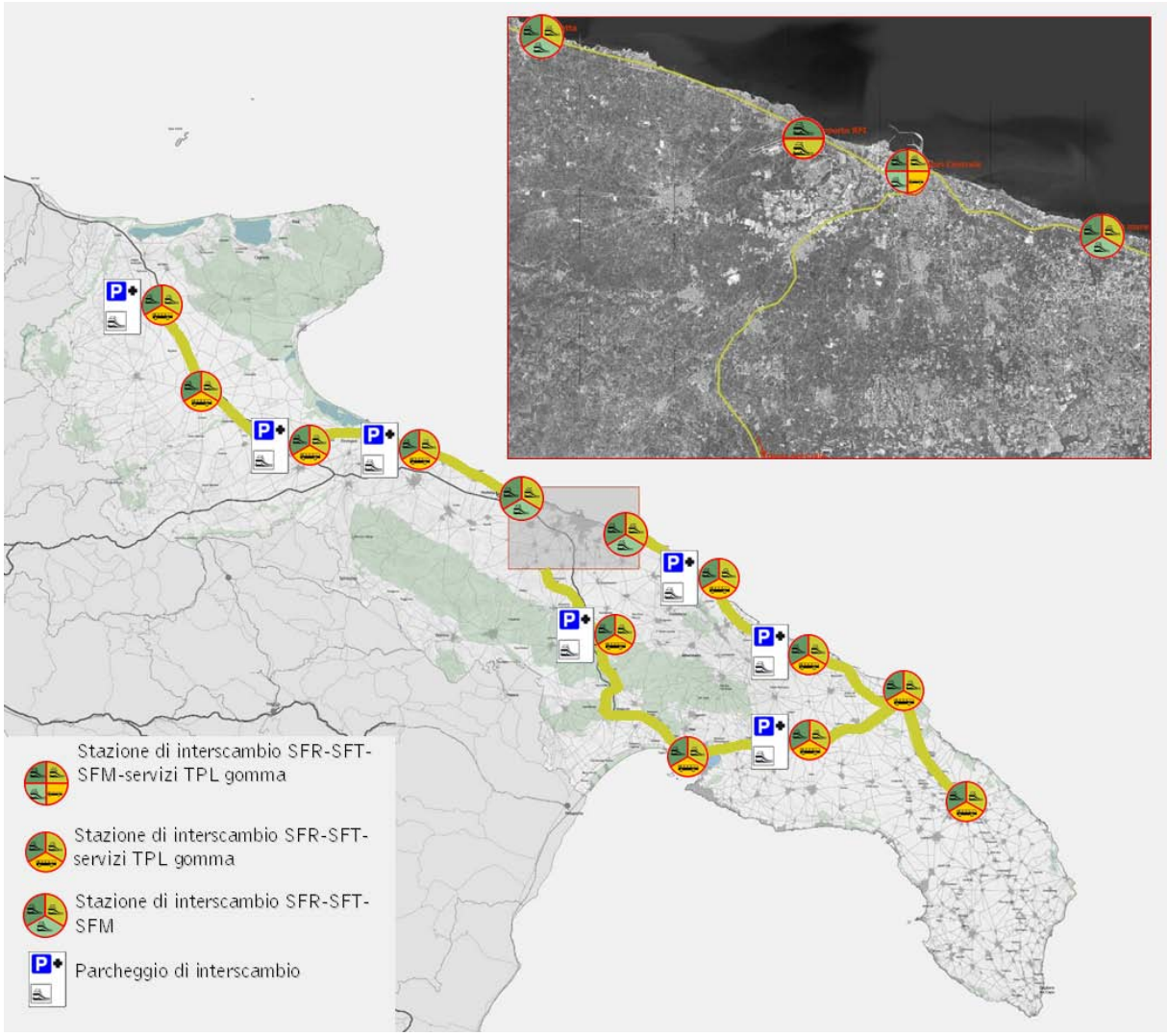


Figura 27. La rete del Servizio Ferroviario Regionale (SFR).

Tra questi nodi, classificati in base alle indicazioni della LR 16/2008 PRT (art. 18) come stazioni di valenza regionale, figurano: San Severo, Foggia, Cerignola, Barletta, Molfetta, Bari Centrale, Torre a Mare, Monopoli, Ostuni, Brindisi, Lecce, Taranto, Gioia del Colle, Francavilla Fontana.

Servizio Ferroviario Territoriale – SFT

L'organizzazione del Servizio Ferroviario Territoriale dovrà essere effettuata in seno al PTS e costituirà il primo passo nella riorganizzazione della rete del trasporto pubblico locale regionale. Tendenzialmente il SFT deve essere definito su base provinciale, in integrazione con il Piano di Bacino di Trasporto Pubblico Locale. Alla ferrovia deve essere attribuito il ruolo di struttura portante della rete integrata dei servizi di TPL rispetto alla quale operare tutti i possibili efficientamenti, programmando il pieno coordinamento e la complementarietà dei servizi automobilistici di TPL con i servizi ferroviari.

Per questa ragione il Piano attuativo prevede che il Servizio Ferroviario Territoriale, organizzato secondo orari di tipo cadenzato, sia attivato sulle direttrici che costituiscono la rete portante di ciascun bacino di traffico provinciale, secondo le esigenze della domanda di ciascun bacino, fatta salva la gestione unitaria del programma di esercizio ferroviario. I programmi di esercizio del SFT dovranno integrarsi con quelli del SFR in corrispondenza dei nodi di rendez-vous e costituire il riferimento per la calibrazione degli orari dei servizi di adduzione automobilistici. L'integrazione funzionale e tariffaria con il SFR e con la rete dei servizi automobilistici, che il Piano presuppone, è un'azione fondamentale, perché consente di sfruttare al massimo le potenzialità della modalità ferroviaria rendendo il sistema del TPL, nel suo complesso, competitivo con l'auto privata. Prerequisito essenziale per questo obiettivo è l'eliminazione delle forme di sovrapposizione funzionale con le corse automobilistiche, prime tra tutte quelle di tipo sostitutivo.

Il Piano ha individuato le linee della rete regionale di progetto (scenario di lungo periodo) su cui le valutazioni effettuate hanno fatto emergere l'opportunità di attivare un servizio di tipo territoriale; ha inoltre individuato le stazioni che possono fungere da nodi di scambio principali della rete, adottando la classificazione in stazioni a valenza regionale (interscambio con SFR e servizi automobilistici extraurbani di TPL), stazioni a valenza territoriale (interscambio con servizi automobilistici extraurbani di TPL e tra diversi SFT, attestamento di SFT) e stazioni a valenza locale, indicata nella LR 16/2008.

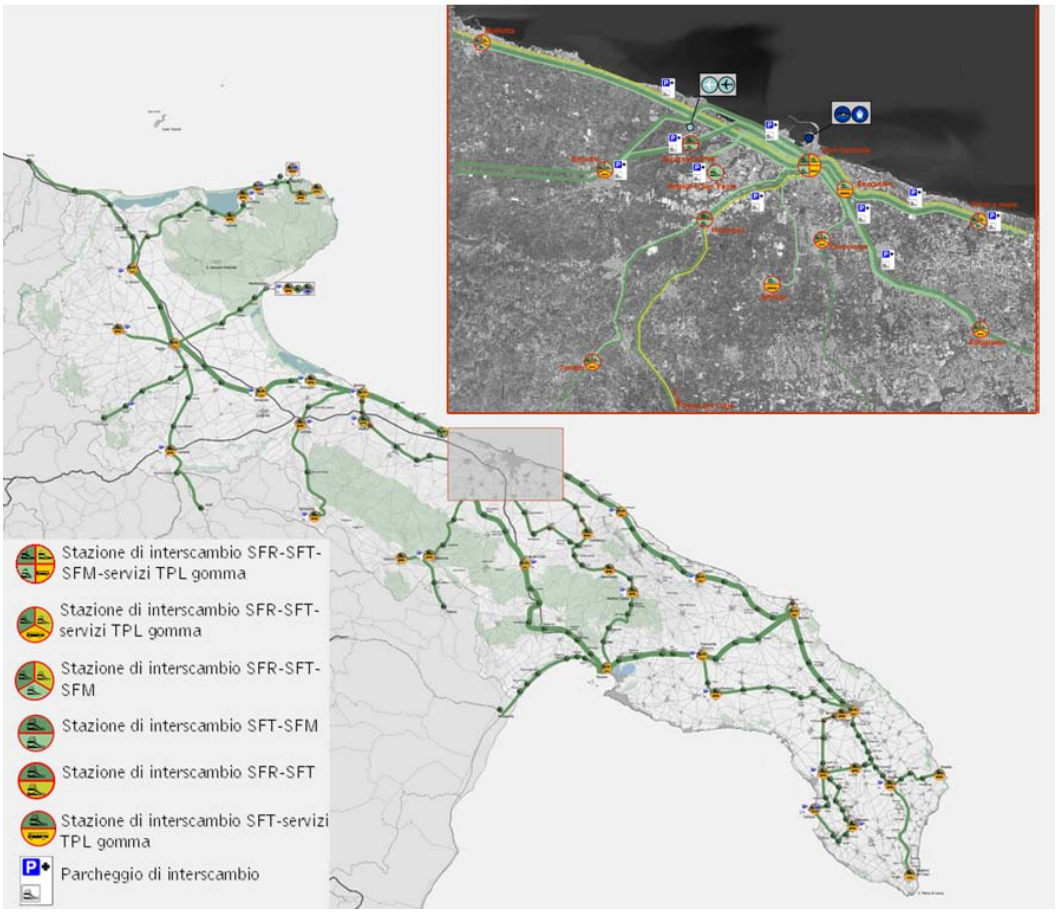


Figura 28. La rete del Servizio Ferroviario Territoriale (SFT).

Nel successivo paragrafo 3.2.3 verranno illustrate alcune scelte progettuali del Piano Attuativo che permetteranno di attivare efficacemente il SFT; tra queste, due azioni specifiche meritano di essere anticipate:

- il ricorso alla tecnologia treno tram, proposta come prima applicazione nel caso della dorsale Manfredonia-Foggia-Lucera, che consentirà di testare nel contesto pugliese la capacità di un sistema che si sta progressivamente diffondendo in regioni europee caratterizzate da un'elevata dotazione di reti ferroviarie secondarie, consentendo di aumentare la competitività del trasporto su rotaia anche sulle brevi distanze;
- il collegamento con l'aeroporto di Brindisi, che costituirà il vertice ideale del servizio ferroviario territoriale dell'area salentina nel suo raccordo con il sistema aeroportuale potenziando l'accessibilità alle principali zone turistiche della penisola.

Servizio Ferroviario Metropolitano – SFM

Nell'area Metropolitana di Bari avvengono circa 28.000 spostamenti/giorno sui treni del trasporto regionale che rappresentano il 32% del traffico del TPLR regionale su ferro.

La direttrice in assoluto più carica è quella servita da Trenitalia sulla linea RFI Adriatica a nord di Bari, seguita dall'insieme delle linee FNB, dalle linee FSE, dalla linea adriatica a sud di Bari e dalle direttrici, parzialmente sovrapposte, delle FAL verso Altamura e di Trenitalia sulla linea RFI per Gioia del Colle-Taranto.

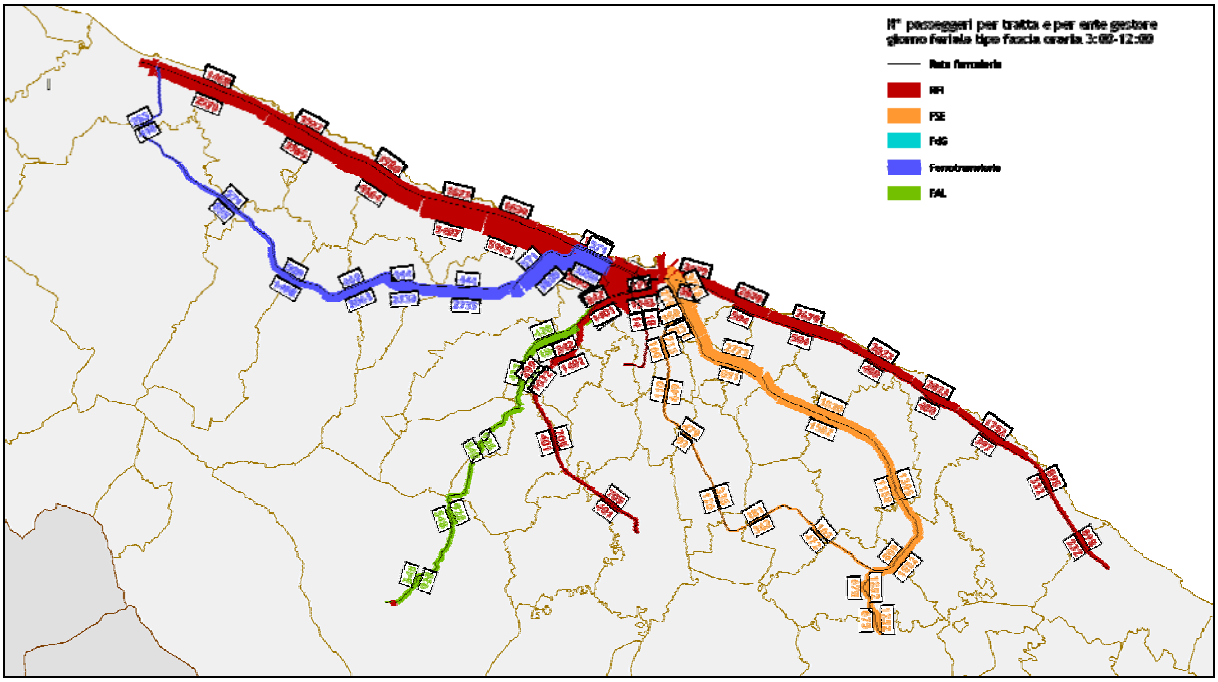


Figura 29. Carichi sulla rete ferroviaria solo trasporto regionale giorno feriale medio fascia oraria (3.00 – 12.00)

Il trasporto ferroviario presenta interessanti margini di crescita confermati da una notevole elasticità della domanda rispetto a potenziamenti dell'offerta riscontrati, anche recentemente, ad esempio sulla rete FNB.

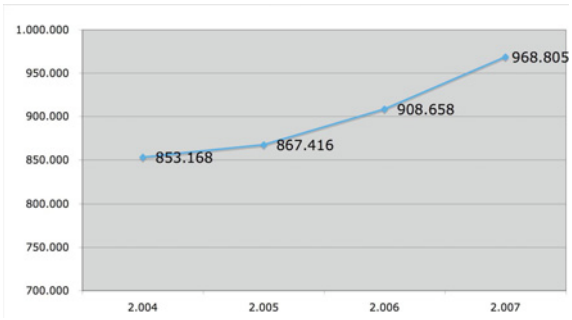


Diagramma 1. Incremento delle percorrenze sviluppate da FNB – 2004-2007

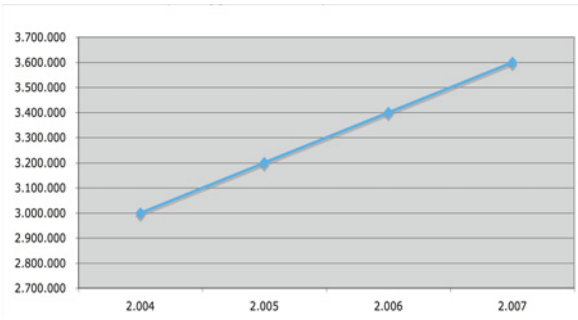


Diagramma 2. Incremento dei passeggeri trasportati da FNB – 2004-2007

La domanda potenziale del trasporto ferroviario è costituita in minima parte dalle possibili integrazioni con i servizi automobilistici (attualmente circa 4.000 spostamenti/giorno in accesso a Bari) e, soprattutto, dalla diversione modale da auto privata. I volumi di traffico che il capoluogo scambia con il resto del territorio ammontano giornalmente a circa 260.000 veicoli leggeri e 30.000 veicoli pesanti. Limitando l'attenzione ai soli veicoli leggeri e assumendo il valore medio sul coefficiente di riempimento riscontrato in occasione delle indagini condotte da Tecnopolis a supporto del PRT e pari a 1,3 occupanti/auto si ottengono circa 330.000 spostamenti.

Un ulteriore aspetto a favore della creazione di un'offerta di servizi ferroviari cadenzati nell'area barese è costituito dalla distribuzione spazio-temporale di questa domanda.

Negli istogrammi seguenti è riportato l'andamento delle cumulate dei rilievi di traffico in ingresso e uscita da Bari sulle stesse sezioni riportate nelle tabelle precedenti. E' evidentemente riconoscibile la componente pendolare dei flussi di traffico ma la domanda di scambio si mantiene su valori medio elevati durante tutta la fascia diurna.

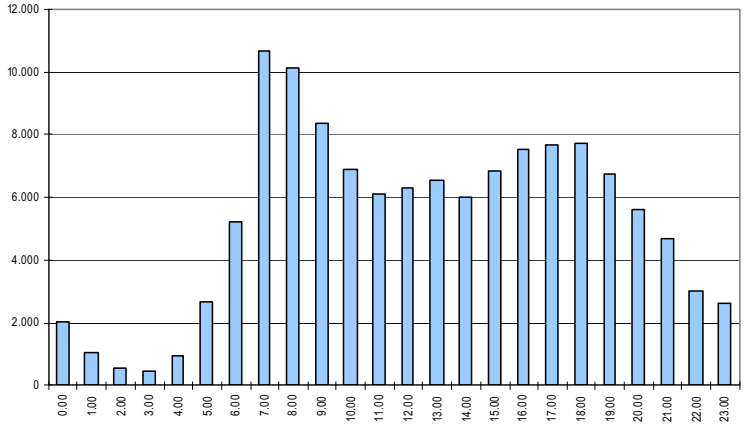


Figura 30. Andamento della cumulata dei rilievi di flusso in ingresso a Bari

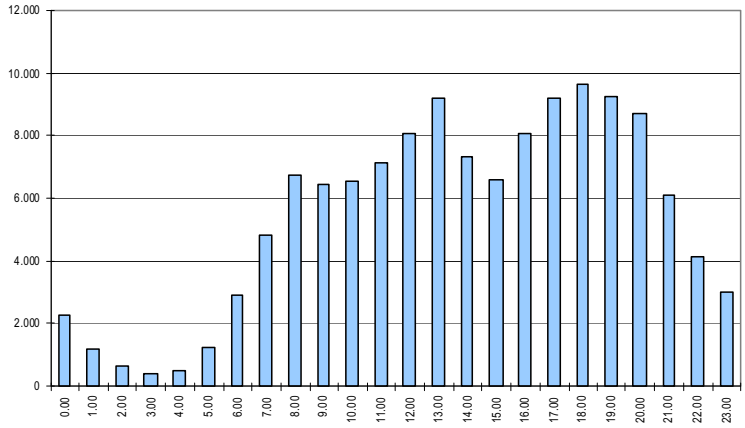


Figura 31. Andamento della cumulata dei rilievi di flusso in uscita da Bari

Relativamente alla distribuzione spaziale della domanda, ed in particolare sui corridoi territoriali individuati dalla rete ferroviaria, nell'immagine seguente è riportata una elaborazione di larga massima che rappresenta la domanda globale di riferimento auto (soglia massima di domanda rispetto alla quale effettuare stime di modal split strada-ferro). I carichi evidenziati non rappresentano la domanda soddisfatta da una rete di servizi opportunamente potenziata ma semplicemente gli utenti che attualmente utilizzano l'auto per spostamenti extraurbani intercomunali muovendosi lungo i corridoi in cui esiste la ferrovia. Complessivamente si tratta di oltre 200.000 persone.

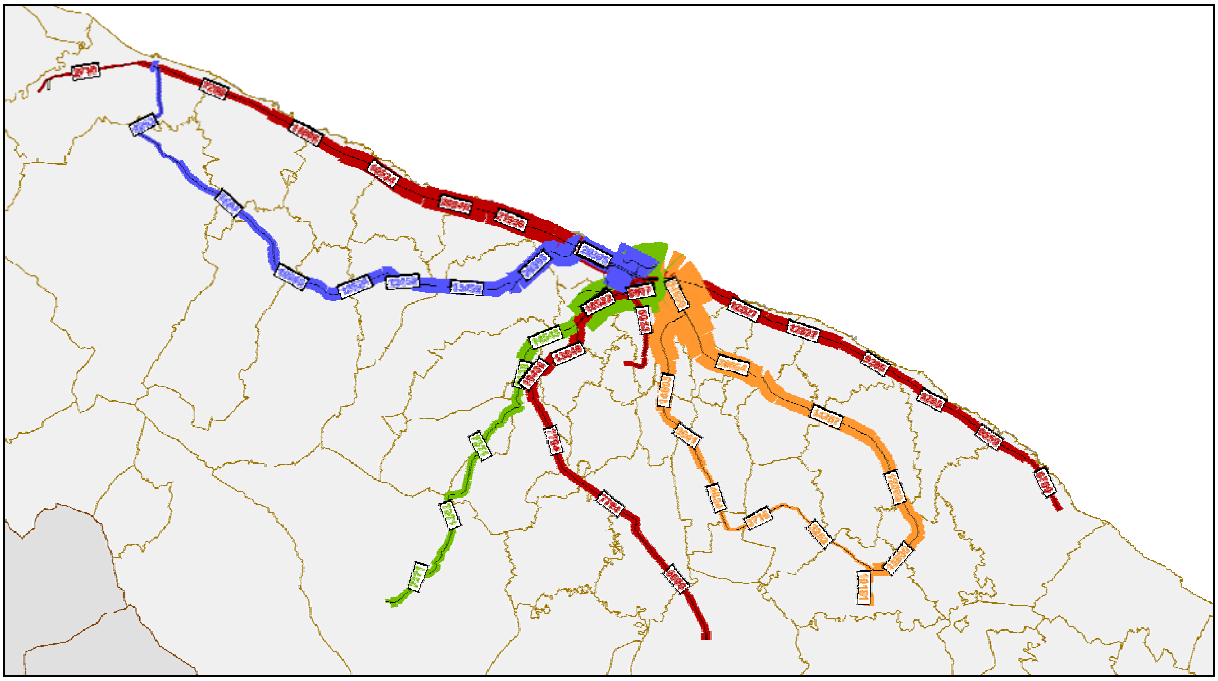


Figura 32. Domanda globale di riferimento (spostamenti intercomunali) in auto privata sui corridoi territoriali serviti dalla ferrovia

Un ultimo elemento a favore della creazione di un sistema ferroviario a servizio dell' area metropolitana barese attiene questioni di carattere urbanistico che vale la pena richiamare brevemente. L'infrastruttura ferroviaria è storicamente percepita più in quanto vincolo ed ostacolo allo sviluppo urbanistico della città di Bari piuttosto che come una grande risorsa da sfruttare. I grandi interventi previsti sulla linea adriatica a nord e a sud di Bari C.le in questo senso risarciranno in maniera significativa la città e le aree dismesse o in via di dismissione rappresentano una grande opportunità di riqualificazione e rigenerazione urbana. Ma l'aspetto certamente più rilevante anche se, attualmente, forse meno considerato, è costituito dalle opportunità di riorganizzazione complessiva della città e dell'intera area metropolitana che una rete di servizi ferroviari è in grado di innescare. L'area circostante Bari nord è certamente in questo senso una delle sfide di maggior interesse alla scala urbana che dovrà essere adeguatamente valutata in sede di formazione del DPP e successivamente del PUG del comune di Bari. Relativamente alla città metropolitana la ferrovia può costituire il principale supporto al decentramento di talune funzioni e al riequilibrio territoriale sempre che il disegno trasportistico sia accompagnato da una coerente azione di pianificazione territoriale.

L'ipotesi di modello d'esercizio di lungo periodo, frutto di uno studio specifico condotto da A-REM su mandato della Cabina di Regia Regionale per gli Investimenti Ferroviari, è il risultato di un'attività d'integrazione delle proposte di potenziamento dei servizi avanzate dalle singole imprese ferroviarie.

Il modello proposto, oltre a soddisfare i principi della gerarchizzazione introdotti dalla L.R. 16 del 23 giugno 2008, punta conseguire una serie di obiettivi specifici di seguito enunciati:

- leggibilità dell'offerta di servizi ottenuta attraverso la creazione di una serie di linee ad orario cadenzato che, per sovrapposizione e coordinamento dei relativi orari nelle tratte comuni, rendono disponibili collegamenti ad elevata frequenza all'interno dell'area metropolitana
- semplificazione del piano del ferro di Bari C.le ottenuta attraverso la specializzazione delle relazioni dirette garantite e la riduzione dei servizi attestati a favore di quelli passanti;
- creazione di una serie di nodi di interscambio multimodali in corrispondenza delle stazioni in grado di intercettare in maniera efficiente le principali direttrici di traffico extraurbano in accesso a Bari.

Nelle immagini seguenti viene descritto schematicamente il modello d'esercizio ricorrendo alla suddivisione per linee e alla relativa gerarchizzazione. Per un'analisi dei servizi e delle implicazioni infrastrutturali del modello si rimanda al successivo paragrafo 3.2.3.3 "Il nodo di Bari" nel capitolo 3.2.3 dedicato ai "Focus progettuali".



Figura 33. Modello d'esercizio di riferimento per il lungo periodo.

La rete SFM strutturata in 6 linee, di cui 5 passanti, è integrata con quella dei servizi SFT della provincia di Bari e con i treni del SFR. Il modello di esercizio viene attuato per sovrapposizione di servizi della linea San Severo-Lecce (SFR), che nella tratta compresa tra Executive e Bari Parco Nord effettua fermata solo a Bari Centrale, delle linee del SFT (Foggia-Torre a Mare, Molfetta-Lecce e Bari Centrale-Martina Franca; Barletta-Monopoli; Taranto-Bari e Gioia del Colle-Bari; Bari-Putignano via Rutigliano e via Casamassima) e delle linee che effettuano esclusivamente servizio metropolitano (SFM) (Molfetta-Torre a Mare, Bitonto-Rutigliano via Palese, Bitonto-Rutigliano via Aerostazione, S. Paolo-Carbonara, Bitritto-Bari Centrale).

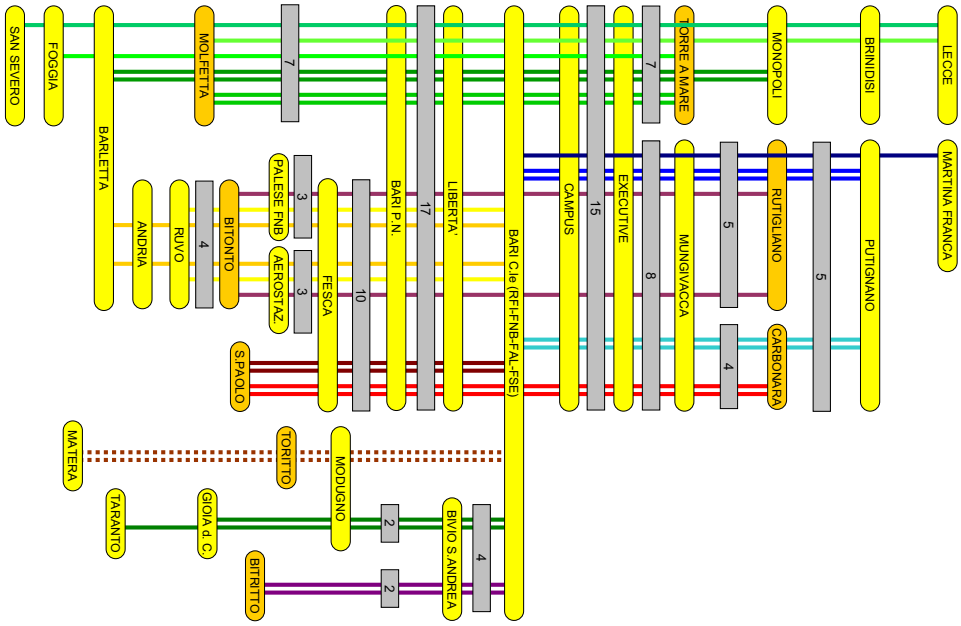


Figura 34. Schema della rete e frequenza dei servizi nella fascia di punta del mattino.

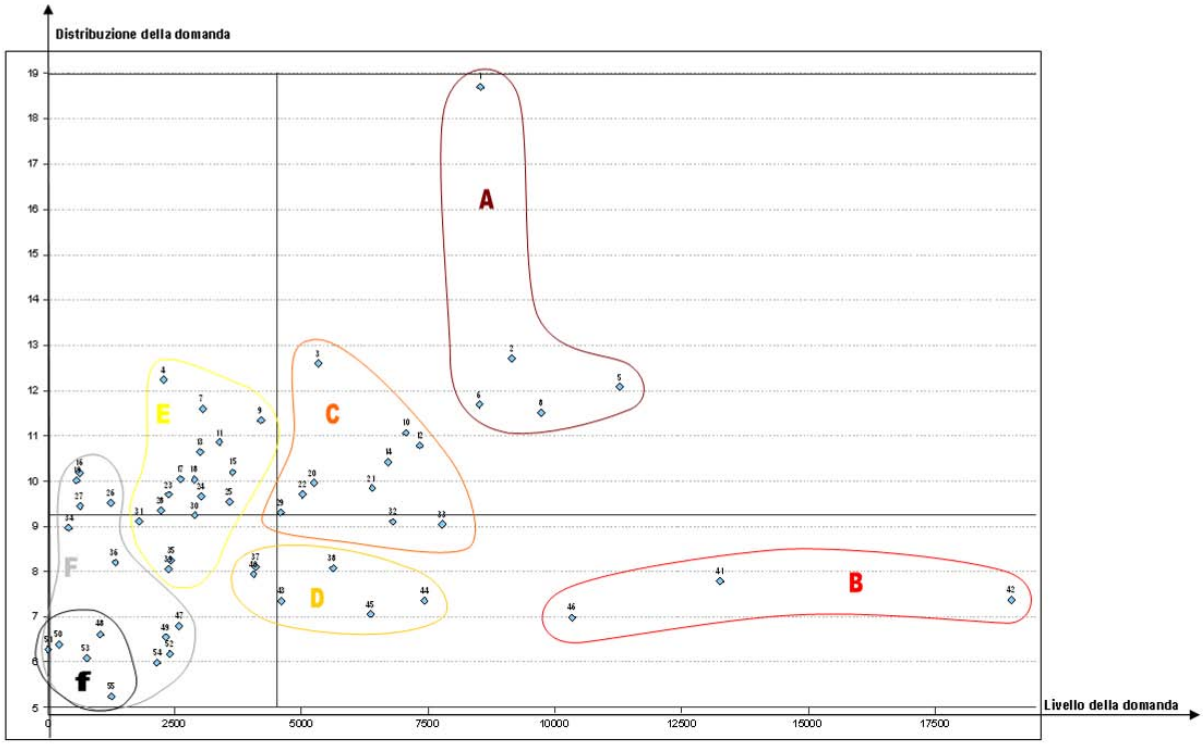
Uno degli interventi complementari al SFM è costituito dai nodi di scambio da prevedere nell'area metropolitana barese e di cui si fornisce un'indicazione nell'immagine successiva.



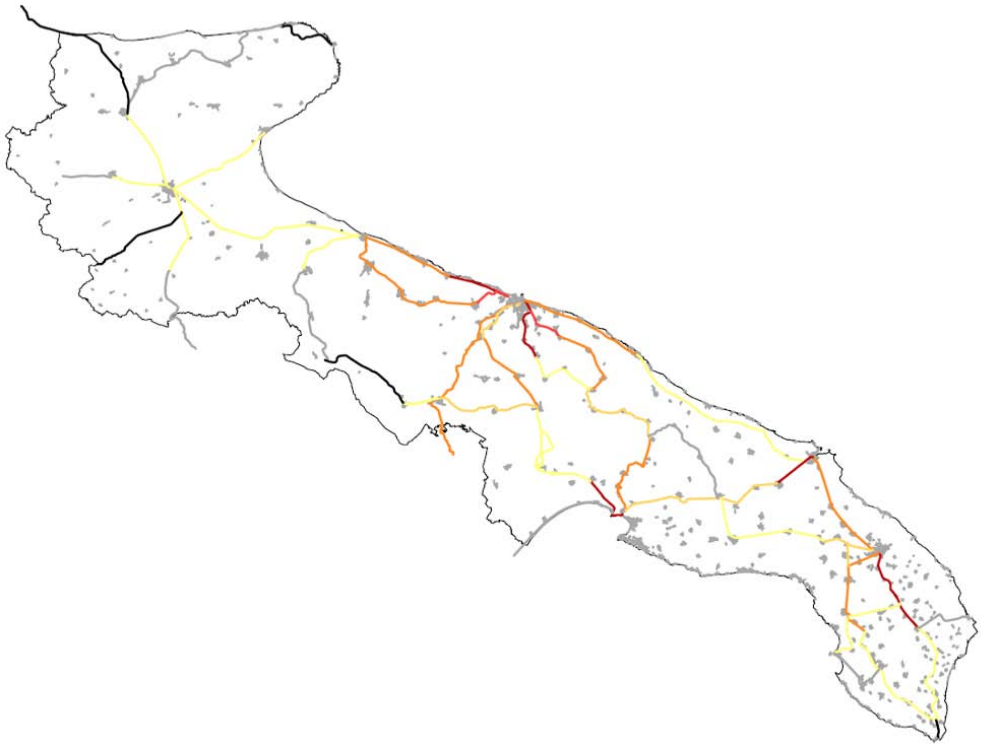
Figura 35. Nodi di Park&Ride del Servizio Ferroviario Metropolitano barese.

3.2.1.3 Procedura per la definizione delle priorità di attuazione del SFT

Il modello di esercizio di riferimento illustrato nei paragrafi precedenti relativamente alle componenti SFT e SFM è stato delineato esaminando l'entità e la distribuzione temporale della domanda globale di riferimento sui corridoi ferro-stradali che includono i tronchi ferroviari costituenti la rete ferroviaria regionale.



Classe	Caratteristiche domanda	Caratteristiche servizio	
A	Domanda alta e distribuita	Cadenzamento alta frequenza	
B	Domanda alta e concentrata	Cadenzamento media frequenza + rinforzi ora di punta	
C	Domanda medio-alta e mediamente distribuita	Cadenzamento media frequenza	
D	Domanda medio-alta e concentrata	Cadenzamento bassa frequenza + rinforzi ora di punta	
E	Domanda medio-bassa e mediamente distribuita	Ad orario mnemonico (in rendez-vous ai nodi su cui le linee fanno adduzione)	
F	Domanda bassa e da mediamente distribuita a concentrata	Ad orario	
f	*Domanda bassa e concentrata*	*Servizi automobilistici*	



La definizione delle priorità di attivazione dei servizi e, di conseguenza, degli interventi propedeutici sotto il profilo infrastrutturale, tecnologico e di potenziamento del materiale rotabile, sono state determinate sulla base dei seguenti elementi: grado di infrastrutturazione attuale, livello di sovrapposizione con i servizi automobilistici e loro intensità, domanda attuale, entità della componente strutturale e della componente stagionale della domanda di trasporto potenziale.

Nell'Allegato "Valutazioni trasporto ferroviario" si riportano le Schede di valutazione degli indicatori di priorità, che sintetizzano i risultati della valutazione suesposta e di cui la figura seguente mostra un esempio.

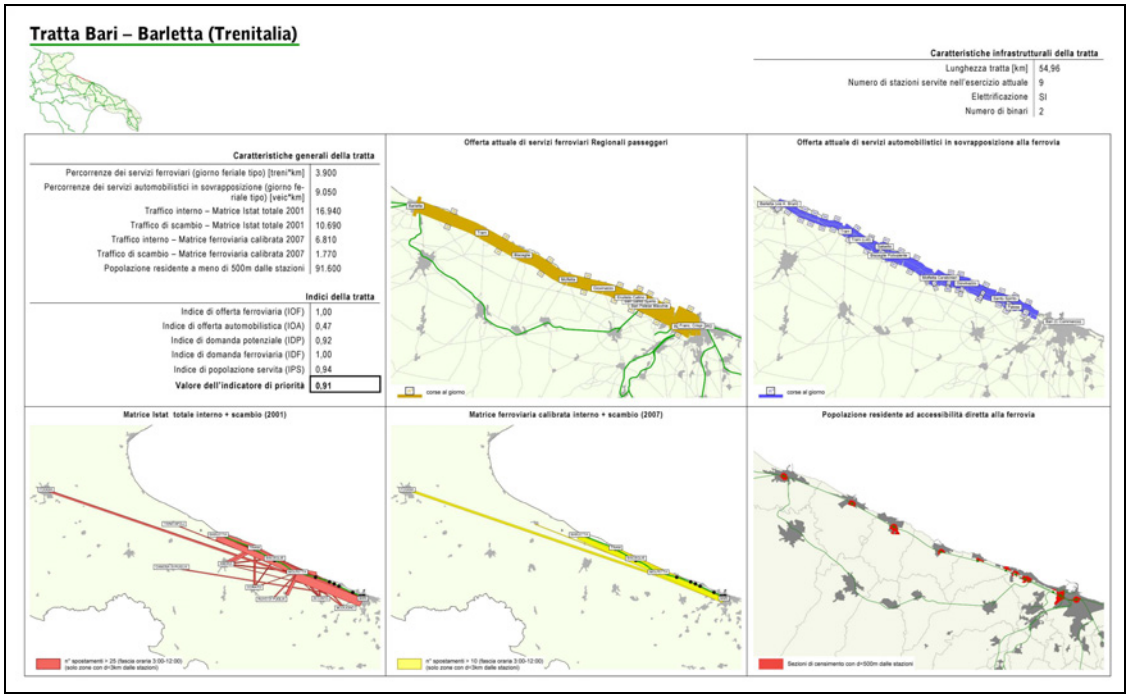


Figura 36. Esempio di scheda di valutazione su tratte ferroviarie.

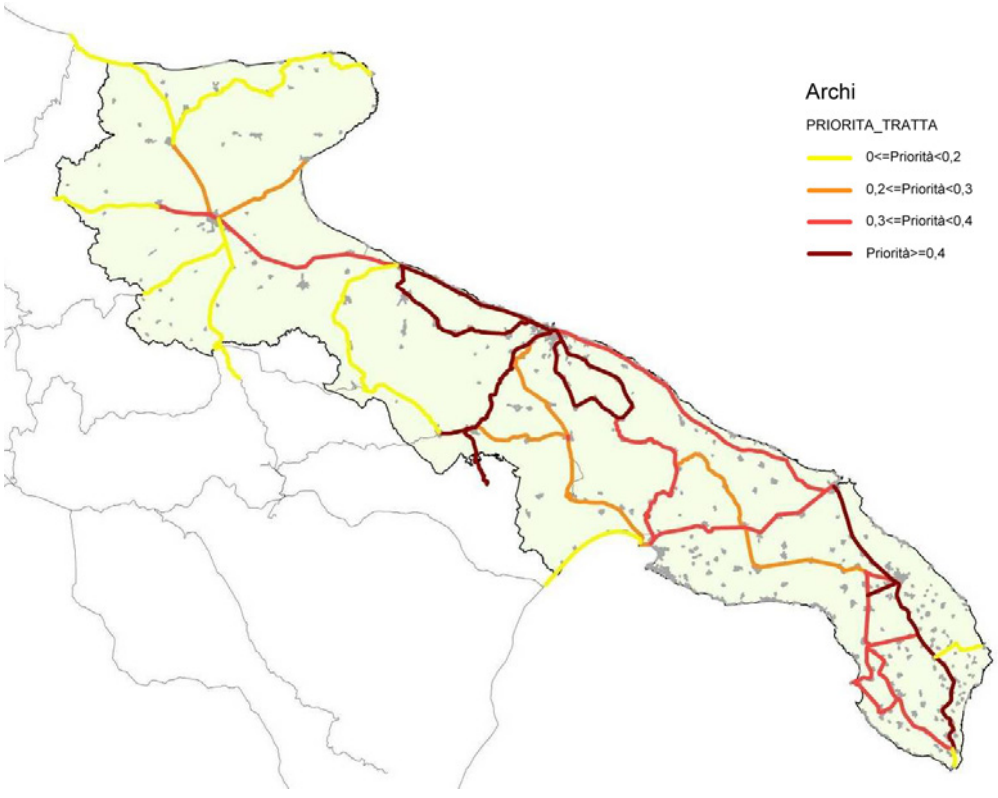


Figura 37. Rete ferroviaria. Indicatore di priorità.

3.2.2 QUADRO DEGLI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI DEL PIANO ATTUATIVO PER IL TRASPORTO FERROVIARIO

Il Piano ha definito gli interventi infrastrutturali e tecnologici necessari sulle reti e alle stazioni per eliminare le principali criticità della rete e rendere operativo il modello di esercizio ipotizzato, garantendo ove necessario l'interoperabilità che consenta la circolazione del materiale rotabile delle diverse aziende su tutta la rete. Nella tabella sottostante è riportato un quadro di tutti gli interventi previsti da Piano Attuativo per il trasporto ferroviario. A differenza del trasporto stradale, per il trasporto ferroviario il PRT non individua uno scenario di riferimento ma semplicemente un'ipotesi di fasatura degli interventi sulla base della loro maturità ovvero della loro complessità realizzativa. Tale scelta è la conseguenza del ruolo strategico attribuito a tale modalità da tutta la programmazione regionale. Ciò ha indotto a definire a priori uno scenario di lungo periodo per il trasporto ferroviario rispetto al quale effettuare tutte le valutazioni delle proposte progettuali in tema di trasporto stradale onde evidenziare il livello di integrazione ovvero conflittualità risptto alla ferrovia.

Ciò premesso il Piano Attuativo propone un'articolazione dello scenario di Progetto classificando gli interventi infrastrutturali sulla rete ferroviaria in tre categorie **sulla base della presumibile entrata in esercizio**:

- immediata realizzazione – interventi che, per grado di maturità tecnico-progettuale, caratteristiche delle opere e/o priorità, sono da portare a termine nel breve periodo;
- 2013 – interventi che, per grado di maturità tecnico progettuale, caratteristiche delle opere e/o grado di priorità, sono previsti entro il 2013;
- 2020 – sono gli interventi che, per grado di maturità tecnico progettuale, caratteristiche delle opere e/o grado di priorità, sono previsti tra il 2013 e il 2020.

Le previsioni ulteriori o di modifica rispetto al quadro programmatico-progettuale consolidato che concorrono a definire lo scenario di progetto sono evidenziati in tabella con una campitura celeste.

Codice intervento	Denominazione intervento	Maturità tecnico-progettuale	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Orizzonte temporale	Soggetto attuatore
f101	Linea Bologna-Pescara-Bari RFI Raddoppio Termoli-Lesina	Progetto preliminare	204.067.000	204.067.000	Immediata realizzazione	RFI
f105	Linea San Severo-Rodi-Peschici FdG Velocizzazione del tracciato nella tratta San Severo - Apricena - San Nicandro G.Co - Completamento opere civili	Lavori in corso	26.258.760	26.258.760	2013	FdG

Codice intervento	Denominazione intervento	Maturità tecnico-progettuale	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Orizzonte temporale	Soggetto attuatore
f115	Linea San Severo-Rodi-Peschici FdG Velocizzazione del tracciato nella tratta San Severo - Apricena - San Nicandro G.Co - Opere civili per la tratta in affiancamento con linea RFI	Progetto Esecutivo	3.000.000	3.000.000	2013	FdG
f116	Linea San Severo-Rodi-Peschici FdG Velocizzazione del tracciato nella tratta San Severo - Apricena - San Nicandro G.Co -Armamento	Progetto di massima	12.000.000	7.500.000	2013	FdG
f117	Linea San Severo-Rodi-Peschici FdG Velocizzazione del tracciato nella tratta San Severo-Apricena-San Nicandro G.Co- Elettrificazione; Segnalamento sicurezza; Adeguamento galleria e impianti sicurezza	Progetto esecutivo da adeguare	15.000.000	0	2013	FdG
f119	Linea San Severo-Rodi-Peschici FdG Velocizzazione del tracciato nella tratta Cagnano V.-Rodi G.co	Studio di fattibilità	60.000.000	0	2020	FdG
f191	Linea San Severo-Rodi-Peschici FdG Nuova fermata Rodi Porto	Progettazione da attivare	500.000	0	2013	FdG
f192	Linea San Severo-Rodi-Peschici FdG Prolungamento Calenella-Peschici e nuova stazione a Peschici	Progettazione da attivare	30.000.000	0	2020 (Previsione subordinata a Studio di Fattibilità)	FdG
f193	Linea San Severo-Rodi-Peschici FdG Prolungamento Peschici-Mandrione-Vieste e nuove stazioni a Mandrione e Vieste	Progettazione da attivare	55.000.000	0	2020 (Previsione subordinata a Studio di Fattibilità)	FdG
f106	Linea Foggia-Lucera FdG Ripristino della linea a semplice binario: Completamento Opere Civili; Armamento; Elettrificazione; Segnalamento	Lavori in corso	21.908.607	21.908.607	Immediata realizzazione	FdG
f107R	Linea Foggia-Manfredonia RFI Elettrificazione, segnalamento e realizzazione di punto di incrocio sulla linea Foggia-Manfredonia	Progettazione da attivare	20.000.000	0	Immediata realizzazione	RFI
f194	Linea Foggia-Manfredonia RFI trasformazione con tecnologia trenotram, prolungamento al porto passeggeri di Manfredonia e primo lotto in penetrazione urbana a Foggia; ripristino deposito a Foggia; materiale rotabile	Studio di Prefattibilità	60.000.000	0	2013	RFI
f108	Linea Bari-Napoli RFI Raddoppio Vitulano-Apice e Bovino-Cervaro	Lavori in corso	251.000.000	251.000.000	Immediata realizzazione	RFI

Codice intervento	Denominazione intervento	Maturità tecnico-progettuale	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Orizzonte temporale	Soggetto attuatore
f109	Linea Bari-Napoli RFI Raddoppio Bovino-Orsara	Procedure di gara	299.000.000	299.000.000	2013	RFI
f291	Linea Barletta-Spinazzola RFI Elettrificazione tratta Barletta-Canosa	Progettazione da attivare	14.000.000	0	2013	RFI
f203	Linea Bari-Barletta FNB Raddoppio, velocizzazione e potenziamento della tratta Corato-Barletta, interconnessione con RFI nelle Stazioni RFI di Barletta e Bari, riorganizzazione delle viabilità di accesso e dell'intermodalità multimodale	Studio di Fattibilità in fase di redazione	180.000.000	180.000.000	2013	FNB
f204	Linea Bari-Barletta FNB Intervento di raddoppio della linea Ruvo-Corato	Progetto Esecutivo	30.000.000	11.400.000	Immediata realizzazione	FNB
f205	Linea Bari-Barletta FNB Sottopasso veicolare della ferrovia Bari-Barletta in comune di Bitonto e soppressione P.L. di Via Giovinazzo	Gara in corso	4.986.875	4.986.875	Immediata realizzazione	FNB
f206	Nodo di Bari RFI Bari Nord: interramento in galleria superficiale della linea RFI tratta S.Spirito-Palese, con realizzazione di binari per l'esercizio provvisorio in affiancamento alla linea esistente	Progetto Preliminare	360.000.000	360.000.000	2013	RFI
f207	Nodo di Bari FNB Collegamento ferroviario a doppio binario Aerostazione Bari Palese – Area centrale BA mediante deviazione della ferrovia Bari-Barletta	Lavori in corso	77.529.176	77.529.176	Immediata realizzazione	FNB
f272	Interporto di Bari Realizzazione del fascio di binari per la presa in consegna a servizio dell'Interporto di Bari	n/d	34.000.000	9.000.000	2013	RFI
f209	Nodo di Bari FNB Completamento del collegamento ferroviario tra Bari C.le e il Quartiere San Paolo, per un importo pari a 15 milioni di euro	Progetto Esecutivo	13.608.680	13.608.680	Immediata realizzazione	FNB
f210	Nodo di Bari FNB Prolungamento del collegamento ferroviario Bari Lamasinata -Bari - Quartiere San Paolo della fermata-Ospedale-alla Stazione delle Regioni	Progetto Esecutivo	25.431.185	25.431.185	Immediata realizzazione	FNB
f211R	Nodo di Bari FNB Parcheggio di interscambio presso la stazione "Fesca-San Girolamo" (ex Lamasinata) della ferrovia Bari-Barletta	Progetto Preliminare	10.000.000	0	Immediata realizzazione	FNB
f294	Nodo di Bari FNB e FSE Primo stralcio di potenziamento dell'ingresso e interoperabilità in Bari C.le compatibile con il piano del ferro attuale	Studio di Prefattibilità	20.000.000	0	Immediata realizzazione	RFI

Codice intervento	Denominazione intervento	Maturità tecnico-progettuale	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Orizzonte temporale	Soggetto attuatore
f215	Nodo di Bari RFI Ingresso in variante linea Bari - Taranto e variante merci compreso ACC Bari PN	Lavori in corso	42.500.000	42.500.000	Immediata realizzazione	RFI
f246	Linea Bari-Taranto RFI Raddoppio Bari S.Andrea-Bitetto e tecnologie telecomandabili Bari-Taranto	Progetto Definitivo	219.799.000	169.299.000	2020	RFI
f229	Nodo di Bari FAL Linea Bari-Bitritto Completamento con variante ingresso a Bari Centrale	Studio di Fattibilità	29.961.849	29.961.849	Immediata realizzazione	FAL
f293	Linea Bari-Matera FAL Realizzazione di due posti di movimento a Bari s. Andrea e al km 13,900	Studio di fattibilità	3.000.000	0	Immediata realizzazione	FAL
f227	Linea Bari-Matera FAL Interramento linea ferroviaria Ferrovie Appulo Lucane in agro di Modugno	Studio di Prefattibilità	24.361.000	24.361.000	Immediata realizzazione	FAL
f230	Linea Bari-Mungivacca-Rutigliano-Putignano-Taranto FSE Elettrificazione 1° lotto (Bari-Mungivacca)	Gara in corso	8.950.000	8.950.000	Immediata realizzazione	FSE
f218	Nodo di Bari FSE Bari - Nuova fermata ferroviaria Executive Center	Progetto Esecutivo in fase di redazione	4.880.000	4.880.000	Immediata realizzazione	FSE
f220	Nodo di Bari FSE Bari - soppressione PL Km 3+447 e costruzione sottopasso	Progetto Esecutivo	9.800.000	9.800.000	Immediata realizzazione	FSE
f221	Nodo di Bari FSE Bari - soppressione PL Km 4+116	Progetto Esecutivo	4.740.000	4.740.000	Immediata realizzazione	FSE
f223	Linea Bari-Mungivacca-Rutigliano-Putignano-Taranto FSE Riqualificazione del Nodo Ferroviario della Stazione di Mungivacca	n/d	4.000.000	0	Immediata realizzazione	FSE
f224	Linea Bari-Mungivacca-Rutigliano-Putignano-Taranto FSE Parcheggio interscambio Mungivacca	Progetto Definitivo	2.190.000	2.190.000	Immediata realizzazione	FSE
f222	Nodo di Bari RFI Bari Sud: variante della linea RFI tratta Bari C.Le-Bari S.Giorgio, in affiancamento alla circonvallazione stradale	Progetto Preliminare	444.000.000	444.000.000	2013	RFI
f225	Rete ferroviaria salentina FSE Soppressioni PP.LL. area Barese	n/d	66.000.000	0	2013	FSE
f231; f232	Linea Bari-Mungivacca-Rutigliano-Putignano-Taranto FSE Elettrificazione 2° lotto (anello Mungivacca-Conversano-Putignano-Casamassima-Mungivacca) e 3° Lotto (Putignano-Martina Franca)	Progetto Definitivo	64.680.000	64.680.000	2013	FSE

Codice intervento	Denominazione intervento	Maturità tecnico-progettuale	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Orizzonte temporale	Soggetto attuatore
f233	Linea Bari-Mungivacca-Rutigliano-Putignano-Taranto FSE Elettrificazione 4° Lotto (II Binario Putignano-Martina Franca)	n/d	20.300.000	0	2013	FSE
f234	Linea Bari-Mungivacca-Rutigliano-Putignano-Taranto FSE Interramento della stazione e raddoppio nelle tratte Mungivacca-Triggiano, Triggiano-Capurso, Capurso-Rutigliano	Progetto preliminare	126.000.000	126.000.000	2013	FSE
f236	Linea Bari-Mungivacca-Casamassima-Putignano FSE (Interramento e) raddoppio linea ferroviaria tratta Mungivacca-Carbonara-Valenzano-Adelfia	Progetto Definitivo	21.000.000	0	2013	FSE
f237	Linea Bari-Mungivacca-Casamassima-Putignano FSE Interramento linea ferroviaria Sud-Est in agro di Adelfia	Studio di Fattibilità	14.000.000	14.000.000	2013	FSE
f240	Linea Bari-Mungivacca-Casamassima-Putignano FSE Stazione Carbonara (in sostituzione di quella esistente)	n/d	5.000.000	0	2013	FSE
f242	Linea Bari-Mungivacca-Casamassima-Putignano FSE Stazione Turi (in sostituzione di quella esistente	n/d	4.000.000	0	2013	FSE
f244	Linea Bari-Mungivacca-Rutigliano-Putignano-Taranto FSE Stazioni Rutigliano, Conversano, Castellana (in sostituzione di quelle esistenti) intermedia tra Castellana e Conversano	Studio preliminare	14.000.000	0	Immediata realizzazione	FSE
f245	Rete ferroviaria salentina FSE Rinnovo traverse legno/c.a. biblocco Linea Bari-Taranto - Rinnovo traverse legno/c.a. biblocco Linea Mungivacca-Putignano	Progetto Definitivo	15.000.000	0	Immediata realizzazione	FSE
f251	Nodo di Bari FNB Delocalizzazione dell'attuale Officina Deposito locomotive e realizzazione di una nuova Officina Deposito	Progetto Preliminare	30.000.000	0	Immediata realizzazione	FNB
f254	Nodo di Bari FSE Nuovo Deposito e Officine Ferroviarie di Bari-Mungivacca	Progetto Esecutivo	29.042.000	29.042.000	Immediata realizzazione	FSE
f262a	Linea Bari-Mungivacca-Rutigliano-Putignano-Taranto FSE Nuovo materiale rotabile 2 Complessi elettrici (per il servizio sulla tratta Bari-Putignano-Martina F.)		7.000.000	7.000.000	2013	FSE

Codice intervento	Denominazione intervento	Maturità tecnico-progettuale	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Orizzonte temporale	Soggetto attuatore
f262b	Linea Bari-Mungivacca-Rutigliano-Putignano-Taranto FSE Nuovo materiale rotabile 4 Complessi elettrici (per il servizio sulla tratta Bari-Putignano-Martina F.)		14.000.000	0	2013	FSE
f263	Linea Bari-Mungivacca-Rutigliano-Putignano-Taranto FSE N. 6 Nuovi Complessi ferroviari elettrici		21.000.000	0	2020	FSE
f264	Linea Bari-Mungivacca-Rutigliano-Putignano-Taranto FSE N. 8 complessi elettrici per servizio sull'Anello-Lotto I		26.000.000	0	2020	FSE
f265	Linea Bari-Mungivacca-Rutigliano-Putignano-Taranto FSE N. 8 complessi elettrici per servizio sull'Anello -Lotto II		26.000.000	0	2020	FSE
f266	Linea Bari-Barletta FNB Realizzazione di sottopassi veicolari e pedonali per la soppressione dei PL posti al km 29+555,27 e al km 30+637,57 della ferrovia Bari-Barletta (S.C. viale dei Lilium) nel comune di Terlizzi	Progetto Definitivo	7.500.000	7.500.000	Immediata realizzazione	FNB
f267R	Linea Bari-Barletta FNB a) Realizzazione di sottopasso veicolare per l'eliminazione dell'attraversamento stradale al km 57+089,14 (SP130 Andria-Trani) nel comune di Andria. b) Realizzazione di sottopasso pedonale e veicolare leggero per la soppressione del PL posto al km 58+170,75 (SV vecchia di Barletta) nel comune di Andria RIMODULAZIONE	Progetto Preliminare	8.000.000	8.000.000	Immediata realizzazione	FNB
f268	Linea Bari-Barletta FNB Realizzazione di sottopasso veicolare e pedonale per la soppressione del PL posto al km 16+513,86 (SP91 Bitonto-S. Spirito) nel comune di Bitonto	Progetto Preliminare	4.000.000	4.000.000	Immediata realizzazione	FNB
f269	Linea Bari-Mungivacca-Casamassima-Putignano FSE Comune di Casamassima Eliminazione di 4 PPLL realtivi alle FSE nel comune di Casamassima attraverso 3 intersezioni a livello differenziato e una bretella di collegamento (realizzazione di un sottovia su via Quasimodo; realizzazione di un sopralzo su via Sammichele; realizzazione bretella di collegamento)	n/d	6.000.000	6.000.000	2013	FSE

Codice intervento	Denominazione intervento	Maturità tecnico-progettuale	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Orizzonte temporale	Soggetto attuatore
f271	Linea Bari-Lecce RFI Comune di San Pietro Vernotico Viabilità sostitutiva per la chiusura dei PPLL nel comune di San Pietro Vernotico	n/d	400.000	400.000	Immediata realizzazione	RFI
f303	Linea Bari-Taranto RFI Bretella di collegamento Bari-Taranto e Taranto-Metaponto (Bellavista-Cagioni)	Progetto Esecutivo	45.000.000	45.000.000	Immediata realizzazione	RFI
f304	Rete ferroviaria salentina FSE Soppressioni PP.LL. area Tarantina	n/d	52.000.000	0	2013	FSE
f305	Linea Reggio C.-Sibari-Metaponto-Taranto RFI Velocizzazione/Potenziamento Taranto-Metaponto (RADDOPPIO)	Progetto Preliminare in fase di redazione	340.000.000	1.360.000	2020	RFI
f402	RFI Collegamento ferroviario aeroporto di Brindisi-stazione ferroviaria di Brindisi	Progettazione da attivare	40.000.000	0	2013 (Previsione subordinata a Studio di Fattibilità)	RFI
f502	Rete ferroviaria salentina FSE Soppressioni PP.LL. area Leccese	Progetto Preliminare	84.000.000	84.000.000	2013	FSE
f503	Linea Lecce-Monteroni FSE Nuova Variante di Monteroni (in Lecce) e nuove stazioni di Ecotekne, Monteroni, Ippodromo	Progetto Definitivo da aggiornare	42.000.000	42.000.000	2013	FSE
f581	Nodo di Lecce RFI Riposizionamento della stazione ferroviaria di Lecce, potenziandone le funzioni di stazione di testa	n/d	40.000.000	40.000.000	2013	RFI
f505	Linea Lecce-Zollino-Maglie-Otranto FSE Rinnovo binario con rotaie 50 UNI e traverse in c.a. biblocco Linea Maglie-Otranto - Rinnovo binario con rotaie 50 uni E traverse IN c.a. biblocco Linea Maglie-Gagliano - Rinnovo binario con rotaie 50 uni e traverse in c.a. biblocco Linea Casarano-Gagliano	Progetto Definitivo	24.000.000	24.000.000	2013	FSE
f507	Rete ferroviaria salentina FSE Lavori di ristrutturazione Officina Manutenzione motori diesel - Lecce	n/d	1.160.000	1.160.000	Immediata realizzazione	FSE
f582	Rete ferroviaria salentina FSE Provincia di Lecce Realizzazione ella metropolitana di superficie per l'ammodernamento della rete ferroviaria attuale di Lecce, I lotto (eliminazione dei passaggi a livello fra strade provinciali e FSE (anello di Lecce))	n/d	7.000.000	7.000.000	Immediata realizzazione	FSE
f604	Linea Bari-Taranto RFI Realizzazione SCC Bari - Taranto	Progetto Definitivo	68.000.000	0	2013	RFI

Codice intervento	Denominazione intervento	Maturità tecnico-progettuale	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Orizzonte temporale	Soggetto attuatore
f607	Rete ferroviaria salentina FSE Lavori di impianto di Sicurezza e Segnalamento - Sistema 4 - 2° Lotto - Area Salentina	Progetto Esecutivo	38.760.000	38.760.000	Immediata realizzazione	FSE
f608	Rete ferroviaria salentina FSE Lavori di particolare valenza ambientale - Barriere contenimento acustico I lotto	Progetto Esecutivo	7.000.000	7.000.000	Immediata realizzazione	FSE
f609	Rete ferroviaria salentina FSE Lavori di particolare valenza ambientale - Barriere contenimento acustico II lotto (n.51 Comuni interessati)	Progetto Definitivo	36.600.000	0	2013	FSE
f610	Rete ferroviaria salentina FSE Adeguamento e ristrutturazione dei fabbricati Viaggiatori stazione (n.33 Area Barese e n.55 Area Salentina)	Progetto Definitivo in fase di redazione	10.000.000	0	2013	FSE
f611	Rete ferroviaria salentina FSE Risanamento conservativo e adeguamento alle norme di sicurezza delle stazioni ferroviarie sud-est	n/d	7.100.000	7.100.000	Immediata realizzazione	FSE
f682	Rete ferroviaria salentina FSE Ferrovie del Sud Est e servizi automobili Impianto di segnalamento e sicurezza relativo al sistema dell'area salentina (Lecce, Brindisi, Taranto) 1^ fase	Progetto Esecutivo	12.800.000	12.800.000	Immediata realizzazione	FSE
f691	Miglioramento dell'intermodalità: interventi di rifunzionalizzazione di stazioni e fermate attrezzate per l'intermodalità ferro-gomma	Progettazione da attivare	20.000.000	0	2013	Regione

È importante fare alcune precisazioni relativamente ad alcuni interventi che, censiti nel quadro programmatico-progettuale, non si ritrovano nel quadro degli interventi del Piano, pur essendo ancora validi:

- L'intervento f216 "*Nodo di Bari FSE Nuova Fermata Ferroviaria Bari Campus - Via Omodeo*" con un costo stimato da FSE pari a 10M€, è stato assorbito nell'intervento f222 "Nodo di Bari RFI Bari Sud: variante della linea RFI tratta Bari C.Le-Bari S.Giorgio, in affiancamento alla circonvallazione stradale".
- L'intervento f212 "Nodo di Bari FNB Opere di raddoppio della sede ferroviaria dal Km 3+635,88 (Stazione di Fesca San Girolamo) al Km 1+585,86" viene sostituito dall'intervento f294.
- L'intervento f213 "Nodo di Bari FNB Realizzazione della nuova Stazione Porta di Brigata Bari per l'interconnessione della linea FNB a Rete Ferroviaria Italiana" viene sostituito in

parte dall'intervento f294 "Nodo di Bari FNB e FSE Primo stralcio di potenziamento dell'ingresso e interoperabilità in Bari C.le compatibile con il piano del ferro attuale" e in parte dall'intervento f203 "Linea Bari-Barletta FNB Raddoppio, velocizzazione e potenziamento della tratta Corato-Barletta, interconnessione con RFI nelle Stazioni RFI di Barletta e Bari, riorganizzazione delle viabilità di accesso e dell'intermodalità multimodale".

3.2.2.1 Tabelle di riepilogo con costi distinti per orizzonte e soggetto attuatore

Le tabelle seguenti riportano la stima dei costi e delle risorse già allocate per la realizzazione degli interventi di Progetto, suddivise per orizzonte di realizzazione dei diversi scenari di piano.

Orizzonte temporale	Costo totale degli interventi (€)	Risorse disponibili (€)	Risorse residue da reperire (€)
Immediata realizzazione	1.039.676.372	905.076.372	134.600.000
2013	2.212.338.760	1.736.438.760	475.900.000
2020 (*)	777.799.000	170.659.000	607.140.000
Totale	4.029.814.132	2.812.174.132	1.217.640.000

(*) *incluse le previsioni subordinate all'esito di studio di fattibilità.*

	Costo totale degli interventi (€)						
	Soggetto attuatore						Totale
Orizzonte temporale	FAL	FdG	FNB	FSE	RFI	Regione	
Immediata realizzazione	57.322.849	21.908.607	211.055.916	166.422.000	582.967.000	0	1.039.676.372
2013	0	56.758.760	180.000.000	596.580.000	1.359.000.000	20.000.000	2.212.338.760
2020 (*)	0	145.000.000	0	73.000.000	559.799.000	0	777.799.000
Totale	57.322.849	223.667.367	391.055.916	836.002.000	2.501.766.000	20.000.000	4.029.814.132

(*) *incluse le previsioni subordinate all'esito di studio di fattibilità.*

	Risorse disponibili (€)						
	Soggetto attuatore						Totale
Orizzonte temporale	FAL	FdG	FNB	FSE	RFI	Regione	
Immediata realizzazione	54.322.849	21.908.607	152.455.916	133.422.000	542.967.000	0	905.076.372
2013	0	36.758.760	180.000.000	367.680.000	1.152.000.000	0	1.736.438.760
2020 (*)	0	0	0	0	170.659.000	0	170.659.000
Totale	54.322.849	58.667.367	332.455.916	501.102.000	1.865.626.000	0	2.812.174.132

(*) *incluse le previsioni subordinate all'esito di studio di fattibilità.*

	Risorse residue da reperire (€)						
	Soggetto attuatore						Totale
Orizzonte temporale	FAL	FdG	FNB	FSE	RFI	Regione	
Immediata realizzazione	3.000.000	0	58.600.000	33.000.000	40.000.000	0	134.600.000
2013	0	20.000.000	0	228.900.000	207.000.000	20.000.000	475.900.000
2020 (*)	0	145.000.000	0	73.000.000	389.140.000	0	607.140.000
Totale	3.000.000	165.000.000	58.600.000	334.900.000	636.140.000	20.000.000	1.217.640.000

(*) *incluse le previsioni subordinate all'esito di studio di fattibilità.*

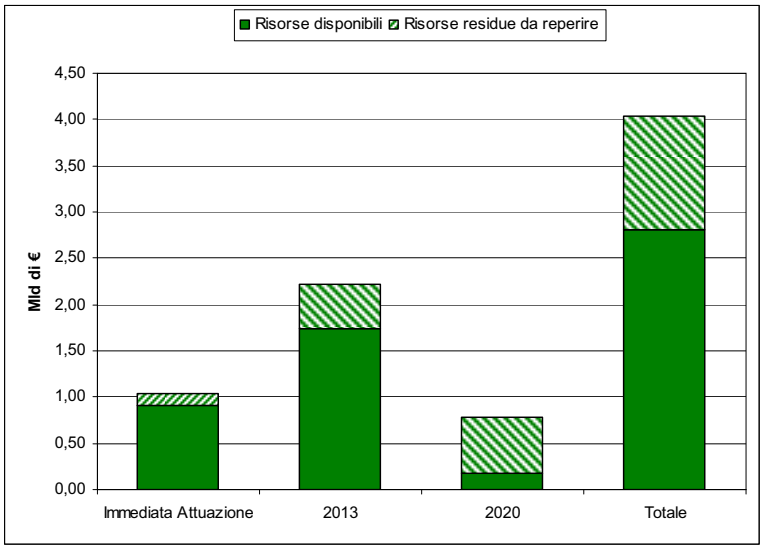


Grafico 2. Costi e risorse degli interventi di Piano ai diversi orizzonti temporali.

3.2.3 FOCUS PROGETTUALI

Il presente paragrafo approfondisce la descrizione di alcuni temi progettuali e interventi infrastrutturali particolarmente rilevanti ai fini dell'attuazione di strategie proposte dal Piano 2007-2013. I casi rispetto ai quali il Piano 2007-2013 introduce particolare innovazioni rispetto al quadro programmatico-progettuale pregresso confermato dalla Regione sono descritti più approfonditamente e messi in relazione al quadro dei servizi che si propone di attivare sulla rispettiva rete di riferimento.

3.2.3.1 La Capitanata: il ricorso alla tecnologia Treno-Tram

La LR 16/2008 all'Art. 19, comma 1 lettera h indica come azione da implementare per l'attuazione del PRT: *"Promuovere soluzioni di integrazione tra sistemi Light Rapid Transit (LRT) e sistemi ferroviari tradizionali che prevedono l'uso promiscuo dell'infrastruttura da parte di materiale ferroviario e veicoli di tipo tranviario (es.* ***tecnologia Treno-Tram****), da applicare sia in ambito urbano sia*

in ambiti a particolare valenza ambientale e/o da valorizzare sotto il profilo turistico. Il PRT stabilisce che la progettazione di tali sistemi, che dovrà essere oggetto di approfondimento attraverso specifici ***Studi di Fattibilità****, sia sviluppata e recepita, per le rispettive competenze, negli strumenti di programmazione gerarchicamente sottordinati al PRT relativi al livello territoriale interessato (Piani Provinciali di Bacino, PUM, PGTU)".*

In molte realtà europee, soprattutto in contesti caratterizzati da una buona dotazione di reti ferroviarie secondarie convergenti in nodi urbani di notevole importanza e contraddistinte da livelli di traffico contenuti, sono state realizzate forme di sperimentazione di uso promiscuo dell'infrastruttura da parte di materiale ferroviario e veicoli di tipo tranviario opportunamente attrezzati sotto il profilo impiantistico-tecnologico e di allestimenti interni.

	A bordo del Treno-tram, incrocio con un treno AV.		A bordo del Treno-tram, in arrivo ad una stazione di interconnessione.
	In transito nell'area pedonale urbana		Sosta in una stazione suburbana.
	Sosta nella stazione centrale		Sosta in una stazione di interscambio ferro-gomma.

Figura 38. Il Treno-Tram a Karlsruhe, Germania.

L'obiettivo è quello di massimizzare l'estensione della copertura di reti portanti urbane verso i rispettivi hinterland senza necessità di interscambio. Il ricorso alla tecnologia Treno Tram consente infatti di evitare la rottura di carico per la distribuzione in campo urbano in origine e/o in destinazione rendendo conveniente in termini di costo generalizzato il confronto con l'autobus extraurbano anche su tragitti relativamente brevi.

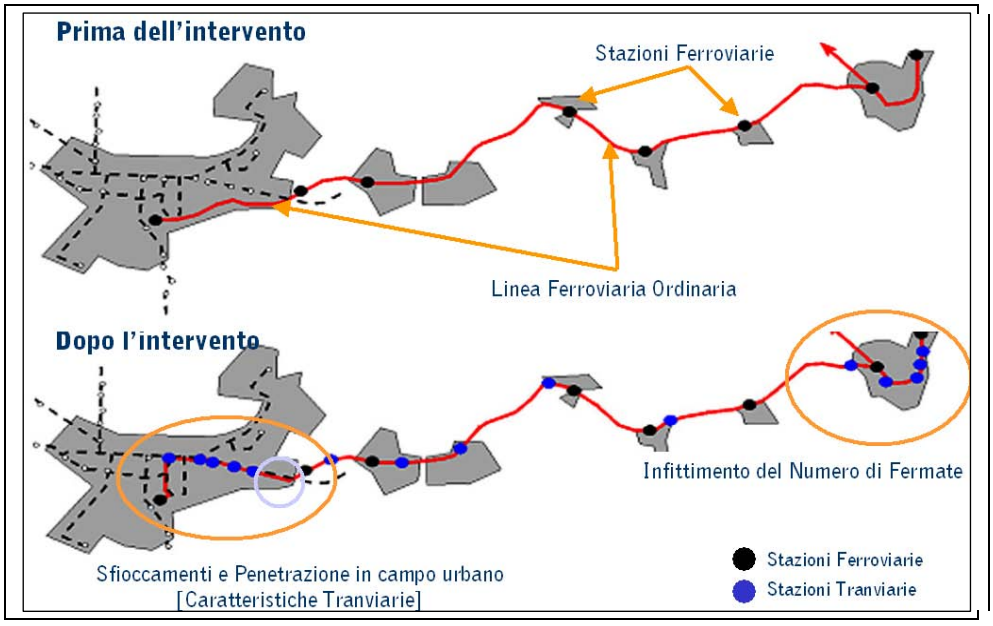
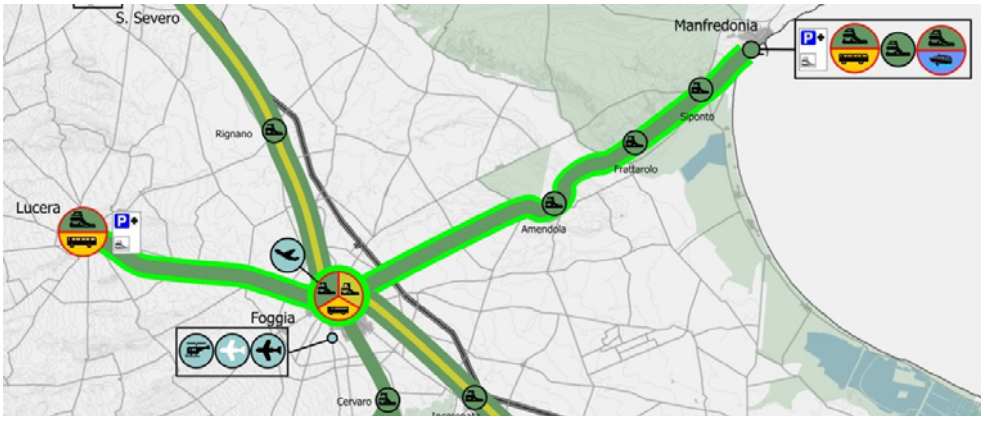


Figura 39. Caratteristiche della linea prima e dopo l'introduzione del Treno-Tram.

Nel caso della regione Puglia le applicazioni possibili sono numerose e variegate, potendo contemplare vere e proprie brevi penetrazioni in campo urbano ma anche la trasformazione in "metropolitana leggera" di tratte terminali della rete di interesse locale, con particolare riferimento ad ambiti di rilevante pregio ambientale e/o da valorizzare sotto il profilo turistico.

Il caso pilota: il Treno-Tram sulla direttrice Lucera-Foggia-Manfredonia

Il Piano attuativo propone di introdurre la tecnologia Treno-Tram sulla linea Foggia-Manfredonia con penetrazioni urbane a Foggia, e a Manfredonia per estenderlo, in prospettiva, sulla linea "passante" Lucera-Foggia-Manfredonia,



Gli interventi infrastrutturali che il Piano prevede su questa direttrice sono funzionali a questa ipotesi: l'intervento "*Linea Foggia-Lucera FdG Ripristino della linea a semplice binario: Completamen-*

to Opere Civili; Armamento; Elettrificazione; Segnalamento (f106)", il cui completamento è previsto nello scenario di Immediata realizzazione, e l'intervento "*Linea Foggia-Manfredonia RFI Elettrificazione, segnalamento, realizzazione di punto di incrocio (f107), prolungamento al porto passeggeri di Manfredonia e prima penetrazione urbana a Foggia; ripristino deposito a Foggia; materiale rotabile (f194)"*, che il Piano indica come prioritario da realizzare già entro l'orizzonte del 2013 definiscono le precondizioni infrastrutturali per l'attuazione del servizio.

Nel caso specifico della dorsale Lucera-Foggia-Manfredonia il Treno-Tram consente di:

- eliminare l'effetto barriera creato dalla ferrovia all'interno di Manfredonia contribuendo in maniera significativa al recupero e alla valorizzazione di importanti aree della città;
- creare un collegamento diretto da Foggia al porto di Manfredonia per l'imbarco verso il Gargano *(l'intervento f107 prevede il ripristino dei binari dismessi dall'attuale stazione ferroviaria alla banchina del porto, per garantire l'integrazione con il servizio metro-marittimo previsto dal Piano Attuativo);*
- migliorare l'accessibilità diretta da Lucera e Manfredonia verso alcuni dei poli più importanti del capoluogo riducendo drasticamente la sovrapposizione con i servizi automobilistici;



Figura 40. La penetrazione a Manfredonia.

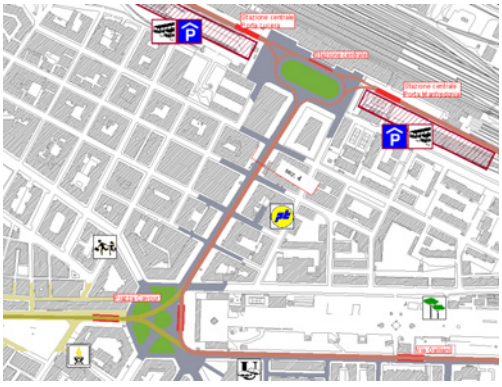


Figura 41. La penetrazione a Foggia.

- recuperare risorse impegnate per le corse sostitutive automobilistiche destinandole, in parte, anche ad un potenziamento del TPL su gomma di adduzione e ad altre aree meno servite;
- rivitalizzare le Officine Mezzi Leggeri di Foggia, recuperando competenze specialistiche con le conseguenti ricadute sotto il profilo occupazionale.

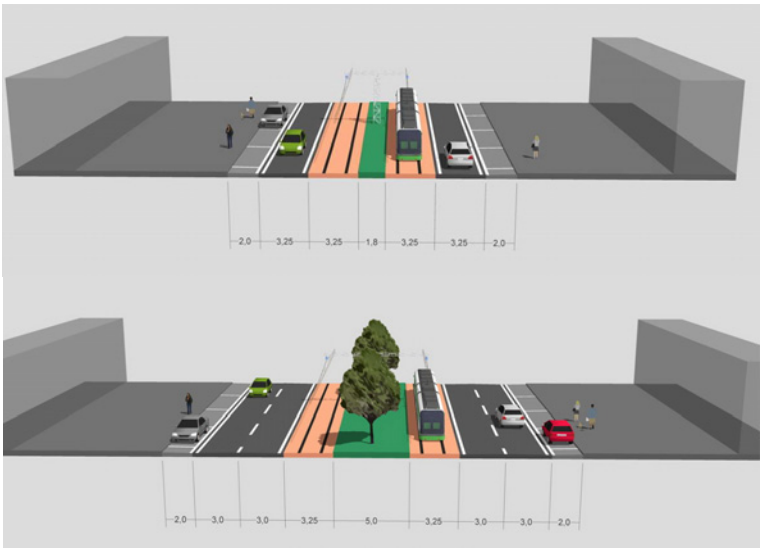


Figura 42. Ipotesi di sistemazione stradale in ambito urbano.

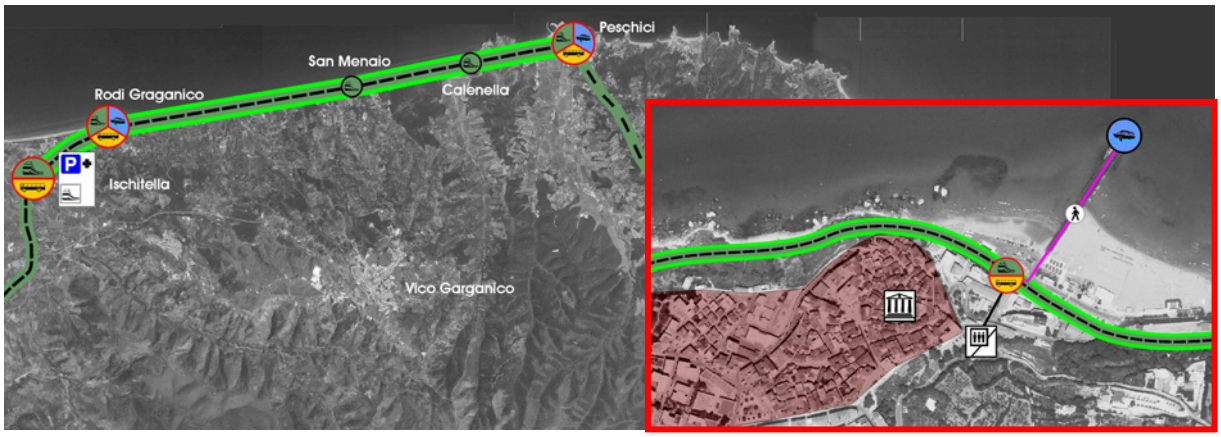
Possibili estensioni: il Treno-Tram sulla linea San Severo-Rodi-Peschici-Vieste

La provincia di Foggia per le sue caratteristiche e per la configurazione della rete ferroviaria si presta ad una eventuale progressiva estensione del sistema Treno-Tram, il che rappresenta un elemento a favore della sperimentazione della tecnologia.

Gli interventi infrastrutturali che il Piano Attuativo propone per l'ambito del Gargano settentrionale, in cui si prospetta un'ulteriore applicazione del Treno-Tram per le peculiari caratteristiche dei luoghi e le importanti ricadute in termini di valorizzazione turistica che questa soluzione implicherebbe, si coniugano con tale ipotesi: gli interventi sulla Linea San Severo-Rodi-Peschici di FdG, che prevedono una "*Nuova stazione a Rodi Garganico (f191)*", il "*Prolungamento Calenella-Peschici e nuova stazione a Peschici (f192)*" e il "*Prolungamento Peschici-Vieste (f193)*" vanno in questa direzione. La previsione, subordinata a studio di fattibilità, prevede il prolungamento della linea ferroviaria fino a Peschici e, in fasi successive, al Mandrione e Vieste e la trasformazione in sede tranviaria della tratta oltre Ischitella in modo da ridurre l'interferenza e l'effetto barriera creato dalla ferrovia rispetto alla spiaggia. L'intervento, la cui realizzazione è prervista dal Piano nello scenario 2020, avrebbe un'importanza strategica nel ridisegnare tutto il comprensorio turistico costiero e, insieme all'attivazione del servizio di Treno-Tram sulla tratta terminale, consentirebbe di avviare un progetto di riqualificazione della costa tra Rodi e S. Menaio, agevolato anche dalla previsione di realizzazione del primo lotto della nuova viabilità Vico-Vieste, con conseguente eliminazione del traffico automobilistico di attraversamento e la conseguente valorizzazione di tutta la fascia litoranea.

L'intervento avrebbe una forte connotazione intermodale, a servizio di itinerari turistici favoriti dalla disponibilità di diverse opzioni di trasporto, prima fra tutte quella del servizio di metrò marittimo

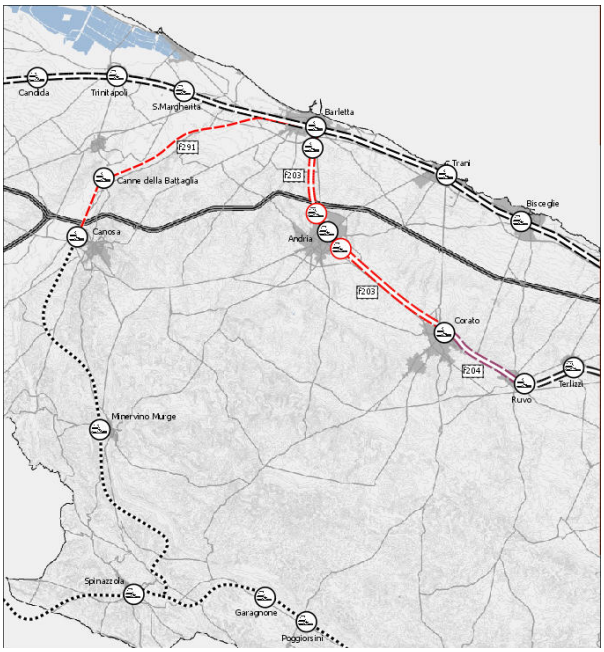
che il Piano Attuativo propone di attivare tra i porti del Gargano; proprio ai fini dell'attivazione del servizio di Treno-Tram e della sua integrazione con il servizio metrò marittimo, il Piano ha inteso proporre anche la realizzazione della nuova fermata ferroviaria a Rodi Garganico, di rinforzo alla stazione esistente, in corrispondenza del nuovo molo per agevolare l'imbarco verso le Tremiti e per la circuitazione del Gargano. Inoltre, a Rodi e, in caso di prosecuzione, a Peschici, potranno prevedersi due ascensori diagonali per il collegamento diretto con il centro Storico.

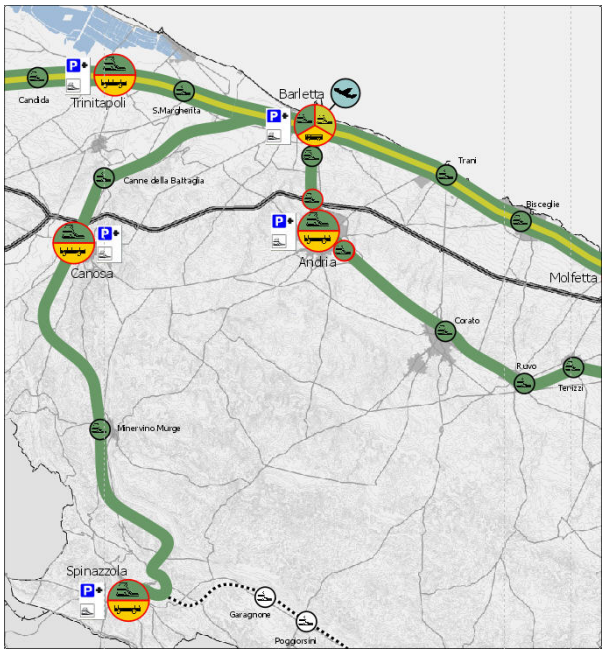


Anche l'interscambio con l'auto o con servizi automobilistici di TPL sarebbe garantito: la stazione ferroviaria di Ischitella, dalla quale partirebbe il servizio di Treno-Tram, è localizzata sulla SP41 Sannicandro Torre Mileto, velocemente raggiungibile attraverso la SS89 dalla SSV del Gargano. Un parcheggio di interscambio presso la stazione faciliterebbe l'accessibilità al servizio ferroviario e la chiusura di un circuito turistico nel Parco del Gargano che potrebbe coinvolgere, oltre alle modalità ferroviaria e marittima, anche gli itinerari ciclabili che attraversano il Parco del Gargano.

3.2.3.2 Il Nord Barese

Oltre alla conferma degli interventi infrastrutturali già previsti e di prossima attuazione, il Piano Attuativo prevede un rilancio del ruolo della stazione di Barletta a favore dell'intera futura provincia già all'orizzonte del 2013. Il *Grande Progetto* riguardante la linea Barletta-Andria-Bari (compresa l'interconnessione tra rete RFI e rete FNB a Barletta) e l'intervento "*Linea Barletta-Spinazzola RFI Elettrificazione della tratta Barletta-Canosa (f291)*" renderanno possibile l'organizzazione di una serie di servizi centrati su Barletta tali da giustificare non solo la fermata del Servizio Ferroviario Regionale, ma anche il ripristino di un sistematico servizio di coincidenze con i servizi veloci di lunga percorrenza passeggeri a favore di un bacino di traffico potenziale che conta circa 450.000 abitanti.





Il Grande Progetto sulla linea Bari-Barletta delle Ferrovie del Nord Barese

Tra i Grandi Progetti previsti dal Programma Operativo FESR 2007-2013 della Puglia per l'Asse V – Reti e collegamenti per la mobilità è compreso il progetto inizialmente (nel 2007) denominato "Adeguamento ferroviario dell'area metropolitana Nord-barese", finalizzato al "*perseguimento di livelli di mobilità locale ed urbana sostenibile attraverso il miglioramento dell'offerta di trasporto collettivo su ferro"*. La proposta progettuale di Ferrovie del Nord Barese si è concretizzata nella "Scheda Grandi Progetti" *"Linea Bari-Barletta FNB Raddoppio, velocizzazione e potenziamento della tratta Corato-Barletta, interconnessione con RFI nelle Stazioni RFI di Barletta e Bari, riorganizzazione delle viabilità di accesso e dell'intermodalità multimodale* predisposta per essere sottoposta, come da regolamento CE n. 1083/2006, alla Commissione europea per l'ammissione al finanziamento. Il progetto è inserito tra gli interventi del Piano attuativo (codice *f203*). Tale intervento ha sostituito, sovvertendone completamente l'impostazione iniziale, il progetto *Raddoppio della linea tra Corato e Barletta ed interramento della linea in comune di Andria* (proposto in via preliminare per l'inserimento nel PON 2007-2013, ma non risultato, a seguito di una valutazione più approfondita condotta dall'Assessorato regionale ai Trasporti, sostenibile nella sua configurazione progettuale) e ha riassorbito, rimodulandolo coerentemente con la progettazione complessiva, anche l'intervento "*Linea Bari-Barletta FNB a) Realizzazione di sottopasso veicolare per l'eliminazione dell'attraversamento stradale al km 57+089,14 (SP130 Andria-Trani) nel comune di Andria. b) Realizzazione di sottopasso pedonale e veicolare leggero per la soppressione del PL posto al km 58+170,75 (SV vecchia di Barletta) nel comune di Andria (f267R)*".

Il progetto predisposto da FNB e approvato dalla Regione ha preso le mosse dalla definizione di un modello di esercizio capace di garantire benefici distribuiti sul tutta l'area di influenza della rete ferroviaria di FNB, costruito su uno scenario di lungo periodo che prevede il pieno sfruttamento della potenzialità della rete a seguito di quegli interventi di potenziamento e adeguamento infrastrutturale previsti dal Grande Progetto stesso e dalla programmazione già assodata. Le caratteristiche di tale modello sono:

- *un'offerta crescente da/per Bari lungo la linea con servizi che, dagli attestamenti di Barletta, Ruvo e Bitonto, siano instradati alternativamente via Aeroporto e via Macchie;*
- *una griglia che garantisca arrivi contemporanei o ravvicinati dei treni pari e dispari nelle stazioni di Andria, Ruvo e Bitonto ogni 30' in modo da realizzare le condizioni per un rendezvous anche con servizi automobilistici extraurbani;*
- *un cadenzamento ad elevata frequenza nelle stazioni di Bitonto, Enziteto e Fesca S.Girolamo da/per Bari a supporto della realizzazione di parcheggi di scambio con l'auto privata specializzati a servire le correnti di traffico provenienti rispettivamente dalla A14, dalla S.S.16 e dalla litoranea nord;*

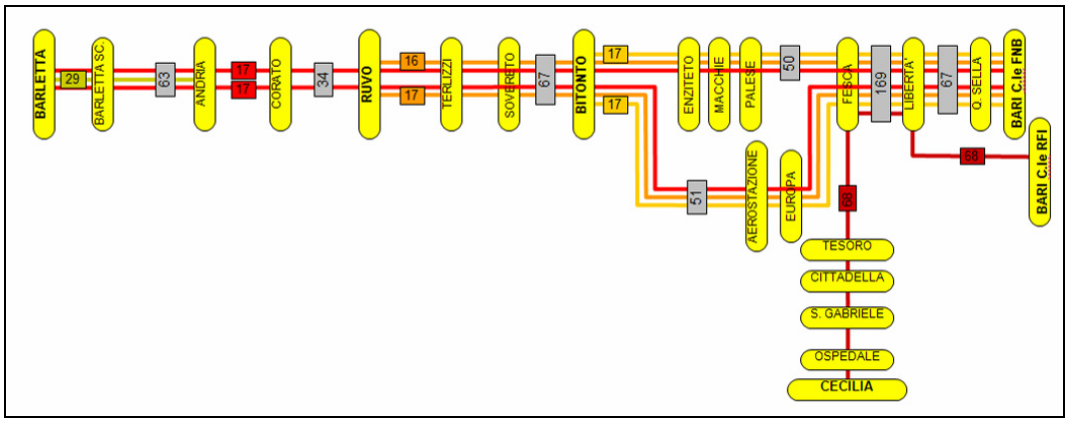


Figura 43. Modello di esercizio nello Scenario di progetto. Fonte: Scheda Grandi Progetti Ferrotramviaria.

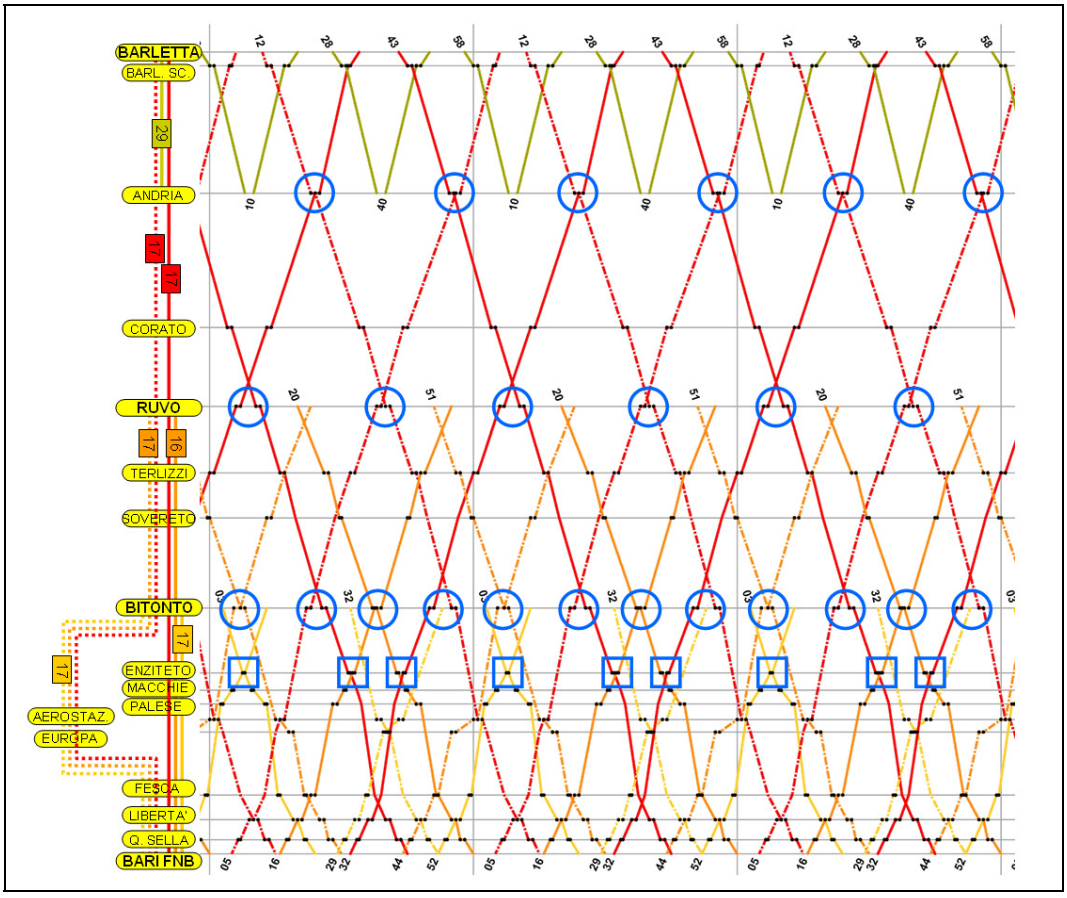


Figura 44. Orario grafico dell'esercizio nello Scenario di progetto e nodi di Rendez-vous ferro Gomma
Fonte: Scheda Grandi Progetti Ferrotramviaria.

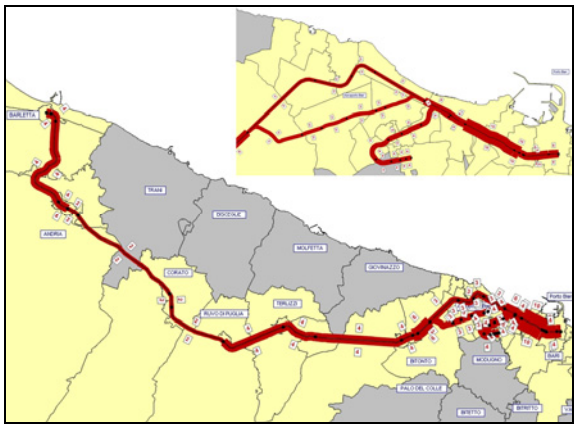


Figura 45. Scenario di progetto (2040) – assegnazione dei flussi alla rete (area bari). Fonte: Scheda Grandi Progetti Ferrotramviaria.

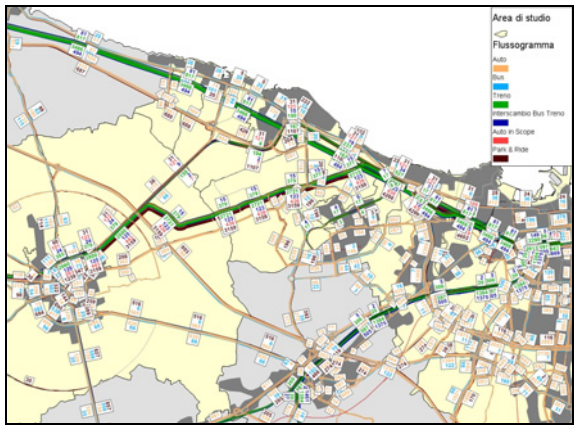


Figura 46. Scenario di progetto (2040) – assegnazione dei flussi alla rete (area bari). Fonte: Scheda Grandi Progetti Ferrotramviaria.

Il progetto, sulla base delle valutazioni effettuate sul funzionamento della rete simulato con assetto infrastrutturale e modello di esercizio di previsione, ha individuato degli interventi complementari derivati dalle seguenti attività:

- definizione degli schemi funzionali di accesso alle principali stazioni della rete delle Ferrovie Nord Barese;
- localizzazione dei parcheggi di interscambio e di prossimità di servizio alle stazioni;
- definizione della modalità di integrazione con i servizi automobilistici urbani ed extraurbani;
- definizione della modalità di integrazione con le altre reti ferroviarie;
- individuazione dei passaggi a livello da eliminare.

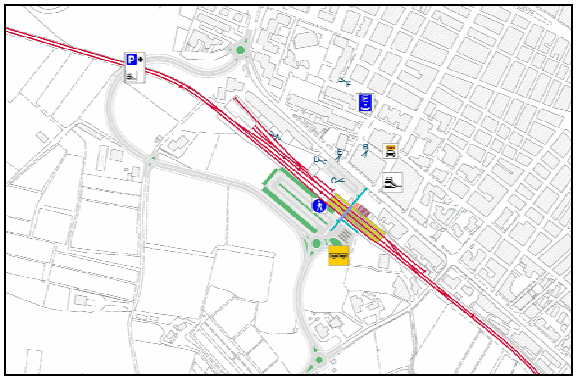


Figura 47. Ruvo: assetto funzionale della stazione. Fonte: Scheda Grandi Progetti Ferrotramviaria.

In corrispondenza dell'**abitato di Andria**, il progetto affronta sia il problema della riduzione delle interferenze con la città, sia quello del potenziamento dell'accessibilità e dei servizi ferroviari. Le analisi propedeutiche hanno dimostrato che sulla linea a semplice binario è possibile mantenere una po-

tenzialità tale da consentire un cadenzamento ai 15', grazie, da un lato alla creazione di due tratti di raddoppio rispettivamente a partire da Corato verso Andria e da Barletta verso Andria che permettono incroci dinamici, e,dall'altro alla realizzazione di due fermate aggiuntive – Andria nord e Andria sud – che fungono anche da posti di movimento in accesso alla città. Inoltre, "*la linea ferroviaria per un tratto di circa 1500 metri all'interno della città si snoda in trincea in modo da consentire l'eliminazione di quattro passaggi a livello, il ripristino della permeabilità trasversale e la creazione di alcuni tratti di verde attrezzato sul sedime attuale liberato dalla presenza dei binari. In corrispondenza dell'attuale stazione è prevista la realizzazione di una piastra pedonale che, oltre ad ospitare le risalite dai tre binari di stazione potrà ospitare una piazza ed eventualmente un contenitore di particolare significato da integrare con il fabbricato attuale opportunamente trasformato.*"

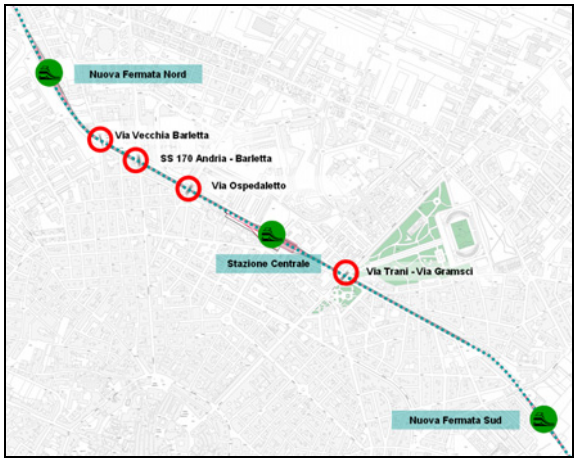


Figura 48. Andria: inquadramento generale. Fonte: Scheda Grandi Progetti Ferrotramviaria.



Figura 49. Andria: fermata nord, progetto. Fonte: Scheda Grandi Progetti Ferrotramviaria.



Figura 50. Andria: stazione centrale, progetto. Fonte: Scheda Grandi Progetti Ferrotramviaria.

3.2.3.3 Il nodo di Bari

Negli ultimi mesi del 2008 la Regione Puglia ha elaborato, attraverso AREM, un "Modello di esercizio del trasporto regionale di riferimento per la riorganizzazione del nodo ferroviario di Bari", in conformità a quanto disposto dalla LR 16/2008 del PRT in tema di gerarchizzazione e integrazione dei servizi ferroviari e in sinergia con la redazione del Piano Attuativo. Gli obiettivi che la Regione si era prefissata consistevano innanzitutto nella semplificazione del piano del ferro di Bari C.Le, che il modello ha cercato di perseguire attraverso la minimizzazione dei servizi attestati a favore di quelli passanti e la creazione di una rete di servizi cadenzati in grado di garantire un'elevata accessibilità sia diretta, grazie alla copertura territoriale, che indiretta, tramite interscambio in nodi intermodali attrezzati, alle aree centrali e ai poli di eccellenza presenti nel capoluogo.

Il modello di esercizio elaborato, che guarda ad uno scenario di lungo periodo (2020), ha tenuto conto del materiale rotabile dei diversi operatori e dei progetti di potenziamento infrastrutturale previsti sul nodo, a partire da quelli relativi all'interramento della tratta Santo Spirito-Palese e alla realizzazione della variante Bari C. le Bari S. Giorgio sulla linea RFI Adriatica a nord e a sud di Bari (*f206* e *f222*) (vedi capitolo 3.2.1.1), che interessano la rete nazionale, per arrivare sino a quelli che interessano le reti locali, come i nuovi collegamenti ferroviari metropolitani tra Bari Centrale e il Quartiere S. Paolo, di prossima attivazione, (*f209, f210*) e tra Bari Centrale e l'aeroporto di Bari Palese, in esercizio entro la prima metà del 2010 (*f207*).

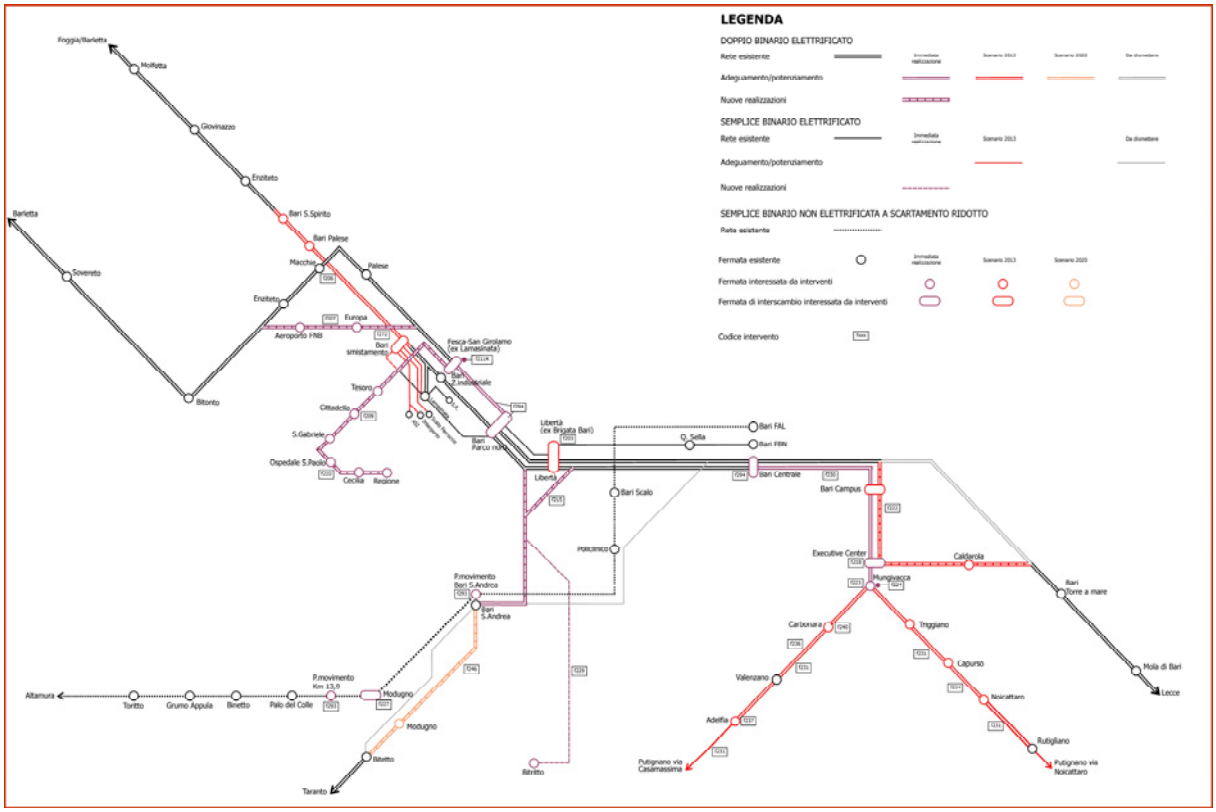


Figura 51. Interventi infrastrutturali previsti sul nodo di Bari.

Oltre a quelli citati, tra gli interventi previsti dal Piano, mappati nell'immagine precedente ed elencati integralmente nel capitolo 3.2.2, merita attenzione l'intervento *Nodo di Bari FNB e FSE Primo stralcio di potenziamento dell'ingresso e interoperabilità in Bari C.le compatibile con il piano del ferro attuale (f294)*, che introduce un'innovazione rispetto al quadro della programmazione pregressa e che costituisce la prima fase del progetto di riorganizzazione del nodo di Bari. Va infatti ricordato che il modello di esercizio elaborato si fonda su un progetto complessivo che prevede tempi di attuazione medio-lunghi (al 2020) e che quindi deve poter essere realizzato per fasi successive per garantire ai singoli operatori ferroviari il rispetto dei programmi di progressivo potenziamento dell'offerta. In questa direzione, l'intervento f294 assolve ad una funzione fondamentale già nel **breve periodo**, in quanto mira a potenziare l'accesso nella stazione di Bari Centrale dei servizi FSE e FNB compatibilmente con il piano del ferro attuale. In particolare il progetto prevede sul lato nord l'utilizzo del binario ex marittima e di due tronchini del fascio ovest per l'attestamento di servizi spola di FNB; sul lato sud si prevede la possibilità di migliorare la capacità di attestamento di FSE. Il Piano riconosce a questo intervento un'importanza tale da imporre un'Immediata realizzazione dell'opera, nonostante le risorse siano ancora da allocare.

Relativamente all'**assetto infrastrutturale di lungo periodo**, il modello di esercizio assume a riferimento che tra le stazioni di Executive e Bari Parco Nord sia realizzato un fascio di quattro binari che, pur garantendo la possibilità di un uso totalmente banalizzato, in condizioni ordinarie siano dedicati due alla lunga percorrenza, ai servizi regionali veloci e ai merci e gli altri due ai servizi metropolitani e territoriali; la specializzazione dovrebbe essere garantita anche per i binari di stazione di Bari C.le, così da favorire non solo un razionale piazzamento dei treni, ma anche una migliore leggibilità dell'offerta da parte degli utenti. Executive e Bari Parco Nord dovrebbero rappresentare le due "porte" in corrispondenza delle quali tutti i servizi delle ferrovie regionali, sia che si attestino, sia che siano in transito alla stazione di Bari C.Le, confluiscono sulla rete RFI, il cui loro ruolo di distribuzione urbana è rafforzato dalle stazioni intermedie (oltre a Bari C.le, Campus e Libertà). In questo scenario, i due binari della linea Bari-Taranto mantengono la loro indipendenza rispetto a quelli dell'Adriatica e l'attestamento alla stazione di Bari C.le.

A regime, tra le stazioni di Bari Zona Industriale (Lamasinata) e Executive, il modello di esercizio nelle ore di punta può offrire un cadenzamento dei treni fino ai 5'.

La direttrice Appulo-lucana - FAL

In linea generale il Piano Attuativo auspica che parallelamente alla redazione del PTS sia possibile arrivare ad un accordo con la regione Basilicata per una più razionale spartizione delle competenze che tenga conto della struttura territoriale della domanda piuttosto che dei limiti amministrativi. La proposta potrebbe in tal senso essere quella di assegnare alla Puglia l'intera direttrice Matera - Bari e alla regione Basilicata la restante rete.

Gli interventi previsti dal Piano Attuativo sulla linea Bari-Altamura delle FAL riguardano:

1. interramento della linea nell'abitato di Modugno;
2. eliminazione del P.L. di Via Santa Caterina;
3. eliminazione del P.L. di Via delle Murge mediante interramento superficiale della linea che interessa anche la fermata Policlinico;
4. realizzazione di due posti di movimento, rispettivamente al km 6,3 e al km 13,9 ,per consentire un esercizio ai 15' tra Toritto e Bari C.le;

Gli interventi di cui ai punti 1 e 3 sono previsti con caratteristiche compatibili con l'eventuale futura trasformazione della linea a scartamento ordinario.

Gli interventi previsti sono coerenti con il disegno generale prefigurato dal modello d'esercizio per il nodo di Bari che prevede la creazione di una rete di servizi ad elevata frequenza che servono l'area metropolitana barese. Resta aperta la partita legata all'eventuale trasferimento del deposito-officina di Bari Scalo e le conseguenti implicazioni sulla localizzazione dei posti di movimento di cui al

punto 4 nel caso di una eliminazione di questa stazione. Un ultimo aspetto riguarda l'eventuale modifica nel lungo periodo dell'attestamento delle FAL in Bari C.le, teoricamente possibile sia in caso di mantenimento dello scartamento ridotto che in caso di trasformazione a scartamento ordinario. Tale ipotesi, tenuto conto della soluzione adottata per l'eliminazione del P.L. di Via delle Murge, apre la possibilità a lungo termine per un attestamento delle FAL sul piazzale NE di Bari C.le i cui due tronchini, nel presente studio, sono però stati destinati all'attestamento dei servizi della Bari-Bitritto. Ciò comporterebbe la necessità di studiare una diversa organizzazione anche degli attestamenti dalle direttrici di Taranto e Bitritto a Bari C.le. Una ipotesi potrebbe essere quella di accoppiare i servizi da Bitritto i con servizi circolanti su rete FSE dando origine a servizi passanti (che non necessiterebbero di effettuare tagliate sull'adriatica) con benefici per la domanda e riduzione degli attestamenti nell'impianto di Bari C.le.

Il Piano Attuativo ha scartato anche per il lungo periodo l'ipotesi di raddoppio della linea, preferendo l'opzione che permette di aumentare la capacità della linea con interventi puntuali. Il Piano si è mosso in sintonia con lo "Studio sulla potenzialità della tratta Bari-Toritto (Linea Bari-Matera) ed ipotesi propositive per il suo incremento" redatto da FAL in cui sono stati individuati due nuovi posti di movimento, uno a Bari S. Andrea e uno al km 13,900 (tra Modugno e Palo del Colle), al fine di garantire una potenzialità pari a 1 treno ogni 10 minuti per senso di percorrenza e con ugual numero di treni pari e dispari. Tale capacità è in linea con la proposta di modello di esercizio di SFM elaborata dal Piano per il nodo di Bari, che prevede un collegamento Bari C.le-Toritto che, nelle ore di punta, garantisca un cadenzamento ai 15'. In tale scenario, la realizzazione dell'intervento *Linea Bari-Matera FAL Realizzazione di due posti di movimento a Bari s. Andrea e al km 13,900 (f293) e Interramento linea ferroviaria Ferrovie Appulo Lucane in agro di Modugno (f227)* appare prioritario già nel breve periodo; è quindi previsto dal Piano nello scenario di Immediata realizzazione.

La linea FNB per l'aeroporto

L'intervento "*Nodo di Bari FNB Collegamento ferroviario a doppio binario Aerostazione Bari Palese – Area centrale BA mediante deviazione della ferrovia Bari-Barletta (f207)"* sarà completato entro il giugno del 2010. L'aeroporto di Bari sarà così collegato alla rete ferroviaria regionale tramite una fermata dedicata raggiungibile non solo da Bari e Barletta, ma anche da stazioni localizzate sulle rete regionale di RFI e delle altre ferrovie regionali a scartamento ordinario.

Di fatto, il collegamento con l'aeroporto rappresenterà il primo banco di prova dell'interoperabilità della rete ferroviaria regionale.

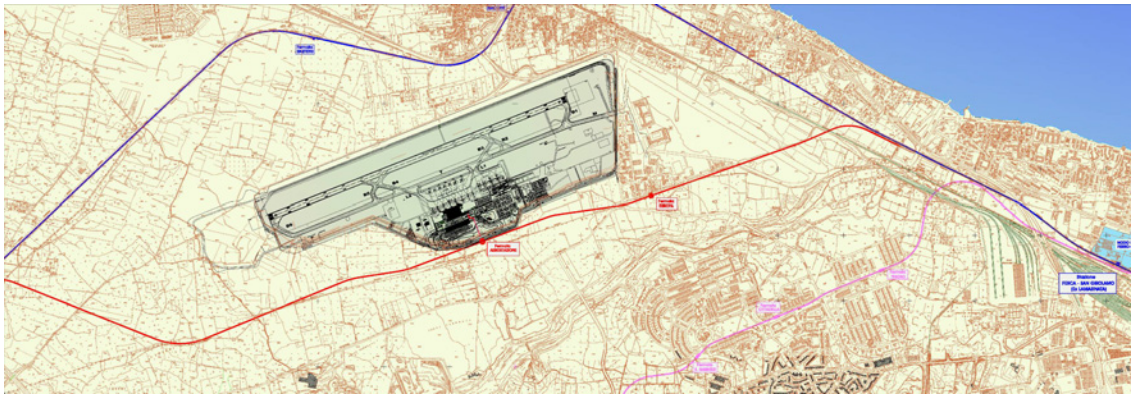


Figura 52. Collegamento FNB Bari Centrale-Aeroporto. Fonte: FNB.



Figura 53. La nuova stazione "aeroporto". Fonte: FNB.

Il collegamento con l'aeroporto dalla linea Adriatica

Per il lungo periodo, il Piano introduce la previsione di un collegamento anche con la linea ferroviaria Adriatica (cfr. 5.2.4). La proposta del Piano attuativo è quella di un approccio graduale il cui primo passo prevede lo sfruttamento della nuova fermata di Palese prevista dal progetto di interramento della linea RFI tra S. Spirito e Palese a nord di Bari. La relativa vicinanza con l'aerostazione consente di prevedere l' istituzione di un servizio di autobus navetta in coincidenza con i treni per il collegamento con l'area partenze dell'aerostazione. Questa soluzione, che sfrutta una fermata comunque prevista dal progetto ferroviario, potrà essere eventualmente rimpiazzata dalla previsione di una fermata dedicata localizzata presso la futura stazione di Bari Smistamento che sorgerà adiacente alle attuali aree militari. In base al PSA di Bari infatti le aree militari una volta ricomprese nel sedime aeroportuale dovrebbero ospitare tutte le attività di aviazione generale aprendo la possibilità di un collegamento tra la nuova fermata e l'aerostazione tutto interno all'area aeroportuale del quale potrebbe

beneficiare lo stesso aeroporto per i collegamenti interni tra i diversi spazi operativi. Tale scenario si giustifica solo nell'ipotesi in cui il bacino di traffico dell'aeroporto e il traffico che ne deriva giustifichino un ulteriore potenziamento dello scalo.

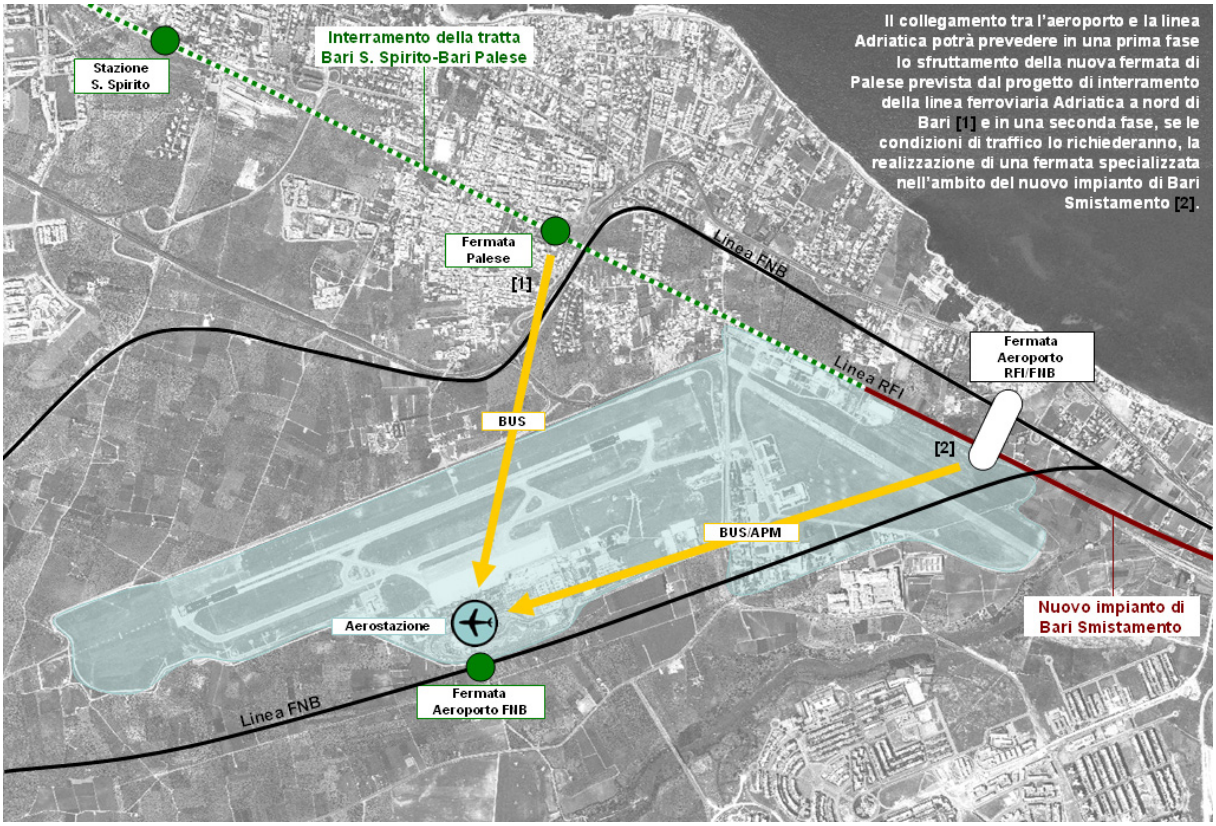


Figura 54. Schema delle ipotesi di collegamento tra Aeroporto e linea Adriatica.

3.2.3.4 Il Sud-est barese

Le Ferrovie del Sud Est in provincia di Bari sono interessate da un significativo programma di potenziamento infrastrutturale che, grazie agli investimenti sul materiale rotabile sostenuti dalla Regione Puglia, permetteranno di attivare linee del Servizio Ferroviario Territoriale di collegamento con il capoluogo regionale a servizio di un bacino di circa 225.000 persone. Le linee Bari-Putignano via Casamassima e via Triggiano concorrono, nel modello di esercizio elaborato dalla Regione, a garantire anche il cadenzamento del SFM in ambito urbano.







Figura 55. Nuovo materiale rotabile FSE PESA, ATR200

Tra gli interventi previsti nello scenario di Piano ai diversi orizzonti temporali (vedi capitolo 3.2.2), va menzionato in particolare quello che interessa la tratta Mungivacca-Triggiano-Capurso, incluso tra i Grandi Progetti previsti dal Programma Operativo FESR 2007-2013 della Puglia per l'Asse V – Reti e collegamenti per la mobilità inizialmente (nel 2007) denominato "Bretella barese ferroviaria del Sud-est", finalizzato al "*perseguimento di livelli di mobilità locale ed urbana sostenibile attraverso il potenziamento e l'adeguamento dell'offerta di trasporto collettivo su ferro.*".

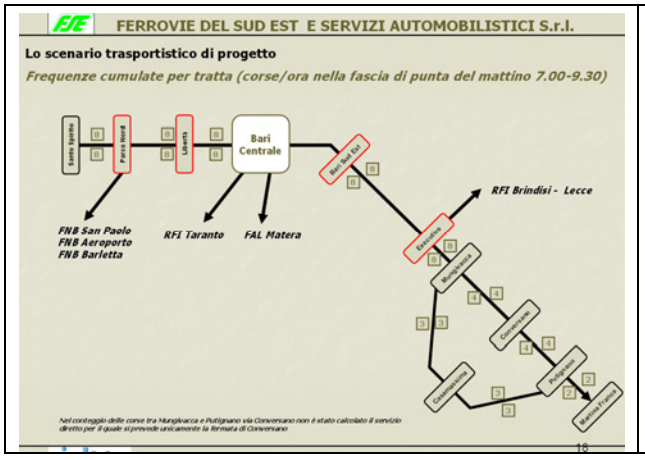
Il progetto è costituito dai seguenti interventi:

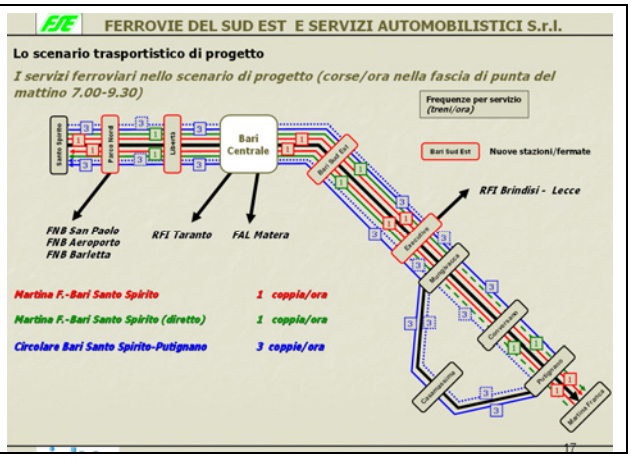
- *Linea Bari-Mungivacca-Rutigliano-Putignano-Taranto FSE Interramento della stazione e raddoppio nelle tratte Mungivacca-Triggiano, Triggiano-Capurso, Capurso-Rutigliano (f234)*
- *raddoppio linea ferroviaria tratta Mungivacca-Carbonara-Valenzano-Adelfia (f236)*
- *Acquisto di 2 Complessi elettrici (per il servizio sulla tratta Bari - Putignano - Martina F.) (f262a)*.

A questi interventi si aggiungono le previsioni dello scenario di Immediata realizzazione proposto dal Piano Attuativo riguardanti: *Riqualificazione del Nodo Ferroviario della Stazione di Mungivacca*

(f223), Realizzazione di un Parcheggio interscambio (f224) e di un Nuovo Deposito e Officine Ferroviarie a Bari-Mungivacca (f254).

La società FSE, sulla base dell'assetto infrastrutturale così definito, ha elaborato un'ipotesi di esercizio finalizzata a rafforzare il ruolo del vettore ferroviario nel contesto sud-orientale dell'area metropolitana di Bari pienamente integrata con il modello d'esercizio complessivo del nodo di Bari che, oltre a diversificare e intensificare progressivamente i servizi da Martinafranca e soprattutto da Putignano per meglio rispondere alle caratteristiched ella domanda, propone servizi passanti su Bari C.le con il duplice obiettivo di distribuire la domanda sul capoluogo e diminuire gli attestamenti nella stazione di Bari C.le





3.2.3.5 Il Salento: il Grande Progetto FSE

Tra i Grandi Progetti previsti dal Programma Operativo FESR 2007-2013 della Puglia per l'Asse V – Reti e collegamenti per la mobilità è ricompreso il progetto inizialmente (2007) denominato "Mobilità ferroviaria sostenibile del Salento", finalizzato a contribuire alla "*strutturazione di un nuovo assetto del sistema della mobilità nel Salento rafforzando le politiche ed azioni programmate ed in atto nell'area e nella città di Lecce, maggiore polo attrattore dell'area salentina, e nel più ampio territorio del Salento, volte ad incrementare l'utilizzo del trasporto pubblico integrato ferro-gomma e disincentivare l'uso del mezzo privato.*".

Gli interventi sono in sintonia con il Piano di sviluppo infrastrutturale e il Programma degli investimenti per le Ferrovie del Sud Est.

Anche per l'area salentina il modello d'esercizio è stato definito partendo dalle previsioni sulla domanda di mobilità futura e sulla base delle criticità attuali, definendo la tipologia, la quantità e la frequenza dei servizi ferroviari previsti. L'ipotesi di progetto divide il Salento in due sub-aree: la prima di

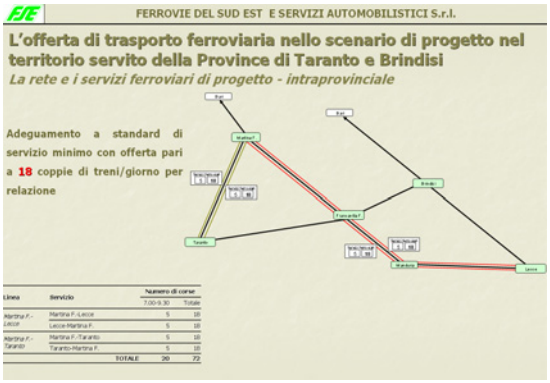
connessione tra le province di Taranto, Brindisi e Lecce, che si sviluppa intorno alla linea ferroviaria Martinafranca-Lecce; la seconda che coincide con la penisola salentina.



Figura 56 Grande progetto FSE sub-area interprovinciale BR-TA-LE

Nel secondo ambito si sviluppano tre direttrici principali. La prima direttrice è la Gagliano-Maglie-Zollino-Lecce; la seconda la Gallipoli-Nardò-Monteroni-Lecce; la terza, Gagliano-Casarano-Zollino-Lecce. A queste si aggiungono le due appendici costituite dai servizi che si sviluppano sulle direttrici Gallipoli-Casarano e Maglie-Otranto.

Nel complesso, nell'area salentina, verrebbero ad essere garantite 228 corse giornaliere, in media più di 18 corse per ciascuna direttrice, con frequenze da mezz'ora (nelle ore di punta) a un'ora.





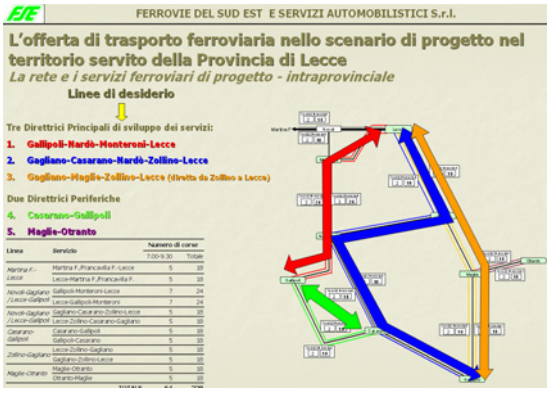


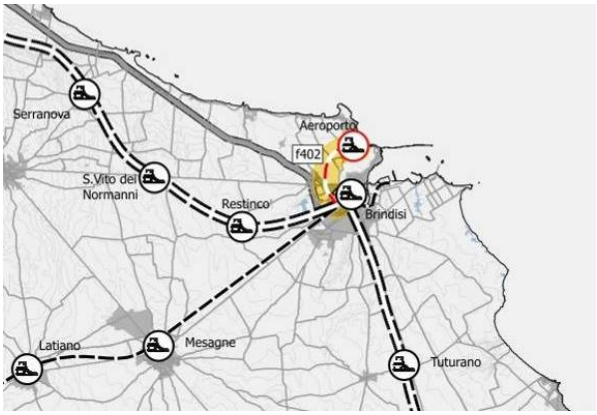
Figura 57 Grande progetto FSE Sub-area penisola salentina

L'implementazione del modello d'esercizio proposto richiedono una serie di interventi di seguito elencati.

- *Rete ferroviaria salentina FSE Soppressioni PP.LL. area Tarantina (f304);*
- *Linea Lecce-Zollino-Maglie-Otranto FSE Rinnovo binario con rotaie 50 UNI e traverse in c.a. biblocco Linea Maglie-Otranto - Rinnovo binario con rotaie 50 uni e traverse in c.a. biblocco Linea Maglie-Gagliano - Rinnovo binario con rotaie 50 uni e traverse in c.a. biblocco Linea Casarano-Gagliano (f505);*
- *Rete ferroviaria salentina FSE Soppressioni PP.LL. area Leccese (f502);*
- *Rete ferroviaria salentina FSE Lavori di ristrutturazione Officina Manutenzione motori diesel – Lecce (f507);*
- *Rete ferroviaria salentina FSE Lavori di impianto di Sicurezza e Segnalamento Area Salentina (f607);*
- *Lavori di particolare valenza ambientale - Barriere contenimento acustico (f608; f609);*

- *Risanamento conservativo e adeguamento alle norme di sicurezza delle stazioni ferroviarie sud-est (f611);*
- *Impianto di segnalamento e sicurezza relativo al sistema dell'area salentina (Lecce, Brindisi, Taranto) 1^ fase (f682).*
- *Linea Lecce-Monteroni FSE Nuova Variante di Monteroni (in Lecce) e nuove stazioni di Ecotekne, Monteroni, Ippodromo (f503)*.

3.2.3.6 Il collegamento con l'Aeroporto del Salento



Il Piano Attuativo conferma la valenza strategica della realizzazione di un collegamento tra il sistema ferroviario e l'aerostazione dell'aeroporto di Brindisi. L'intervento è teso a aumentare l'accessibilità dell'aeroporto dal proprio bacino di traffico naturale, ma anche a rafforzare la complementarietà tra gli scali pugliesi.

Il Piano ritiene a questo scopo prioritario riconsiderare l'intervento già previsto dal quadro programmatico progettuale *Collegamento ferroviario aeroporto di Brindisi-stazione ferroviaria di Brindisi (f402)*, condizionandolo all'elaborazione di uno Studio di Fattibilità per valutare quale sia la migliore tra le due possibili opzioni che prevedono alternativamente di realizzare il collegamento mediante:

- un raccordo ferroviario dedicato che si dovrebbe sfioccare dalla linea Adriatica; questa opzione consentirebbe ai soli treni provenienti dal Salento di attestarsi, eventualmente, in aeroporto dopo avere effettuato fermata alla stazione di Brindisi, mentre in tutti gli altri casi si renderebbe necessaria una rottura di carico alla stazione di Brindisi e l'istituzione di una navetta ferroviaria dedicata;
- un sistema shuttle del tipo Automated People Mover, APM, collegato ad una nuova fermata da prevedere sulla rete RFI in corrispondenza della confluenza tra la linea adriatica e la Taranto-Brindisi dedicata alla connessione diretta con l'aerostazione;in tal caso l'aeroporto potrebbe essere servito da tutte le direttrici.

3.2.4 L'INTEGRAZIONE CON LE ALTRE MODALITÀ DI TRASPORTO

La modalità ferroviaria, nella visione del PRT, rappresentala struttura portante della rete di trasporto pubblico regionale, rispetto alla quale vanno ridisegnati e ricalibrati i servizi svolti da tutte le altre modalità di trasporto potenzialmente integrabili.

Per massimizzare la sua efficienza Il sistema ferroviario, sia per la sua caratteristica intrinseca di scarsa capillarità dovuta al numero limitato degli accessi, sia per la struttura della rete regionale, che presenta livelli variabili di copertura sul territorio, necessita di essere integrato da altri sistemi di trasporto sulle relazioni o sulle tratte parziali che la ferrovia non è in grado di servire.

La riorganizzazione della rete dei servizi automobilistici extraurbani di TPL sarà oggetto di programmazione nell'ambito del **Piano Triennale dei Servizi Minimi** e dei Piani di Bacino Provinciali.

Si sintetizzano qui le proposte del Piano in merito all'integrazione del Servizio ferroviari con altre modalità di trasporto.

Auto privata

Di fondamentale importanza per il funzionamento dell'intermodalità auto-ferro è la realizzazione di parcheggi di interscambio.

Il Piano attuativo segnalala l'esigenza che la programmazione sottordinata, prendendo a riferimento l'infrastrutturazione e l'organizzazione proposta per il sistema ferroviario in ambito regionale individuino impianti dedicati all'interscambio la cui collocazione, dimensione e caratteristiche rispondano ad una o più delle seguenti funzioni:

- Parcheggi di scambio in corrispondenza delle stazioni collocate lungo le direttrici di penetrazione nell'area metropolitana di Bari o presso i capisaldi del servizio ferroviario regionale;
- Parcheggi di interscambio di medio-piccole dimensioni distribuiti sul territorio regionale in ragione dei bacini di generazione della domanda di trasporto pendolare e dell'accessibilità relativa delle stazioni;
- Parcheggi per l'**accesso ad aree ad elevata attrattività turistica e ambientalmente sensibili** per cui è possibile prevedere forme di limitazione all'accessibilità automobilistica e progettare la ferrovia, in termini di tracciato, tecnologie e servizi, per garantire una buona fruizione delle aree stesse.

La localizzazione dei parcheggi di interscambio e i relativi dimensionamenti dovranno essere definiti sulla base di valutazioni sia trasportistiche che urbanistiche, in accordo con gli strumenti elaborati a livello provinciale (PTCP, Piani di Bacino) e comunale (Piani Urbani dei Parcheggi, PUM) dagli enti locali.

Le tariffe dovranno essere calibrate in modo tale da far preferire all'utente pendolare diretto in città dal territorio provinciale il parcheggio di interscambio situato presso le stazioni del SFT piuttosto che quelli interni all'area urbana, soprattutto nel caso di Bari. Dovranno quindi essere predisposte tariffe agevolate per i possessori di abbonamenti del SFT; una quota rilevante di posti auto potrà inoltre essere riservata unicamente a questa tipologia di utenti, così da garantire la disponibilità del parcheggio agli utenti pendolari. L'efficacia di questa misura nell'incidere sulla ripartizione modale dei flussi in accesso alle aree urbane è fortemente legata all'implementazione e al controllo di politiche regolamentazione della circolazione e della sosta nelle aree urbane stesse, da prevedere i conseguenza nei PUM in coordinamento con quanto disposto dal PRT.

Per quanto riguarda i parcheggi di interscambio con il **Servizio Ferroviario Metropolitano di Bari**, destinati prevalentemente agli utenti pendolari provenienti da aree non servite dal servizio ferroviario o a *city users* che si recano in città per attività di diversa natura, tra cui la visita turistica, il PRT prevede la realizzazione di nodi che permettano l'immediato interscambio non solo con il servizio ferroviario ma con qualsivoglia vettore pubblico operato in ambito urbano, presso nodi di attestamento prossimi agli svincoli della tangenziale e al tempo stesso a stazioni servite da più linee del SFM, in modo da massimizzare l'estensione dell'area direttamente raggiungibile con la ferrovia.

Automobile collettiva

Il Piano propone la realizzazione di un Network di Servizi Rent a Car e Van/Car sharing da attivare in aree particolarmente vulnerabili e/o pregiate dal punto di vista turistico ed ambientale, accessibili da stazioni ferroviari, porti e aeroporti dotati di sistemi di infomobility avanzati (informazioni integrate trasporti-territorio), intesi come ultimo anello della rete di trasporto collettivo regionale. Il sistema, che dovrebbe essere accessibile con le modalità info-telematiche proprie di questa tipologia di servizi, dovrà essere fruibile anche attraverso le carte a valore del sistema tariffario integrato regionale in modo da poter applicare tariffe differenziate a seconda degli itinerari effettuati e in modo da evitare forme di concorrenza con i tradizionali servizi rent a car in aree fuori dagli ambiti della sperimentazione.

Servizi marittimi

Nelle aree ad elevata attrattività turistica del Gargano (incluse le isole Tremiti), della costa del Nord-barese Ofantino e del Salento, il Piano prevede l'attivazione di servizi del tipo metrò del mare, a valenza stagionale, con l'obiettivo di mettere a sistema, collegandole alle stazioni ferroviarie, le principali località costiere.

Mobilità ciclabile

Il Piano riconosce al trasporto intermodale treno-bici (bike&ride e bici al seguito) un ruolo di rilievo per favorire la diversione dall'auto privata verso il trasporto pubblico, soprattutto in connessione al Servizio Ferroviario Territoriale. Tenuto conto che circa l'80% della popolazione pugliese risiede in

comuni serviti dalla ferrovia in cui la stazione non dista più di 3 km dal baricentro del centro abitato, ed essendo generalmente considerati i 4 km la soglia di accessibilità ciclabile di una stazione ferroviaria (bacino di influenza), possiamo rilevare come la bicicletta possa essere considerato un mezzo ad altissimo potenziale in Puglia se ben integrato con la rete ferroviaria. Il Piano propone lo sviluppo di una progettualità finalizzata a massimizzare tale opportunità, promuovendo l'uso della bicicletta sia per l'accesso alle stazioni dai centri minori, che per la distribuzione nei principali ambiti urbani che, infine, per la fruizione turistica delle coste. In particolare, l'uso combinato bicicletta-treno può essere promosso tramite la realizzazione di itinerari ciclabili e tramite l'attrezzaggio delle stazioni ferroviarie con dotazioni per gli utenti ciclisti, interventi previsti nel Piano Attuativo del Trasporto stradale.

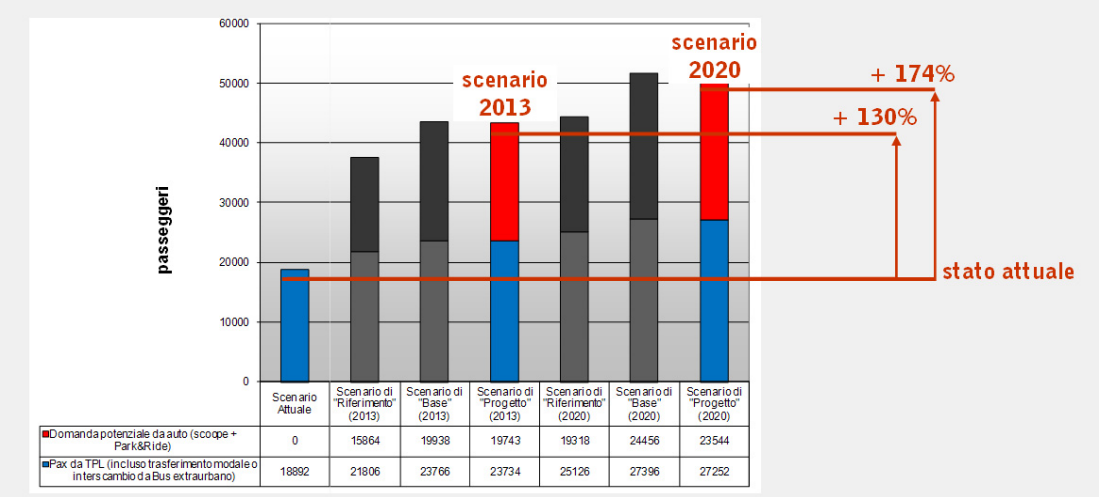


Figura 58. Itinerari Cy.Ro.N.Med e principali nodi di scambio intermodale.

3.2.5 IMPATTO DEGLI INTERVENTI DI PIANO SULLA DOMANDA FERROVIARIA (SISTEMA INTEGRATO MULTIMODALE)

A fronte di una domanda attuale soddisfatta che nella fascia di punta del mattino ammonta a circa 19.000 pax, negli scenari futuri si assiste ad un incremento della domanda su ferrovia derivante da trasporto pubblico, generata, quindi, da utenti che scelgono il trasporto su ferro sin dall'origine del proprio spostamento, magari in sostituzione del bus, ovvero effettuano interscambio sempre da autobus lungo il proprio percorso quando il costo generalizzato dello spostamento (incluso tempi e disconfort per il trasbordo) risulti essere inferiore. Questo comportamento degli utenti presuppone l'esistenza di un'integrazione tariffaria ed un coordinamento degli orari su base regionale. Dal grafico è possibile notare che, anche nell'ipotesi di non intervenire nella direzione di un riordino della rete dei trasporti automobilistici, il che peraltro sarà assolutamente indispensabile in sede di PTS, il trasporto su ferro è in grado di "catturare" domanda dal TPL su gomma laddove lunghezza dei percorsi e penetrazioni in aree urbane congestionate rendano il trasporto su ferro particolarmente competitivo. Il potenziamento

dell'offerta ferroviaria è in grado di determinare un incremento del 130% rispetto allo stato attuale nello scenario Base 2013 e del 174% nello scenario Base 2020, sempre rispetto allo stato attuale.



	Scenario Attuale	Scenario di "Riferimento" (2013)	Scenario di "Base" (2013)	Scenario di "Progetto" (2013)	Scenario di "Riferimento" (2020)	Scenario di "Base" (2020)	Scenario di "Progetto" (2020)
Domanda potenziale da auto (scope + Park&Ride)	0	15864	19938	19743	19318	24456	23544
Pax da TPL (incluso trasferimento modale o interscambio da Bus extraurbano)	18892	21806	23766	23734	25126	27396	27252

Figura 59. Domanda potenziale su ferrovia derivante da trasferimento modale da auto privata e da trasporto pubblico su gomma nei diversi scenari e ai differenti orizzonti temporali (ora di punta del mattino).

Discorso analogo vale per la componente di domanda potenziale su ferrovia derivante da park&ride (interscambio auto-treno). Si noti come tale componente risulti dello stesso ordine di grandezza di quella consolidata da TPL, che essa cresce passando dal 2013 al 2020, ma anche come presenti una flessione nel passaggio dallo scenario Base a quello di progetto nel corrispondente orizzonte temporale. Il fenomeno è da ascrivere alla competizione che i nuovi interventi stradali presentano nei confronti della modalità ferroviaria, offrendo capacità stradale aggiuntiva che tende a migliorare il livello di servizio su talune direttrici di traffico. Va specificato tuttavia che i risultati non prendono in considerazione gli effetti in termini di diversione modale verso il treno che potrebbero essere indotti dalla introduzione di politiche di disincentivo all'uso dell'auto privata in campo urbano (tariffazione, regolamentazione estensiva o contingentamento dell'offerta di sosta) che tradizionalmente risultano i più incisivi nel determinare modifiche strutturali nei modelli di mobilità personale.

4 Trasporto marittimo

4.1 Gli indirizzi del PRT

Il PRT ha innanzitutto stabilito che il Piano Attuativo si ponesse come obiettivo la classificazione e la gerarchizzazione dei porti di interesse regionale (cfr. Art. 23) e la definizione di subsistemi territoriali in cui aggregarli (cfr. Art. 24), individuando queste come azioni propedeutiche alla definizione di dettaglio e all'attuazione di tutte le altre linee di intervento previste (cfr. Art. 25 e Art. 26).

Le azioni individuate dal PRT, sulla base delle quali il presente Piano Attuativo ha declinato le proprie scelte progettuali, sono state poi definite distinguendole per mobilità delle persone e mobilità delle merci.

4.1.1 AZIONI PER LA MOBILITÀ DELLE PERSONE (ART. 25)

a. Potenziare le strutture di supporto al traffico crocieristico, puntando alla specializzazione del porto di Bari per il crocierismo di linea e a quella del porto di Brindisi per il crocierismo charter e low cost, in analogia e in coordinamento con la specializzazione prevalente attribuita anche ai rispettivi scali aeroportuali.

b. Migliorare le infrastrutture e i servizi di supporto al traffico passeggeri dei traghetti di linea, in modo da garantire la competitività dei porti di Bari e Brindisi.

c. Realizzare un servizio marittimo – denominato "metrò del mare" – basato sulla messa in rete di alcuni porti regionali pugliesi, attraverso il quale assicurare collegamenti veloci e frequenti, prevalentemente a carattere stagionale, tra le località delle aree costiere ad elevata vocazione turistica del Gargano e della costa jonico-salentina. Il servizio potrà avere una caratterizzazione di TPL per i residenti.

d. Promuovere la navigazione interna con finalità miste turistiche e di TPL sul lago di Varano e nei bacini portuali di Brindisi e Taranto.

4.1.2 AZIONI PER LA MOBILITÀ DELLE MERCI (ART. 26)

a. Potenziare la **capacità intermodale e logistica** dei tre porti di I classe e delle relative aree retro-portuali, attraverso la realizzazione di strutture logistiche, servizi e connessioni ferro-stradali.

b. Realizzare gli **interventi dell'"ultimo miglio"** in accesso ai porti di I e II classe funzionali allo sviluppo del trasporto combinato, a partire da quelli finalizzati a risolvere specifiche criticità, riscontrate allo stato attuale o di previsione, relative a sicurezza e congestione del traffico stradale. In particolare, le azioni delineate riguardano:

   1. la razionalizzazione della connessione stradale al porto di Bari;
   2. le connessioni ferro-stradali a servizio dell'intermodalità al porto di Brindisi;
   3. la connessione ferroviaria a servizio del porto di Taranto;
   4. il potenziamento dei collegamenti con i porti di II classe in ragione delle specializzazioni assegnate dal Master plan di cui al comma 2 dell'Art. 24 del presente Titolo.

c. Proseguire il processo di implementazione di tecnologie **Intelligent Transport System** a supporto della piattaforma logistico-portuale regionale e dei tre subsistemi di cui al precedente articolo 25 iniziato con il progetto promosso dalla Regione Puglia per la realizzazione di un **Sistema Intelligente di Trasporto Multimodale nei Tre porti Nazionali Pugliesi** (SITIP, Sistema Informativo e Telematico Integrato per i Porti di Bari, Brindisi e Taranto). Il PRT assume le ipotesi di intervento sviluppate nell'ambito delle **Proiezioni territoriali del DSR** della Puglia:

   1. implementare un **corridoio telematico** a supporto del funzionamento del primo elemento del Corridoio VIII, definito "***porto sulle due rive***" dell'Adriatico meridionale, con l'obiettivo di massimizzare l'efficienza di tutte le operazioni materiali e immateriali connesse all'attraversamento dell'Adriatico, puntando ad accrescere con effetti immediati la competitività del corridoio.
   2. realizzare un **portale multilingue e multifunzionale** che, attraverso applicativi dedicati, fornirà strumenti di informazione, monitoraggio e comunicazione a gestori, operatori dei trasporti e della logistica e imprese, con il fine primario di incrociare domanda e offerta per ottimizzare i flussi di merci, abbattendo il costo generalizzato del trasporto marittimo e accrescere quindi la competitività del sistema portuale pugliese.

4.2 Scenario di Progetto

4.2.1 LA TRADUZIONE PROGETTUALE DEL PRT NEL PIANO ATTUATIVO PER IL TRASPORTO MARITTIMO

Il Sistema portuale pugliese, per collocazione geografica e dotazioni infrastrutturali rappresenta una risorsa preziosa non solo per la regione ma per l'intera nazione in relazione ad una rete di flussi merci e passeggeri in costante crescita. Le Autorità Portuali dei tre porti principali, attraverso i propri strumenti di programmazione (Piani Operativi Triennali), hanno definito un quadro preciso delle azioni infrastrutturali calibrate sugli scenari di sviluppo maggiormente promettenti per ciascun porto.

Il Piano Attuativo, preso atto di questo scenario, si è mosso in due direzioni complementari:

- potenziare il sistema dei collegamenti a terra in linea con le specializzazioni prevalenti di ciascun porto;
- proporre alcuni elementi di innovazione e stimolo per lo sviluppo di particolari segmenti di trasporto marittimo di passeggeri e merci.

Relativamente al tema del potenziamento dei collegamenti multimodali terrestri, il Piano attuativo ha in primo luogo elaborato uno scenario di riferimento rispetto al quale orientare le scelte infrastrutturali e sulla base di questo ha lavorato in per mettere a sistema le infrastrutture e i servizi di trasporto per **migliorare l'accessibilità ai porti**. Per i tre porti principali si è provveduto a potenziare il sistema della viabilità di accesso e, nel caso di Taranto, a realizzare un vero e proprio sistema a rete che si estende verso le altre aree della Puglia e verso le regioni limitrofe. La ferrovia, con la realizzazione della bretella Bellavista-Cagioni e la riorganizzazione del nodo di Bari attorno al sistema costituito dall'Interporto Regionale e dallo scalo Ferruccio, di cui si auspica la completa integrazione funzionale, è in grado di garantire un efficiente servizio di feederaggio al porto di Taranto. Sul versante del traffico RO-RO il Piano attuativo ha dimostrato, soprattutto nella prospettiva di evoluzione dei traffici e dei costi del trasporto su strada, la sostenibilità di una rotta di Autostrada del Mare da Manfredonia a Monfalcone per i traffici diretti in Austria e Germania sfruttando il Tarvisio, anche in alternativa al valico del Brennero. Il porto alti fondali di Manfredonia ha i requisiti per questo tipo di traffico ma, al di là degli interventi infrastrutturali previsti, per garantire il successo dell'iniziativa è indispensabile dar corso alla creazione dei tre subsistemi portuali integrando il porto di Manfredonia nell'Autorità Portuale del Levante.

Al fine di sfruttare appieno questo scenario di accresciuta accessibilità e innestarvi elementi di innovazione in grado di guidare la crescita della piattaforma regionale, sul versante del **trasporto merci** al sistema portuale pugliese sono richieste una serie di azioni prioritarie:

- una capacità imprenditoriale e di coordinamento reciproco per catturare crescenti quote di mercato nel traffico di contenitori in cui, la prospettiva più promettente non è certo quella alimentata dal traffico interno o delle regioni limitrofe, quanto quella connessa allo smistamento e al trattamento di merce con una rete di feederaggio multimodale che sappia estendersi verso i Balcani da un lato e nel Mediterraneo centro orientale dall'altro;
- un impegno per il potenziamento dell'offerta di rotte RO-RO in grado di costituire alternative competitive anche verso alcuni porti dell'Adriatico settentrionale;
- un'organizzazione logistica di alto livello orientata da un lato ad ottimizzare l'uso della capacità di traffico intermodale su ferrovia e, dall'altro, ad offrire servizi complementari ad operatori dell'autotrasporto che transitano per i porti pugliesi.

Sul versante del **trasporto passeggeri,** oltre alla necessità di raccordarsi con il Piano della portualità turistica, il Piano attuativo ha riconosciuto due priorità attorno alle quali elaborare proposte specifiche, entrambe legate al settore turistico:

- il potenziamento degli approdi per il traffico crocieristico; il binomio porto-aeroporto, sia a Bari che, nella prospettiva di un nuovo terminal crociere, a Brindisi, può costituire l'elemento in grado di migliorare l'appetibilità degli scali pugliesi come base per le crociere nel Mediterraneo;
- la creazione di servizi di circuitazione costiera nelle aree a maggiore frequentazione turistica per completare l'offerta a disposizione; il Piano Attuativo ha previsto la sperimentazione di servizio di Metrò Marittimo in tre aree costiere che per caratteristiche morfologiche, pregio dei centri o siti serviti e carenze della viabilità litoranea si prestano ad una applicazione di questo genere.

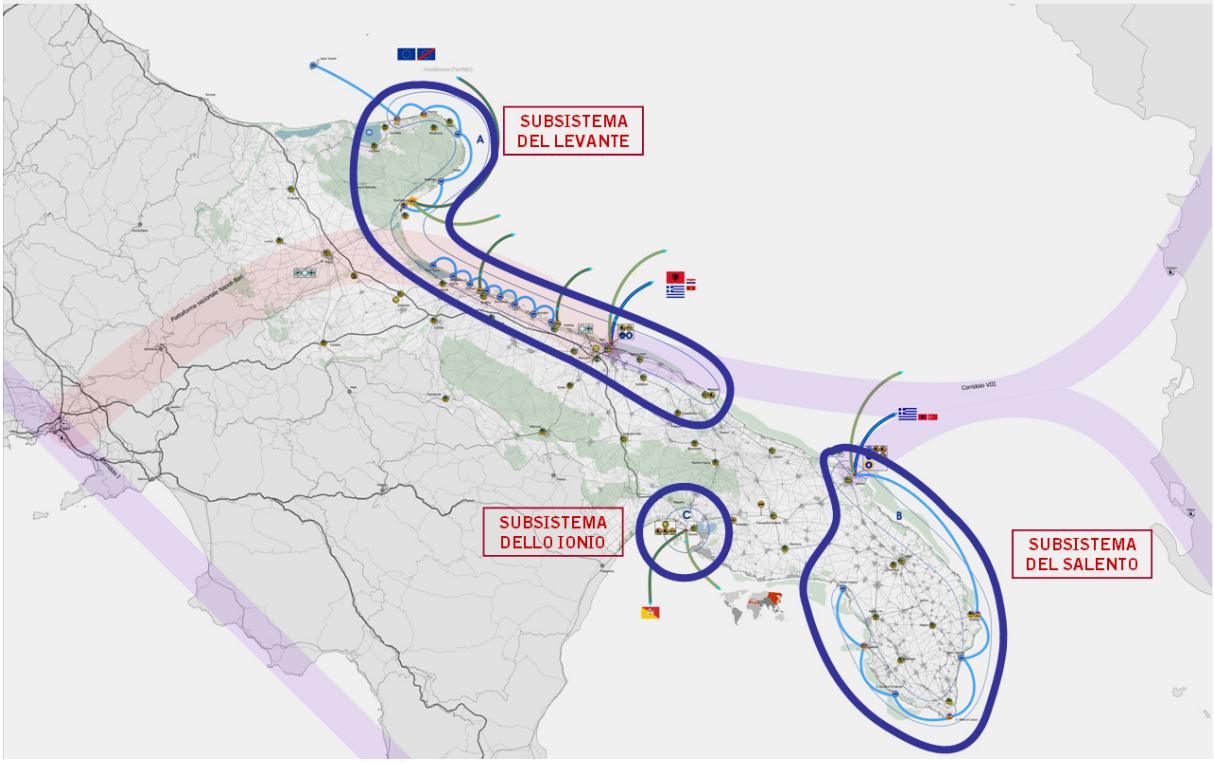
4.2.1.1 Trasporto merci e piattaforma logistico-portuale pugliese

La competitività del sistema portuale regionale nello spazio euro-mediterraneo è legato al rafforzamento di tutte le possibili **sinergie operative di rete** tra porti e nodi principali e, a livello locale, delle aggregazioni in **subsistemi territoriali portuali** integrati attorno ai porti principali, finalizzate a sfruttare pienamente le specifiche potenzialità superando approcci di tipo monopolistico o, viceversa, localistico. L'operazione avviata con il "Protocollo di Intesa fra la Regione Puglia, la Regione Basilicata e le Autorità Portuali di Bari, Brindisi e Taranto" sottoscritto in data 11 maggio 2007 va portata a compimento, in sintonia con le previsioni del PRT, che ha definito:

- **Subsistema del Levante**, composto dal subsistema dei porti coordinati dall'Autorità Portuale di Bari (Autorità Portuale del Levante: porti di Bari, Manfredonia, Barletta e Monopoli), per la quale si propone l'estensione della circoscrizione territoriale anche al porto di

Molfetta, integrato con i poli logistici ad esso connessi (Interporto di Bari, Centro merci di Cerignola, Centro merci di Incoronata).

- **Subsistema del Salento**, composto dal subsistema dei porti coordinati dall'Autorità Portuale di Brindisi (Otranto e Gallipoli), per la quale il Decreto Ministeriale di estensione della circoscrizione territoriale di competenza, apre ulteriori margini di sviluppo nel medio-lungo periodo, soprattutto in una visione di integrazione con i poli logistici ad esso connessi (Distripark e Piattaforma intermodale di Brindisi, centro merci di Lecce Surbo).
- **Subsistema dello Jonio**, composto dal porto di Taranto (Autorità Portuale di Taranto), integrato con i poli logistici ad esso connessi (Piattaforma logistica e Distripark di Taranto, scalo cargo dell'aeroporto di Grottaglie e centro merci di Francavilla Fontana).



Lo strumento preposto a declinare nello specifico la strategia regionale in tema di merci e logistica è il **Piano regionale delle merci e della logistica**, piano attuativo settoriale previsto dalla LR 18/2002 (Art. 25, comma 5, punto a) 7) e confermato dalla LR 16/2008, che ne rafforza la portata facendo propria la proposta introdotta dal documento di programmazione regionale "Proiezioni territoriali del DSR" che prevede che l'**Osservatorio del sistema portuale pugliese** rediga "*un **Master Plan di rete** che indirizzi la messa a sistema delle funzionalità trasportistiche e le relazioni con i territori, i sistemi socio-economici e i soggetti istituzionali coinvolti in rapporto ai tre subsistemi e coordini la redazione di **tre Master Plan di hub,** affidati a ciascuna Autorità Portuale.*"

Oltre a definire il quadro degli interventi infrastrutturali sulle reti e sui nodi del sistema multimodale, che definiscono le precondizioni per il funzionamento della piattaforma logistica integrata regionale, il Piano Attuativo si limita quindi a proporre alcuni elementi di innovazione e stimolo per lo sviluppo di particolari componenti del trasporto marittimo, senza pretesa di esaustività e, citando l'Articolo 24 della LR 16/2008, "*ferme restando (...) le scelte del mercato e la libertà degli operatori marittimi e portuali di scegliere, nell'ambito della legislazione vigente, il porto da loro ritenuto più adeguato allo svolgimento dei traffici da loro gestiti*.".

L'hub transhipment di Taranto e le opzioni di feederaggio offerte dalla piattaforma regionale

Rispetto alla componente del traffico container il Piano Attuativo mira a rafforzare le potenzialità della Puglia di proporsi come "*porta attrezzata dell'Europa aperta al Mediterraneo, all'Africa Settentrionale, all'Est asiatico, al Medio Oriente, favorendo inoltre l'apertura del sistema produttivo pugliese (…) verso i grandi processi di internazionalizzazione dei mercati già in atto*" (DSR, par. 4.2.1). L'obiettivo è duplice: da un lato guadagnare al sistema logistico pugliese quote di mercato del traffico che interessa le rotte intercontinentali passanti per il Mediterraneo; dall'altro "fermare" sul territorio una parte della ricchezza generata lungo la catena dei processi di produzione delocalizzata, incentivando l'effettuazione in Puglia di operazioni di trasformazione che attribuiscano alle merci in transito un valore aggiunto con ricadute positive sia sull'economia locale sia sulla attrattività dei porti.

Al centro della strategia si pone il ruolo del **subsistema portuale dello Jonio**, che, per le sue caratteristiche, la sua localizzazione, la dotazione infrastrutturale di accessibilità multimodale e la disponibilità di aree retroportuali, è in grado di sviluppare tutta la gamma di tipologie di traffico merci e, soprattutto, di proporsi come area cerniera e filtro per lo smistamento e il consolidamento/deconsolidamento di merci inserendosi in alcuni processi di filiera.

Aumentare la competitività dell'hub di Taranto nell'intercettare i flussi di traffico transhipment, vocazione prevalente e consolidata del porto, significa gettare le fondamenta per l'affermazione del ruolo di piattaforma logistica della Puglia nel Mediterraneo. L'approccio da seguire è integrare l'offerta del porto di Taranto con le strutture logistiche che tutta la regione è in grado di mettere a rete, perseguendo obiettivi di cooperazione e complementarietà sia del sistema portuale regionale (intendendo con questo includere tutti gli operatori del settore, lato mare e lato terra) sia degli altri sistemi di trasporto per accelerare la crescita della capacità intermodale (in termini infrastrutturali e di servizio) della piattaforma. La recente costituzione del Distretto Logistico Pugliese, che riunisce 111 imprese oltre ad associazioni, sindacati, università, centri di ricerca ed enti che prevalentemente gravitano attorno al polo tarantino, va in questa direzione[9].

[9] In seguito alla legge n. 23 del 3 agosto 2007 "Promozione e riconoscimento dei Distretti Produttivi" (come modificata dalla legge regionale n. 36 del 14 dicembre 2007), nel dicembre 2008 è stato riconosciuto dalla Giunta Regionale il Distretto logistico pugliese, che accorpa le due proposte presentate all'Assessorato allo Sviluppo economico rispettivamente da Confindu-

Le diverse opzioni di feederaggio che possono integrare le funzionalità dell'hub portuale di Taranto dipendono dalla destinazione finale (sia in termini di distanza sia in termini di localizzazione geografica), dal valore e dalla tipologia della merce. Per quanto riguarda l'integrazione con la ferrovia, lo scenario che il Piano Attuativo delinea vede la piattaforma logistica sfruttare le opportunità di coordinamento tra **porto di Taranto, porto di Brindisi e Interporto di Bari**, presso il quale dovranno essere concentrate le attività di riordino ed efficientamento delle operazioni logistiche per la composizione di vagoni provenienti dai due porti in treni completi di modulo continentale da inoltrare verso gli interporti dell'Italia del Nord e, quando possibile, direttamente aldilà delle Alpi. Il tema è di cruciale importanza tenuto conto da un lato del vincolo costituito dalla capacità della linea ferroviaria Adriatica, caratterizzato da un regime di circolazione fortemente eterotachico e,dall'altro, della necessità di ridurre drasticamente i tempi connessi ad operazioni di smistamento/ricomposizione dei treni lungo il tragitto. (vedi capitolo 3.2.1.1).

A conferma delle potenzialità teoriche dell'approdo di Taranto per il feederaggio via ferro si riporta a titolo esemplificativo il confronto dei tempi di percorrenza per due tracce teoriche in partenza rispettivamente da Taranto e Gioa Tauro e dirette a Bologna. Il nodo di Bologna costituisce infatti il passaggio obbligato per tutte le relazioni potenziali di traffico da Taranto verso il Nord Italia e il bacino potenziale di feederaggio via ferro nei paesi dell'Europa centro-orientale. Confrontando i tempi di percorrenza sulla rete ferroviaria per raggiungere Bologna, si rileva l'assoluta competitività di Taranto rispetto a Gioia Tauro:

Tabella 9. Tempi di percorrenza dei treni merci: confronto Taranto - Gioia Tauro per il collegamento con l'interporto di Bologna

	Collegamenti per Bologna Interporto		
	Tempo [h]	Distanza [km]	Vel Media [km/h]
Da Taranto	11	792	72
Da Gioia Tauro	15	1059	71

A ulteriore dimostrazione della competitività di Taranto rispetto a Gioia Tauro va detto che, una volta che sarà completato l'adeguamento della galleria di Cattolica, la linea Adriatica sarà interamente percorribile da carri High Cube, al contrario della linea Tirrenica, che presenta diverse gallerie che non

stria Taranto e dal Comune di Molfetta. Gli obiettivi che si pone il Distretto sono "*creare le condizioni per il rafforzamento delle imprese sul mercato locale e globale attraverso la valorizzazione delle sinergie tra gli attori dello sviluppo, privati e pubblici; realizzare un portale informativo e di servizio che consenta alle aziende del distretto l'incontro tra la domanda e l'offerta di prodotti e servizi; certificare l'adesione a standard e schemi internazionali per il miglioramento del profilo ambientale e sociale, realizzare infrastrutture logistiche, tecnologiche e produttive di supporto allo sviluppo del distretto; formare personale tecnico specializzato.*".

ne permettono il transito e per le quali RFI non prevede adeguamenti. Si apre dunque uno scenario di grande prospettiva per il porto di Taranto anche sotto il profilo del feederaggio terrestre.

Il **coordinamento con il porto di Brindisi** potrà assumere un ruolo fondamentale non solo in funzione della triangolazione con l'Interporto di Bari, ma anche in quanto il porto brindisino offre spazi e strutture in grado di gestire volumi di container originati o destinati all'hub di Taranto. Il collegamento stradale tra i due porti risulta altamente competitivo rispetto alla modalità marittima; lo schema auspicato è quindi quello di un trasferimento stradale di container da inoltrare poi con navi feeder di stazza medio-piccola in partenza dal porto di Brindisi e destinate a servire i porti minori del versante del medio-basso Adriatico. Non invece è al momento praticabile, per i costi operativi connessi in rapporto alla lunghezza della tratta, l'opzione dei treni blocco sulla linea ferroviaria Taranto-Brindisi.

La definizione dello scenario di sviluppo della componente del traffico container non può non affrontare il tema dell'**integrazione della catena logistica a terra** con le operazioni di trasformazione delle merci che raggiungono l'hub tarantino. Interventi volti a localizzare in prossimità dei nodi portuali strutture specializzate per packaging, labelling, trattamento e trasformazione delle merci possono infatti assumere un rilievo decisivo rispetto allo scenario di crescita dell'economia regionale e dell'attrattività del sistema portuale. Il Piano Attuativo subordina eventuali interventi indirizzati a supportare questa specifica componente a iniziative promosse da parte di soggetti privati, da sviluppare nell'ambito dei progetti già programmati (scenario di lungo periodo) di realizzazione dei **Distripark di Taranto e di Brindisi**. Le prospettive di integrazione della catena logistica sono infatti legate alla capacità imprenditoriale del sistema produttivo pugliese di acquisire nuove competenze e, di conseguenza, quote di mercato.

La presenza dello **scalo cargo di Grottaglie** integra l'offerta della piattaforma logistica pugliese. Il mercato del trasporto combinato mare-aria sta crescendo a livello mondiale significativamente, soprattutto grazie alla ristrutturazione organizzativa delle catene di fornitura delle merci e ad altri fattori tra cui la minore sicurezza e la congestione dei trasporti marittimi. Lo studio che PWC ha realizzato per Aeroporti di Puglia ("Analisi strategica della piattaforma logistica continentale in Puglia", gennaio 2007) conferma la competitività potenziale dello scalo di Grottaglie nell'area centrale del Mediterraneo rispetto ai possibili concorrenti, dovuta sia a fattori localizzativi (vicinanza all'hub di Taranto, posizione rispetto alle reti multimodali terrestri), sia di offerta infrastrutturale (lunghezza della pista). Lo stesso studio calcola (su dati S.A.T. Albatros, Evergree e Maesk Sealand riferiti al 2006) i tempi di trasporto di un container da Shangai a Francoforte rispetto a tre opzioni intermodali, rispetto alle quali quella che ipotizza il transito da Taranto risulta intermedia:

	Distanza marittima	Distanza aerea	Distanza stradale/ferroviaria	Tempi stimati (giorni)	Frequenze settimanali
via Dubai	10.500 km	4.830 km		15 gg	1
via Taranto	15.200 km	1.250 km		21 gg	2+2
via Rotterdam	19.600 km		450 km	28 gg	>20

Le previsioni di traffico di PWC per la piattaforma pugliese parlano di 27.200 tonnellate di merci che, provenienti dai porti di Taranto (per 4900 ton.) e Gioia Tauro (la sinergia con il porto di Gioia Tauro è strategica per raggiungere la massa critica di merci da intercettare alla modalità aerea) potranno essere inoltrate via aerea dallo scalo di Grottaglie nel 2010.

Lo sviluppo del trasporto combinato mare-aria sembra tuttavia in massima parte subordinato, nell'ambito pugliese, allo sviluppo di attività di trasformazione operate sulle merci provenienti dai mercati orientali e destinate, una volta trasformate in prodotti di consumo, al mercato europeo. Se, come abbiamo visto, interventi diretti in tal senso sono previsti solo nel lungo periodo, il Piano auspica comunque il massimo sfruttamento delle strutture esistenti e degli interventi sull'accessibilità terrestre in corso di realizzazione per valorizzare le potenzialità dello scalo cargo non solo in funzione delle tipologie di traffico già consolidate, ma in funzione della produzione locale pugliese (mercato dell'enogastronomico), relativamente alle merci ad elevato valore unitario e/o veloce deperibilità. Il centro merci di **Francavilla Fontana** rientra in questa strategia di valorizzazione dell'offerta logistica integrata del subsistema dello Jonio.

Il Subsistema del Levante e le Autostrade del mare

Relativamente alla componente del traffico RO-RO, il Piano Attuativo ritiene strategico promuovere l'attivazione di servizi di **Autostrade del Mare** attraverso interventi pilota sotto il profilo infrastrutturale, rinviando al Piano delle Merci e della Logistica l'individuazione delle politiche-azioni di accompagnamento necessarie. Al pari dell'Autostrada Viaggiante su ferrovia (RoLa; vedi capitolo 3.2.1.1), le Autostrade del Mare possono rappresentare per il sistema pugliese un'azione di "svezzamento" del settore dell'autotrasporto, da un trasporto combinato di tipo "accompagnato" verso forme di intermodalità via via più avanzate. L'estrema frammentazione del settore dell'autotrasporto impedisce infatti di ipotizzare un trasferimento diretto nel breve-medio periodo dalla modalità tutto-strada a forme di trasporto intermodale "non accompagnato".

RoLa e Autostrade del Mare possono inoltre a tutti gli effetti essere considerate azioni capaci di rilanciare il Corridoio Adriatico a livello nazionale. Non solo la Puglia, ma la capacità stessa del nostro paese di gestire quote di traffico con i Balcani e nel quadrante centro-orientale del Mediterraneo in generale rischiano di essere fortemente penalizzate per una duplice situazione consolidatasi negli ultimi anni:

- un progressivo spostamento di azioni e risorse a livello nazionale verso il corridoio N-S centrale (Alta Velocità) e su quello Tirrenico sia stradale che marittimo;
- concentrazione della progettualità e delle risorse sul versante adriatico esclusivamente nel potenziamento autostradale della A14 (terza corsia) nel tratto romagnolo-marchigiano.

Il Piano Attuativo riconosce in particolare al **Subsistema portuale del Levante** grandi potenzialità relativamente all'attivazione di nuove rotte di Autostrade del Mare, e indiviuda in Manfredonia il

porto più adatto per l'attivazione di collegamenti stabili e frequenti con l'Alto Adriatico (vedi paragrafo "Il Subsistema del Levante e le Autostrade del mare" nel capitolo 4.2.1.1, dove si presenta il focus progettuale proprio sull'attivazione di questa relazione). Un ruolo, in specifiche relazioni RO-RO configurabili come rotte di Autostrade del Mare potranno assumerlo, a supporto delle relazioni già in essere dal porto di Bari, anche i porti di Molfetta e Barletta, coordinati a sistema, insieme a Manfredonia, dall'Autorità portuale del Levante.

Altre tipologie di trasporto nelle relazioni tra Subsistemi del Levante e del Salento con il versante orientale dell'Adriatico

Il **porto di Manfredonia**, oltre ad essere il "casello" dell'Autostrada del Mare per l'Alto Adriatico, potrà assumere anche un ruolo più avanzato rispetto all'offerta portuale complessiva regionale. Lo stesso Piano Operativo Triennale del porto di Bari riconosce un ruolo strategico per Manfredonia sia in funzione di coordinamento con il porto barese, sia nel quadro complessivo regionale e nazionale. I vantaggi competitivi del porto di Manfredonia sono infatti diversi, a partire dalla collocazione fuori dall'area urbana e dalla disponibilità di ampie aree retroportuali. Inoltre, oltre alla buona dotazione di collegamenti stradali e ferroviari, il POT di Bari riconosce come grande risorsa la potenziale sinergia con l'Interporto di Cerignola.

Il Piano Attuativo riconosce al porto di Manfredonia potenzialità significative per l'intermodalità ferroviaria in relazione ai traffici diretti nei Balcani, da realizzarsi attraverso il collegamento con il porto di Bar da cui parte il **collegamento ferroviario Bar-Belgrado**. Bar è attualmente l'unico porto dell'Adriatico orientale a permettere una connessione intermodale con la ferrovia per raggiungere le aree interne dell'area balcanica. La linea da Bar si estende fino a Belgrado, in corrispondenza di un già consolidato snodo intermodale, attraversando il territorio del Montenegro e della Serbia; questo corridoio potrebbe rappresentare quindi la via di penetrazione interna nei Balcani per il trasporto combinato mare-rotaia (container o trasporto combinato). Tale prospettiva appare molto più vicina e realizzabile di quella del completamento del corridoio ferroviario Durazzo-Skopje-Sofia (Corridoio VIII), nonostante la necessità di interventi di ammodernamento della linea (a binario unico elettrificata; l'altezza di alcune gallerie non consente il trasporto di containers 40' *high cube* né di trasporti Ro-La) e Manfredonia potrebbe porsi come porto del versante italiano da cui attivare collegamenti stabili lungo questo itinerario, offrendo al sistema pugliese l'occasione per dare l'avvio a concrete esperienze di trasporto combinato mare-rotaia e raggiungere un livello di competenza e dotazione infrastrutturale elevato, anche in vista della prospettiva di realizzazione (di lungo periodo, oltre il 2020) della linea ferroviaria Durazzo-Skopje-Sofia del Corridoio VIII, che include un'ipotesi di collegamento ferroviario tra i porti di Durazzo e Bar finalizzata al potenziamento della terminalizzazione orientale del Corridoio.

Il **porto di Brindisi** per le sue caratteristiche, la sua localizzazione, la dotazione infrastrutturale di accessibilità multimodale e la disponibilità di aree retroportuali è in grado di sviluppare una vasta gamma di tipologie di traffico merci, con particolare riferimento alle relazioni con l'area balcanica e il

quadrante del Mediterraneo centro orientale. In particolare presenta infrastrutture lato mare e lato terra tali da poter offrire servizi efficienti per il **traffico Ro-Ro non accompagnato** (sia traghetti tutto merci, sia navi multi-purpose). Il traffico Ro-Ro non accompagnato necessita infatti di terminal attrezzati per le operazioni di sbarco/imbarco della merce dotati di sistemi dedicati per la gestione delle informazioni, della sicurezza, e di spazi di sosta molto ampi. La frammentazione delle imprese di autotrasporto ostacola l'affermazione di questa tipologia di trasporto, sia perchè i parco-mezzi non sono adeguati né per numerosità né per tipologia dei veicoli, sia perché non si raggiunge la massa critica necessaria ad un'ottimizzazione e razionalizzazione delle spedizioni. La crescita dimensionale delle imprese e la diffusione di meccanismi di cooperazione e consorziamento tra queste (forme di aggregazione della domanda) sono fattori fondamentali per promuovere il RO-RO non accompagnato. La realizzazione di una **piattaforma logistica presso l'area portuale di Brindisi** può supportare l'affermazione di questa tipologia di trasporto incidendo proprio sull'organizzazione della domanda, grazie all'offerta di servizi, strumenti e strutture per la gestione, il coordinamento e la sicurezza delle attività di ricevimento, smistamento e distribuzione delle merci. Il recente ampliamento dell'area portuale consentirà di disporre se necessario di ulteriori superfici operative.

4.2.1.2 Trasporto passeggeri

Traffico crocieristico

Per quanto riguarda la componente del traffico crocieristico si rimanda al capitolo 4.2.3.2 in cui si approfondisce il tema in relazione alla proposta del Piano di realizzare un nuovo Terminal Crociere nel porto di Brindisi.

Il servizio regionale di Metrò marittimo

Prendendo ad esempio il servizio di "Metrò del mare" implementato con successo in Campania, il Piano prevede l'istituzione di un servizio di TPL via mare basato sul potenziamento del sistema dei porti regionali pugliesi, con finalità che in fase di avviamento sono prevalentemente di promozione turistica per ambiti a valenza strategica. Il servizio ipotizzato si configura infatti in una prima fase come un "servizio stagionale", limitato al periodo estivo, attraverso il quale assicurare collegamenti veloci e frequenti tra le località delle aree costiere ad alto potenziale turistico nelle aree del Gargano, del Nord barese e del Salento, con l'eccezione della linea "veloce" Tremiti-Rodi Garganico-Vieste-Manfredonia, che può assumere una valenza di rinforzo del trasporto pubblico anche a servizio dei residenti, soprattutto in connessione con il Servizio Ferroviario Territoriale. La fase iniziale dovrebbe essere attivata tramite iniziativa privata, con un eventuale contributo forfettario per la comunicazione ai fini promozionali, tenuto conto dei benefici indotti in termini di riduzione delle esternalità da traffico (congestione e sosta in siti pregiati e vulnerabili, incidentalità, inquinamento). In prospettiva la Regione potrà valutare l'integrazione per talune fasce di utenti (residenti o turisti in soggiorno prolungato) dei servizi nell'offerta della rete di TPLR con tariffe agevolate. L'eventuale consolidamento dell'iniziativa potrebbe

aprire la strada alla realizzazione di circuitazioni multimodali di straordinario interesse e valore sotto il profilo storico e paesaggistico.

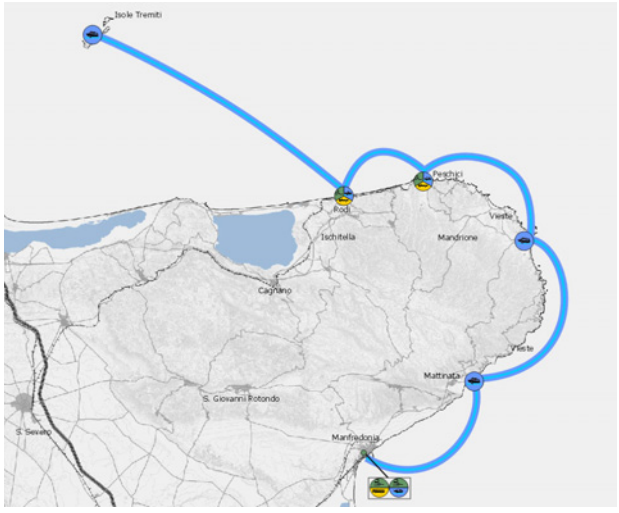
Le caratteristiche del servizio ipotizzato dovranno essere tali da garantirne l'attrattività per i turisti e per gli eventuali utenti locali del servizio: partenze 7 giorni su 7 e cadenzamento sono i requisiti minimi. Azione fondamentale da implementare è l'integrazione tariffaria del servizio marittimo con i servizi ferroviari, con la sosta presso parcheggi dedicati e con altri servizi, non necessariamente di trasporto ma legati alla fruizione turistica del territorio (biglietti di ingresso ai parchi, a manifestazioni culturali ecc.), e la promozione di questi "pacchetti" attraverso i canali tradizionali e innovativi, predisposti dalla Regione e dalle Province nell'ambito delle azioni complessive di marketing territoriale.

La prima azione da compiere ai fini dell'attivazione del servizio dovrà essere la predisposizione di uno studio di fattibilità che analizzi le caratteristiche delle infrastrutture portuali e della loro accessibilità per definire i necessari interventi infrastrutturali di **adeguamento e potenziamento delle strutture a mare e a terra** e di **rifunzionalizzazione** dei porti individuati come possibili approdi delle linee.

In particolare il Piano Attuativo mira a esaltare il carattere di intermodalità del servizio, prevedendo una serie di azioni mirate a collegare le linee del servizio marittimo, ed in particolare i porti capolinea dei diversi sistemi, alle reti infrastrutturali stradale e ferroviaria primarie e secondarie e ai nodi di interscambio, al fine di:

- creare itinerari e circuiti turistici intermodali;
- assicurare l'accessibilità al territorio interno;
- assicurare l'accessibilità da e per i principali terminali portuali e aeroportuali regionali.

Gargano



Si propone di istituire due linee marittime a servizio del Gargano, una per collegamenti veloci tra le isole Tremiti e i principali nodi di interscambio costieri di Rodi, Vieste e Manfredonia, e una pretta-

mente turistica, con fermate in tutti i porti di maggior interesse turistico. Un servizio di traghetto Rodi-Tremiti, in rendez-vous con il servizio veloce, completerà l'offerta.

- linea Rodi Garganico-Peschici-Vieste-Mattinata-Manfredonia
- linea Tremiti-Rodi Garganico-Vieste-Manfredonia
- *traghetto di linea Tremiti-Rodi*

L'**integrazione con il servizio ferroviario** che il PRT ipotizza nell' ambito della penisola garganica è particolarmente rilevante per il funzionamento del servizio; gli interventi sull'infrastruttura ferroviaria che integrano l'offerta marittima sono:

1. elettrificazione del collegamento ferroviario Foggia-Manfredonia e ripristino dei binari dismessi dall'attuale stazione ferroviaria di Manfredonia alla banchina del porto con l'attivazione di servizi con caratteristiche di treno-tram;
2. prolungamento della linea ferroviaria San Severo-Calenella fino a Peschici e, in seconda fase, a Vieste, con l'attivazione di servizi con caratteristiche di treno-tram dalla stazione di Ischitella, dove localizzare un parcheggio di interscambio.

In particolare si prevedono azioni di riqualificazione del porto di Rodi, sia per incrementare l'offerta di collegamenti stabili con le isole Tremiti, sia per migliorare l'accessibilità della struttura. In corrispondenza dell'accesso allo scalo marittimo va prevista una nuova fermata ferroviaria, di rinforzo alla stazione esistente, a servizio del porto e del centro storico.

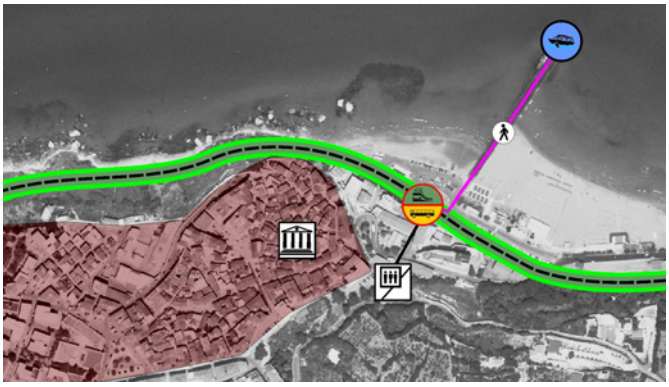


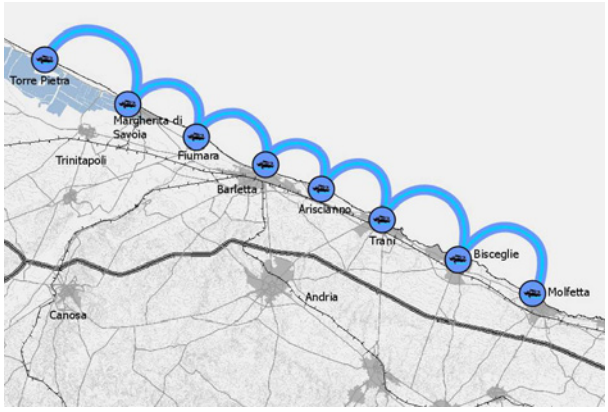
Figura 60. L'interscambio al porto di Rodi.



Figura 61. L'interscambio al porto di Manfredonia.

Per lo scenario di lungo periodo (2013-2020) il Piano fa propria la previsione subordinata a studio di fattibilità contenuta nel PTCP di Foggia relativamente ad un approdo specializzato per l'accessibilità alle Isole Tremiti denominato "Porta delle Tremiti" da realizzarsi a Marina di Lesina o il altra località della costa settentrionale del Gargano in base agli esiti del suddetto studio di fattibilità.

Nord barese

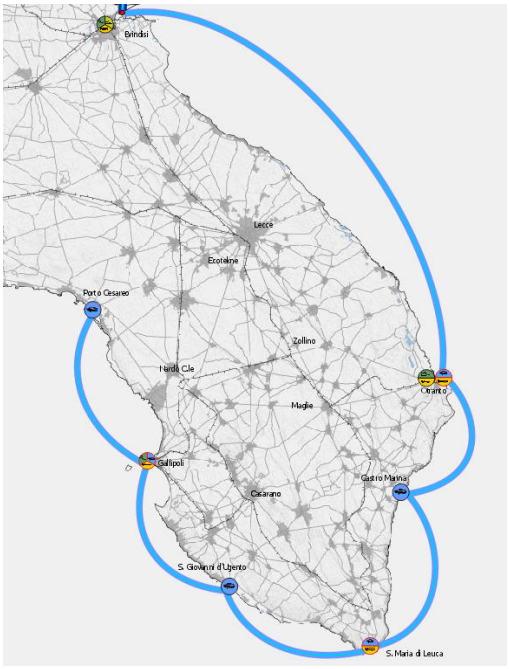


Si propone di istituire una linea a servizio della costa del territorio del Nord barese e della futura provincia BAT, che vede il suo baricentro su Barletta, al fine della fruizione turistica delle aree di pregio ambientale e dei numerosi centri di interesse storico-architettonico che si affacciano sul mare.

- linea Molfetta-Bisceglie-Trani-Ariscianno-Barletta-Fiumara-Margherita di Savoia-Torre Pietra.

In una prospettiva di lungo periodo che vede il servizio assumere carattere di trasporto pubblico locale oltre che turistico, la linea di metrò marittimo potrebbe una risposta ai collegamenti tra i centri storici costieri.

Linee salentine: MetroMareSalento (MMS)



A servizio del Salento il PRT ipotizza l'istituzione di due linee marittime, una sul versante jonico e una sul versante adriatico, entrambe con attestamento al porto di Santa Maria di Leuca. Gli altri ca-

polinea sono rispettivamente Gallipoli (da cui si prevede un collegamento "ad anello" verso nord con Porto Cesareo) e Otranto. Sul versante adriatico si ipotizza il prolungamento della linea fino al nuovo terminal marittimo passeggeri che il PRT propone in connessione con l'**aeroporto di Brindisi** in coordinamento con alcuni voli e/o giorni particolari (da definire con specifico studio). I porti di approdo intermedio sono stati individuati provvisoriamente in Torre San Giovanni d'Ugento sullo Jonio e Castro Marina sull'Adriatico, ma è necessario uno studio di fattibilità preventivo per verificare le opportunità di scalo in questi e altri porti minori lungo i due itinerari.

- (linea Brindisi)-Otranto-Castro Marina-Santa Maria di Leuca;
- linea Gallipoli-Porto Cesareo-Gallipoli-Torre San Giovanni d'Ugento-Santa Maria di Leuca.

Come per le linee garganiche, il PRT punta sull'**integrazione con il servizio ferroviario**. Gallipoli e Otranto sono entrambe raggiunte dal SFT e, attraverso questo, collegate con Lecce, e quindi con i servizi ferroviari di lunga percorrenza, e con Brindisi, polo portuale (crocierismo) e aeroportuale (voli di linea e charter). La **realizzazione della bretella ferroviaria di collegamento tra la linea Taranto-Brindisi e l'aeroporto** faciliterebbe ulteriormente la creazione di un itinerario compiuto che si serve del trasporto collettivo integrato (ferrovia e metrò marittimo) per visitare il Salento una volta arrivati in Puglia attraverso l'hub brindisino.

Per quanto riguarda Gallipoli, infrastruttura ferroviaria e portuale sono facilmente integrabili funzionalmente, dato che i binari proseguono oltre la stazione fino a ridosso del centro storico e quindi del porto dove si ipotizza di allestire la fermata del servizio marittimo.

A Otranto, diversamente, la linea ferroviaria non raggiunge l'area portuale, che dista dalla stazione ferroviaria poco meno di 800 metri in linea d'aria. In questo caso l'integrazione tra i due servizi va promossa attraverso la creazione di un itinerario di visita pedonale che congiunga i due nodi e con l'eventuale istituzione di servizi di TPL urbano che colleghino il centro storico e le località da visitare nei dintorni della città con stazione e porto in *rendez-vous* con il SFT e con il metrò marittimo.

4.2.1.3 Accessibilità e sistema delle relazioni

Per garantire le precondizioni per l'attuazione degli scenari di sviluppo auspicati, il Piano Attuativo ribadisce la necessità di garantire, oltre al potenziamento delle infrastrutture portuali, un'elevata accessibilità ferro-stradale dalle principali direttrici di traffico ai subsistemi portuali e collegamenti efficienti tra i nodi dei diversi subsistemi della piattaforma regionale che lavorano in rete.

La bretella Cagioni-Bellavista, il completamento dell'ammodernamento della linea Taranto-Bari e la variante merci nel nodo di Bari valorizzeranno ulteriormente la possibilità di far viaggiare sulla linea Adriatica contenitori High Cube conferendo al **porto di Taranto** un'importante rendita di posizione. La realizzazione della Tangenziale di Taranto e il completamento dell'itinerario di accesso all'area del porto dalla direttrice SS100, SS106 dir e SS106 metapontina, interventi previsti dal Piano attuati-

vo, miglioreranno significativamente l'accessibilità stradale al porto. A completamento del sistema delle relazioni che interessano il porto di Taranto, il Piano Attuativo individua inoltre l'opportunità di aprire una rotta di Autostrade del Mare che colleghi stabilmente l'hub pugliese con la Sicilia.

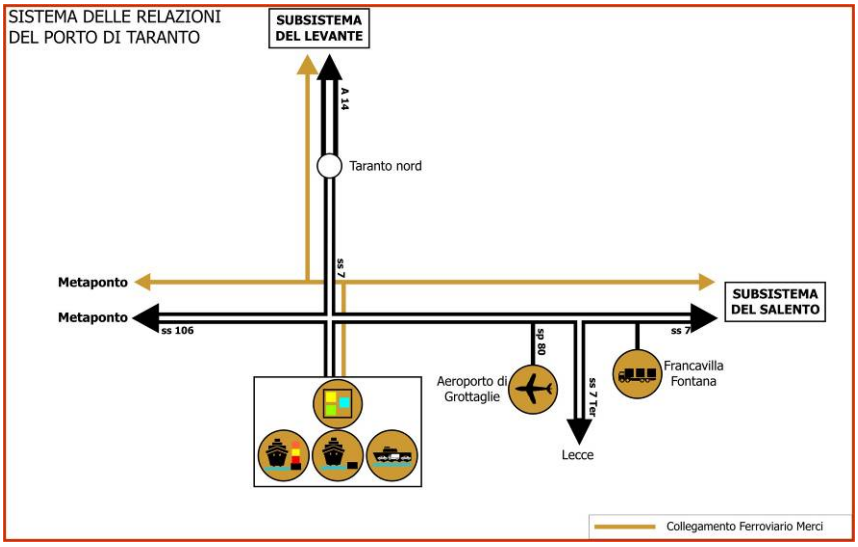


Figura 62. Sistema delle relazioni del porto di Taranto.

Per quanto riguarda il **porto di Bari**, prevalentemente vocato ad ospitare traffico Ro-Pax e crocieristico, il Piano attuativo sostiene l'esigenza di rafforzarne l'accessibilità multimodale tramite infrastrutture e servizi. La collocazione in ambito urbano del porto di Bari ha determinato la sua attuale situazione di saturazione. Anche se Autorità Portuale e Regione hanno concordato nel riconoscere l'impossibilità di sviluppare il traffico container nell'attuale configurazione del porto, escludendo di conseguenza la necessità del ripristino del collegamento ferroviario, il nodo principale da sciogliere è quello dell'**accessibilità automobilistica** per il quale il Piano, in sede di indirizzi allo studio di fattibilità per la nuova camionale (vedi paragrafo "Nodo di Bari: Terza Mediana Bis, Asse Nord-Sud, Camionale e Asse di collegamento ASI e Interporto con SS16 (s209, s210, s296, s233)", nel capitolo 2.3.3.2), indica la necessità di un approccio complessivo che ricomprenda anche l'analisi del ruolo dell'Asse nord sud, dello sviluppo di retroportualità diffusa in ambito ASI e del rapporto con l'Interporto. La soluzione individuata dallo studio di fattibilità dovrà essere studiata in modo da mantenere la sua validità anche nel caso di futura progressiva delocalizzazione di alcune funzioni particolarmente impattanti o il cui sviluppo è impedito dalla localizzazione del porto, in altri approdi nell'ambito del subsistema portuale del Levante. Sul versante del trasporto passeggeri il Piano Attuativo prevede il rafforzamento dei servizi di collegamento con l'aeroporto e la stazione ferroviaria e il cui assetto andrà prefigurato nel PTS.

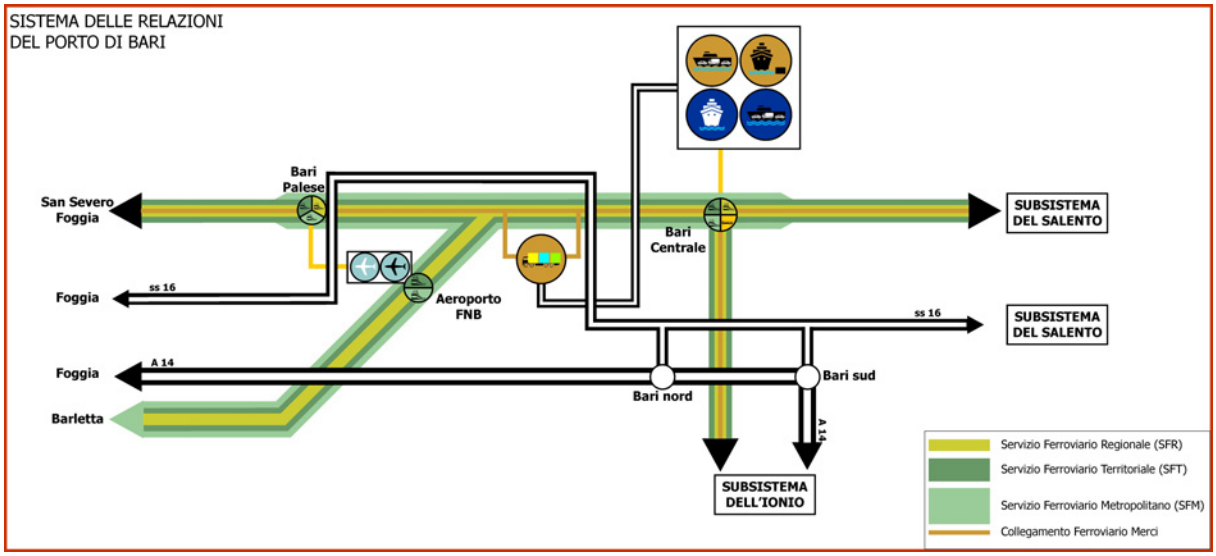


Figura 63. Sistema delle relazioni del porto di Bari

Relativamente al **porto di Manfredonia**, va ricordato che questo è chiamata a svolgere un duplice ruolo: “porta” di accesso al Gargano, tramite il suo porto storico, e “casello” dell’Autostrada del mare tramite il porto “Alti fondali”.

Il porto antico è collegato tramite la linea treno-tram Lucera-Foggia-Manfredonia che ha uno dei suoi terminali in corrispondenza del molo da cui partono gli aliscafi per il Gargano; ciò consentirà un’intermodalità diretta ferro-mare per turisti e residenti (ndr. il percorso intermodale Foggia-Vieste in caso di coordinamento degli orari è di circa 20’ più breve rispetto a quello con il bus). Il porto Alti Fondali è collegato alla rete di interesse regionale attraverso lo svincolo a livelli sfalsati sulla SS89 per il quale il Piano Attuativo prevede una riqualificazione. All’interno del porto sono previsti interventi di sistemazione dei piazzali per la sosta dei mezzi pesanti o dei semirimorchi, il recupero di edifici per uffici/servizi, la manutenzione straordinaria del molo e la creazione di un accosto RO-RO.

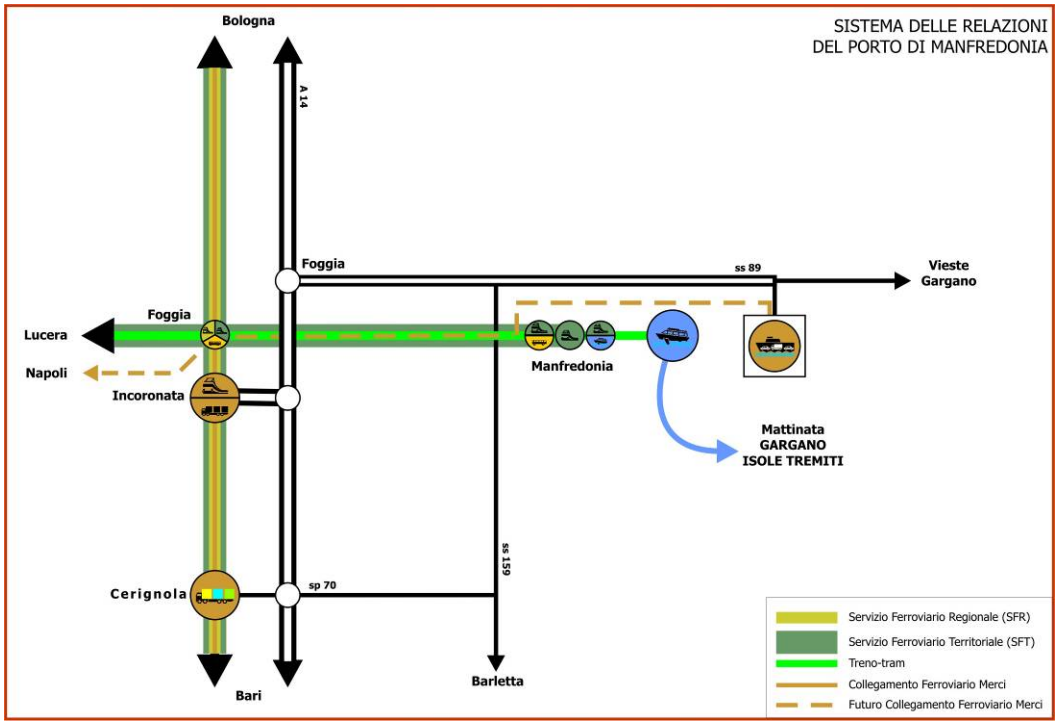


Figura 64. Sistema delle relazioni del porto di Manfredonia.

Per quanto riguarda il **porto di Brindisi**, il Piano Attuativo interviene in primo luogo con la previsione del nuovo Terminal crociere (vedi focus progettuale) in diretto collegamento con l'aeroporto sul quale è anche previsto l'approdo del metrò marittimo stagionale del Salento. Un'ulteriore previsione riguarda l'adeguamento e il potenziamento della viabilità di raccordo con Costa Morena con la duplice funzione di servizio alle attività Ro-Pax e di supporto allo sviluppo delle attività logistiche e, in prospettiva, del Distripark.

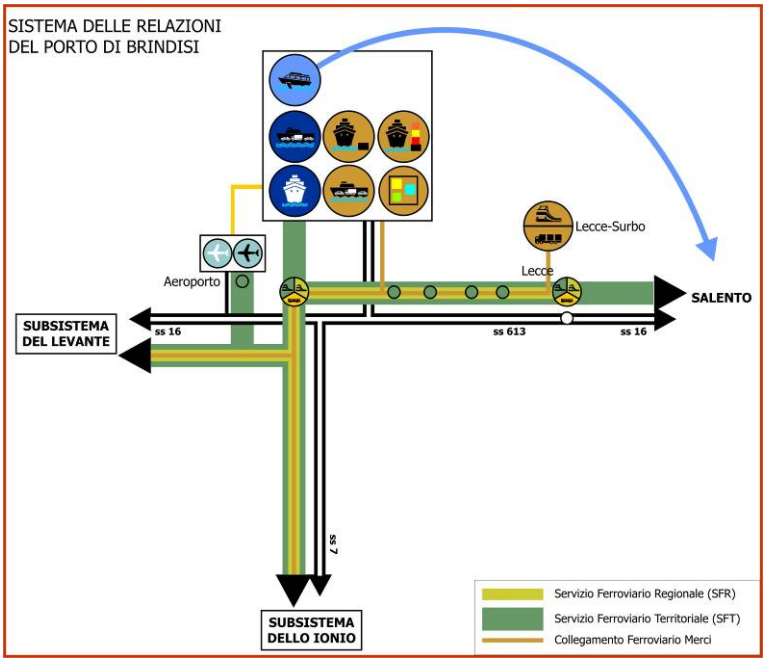


Figura 65. Sistema delle relazioni del porto di Brindisi.

4.2.2 QUADRO DEGLI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI DEL PIANO ATTUATIVO PER IL TRASPORTO MARITTIMO

La programmazione delle opere da realizzarsi presso i porti pugliesi di Bari, Brindisi e Taranto è contenuta nei **Programmi Operativi Triennali** sviluppati dalle tre Autorità Portuali (AP) tra il 2007 e il 2008, che descrivono dettagliatamente i progetti previsti dagli enti per attuare le strategie di sviluppo elaborate sulla base del confronto con l'Amministrazione regionale e gli enti locali, pur mantenendo l'autonomia propria del soggetto AP. Il Piano Attuativo del PRT assume le previsioni delineate da questi strumenti di piano, integrando il quadro degli interventi con due sole opere aggiuntive (cfr. interventi p191 e p491) rispetto a questo esaustivo programma di infrastrutturazione.

Nella tabella sottostante è riportato il quadro degli interventi infrastrutturali previsti, **classificati in base all'orizzonte temporale di presumibile entrata in esercizio** sulla base della maturità tecnico-progettuale, della complessità dell'opera e del riconosciuto grado di priorità risultante dalle valutazioni effettuate. Le categorie riportate in tabella nel campo "Orizzonte temporale" sono:

- riferimento – interventi con copertura finanziaria al 100%, già avviati o di prossima realizzazione
- 2013 – interventi che, per grado di maturità tecnico-progettuale, caratteristiche delle opere e/o grado di priorità, sono previsti entro il 2013;
- 2020 – interventi che, per grado di maturità tecnico-progettuale, caratteristiche delle opere e/o grado di priorità, sono previsti tra il 2013 e il 2020.

Le previsioni ulteriori o di modifica rispetto al quadro programmatico-progettuale consolidato che concorrono a definire lo scenario di progetto nella tabella sono evidenziati con una campitura celeste.

Codice intervento	Denominazione intervento	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Orizzonte temporale
p191	Porto di Manfredonia Potenziamento per il traffico RO-RO: recupero edifici, piazzali di sosta, adeguamento porto Alti Fondali, costruzione banchina specializzata traffico RO-RO	50.000.000	0	2013 (Previsione subordinata a Studio di Fattibilità)
p204	Porto di Bari Ampliamento delle banchine tra il III e IV braccio del nuovo molo foraneo	55.000.000	51.500.000	2013
p206	Porto di Bari Ampliamento dei piazzali e delle banchine del Molo S.Cataldo	15.493.707	15.493.707	2013
p209	Porto di Bari Potenziamento ed adeguamento della rete di raccolta delle acque piovane delle aree operative e della viabilità	6.000.000	6.000.000	Riferimento
p212	Porto di Bari Costruzione di un'area di sosta attrezzata per passeggeri ed auto sulla Colmata di Marisabella	2.000.000	2.000.000	Riferimento
p213	Porto di Bari Costruzione di un edificio per servizi ai viaggiatori in sosta sui piazzali della Colmata di Marisabella	2.500.000	2.500.000	Riferimento
p214	Porto di Bari Potenziamento dell'impianto di illuminazione stradale della Colmata di Marisabella	500.000	500.000	Riferimento
p215	Porto di Bari Completamento e manutenzione della pavimentazione stradale dell'area Marisabella	1.500.000	1.500.000	Riferimento
p216	Porto di Bari Riorganizzazione degli spazi per i controlli di frontiera nella Stazione Marittima Molo San Vito (Progetto CONFRONTI)	700.000	590.000	2013
p218	Porto di Bari Lavori di escavo nella Darsena di levante finalizzato al mantenimento delle profondità operative	4.000.000	4.000.000	Riferimento
p219	Porto di Bari Lavori di escavo nella Darsena interna finalizzato al mantenimento delle profondità operative	2.000.000	2.000.000	Riferimento
p220	Porto di Bari Realizzazione impianto di illuminazione delle banchine operative del III braccio del Molo foraneo	1.000.000	1.000.000	Riferimento
p221	Porto di Bari Realizzazione dei denti di attracco nella Darsena di ponente	10.000.000	10.000.000	Riferimento
p222	Porto di Bari Ampliamento banchina Massi con creazione di una vasca di colmata per il confinamento dei materiali provenienti dal dragaggio manutentivo del bacino portuale	1.500.000	1.500.000	Riferimento
p223	Porto di Bari Realizzazione di un impianto di segnaletica stradale a messaggistica variabile per le aree interessate dal transito e dalla sosta di mezzi destinati all'imbarco/sbarco dai traghetti	2.000.000	2.000.000	Riferimento

Codice intervento	Denominazione intervento	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Orizzonte temporale
p224	Porto di Bari Creazione di un sistema di monitoraggio permanente dei parametri ambientali, meteo-marini ed infrastrutturali nell'area portuale	1.000.000	1.000.000	Riferimento
p225	Porto di Bari Potenziamento della rete di fognatura nera nell'area portuale	500.000	500.000	Riferimento
p226	Porto di Bari Potenziamento della rete idrica nell'area portuale	500.000	500.000	Riferimento
p227	Porto di Bari Realizzazione impianto di illuminazione del IV e V braccio del Molo foraneo	500.000	500.000	Riferimento
p228	Porto di Bari Realizzazione di una darsena per i natanti dei servizi di pubblico interesse ed emergenza	5.000.000	5.000.000	Riferimento
p229	Porto di Bari Innalzamento del muro paraonde del I, II e III braccio del Molo foraneo e manutenzione straordinaria dell'intera infrastruttura	5.500.000	5.500.000	Riferimento
p230	Porto di Bari Riqualificazione Molo Pizzoli: realizzazione di edifici per uffici e depositi portuali	34.000.000	0	2020
p231	Porto di Bari Lavori di ampliamento dei piazzali della Darsena di levante tra il II e III braccio del nuovo molo foraneo	14.000.000	14.000.000	Riferimento
p232	Porto di Bari Potenziamento sistema di illuminazione delle aree sterili	1.000.000	1.000.000	Riferimento
p233	Porto di Bari Realizzazione impianto di videosorveglianza, antintrusione e monitoraggio delle aree sterili.	2.000.000	2.000.000	Riferimento
p234	Porto di Bari Acquisto ed installazione apparecchiature per il controllo di passeggeri e delle merci.	1.000.000	1.000.000	Riferimento
p235	Porto di Bari Realizzazione opere edili di delimitazione delle aree sterili ed infrastrutture di supporto alle reti tecnologiche.	1.000.000	1.000.000	Riferimento
p236	Porto di Bari SITIP - Modulo varchi intelligenti	1.500.000	1.500.000	Riferimento
p237	Porto di Bari GIPSY - Modulo gestione traffico RO-RO e passeggeri	460.000	460.000	Riferimento
p238	Porto di Bari ADRION - Modulo gestione domanda/offerta noli di trasporto	418.000	418.000	Riferimento
p239	Porto di Bari STP - Modulo gestione integrata sicurezza e rapporti con autorità preposte	1.250.000	1.250.000	Riferimento
p240	Porto di Bari INTRARADAR - Modulo gestione sorveglianza navigazione intraportuale	1.570.000	1.570.000	Riferimento
p241	Porto di Bari MAP - Modulo per l'integrazione con i porti extra U.E.	1.130.200	1.130.200	Riferimento
p302	Porto di Taranto Piastra portuale di Taranto: strada dei moli e relativa illuminazione, rete elettrica e opere idriche e fognarie	26.146.000	26.146.000	Riferimento
p305	Porto di Taranto Dragaggio per approfondimento fondali al molo polisettoriale del porto di Taranto	10.000.000	10.000.000	Riferimento

Codice intervento	Denominazione intervento	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Orizzonte temporale
p306	Porto di Taranto Piastra portuale di Taranto: Ampliamento del IV sporgente	74.686.000	74.686.000	Riferimento
p307	Porto di Taranto Piastra portuale di Taranto: Realizzazione darsena ad ovest del IV sporgente	27.743.000	27.743.000	Riferimento
p309	Porto di Taranto Centro servizi polivalente per usi portuali al molo San Cataldo nel porto di Taranto	5.000.000	5.000.000	Riferimento
p311	Porto di Taranto Opere di urbanizzazione primaria e secondaria al Distripark (strade, reti tecnologiche, uffici direzionali, etc.)	50.000.000	0	2020
p312	Porto di Taranto Dragaggi per approfondimento fondali darsena molo polisettoriale e per manutenzione fondali del porto in rada	30.000.000	30.000.000	Riferimento
p313	Porto di Taranto Bonifica e riqualificazione dell'area ex Yard Belleli	35.000.000	35.000.000	Riferimento
p314	Porto di Taranto Bonifica e riqualificazione dell'area ex Yard Belleli	40.000.000	0	2020
p315	Porto di Taranto Rifiorimento e ampliamento delle opere di protezione dall'agitazione ondosa del porto interno e della rada di Taranto	25.000.000	25.000.000	Riferimento
p321	Porto di Taranto Lavori di rettifica e allargamento della banchina di levante del molo San Cataldo del porto di Taranto e preventiva bonifica dei fondali	16.200.000	16.200.000	Riferimento
p322	Porto di Taranto Adeguamento ed ampliamento delle reti idriche e fognanti della zona levante del porto di Taranto	2.500.000	2.500.000	Riferimento
p323	Porto di Taranto Manutenzione e rifiorimento delle scogliere frangiflutto a protezione del paraggio in Mar Grande tra il molo Sant'Eligio e il Castello Aragonese nel porto di Taranto	500.000	500.000	Riferimento
p324	Porto di Taranto Adeguamento della diga foranea a protezione del molo polisettoriale del porto di Taranto	9.000.000	9.000.000	Riferimento
p325	Porto di Taranto Opere di completamento ed integrazione delle dighe foranee a protezione della "Darsena Taranto" nel porto di Taranto	10.000.000	10.000.000	Riferimento
p326	Porto di Taranto Opere di raccolta, collettamento e trattamento acque di pioggia nelle aree comuni del porto di Taranto	6.000.000	6.000.000	Riferimento
p327	Porto di Taranto Piastra portuale di Taranto: Piattaforma logistica (sull'area ex squadra rialzo RFI)	27.574.000	27.574.000	Riferimento
p407	Porto di Brindisi Terminal Traghetti e Ro-Ro Porto Medio - Area S. Apollinare. Piazzali e aree attrezzate. Ristrutturazione piazzali e creazione nuovo terminal passeggeri nell'area ex SIAC	15.493.000	0	2013
p409	Porto di Brindisi Nuovo Distripark Infrastrutture Primarie	41.317.000	0	2020

Codice intervento	Denominazione intervento	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Orizzonte temporale
p410	Porto di Brindisi Nuovo Distripark Piattaforme Intermodali	41.317.000	0	2020
p411	Porto di Brindisi Nuovo Distripark Collegamenti Stradali Collegamenti Ferroviari	15.493.000	0	2020
p412	Porto di Brindisi Nuovo Distripark Raccordi con viabilità consortile e comunale	5.164.000	0	2020
p413	Porto di Brindisi Capo Bianco - Nuova area POL Marina Militare	21.900.000	21.900.000	Riferimento
p417	Porto di Brindisi Consolidamento e messa in sicurezza delle Dighe di Punta riso e Bocca di Puglia	62.000.000	62.000.000	Riferimento
p418	Porto di Brindisi Varco di ingresso via Spalato	2.500.000	2.500.000	Riferimento
p419	Porto di Brindisi Banchina antistante il varco di ingresso via Spalato	8.000.000	2.500.000	2013
p420	Porto di Brindisi Qualificazione area stazione marittima - dismissione fascio binari	6.500.000	2.500.000	2013
p421	Porto di Brindisi Qualificazione area stazione marittima - stazione marittima	10.000.000	10.000.000	Riferimento
p424	Porto di Brindisi Nuovi accosti di Sant'Apollinare	23.184.000	23.184.000	Riferimento
p425	Porto di Brindisi Completamento Costa Morena Est - II stralcio	4.000.000	4.000.000	Riferimento
p426	Porto di Brindisi Completamento Costa Morena Est - II stralcio	10.000.000	5.500.000	2013
p427	Porto di Brindisi Ampliamento molo Enichem	2.500.000	2.500.000	Riferimento
p429	Porto di Brindisi Ampliamento molo Enichem	25.823.000	2.582.300	2020
p430	Porto di Brindisi Completamento e riadattamento delle banchine del porto esterno di Brindisi già previste nel Piano Regolatore per loro utilizzazione per il traffico commerciale	1.500.000	1.500.000	Riferimento
p481	Porto di Brindisi Completamento e riadattamento delle banchine del porto esterno di Brindisi già previste nel Piano Regolatore per loro utilizzazione per il traffico commerciale	n/d	n/d	2013
p491	Porto di Brindisi Nuovo Terminal Crociere	10.000.000		2013 (Previsione subordinata a Studio di Fattibilità)

4.2.2.1 Tabelle di riepilogo con costi distinti per orizzonte temporale e porto

Orizzonte temporale	Costo totale degli interventi (€)	Risorse disponibili (€)	Risorse residue da reperire (€)
Riferimento	504.261.200	504.261.200	0
2013 (*)	171.186.707	78.083.707	93.103.000
2020	253.114.000	2.582.300	250.531.700
Totale	928.561.907	584.927.207	343.634.700
Totale - riferimento	424.300.707	80.666.007	343.634.700

(*) *incluse le previsioni subordinate all'esito di studio di fattibilità.*

	Costo totale degli interventi (€)				
Orizzonte temporale	Porto di Bari	Porto di Taranto	Porto di Brindisi	Porto di Manfredonia	Totale
Riferimento	71.328.200	127.584.000	305.349.000	0	504.261.200
2013 (*)	71.193.707	49.993.000	0	50.000.000	171.186.707
2020	34.000.000	129.114.000	90.000.000	0	253.114.000
Totale	176.521.907	306.691.000	395.349.000	50.000.000	928.561.907

(*) *incluse le previsioni subordinate all'esito di studio di fattibilità.*

	Risorse disponibili (€)				
Orizzonte temporale	Porto di Bari	Porto di Taranto	Porto di Brindisi	Porto di Manfredonia	Totale
Riferimento	71.328.200	127.584.000	305.349.000	0	504.261.200
2013 (*)	67.583.707	10.500.000	0	0	78.083.707
2020	0	2.582.300	0	0	2.582.300
Totale	138.911.907	140.666.300	305.349.000	0	584.927.207

(*) *incluse le previsioni subordinate all'esito di studio di fattibilità.*

	Risorse residue da reperire (€)				
Orizzonte temporale	Porto di Bari	Porto di Taranto	Porto di Brindisi	Porto di Manfredonia	Totale
Riferimento	0	0	0	0	0
2013 (*)	3.610.000	39.493.000	0	50.000.000	93.103.000
2020	34.000.000	126.531.700	90.000.000	0	250.531.700
Totale	37.610.000	166.024.700	90.000.000	50.000.000	343.634.700

(*) *incluse le previsioni subordinate all'esito di studio di fattibilità.*

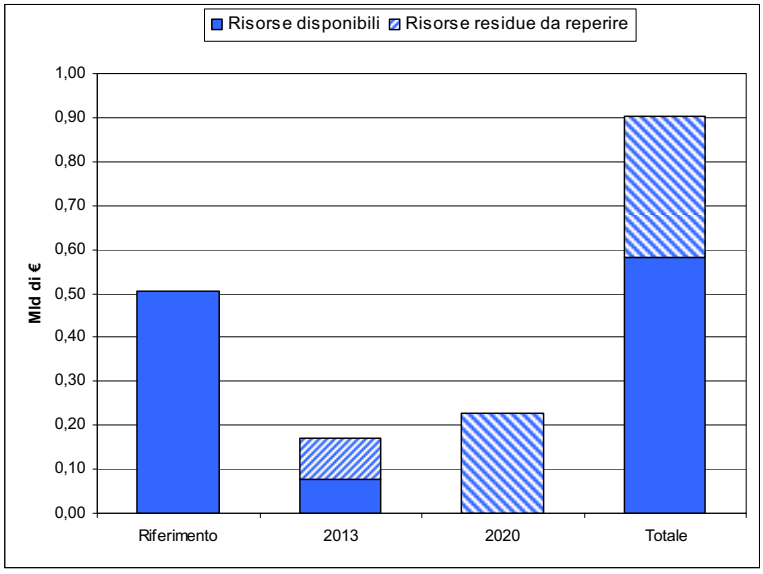


Grafico 3. Costi e risorse degli interventi di Piano ai diversi orizzonti temporali.

4.2.3 FOCUS PROGETTUALI

Il presente paragrafo approfondisce la descrizione delle due opere che il Piano Attuativo introduce ex novo rispetto alla programmazione già consolidata, entrambe previsti entro il 2013, previo esito positivo degli studi di fattibilità cui le previsioni di intervento sono subordinate:

Porto di Manfredonia Potenziamento per il traffico RO-RO: recupero edifici, piazzali di sosta, adeguamento porto Alti Fondali, costruzione banchina specializzata traffico RO-RO (p191);

Porto di Brindisi Nuovo Terminal Crociere (p491).

4.2.3.1 Manfredonia Traffico RO-RO

Per il Piano Attuativo la realizzazione di una rotta di Autostrade del mare sulla dorsale adriatica è fondamentale per rendere il sistema portuale pugliese competitivo, in termini di tempi di viaggio, nei confronti dei porti del Northern Range rispetto alle principali destinazioni di Europa centrale e orientale.

Facendo riferimento all'esame condotto nell'ambito del Master Plan regionale per le Autostrade del Mare, la relazione da privilegiare sembra essere la rotta Manfredonia-Monfalcone, potendo questa massimizzare una serie di condizioni favorevoli tra cui:

- una lunghezza, pari a circa 430 miglia, idonea a garantire efficienti cicli di navigazione;
- il collegamento diretto tra il porto di Manfredonia e la viabilità extraurbana principale e, tramite questa, alla Puglia, a buona parte della Basilicata e all'Irpinia;

- il collegamento diretto tra il porto di Monfalcone e la viabilità extraurbana principale e, tramite questa, alla rete autostradale verso i valichi di Fernetti, Gorizia e Tarvisio con livelli di servizio mediamente migliori rispetto alla A22 del Brennero per collegamenti verso l'Austria e la Baviera.

Rispetto all'ultimo punto, va sottolineato che il valico del Brennero presenta un elevato grado di saturazione e che il valico del Tarvisio sembra per questa ragione essere più competitivo anche rispetto alle destinazioni dell'Europa centrale, nonostante imponga un percorso più lungo (ad esempio di circa 150 km per raggiungere Monaco).

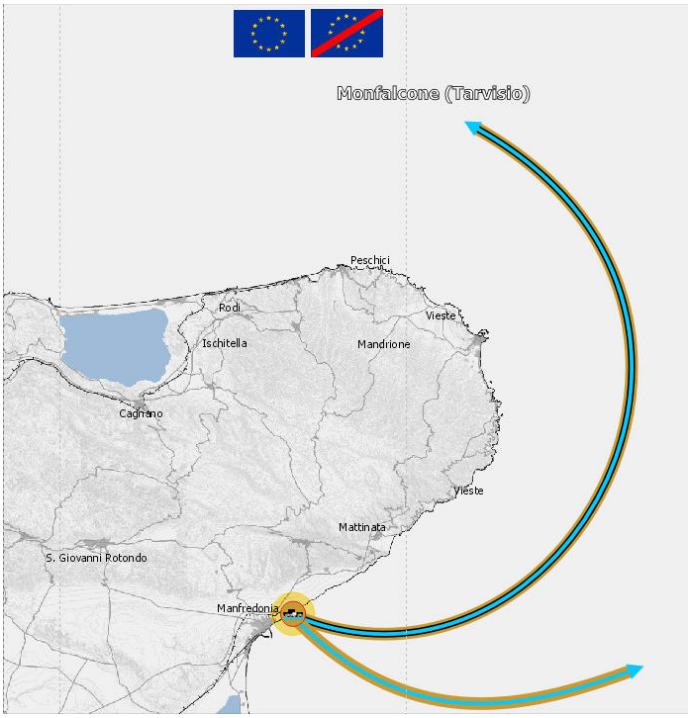


Figura 66. Le linee RO-RO dal porto Alti Fondali di Manfredonia.

Per valutare preliminarmente la competitività della rotta di Autostrada del Mare Manfredonia-Monfalcone il Piano Attuativo ha confrontato i tempi dell'itinerario strada-mare e tutto-strada rispetto ad alcuni collegamenti Puglia-Nord Est Europa. In particolare sono stati considerati i collegamenti Cerignola-Monaco di Baviera e Cerignola-Vienna. Il collegamento Cerignola-Monaco avviene oggi con la sola modalità stradale, attraverso il valico del Brennero. Avendo stimato un tempo complessivo di viaggio (al netto delle soste) pari a quasi 13 ore, in virtù alla normativa vigente sui tempi si sosta breve (almeno 45 minuti ogni 4 ore e mezza), di riposo giornaliero regolare (almeno 11 ore) e di periodo di guida giornaliero (non più di 9 ore), il viaggio richiederebbe complessivamente circa 24 ore e mezza.

L'alternativa Cerignola-Manfredonia (stradale) + Manfredonia-Monfalcone (via mare) + Monfalcone-Monaco (stradale tramite valico del Tarvisio), dal momento che la maggior parte del viaggio avviene su nave, permette di ridurre i tempi di sosta breve e lunga; avendo ipotizzato una velocità della

nave pari a 25 nodi (cioè 46,3 km/h) e tempi di carico e scarico rispettivamente pari a 2 ore e mezza e due ore, il tempo di viaggio complessivo risulta anche in questo caso pari a circa 24 ore e mezza.

Tabella 10. Collegamento Cerignola-Monaco di Baviera - Confronto Strada – Ro-Ro.

Cerignola - Monaco di Baviera									
	Tratta	**Descriz.**	**Dist [km]**	**T viaggio [h.min]**	**V [km/h]**	**Soste Brevi**	**Soste Lunghe**	**T carico + scarico [h.min]**	**T totale [h.min]**
Strada	**Cerignola-Monaco**	**AS - Brennero**	**1.141**	**12.41.00**	**90,0**	**1**	**1**	**0.00.00**	**24.26.00**
Strada +Mare +Strada	Cerignola-Manfredonia	SS	45	0.45.00	60,0	0	0	0.00.00	0.45.00
	Manfredonia-Monfalcone	Mare	600	12.58.00	46,3	0	0	4.30.00	17.28.00
	Monfalcone-Monaco	AS - Tarvisio	481	5.21.00	90,0	1	0	0.00.00	6.06.00
	Totale		**1.126**	**19.04.00**	**65,4**	**1**	**0**	**4.30.00**	**24.19.00**

L'alternativa Ro-Ro risulta più competitiva rispetto al tutto-strada per il collegamento con Vienna: in questo caso anche l'itinerario integralmente stradale prevede l'attraversamento del valico di Tarvisio e richiede complessivamente circa 27 ore e mezza. L'alternativa con Ro-Ro ne richiede invece 25, con un risparmio di circa 2 ore e mezza, pari al 9%.

Tabella 11. Collegamento Cerignola-Vienna - Confronto Strada – Ro-Ro.

Cerignola – Vienna									
	Tratta	**Descriz.**	**Dist [km]**	**T viaggio [h.min]**	**V [km/h]**	**Soste Brevi**	**Soste Lunghe**	**T carico + scarico [h.min]**	**T totale [h.min]**
Strada	**Cerignola-Vienna**	**AS - Tarvisio**	**1.333**	**14.49.00**	**90,0**	**2**	**1**	**0.00.00**	**27.19.00**
Strada +Mare +Strada	Cerignola-Manfredonia	SS	45	0.45.00	60,0	0	0	0.00.00	0.45.00
	Manfredonia-Monfalcone	Mare	600	12.58.00	46,3	0	0	4.30.00	17.28.00
	Monfalcone-Vienna	AS - Tarvisio	537	5.59.00	90,0	1	0	0.00.00	6.44.00
	Totale		**1.182**	**19.42.00**	**65,4**	**1**	**0**	**4.30.00**	**24.57.00**

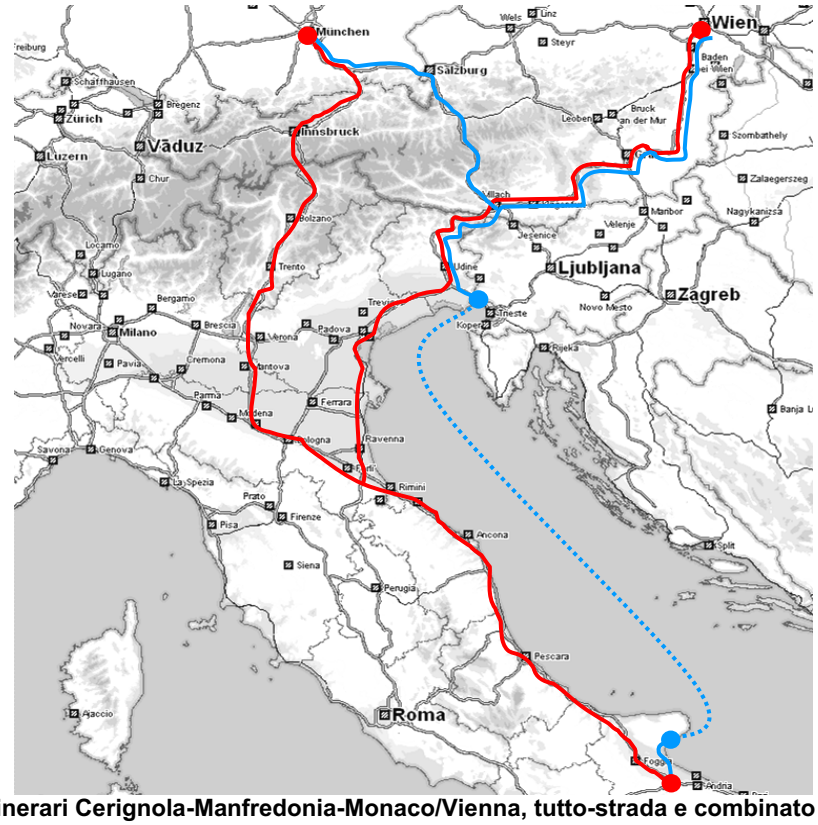


Figura 67. Itinerari Cerignola-Manfredonia-Monaco/Vienna, tutto-strada e combinato strada-mare.

L'attivazione della rotta richiede uno studio che affronti tutti gli aspetti dell'operazione da quelli di natura amministrativa, a quelli commerciali, di organizzazione logistica fino a quelli di natura infrastrutturale. Per quanto riguarda questi ultimi, il Piano Attuativo ha inserito tra gli interventi infrastrutturali da realizzare all'orizzonte del 2013 un insieme di opere (recupero edifici, piazzali di sosta, adeguamento porto Alti Fondali, costruzione banchina specializzata traffico RO-RO - p191) da sottoporre a studio di fattibilità.

4.2.3.2 Terminal Crociere di Brindisi

Il Piano Attuativo prevede la realizzazione di un Terminal crociere al porto di Brindisi, subordinando tale previsione ad uno Studio di Fattibilità. Lo studio di fattibilità dovrà essere indirizzato a dimostrare la sostenibilità dell'investimento e, soprattutto, della gestione del terminal sulla base della domanda catturabile nello scenario del crocierismo nel Mediterraneo centro-orientale.

La contiguità del Seno di Ponente con l'aeroporto, ottenuta a seguito della riduzione delle servitù militari, potrebbe diventare oltre che fisica anche funzionale, con collegamenti navetta diretti dall'Aerostazione al Terminal crociere, a servizio dei passeggeri che, giunti con l'aereo allo scalo brindisino dovessero imbarcarsi per una crociera.

5 Trasporto aereo

5.1 Gli indirizzi del PRT

Il PRT ha innanzitutto stabilito che il Piano Attuativo si ponesse come obiettivo la definizione del sistema integrato aeroportuale regionale, assumendo a riferimento il Piano di sviluppo del sistema aeroportuale denominato “Diffusione e Specializzazione” definito dal Master Plan degli Aeroporti Pugliesi (cfr. Art. 29), e individuasse questa come azione propedeutica alla definizione di dettaglio e all’attuazione di tutte le altre linee di intervento previste (cfr. Artt. 30 e 31).

Le azioni individuate dal PRT, sulla base delle quali il presente Piano Attuativo ha declinato le proprie scelte progettuali, sono state poi definite distinguendole per mobilità delle persone e mobilità delle merci.

5.1.1 AZIONI PER LA MOBILITÀ DELLE PERSONE (ART. 30)

a. Realizzare gli interventi infrastrutturali per garantire l’accessibilità multimodale agli scali di Bari e Brindisi.

b. Promuovere la redazione di Piani per l’organizzazione dei servizi di accesso ai quattro scali aeroportuali pugliesi a partire dai rispettivi bacini di traffico

c. Promuovere l’attivazione di servizi finalizzati a garantire l’accesso al sistema aeroportuale pugliese da parte di territori delle regioni limitrofe.

d. Promuovere l’acquisizione e riconversione delle aree militari adiacenti agli scali di Bari e Brindisi.

e. Prevedere un programma di progressivo adeguamento degli aeroporti di Foggia e di Grottaglie, in funzione dell’evoluzione del mercato.

f. Completare la rete eliportuale regionale in tutte le sue componenti impiantistiche e gestionali, a partire dalla pluriennale esperienza maturata a livello regionale attraverso la sperimentazione nell’ambito della provincia di Foggia. La rete eliportuale e l’offerta ad essa connessa sono finalizzate a garantire prioritariamente l’effettuazione delle seguenti tipologie di servizi:

- elisoccorso,
- protezione civile,
- trasporto passeggeri, limitatamente ai casi in cui è necessario garantire la continuità territoriale.

La rete eliportuale regionale si pone infine come elemento di supporto strumentale allo sviluppo del trasporto elicotteristico per servizi di linea, elitaxi ed elinoleggio.

5.1.2 AZIONI PER LA MOBILITÀ DELLE MERCI (ART. 31)

a. Valorizzare le potenzialità degli scali cargo di Bari, Brindisi e di quello intercontinentale di Grottaglie per il trasporto di merci ad elevato valore unitario e/o alta deperibilità, secondo una visione sinergica della Piattaforma logistica multimodale.

b. Realizzare gli interventi di adeguamento/potenziamento sugli assi stradali di connessione all'aeroporto di Grottaglie al fine della sua integrazione nella rete di collegamento regionale/nazionale, prioritariamente per la connessione con l'area portuale di Taranto.

c. Promuovere misure di attrazione e incentivazione **alla localizzazione in Puglia di grandi operatori logistici e spedizionieri intercontinentali** al fine di consentire alla Piattaforma Logistica di assumere una valenza intercontinentale e, quindi, di raccogliere, consolidare e smistare flussi di traffico cargo provenienti e/o in partenza non solo dalla Puglia ma anche dall'Estremo Oriente (in connessione con il porto di Taranto) e verso l'Europa Continentale ed i Balcani.

5.2 Scenario di Progetto

5.2.1 LA TRADUZIONE PROGETTUALE DEL PRT NEL PIANO ATTUATIVO PER IL TRASPORTO AEREO

Il Piano ha assunto la sostanziale specializzazione prevalente degli scali prevista dai Piani di sviluppo redatti da Aeroporti di Puglia, che hanno costituito un riferimento per tutti gli interventi strettamente connessi al funzionamento dei quattro aeroporti pugliesi. Il Piano Attuativo ha mantenuto, dal punto di vista dei servizi, un approccio più flessibile limitatamente allo sviluppo del traffico charter, tenuto conto degli effetti che adeguate e mirate politiche di marketing territoriale possono produrre, e ha posto particolare attenzione a migliorare l'accessibilità di tutti gli scali calibrando gli interventi infrastrutturali sulla base delle rispettive vocazioni.

Il completamento dei lavori di potenziamento degli attuali impianti airside a Foggia consentono al Gino Lisa di garantire un' operatività in grado di soddisfare sia la domanda verso le principali desti-

nazioni italiane sia eventuali collegamenti charter connessi a pacchetti turistici per il Gargano su cui, grazie agli interventi proposti per le altre modalità di trasporto si prospettano possibilità di circuitazione turistica di grande attrattività.

L'aeroporto di Bari potrà contare su un importante miglioramento dell'accessibilità ferroviaria attraverso la creazione della fermata Aeroporto sulla linea delle Ferrovie Nord Barese che consentirà di collegare l'aeroporto di Bari a tutta la regione e la prospettiva, nel lungo periodo, di una ulteriore fermata dedicata sulla linea Adriatica di RFI. In questo senso si rivelerà strategico il modello di esercizio ferroviario integrato regionale che consentirà di ottimizzare le coincidenze in corrispondenza della stazione di Bari per i servizi che non sono destinati a raggiungere l'aeroporto.

L'aeroporto di Brindisi, grazie ad un nuovo collegamento con la rete ferroviaria, sarà messo in connessione con tutte le principali aree del Salento e, tramite interscambio con il servizio regionale, potrà candidarsi a svolgere un ruolo complementare ed in casi straordinari anche succedaneo all'aeroporto di Bari. La creazione di un Terminal crocieristico all'imbocco del Seno di Ponente, a breve distanza dall'aeroporto, crea infine i presupposti per un ulteriore incremento del traffico turistico.

L'accessibilità stradale dell'aeroporto di Grottaglie è stata migliorata attraverso il collegamento diretto con la viabilità di interesse nazionale. La realizzazione dei numerosi potenziamenti stradali previsti in Salento consentono di migliorare i collegamenti dell'aeroporto con il porto di Taranto e le principali aree produttive e turistiche della zona.

Un ultimo cenno merita la previsione del potenziamento della rete delle elisuperfici destinate al servizio di elisoccorso a completamento di quelle già finanziate. Con le ulteriori piazzole H24 previste, le aree più svantaggiate e meno raggiungibili della regione potranno contare su un accessibilità adeguata ai servizi specialistici di pronto soccorso e terapia intensiva offerti dai principali ospedali regionali.

5.2.2 QUADRO DEGLI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI DEL PIANO ATTUATIVO PER IL TRASPORTO AEREO

Lo scenario di progetto del Piano Attuativo del PRT per il trasporto aereo è stato definito a partire da un' avanzata programmazione già effettuata da Aeroporti di Puglia. Il PRT ha assunto i riferimenti programmatici contenuti nei documenti di seguito elencati.

- Master Plan del Sistema Aeroportuale Pugliese (Aggiornamento 2007), lo strumento di pianificazione strategica idoneo ad intercettare le capacità infrastrutturali attuali e future degli scali e di valutare gli impatti generati dallo sviluppo della mobilità aerea e dell'accessibilità;

- Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) dell'Aeroporto di Foggia (aggiornamento 2005), lo strumento in cui sono riportati i singoli interventi che interessano l'aeroporto con i costi e l'orizzonte temporale di realizzazione;
- Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) dell'Aeroporto di Bari Palese (aggiornamento 2007), lo strumento in cui sono riportati i singoli interventi che interessano l'aeroporto con i costi e l'orizzonte temporale di realizzazione;
- Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) dell'Aeroporto di Brindisi (aggiornamento 2007), lo strumento in cui sono riportati i singoli interventi che interessano l'aeroporto con i costi e l'orizzonte temporale di realizzazione;
- Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) dell'Aeroporto di Taranto Grottaglie (aggiornamento 2005), lo strumento in cui sono riportati i singoli interventi che interessano l'aeroporto con i costi e l'orizzonte temporale di realizzazione.

Nella tabella sottostante è riportato un quadro di tutti gli interventi previsti sulle infrastrutture aeroportuali divisi per singolo aeroporto. Gli interventi sono **classificati in base all'orizzonte temporale di presumibile entrata in esercizio** sulla base della maturità tecnico-progettuale, della complessità dell'opera e del riconosciuto grado di priorità risultante dalle valutazioni effettuate. Le categorie riportate in tabella nel campo "Orizzonte temporale" sono:

- immediata realizzazione – interventi che, per grado di maturità tecnico-progettuale, caratteristiche delle opere e/o priorità, sono da portare a termine nel breve periodo;
- 2013 – interventi che, per grado di maturità tecnico-progettuale, caratteristiche delle opere e/o grado di priorità, sono previsti entro il 2013;
- 2020 – interventi che, per grado di maturità tecnico-progettuale, caratteristiche delle opere e/o grado di priorità, sono previsti tra il 2013 e il 2020.

Codice intervento	Denominazione intervento	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Orizzonte temporale	Note
a105	Aeroporto di Foggia Adeguamento infrastrutture di volo: riqualificazione pista RWY 16/34, adeguamento degli impianti voli notte e degli aiuti visivi luminosi, adeguamento ed implementazione delle vie di circolazione, ampliamento del piazzale di sosta aeromobili e nuova bretella, adeguamento delle aree di sicurezza strip e RESA	10.000.000	10.000.000	Immediata realizzazione	Intervento previsto nel PSA I fase (2003-2007)
a107	Aeroporto di Foggia Implementazione della viabilità perimetrale e della recinzione	10.000.000	0	2013	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011)

Codice intervento	Denominazione intervento	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Orizzonte temporale	Note
a108	Aeroporto di Foggia Acquisizione aree per prolungamento pista e ampliamento piazzale	10.000.000	0	2013	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011)
a109	Aeroporto di Foggia Ampliamento aerostazione pax II fase – 1° parte	15.000.000	15.000.000	2013	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a110	Aeroporto di Foggia Ampliamento aerostazione pax III fase – 2° parte	10.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA III fase (2017-2021)
a111	Aeroporto di Foggia Nuovi parcheggi	2.500.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a112	Aeroporto di Foggia Parcheggi a raso e multipiano	10.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA III fase (2017-2021)
a113	Aeroporto di Foggia Realizzazione di nuova caserma vv.f.	2.500.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a114	Aeroporto di Foggia Acquisizione aree per ampliamento aerostazione passeggeri lato nord	2.500.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a115	Aeroporto di Foggia Nuova pista di volo	40.000.000	0	2020 (Previsione subordinata a Studio di Fattibilità)	
a116	Aeroporto di Foggia Opere di mitigazione di impatto ambientale	10.000.000	10.000.000	2013	Intervento previsto nel PSA I fase 2007-2017
a207	Aeroporto di Bari Ampliamento nuova aerostazione	8.600.000	8.600.000	Immediata realizzazione	Intervento previsto nel PSA I fase 2007-2018
a228	Aeroporto di Bari Sistemi informativi	4.500.000	4.500.000	Immediata realizzazione	Intervento previsto nel PSA I fase 2007-2017
a230	Aeroporto di Bari Acquisizione aree per ampliamento sedime aeroportuale (Prolungamento Pista di Volo): 43,00 ha circa - Trasferimento da Demanio Militare a Demanio Civile di parte dell' Area Militare: 58,00 ha circa -Superficie nuovo sedime: 346,21 ha circa	5.000.000	0	Immediata realizzazione	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011)
a231	Aeroporto di Bari Acquisizione aree per ampliamento sedime aeroportuale (Area Merci): 14,50 ha circa - Superficie nuovo sedime: 360,71 ha circa	2.500.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a232	Aeroporto di Bari Riqualifica cunicolo tecnologico esistente	6.000.000	6.000.000	Immediata realizzazione	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011)
a233	Aeroporto di Bari Riqualifica raccordi C e D e piazzale esistente	8.000.000	8.000.000	Immediata realizzazione	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011)

Codice intervento	Denominazione intervento	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Orizzonte temporale	Note
a236	Aeroporto di Bari Ampliamento parcheggi a raso: n° 350 circa - Totale parcheggi a raso: n° 2400 circa. I fase	850.000	0	2013	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011)
a237	Aeroporto di Bari Ampliamento parcheggi a raso: n° 200 circa - Totale parcheggi a raso: n° 2600 circa. II fase	500.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a238	Aeroporto di Bari Ampliamento parcheggi a raso: n° 200 circa - Totale parcheggi a raso: n° 2800 circa. III fase	500.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA III fase (2017-2021)
a241	Aeroporto di Bari Riconversione spazi Hangar in "magazzini servizi postali" - Superficie: mq 176 circa -	250.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011)
a242	Aeroporto di Bari Riconversione spazi Ricovero Mezzi di Rampa in "HANGAR" - Superficie: mq 580 circa	500.000	0	2013	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011)
a243	Aeroporto di Bari Riconversione spazi attuale edificio per ricovero mezzi in edificio polifunzionale	1.000.000	0	2013	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011)
a244	Aeroporto di Bari Ampliamento ed adeguamento della Cabina Elettrica in adiacenza alla Caserma Vigili del Fuoco	100.000	0	2013	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011)
a245	Aeroporto di Bari Riconversione spazi Nucleo elicotteri VV.F e Polaria in ricovero mezzi di rampa e officina aeroportuale	2.000.000	2.000.000	Immediata realizzazione	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011)
a246	Aeroporto di Bari Riconversione spazi Hangar SEAP- Officina Aeroportuale in "magazzini e depositi"	250.000	0	2013	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011)
a247	Aeroporto di Bari Demolizione del manufatto falconeria esistente e realizzazione di nuovo manufatto in area adiacente al Piazzale Aeromobili - Superficie: mq 25 circa	300.000	0	Immediata realizzazione	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011)
a248	Aeroporto di Bari Realizzazione di Nuovi Hangar fronte Piazzale Sosta Aeromobili - Superficie totale: mq 3.000 circa	4.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a249	Aeroporto di Bari Ampliamento del Ricovero Mezzi di Rampa - Superficie: mq 500 circa - Superficie totale: mq 1100 circa	1.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a250	Aeroporto di Bari Realizzazione di Nuovi Magazzini e Depositi - Superficie totale: mq 3.000 circa	2.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)

Codice intervento	Denominazione intervento	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Orizzonte temporale	Note
a251	Aeroporto di Bari Ampliamento ed adeguamento Caserma Vigili del Fuoco -Superficie di ampliamento: mq 700 circa - Superficie totale: mq 2630 circa	2.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA III fase (2017-2021)
a252	Aeroporto di Bari Realizzazione di Nuovi Magazzini e Depositi - Superficie totale: mq 3.000 circa	4.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA III fase (2017-2021)
a253	Aeroporto di Bari Ampliamento area tecnica	1.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA III fase (2017-2021)
a254	Aeroporto di Bari Demolizione dei manufatti esistenti "area aeroclub"	100.000	0	2013	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011)
a255	Aeroporto di Bari Riconversione aree militari	20.000.000	0	2013	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011)
a256	Aeroporto di Bari Interramento via d'annunzio	10.000.000	0	2013	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011)
a257	Aeroporto di Bari Opere di mitigazione impatto ambientale	10.000.000	10.000.000	Immediata realizzazione	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011)
a258	Aeroporto di Bari Opere di mitigazione impatto ambientale	10.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA III fase (2017-2021)
a259	Aeroporto di Bari Area terminale merci Realizzazione di nuovo Piazzale Sosta Aeromobili - Superficie: mq 30.000 circa in CLS e relativa bretella di collegamento con la Via di Rullaggio	6.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a260	Aeroporto di Bari Area terminale merci Realizzazione di nuova viabilità di accesso all' area terminale Merci collegata alla rete stradale principale e realizzazione di piazzale sosta e manovra automezzi	1.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a261	Aeroporto di Bari Area terminale merci Adeguamento viabilità perimetrale in corrispondenza dell' ampliamento del Sedime Aeroportuale e nuova viabilità di servizio	1.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a262	Aeroporto di Bari Area terminale merci Realizzazione di Aerostazione Merci - mq 3.500 circa	5.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a263	Aeroporto di Bari Area terminale merci Realizzazione di Palazzina Uffici per i Servizi Operativi - mq 1.200 circa	4.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a264	Aeroporto di Bari Area terminale merci Realizzazione di Zona Sanitaria - mq 500 circa	1.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)

Codice intervento	Denominazione intervento	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Orizzonte temporale	Note
a265	Aeroporto di Bari Area terminale merci Ampliamento Piazzale: mq 18.000 circa - Superficie generale mq 48.000 circa	3.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA III fase (2017-2021)
a266	Aeroporto di Bari Area terminale merci Ampliamento piazzale sosta e manovra automezzi	600.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA III fase (2017-2021)
a267	Aeroporto di Bari Area terminale merci Adeguamento viabilità perimetrale e nuova viabilità di servizio in corrispondenza dell' ampliamento del Piazzale Sosta Aeromobili	200.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA III fase (2017-2021)
a268	Aeroporto di Bari Area terminale merci Realizzazione di Hangar - mq 3.500 circa	4.600.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA III fase (2017-2021)
a269	Aeroporto di Bari Area terminale merci Realizzazione di Magazzini per attività indotte al sistema delle Merci -Superficie totale: mq 2.000 circa	2.600.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA III fase (2017-2021)
a270	Aeroporto di Bari Ripristino ammaloramento piazzali di sosta	4.700.000	2.000.000	2013	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011)
a404	Aeroporto di Brindisi Adeguamento e potenziamento infrastrutture di volo ed impianti alla normativa di riferimento: resa, strip, pista 14/32, prolungamento pista e via di rullaggio 14/32, smaltimento acque meteoriche, pista 05/23	21.600.000	21.600.000	Immediata realizzazione	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011)
a406	Aeroporto di Brindisi Ristrutturazione aerostazione passeggeri - Uffici 1° piano	4.000.000	4.000.000	Immediata realizzazione	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011)
a407	Aeroporto di Brindisi Ampliamento aerostazione passeggeri - mq 3.000 circa	6.000.000	6.000.000	Immediata realizzazione	Intervento previsto nel PSA III fase (2017-2021)
a408	Aeroporto di Brindisi Aeroporto di Brindisi -Sistemi informativi	1.138.000	1.138.000	Immediata realizzazione	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011)
a416	Aeroporto di Brindisi Rifacimento piazzale di sosta aeromobili e viabilità connessa	20.000.000	20.000.000	Immediata realizzazione	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011)
a417	Aeroporto di Brindisi Acquisizione aree: 24,20 ha circa - Sedime: superficie totale 309,20 ha circa di cui Aviazione Civile - 45,63 ha circa	10.000.000	0	2013	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011)
a418	Aeroporto di Brindisi Riconversione aree militari (ONU)	10.000.000	0	2013	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011).

Codice intervento	Denominazione intervento	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Orizzonte temporale	Note
a419	Aeroporto di Brindisi Acquisizione aree: 1,80 ha circa - Sedime: superficie totale 334,30 ha circa di cui Aviazione Civile - 70,73 ha circa	500.000	0	2013	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a420	Aeroporto di Brindisi Riconversione aree militarI A.M.	10.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a421	Aeroporto di Brindisi Realizzazione di Nuova via di rullaggio (Primo tratto) parallela alla Pista di Volo 14/32	5.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a422	Aeroporto di Brindisi Completamento via di rullaggio parallela alla Pista di Volo 14/32	10.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA III fase (2017-2021)
a423	Aeroporto di Brindisi Ampliamento piazzale aeromobili	3.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA III fase (2017-2021)
a424	Aeroporto di Brindisi Adeguamento perimetrazione aeroporto normativa security e realizzazione di strada perimetrale	5.150.000	0	2013	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011)
a425	Aeroporto di Brindisi Ampliamento parcheggi a raso: n° 90 circa	250.000	0	2013	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011)
a426	Aeroporto di Brindisi Ampliamento parcheggi a raso: n° 70 circa	200.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a427	Aeroporto di Brindisi Realizzazione di parcheggio multipiano - n° 585 posti auto	8.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a428	Aeroporto di Brindisi Ristrutturazione caserma vigili del fuoco	1.000.000	0	2013	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011)
a429	Aeroporto di Brindisi Riconversione attuale Magazzino Merci in ricovero mezzi di rampa	500.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a430	Aeroporto di Brindisi Realizzazione di palazzina uffici	5.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA III fase (2017-2021)
a431	Aeroporto di Brindisi Realizzazione di magazzini e depositi	1.500.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA III fase (2017-2021)
a432	Aeroporto di Brindisi Riubicazione guardiola varco doganale	50.000	0	2013	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011).
a433	Aeroporto di Brindisi Area terminale merci Realizzazione di guardiola varco doganale - mq 6 circa	100.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)

Codice intervento	Denominazione intervento	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Orizzonte temporale	Note
a436	Aeroporto di Brindisi Demolizione e ricostruzione delle strutture interferenti con la realizzazione della Nuova Via di Rullaggio: Caserma Vigili del Fuoco, Complesso Depuratore, Hangar Aeroclub, Strada Perimetrale, Parcheggi , bretelle militari	15.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA III fase (2017-2021)
a437	Aeroporto di Brindisi Area terminale merci Realizzazione di piazzale sosta aeromobili	10.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a438	Aeroporto di Brindisi Area terminale merci Realizzazione di nuova viabilità di accesso all' Area Terminale Merci collegata alla rete stradale principale e realizzazione di Piazzale Sosta e manovra automezzi	1.500.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a439	Aeroporto di Brindisi Area terminale merci Adeguamento viabilità perimetrale in corrispondenza dell' Ampliamento del sedime e nuova viabilità interna di servizio	1.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a440	Aeroporto di Brindisi Area terminale merci Realizzazione di aerostazione merci - mq 2.400 circa	6.500.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a441	Aeroporto di Brindisi Area terminale merci Realizzazione di palazzina uffici servizi operativi - mq 1.200 circa	4.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a442	Aeroporto di Brindisi Area terminale merci Realizzazione di zona sanitaria - mq 600 circa	500.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a443	Aeroporto di Brindisi Area terminale merci Realizzazione di officina aeroportuale - mq 1.000 circa	1.600.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a444	Aeroporto di Brindisi Area terminale merci Realizzazione di Centrale tecnologica - mq 1.000 circa	4.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a445	Aeroporto di Brindisi Area terminale merci Realizzazione di cabina elettrica	200.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a446	Aeroporto di Brindisi Area terminale merci Cunicolo Tecnologico	1.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a447	Aeroporto di Brindisi Area terminale merci Realizzazione di hangar - mq 4.550 circa	4.600.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA III fase (2017-2021)
a448	Aeroporto di Brindisi Area terminale merci Realizzazione di ricovero per mezzi di rampa - mq 1.000 circa	1.900.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA III fase (2017-2021)

Codice intervento	Denominazione intervento	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Orizzonte temporale	Note
a449	Aeroporto di Brindisi Area terminale merci Realizzazione di magazzini per attività indotte - mq 1.500 circa	2.600.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA III fase (2017-2021)
a450	Aeroporto di Brindisi Area terminale merci	10.000.000	10.000.000	2020	Intervento previsto nel PSA III fase (2017-2021)
a451	Aeroporto di Brindisi Opere di mitigazione di impatto ambientale e sistemazione a verde	10.000.000	0	2013	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011)
a452	Aeroporto di Brindisi Banchine attracco navi per intermodalità	50.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a306	Aeroporto di Taranto Grottaglie Adeguamento impianti tecnologici aerostazione passeggeri.	2.500.000	2.500.000	Immediata realizzazione	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016).
a313	Aeroporto di Taranto Grottaglie Opere di mitigazione di impatto ambientale e sistemazione a verde	10.000.000	10.000.000	2013	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016).
a319	Aeroporto di Taranto Grottaglie Realizzazione CargoCenter	20.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA III fase (2017-2021)

5.2.2.1 Tabelle di riepilogo con costi distinti per orizzonte temporale e aeroporto

Orizzonte temporale	Costo totale degli interventi (€)	Risorse disponibili (€)	Risorse residue da reperire (€)
Immediata realizzazione	109.638.000	104.338.000	5.300.000
2013	129.450.000	37.000.000	92.450.000
2020	301.950.000	10.000.000	291.950.000
Totale	541.038.000	151.338.000	389.700.000
Tot. - immediata realizzazione	431.400.000	47.000.000	384.400.000

	Costo totale degli interventi (€)				
Orizzonte temporale	Aeroporto di Bari	Aeroporto di Brindisi	Aeroporto di Foggia	Aeroporto di Grottaglie	Totale
Immediata realizzazione	44.400.000	52.738.000	10.000.000	2.500.000	109.638.000
2013	37.500.000	36.950.000	45.000.000	10.000.000	129.450.000
2020	56.750.000	157.700.000	67.500.000	20.000.000	301.950.000
Totale	138.650.000	247.388.000	122.500.000	32.500.000	541.038.000

	Risorse disponibili (€)				
Orizzonte temporale	Aeroporto di Bari	Aeroporto di Brindisi	Aeroporto di Foggia	Aeroporto di Grottaglie	Totale
Immediata realizzazione	39.100.000	52.738.000	10.000.000	2.500.000	104.338.000
2013	2.000.000	0	25.000.000	10.000.000	37.000.000
2020	0	10.000.000	0	0	10.000.000
Totale	41.100.000	62.738.000	35.000.000	12.500.000	151.338.000

	Risorse residue da reperire (€)				
Orizzonte temporale	Aeroporto di Bari	Aeroporto di Brindisi	Aeroporto di Foggia	Aeroporto di Grottaglie	Totale
Immediata realizzazione	5.300.000	0	0	0	5.300.000
2013	35.500.000	36.950.000	20.000.000	0	92.450.000
2020	56.750.000	147.700.000	67.500.000	20.000.000	291.950.000
Totale	97.550.000	184.650.000	87.500.000	20.000.000	389.700.000

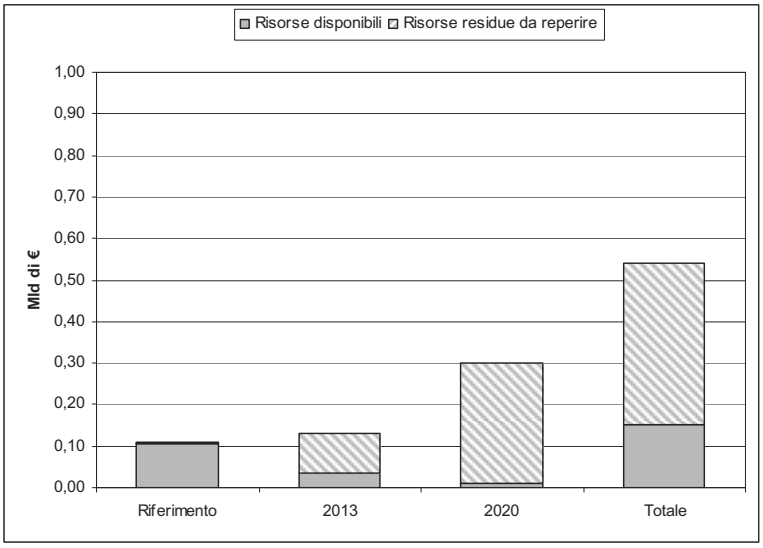


Grafico 4. Costi e risorse degli interventi di Piano ai diversi orizzonti temporali.

5.2.3 L'AEROPORTO DI FOGGIA

Per l'aeroporto di Foggia il Piano Attuativo conferma, per lo scenario di lungo periodo, la previsione della nuova pista, subordinandola a studio di fattibilità tecnica ed economica, prevedendo a questo scopo l'adeguamento del progetto della tangenziale extraurbana per evitare interferenze. La realizzazione della nuova pista è in particolare subordinata ad un verifica di tale esigenze in rapporto al consolidamento e alla crescita del traffico che non può prescindere da un ruolo attivo del sistema imprenditoriale locale con particolare riferimento al settore turistico.

Un'ulteriore previsione riguarda il potenziamento delle attività connesse allo sviluppo del trasporto elicotteristico. Il Piano Attuativo formula l'ipotesi di specializzare lo scalo foggiano, in virtù delle peculiari caratteristiche del territorio provinciale, come base operativa di servizi per:

- protezione civile
- elisoccorso
- collegamenti elicotteristici di linea con servizi minimi per residenti (Isole Tremiti)

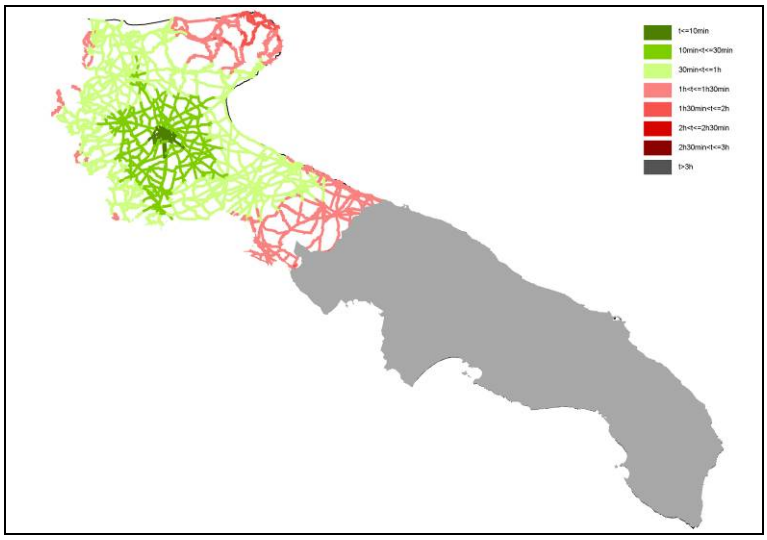


Figura 68. Isocrone di accessibilità stradale dell'aeroporto di Foggia rispetto al bacino prevalente.

L'accessibilità all'aeroporto Gino Lisa è garantita innanzitutto dalla tangenziale di Foggia (SS16), sulla quale il Piano prevede interventi di adeguamento e completamento (vedi paragrafo "SS16 Tangenziale Ovest di Foggia – Progetto per il recupero funzionale del 1°, 2° e 3° lotto (s110, s111, s112)" nel capitolo 2.3.3.2). Questo collegamento consente di raggiungere l'aerostazione dal Gargano da Manfredonia tramite la SS89, dalla A14 (casello autostradale di Foggia) e da Lucera e il Subappennino Dauno tramite la SS17; dalla A16 l'aeroporto si raggiunge dal casello di Candela tramite la SS655.

L'accessibilità con la rete ferroviaria regionale è assicurata da un servizio di autobus dedicato che dovrà collegare lo scalo aeroportuale alla Stazione Centrale di Foggia, stazione principale del Servizio Ferroviario Regionale e Territoriale (SFR e SFT), nonché nodo cardine del servizio di Treno-Tram che il Piano Attuativo prevede sulla linea Lucera-Foggia-Manfredonia. Questa condizione assicura un collegamento ottimale da tutta la provincia, naturale bacino di riferimento, e oltre all'aeroporto e permette la localizzazione di servizi di check-in nelle stazioni di Foggia e San Severo.

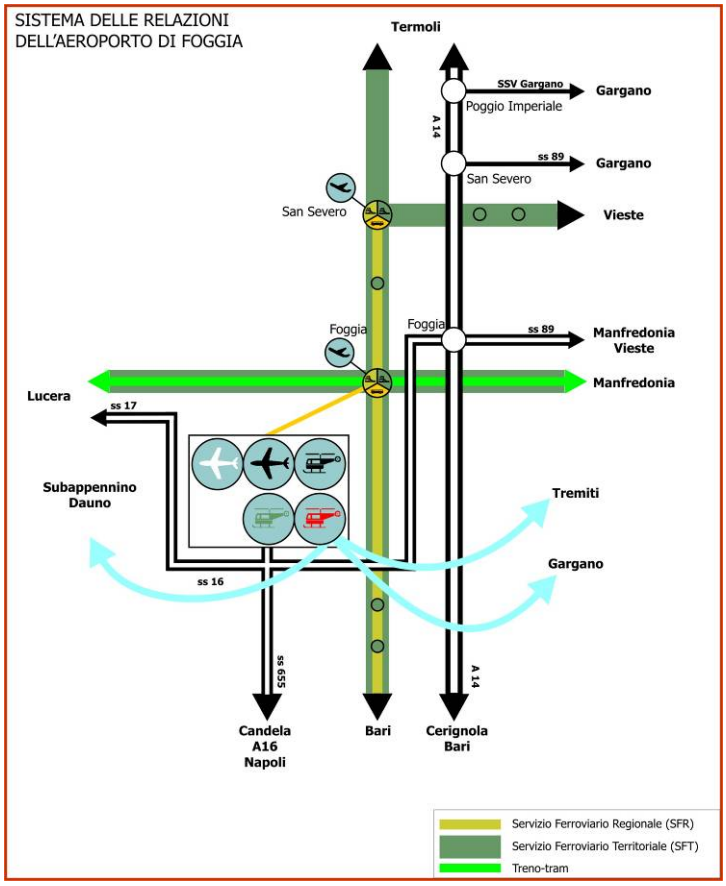


Figura 69. Sistema delle relazioni dell'aeroporto di Foggia.

5.2.4 L'AEROPORTO DI BARI

L'accessibilità multimodale all'aeroporto di Bari da tutto il territorio pugliese è ritenuta dal Piano Attuativo d'interesse strategico per l'intera comunità regionale. Ferma restando la necessità di sviluppare il traffico di ciascuno dei quattro aeroporti in relazione alla tipologia di domanda generata dai rispettivi territori di riferimento, è indispensabile sostenere la crescita nello scalo barese dell'offerta di voli di linea internazionali e nazionali, puntando a livelli di domanda che solo l'intero bacino regionale è in grado di garantire.

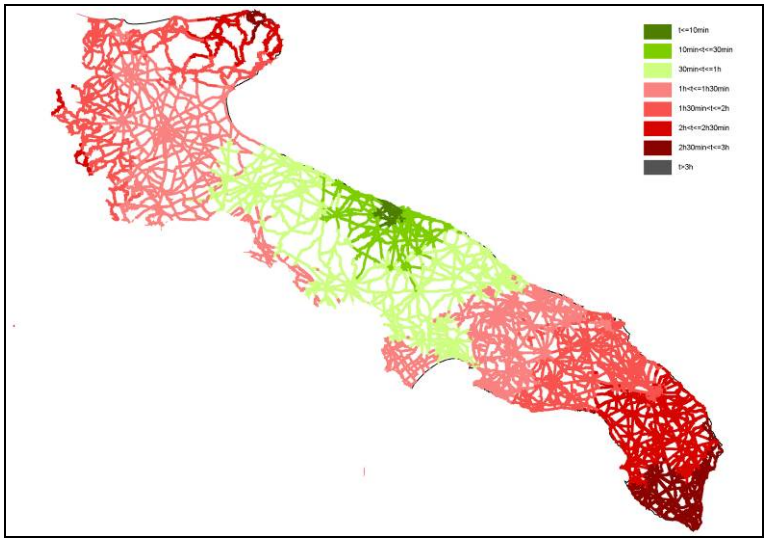


Figura 70. Isocrone di accessibilità stradale dell'aeroporto di Bari rispetto al territorio pugliese.

Il riconoscimento di Bari come primo scalo regionale impone l'introduzione di meccanismi di perequazione nei confronti dei territori più distanti da esso, che garantiscano servizi di collegamento efficienti con l'aeroporto da tutta la regione e quindi livelli di accessibilità elevati.

La principale arteria di collegamento con l'aeroporto è la tangenziale di Bari che permette di raggiungere lo scalo aeroportuale da nord e da sud seguendo la SS16 e, dall'A14, attraverso il casello di Bitonto da nord e Bari sud da sud. L'accessibilità stradale nello scenario di progetto sarà significativamente migliorata grazie alla realizzazione di interventi di adeguamento della viabilità esistente, che potrebbe essere ulteriormente potenziata tramite l'eventuale rilocalizzazione del casello autostradale di Bari Nord, ipotesi illustrata nel paragrafo "Nodo di Bari: Terza Mediana Bis, Asse Nord-Sud, Camionale e Asse di collegamento ASI e Interporto con SS16 (s209, s210, s296, s233)", nel precedente capitolo 2.3.3.2.

L'accessibilità mediante trasporto collettivo sarà garantita in primis dalla nuova fermata "Aeroporto" sulla linea FNB, servita dal Servizio Ferroviario Territoriale (SFT) e dal Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM): l'aeroporto di Bari, entro giugno 2010, sarà infatti collegato alla rete ferroviaria regionale tramite una fermata dedicata realizzata dallo sfioccamento della linea Bari-Barletta. Grazie all'interoperabilità prevista sulla rete ferroviaria regionale tale stazione sarà raggiungibile da tutta la regione.

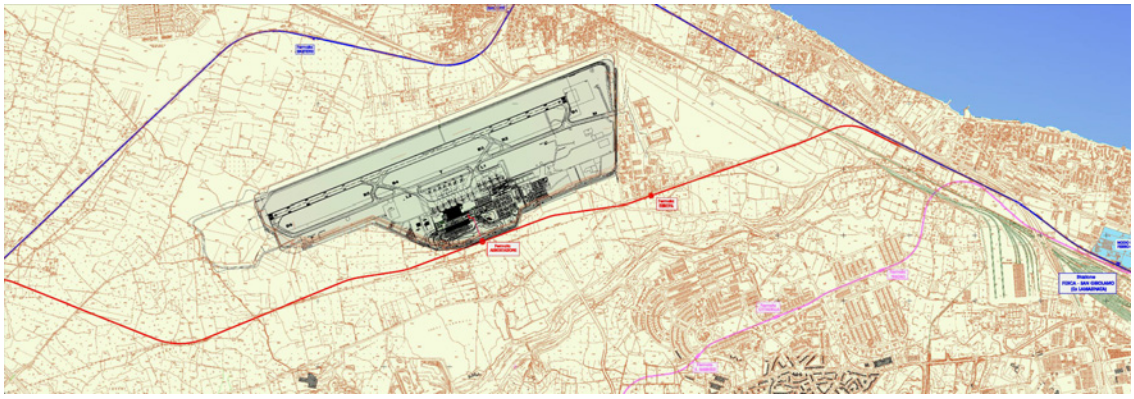


Figura 71. Collegamento FNB Bari Centrale-Aeroporto



Figura 72. Collegamento FNB Bari Centrale-Aeroporto

Per il lungo periodo, il Piano intende preservare la possibilità di un ulteriore potenziamento dell'accessibilità ferroviaria all'aeroporto (cfr. "Il collegamento con l'aeroporto dalla linea Adriatica" in 3.2.3.3). Le potenzialità di sviluppo dello scalo barese, alla luce della rapida evoluzione del sistema del trasporto aereo e dei potenziamenti previsti nel lungo periodo sulla linea ferroviaria adriatica inducono a prevedere anche la creazione di una fermata dedicata su rete RFI. Questa opzione a sua volta si presta ad essere graduata nella sua attuazione potendo concretizzarsi nello sfruttamento della nuova fermata di Palese prevista dal progetto di interramento della linea ferroviaria adriatica a nord di Bari ovvero mediante una fermata specializzata nell'ambito del nuovo impianto di Bari Smistamento adiacente alle aree aeroportuali militari in via di dismissione. Le due soluzioni possono essere riguardate, se le condizioni di traffico lo richiederanno, come fasi successive. Nella ipotesi di massima espansione si tenga conto infatti che il sedime aeroportuale potrà interessare tutte le aree militari con la localizza-

zione di nuovi servizi aeroportuali e che sulla linea Adriatica potrebbero correre treni veloci anche di collegamento interregionale in grado di dilatare la *catchment area* dell'aeroporto.

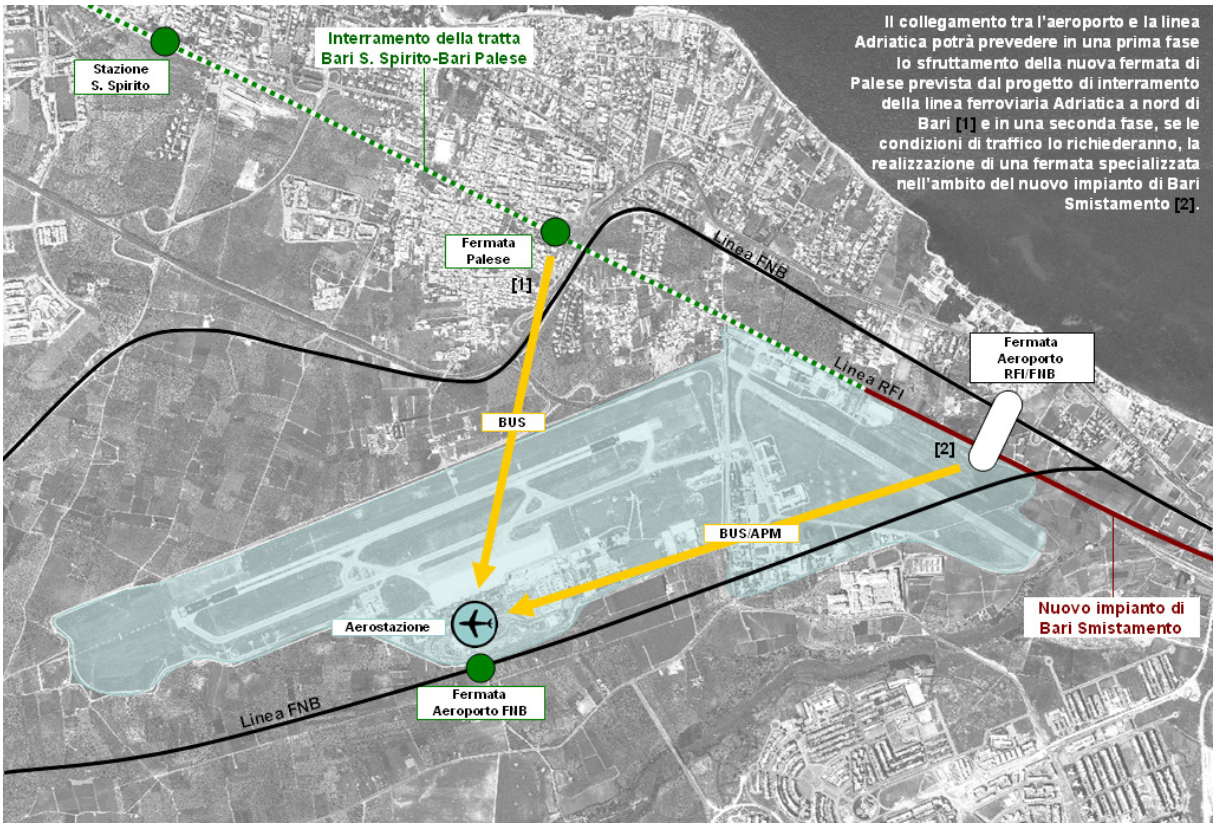


Figura 73. Schema delle ipotesi di collegamento tra Aeroporto e linea Adriatica.

Il collegamento tra ferrovia e aerostazione nel caso della fermata di Palese potrà essere garantito da un servizio di bus navetta in coincidenza con i principali treni. Nel secondo caso si dovrà invece valutare se i flussi di traffico generati dall'aeroporto potranno essere tali da giustificare la realizzazione di un sistema shuttle del tipo Automated People Mover (APM) o se invece sarà sufficiente garantire il collegamento tramite bus navetta; il sistema scelto potrà comunque servire anche la domanda di distribuzione interna al sedime aeroportuale ed in particolare quella tra l'aerostazione attuale e i nuovi servizi localizzati nelle ex aree militari.

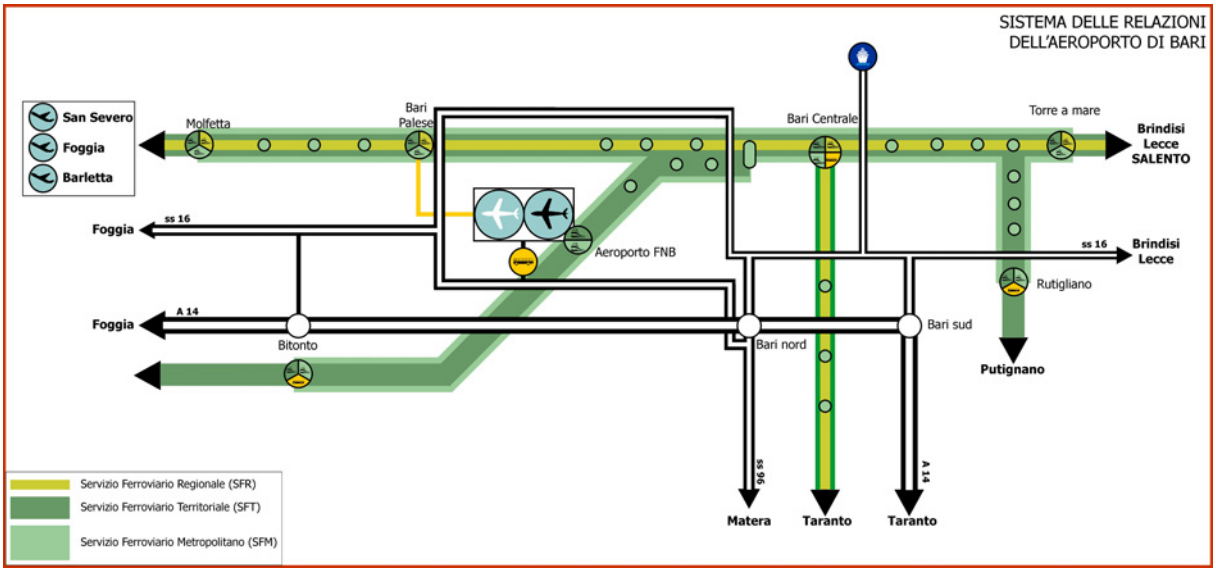


Figura 74. Sistema delle relazioni dell'aeroporto di Bari.

5.2.5 L'AEROPORTO DI BRINDISI

L'aeroporto di Brindisi è chiamato a supportare lo sviluppo del sistema economico del "Grande Salento". A questo scopo il Piano Attuativo ha previsto il rafforzamento dell'accessibilità multimodale attraverso un collegamento dedicato con la rete ferroviaria e la realizzazione di un nuovo Terminal crociere facilmente accessibile dall'aerostazione presso il quale prevedere anche l'attracco del servizio veloce costiero di Metrò marittimo verso la penisola Salentina.

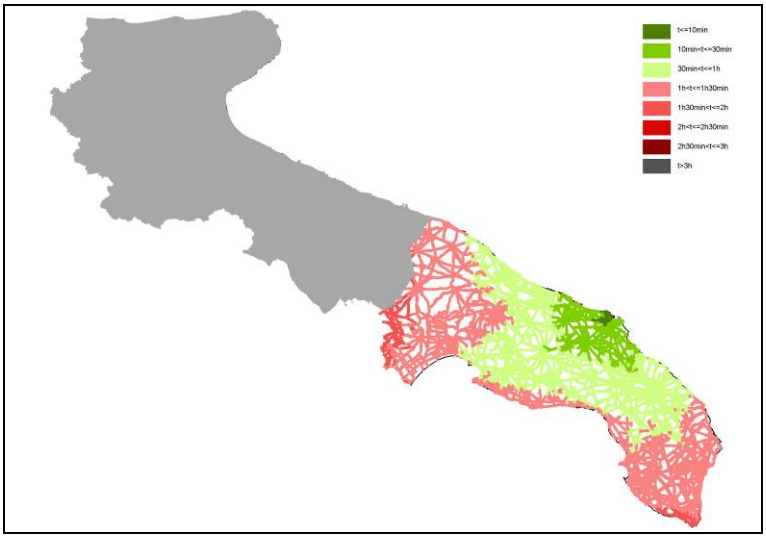


Figura 75. Isocrone di accessibilità stradale dell'aeroporto di Brindisi rispetto al bacino prevalente.

L'accessibilità stradale all'aeroporto del Salento è garantita dalla viabilità esistente grazie allo svincolo lungo la SS379. La stessa strada congiungendosi alla SS16 permette un accesso diretto da

Lecce e da tutta la provincia allo scalo, mentre il collegamento dalla provincia di Taranto è assicurato dalla SS7 in combinazione con la SS16.

Per l'accessibilità tramite trasporto collettivo il Piano Attuativo conferma la valenza strategica della realizzazione di un collegamento tra il sistema ferroviario e l'aerostazione dell'aeroporto di Brindisi (vedi paragrafo 3.2.3.6). L'intervento è teso ad aumentare l'accessibilità dell'aeroporto dal proprio bacino di traffico naturale, ma anche a rafforzare la complementarietà tra gli scali pugliesi. Il Piano subordina l'intervento all'elaborazione di uno Studio di Fattibilità finalizzato a valutare quale sia la migliore tra le due possibili opzioni che prevedono alternativamente di realizzare il collegamento mediante:

1. un raccordo ferroviario dedicato, connesso alla linea esistente nel punto in cui la linea Taranto-Brindisi confluisce sulla linea Adriatica; questa opzione consentirebbe ai soli treni provenienti dal Salento di attestarsi, eventualmente, in aeroporto dopo avere fermato alla stazione di Brindisi, mentre in tutti gli altri casi si renderebbe necessaria una rottura di carico alla stazione di Brindisi e l'istituzione di una navetta ferroviaria dedicata; questa ipotesi è stata anche inclusa nel PSA dell'aeroporto di Brindisi sviluppato da Aeroporti di Puglia (vedi figura seguente);

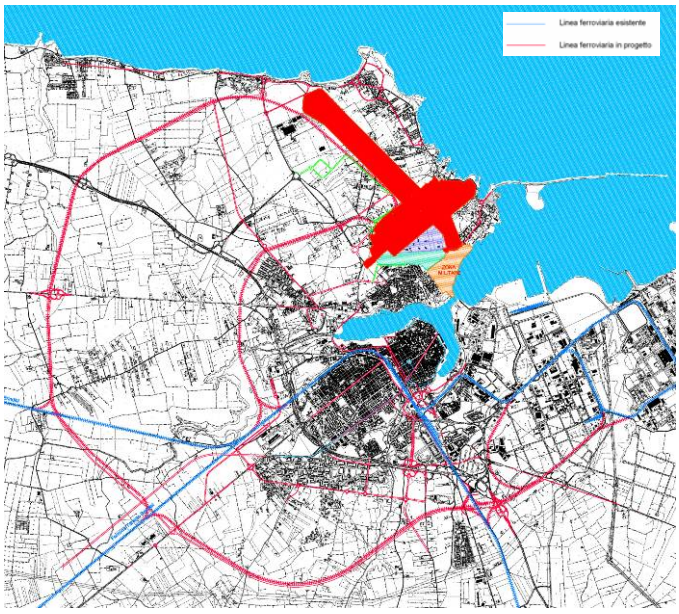


Figura 76. PSA dell'Aeroporto di Brindisi: nuove infrastrutture viarie e ferroviarie.

2. un sistema shuttle del tipo Automated People Mover (APM), collegato ad una nuova fermata da prevedere sulla rete RFI dedicata alla connessione diretta con l'aerostazione.

Un servizio di bus navetta dedicato dovrà garantire l'accessibilità diretta dall'aeroporto al porto e al Terminal crociere.

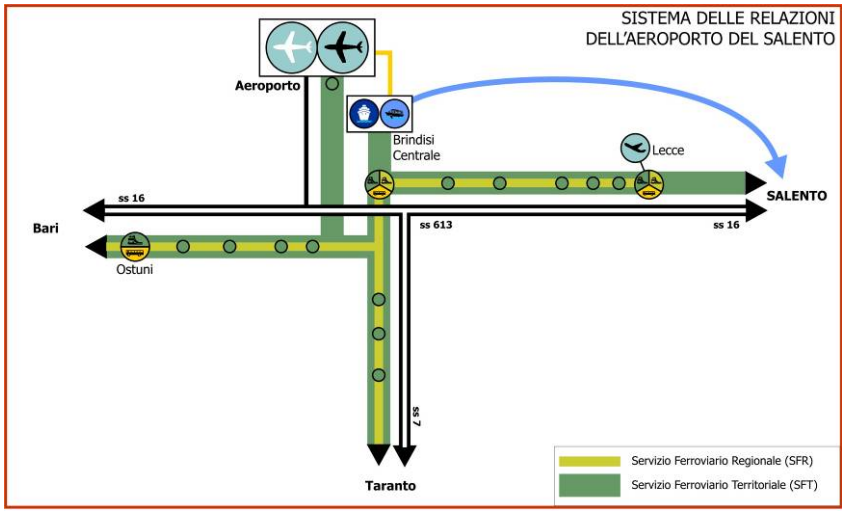


Figura 77. Sistema delle relazioni dell'aeroporto di Brindisi.

5.2.6 L'AEROPORTO DI GROTTAGLIE

L'aeroporto di Grottaglie, ferma restando la possibilità di sviluppare traffico passeggeri a servizio della domanda generata dal proprio territorio di riferimento (il Piano prospetta l'attivazione di voli charter anche a valenza internazionale con caratteristiche stagionali), è chiamato principalmente ad integrarsi nel sistema logistico-portuale dello Jonio, costituendone uno dei punti di forza grazie alle caratteristiche dei suoi impianti e alla sua elevata accessibilità ulteriormente migliorata attraverso la previsione dell'adeguamento dello svincolo sulla SS7. L'aeroporto potrà costituire un ulteriore incentivo per attrarre investimenti privati nel Distripark completando il network di feederaggio multimodale a supporto del sistema portuale.

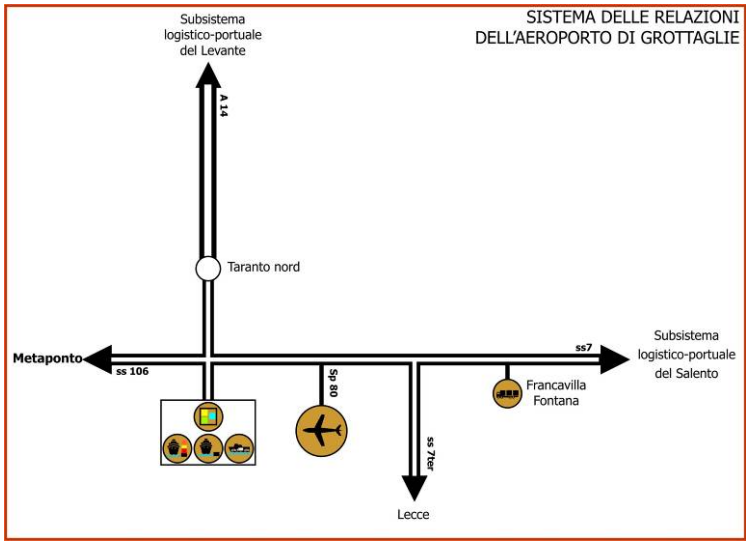


Figura 78. Sistema delle relazioni dell'aeroporto di Grottaglie.

La mancata risposta alle opzioni prospettate per le rotte passeggeri, in seguito al bando di gara per la concessione di contributi pubblici all'attivazione di nuove rotte del 2007, impone al Piano Attuativo di puntare sullo scalo per il traffico cargo lasciando aperta la possibilità di collegamenti charter per il periodo estivo.

Il Piano Attuativo prevede una serie di interventi stradali per migliorare l'accessibilità all'aeroporto di Grottaglie, a partire dai lavori già attivati dalla Provincia di Taranto. La realizzazione della nuova tangenziale di Taranto inoltre assicurerà un collegamento continuo dal subsistema logistico-portuale del Levante a quello dello Jonio. La stessa circonvallazione permetterà l'allacciamento con la SS106 garantendo l'accesso allo scalo aeroportuale anche dalla costa ionica calabrese.

L'accessibilità dal subsistema logistico-portuale del Salento sarà garantita dall'adeguamento e messa in scurezza della SS7 e SS7ter.

5.2.7 I SERVIZI DI CHECK-IN DELOCALIZZATO

Tra le azioni di supporto allo sviluppo del traffico aereo, il Piano Attuativo prevede l'istituzione di check-in point in corrispondenza di alcune stazioni e autostazioni della rete di TPLR regionale. Il servizio rientra tra le misure volte ad agevolare l'accesso agli aeroporti pugliesi con servizio passeggeri dalle zone più lontane. In combinazione con il Servizio Ferroviario Regionale e la possibilità di approdo diretto in aerostazione, il check-in delocalizzato completerà l'offerta già garantita via web.

Oltre ai punti già attivi di Lecce (City Terminal) per l'aeroporto del Salento e Matera (Pugliairbus[10]) per l'aeroporto di Bari, il Piano Attuativo prevede i seguenti nuovi teminal:

- stazione di San Severo
- stazione di Foggia
- stazione di Barletta

Nell'ambito del finanziamento ipotizzato per il potenziamento delle funzioni di interscambio in corrispondenza dei nodi della rete del TPLR, potrà essere valutata l'opportunità di riservare spazi di parcheggio ai fruitori di servizi di check-in delocalizzato.

5.2.8 LA RETE ELIPORTUALE PUGLIESE

Il Piano Attuativo prevede nell'ambito della rete di trasporto aereo regionale l'inserimento di un "sistema eliportuale" a servizio:

- delle esigenze trasportistiche verso aree turistiche e religiose
- della protezione civile

- dell'elisoccorso

Gli ambiti di azione saranno principalmente aree caratterizzate dai bassi indici di dotazioni infrastrutturali e non adeguatamente servite da viabilità stradale e ferroviaria, in particolare le zone marginali delle province di Foggia (Subappennino Dauno, Gargano, Isole Tremiti) e Lecce (sud del Salento).

La rete eliportuale, già attiva per servizi di trasporto pubblico per le isole Tremiti e alcune località del Gargano (servizio elibus regionale), sarà completata da un sistema di punti di atterraggio per elicotteri, con operatività diurna e notturna, integrato con la rete infrastrutturale aeroportuale e gestito insieme ad Aeroporti di Puglia SpA (gestore unico del sistema aeroportuale pugliese).



Figura 79. Rete Eliportuale. Fonte: Alidaunia.

L'ipotesi prospettata da Alidaunia, l'attuale società concessionaria dei servizi elicotteristici, prevede i seguenti punti di atterraggio, alcuni dei quali con la specializzazione per elisoccorso:

- Isole Tremiti (isola di San Donnino, isola di San Nicola);
- Vieste;
- Peschici;
- San Giovanni Rotondo;
- Celenza Valfortore;
- Foggia aeroporto;

10 Il servizio "Pugliairbus" gratuito per i viaggiatori in arrivo/partenza dall' aeroporto di Bari risulta attualmente terminato, con la previsione di una possibile attivazione stagionale

- Foggia Ospedali Riuniti;
- Bari aeroporto;
- Bari Policlinico;
- Taranto aeroporto (Grottaglie) ;
- Brindisi aeroporto;
- Supersano;
- Melendugno;

L'elisuperficie presso il Policlinico di Bari ha un ruolo fondamentale nell'ambito regionale per la ricezione dei voli sanitari di emergenza, sia per la struttura sanitaria, sia per la posizione centrale nell'area geografica interessata.



Figura 80. Mezzo utilizzato per il servizio di elisoccorso.

A fronte della copertura parziale del territorio regionale con tempi accettabili per raggiungere gli ospedali di riferimento, il Piano Attuativo prevede il potenziamento della rete delle elisuperfici destinate al servizio di elisoccorso a completamento di quelle già finanziate. Con le ulteriori piazzole H24 prospettate, le aree più svantaggiate e meno raggiungibili della regione potranno contare su un'accessibilità adeguata ai servizi specialistici di pronto soccorso e terapia intensiva offerti dai principali ospedali regionali.

L'immagine seguente descrive l'accessibilità ai principali poli ospedalieri regionali entro i 45 minuti (non è stato considerato il tempo per raggiungere l'ambulanza). Le aziende ospedaliere considerate sono:

- Ospedali Riuniti di Foggia;
- Casa Sollievo della Sofferenza di San Giovanni Rotondo;
- Ospedale di Barletta;

- Policlinico di Bari;
- Ospedale SS. Annunziata di Taranto;
- Ospedale A. Perrino di Brindisi;
- Ospedale di Lecce.

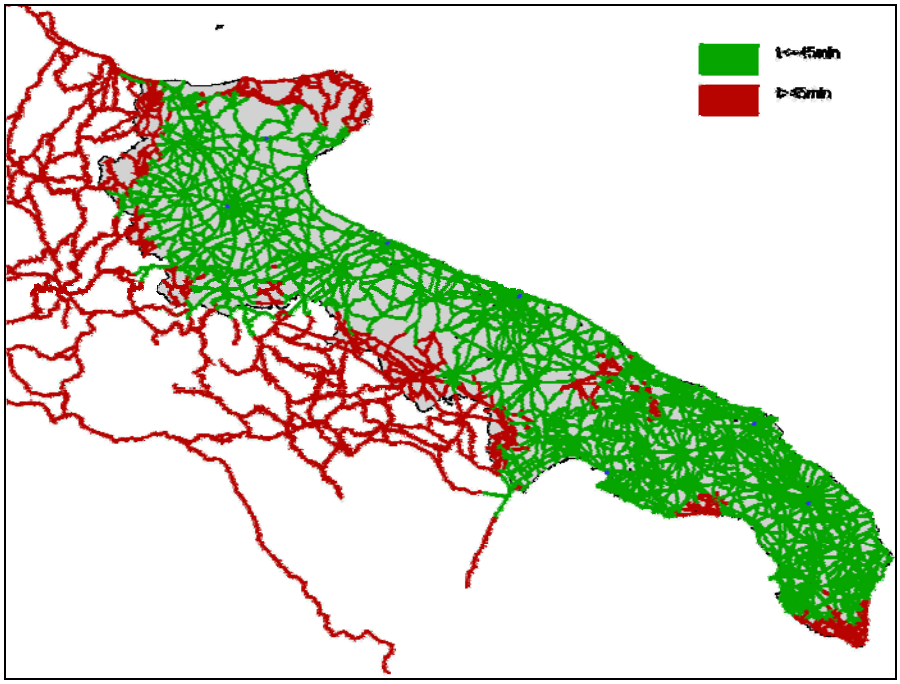


Figura 81. Accessibilità ai principali poli ospedalieri.

Dopo aver considerato il tempo di percorrenza dei mezzi di superficie tra i vari punti del territorio ed i siti proposti per il rendez vous con l'eliambulanza, l'ipotesi del Piano Attuativo di integrazione della rete di elisoccorso già in attuazione considera la realizzazione di nuove piazzole nei territori comunali di:

- Serracapriola, Faeto e Accadia, in aggiunta all'elisuperficie di Celenza Valfortore;
- Spinazzola-Poggiorsini a servizio dell'area delle Murge.

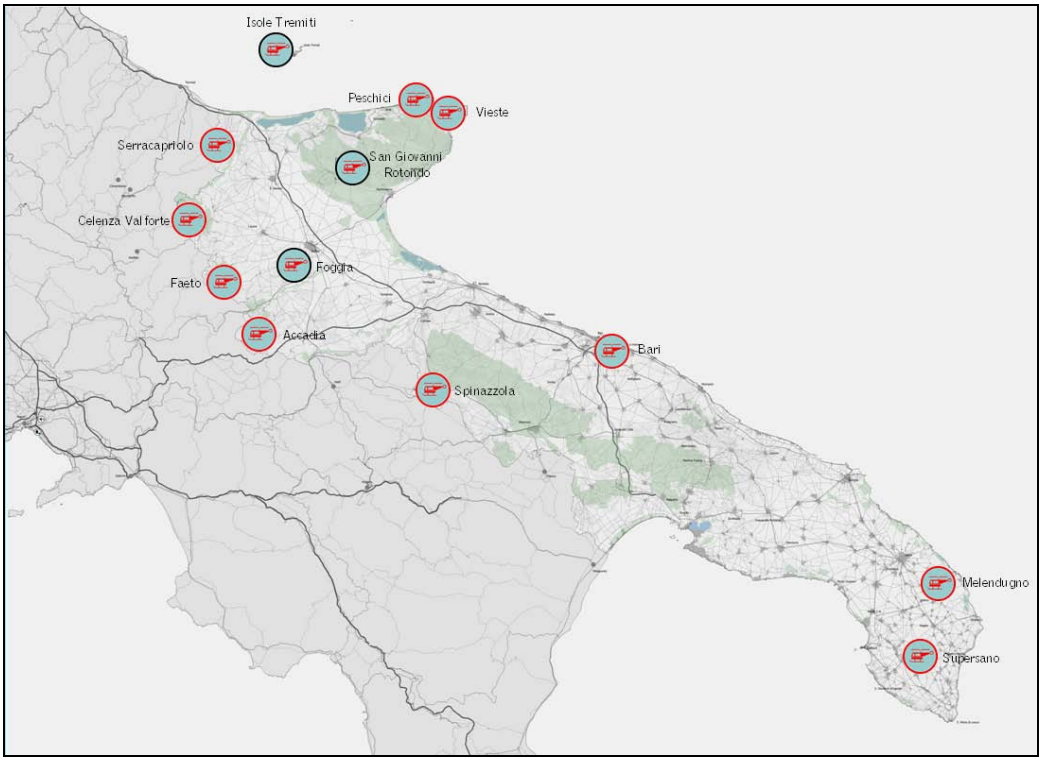


Figura 82. La rete delle elisuperfici.

Regione Puglia

Assessorato ai Trasporti e alle Vie di Comunicazione

Piano Regionale dei Trasporti

Piano Attuativo 2009-2013

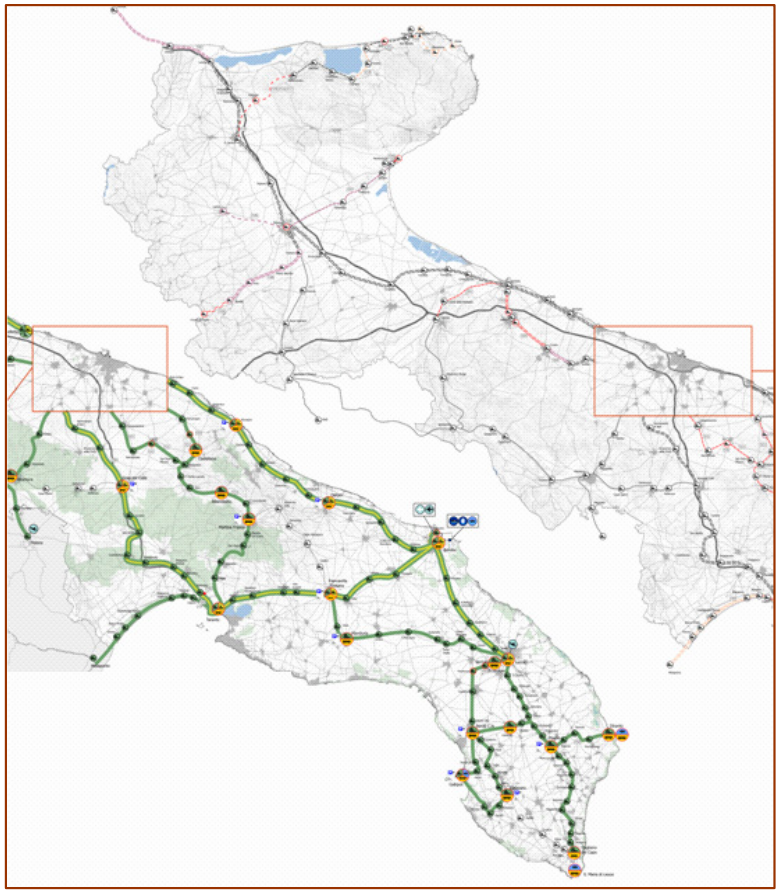
Allegato "Valutazioni Trasporto ferroviario"











[1656AT]

Schede di valutazione degli indicatori trasportistici (modalità ferroviaria)

Di seguito si riportano le schede di valutazione che sintetizzano i risultati delle analisi condotte rispetto a: grado di infrastrutturazione attuale, livello di sovrapposizione con i servizi automobilistici e loro intensità, domanda attuale, domanda potenziale. Ciascuna scheda analizza uno delle 37 tratte ferroviarie sottoelencate:

1. San Severo-Termoli
2. San Severo-Peschici
3. Peschici-Vieste
4. San Severo-Vieste
5. Foggia-San Severo
6. Foggia-Manfredonia
7. Foggia-Lucera
8. Lucera-Volturino
9. Volturino-Gambatesa
10. Foggia-Gambatesa
11. Foggia-Orsara
12. Foggia-Melfi
13. Foggia-Barletta
14. Barletta-Spinazzola
15. Gravina-Spinazzola
16. Altamura-Gravina
17. Altamura-Gioia del Colle
18. Bari-Barletta (FNB)
19. Bari-Barletta (Trenitalia)
20. Bari-Matera
21. Bari-Taranto
22. Bari-Putignano
23. Taranto-Putignano
24. Taranto-Metaponto
25. Bari-Brindisi
26. Brindisi-Taranto
27. Brindisi-Lecce
28. Lecce-Francavilla Fontana
29. Martina Franca-Francavilla Fontana
30. Lecce-Gagliano (via Novoli)
31. Lecce-Monteroni
32. Lecce-Gagliano (via Monteroni)
33. Zollino-Casarano
34. Lecce-Gagliano (via Maglie)
35. Gagliano-Santa Maria
36. Lecce-Santa Maria (via Maglie)
37. Maglie-Otranto

Tratta San Severo – Termoli



Caratteristiche infrastrutturali della tratta

Lunghezza tratta [km]	54,98
Numero di stazioni servite nell'esercizio attuale	8
Elettrificazione	SI
Numero di binari	1-2*

** San Severo-Apricena e Lesina-Termoli linea a singolo binario; Apricena-Lesina linea a doppio binario*

Caratteristiche generali della tratta

Percorrenze dei servizi ferroviari (giorno feriale tipo) [treni*km]	800
Percorrenze dei servizi automobilistici in sovrapposizione (giorno feriale tipo) [veic*km]	1.730
Traffico interno – Matrice Istat totale 2001	380
Traffico di scambio – Matrice Istat totale 2001	390
Traffico interno – Matrice ferroviaria calibrata 2007	100
Traffico di scambio – Matrice ferroviaria calibrata 2007	70
Popolazione residente a meno di 500m dalle stazioni	6.260

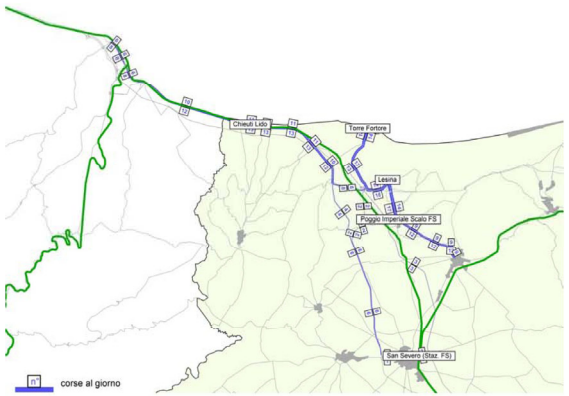
Indici della tratta

Indice di offerta ferroviaria (IOF)	0,20
Indice di offerta automobilistica (IOA)	0,09
Indice di domanda potenziale (IDP)	0,03
Indice di domanda ferroviaria (IDF)	0,02
Indice di popolazione servita (IPS)	0,06
Valore dell'indicatore di priorità	**0,13**

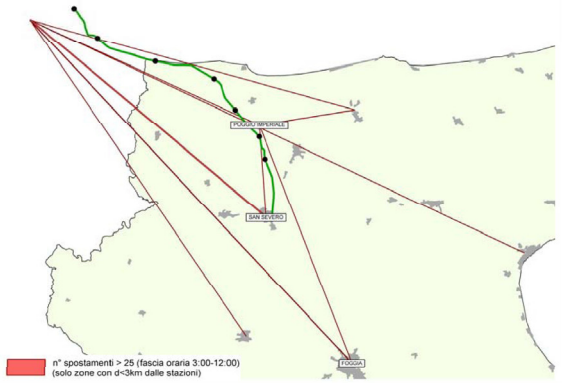
Offerta attuale di servizi ferroviari Regionali passeggeri



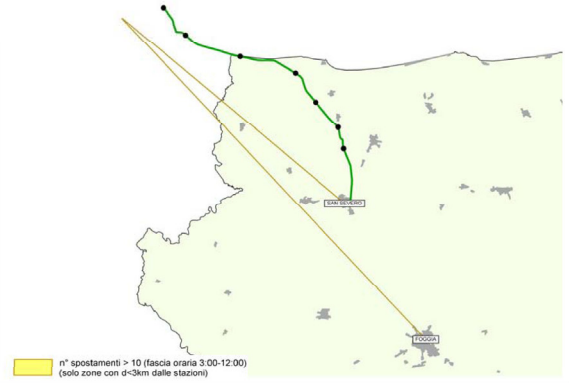
Offerta attuale di servizi automobilistici in sovrapposizione alla ferrovia



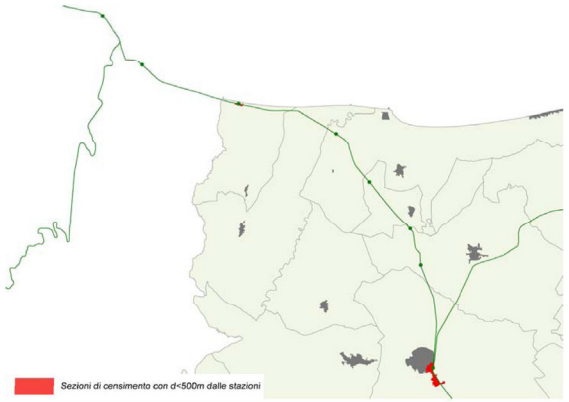
Matrice Istat totale interno + scambio (2001)



Matrice ferroviaria calibrata interno + scambio (2007)



Popolazione residente ad accessibilità diretta alla ferrovia



Tratta San Severo – Peschici

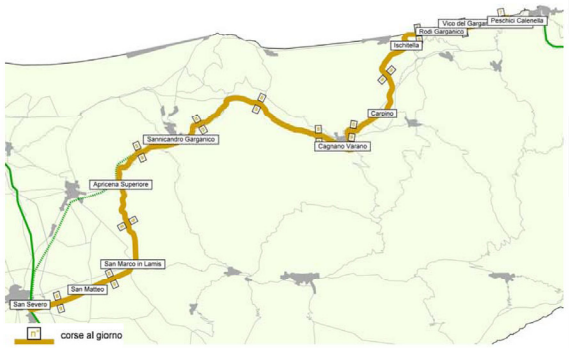


Caratteristiche infrastrutturali della tratta	
Lunghezza tratta [km]	73,78
Numero di stazioni servite nell'esercizio attuale	11
Elettrificazione	SI
Numero di binari	1

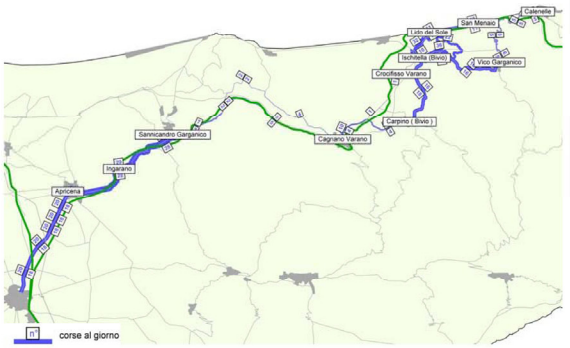
Caratteristiche generali della tratta	
Percorrenze dei servizi ferroviari (giorno feriale tipo) [treni*km]	1.310
Percorrenze dei servizi automobilistici in sovrapposizione (giorno feriale tipo) [veic*km]	3.460
Traffico interno – Matrice Istat totale 2001	1.210
Traffico di scambio – Matrice Istat totale 2001	1.100
Traffico interno – Matrice ferroviaria calibrata 2007	100
Traffico di scambio – Matrice ferroviaria calibrata 2007	90
Popolazione residente a meno di 500m dalle stazioni	18.850

Indici della tratta	
Indice di offerta ferroviaria (IOF)	0,24
Indice di offerta automobilistica (IOA)	0,14
Indice di domanda potenziale (IDP)	0,06
Indice di domanda ferroviaria (IDF)	0,02
Indice di popolazione servita (IPS)	0,14
Valore dell'indicatore di priorità	**0,13**

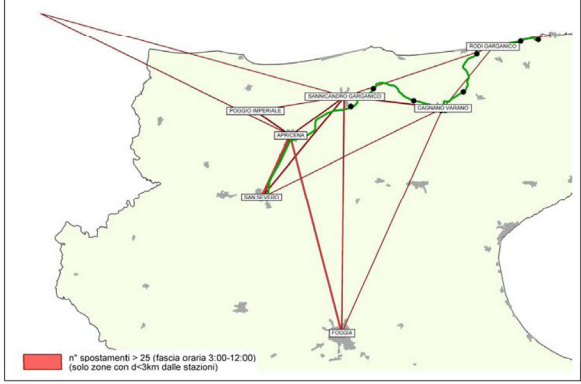
Offerta attuale di servizi ferroviari Regionali passeggeri



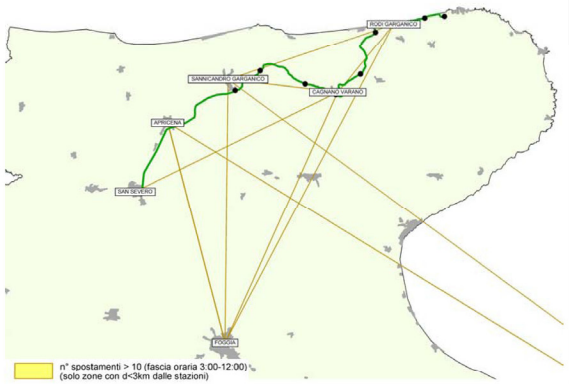
Offerta attuale di servizi automobilistici in sovrapposizione alla ferrovia



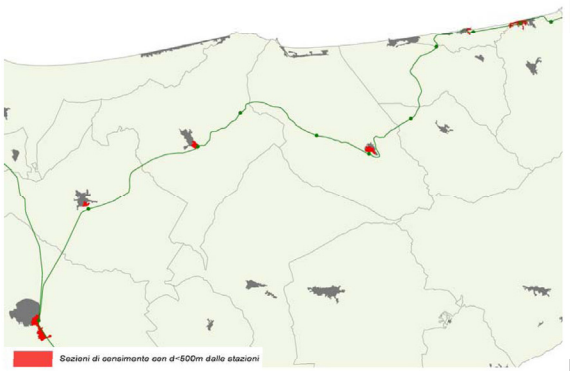
Matrice Istat totale interno + scambio (2001)



Matrice ferroviaria calibrata interno + scambio (2007)



Popolazione residente ad accessibilità diretta alla ferrovia



Tratta di progetto Peschici – Vieste



Caratteristiche infrastrutturali della tratta	
Lunghezza tratta [km]	19,68
Numero di stazioni servite nell'esercizio attuale	3
Elettrificazione	SI
Numero di binari	1

Caratteristiche generali della tratta	
Percorrenze dei servizi ferroviari (giorno feriale tipo) [treni*km]	0
Percorrenze dei servizi automobilistici in sovrapposizione (giorno feriale tipo) [veic*km]	670
Traffico interno – Matrice Istat totale 2001	80
Traffico di scambio – Matrice Istat totale 2001	110
Traffico interno – Matrice ferroviaria calibrata 2007	0
Traffico di scambio – Matrice ferroviaria calibrata 2007	0
Popolazione residente a meno di 500m dalle stazioni	8.130

Indici della tratta	
Indice di offerta ferroviaria (IOF)	0,27
Indice di offerta automobilistica (IOA)	0,10
Indice di domanda potenziale (IDP)	0,02
Indice di domanda ferroviaria (IDF)	0,00
Indice di popolazione servita (IPS)	0,23
Valore dell'indicatore di priorità	**0,14**

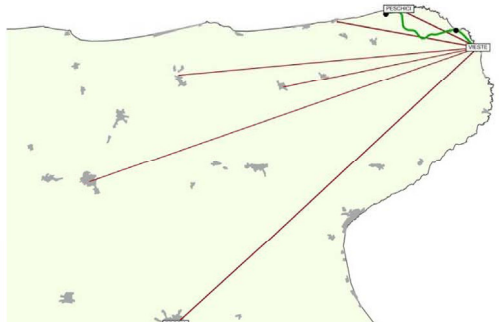
Offerta attuale di servizi ferroviari Regionali passeggeri



Offerta attuale di servizi automobilistici in sovrapposizione alla ferrovia



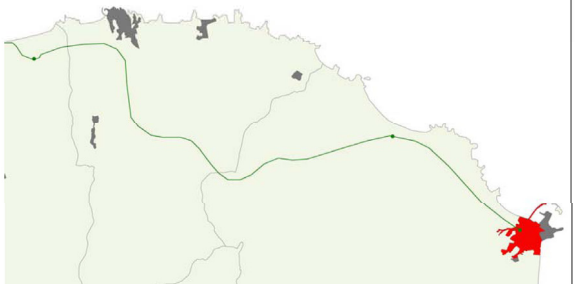
Matrice Istat totale interno + scambio (2001)



Matrice ferroviaria calibrata interno + scambio (2007)



Popolazione residente ad accessibilità diretta alla ferrovia



Tratta San Severo – Vieste



Caratteristiche infrastrutturali della tratta	
Lunghezza tratta [km]	93,46
Numero di stazioni servite nell'esercizio attuale	13
Elettrificazione	SI
Numero di binari	1

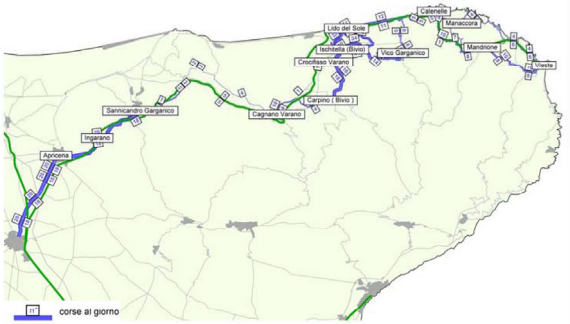
Caratteristiche generali della tratta	
Percorrenze dei servizi ferroviari (giorno feriale tipo) [treni*km]	1.310
Percorrenze dei servizi automobilistici in sovrapposizione (giorno feriale tipo) [veic*km]	3.840
Traffico interno – Matrice Istat totale 2001	1.350
Traffico di scambio – Matrice Istat totale 2001	1.090
Traffico interno – Matrice ferroviaria calibrata 2007	100
Traffico di scambio – Matrice ferroviaria calibrata 2007	90
Popolazione residente a meno di 500m dalle stazioni	26.980

Indici della tratta	
Indice di offerta ferroviaria (IOF)	0,24
Indice di offerta automobilistica (IOA)	0,12
Indice di domanda potenziale (IDP)	0,05
Indice di domanda ferroviaria (IDF)	0,01
Indice di popolazione servita (IPS)	0,16
Valore dell'indicatore di priorità	0,13

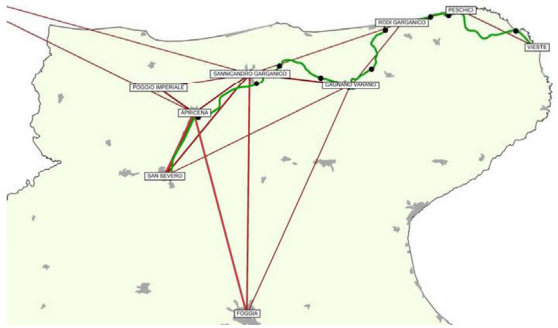
Offerta attuale di servizi ferroviari Regionali passeggeri



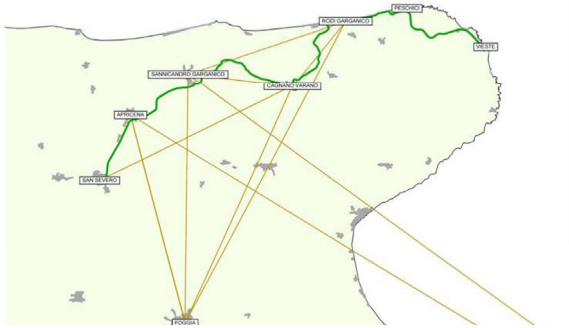
Offerta attuale di servizi automobilistici in sovrapposizione alla ferrovia



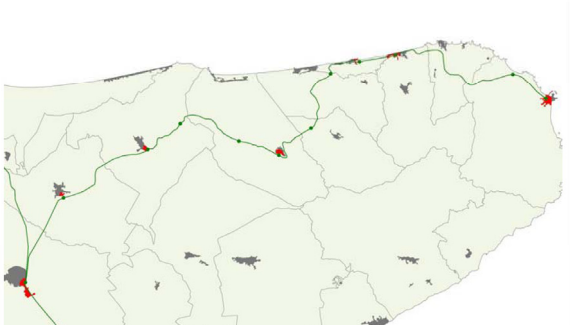
Matrice Istat totale interno + scambio (2001)



Matrice ferroviaria calibrata interno + scambio (2007)



Popolazione residente ad accessibilità diretta alla ferrovia



Tratta Foggia – San Severo

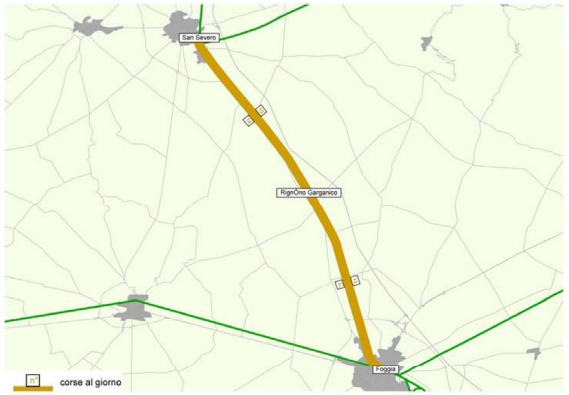


Caratteristiche infrastrutturali della tratta	
Lunghezza tratta [km]	28,13
Numero di stazioni servite nell'esercizio attuale	3
Elettrificazione	SI
Numero di binari	2

Caratteristiche generali della tratta	
Percorrenze dei servizi ferroviari (giorno feriale tipo) [treni*km]	760
Percorrenze dei servizi automobilistici in sovrapposizione (giorno feriale tipo) [veic*km]	1.510
Traffico interno – Matrice Istat totale 2001	1.270
Traffico di scambio – Matrice Istat totale 2001	1.130
Traffico interno – Matrice ferroviaria calibrata 2007	380
Traffico di scambio – Matrice ferroviaria calibrata 2007	200
Popolazione residente a meno di 500m dalle stazioni	17.040

Indici della tratta	
Indice di offerta ferroviaria (IOF)	0,38
Indice di offerta automobilistica (IOA)	0,15
Indice di domanda potenziale (IDP)	0,16
Indice di domanda ferroviaria (IDF)	0,13
Indice di popolazione servita (IPS)	0,34
Valore dell'indicatore di priorità	**0,26**

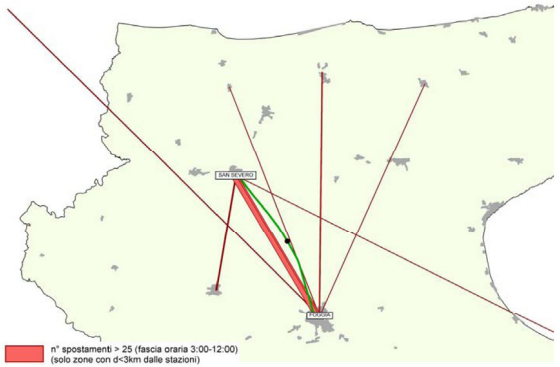
Offerta attuale di servizi ferroviari Regionali passeggeri



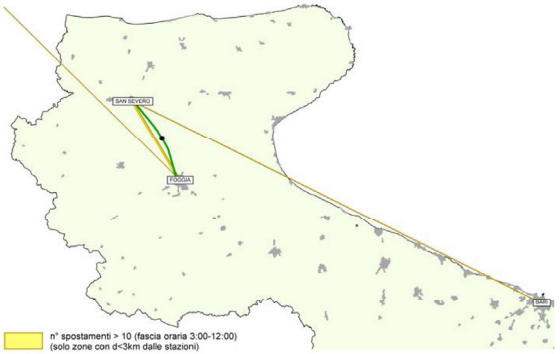
Offerta attuale di servizi automobilistici in sovrapposizione alla ferrovia



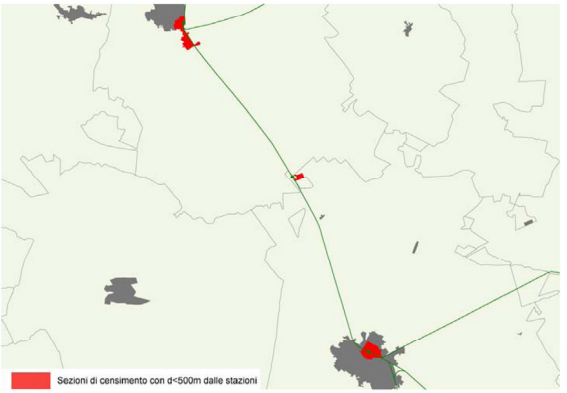
Matrice Istat totale interno + scambio (2001)



Matrice ferroviaria calibrata interno + scambio (2007)



Popolazione residente ad accessibilità diretta alla ferrovia



Tratta Foggia – Manfredonia

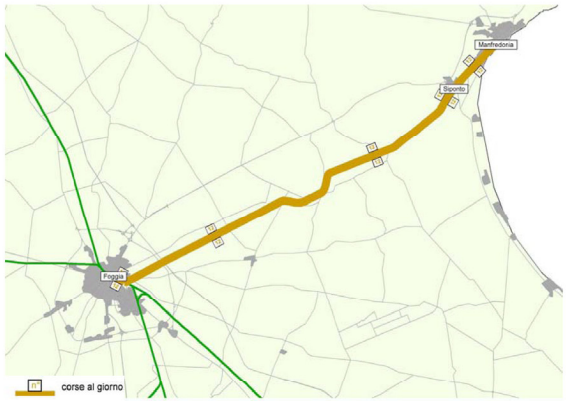


Caratteristiche infrastrutturali della tratta	
Lunghezza tratta [km]	36,36
Numero di stazioni servite nell'esercizio attuale	3
Elettrificazione	NO
Numero di binari	1

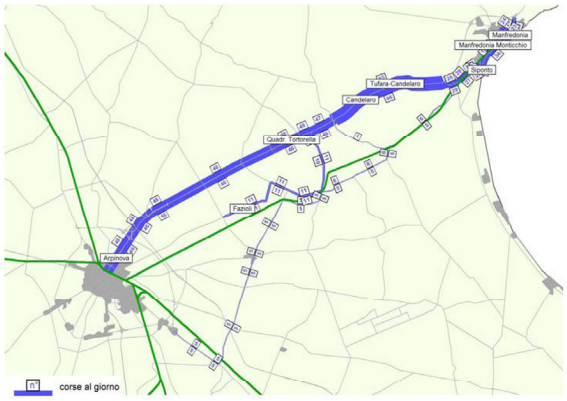
Caratteristiche generali della tratta	
Percorrenze dei servizi ferroviari (giorno feriale tipo) [treni*km]	870
Percorrenze dei servizi automobilistici in sovrapposizione (giorno feriale tipo) [veic*km]	4.240
Traffico interno – Matrice Istat totale 2001	1.920
Traffico di scambio – Matrice Istat totale 2001	380
Traffico interno – Matrice ferroviaria calibrata 2007	250
Traffico di scambio – Matrice ferroviaria calibrata 2007	60
Popolazione residente a meno di 500m dalle stazioni	23.020

Indici della tratta	
Indice di offerta ferroviaria (IOF)	0,34
Indice di offerta automobilistica (IOA)	0,34
Indice di domanda potenziale (IDP)	0,12
Indice di domanda ferroviaria (IDF)	0,05
Indice di popolazione servita (IPS)	0,36
Valore dell'indicatore di priorità	**0,25**

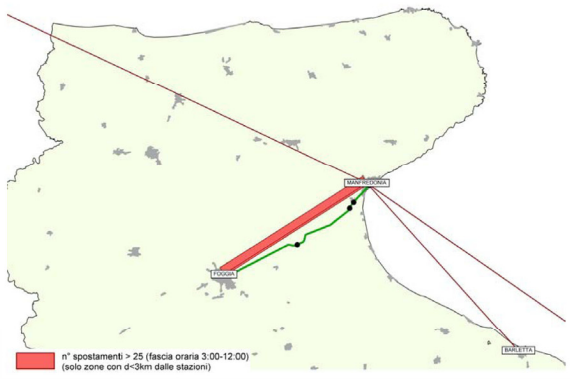
Offerta attuale di servizi ferroviari Regionali passeggeri



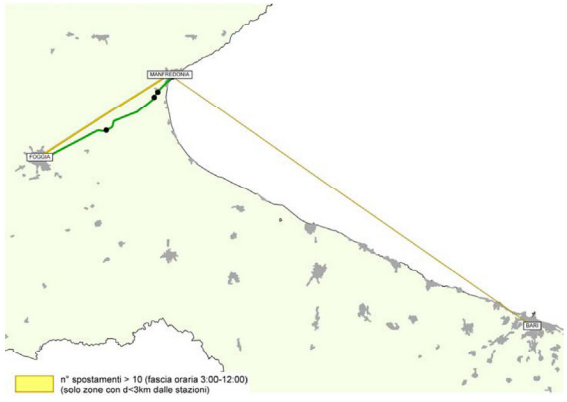
Offerta attuale di servizi automobilistici in sovrapposizione alla ferrovia



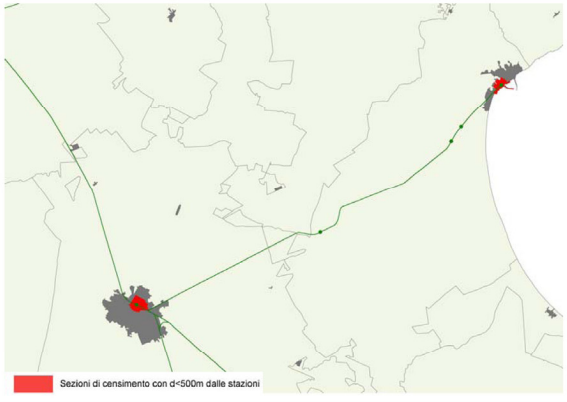
Matrice Istat totale interno + scambio (2001)



Matrice ferroviaria calibrata interno + scambio (2007)



Popolazione residente ad accessibilità diretta alla ferrovia



Tratta di progetto Foggia – Lucera

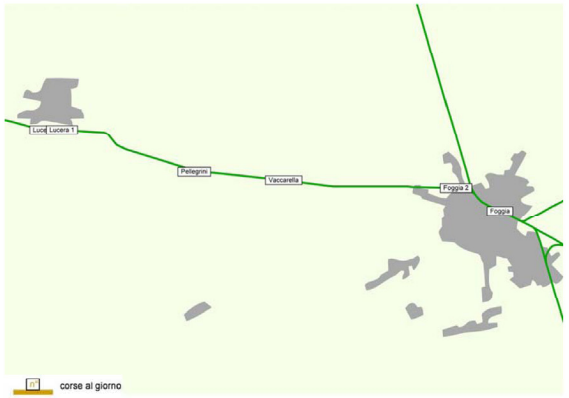


Caratteristiche infrastrutturali della tratta	
Lunghezza tratta [km]	19,30
Numero di stazioni servite nell'esercizio attuale	4
Elettrificazione	SI
Numero di binari	1

Caratteristiche generali della tratta	
Percorrenze dei servizi ferroviari (giorno feriale tipo) [treni*km]	0
Percorrenze dei servizi automobilistici in sovrapposizione (giorno feriale tipo) [veic*km]	1.350
Traffico interno – Matrice Istat totale 2001	1.990
Traffico di scambio – Matrice Istat totale 2001	490
Traffico interno – Matrice ferroviaria calibrata 2007	0
Traffico di scambio – Matrice ferroviaria calibrata 2007	0
Popolazione residente a meno di 500m dalle stazioni	26.690

Indici della tratta	
Indice di offerta ferroviaria (IOF)	0,27
Indice di offerta automobilistica (IOA)	0,20
Indice di domanda potenziale (IDP)	0,23
Indice di domanda ferroviaria (IDF)	0,00
Indice di popolazione servita (IPS)	0,78
Valore dell'indicatore di priorità	**0,33**

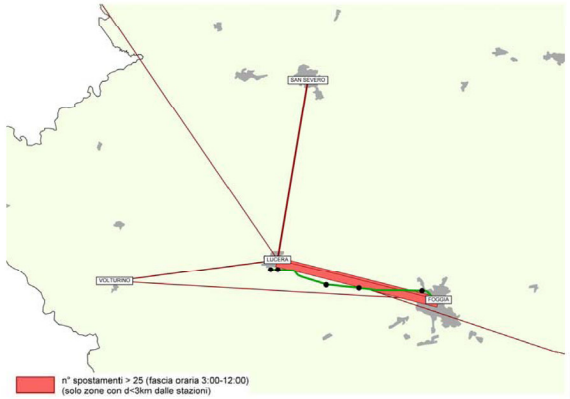
Offerta attuale di servizi ferroviari Regionali passeggeri



Offerta attuale di servizi automobilistici in sovrapposizione alla ferrovia



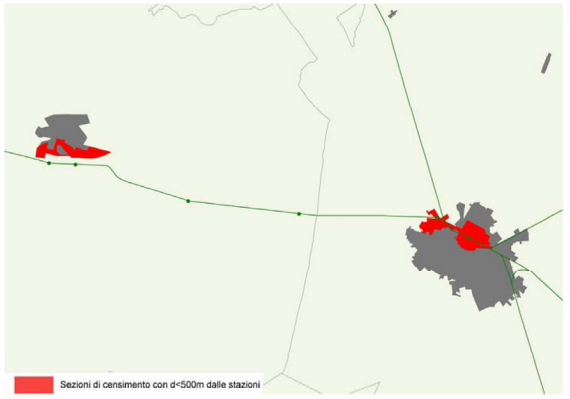
Matrice Istat totale interno + scambio (2001)



Matrice ferroviaria calibrata interno + scambio (2007)



Popolazione residente ad accessibilità diretta alla ferrovia



Tratta di progetto Lucera – Volturino

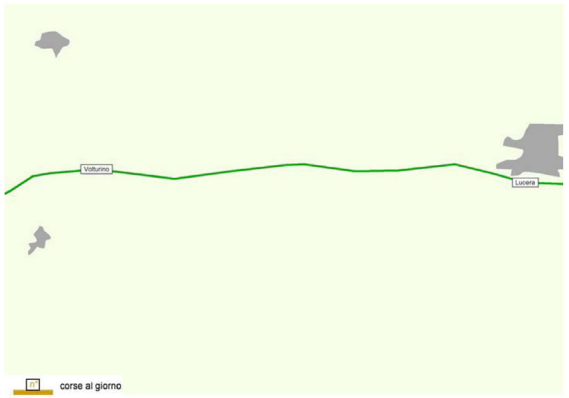


Caratteristiche infrastrutturali della tratta	
Lunghezza tratta [km]	15,35
Numero di stazioni servite nell'esercizio attuale	2
Elettrificazione	SI
Numero di binari	1

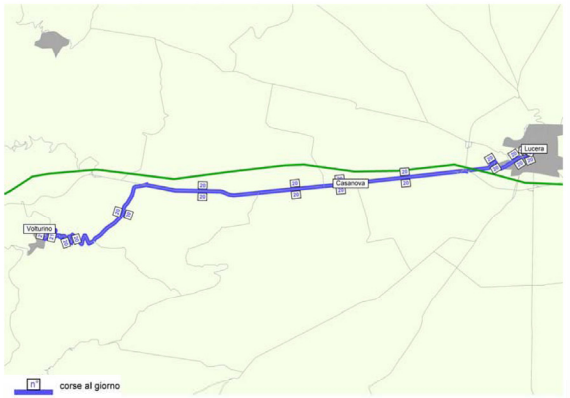
Caratteristiche generali della tratta	
Percorrenze dei servizi ferroviari (giorno feriale tipo) [treni*km]	0
Percorrenze dei servizi automobilistici in sovrapposizione (giorno feriale tipo) [veic*km]	880
Traffico interno – Matrice Istat totale 2001	130
Traffico di scambio – Matrice Istat totale 2001	70
Traffico interno – Matrice ferroviaria calibrata 2007	0
Traffico di scambio – Matrice ferroviaria calibrata 2007	0
Popolazione residente a meno di 500m dalle stazioni	3.490

Indici della tratta	
Indice di offerta ferroviaria (IOF)	0,27
Indice di offerta automobilistica (IOA)	0,17
Indice di domanda potenziale (IDP)	0,02
Indice di domanda ferroviaria (IDF)	0,00
Indice di popolazione servita (IPS)	0,13
Valore dell'indicatore di priorità	**0,13**

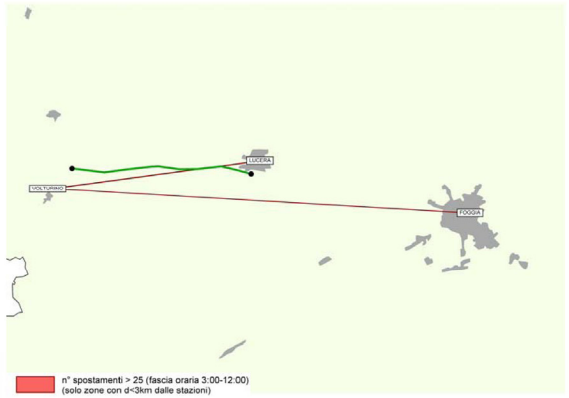
Offerta attuale di servizi ferroviari Regionali passeggeri



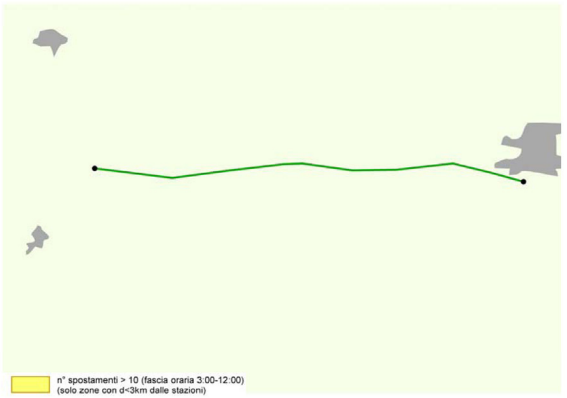
Offerta attuale di servizi automobilistici in sovrapposizione alla ferrovia



Matrice Istat totale interno + scambio (2001)



Matrice ferroviaria calibrata interno + scambio (2007)



Popolazione residente ad accessibilità diretta alla ferrovia



Tratta di progetto Volturino – Gambatesa



Caratteristiche infrastrutturali della tratta	
Lunghezza tratta [km]	20,20
Numero di stazioni servite nell'esercizio attuale	3
Elettrificazione	SI
Numero di binari	1

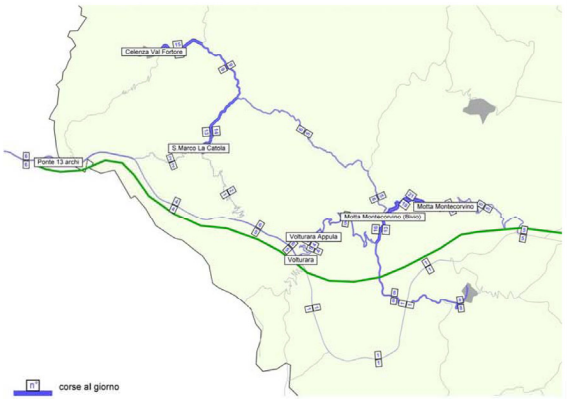
Caratteristiche generali della tratta	
Percorrenze dei servizi ferroviari (giorno feriale tipo) [treni*km]	0
Percorrenze dei servizi automobilistici in sovrapposizione (giorno feriale tipo) [veic*km]	960
Traffico interno – Matrice Istat totale 2001	10
Traffico di scambio – Matrice Istat totale 2001	60
Traffico interno – Matrice ferroviaria calibrata 2007	0
Traffico di scambio – Matrice ferroviaria calibrata 2007	0
Popolazione residente a meno di 500m dalle stazioni	0

Indici della tratta	
Indice di offerta ferroviaria (IOF)	0,27
Indice di offerta automobilistica (IOA)	0,14
Indice di domanda potenziale (IDP)	0,01
Indice di domanda ferroviaria (IDF)	0,00
Indice di popolazione servita (IPS)	0,35
Valore dell'indicatore di priorità	**0,17**

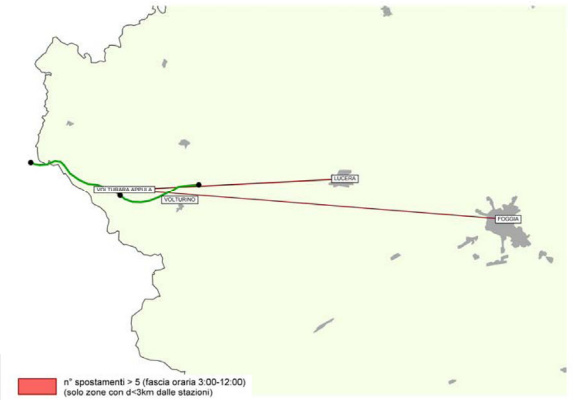
Offerta attuale di servizi ferroviari Regionali passeggeri



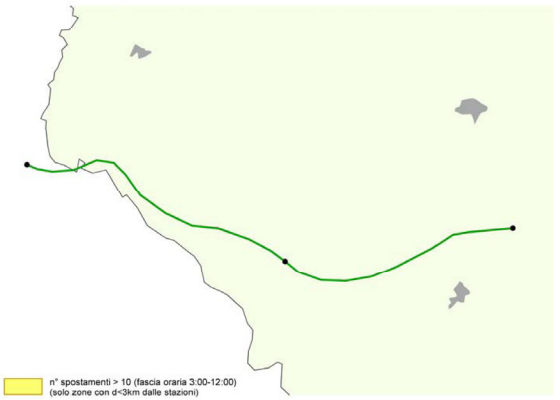
Offerta attuale di servizi automobilistici in sovrapposizione alla ferrovia



Matrice Istat totale interno + scambio (2001)



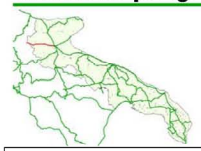
Matrice ferroviaria calibrata interno + scambio (2007)



Popolazione residente ad accessibilità diretta alla ferrovia



Tratta di progetto Foggia – Gambatesa



Caratteristiche infrastrutturali della tratta

Lunghezza tratta [km]	54,85
Numero di stazioni servite nell'esercizio attuale	7
Elettrificazione	SI
Numero di binari	1

Caratteristiche generali della tratta

Percorrenze dei servizi ferroviari (giorno feriale tipo) [treni*km]	0
Percorrenze dei servizi automobilistici in sovrapposizione (giorno feriale tipo) [veic*km]	3.500
Traffico interno – Matrice Istat totale 2001	2.220
Traffico di scambio – Matrice Istat totale 2001	490
Traffico interno – Matrice ferroviaria calibrata 2007	0
Traffico di scambio – Matrice ferroviaria calibrata 2007	0
Popolazione residente a meno di 500m dalle stazioni	26.690

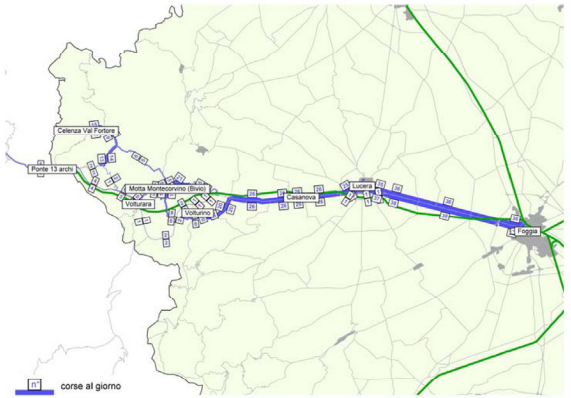
Indici della tratta

Indice di offerta ferroviaria (IOF)	0,27
Indice di offerta automobilistica (IOA)	0,18
Indice di domanda potenziale (IDP)	0,09
Indice di domanda ferroviaria (IDF)	0,00
Indice di popolazione servita (IPS)	0,27
Valore dell'indicatore di priorità	**0,18**

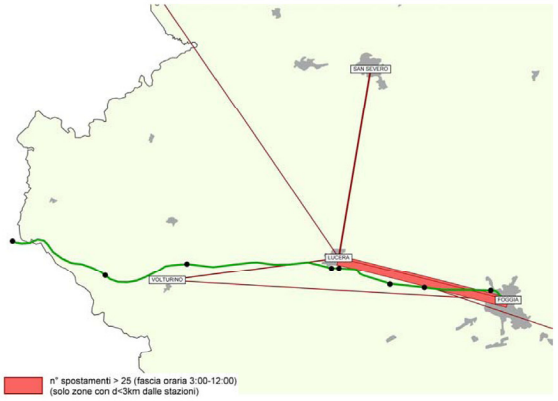
Offerta attuale di servizi ferroviari Regionali passeggeri



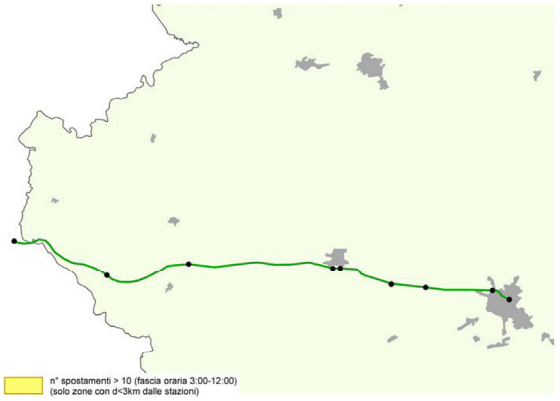
Offerta attuale di servizi automobilistici in sovrapposizione alla ferrovia



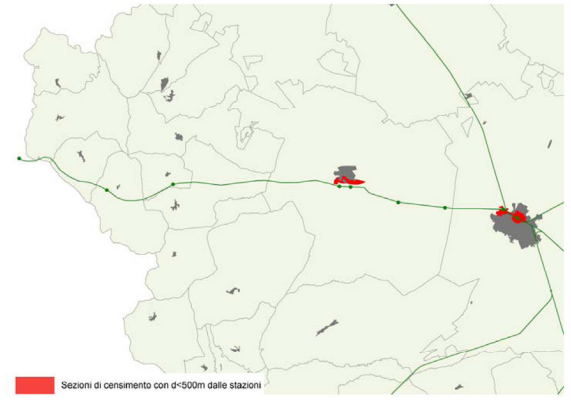
Matrice Istat totale interno + scambio (2001)



Matrice ferroviaria calibrata interno + scambio (2007)



Popolazione residente ad accessibilità diretta alla ferrovia



Tratta Foggia – Orsara



Caratteristiche infrastrutturali della tratta

Lunghezza tratta [km]	42,38
Numero di stazioni servite nell'esercizio attuale	6
Elettrificazione	SI
Numero di binari	1-2*

** Foggia-Cervaro linea a doppio binario; Cervaro-Orsara linea a singolo binario*

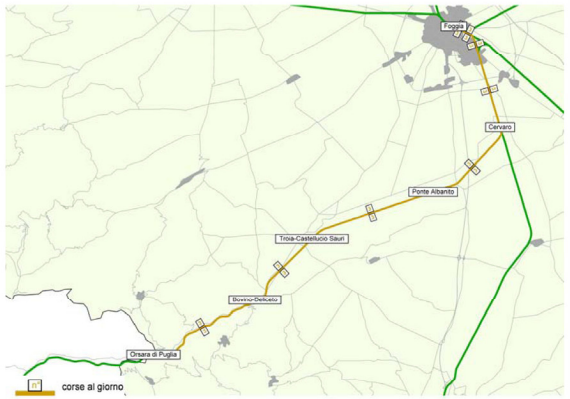
Caratteristiche generali della tratta

Percorrenze dei servizi ferroviari (giorno feriale tipo) [treni*km]	250
Percorrenze dei servizi automobilistici in sovrapposizione (giorno feriale tipo) [veic*km]	2.550
Traffico interno – Matrice Istat totale 2001	50
Traffico di scambio – Matrice Istat totale 2001	10
Traffico interno – Matrice ferroviaria calibrata 2007	0
Traffico di scambio – Matrice ferroviaria calibrata 2007	0
Popolazione residente a meno di 500m dalle stazioni	10.740

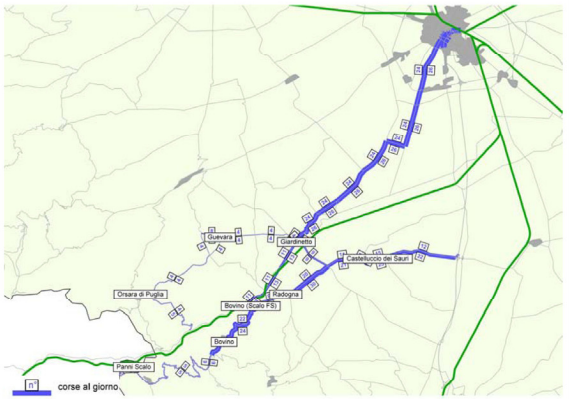
Indici della tratta

Indice di offerta ferroviaria (IOF)	0,08
Indice di offerta automobilistica (IOA)	0,17
Indice di domanda potenziale (IDP)	0,00
Indice di domanda ferroviaria (IDF)	0,00
Indice di popolazione servita (IPS)	0,14
Valore dell'indicatore di priorità	**0,07**

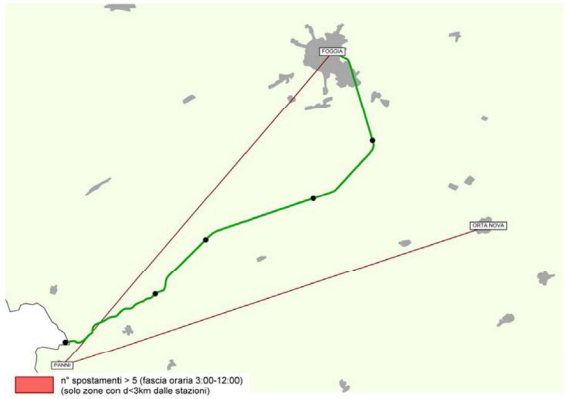
Offerta attuale di servizi ferroviari Regionali passeggeri



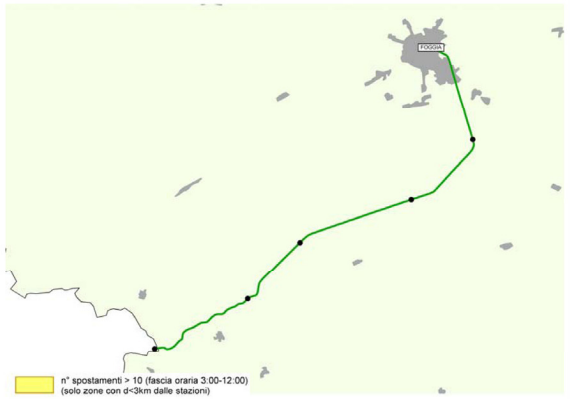
Offerta attuale di servizi automobilistici in sovrapposizione alla ferrovia



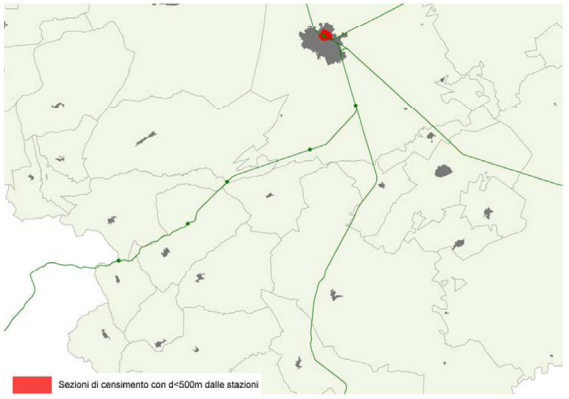
Matrice Istat totale interno + scambio (2001)



Matrice ferroviaria calibrata interno + scambio (2007)



Popolazione residente ad accessibilità diretta alla ferrovia



Tratta Foggia – Melfi



Caratteristiche infrastrutturali della tratta

Lunghezza tratta [km]	64,20
Numero di stazioni servite nell'esercizio attuale	8
Elettrificazione	NO
Numero di binari	1

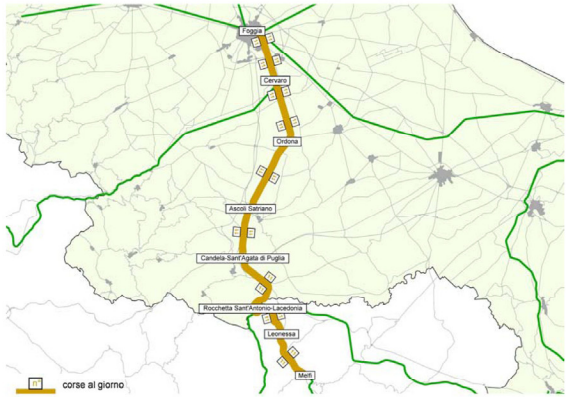
Caratteristiche generali della tratta

Percorrenze dei servizi ferroviari (giorno feriale tipo) [treni*km]	1.410
Percorrenze dei servizi automobilistici in sovrapposizione (giorno feriale tipo) [veic*km]	5.140
Traffico interno – Matrice Istat totale 2001	2.060
Traffico di scambio – Matrice Istat totale 2001	1.510
Traffico interno – Matrice ferroviaria calibrata 2007	200
Traffico di scambio – Matrice ferroviaria calibrata 2007	70
Popolazione residente a meno di 500m dalle stazioni	10.740

Indici della tratta

Indice di offerta ferroviaria (IOF)	0,31
Indice di offerta automobilistica (IOA)	0,23
Indice di domanda potenziale (IDP)	0,10
Indice di domanda ferroviaria (IDF)	0,03
Indice di popolazione servita (IPS)	0,09
Valore dell'indicatore di priorità	**0,17**

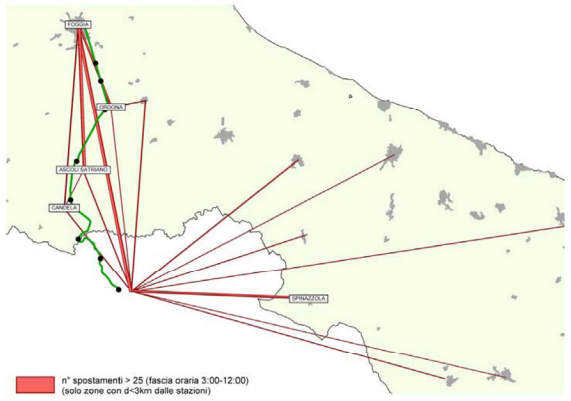
Offerta attuale di servizi ferroviari Regionali passeggeri



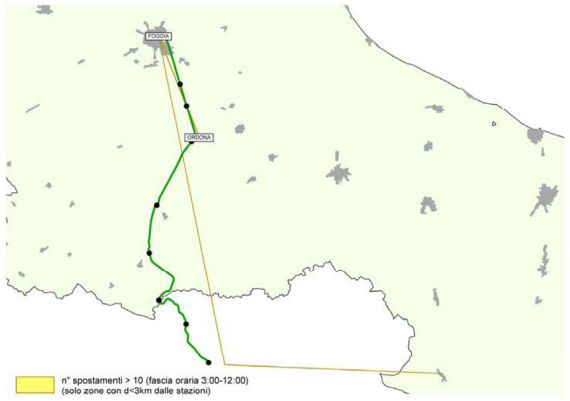
Offerta attuale di servizi automobilistici in sovrapposizione alla ferrovia



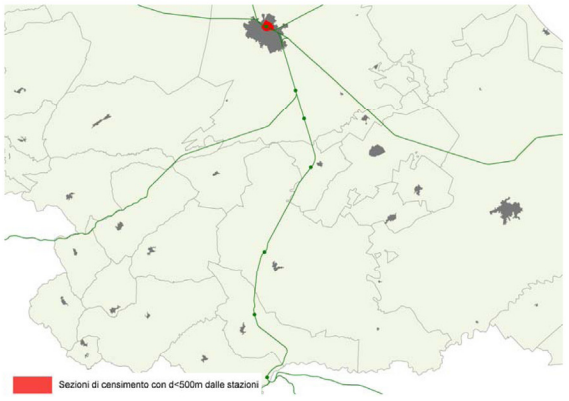
Matrice Istat totale interno + scambio (2001)



Matrice ferroviaria calibrata interno + scambio (2007)



Popolazione residente ad accessibilità diretta alla ferrovia



Tratta Foggia – Barletta



Caratteristiche infrastrutturali della tratta

Lunghezza tratta [km]	67,96
Numero di stazioni servite nell'esercizio attuale	6
Elettrificazione	SI
Numero di binari	2

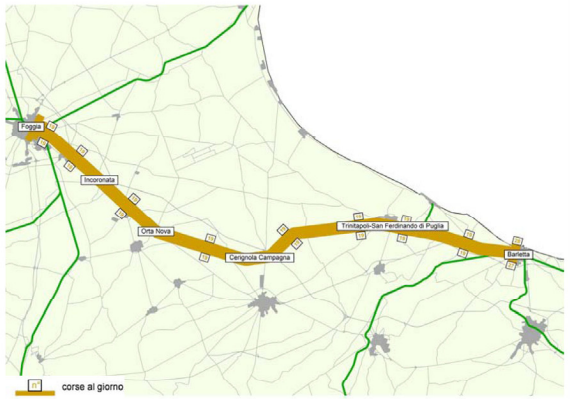
Caratteristiche generali della tratta

Percorrenze dei servizi ferroviari (giorno feriale tipo) [treni*km]	2.580
Percorrenze dei servizi automobilistici in sovrapposizione (giorno feriale tipo) [veic*km]	8.170
Traffico interno – Matrice Istat totale 2001	2.610
Traffico di scambio – Matrice Istat totale 2001	2.320
Traffico interno – Matrice ferroviaria calibrata 2007	540
Traffico di scambio – Matrice ferroviaria calibrata 2007	1.250
Popolazione residente a meno di 500m dalle stazioni	36.990

Indici della tratta

Indice di offerta ferroviaria (IOF)	0,54
Indice di offerta automobilistica (IOA)	0,35
Indice di domanda potenziale (IDP)	0,13
Indice di domanda ferroviaria (IDF)	0,17
Indice di popolazione servita (IPS)	0,31
Valore dell'indicatore di priorità	**0,31**

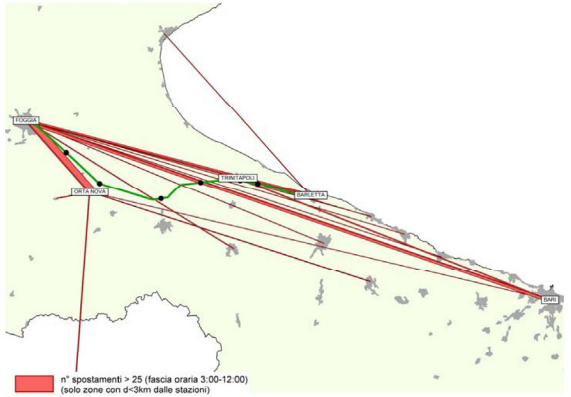
Offerta attuale di servizi ferroviari Regionali passeggeri



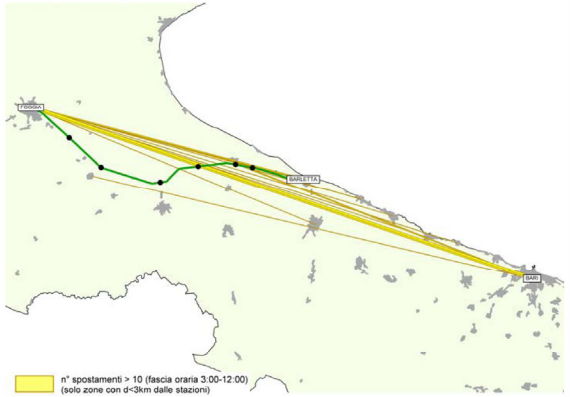
Offerta attuale di servizi automobilistici in sovrapposizione alla ferrovia



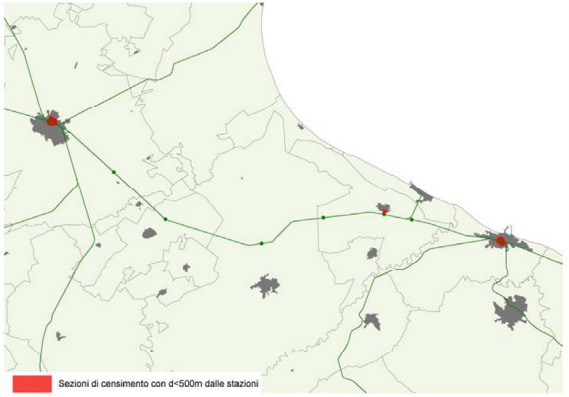
Matrice Istat totale interno + scambio (2001)



Matrice ferroviaria calibrata interno + scambio (2007)



Popolazione residente ad accessibilità diretta alla ferrovia



Tratta Barletta – Spinazzola

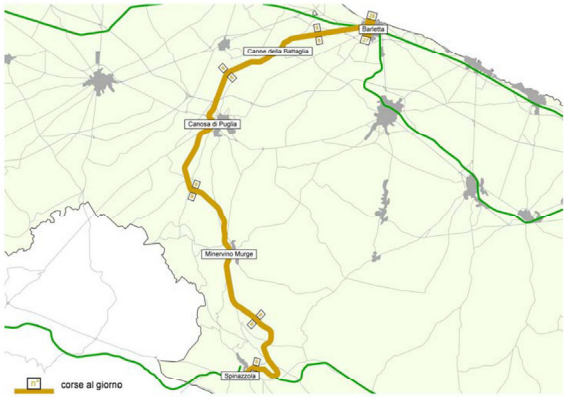


Caratteristiche infrastrutturali della tratta	
Lunghezza tratta [km]	65,63
Numero di stazioni servite nell'esercizio attuale	5
Elettrificazione	NO
Numero di binari	1

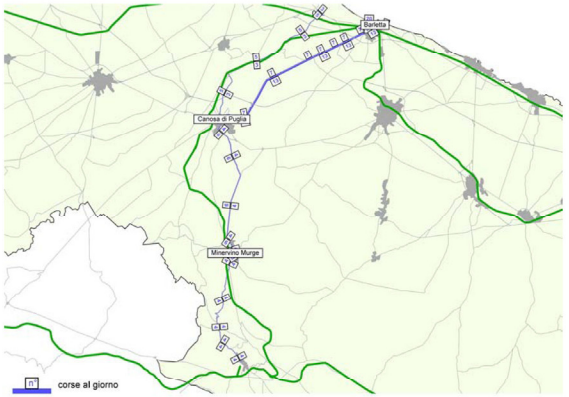
Caratteristiche generali della tratta	
Percorrenze dei servizi ferroviari (giorno feriale tipo) [treni*km]	1.120
Percorrenze dei servizi automobilistici in sovrapposizione (giorno feriale tipo) [veic*km]	1.070
Traffico interno – Matrice Istat totale 2001	930
Traffico di scambio – Matrice Istat totale 2001	2.240
Traffico interno – Matrice ferroviaria calibrata 2007	300
Traffico di scambio – Matrice ferroviaria calibrata 2007	180
Popolazione residente a meno di 500m dalle stazioni	27.660

Indici della tratta	
Indice di offerta ferroviaria (IOF)	0,24
Indice di offerta automobilistica (IOA)	0,05
Indice di domanda potenziale (IDP)	0,09
Indice di domanda ferroviaria (IDF)	0,05
Indice di popolazione servita (IPS)	0,24
Valore dell'indicatore di priorità	**0,16**

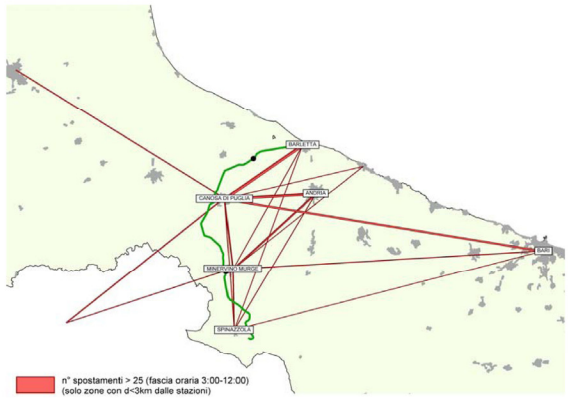
Offerta attuale di servizi ferroviari Regionali passeggeri



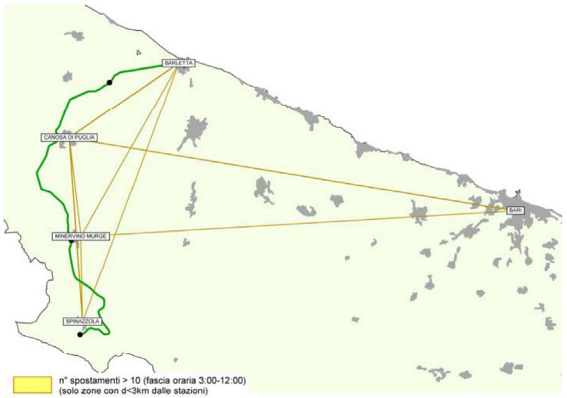
Offerta attuale di servizi automobilistici in sovrapposizione alla ferrovia



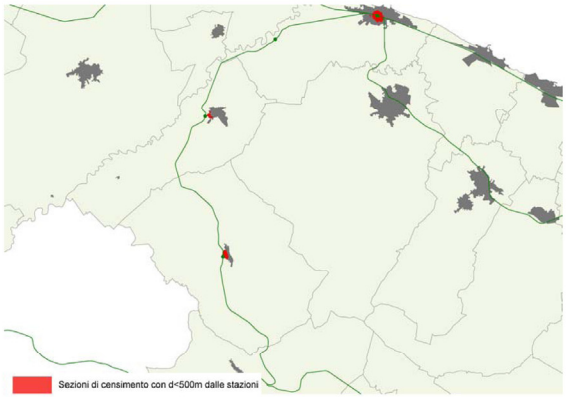
Matrice Istat totale interno + scambio (2001)



Matrice ferroviaria calibrata interno + scambio (2007)



Popolazione residente ad accessibilità diretta alla ferrovia



Tratta Gravina – Spinazzola

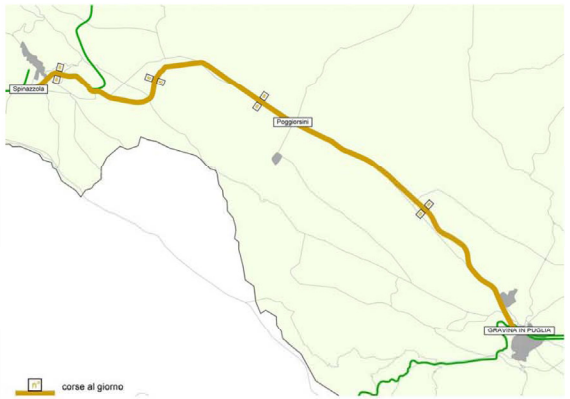


Caratteristiche infrastrutturali della tratta	
Lunghezza tratta [km]	36,72
Numero di stazioni servite nell'esercizio attuale	3
Elettrificazione	NO
Numero di binari	1

Caratteristiche generali della tratta	
Percorrenze dei servizi ferroviari (giorno feriale tipo) [treni*km]	590
Percorrenze dei servizi automobilistici in sovrapposizione (giorno feriale tipo) [veic*km]	390
Traffico interno – Matrice Istat totale 2001	30
Traffico di scambio – Matrice Istat totale 2001	690
Traffico interno – Matrice ferroviaria calibrata 2007	10
Traffico di scambio – Matrice ferroviaria calibrata 2007	130
Popolazione residente a meno di 500m dalle stazioni	11.000

Indici della tratta	
Indice di offerta ferroviaria (IOF)	0,23
Indice di offerta automobilistica (IOA)	0,03
Indice di domanda potenziale (IDP)	0,04
Indice di domanda ferroviaria (IDF)	0,03
Indice di popolazione servita (IPS)	0,17
Valore dell'indicatore di priorità	**0,12**

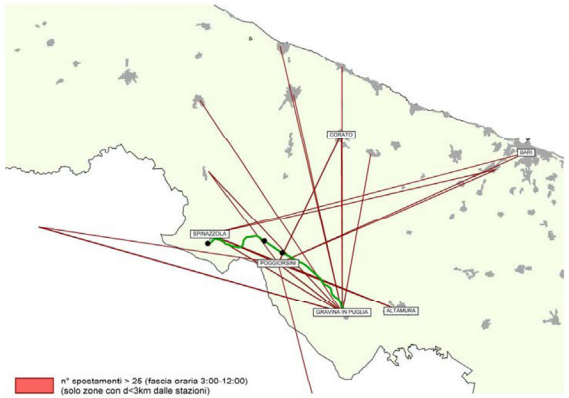
Offerta attuale di servizi ferroviari Regionali passeggeri



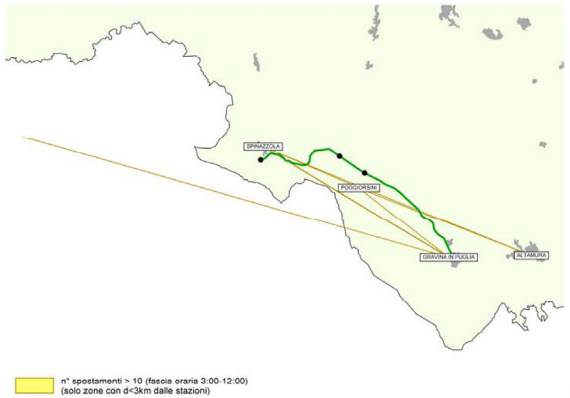
Offerta attuale di servizi automobilistici in sovrapposizione alla ferrovia



Matrice Istat totale interno + scambio (2001)



Matrice ferroviaria calibrata interno + scambio (2007)



Popolazione residente ad accessibilità diretta alla ferrovia



Tratta Altamura – Gravina

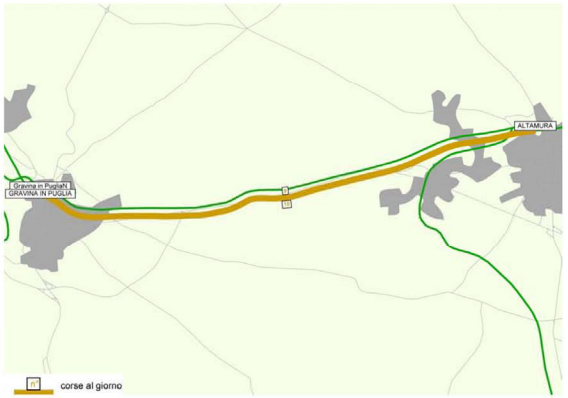


Caratteristiche infrastrutturali della tratta	
Lunghezza tratta [km]	11,59
Numero di stazioni servite nell'esercizio attuale	2
Elettrificazione	NO
Numero di binari	1

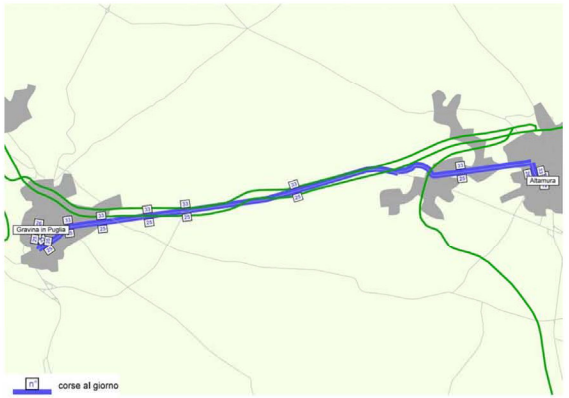
Caratteristiche generali della tratta	
Percorrenze dei servizi ferroviari (giorno feriale tipo) [treni*km]	220
Percorrenze dei servizi automobilistici in sovrapposizione (giorno feriale tipo) [veic*km]	720
Traffico interno – Matrice Istat totale 2001	1.550
Traffico di scambio – Matrice Istat totale 2001	2.790
Traffico interno – Matrice ferroviaria calibrata 2007	120
Traffico di scambio – Matrice ferroviaria calibrata 2007	420
Popolazione residente a meno di 500m dalle stazioni	19.620

Indici della tratta	
Indice di offerta ferroviaria (IOF)	0,26
Indice di offerta automobilistica (IOA)	0,38
Indice di domanda potenziale (IDP)	0,69
Indice di domanda ferroviaria (IDF)	0,30
Indice di popolazione servita (IPS)	0,95
Valore dell'indicatore di priorità	**0,52**

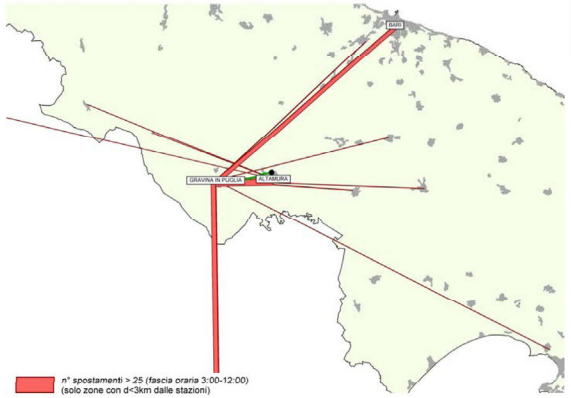
Offerta attuale di servizi ferroviari Regionali passeggeri



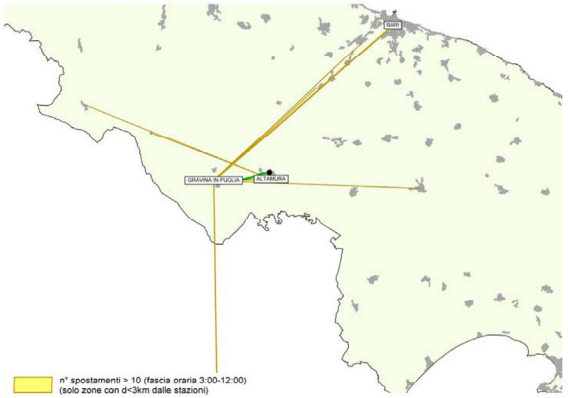
Offerta attuale di servizi automobilistici in sovrapposizione alla ferrovia



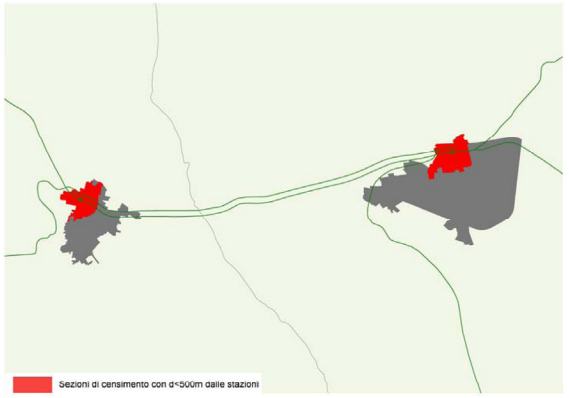
Matrice Istat totale interno + scambio (2001)



Matrice ferroviaria calibrata interno + scambio (2007)



Popolazione residente ad accessibilità diretta alla ferrovia



Tratta Altamura – Gioia del Colle

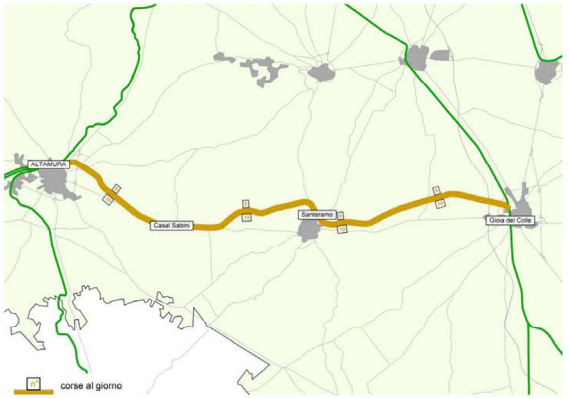


Caratteristiche infrastrutturali della tratta	
Lunghezza tratta [km]	35,13
Numero di stazioni servite nell'esercizio attuale	4
Elettrificazione	NO
Numero di binari	1

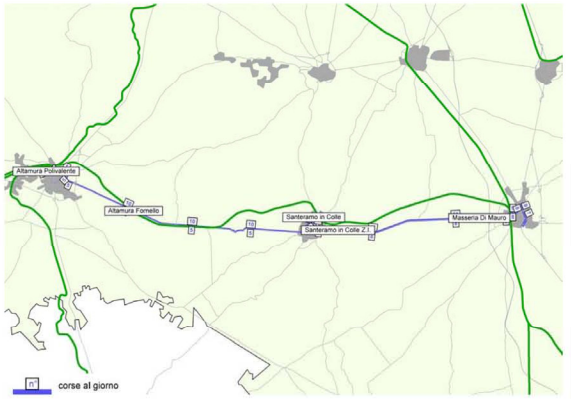
Caratteristiche generali della tratta	
Percorrenze dei servizi ferroviari (giorno feriale tipo) [treni*km]	670
Percorrenze dei servizi automobilistici in sovrapposizione (giorno feriale tipo) [veic*km]	660
Traffico interno – Matrice Istat totale 2001	1.200
Traffico di scambio – Matrice Istat totale 2001	2.860
Traffico interno – Matrice ferroviaria calibrata 2007	80
Traffico di scambio – Matrice ferroviaria calibrata 2007	70
Popolazione residente a meno di 500m dalle stazioni	21.930

Indici della tratta	
Indice di offerta ferroviaria (IOF)	0,27
Indice di offerta automobilistica (IOA)	0,05
Indice di domanda potenziale (IDP)	0,21
Indice di domanda ferroviaria (IDF)	0,03
Indice di popolazione servita (IPS)	0,35
Valore dell'indicatore di priorità	**0,22**

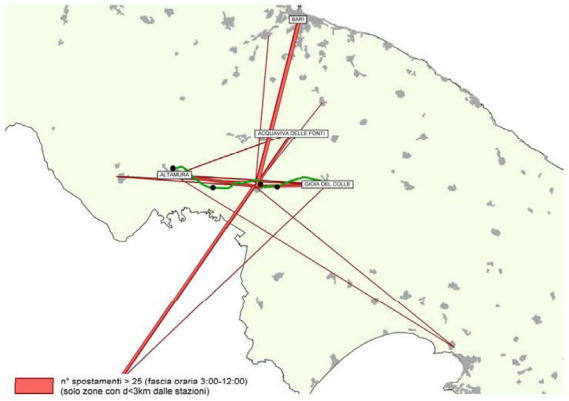
Offerta attuale di servizi ferroviari Regionali passeggeri



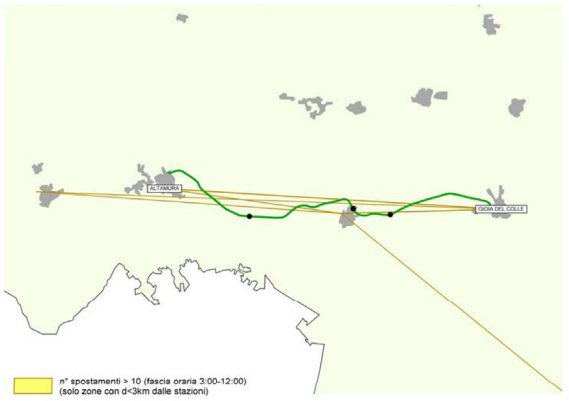
Offerta attuale di servizi automobilistici in sovrapposizione alla ferrovia



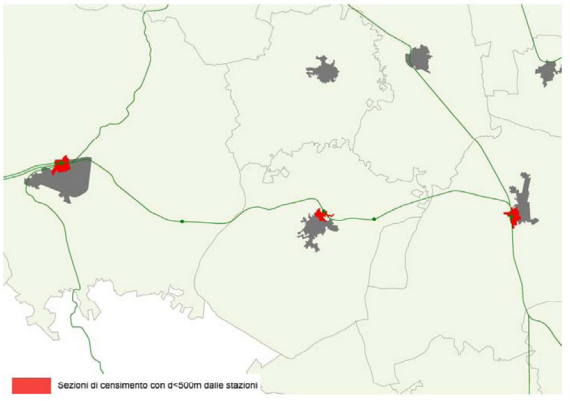
Matrice Istat totale interno + scambio (2001)



Matrice ferroviaria calibrata interno + scambio (2007)



Popolazione residente ad accessibilità diretta alla ferrovia



Tratta Bari – Barletta (FBN)



Caratteristiche infrastrutturali della tratta

Lunghezza tratta [km]	69,88
Numero di stazioni servite nell'esercizio attuale	10
Elettrificazione	SI
Numero di binari	1-2*

** Bari-Ruvo linea a doppio binario; Ruvo-Barletta linea a singolo binario*

Caratteristiche generali della tratta

Percorrenze dei servizi ferroviari (giorno feriale tipo) [treni*km]	3.020
Percorrenze dei servizi automobilistici in sovrapposizione (giorno feriale tipo) [veic*km]	670
Traffico interno – Matrice Istat totale 2001	15.670
Traffico di scambio – Matrice Istat totale 2001	12.040
Traffico interno – Matrice ferroviaria calibrata 2007	5.650
Traffico di scambio – Matrice ferroviaria calibrata 2007	210
Popolazione residente a meno di 500m dalle stazioni	124.130

Indici della tratta

Indice di offerta ferroviaria (IOF)	0,61
Indice di offerta automobilistica (IOA)	0,03
Indice di domanda potenziale (IDP)	0,73
Indice di domanda ferroviaria (IDF)	0,54
Indice di popolazione servita (IPS)	1,00
Valore dell'indicatore di priorità	**0,66**

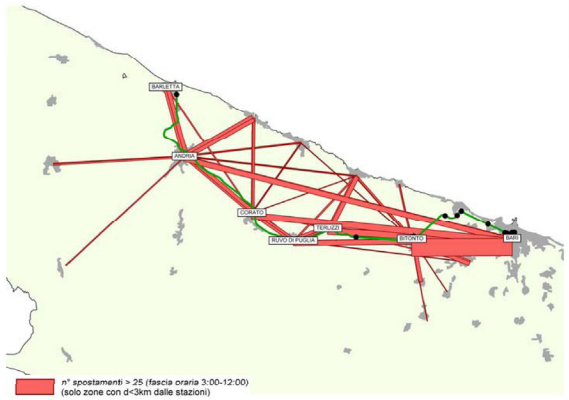
Offerta attuale di servizi ferroviari Regionali passeggeri



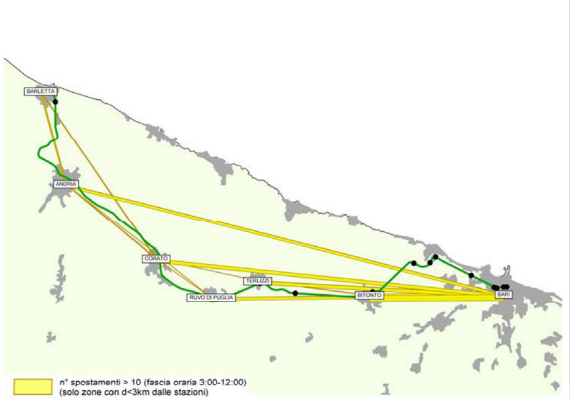
Offerta attuale di servizi automobilistici in sovrapposizione alla ferrovia



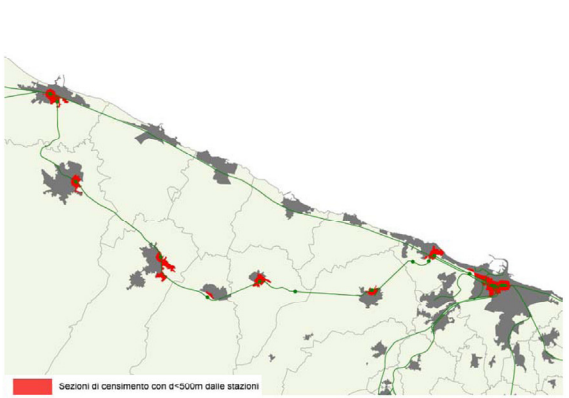
Matrice Istat totale interno + scambio (2001)



Matrice ferroviaria calibrata interno + scambio (2007)



Popolazione residente ad accessibilità diretta alla ferrovia



Tratta Bari – Barletta (Trenitalia)



Caratteristiche infrastrutturali della tratta	
Lunghezza tratta [km]	54,96
Numero di stazioni servite nell'esercizio attuale	9
Elettrificazione	SI
Numero di binari	2

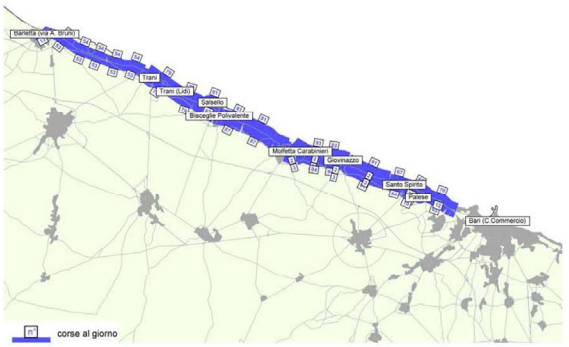
Caratteristiche generali della tratta	
Percorrenze dei servizi ferroviari (giorno feriale tipo) [treni*km]	3.900
Percorrenze dei servizi automobilistici in sovrapposizione (giorno feriale tipo) [veic*km]	9.050
Traffico interno – Matrice Istat totale 2001	16.940
Traffico di scambio – Matrice Istat totale 2001	10.690
Traffico interno – Matrice ferroviaria calibrata 2007	6.810
Traffico di scambio – Matrice ferroviaria calibrata 2007	1.770
Popolazione residente a meno di 500m dalle stazioni	91.600

Indici della tratta	
Indice di offerta ferroviaria (IOF)	1,00
Indice di offerta automobilistica (IOA)	0,47
Indice di domanda potenziale (IDP)	0,92
Indice di domanda ferroviaria (IDF)	1,00
Indice di popolazione servita (IPS)	0,94
Valore dell'indicatore di priorità	**0,91**

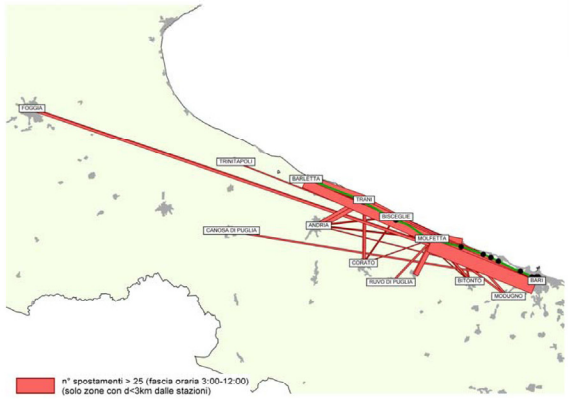
Offerta attuale di servizi ferroviari Regionali passeggeri



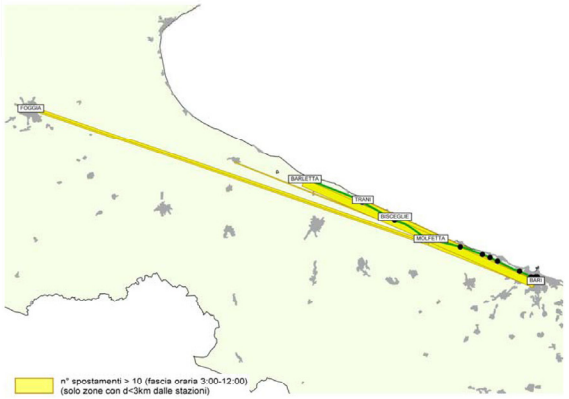
Offerta attuale di servizi automobilistici in sovrapposizione alla ferrovia



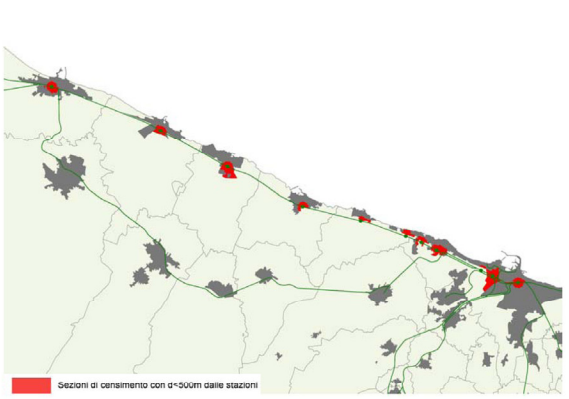
Matrice Istat totale interno + scambio (2001)



Matrice ferroviaria calibrata interno + scambio (2007)



Popolazione residente ad accessibilità diretta alla ferrovia



Tratta Bari – Matera

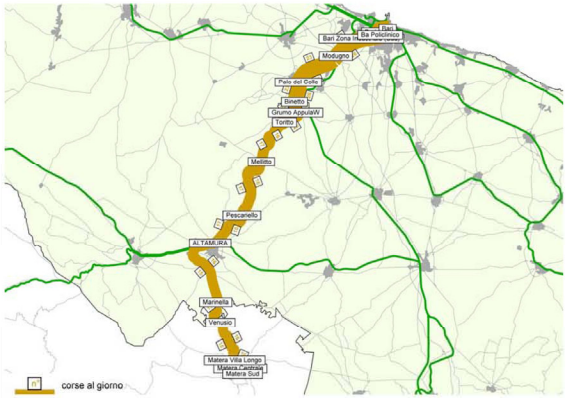


Caratteristiche infrastrutturali della tratta	
Lunghezza tratta [km]	74,19
Numero di stazioni servite nell'esercizio attuale	12
Elettrificazione	NO
Numero di binari	1

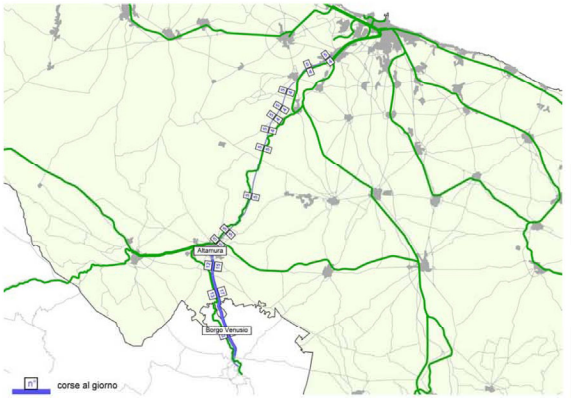
Caratteristiche generali della tratta	
Percorrenze dei servizi ferroviari (giorno feriale tipo) [treni*km]	2.740
Percorrenze dei servizi automobilistici in sovrapposizione (giorno feriale tipo) [veic*km]	840
Traffico interno – Matrice Istat totale 2001	19.930
Traffico di scambio – Matrice Istat totale 2001	18.570
Traffico interno – Matrice ferroviaria calibrata 2007	3.750
Traffico di scambio – Matrice ferroviaria calibrata 2007	1.620
Popolazione residente a meno di 500m dalle stazioni	52.150

Indici della tratta	
Indice di offerta ferroviaria (IOF)	0,52
Indice di offerta automobilistica (IOA)	0,03
Indice di domanda potenziale (IDP)	0,95
Indice di domanda ferroviaria (IDF)	0,46
Indice di popolazione servita (IPS)	0,48
Valore dell'indicatore di priorità	**0,59**

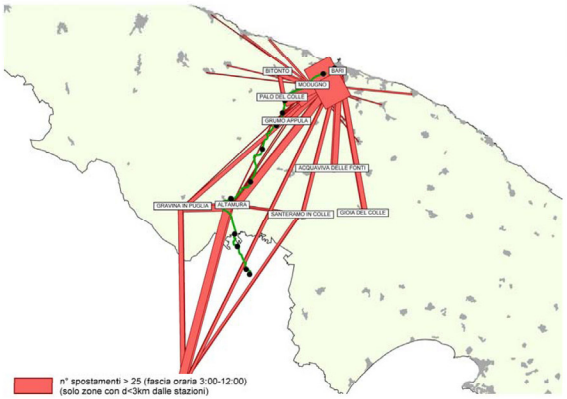
Offerta attuale di servizi ferroviari Regionali passeggeri



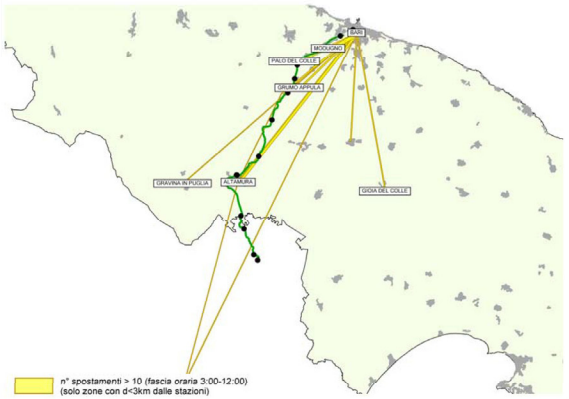
Offerta attuale di servizi automobilistici in sovrapposizione alla ferrovia



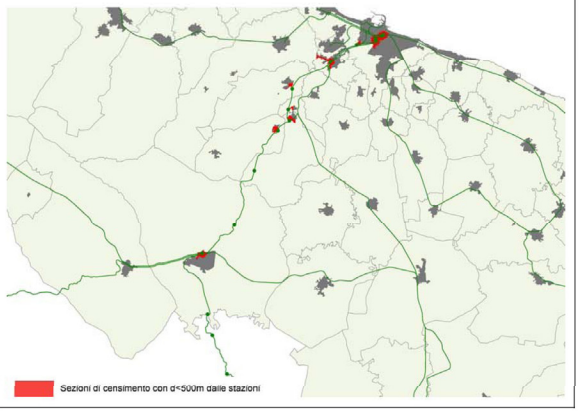
Matrice Istat totale interno + scambio (2001)



Matrice ferroviaria calibrata interno + scambio (2007)



Popolazione residente ad accessibilità diretta alla ferrovia



Tratta Bari – Taranto



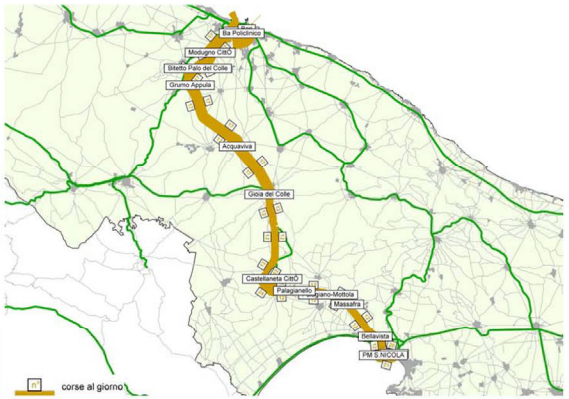
Caratteristiche infrastrutturali della tratta	
Lunghezza tratta [km]	117,72
Numero di stazioni servite nell'esercizio attuale	12
Elettrificazione	SI
Numero di binari	1-2*

** Bari-Bitetto e Palagianello-Taranto linea a singolo binario; Bitetto-Palagianello linea a doppio binario*

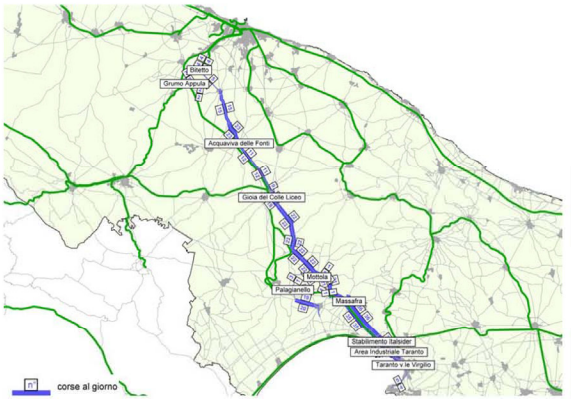
Caratteristiche generali della tratta	
Percorrenze dei servizi ferroviari (giorno feriale tipo) [treni*km]	3.050
Percorrenze dei servizi automobilistici in sovrapposizione (giorno feriale tipo) [veic*km]	4.230
Traffico interno – Matrice Istat totale 2001	11.820
Traffico di scambio – Matrice Istat totale 2001	8.530
Traffico interno – Matrice ferroviaria calibrata 2007	2.000
Traffico di scambio – Matrice ferroviaria calibrata 2007	210
Popolazione residente a meno di 500m dalle stazioni	74.730

Indici della tratta	
Indice di offerta ferroviaria (IOF)	0,36
Indice di offerta automobilistica (IOA)	0,10
Indice di domanda potenziale (IDP)	0,32
Indice di domanda ferroviaria (IDF)	0,12
Indice di popolazione servita (IPS)	0,36
Valore dell'indicatore di priorità	**0,30**

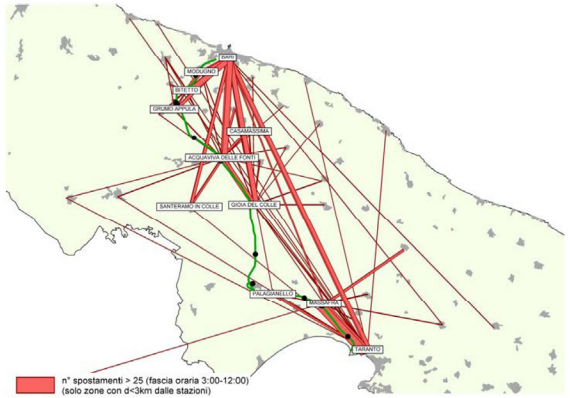
Offerta attuale di servizi ferroviari Regionali passeggeri



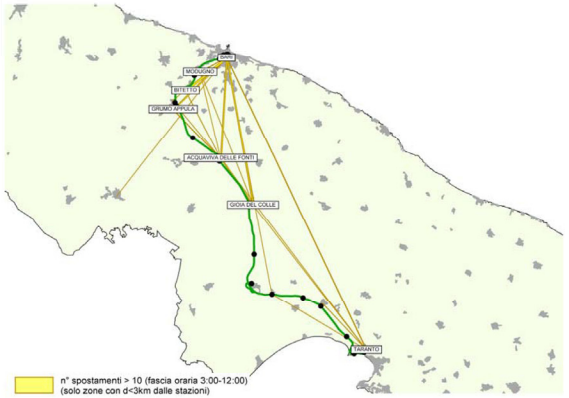
Offerta attuale di servizi automobilistici in sovrapposizione alla ferrovia



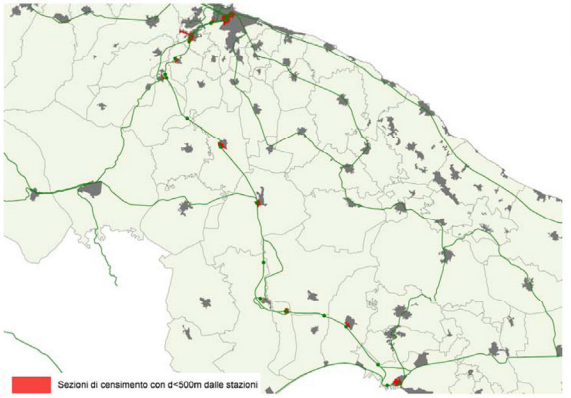
Matrice Istat totale interno + scambio (2001)



Matrice ferroviaria calibrata interno + scambio (2007)



Popolazione residente ad accessibilità diretta alla ferrovia



Tratta Bari – Putignano

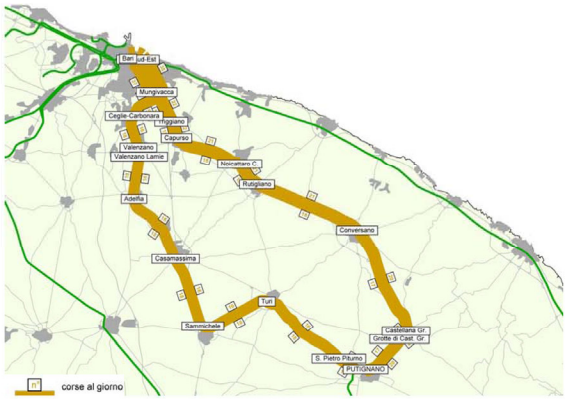


Caratteristiche infrastrutturali della tratta	
Lunghezza tratta [km]	86,85
Numero di stazioni servite nell'esercizio attuale	18
Elettrificazione	NO
Numero di binari	1

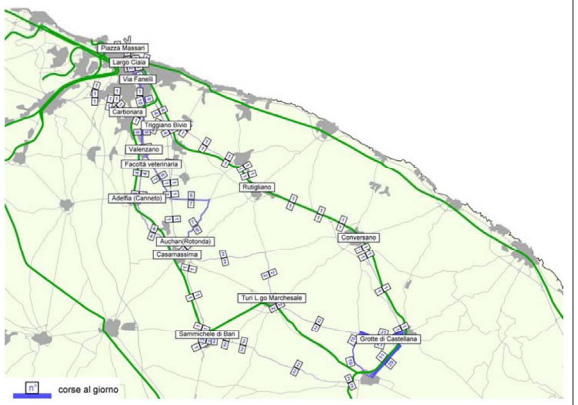
Caratteristiche generali della tratta	
Percorrenze dei servizi ferroviari (giorno feriale tipo) [treni*km]	3.320
Percorrenze dei servizi automobilistici in sovrapposizione (giorno feriale tipo) [veic*km]	1.300
Traffico interno – Matrice Istat totale 2001	33.570
Traffico di scambio – Matrice Istat totale 2001	13.830
Traffico interno – Matrice ferroviaria calibrata 2007	6.640
Traffico di scambio – Matrice ferroviaria calibrata 2007	1.530
Popolazione residente a meno di 500m dalle stazioni	133.550

Indici della tratta	
Indice di offerta ferroviaria (IOF)	0,54
Indice di offerta automobilistica (IOA)	0,04
Indice di domanda potenziale (IDP)	1,00
Indice di domanda ferroviaria (IDF)	0,60
Indice di popolazione servita (IPS)	0,87
Valore dell'indicatore di priorità	**0,70**

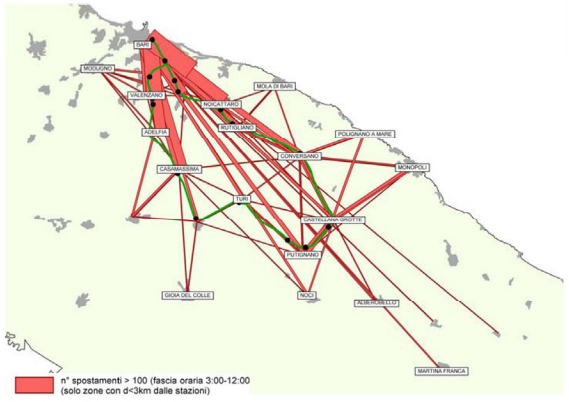
Offerta attuale di servizi ferroviari Regionali passeggeri



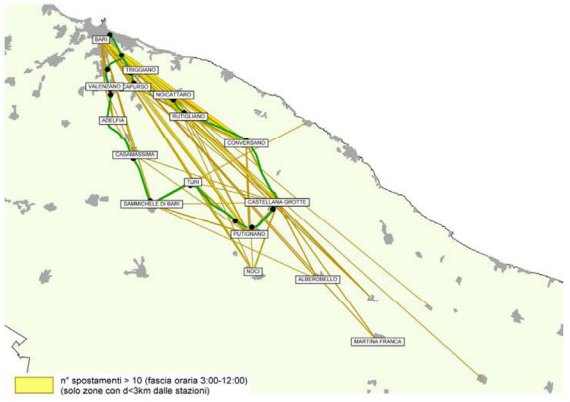
Offerta attuale di servizi automobilistici in sovrapposizione alla ferrovia



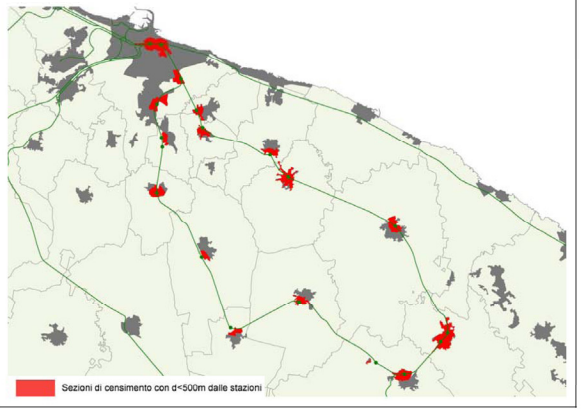
Matrice Istat totale interno + scambio (2001)



Matrice ferroviaria calibrata interno + scambio (2007)



Popolazione residente ad accessibilità diretta alla ferrovia



Tratta Taranto – Putignano

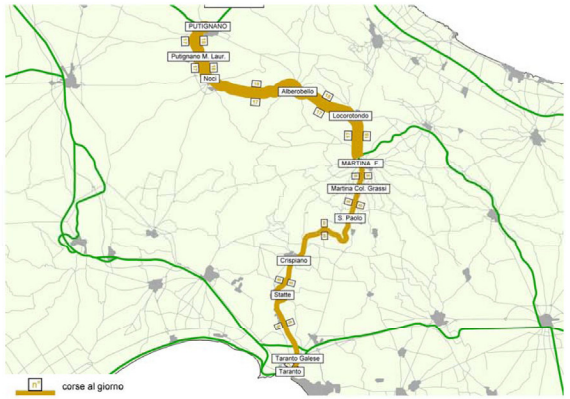


Caratteristiche infrastrutturali della tratta	
Lunghezza tratta [km]	67,72
Numero di stazioni servite nell'esercizio attuale	11
Elettrificazione	NO
Numero di binari	1

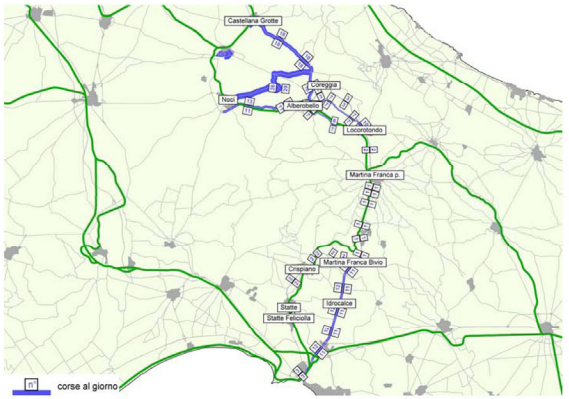
Caratteristiche generali della tratta	
Percorrenze dei servizi ferroviari (giorno feriale tipo) [treni*km]	1.710
Percorrenze dei servizi automobilistici in sovrapposizione (giorno feriale tipo) [veic*km]	2.780
Traffico interno – Matrice Istat totale 2001	9.920
Traffico di scambio – Matrice Istat totale 2001	6.810
Traffico interno – Matrice ferroviaria calibrata 2007	1.330
Traffico di scambio – Matrice ferroviaria calibrata 2007	1.180
Popolazione residente a meno di 500m dalle stazioni	58.150

Indici della tratta	
Indice di offerta ferroviaria (IOF)	0,36
Indice di offerta automobilistica (IOA)	0,12
Indice di domanda potenziale (IDP)	0,45
Indice di domanda ferroviaria (IDF)	0,24
Indice di popolazione servita (IPS)	0,48
Valore dell'indicatore di priorità	**0,37**

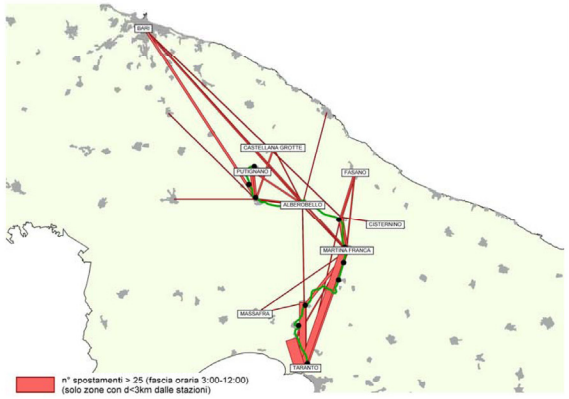
Offerta attuale di servizi ferroviari Regionali passeggeri



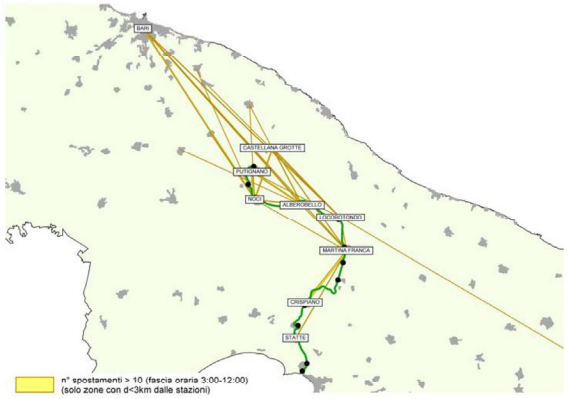
Offerta attuale di servizi automobilistici in sovrapposizione alla ferrovia



Matrice Istat totale interno + scambio (2001)



Matrice ferroviaria calibrata interno + scambio (2007)



Popolazione residente ad accessibilità diretta alla ferrovia



Tratta Taranto – Metaponto



Caratteristiche infrastrutturali della tratta	
Lunghezza tratta [km]	43,14
Numero di stazioni servite nell'esercizio attuale	6
Elettrificazione	SI
Numero di binari	1

Caratteristiche generali della tratta	
Percorrenze dei servizi ferroviari (giorno feriale tipo) [treni*km]	670
Percorrenze dei servizi automobilistici in sovrapposizione (giorno feriale tipo) [veic*km]	1.160
Traffico interno – Matrice Istat totale 2001	450
Traffico di scambio – Matrice Istat totale 2001	540
Traffico interno – Matrice ferroviaria calibrata 2007	50
Traffico di scambio – Matrice ferroviaria calibrata 2007	0
Popolazione residente a meno di 500m dalle stazioni	4.630

Indici della tratta	
Indice di offerta ferroviaria (IOF)	0,22
Indice di offerta automobilistica (IOA)	0,10
Indice di domanda potenziale (IDP)	0,04
Indice di domanda ferroviaria (IDF)	0,01
Indice di popolazione servita (IPS)	0,06
Valore dell'indicatore di priorità	**0,10**

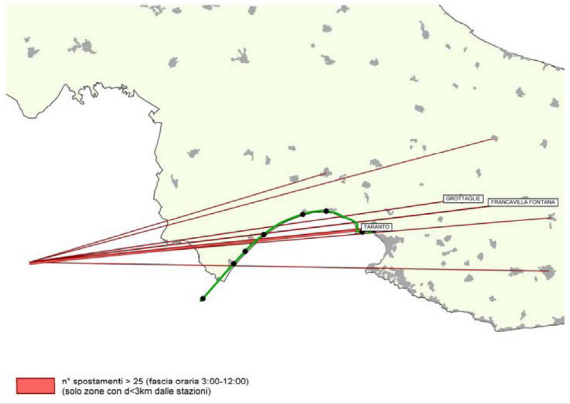
Offerta attuale di servizi ferroviari Regionali passeggeri



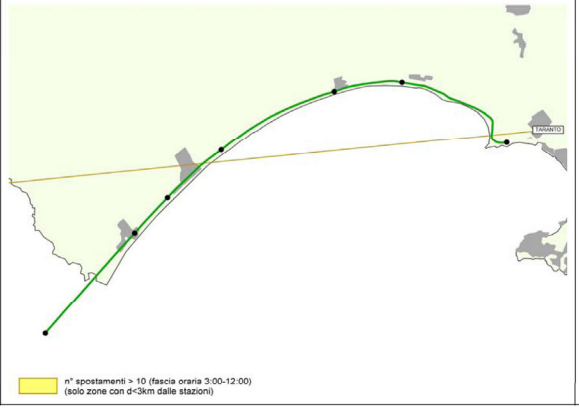
Offerta attuale di servizi automobilistici in sovrapposizione alla ferrovia



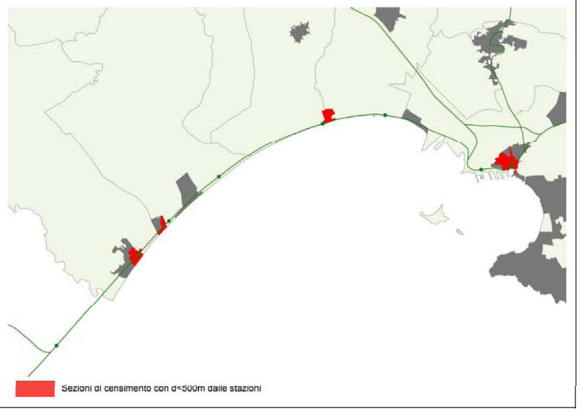
Matrice Istat totale interno + scambio (2001)



Matrice ferroviaria calibrata interno + scambio (2007)



Popolazione residente ad accessibilità diretta alla ferrovia



Tratta Bari – Brindisi



Caratteristiche infrastrutturali della tratta

Lunghezza tratta [km]	110,93
Numero di stazioni servite nell'esercizio attuale	12
Elettrificazione	SI
Numero di binari	2

Caratteristiche generali della tratta

Percorrenze dei servizi ferroviari (giorno feriale tipo) [treni*km]	3.400
Percorrenze dei servizi automobilistici in sovrapposizione (giorno feriale tipo) [veic*km]	7.330
Traffico interno – Matrice Istat totale 2001	10.740
Traffico di scambio – Matrice Istat totale 2001	11.430
Traffico interno – Matrice ferroviaria calibrata 2007	2.840
Traffico di scambio – Matrice ferroviaria calibrata 2007	700
Popolazione residente a meno di 500m dalle stazioni	74.880

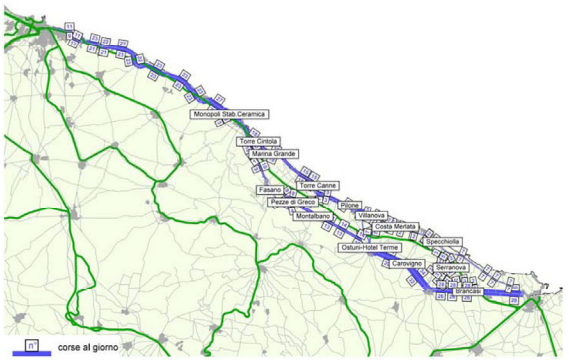
Indici della tratta

Indice di offerta ferroviaria (IOF)	0,43
Indice di offerta automobilistica (IOA)	0,19
Indice di domanda potenziale (IDP)	0,37
Indice di domanda ferroviaria (IDF)	0,20
Indice di popolazione servita (IPS)	0,38
Valore dell'indicatore di priorità	**0,35**

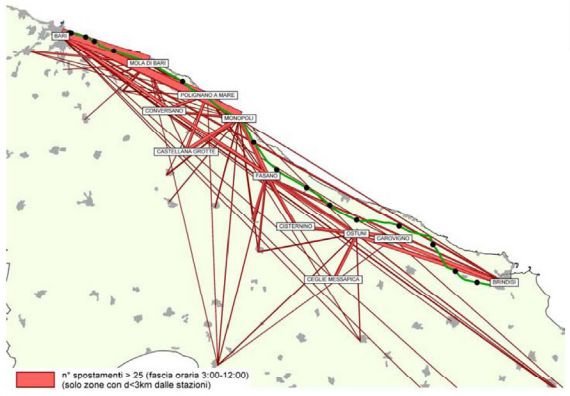
Offerta attuale di servizi ferroviari Regionali passeggeri



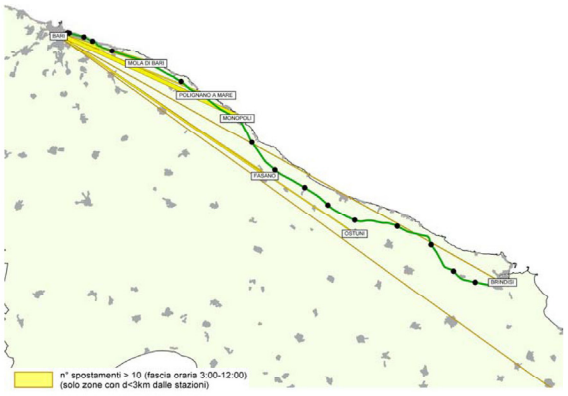
Offerta attuale di servizi automobilistici in sovrapposizione alla ferrovia



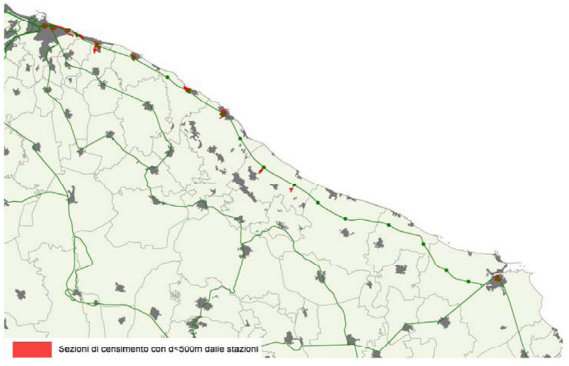
Matrice Istat totale interno + scambio (2001)



Matrice ferroviaria calibrata interno + scambio (2007)



Popolazione residente ad accessibilità diretta alla ferrovia



Tratta Brindisi – Taranto

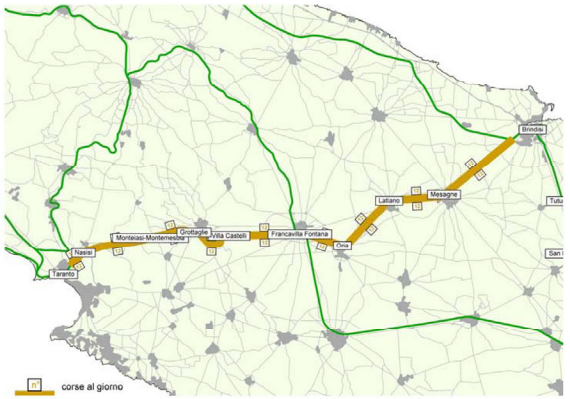


Caratteristiche infrastrutturali della tratta	
Lunghezza tratta [km]	68,91
Numero di stazioni servite nell'esercizio attuale	9
Elettrificazione	SI
Numero di binari	1

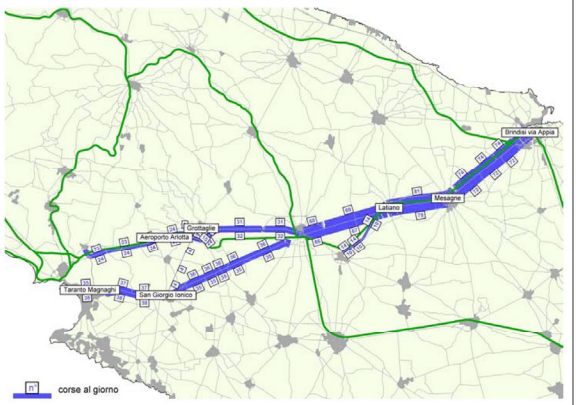
Caratteristiche generali della tratta	
Percorrenze dei servizi ferroviari (giorno feriale tipo) [treni*km]	1.650
Percorrenze dei servizi automobilistici in sovrapposizione (giorno feriale tipo) [veic*km]	8.800
Traffico interno – Matrice Istat totale 2001	10.720
Traffico di scambio – Matrice Istat totale 2001	6.870
Traffico interno – Matrice ferroviaria calibrata 2007	780
Traffico di scambio – Matrice ferroviaria calibrata 2007	670
Popolazione residente a meno di 500m dalle stazioni	38.710

Indici della tratta	
Indice di offerta ferroviaria (IOF)	0,34
Indice di offerta automobilistica (IOA)	0,37
Indice di domanda potenziale (IDP)	0,47
Indice di domanda ferroviaria (IDF)	0,13
Indice di popolazione servita (IPS)	0,32
Valore dell'indicatore di priorità	**0,36**

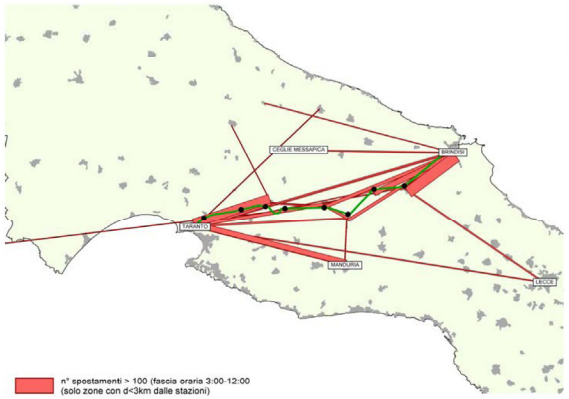
Offerta attuale di servizi ferroviari Regionali passeggeri



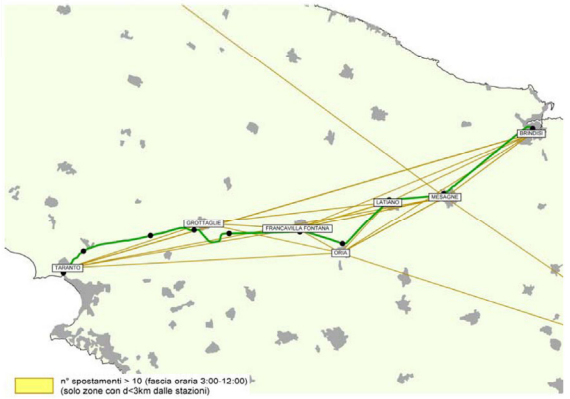
Offerta attuale di servizi automobilistici in sovrapposizione alla ferrovia



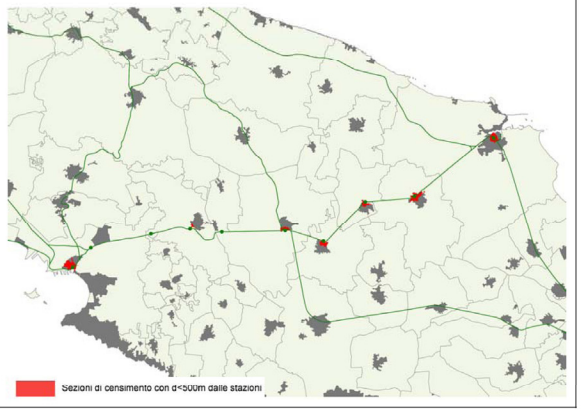
Matrice Istat totale interno + scambio (2001)



Matrice ferroviaria calibrata interno + scambio (2007)



Popolazione residente ad accessibilità diretta alla ferrovia



Tratta Brindisi – Lecce

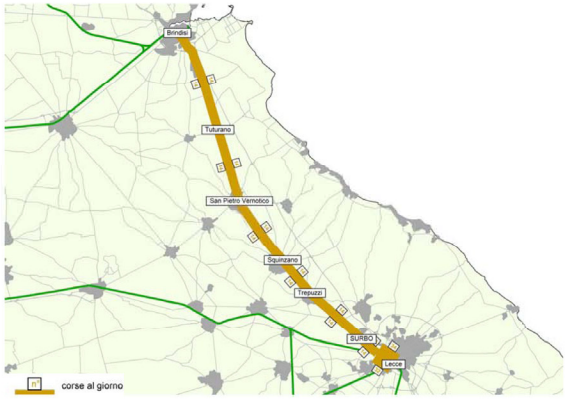


Caratteristiche infrastrutturali della tratta	
Lunghezza tratta [km]	38,54
Numero di stazioni servite nell'esercizio attuale	7
Elettrificazione	SI
Numero di binari	2

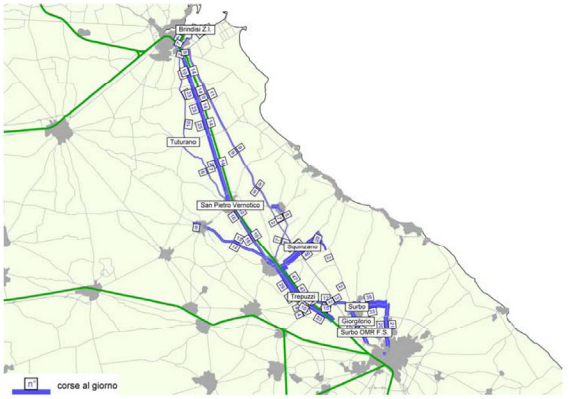
Caratteristiche generali della tratta	
Percorrenze dei servizi ferroviari (giorno feriale tipo) [treni*km]	1.080
Percorrenze dei servizi automobilistici in sovrapposizione (giorno feriale tipo) [veic*km]	3.560
Traffico interno – Matrice Istat totale 2001	9.640
Traffico di scambio – Matrice Istat totale 2001	5.730
Traffico interno – Matrice ferroviaria calibrata 2007	1.040
Traffico di scambio – Matrice ferroviaria calibrata 2007	160
Popolazione residente a meno di 500m dalle stazioni	37.020

Indici della tratta	
Indice di offerta ferroviaria (IOF)	0,39
Indice di offerta automobilistica (IOA)	0,27
Indice di domanda potenziale (IDP)	0,73
Indice di domanda ferroviaria (IDF)	0,20
Indice di popolazione servita (IPS)	0,54
Valore dell'indicatore di priorità	**0,49**

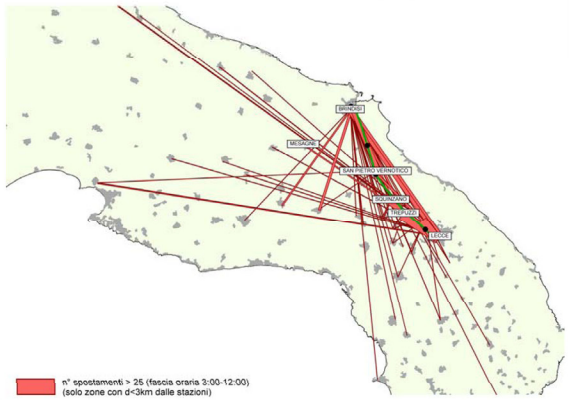
Offerta attuale di servizi ferroviari Regionali passeggeri



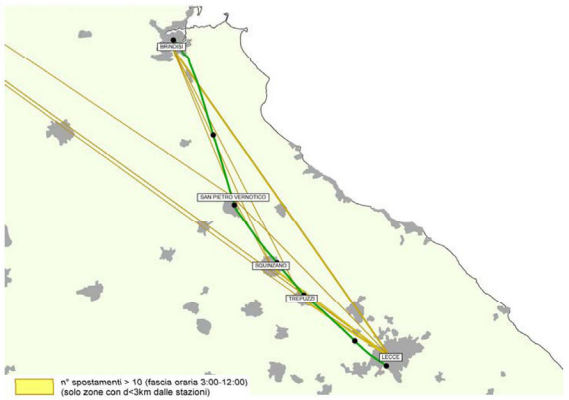
Offerta attuale di servizi automobilistici in sovrapposizione alla ferrovia



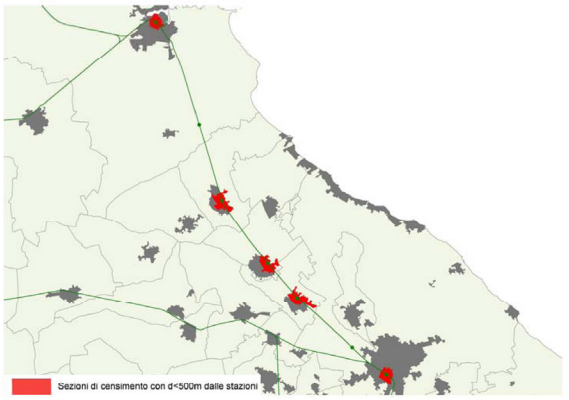
Matrice Istat totale interno + scambio (2001)



Matrice ferroviaria calibrata interno + scambio (2007)



Popolazione residente ad accessibilità diretta alla ferrovia



Tratta Lecce – Francavilla Fontana



Caratteristiche infrastrutturali della tratta	
Lunghezza tratta [km]	61,98
Numero di stazioni servite nell'esercizio attuale	10
Elettrificazione	NO
Numero di binari	1

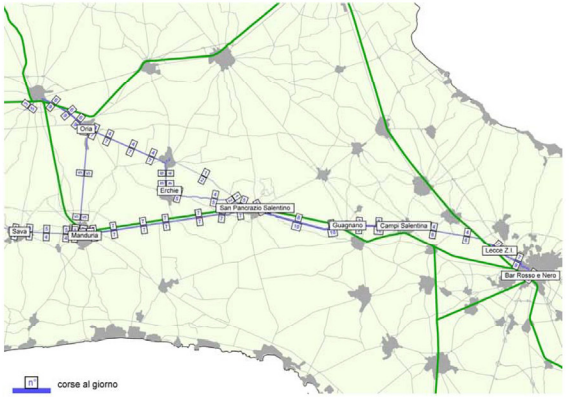
Caratteristiche generali della tratta	
Percorrenze dei servizi ferroviari (giorno feriale tipo) [treni*km]	1.100
Percorrenze dei servizi automobilistici in sovrapposizione (giorno feriale tipo) [veic*km]	1.340
Traffico interno – Matrice Istat totale 2001	5.160
Traffico di scambio – Matrice Istat totale 2001	5.270
Traffico interno – Matrice ferroviaria calibrata 2007	390
Traffico di scambio – Matrice ferroviaria calibrata 2007	170
Popolazione residente a meno di 500m dalle stazioni	41.940

Indici della tratta	
Indice di offerta ferroviaria (IOF)	0,25
Indice di offerta automobilistica (IOA)	0,06
Indice di domanda potenziale (IDP)	0,31
Indice di domanda ferroviaria (IDF)	0,06
Indice di popolazione servita (IPS)	0,38
Valore dell'indicatore di priorità	**0,26**

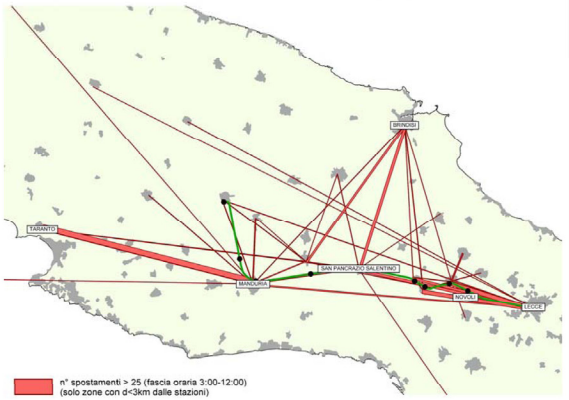
Offerta attuale di servizi ferroviari Regionali passeggeri



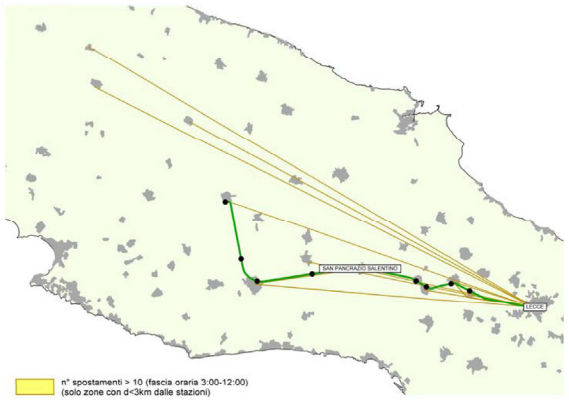
Offerta attuale di servizi automobilistici in sovrapposizione alla ferrovia



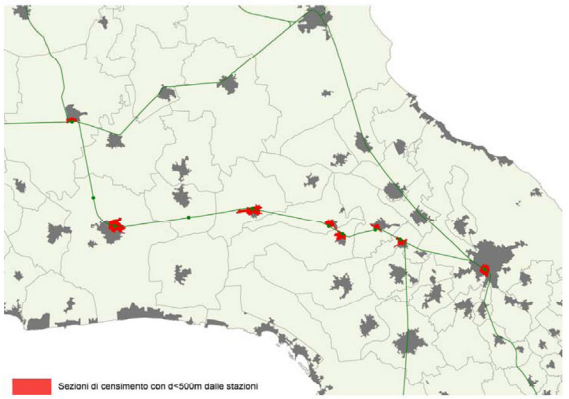
Matrice Istat totale interno + scambio (2001)



Matrice ferroviaria calibrata interno + scambio (2007)



Popolazione residente ad accessibilità diretta alla ferrovia



Tratta Martina Franca – Francavilla Fontana



Caratteristiche infrastrutturali della tratta	
Lunghezza tratta [km]	39,86
Numero di stazioni servite nell'esercizio attuale	6
Elettrificazione	NO
Numero di binari	1

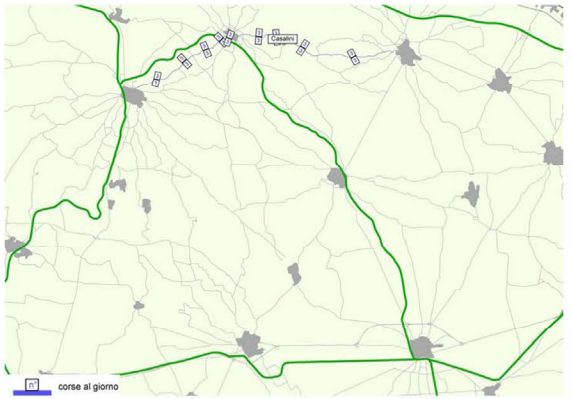
Caratteristiche generali della tratta	
Percorrenze dei servizi ferroviari (giorno feriale tipo) [treni*km]	640
Percorrenze dei servizi automobilistici in sovrapposizione (giorno feriale tipo) [veic*km]	70
Traffico interno – Matrice Istat totale 2001	1.230
Traffico di scambio – Matrice Istat totale 2001	4.570
Traffico interno – Matrice ferroviaria calibrata 2007	80
Traffico di scambio – Matrice ferroviaria calibrata 2007	210
Popolazione residente a meno di 500m dalle stazioni	34.640

Indici della tratta	
Indice di offerta ferroviaria (IOF)	0,23
Indice di offerta automobilistica (IOA)	0,00
Indice di domanda potenziale (IDP)	0,27
Indice di domanda ferroviaria (IDF)	0,05
Indice di popolazione servita (IPS)	0,49
Valore dell'indicatore di priorità	**0,25**

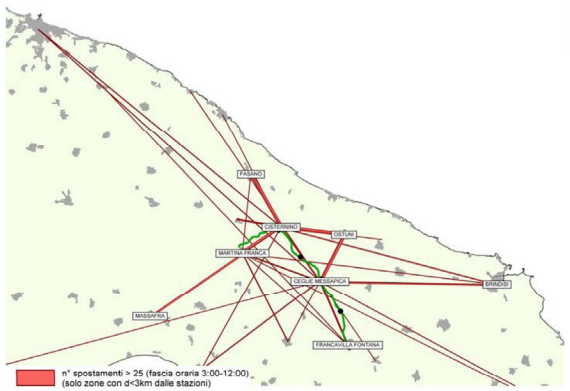
Offerta attuale di servizi ferroviari Regionali passeggeri



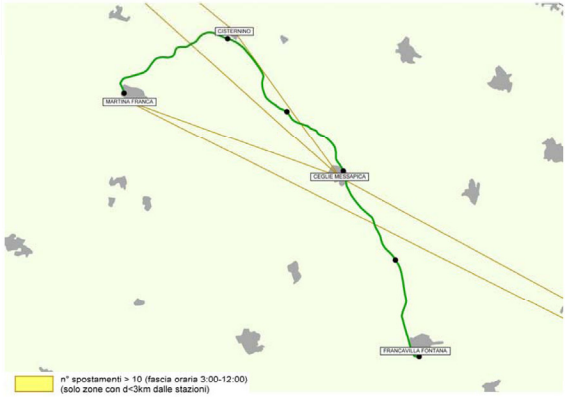
Offerta attuale di servizi automobilistici in sovrapposizione alla ferrovia



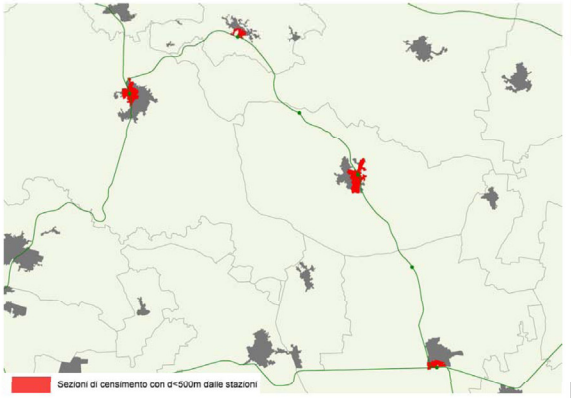
Matrice Istat totale interno + scambio (2001)



Matrice ferroviaria calibrata interno + scambio (2007)



Popolazione residente ad accessibilità diretta alla ferrovia



Tratta Lecce – Gagliano (via Novoli)

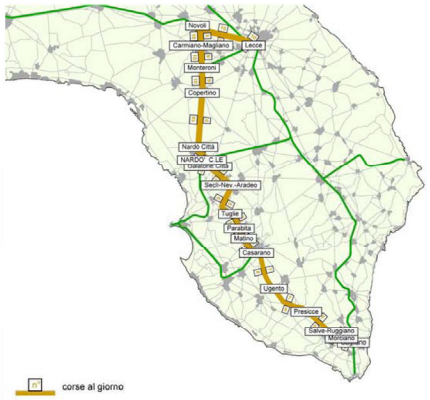


Caratteristiche infrastrutturali della tratta	
Lunghezza tratta [km]	85,09
Numero di stazioni servite nell'esercizio attuale	18
Elettrificazione	NO
Numero di binari	1

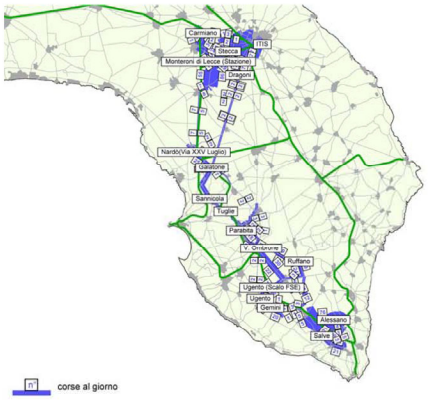
Caratteristiche generali della tratta	
Percorrenze dei servizi ferroviari (giorno feriale tipo) [treni*km]	1.490
Percorrenze dei servizi automobilistici in sovrapposizione (giorno feriale tipo) [veic*km]	6.470
Traffico interno – Matrice Istat totale 2001	13.720
Traffico di scambio – Matrice Istat totale 2001	13.680
Traffico interno – Matrice ferroviaria calibrata 2007	430
Traffico di scambio – Matrice ferroviaria calibrata 2007	560
Popolazione residente a meno di 500m dalle stazioni	53.560

Indici della tratta	
Indice di offerta ferroviaria (IOF)	0,25
Indice di offerta automobilistica (IOA)	0,22
Indice di domanda potenziale (IDP)	0,59
Indice di domanda ferroviaria (IDF)	0,07
Indice di popolazione servita (IPS)	0,35
Valore dell'indicatore di priorità	**0,35**

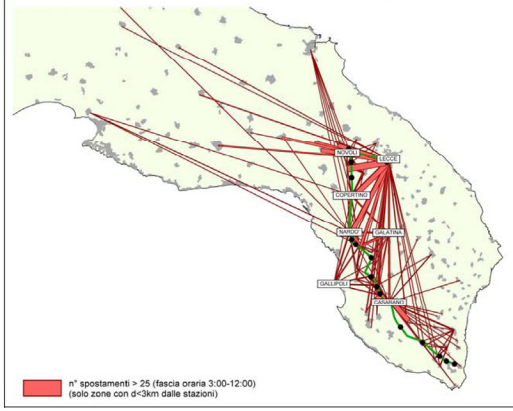
Offerta attuale di servizi ferroviari Regionali passeggeri



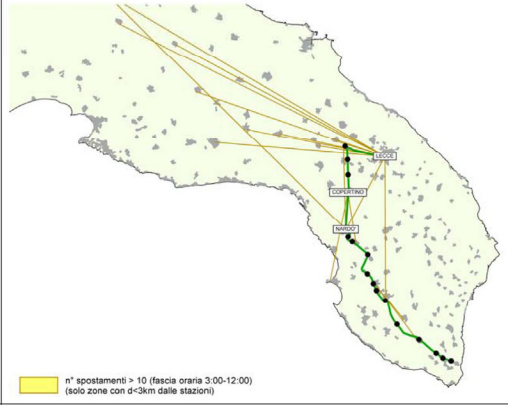
Offerta attuale di servizi automobilistici in sovrapposizione alla ferrovia



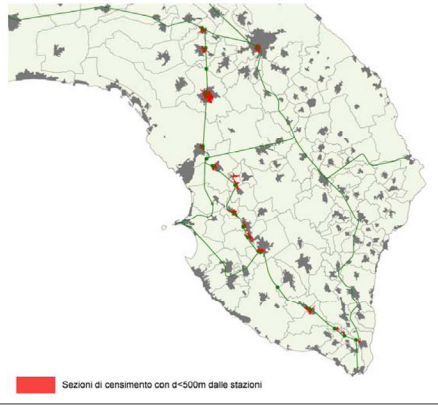
Matrice Istat totale interno + scambio (2001)



Matrice ferroviaria calibrata interno + scambio (2007)



Popolazione residente ad accessibilità diretta alla ferrovia



Tratta di progetto Lecce – Monteroni

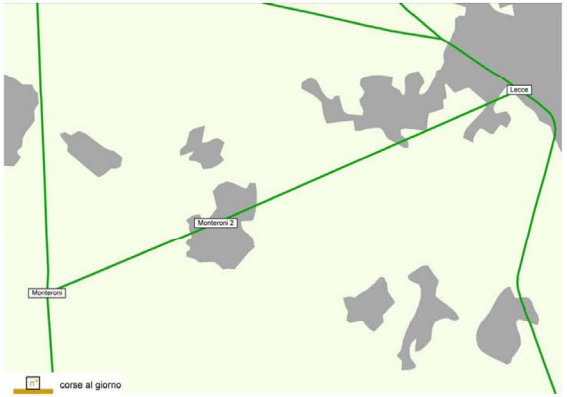


Caratteristiche infrastrutturali della tratta	
Lunghezza tratta [km]	10,32
Numero di stazioni servite nell'esercizio attuale	3
Elettrificazione	NO
Numero di binari	2

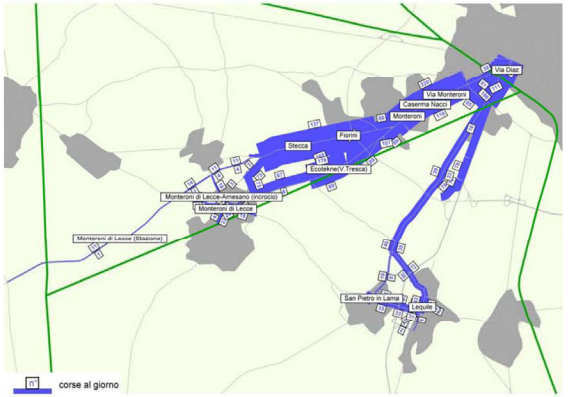
Caratteristiche generali della tratta	
Percorrenze dei servizi ferroviari (giorno feriale tipo) [treni*km]	0
Percorrenze dei servizi automobilistici in sovrapposizione (giorno feriale tipo) [veic*km]	3.580
Traffico interno – Matrice Istat totale 2001	1.900
Traffico di scambio – Matrice Istat totale 2001	3.340
Traffico interno – Matrice ferroviaria calibrata 2007	0
Traffico di scambio – Matrice ferroviaria calibrata 2007	0
Popolazione residente a meno di 500m dalle stazioni	14.350

Indici della tratta	
Indice di offerta ferroviaria (IOF)	0,27
Indice di offerta automobilistica (IOA)	1,00
Indice di domanda potenziale (IDP)	0,93
Indice di domanda ferroviaria (IDF)	0,00
Indice di popolazione servita (IPS)	0,78
Valore dell'indicatore di priorità	**0,62**

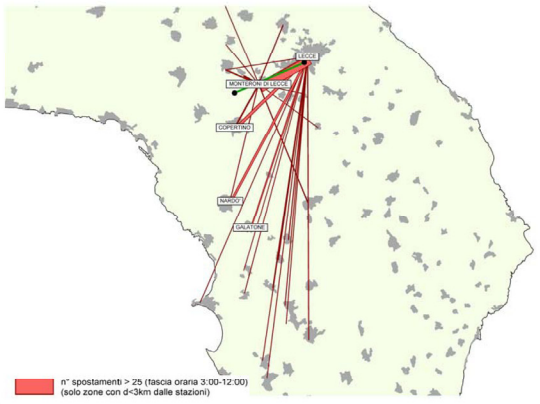
Offerta attuale di servizi ferroviari Regionali passeggeri



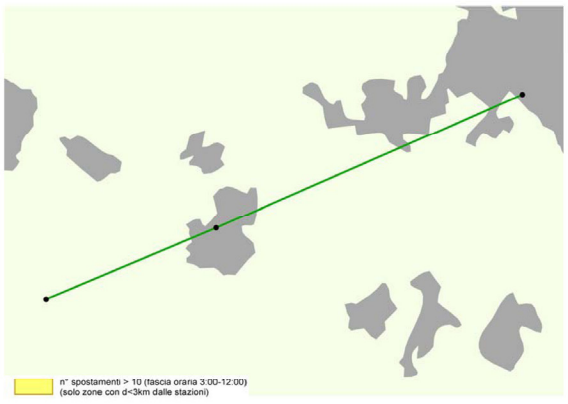
Offerta attuale di servizi automobilistici in sovrapposizione alla ferrovia



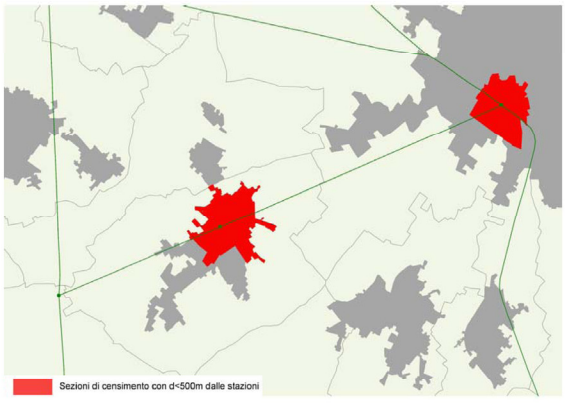
Matrice Istat totale interno + scambio (2001)



Matrice ferroviaria calibrata interno + scambio (2007)



Popolazione residente ad accessibilità diretta alla ferrovia



Tratta Lecce – Gagliano (via Monteroni)



Caratteristiche infrastrutturali della tratta

Lunghezza tratta [km]	76,45
Numero di stazioni servite nell'esercizio attuale	17
Elettrificazione	NO
Numero di binari	1-2

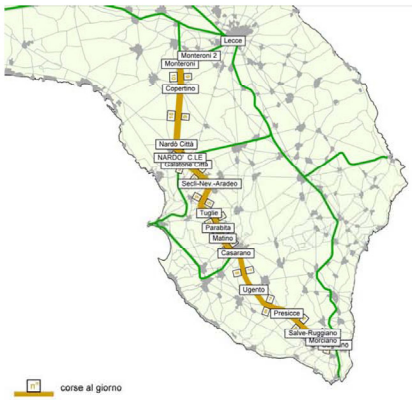
Caratteristiche generali della tratta

Percorrenze dei servizi ferroviari (giorno feriale tipo) [treni*km]	1.130
Percorrenze dei servizi automobilistici in sovrapposizione (giorno feriale tipo) [veic*km]	10.160
Traffico interno – Matrice Istat totale 2001	8.600
Traffico di scambio – Matrice Istat totale 2001	14.660
Traffico interno – Matrice ferroviaria calibrata 2007	260
Traffico di scambio – Matrice ferroviaria calibrata 2007	350
Popolazione residente a meno di 500m dalle stazioni	55.930

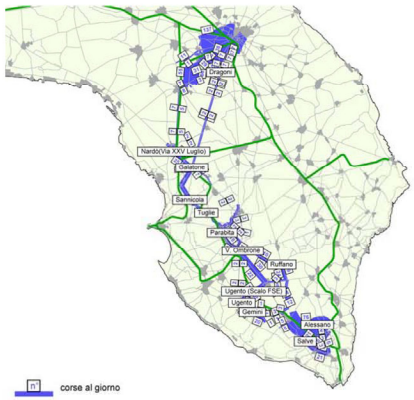
Indici della tratta

Indice di offerta ferroviaria (IOF)	0,27
Indice di offerta automobilistica (IOA)	0,38
Indice di domanda potenziale (IDP)	0,56
Indice di domanda ferroviaria (IDF)	0,05
Indice di popolazione servita (IPS)	0,41
Valore dell'indicatore di priorità	**0,37**

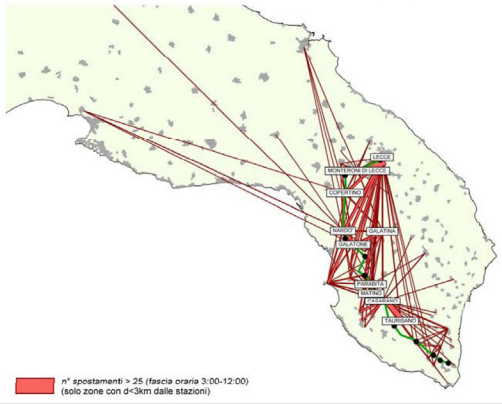
Offerta attuale di servizi ferroviari Regionali passeggeri



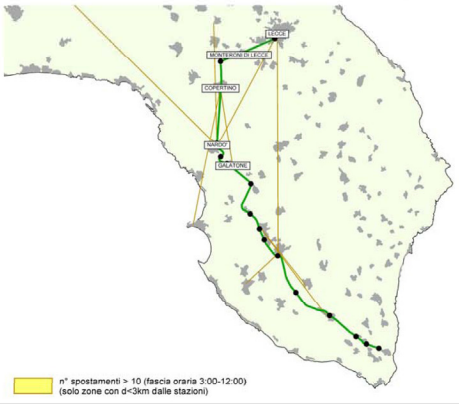
Offerta attuale di servizi automobilistici in sovrapposizione alla ferrovia



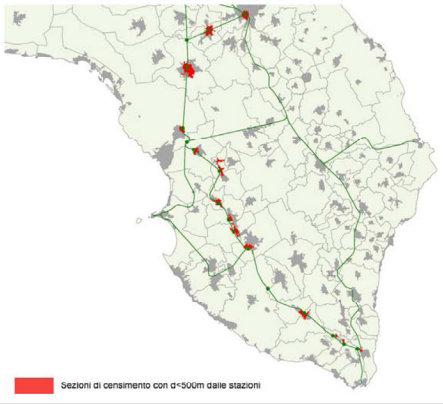
Matrice Istat totale interno + scambio (2001)



Matrice ferroviaria calibrata interno + scambio (2007)



Popolazione residente ad accessibilità diretta alla ferrovia



Tratta Zollino – Casarano



Caratteristiche infrastrutturali della tratta	
Lunghezza tratta [km]	56,08
Numero di stazioni servite nell'esercizio attuale	11
Elettrificazione	NO
Numero di binari	1

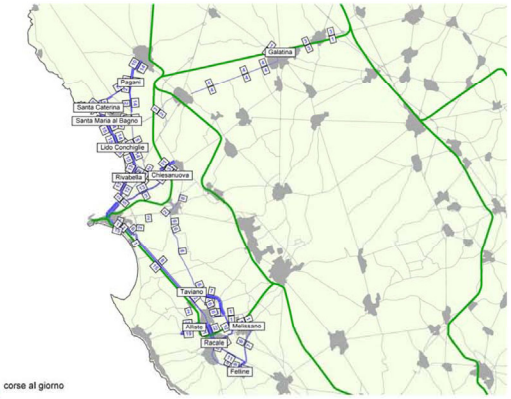
Caratteristiche generali della tratta	
Percorrenze dei servizi ferroviari (giorno feriale tipo) [treni*km]	1.030
Percorrenze dei servizi automobilistici in sovrapposizione (giorno feriale tipo) [veic*km]	1.800
Traffico interno – Matrice Istat totale 2001	5.270
Traffico di scambio – Matrice Istat totale 2001	9.790
Traffico interno – Matrice ferroviaria calibrata 2007	170
Traffico di scambio – Matrice ferroviaria calibrata 2007	190
Popolazione residente a meno di 500m dalle stazioni	44.370

Indici della tratta	
Indice di offerta ferroviaria (IOF)	0,26
Indice di offerta automobilistica (IOA)	0,09
Indice di domanda potenziale (IDP)	0,49
Indice di domanda ferroviaria (IDF)	0,04
Indice di popolazione servita (IPS)	0,45
Valore dell'indicatore di priorità	**0,33**

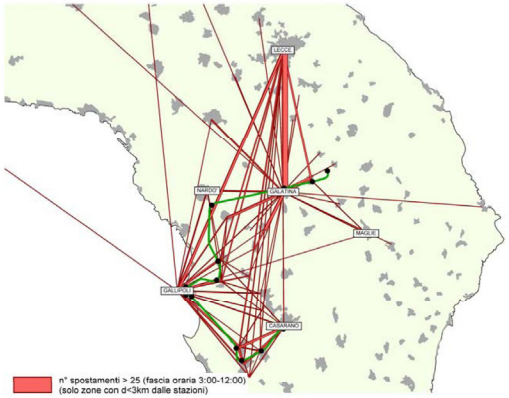
Offerta attuale di servizi ferroviari Regionali passeggeri



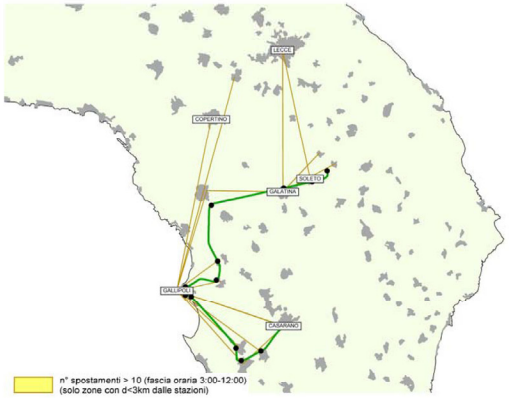
Offerta attuale di servizi automobilistici in sovrapposizione alla ferrovia



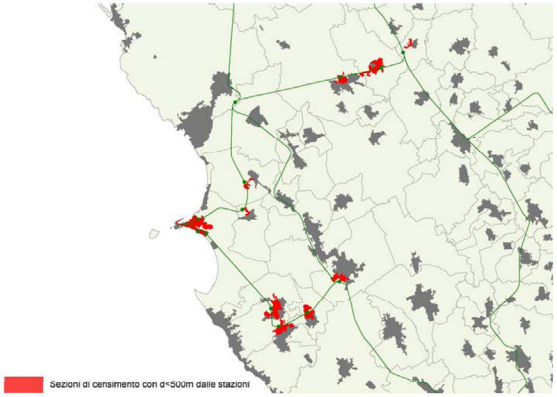
Matrice Istat totale interno + scambio (2001)



Matrice ferroviaria calibrata interno + scambio (2007)



Popolazione residente ad accessibilità diretta alla ferrovia



Tratta Lecce – Gagliano (via Maglie)

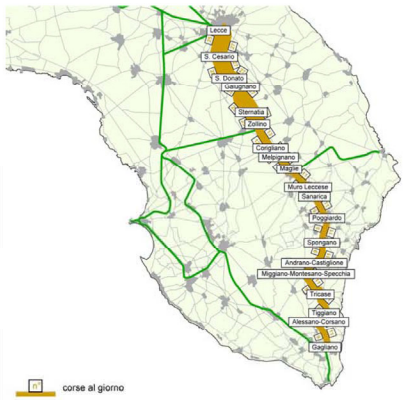


Caratteristiche infrastrutturali della tratta	
Lunghezza tratta [km]	65,32
Numero di stazioni servite nell'esercizio attuale	19
Elettrificazione	NO
Numero di binari	1

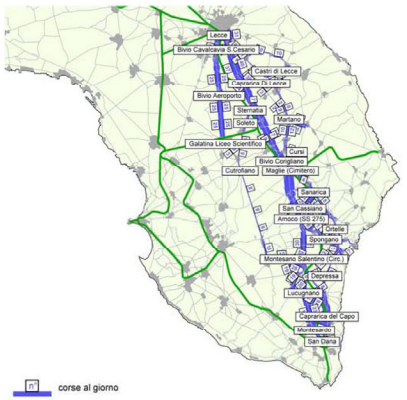
Caratteristiche generali della tratta	
Percorrenze dei servizi ferroviari (giorno feriale tipo) [treni*km]	1.950
Percorrenze dei servizi automobilistici in sovrapposizione (giorno feriale tipo) [veic*km]	9.730
Traffico interno – Matrice Istat totale 2001	14.490
Traffico di scambio – Matrice Istat totale 2001	8.710
Traffico interno – Matrice ferroviaria calibrata 2007	1.110
Traffico di scambio – Matrice ferroviaria calibrata 2007	190
Popolazione residente a meno di 500m dalle stazioni	43.030

Indici della tratta	
Indice di offerta ferroviaria (IOF)	0,42
Indice di offerta automobilistica (IOA)	0,43
Indice di domanda potenziale (IDP)	0,65
Indice di domanda ferroviaria (IDF)	0,13
Indice di popolazione servita (IPS)	0,37
Valore dell'indicatore di priorità	**0,45**

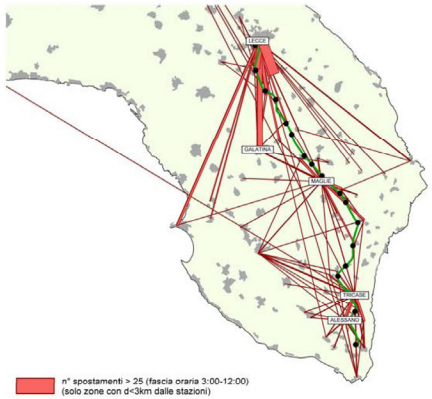
Offerta attuale di servizi ferroviari Regionali passeggeri



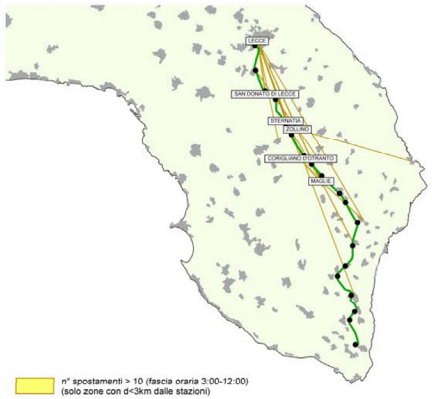
Offerta attuale di servizi automobilistici in sovrapposizione alla ferrovia



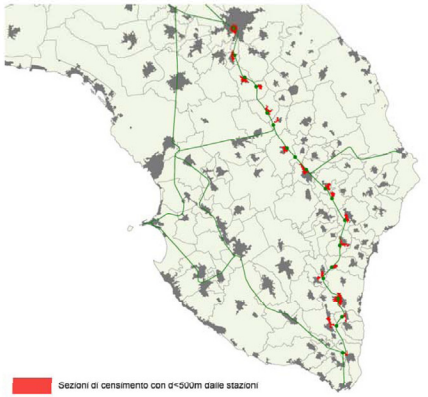
Matrice Istat totale interno + scambio (2001)



Matrice ferroviaria calibrata interno + scambio (2007)



Popolazione residente ad accessibilità diretta alla ferrovia



Tratta di progetto Gagliano – Santa Maria



Caratteristiche infrastrutturali della tratta	
Lunghezza tratta [km]	6,00
Numero di stazioni servite nell'esercizio attuale	2
Elettrificazione	NO
Numero di binari	1

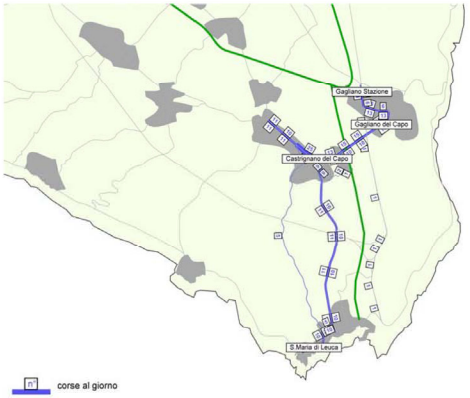
Caratteristiche generali della tratta	
Percorrenze dei servizi ferroviari (giorno feriale tipo) [treni*km]	0
Percorrenze dei servizi automobilistici in sovrapposizione (giorno feriale tipo) [veic*km]	260
Traffico interno – Matrice Istat totale 2001	120
Traffico di scambio – Matrice Istat totale 2001	710
Traffico interno – Matrice ferroviaria calibrata 2007	0
Traffico di scambio – Matrice ferroviaria calibrata 2007	0
Popolazione residente a meno di 500m dalle stazioni	1.130

Indici della tratta	
Indice di offerta ferroviaria (IOF)	0,27
Indice di offerta automobilistica (IOA)	0,13
Indice di domanda potenziale (IDP)	0,25
Indice di domanda ferroviaria (IDF)	0,00
Indice di popolazione servita (IPS)	0,11
Valore dell'indicatore di priorità	**0,19**

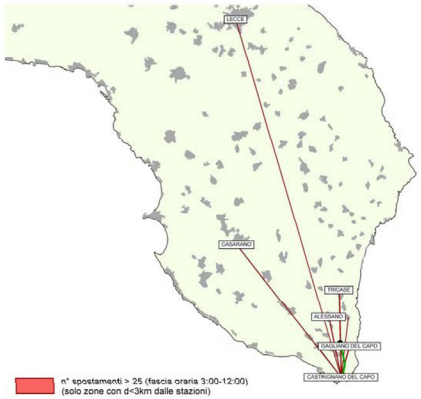
Offerta attuale di servizi ferroviari Regionali passeggeri



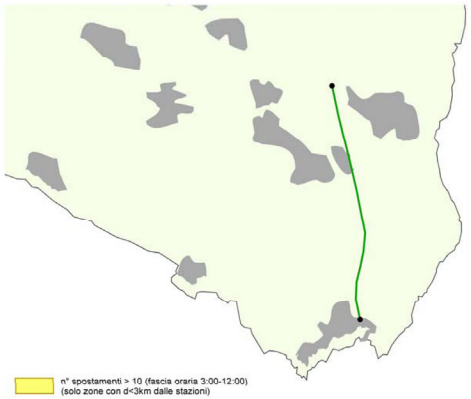
Offerta attuale di servizi automobilistici in sovrapposizione alla ferrovia



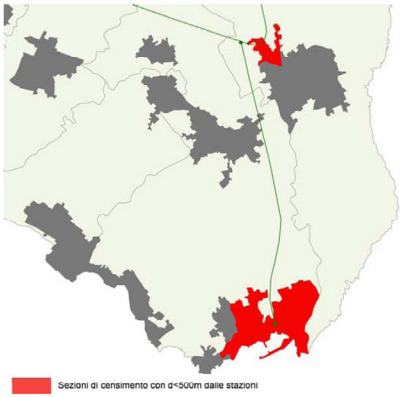
Matrice Istat totale interno + scambio (2001)



Matrice ferroviaria calibrata interno + scambio (2007)



Popolazione residente ad accessibilità diretta alla ferrovia



Tratta Lecce – Santa Maria (via Maglie)



Caratteristiche infrastrutturali della tratta

Lunghezza tratta [km]	71,32
Numero di stazioni servite nell'esercizio attuale	20
Elettrificazione	NO
Numero di binari	1

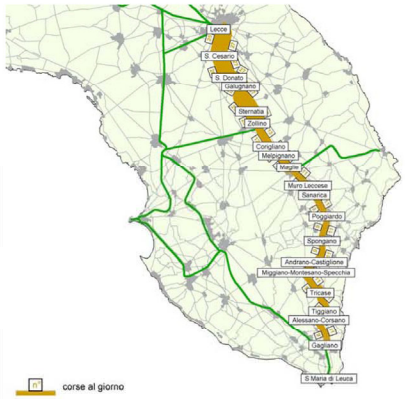
Caratteristiche generali della tratta

Percorrenze dei servizi ferroviari (giorno feriale tipo) [treni*km]	1.950
Percorrenze dei servizi automobilistici in sovrapposizione (giorno feriale tipo) [veic*km]	10.100
Traffico interno – Matrice Istat totale 2001	15.040
Traffico di scambio – Matrice Istat totale 2001	8.560
Traffico interno – Matrice ferroviaria calibrata 2007	1.110
Traffico di scambio – Matrice ferroviaria calibrata 2007	190
Popolazione residente a meno di 500m dalle stazioni	44.040

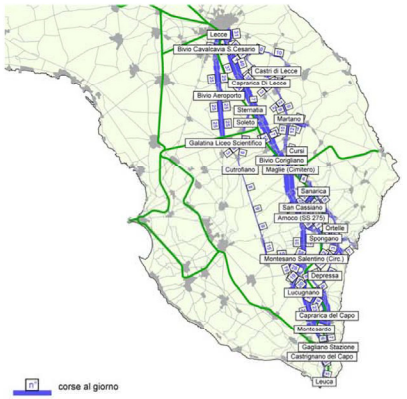
Indici della tratta

Indice di offerta ferroviaria (IOF)	0,42
Indice di offerta automobilistica (IOA)	0,41
Indice di domanda potenziale (IDP)	0,61
Indice di domanda ferroviaria (IDF)	0,12
Indice di popolazione servita (IPS)	0,35
Valore dell'indicatore di priorità	**0,43**

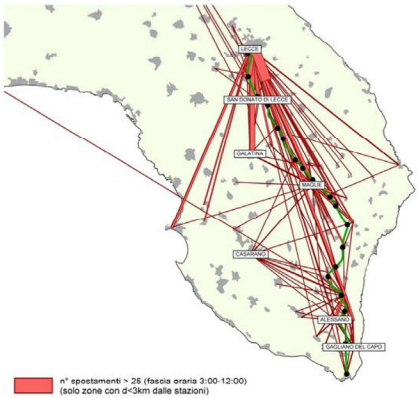
Offerta attuale di servizi ferroviari Regionali passeggeri



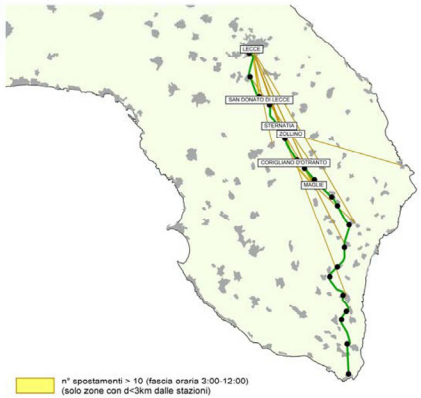
Offerta attuale di servizi automobilistici in sovrapposizione alla ferrovia



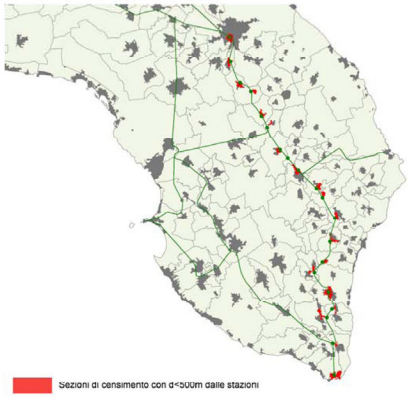
Matrice Istat totale interno + scambio (2001)



Matrice ferroviaria calibrata interno + scambio (2007)



Popolazione residente ad accessibilità diretta alla ferrovia



Tratta Maglie – Otranto



Caratteristiche infrastrutturali della tratta	
Lunghezza tratta [km]	18,18
Numero di stazioni servite nell'esercizio attuale	5
Elettrificazione	NO
Numero di binari	1

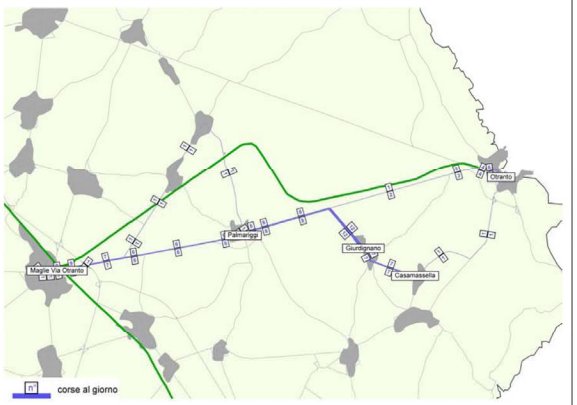
Caratteristiche generali della tratta	
Percorrenze dei servizi ferroviari (giorno feriale tipo) [treni*km]	320
Percorrenze dei servizi automobilistici in sovrapposizione (giorno feriale tipo) [veic*km]	320
Traffico interno – Matrice Istat totale 2001	1.010
Traffico di scambio – Matrice Istat totale 2001	1.130
Traffico interno – Matrice ferroviaria calibrata 2007	140
Traffico di scambio – Matrice ferroviaria calibrata 2007	60
Popolazione residente a meno di 500m dalle stazioni	6.570

Indici della tratta	
Indice di offerta ferroviaria (IOF)	0,25
Indice di offerta automobilistica (IOA)	0,05
Indice di domanda potenziale (IDP)	0,21
Indice di domanda ferroviaria (IDF)	0,07
Indice di popolazione servita (IPS)	0,20
Valore dell'indicatore di priorità	**0,19**

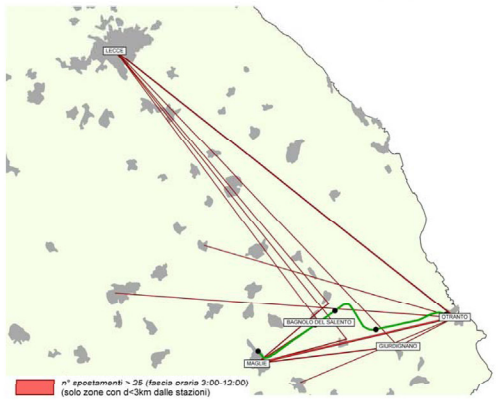
Offerta attuale di servizi ferroviari Regionali passeggeri



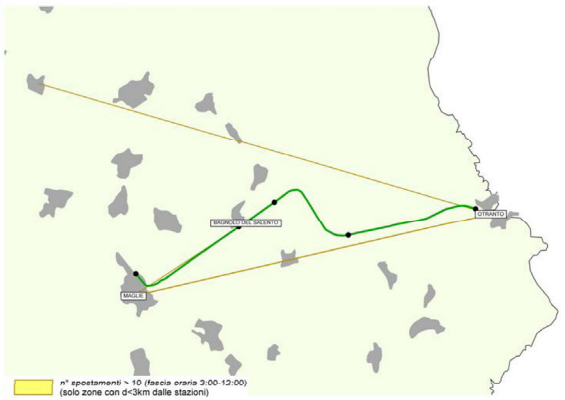
Offerta attuale di servizi automobilistici in sovrapposizione alla ferrovia



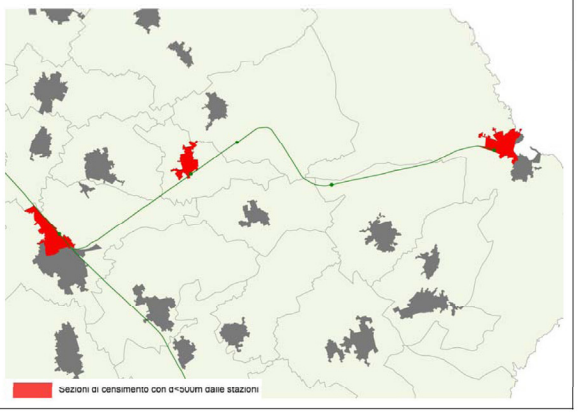
Matrice Istat totale interno + scambio (2001)



Matrice ferroviaria calibrata interno + scambio (2007)



Popolazione residente ad accessibilità diretta alla ferrovia



Regione Puglia

Assessorato ai Trasporti e alle Vie di Comunicazione

Piano Regionale dei Trasporti

Piano Attuativo 2009-2013

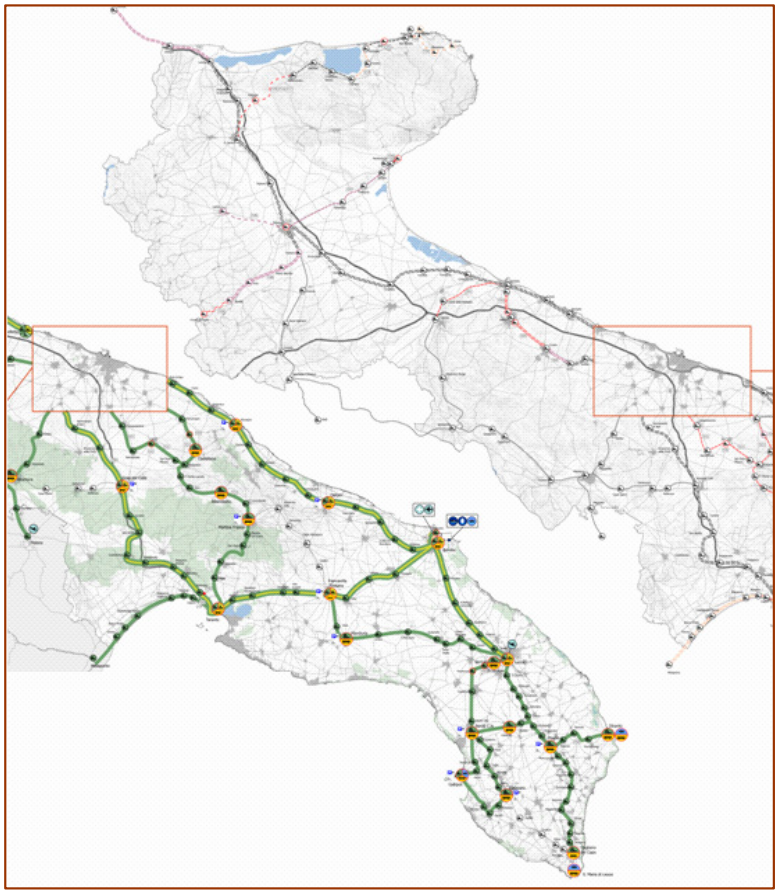
Allegato "Valutazioni trasporto stradale"











[1656AT]

Schede di valutazione degli indicatori trasportistici (modalità stradale)

Si riportano di seguito per ciascuno dei ventinove microscenari valutati (cfr. Tabella 1. Elenco microscenari.) due schede di valutazione di indicatori trasportistici.

La prima scheda contiene gli indicatori di rete ed una immagine relativa alle rete differenza, nella quale ad ogni arco è associata la variazione di flusso (veq/h) indotta dall'interevento. In particolare sono rappresentati in rosso gli archi che registrano un incremento e in blu gli archi che registrano un decremento di flusso, con spessore proporzionale a tale variazione il cui valore numerico viene talvolta riportato tramite etichette.

La seconda scheda contiene gli indicatori di area ed una immagine relativa all'area di influenza dell'intervento valutato. In particolare l'area d'influenza è rappresentata tramite una campitura in rosso. In grigio è rappresentato il flussogramma dello scenario oggetto di valutazione, ed in blu la composizione del flusso di tutti i veicoli che utilizzano almeno una parte dell'intervento.

Tabella 1. Elenco microscenari.

Codice micro-scenario	Descrizione interventi
1	SSV del Gargano Prolungamento da Vico a Peschici e da Peschici a Vieste al Tipo C
2	SR1 Realizzazione della Strada Regionale 1 tra Bovino e Poggio Imperiale al Tipo C
3	SS17dir Realizzazione Lungo Fortore-Piano dei Limiti al Tipo C
4	SS16 Realizzazione della tangenziale est di San Severo al Tipo B (tracciato esterno)
4B	SS16 Realizzazione della tangenziale est di San Severo al Tipo C (tracciato esterno)
4C	SS16 Realizzazione della tangenziale est di San Severo al Tipo C
7	A14 Realizzazione del nuovo casello Foggia Sud
8	A14 Realizzazione del nuovo casello Foggia Sud e della bretella di collegamento con SS16
9	SR6 Adeguamento e completamento da Canosa a Spinazzola al Tipo B
10	SR6 Adeguamento e completamento da Canosa a Spinazzola al Tipo B e da Spinazzola a Gravina di Puglia al Tipo C
11	Realizzazione della tangenziale extraurbana di Taranto al Tipo B
12	SS16 Realizzazione della Variante alla Tangenziale di Bari tra Sant'Anna e Torre a Mare
13	SS16 Realizzazione della Variante alla Tangenziale di Bari tra Sant'Anna e Torre a Mare e tra Torre a Mare e Mola di Bari al Tipo B
14	Adeguamento e completamento funzionale dell'itinerario Giovinazzo-Bitonto-Bitetto-Adelfia-Rutigliano-Mola al Tipo C (Poligonale esterna di Bari)
15	Adeguamento e completamento funzionale dell'itinerario Giovinazzo-Bitonto-Bitetto-Adelfia-Rutigliano-Mola al Tipo C1 (Poligonale esterna di Bari) e realizzazione svincolo con la A14

Codice micro-scenario	Descrizione interventi
16	SS172 Adeguamento del tratto da Putignano a Martina Franca al Tipo C
17	SS7-SP23-SS100 Potenziamento del collegamento Matera-Castellaneta-San Basilio-Mottola-Taranto, con adeguamento al Tipo C di SS7 e SP23
17B	SS7-SP23-SS100 Potenziamento del collegamento Matera-Castellaneta-San Basilio-Mottola-Taranto, con adeguamento al Tipo C di SS7 e SP23 e al Tipo B di SS100
18	SS7 Potenziamento del collegamento Matera-Castellaneta-Palagiano-Taranto, con adeguamento al Tipo C
19	Realizzazione della Strada litoranea interna da Talsano ad Avetrana al Tipo B e adeguamento della SP359 Nardò-Avetrana al Tipo C
19B	Realizzazione della Strada litoranea interna da Talsano ad Avetrana al Tipo C e adeguamento della SP359 Nardò-Avetrana al Tipo C
20	SS7ter Adeguamento SS7ter Lecce-San Pancrazio e realizzazione variante Sava-Grottaglie al Tipo B (asse veloce Taranto-Lecce)
21	SS7ter-SP86 Adeguamento SS7ter Lecce-San Pancrazio e SP86 Sava-Grottaglie al Tipo B (asse veloce Taranto-Lecce)
22	SP22-SP26-SP54-SP96-SP137 Adeguamento dell'itinerario Ostuni-Ceglie Messapica-Francavilla Fontana-Manduria-SP Tarantina al Tipo C
23	SR8 Adeguamento e realizzazione della tratta Lecce-Meledugno al Tipo C
24	SS275 Adeguamento tra Alessano e Santa Maria di Leuca al tipo C
26	SS100 Completamento dell'adeguamento al Tipo B in territorio provinciale tarantino
27	SP231 Adeguamento dal confine provinciale Foggia-Bari ad Andria al Tipo B (tratte extraurbane) e al Tipo D (circonvallazioni di Canosa e Andria)
28	Collegamento mediano Murgia-Matera-Pollino, adeguamento della tratta Matera-Sant'Eramo in Colle-Gioia del Colle al Tipo C

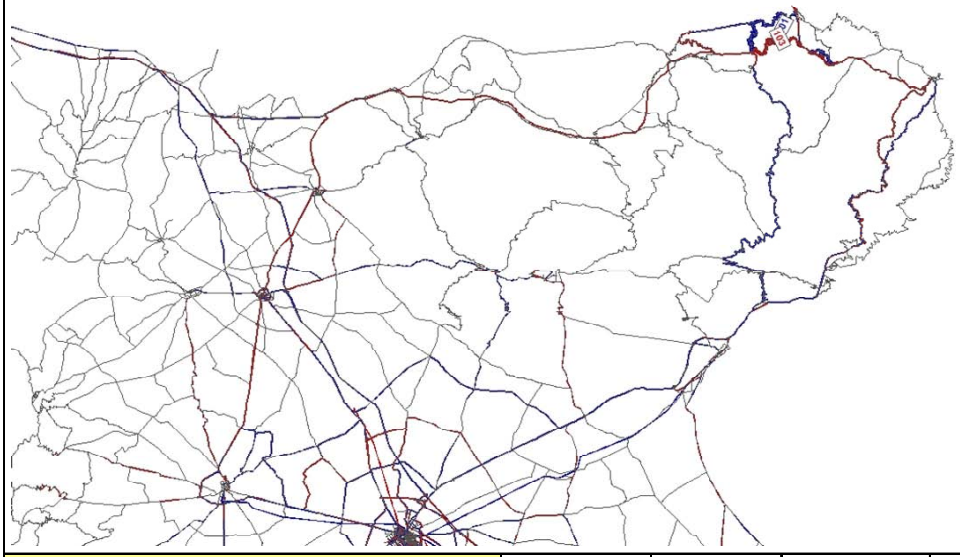
Microscenario 1: Scheda 1 Indicatori di uso della rete

Tab 1.1 Flussi

Flusso di massimo carico per direzione [veic]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	80	103	23	29%
Veicoli pesanti	0	0	0	0%
Totale veicoli	**80**	**103**	23	**29%**

Tab 1.2 Rete di influenza

Differenza scenario "con intervento" - scenario base



Sviluppo della rete di influenza [km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
(solo archi con variazione dei flussi >30 veicoli)	**194**	**217**	24	**12.4%**

Tab 1.3 Impatto sulla mobilità

Percorrenze rete di influenza [veicoli*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	47292	47040	-252	-1%
Veicoli pesanti	3439	3402	-37	-1%
Totale veicoli	**50731**	**50442**	-289	**-1%**

Tempi rete di influenza [veicoli*ora]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	968	932	-36	-4%
Veicoli pesanti	98	94	-4	-4%
Totale veicoli	**1066**	**1026**	-40	**-4%**

Tab 1.4 Integrazione con il sistema autostradale

Percorrenza su rete autostradale di influenza [veic*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	0	0	0	0%
Veicoli pesanti	0	0	0	0%
Totale veicoli	**0**	**0**	0	**0%**

Tab 1.5 Integrazione con la ferrovia

Percorrenze su rete ferroviaria di influenza [pax*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
	22901	22640	-261	**-1%**

Tab 1.6 Livello di servizio della rete

Velocità media di percorrenza sulla rete di influenza [km/h]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	48.9	50.5	1.6	3%
Veicoli pesanti	35.2	36.2	1.0	3%
Totale veicoli	**47.6**	**49.2**	1.6	**3%**

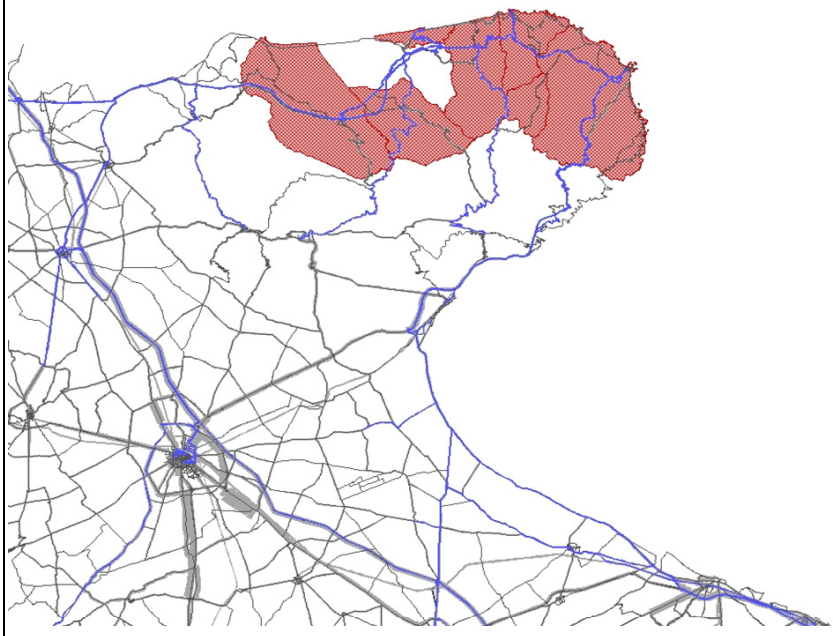
Microscenario 1: Scheda 2 Indicatori di area

Tab 2.1 Utilizzazione dell'intervento

Veicoli che utilizzano l'intervento [veic]	236

Tab 2.2 Impatto socio-economico

Area di influenza (zone per cui: traffico generato che utilizza l'intervento > 1/1000 popolazione)



Estensione [Kmq]	Popolazione	Numero di addetti
585	42'975	10'205

Tab 2.3 Miglioramento dell'accessibilità verso i poli del trasporto e la rete primaria

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Aeroporto di Foggia	Aeroporto di Bari	Porto di Manfredonia	A14	A16	media
Senza intervento	86.2	163.0	74.1	76.9	163.8	108.4
Con intervento	86.1	162.3	73.3	73.3	161.1	107.0
Differenza	-0.1	-0.7	-0.7	-3.6	-2.7	-1.3
Variazione	-0.2%	-0.5%	-1.0%	-4.7%	-1.7%	**-1.2%**

Tab 2.4 Miglioramento dell'accessibilità territoriale

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Area influenza		Foggia	Bari	media capoluoghi provinciali
Senza intervento	29.1		82.7	170.1	126.4
Con intervento	24.8		82.4	169.4	125.9
Differenza	-4.3		-0.3	-0.7	-0.5
Variazione	-14.8%		-0.4%	-0.4%	**-0.4%**

Tab 2.5 Miglioramento dell'accessibilità verso gli ambiti paesaggistici e i distretti industriali

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Subappennino Dauno	Gargano		Nord-barese ofantino	Conca nord barese	media
Senza intervento	111.9	46.1		125.4	145.5	107.2
Con intervento	110.9	43.2		124.7	144.8	105.9
Differenza	-0.9	-2.9		-0.7	-0.7	-1.3
Variazione	-0.8%	-6.3%		-0.6%	-0.5%	**-1.2%**

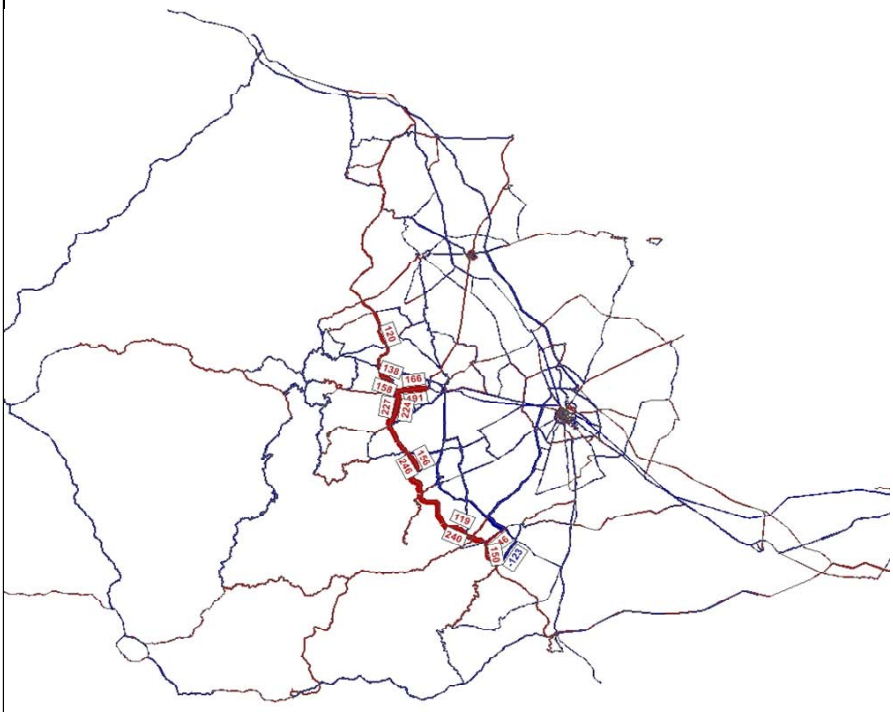
Microscenario 2: Scheda 1 Indicatori di uso della rete

Tab 1.1 Flussi

Flusso di massimo carico per direzione [veic]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	79	198	119	151%
Veicoli pesanti	0	26	26	0%
Totale veicoli	**79**	**224**	145	**184%**

Tab 1.2 Rete di influenza

Differenza scenario "con intervento" - scenario base



Sviluppo della rete di influenza [km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
(solo archi con variazione dei flussi >30 veicoli)	**599**	**673**	74	**12.4%**

Tab 1.3 Impatto sulla mobilità

Percorrenze rete di influenza [veicoli*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	151759	157362	5603	4%
Veicoli pesanti	23794	24278	485	2%
Totale veicoli	**175553**	**181640**	6088	**3%**
Tempi rete di influenza [veicoli*ora]	**Senza intervento**	**Con intervento**	**Variazione**	**Variazione %**
Veicoli leggeri	2589	2607	18	1%
Veicoli pesanti	348	350	2	1%
Totale veicoli	**2937**	**2957**	20	**1%**

Tab 1.4 Integrazione con il sistema autostradale

Percorrenza su rete autostradale di influenza [veic*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	6463	6133	-330	-5%
Veicoli pesanti	1841	1759	-82	-4%
Totale veicoli	**8304**	**7892**	-412	**-5%**

Tab 1.5 Integrazione con la ferrovia

Percorrenze su rete ferroviaria di influenza [pax*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
	0	0	0	**0%**

Tab 1.6 Livello di servizio della rete

Velocità media di percorrenza sulla rete di influenza [km/h]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	58.6	60.4	1.7	3%
Veicoli pesanti	68.4	69.4	1.0	1%
Totale veicoli	**59.8**	**61.4**	1.7	**3%**

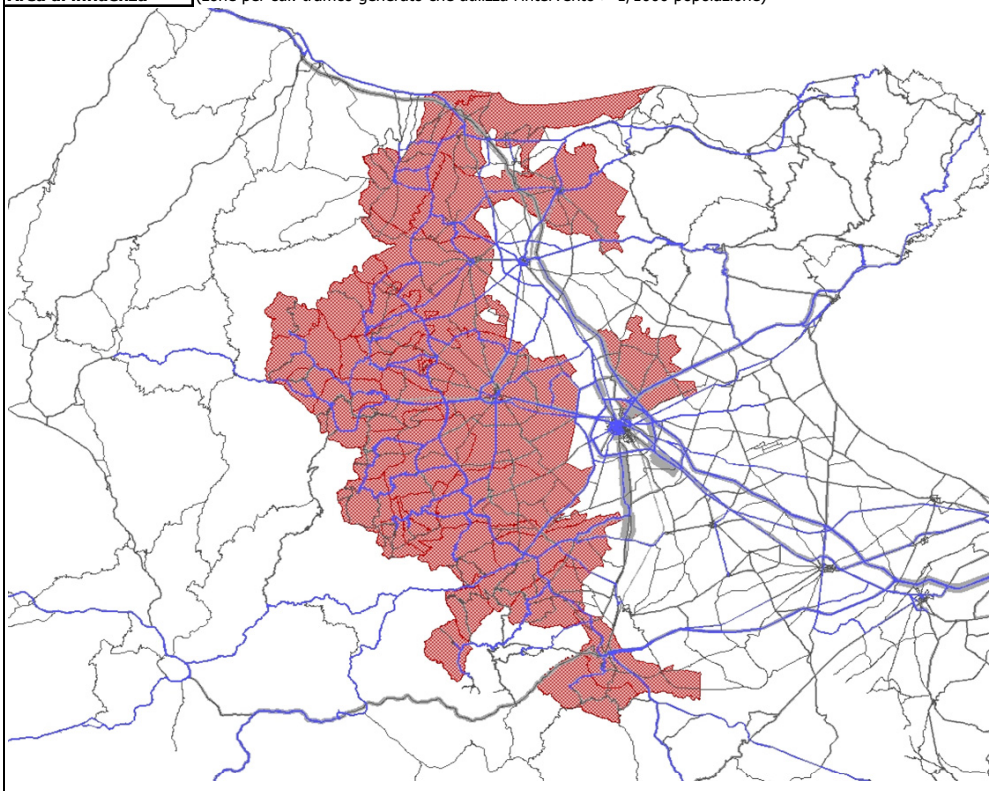
Microscenario 2: Scheda 2 Indicatori di area

Tab 2.1 Utilizzazione dell'intervento

Veicoli che utilizzano l'intervento [veic]	997

Tab 2.2 Impatto socio-economico

Area di influenza (zone per cui: traffico generato che utilizza l'intervento > 1/1000 popolazione)



Estensione [Kmq]	Popolazione	Numero di addetti
2660	136'774	34'913

Tab 2.3 Miglioramento dell'accessibilità verso i poli del trasporto e la rete primaria

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Aeroporto di Foggia	Aeroporto di Bari	Porto di Manfredonia	A14	A16	media
Senza intervento	43.2	112.2	66.9	67.6	86.5	69.9
Con intervento	42.3	106.4	66.1	64.7	82.1	67.3
Differenza	-0.9	-5.8	-0.8	-2.9	-4.4	-2.6
Variazione	-2.1%	-5.2%	-1.2%	-4.3%	-5.1%	**-3.7%**

Tab 2.4 Miglioramento dell'accessibilità territoriale

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Area influenza		Foggia	Bari	media capoluoghi provinciali
Senza intervento	49.9		39.5	124.4	81.9
Con intervento	43.2		38.9	123.7	81.3
Differenza	-6.7		-0.5	-0.7	-0.6
Variazione	-13.4%		-1.3%	-0.6%	**-0.8%**

Tab 2.5 Miglioramento dell'accessibilità verso gli ambiti paesaggistici e i distretti industriali

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Subappennino Dauno	Gargano	Alta Murgia	Nord-barese ofantino	Conca nord barese	media
Senza intervento	53.5	90.4	112.4	82.8	101.8	88.2
Con intervento	45.6	89.4	109.4	80.1	98.6	84.6
Differenza	-7.9	-0.9	-3.0	-2.7	-3.3	-3.6
Variazione	-14.8%	-1.0%	-2.7%	-3.3%	-3.2%	**-4.0%**

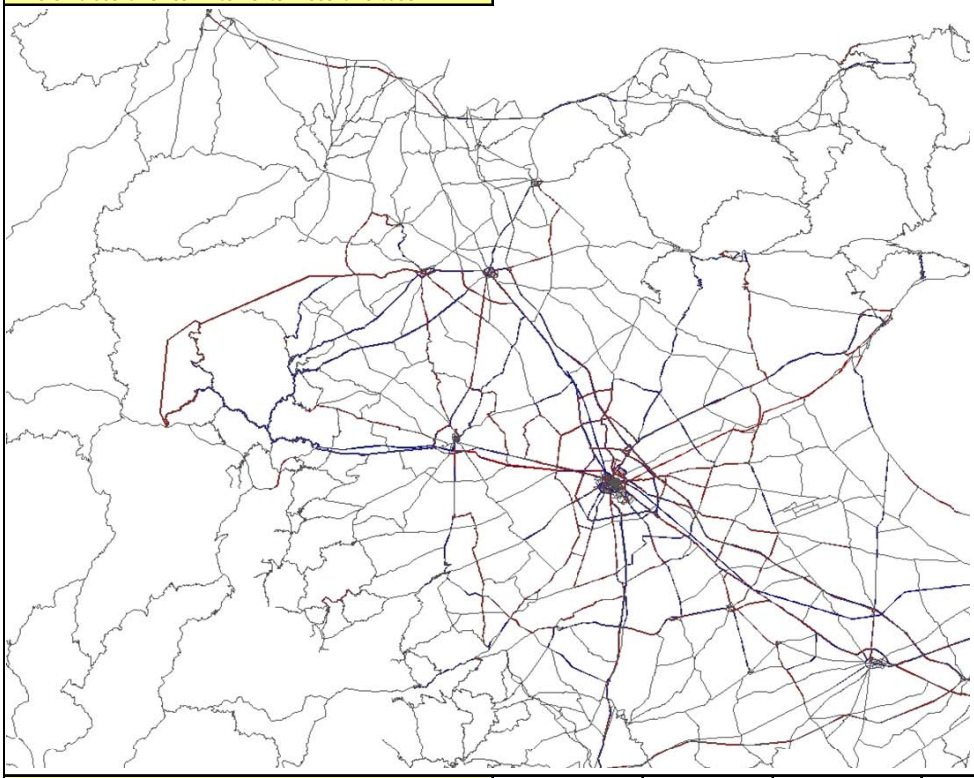
Microscenario 3: Scheda 1 Indicatori di uso della rete

Tab 1.1 Flussi

Flusso di massimo carico per direzione [veic]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	0	4	4	0%
Veicoli pesanti	0	0	0	0%
Totale veicoli	**0**	**4**	4	**0%**

Tab 1.2 Rete di influenza

Differenza scenario "con intervento" - scenario base



Sviluppo della rete di influenza [km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
(solo archi con variazione dei flussi >30 veicoli)	**129**	**129**	0	**0.0%**

Tab 1.3 Impatto sulla mobilità

Percorrenze rete di influenza [veicoli*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	35255	35546	292	1%
Veicoli pesanti	2729	2733	4	0%
Totale veicoli	**37984**	**38279**	296	**1%**

Tempi rete di influenza [veicoli*ora]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	823	828	5	1%
Veicoli pesanti	79	76	-2	-3%
Totale veicoli	**902**	**905**	3	**0%**

Tab 1.4 Integrazione con il sistema autostradale

Percorrenza su rete autostradale di influenza [veic*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	0	0	0	0%
Veicoli pesanti	0	0	0	0%
Totale veicoli	**0**	**0**	0	**0%**

Tab 1.5 Integrazione con la ferrovia

Percorrenze su rete ferroviaria di influenza [pax*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
	0	0	0	**0%**

Tab 1.6 Livello di servizio della rete

Velocità media di percorrenza sulla rete di influenza [km/h]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	42.8	42.9	0.1	0%
Veicoli pesanti	34.7	35.8	1.0	3%
Totale veicoli	**42.1**	**42.3**	0.2	**0%**

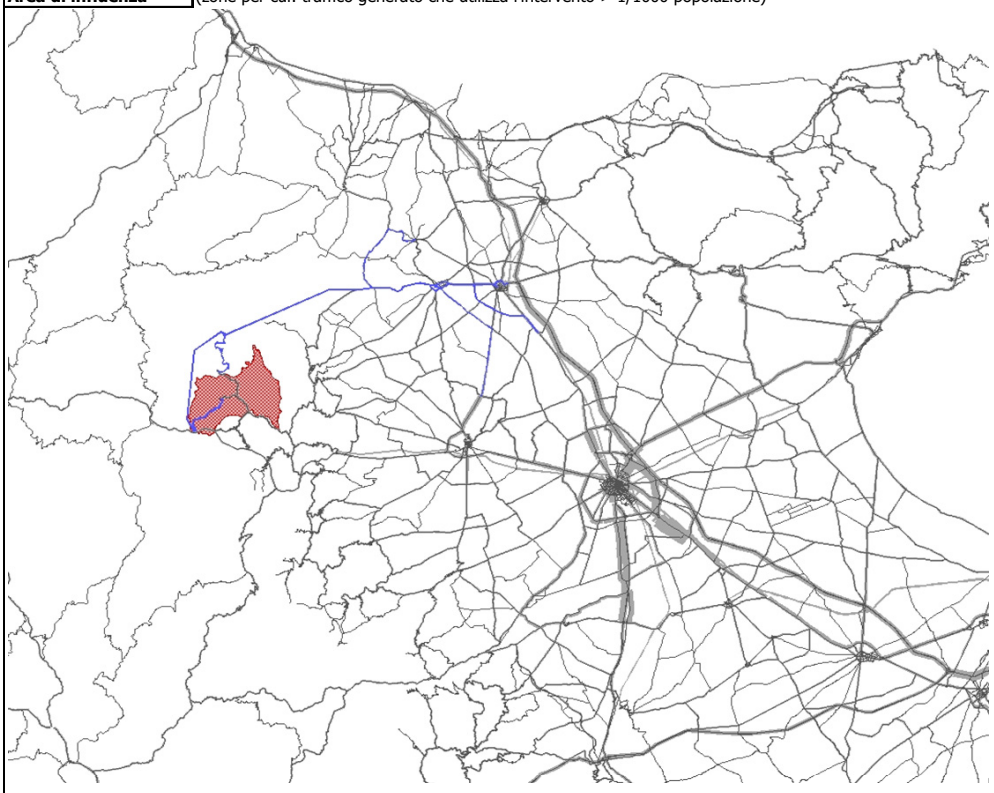
Microscenario 3: Scheda 2 Indicatori di area

Tab 2.1 Utilizzazione dell'intervento

Veicoli che utilizzano l'intervento [veic]	8

Tab 2.2 Impatto socio-economico

Area di influenza (zone per cui: traffico generato che utilizza l'intervento > 1/1000 popolazione)



Estensione [Kmq]	Popolazione	Numero di addetti
65	1'990	514

Tab 2.3 Miglioramento dell'accessibilità verso i poli del trasporto e la rete primaria

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Aeroporto di Foggia	Aeroporto di Bari	Porto di Manfredonia	A14	A16	media
Senza intervento	63.2	147.1	78.5	50.7	96.2	83.1
Con intervento	63.2	147.1	78.5	50.7	96.2	83.1
Differenza	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Variazione	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	**0.0%**

Tab 2.4 Miglioramento dell'accessibilità territoriale

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Area influenza		Foggia	Bari	media capoluoghi provinciali
Senza intervento	#DIV/0!		51.2	143.6	97.4
Con intervento	#DIV/0!		51.2	143.6	97.4
Differenza	#DIV/0!		0.0	0.0	0.0
Variazione	#DIV/0!		0.0%	0.0%	**0.0%**

Tab 2.5 Miglioramento dell'accessibilità verso gli ambiti paesaggistici e i distretti industriali

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Subappennino Dauno	Gargano	Alta Murgia	Nord-barese ofantino	Conca nord barese	media
Senza intervento	61.9	109.4	141.4	107.5	128.7	109.8
Con intervento	60.6	105.4	141.3	107.4	128.6	108.7
Differenza	-1.3	-4.0	-0.1	-0.1	-0.1	-1.1
Variazione	-2.1%	-3.7%	-0.1%	-0.1%	-0.1%	**-1.0%**

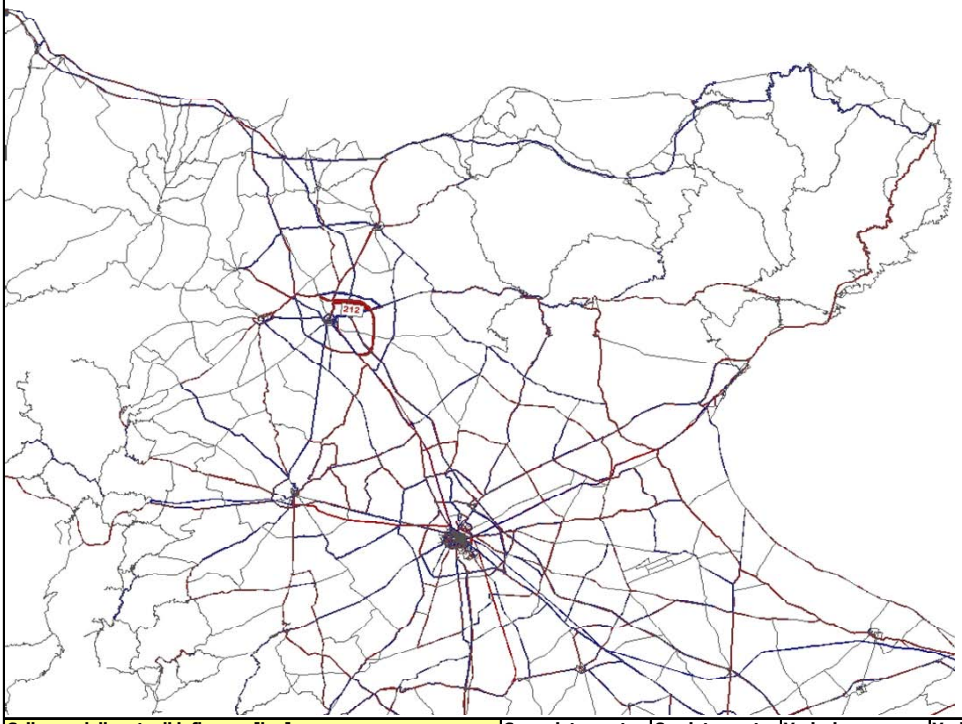
Microscenario 4: Scheda 1 Indicatori di uso della rete

Tab 1.1 Flussi

Flusso di massimo carico per direzione [veic]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	54	205	151	280%
Veicoli pesanti	0	7	7	0%
Totale veicoli	**54**	**212**	158	**293%**

Tab 1.2 Rete di influenza

Differenza scenario "con intervento" - scenario base



Sviluppo della rete di influenza [km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
(solo archi con variazione dei flussi >30 veicoli)	**246**	**270**	24	**9.8%**

Tab 1.3 Impatto sulla mobilità

Percorrenze rete di influenza [veicoli*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	66515	69079	2564	4%
Veicoli pesanti	5273	5359	85	2%
Totale veicoli	**71788**	**74438**	2650	**4%**

Tempi rete di influenza [veicoli*ora]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	1225	1238	13	1%
Veicoli pesanti	143	141	-2	-1%
Totale veicoli	**1368**	**1379**	11	**1%**

Tab 1.4 Integrazione con il sistema autostradale

Percorrenza su rete autostradale di influenza [veic*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	0	0	0	0%
Veicoli pesanti	0	0	0	0%
Totale veicoli	**0**	**0**	0	**0%**

Tab 1.5 Integrazione con la ferrovia

Percorrenze su rete ferroviaria di influenza [pax*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
	11904	12555	651	**5%**

Tab 1.6 Livello di servizio della rete

Velocità media di percorrenza sulla rete di influenza [km/h]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	54.3	55.8	1.5	3%
Veicoli pesanti	36.8	37.9	1.1	3%
Totale veicoli	**52.5**	**54.0**	1.5	**3%**

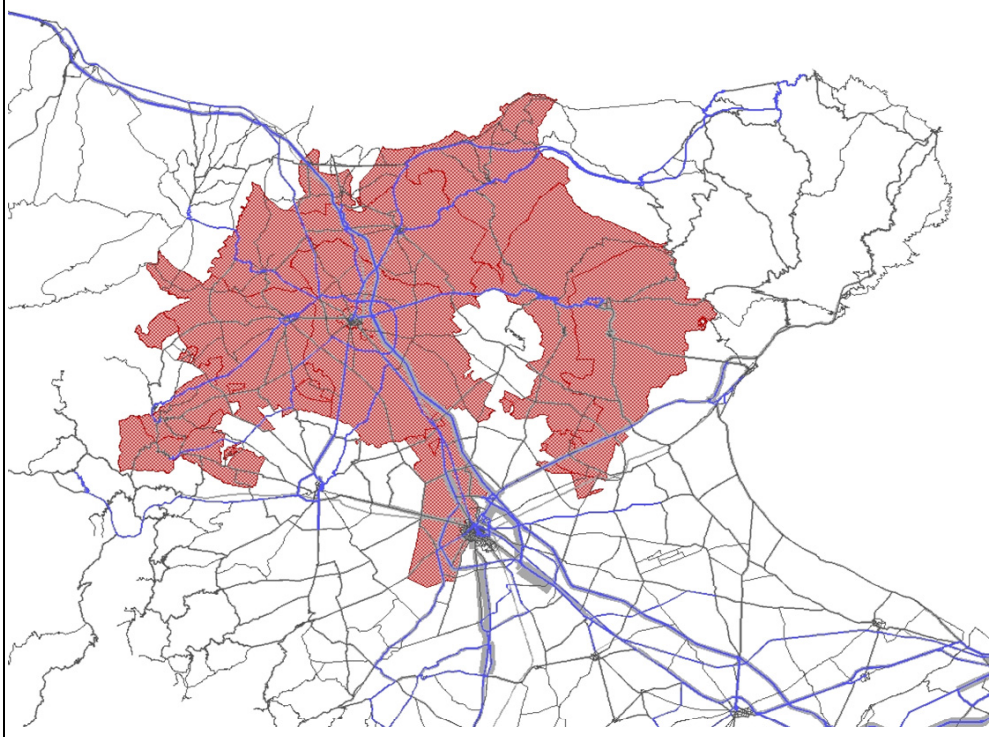
Microscenario 4: Scheda 2 Indicatori di area

Tab 2.1 Utilizzazione dell'intervento

Veicoli che utilizzano l'intervento [veic]	423

Tab 2.2 Impatto socio-economico

Area di influenza (zone per cui: traffico generato che utilizza l'intervento > 1/1000 popolazione)



Estensione [Kmq]	Popolazione	Numero di addetti
1763	168'100	43'276

Tab 2.3 Miglioramento dell'accessibilità verso i poli del trasporto e la rete primaria

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Aeroporto di Foggia	Aeroporto di Bari	Porto di Manfredonia	A14	A16	media
Senza intervento	42.2	103.3	59.0	49.3	113.7	68.3
Con intervento	42.0	100.8	58.9	51.4	112.9	68.0
Differenza	-0.2	-2.4	-0.2	2.1	-0.7	-0.3
Variazione	-0.5%	-2.3%	-0.3%	4.3%	-0.6%	**-0.4%**

Tab 2.4 Miglioramento dell'accessibilità territoriale

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Area influenza		Foggia	Bari	media capoluoghi provinciali
Senza intervento	34.5		37.7	128.9	83.3
Con intervento	33.7		37.9	130.1	84.0
Differenza	-0.8		0.1	1.3	0.7
Variazione	-2.3%		0.3%	1.0%	**0.8%**

Tab 2.5 Miglioramento dell'accessibilità verso gli ambiti paesaggistici e i distretti industriali

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Subappennino Dauno	Gargano	Alta Murgia	Nord-barese ofantino	Conca nord barese	media
Senza intervento	61.2	61.7	106.6	78.0	96.7	80.8
Con intervento	60.7	61.0	105.4	77.1	96.4	80.1
Differenza	-0.5	-0.7	-1.2	-0.8	-0.3	-0.7
Variazione	-0.8%	-1.1%	-1.1%	-1.1%	-0.3%	**-0.9%**

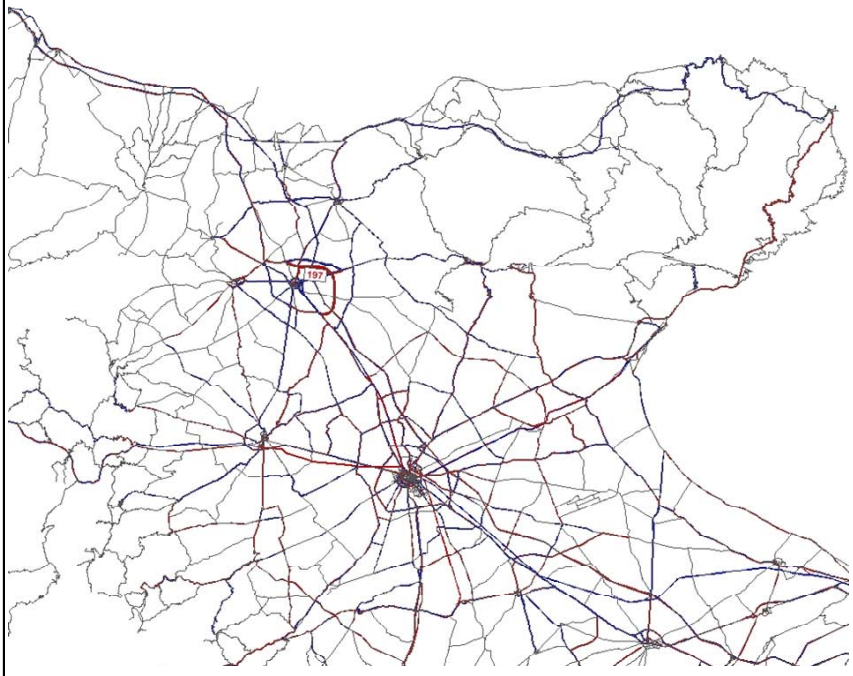
Microscenario 4B: Scheda 1 Indicatori di uso della rete

Tab 1.1 Flussi

Flusso di massimo carico per direzione [veic]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	54	190	136	252%
Veicoli pesanti	0	7	7	0%
Totale veicoli	**54**	**197**	143	**265%**

Tab 1.2 Rete di influenza

Differenza scenario "con intervento" - scenario base



Sviluppo della rete di influenza [km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
(solo archi con variazione dei flussi >30 veicoli)	**201**	**225**	24	**12.0%**

Tab 1.3 Impatto sulla mobilità

Percorrenze rete di influenza [veicoli*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	47313	48264	950	2%
Veicoli pesanti	4364	4433	69	2%
Totale veicoli	**51677**	**52697**	1019	**2%**

Tempi rete di influenza [veicoli*ora]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	1034	988	-46	-4%
Veicoli pesanti	217	210	-7	-3%
Totale veicoli	**1251**	**1198**	-53	**-4%**

Tab 1.4 Integrazione con il sistema autostradale

Percorrenza su rete autostradale di influenza [veic*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	0	0	0	0%
Veicoli pesanti	0	0	0	0%
Totale veicoli	**0**	**0**	0	**0%**

Tab 1.5 Integrazione con la ferrovia

Percorrenze su rete ferroviaria di influenza [pax*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
	22901	22633	-269	**-1%**

Tab 1.6 Livello di servizio della rete

Velocità media di percorrenza sulla rete di influenza [km/h]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	45.7	48.8	3.1	7%
Veicoli pesanti	20.1	21.1	1.0	5%
Totale veicoli	**41.3**	**44.0**	2.7	**6%**

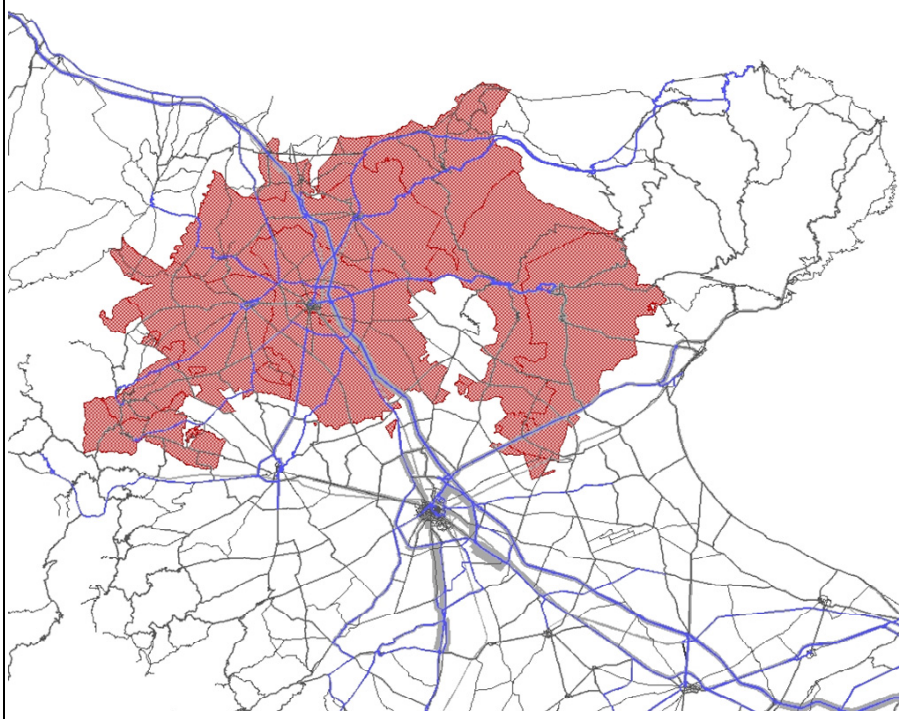
Microscenario 4B: Scheda 2 Indicatori di area

Tab 2.1 Utilizzazione dell'intervento

Veicoli che utilizzano l'intervento [veic]	373

Tab 2.2 Impatto socio-economico

Area di influenza (zone per cui: traffico generato che utilizza l'intervento > 1/1000 popolazione)



Estensione [Kmq]	Popolazione	Numero di addetti
1655	160'193	39'873

Tab 2.3 Miglioramento dell'accessibilità verso i poli del trasporto e la rete primaria

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Aeroporto di Foggia	Aeroporto di Bari	Porto di Manfredonia	A14	A16	media
Senza intervento	43.4	104.3	59.8	48.4	115.2	69.1
Con intervento	43.4	101.8	59.6	50.7	114.6	68.9
Differenza	0.0	-2.5	-0.1	2.3	-0.6	-0.1
Variazione	0.0%	-2.4%	-0.2%	4.8%	-0.5%	**-0.2%**

Tab 2.4 Miglioramento dell'accessibilità territoriale

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Area influenza		Foggia	Bari	media capoluoghi provinciali
Senza intervento	34.4		38.8	130.1	84.5
Con intervento	33.8		39.0	131.4	85.2
Differenza	-0.6		0.2	1.3	0.7
Variazione	-1.8%		0.5%	1.0%	**0.9%**

Tab 2.5 Miglioramento dell'accessibilità verso gli ambiti paesaggistici e i distretti industriali

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Subappennino Dauno	Gargano	Alta Murgia	Nord-barese ofantino	Conca nord barese	media
Senza intervento	61.9	61.3	107.4	78.8	97.5	81.4
Con intervento	61.5	60.8	106.4	78.1	96.5	80.7
Differenza	-0.4	-0.5	-1.0	-0.7	-1.0	-0.7
Variazione	-0.6%	-0.8%	-1.0%	-0.9%	-1.0%	**-0.9%**

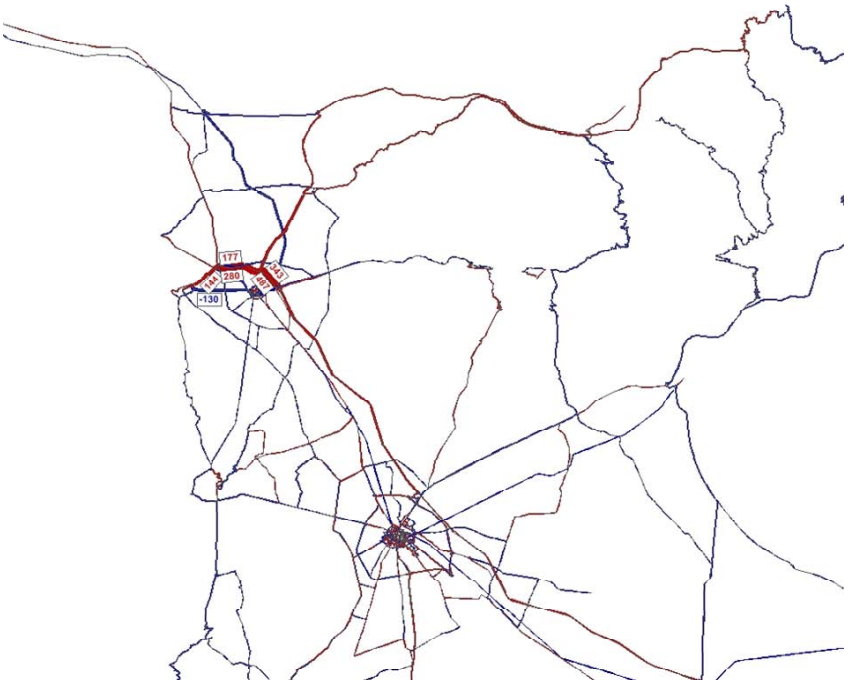
Microscenario 4C: Scheda 1 Indicatori di uso della rete

Tab 1.1 Flussi

Flusso di massimo carico per direzione [veic]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	0	453	453	0%
Veicoli pesanti	0	34	34	0%
Totale veicoli	**0**	**487**	487	**0%**

Tab 1.2 Rete di influenza

Differenza scenario "con intervento" - scenario base



Sviluppo della rete di influenza [km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
(solo archi con variazione dei flussi >30 veicoli)	**372**	**385**	14	**3.6%**

Tab 1.3 Impatto sulla mobilità

Percorrenze rete di influenza [veicoli*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	122488	126336	3848	3%
Veicoli pesanti	32075	32243	168	1%
Totale veicoli	**154563**	**158579**	4017	**3%**

Tempi rete di influenza [veicoli*ora]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	1742	1806	64	4%
Veicoli pesanti	406	402	-4	-1%
Totale veicoli	**2148**	**2208**	60	**3%**

Tab 1.4 Integrazione con il sistema autostradale

Percorrenza su rete autostradale di influenza [veic*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	56763	57306	543	1%
Veicoli pesanti	27393	27446	53	0%
Totale veicoli	**84156**	**84752**	596	**1%**

Tab 1.5 Integrazione con la ferrovia

Percorrenze su rete ferroviaria di influenza [pax*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
	0	0	0	**0%**

Tab 1.6 Livello di servizio della rete

Velocità media di percorrenza sulla rete di influenza [km/h]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	70.3	70.0	-0.4	-1%
Veicoli pesanti	79.0	80.2	1.2	2%
Totale veicoli	**72.0**	**71.8**	-0.1	**0%**

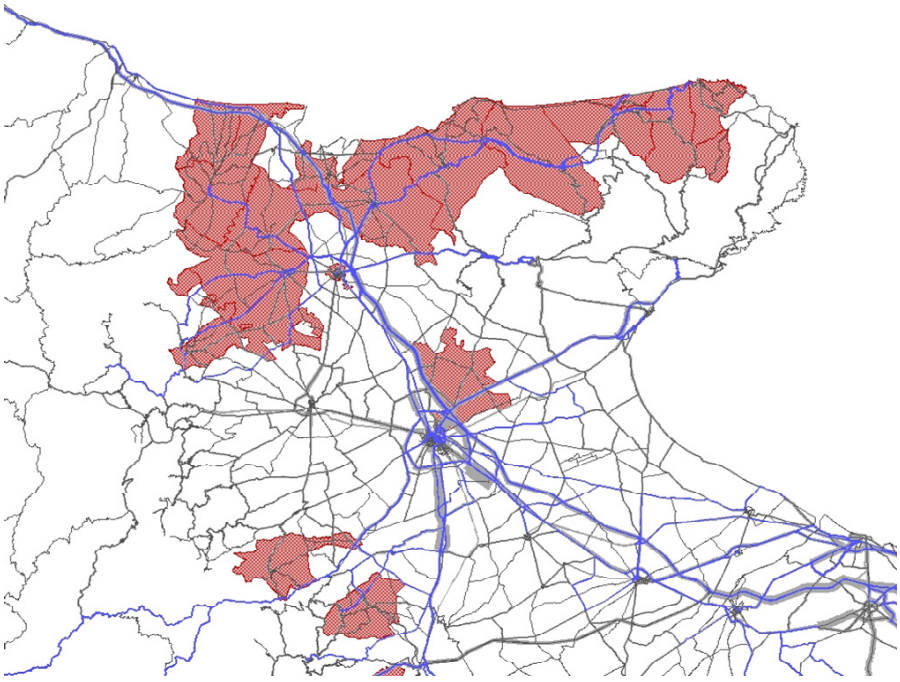
Microscenario 4C: Scheda 2 Indicatori di area

Tab 2.1 Utilizzazione dell'intervento

Veicoli che utilizzano l'intervento [veic]	861

Tab 2.2 Impatto socio-economico

Area di influenza (zone per cui: traffico generato che utilizza l'intervento > 1/1000 popolazione)



Estensione [Kmq]	Popolazione	Numero di addetti
1730	177'977	48'392

Tab 2.3 Miglioramento dell'accessibilità verso i poli del trasporto e la rete primaria

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Aeroporto di Foggia	Aeroporto di Bari	Porto di Manfredonia	A14	A16	media
Senza intervento	50.6	111.1	68.6	56.0	116.0	75.5
Con intervento	50.7	110.5	67.5	56.7	114.8	75.1
Differenza	0.1	-0.5	-1.1	0.7	-1.2	-0.3
Variazione	0.2%	-0.5%	-1.6%	1.3%	-1.0%	**-0.4%**

Tab 2.4 Miglioramento dell'accessibilità territoriale

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Area influenza		Foggia	Bari	media capoluoghi provinciali
Senza intervento	56.4		50.2	134.2	92.2
Con intervento	56.0		50.0	130.9	90.4
Differenza	-0.4		-0.1	-3.3	-1.7
Variazione	-0.7%		-0.2%	-2.5%	**-1.9%**

Tab 2.5 Miglioramento dell'accessibilità verso gli ambiti paesaggistici e i distretti industriali

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Subappennino Dauno	Gargano	Alta Murgia	Nord-barese ofantino	Conca nord barese	media
Senza intervento	72.1	64.2	113.0	85.4	103.4	87.6
Con intervento	71.9	64.0	111.4	83.9	101.6	86.6
Differenza	-0.2	-0.3	-1.6	-1.5	-1.8	-1.1
Variazione	-0.3%	-0.4%	-1.4%	-1.7%	-1.8%	**-1.2%**

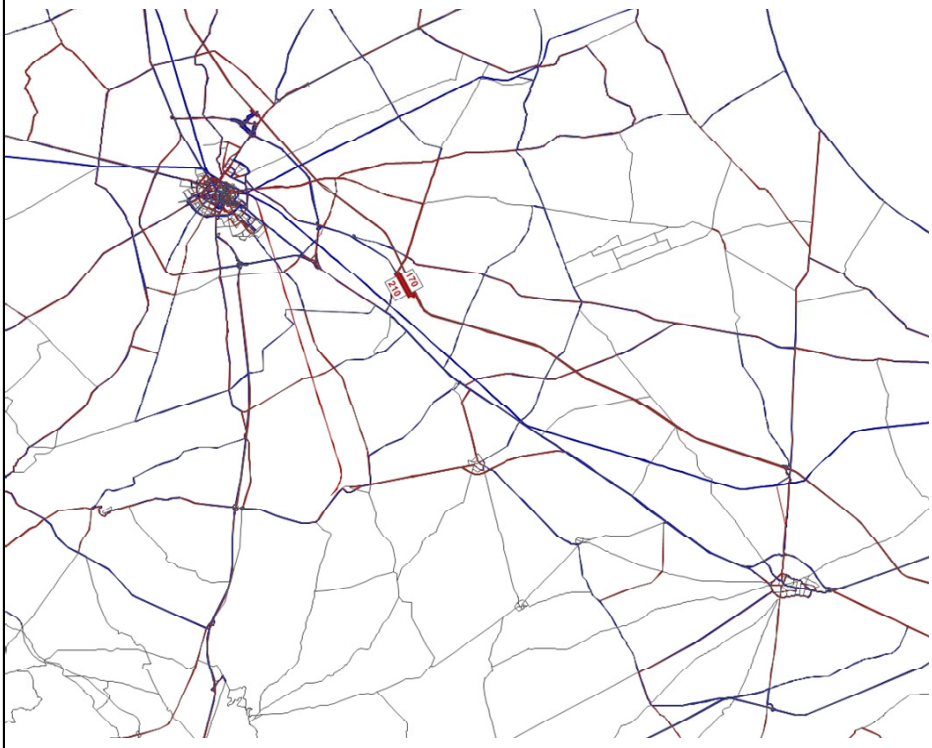
Microscenario 7: Scheda 1 Indicatori di uso della rete

Tab 1.1 Flussi

Flusso di massimo carico per direzione [veic]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	788	721	-67	-9%
Veicoli pesanti	6	41	35	583%
Totale veicoli	**794**	**762**	-32	**-4%**

Tab 1.2 Rete di influenza

Differenza scenario "con intervento" - scenario base



Sviluppo della rete di influenza [km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
(solo archi con variazione dei flussi >30 veicoli)	**229**	**233**	4	**1.7%**

Tab 1.3 Impatto sulla mobilità

Percorrenze rete di influenza [veicoli*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	73808	75219	1411	2%
Veicoli pesanti	14097	14146	49	0%
Totale veicoli	**87905**	**89364**	1459	**2%**

Tempi rete di influenza [veicoli*ora]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	1456	1473	17	1%
Veicoli pesanti	233	226	-8	-3%
Totale veicoli	**1690**	**1699**	10	**1%**

Tab 1.4 Integrazione con il sistema autostradale

Percorrenza su rete autostradale di influenza [veic*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	11540	12456	916	8%
Veicoli pesanti	8698	8878	180	2%
Totale veicoli	**20239**	**21334**	1095	**5%**

Tab 1.5 Integrazione con la ferrovia

Percorrenze su rete ferroviaria di influenza [pax*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
	14568	14474	-94	**-1%**

Tab 1.6 Livello di servizio della rete

Velocità media di percorrenza sulla rete di influenza [km/h]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	50.7	51.0	0.4	1%
Veicoli pesanti	60.4	62.7	2.2	4%
Totale veicoli	**52.0**	**52.6**	0.6	**1%**

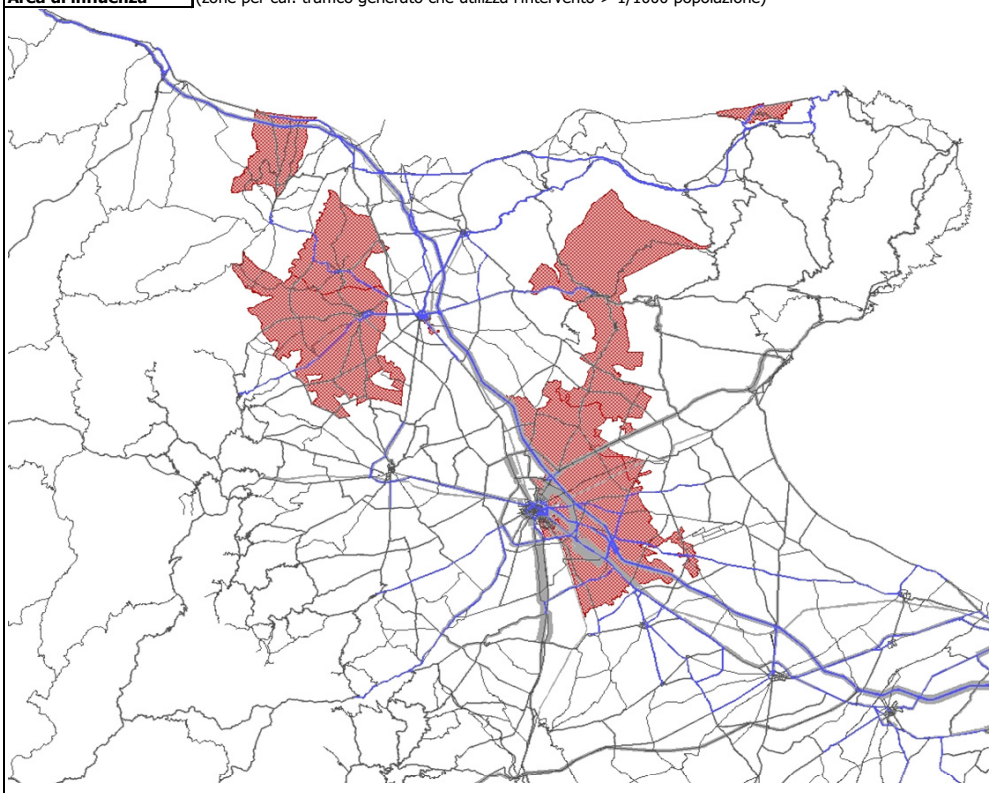
Microscenario 7: Scheda 2 Indicatori di area

Tab 2.1 Utilizzazione dell'intervento

Veicoli che utilizzano l'intervento [veic]	374

Tab 2.2 Impatto socio-economico

Area di influenza (zone per cui: traffico generato che utilizza l'intervento > 1/1000 popolazione)



Estensione [Kmq]	Popolazione	Numero di addetti
900	136'949	42'850

Tab 2.3 Miglioramento dell'accessibilità verso i poli del trasporto e la rete primaria

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Aeroporto di Foggia	Aeroporto di Bari	Porto di Manfredonia	A14	A16	media
Senza intervento	37.3	97.0	56.5	48.8	111.3	64.7
Con intervento	37.0	96.9	56.4	48.4	110.7	64.4
Differenza	-0.3	-0.1	-0.1	-0.4	-0.6	-0.3
Variazione	-0.7%	-0.1%	-0.2%	-0.9%	-0.6%	**-0.5%**

Tab 2.4 Miglioramento dell'accessibilità territoriale

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Area influenza		Foggia	Bari	media capoluoghi provinciali
Senza intervento	44.5		36.5	122.0	79.2
Con intervento	43.4		36.4	121.9	79.2
Differenza	-1.1		-0.1	0.0	0.0
Variazione	-2.6%		-0.2%	0.0%	**-0.1%**

Tab 2.5 Miglioramento dell'accessibilità verso gli ambiti paesaggistici e i distretti industriali

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Subappennino Dauno	Gargano	Alta Murgia	Nord-barese ofantino	Conca nord barese	Murgiano	media
Senza intervento	64.7	64.5	101.7	73.4	91.7	115.9	85.3
Con intervento	64.5	63.9	99.9	72.6	90.1	114.2	84.2
Differenza	-0.2	-0.6	-1.8	-0.9	-1.6	-1.7	-1.1
Variazione	-0.3%	-0.9%	-1.8%	-1.2%	-1.8%	-1.5%	**-1.3%**

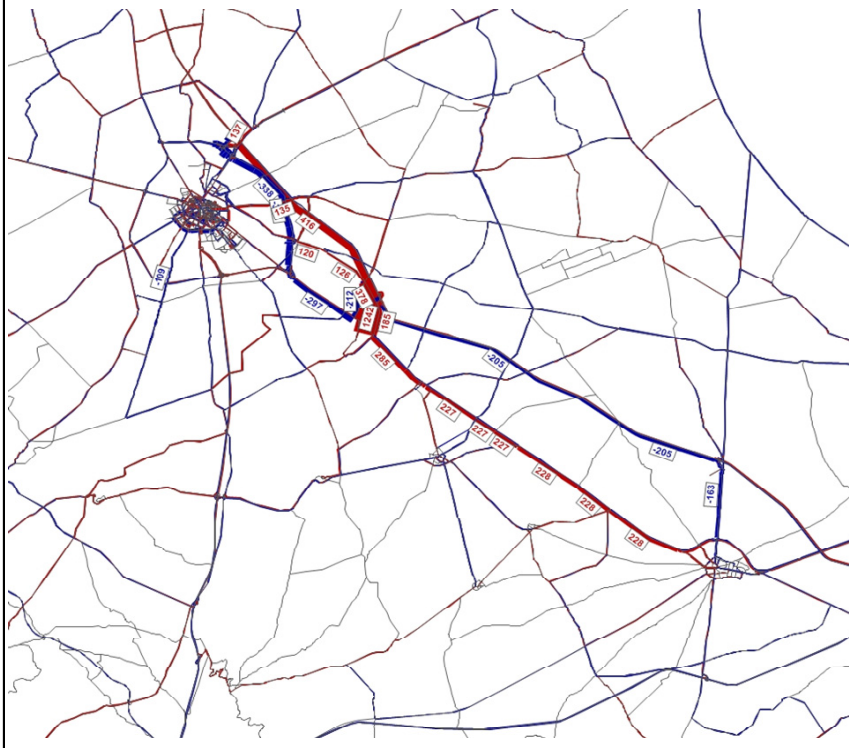
Microscenario 8: Scheda 1 Indicatori di uso della rete

Tab 1.1 Flussi

Flusso di massimo carico per direzione [veic]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	788	1140	352	45%
Veicoli pesanti	6	102	96	1600%
Totale veicoli	**794**	**1242**	448	**56%**

Tab 1.2 Rete di influenza

Differenza scenario "con intervento" - scenario base



Sviluppo della rete di influenza [km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
(solo archi con variazione dei flussi >30 veicoli)	**754**	**762**	7	**1.0%**

Tab 1.3 Impatto sulla mobilità

Percorrenze rete di influenza [veicoli*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	393319	398571	5252	1%
Veicoli pesanti	92692	92424	-268	0%
Totale veicoli	**486011**	**490995**	4984	**1%**

Tempi rete di influenza [veicoli*ora]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	5962	5475	-486	-8%
Veicoli pesanti	1169	1166	-3	0%
Totale veicoli	**7131**	**6641**	-489	**-7%**

Tab 1.4 Integrazione con il sistema autostradale

Percorrenza su rete autostradale di influenza [veic*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	145693	153878	8185	6%
Veicoli pesanti	63185	59791	-3394	-5%
Totale veicoli	**208878**	**213669**	4791	**2%**

Tab 1.5 Integrazione con la ferrovia

Percorrenze su rete ferroviaria di influenza [pax*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
	13549	13190	-358	**-3%**

Tab 1.6 Livello di servizio della rete

Velocità media di percorrenza sulla rete di influenza [km/h]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	66.0	72.8	6.8	10%
Veicoli pesanti	79.3	79.3	0.0	0%
Totale veicoli	**68.2**	**73.9**	5.8	**8%**

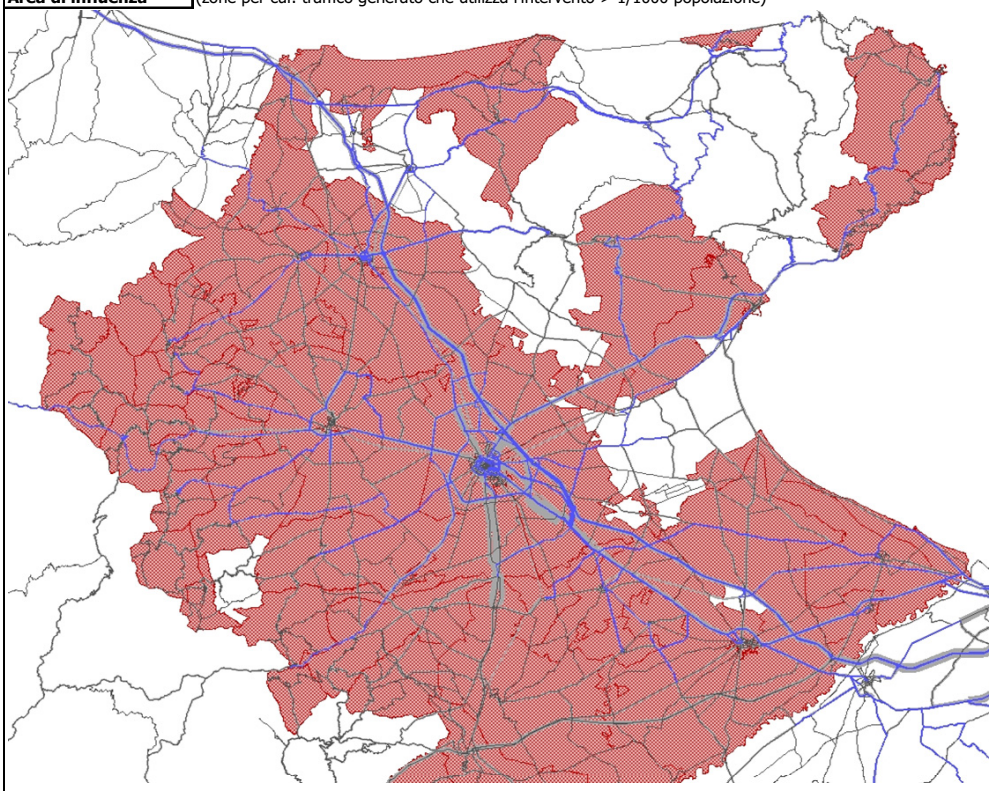
Microscenario 8: Scheda 2 Indicatori di area

Tab 2.1 Utilizzazione dell'intervento

Veicoli che utilizzano l'intervento [veic]	5687

Tab 2.2 Impatto socio-economico

Area di influenza (zone per cui: traffico generato che utilizza l'intervento > 1/1000 popolazione)



Estensione [Kmq]	Popolazione	Numero di addetti
5258	595'484	151'763

Tab 2.3 Miglioramento dell'accessibilità verso i poli del trasporto e la rete primaria

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Aeroporto di Foggia	Aeroporto di Bari	Porto di Manfredonia	A14	A16	media
Senza intervento	40.0	99.0	56.2	68.5	92.0	65.9
Con intervento	39.9	107.6	56.0	67.7	92.1	67.2
Differenza	0.0	8.6	-0.2	-0.8	0.1	1.3
Variazione	-0.1%	8.7%	-0.3%	-1.1%	0.1%	**1.9%**

Tab 2.4 Miglioramento dell'accessibilità territoriale

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Area influenza		Foggia	Bari	media capoluoghi provinciali
Senza intervento	58.4		37.0	110.7	73.9
Con intervento	57.9		37.0	110.6	73.8
Differenza	-0.5		0.0	-0.1	-0.1
Variazione	-0.8%		0.0%	-0.1%	**-0.1%**

Tab 2.5 Miglioramento dell'accessibilità verso gli ambiti paesaggistici e i distretti industriali

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Subappennino Dauno	Gargano	Alta Murgia	Nord-barese ofantino	Conca nord barese	Murgiano	media
Senza intervento	61.0	82.9	98.9	68.9	88.7	115.2	85.9
Con intervento	60.9	82.1	98.8	70.6	89.7	115.0	86.2
Differenza	-0.1	-0.8	-0.1	1.7	1.0	-0.2	0.3
Variazione	-0.1%	-1.0%	-0.1%	2.4%	1.2%	-0.2%	**0.3%**

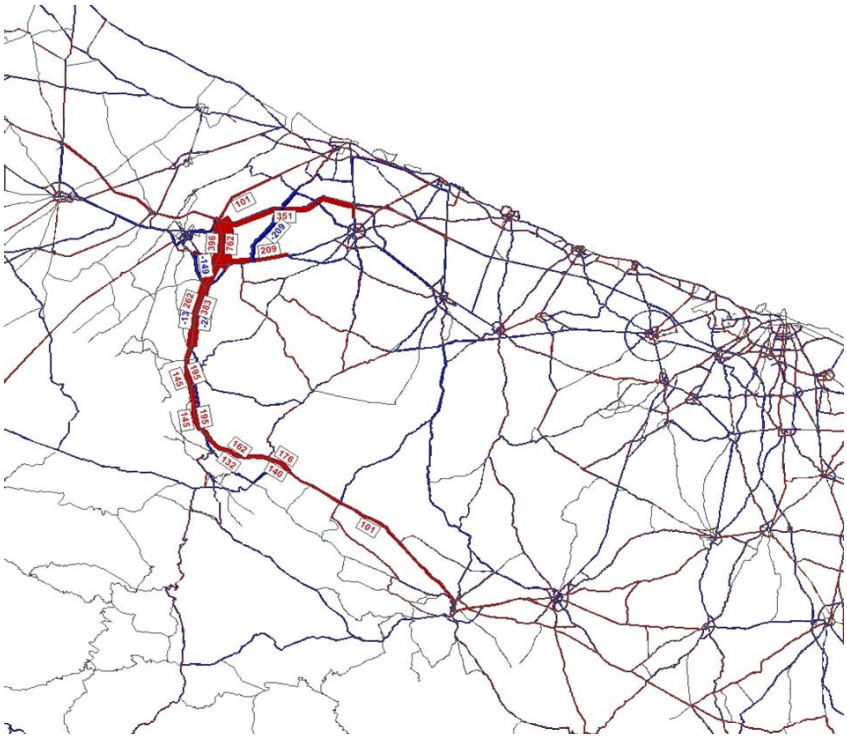
Microscenario 9: Scheda 1 Indicatori di uso della rete

Tab 1.1 Flussi

Flusso di massimo carico per direzione [veic]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	0	690	690	0%
Veicoli pesanti	0	86	86	0%
Totale veicoli	**0**	**776**	776	**0%**

Tab 1.2 Rete di influenza

Differenza scenario "con intervento" - scenario base



Sviluppo della rete di influenza [km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
(solo archi con variazione dei flussi >30 veicoli)	**809**	**868**	60	**7.4%**

Tab 1.3 Impatto sulla mobilità

Percorrenze rete di influenza [veicoli*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	283977	296893	12916	5%
Veicoli pesanti	56523	58932	2409	4%
Totale veicoli	**340500**	**355825**	15325	**5%**

Tempi rete di influenza [veicoli*ora]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	4797	4718	-79	-2%
Veicoli pesanti	748	778	29	4%
Totale veicoli	**5545**	**5496**	-50	**-1%**

Tab 1.4 Integrazione con il sistema autostradale

Percorrenza su rete autostradale di influenza [veic*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	92833	101316	8483	9%
Veicoli pesanti	36821	36061	-760	-2%
Totale veicoli	**129654**	**137377**	7723	**6%**

Tab 1.5 Integrazione con la ferrovia

Percorrenze su rete ferroviaria di influenza [pax*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
	22901	22602	-300	**-1%**

Tab 1.6 Livello di servizio della rete

Velocità media di percorrenza sulla rete di influenza [km/h]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	59.2	62.9	3.7	6%
Veicoli pesanti	75.5	75.8	0.3	0%
Totale veicoli	**61.4**	**64.7**	3.3	**5%**

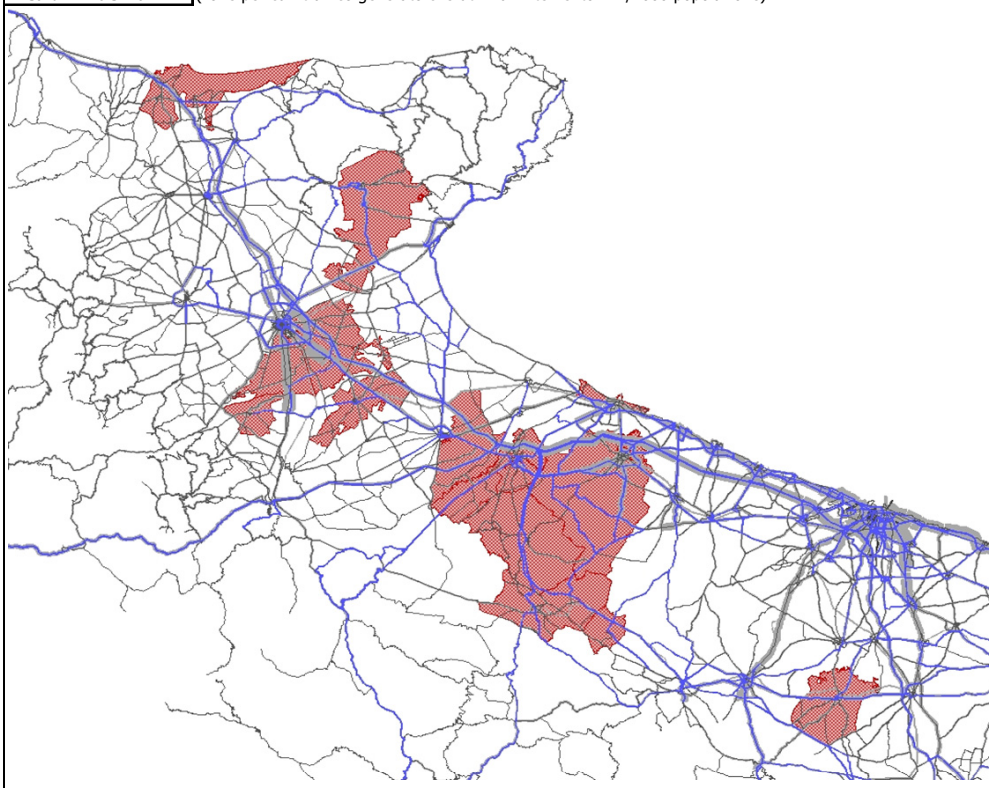
Microscenario 9: Scheda 2 Indicatori di area

Tab 2.1 Utilizzazione dell'intervento

Veicoli che utilizzano l'intervento [veic]	1420

Tab 2.2 Impatto socio-economico

Area di influenza (zone per cui: traffico generato che utilizza l'intervento > 1/1000 popolazione)



Estensione [Kmq]	Popolazione	Numero di addetti
2194	254'851	71'848

Tab 2.3 Miglioramento dell'accessibilità verso i poli del trasporto e la rete primaria

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Aeroporto di Foggia	Aeroporto di Bari	Porto di Manfredonia	A14	A16	media
Senza intervento	52.3	64.0	68.0	81.2	88.2	67.7
Con intervento	53.0	63.0	67.5	79.8	87.4	67.3
Differenza	0.6	-1.0	-0.5	-1.4	-0.8	-0.4
Variazione	1.2%	-1.6%	-0.7%	-1.7%	-0.9%	**-0.6%**

Tab 2.4 Miglioramento dell'accessibilità territoriale

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Area influenza		Foggia	Bari	media capoluoghi provinciali
Senza intervento	52.3		50.4	71.3	60.9
Con intervento	50.8		51.0	70.2	60.6
Differenza	-1.5		0.6	-1.2	-0.3
Variazione	-2.8%		1.1%	-1.6%	**-0.5%**

Tab 2.5 Miglioramento dell'accessibilità verso gli ambiti paesaggistici e i distretti industriali

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Subappennino Dauno	Gargano	Alta Murgia	Nord-barese ofantino	Conca nord barese	Murgiano	media
Senza intervento	78.7	98.2	61.2	39.8	54.1	74.6	67.8
Con intervento	78.7	97.1	59.2	38.4	53.4	72.9	66.6
Differenza	-0.1	-1.1	-1.9	-1.4	-0.7	-1.7	-1.2
Variazione	-0.1%	-1.2%	-3.2%	-3.5%	-1.3%	-2.3%	**-1.7%**

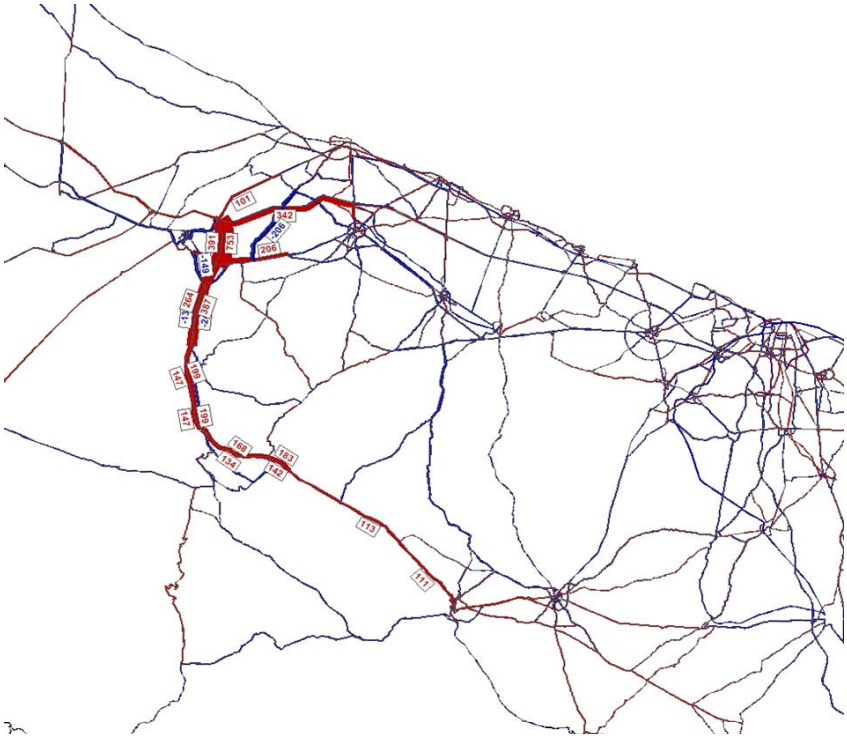
Microscenario 10: Scheda 1 Indicatori di uso della rete

Tab 1.1 Flussi

Flusso di massimo carico per direzione [veic]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	219	682	463	211%
Veicoli pesanti	26	86	60	231%
Totale veicoli	**245**	**768**	523	**213%**

Tab 1.2 Rete di influenza

Differenza scenario "con intervento" - scenario base



Sviluppo della rete di influenza [km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
(solo archi con variazione dei flussi >30 veicoli)	**879**	**938**	60	**6.8%**

Tab 1.3 Impatto sulla mobilità

Percorrenze rete di influenza [veicoli*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	289018	301988	12971	4%
Veicoli pesanti	54816	57614	2798	5%
Totale veicoli	**343834**	**359602**	15768	**5%**

Tempi rete di influenza [veicoli*ora]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	4924	4750	-174	-4%
Veicoli pesanti	744	774	31	4%
Totale veicoli	**5668**	**5525**	-143	**-3%**

Tab 1.4 Integrazione con il sistema autostradale

Percorrenza su rete autostradale di influenza [veic*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	81066	89591	8526	11%
Veicoli pesanti	33997	33359	-637	-2%
Totale veicoli	**115062**	**122951**	7888	**7%**

Tab 1.5 Integrazione con la ferrovia

Percorrenze su rete ferroviaria di influenza [pax*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
	0	0	0	**0%**

Tab 1.6 Livello di servizio della rete

Velocità media di percorrenza sulla rete di influenza [km/h]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	58.7	63.6	4.9	8%
Veicoli pesanti	73.7	74.4	0.7	1%
Totale veicoli	**60.7**	**65.1**	4.4	**7%**

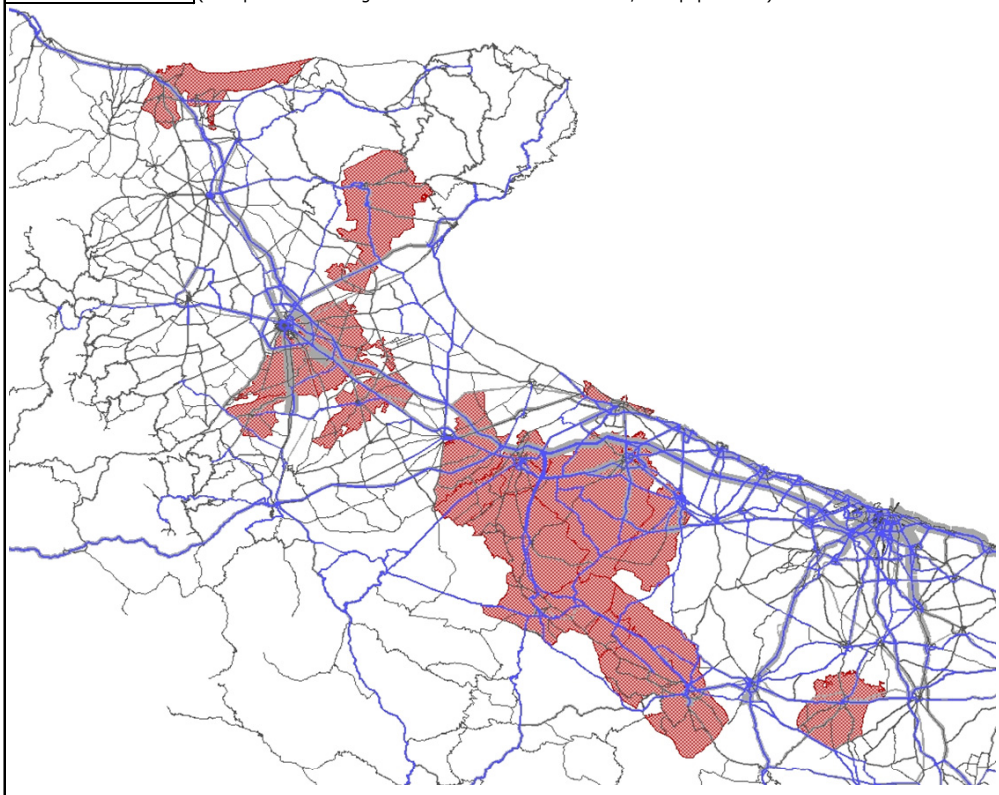
Microscenario 10: Scheda 2 Indicatori di area

Tab 2.1 Utilizzazione dell'intervento

Veicoli che utilizzano l'intervento [veic]	1661

Tab 2.2 Impatto socio-economico

Area di influenza (zone per cui: traffico generato che utilizza l'intervento > 1/1000 popolazione)



Estensione [Kmq]	Popolazione	Numero di addetti
2699	320'344	86'147

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Aeroporto di Foggia	Aeroporto di Bari	Porto di Manfredonia	A14	A16	media
Senza intervento	62.7	63.4	78.3	91.2	95.7	75.7
Con intervento	61.4	62.6	74.9	87.0	94.3	73.6
Differenza	-1.3	-0.8	-3.4	-4.3	-1.4	-2.1
Variazione	-2.1%	-1.3%	-4.4%	-4.7%	-1.5%	**-2.8%**

Tab 2.4 Miglioramento dell'accessibilità territoriale

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Area influenza		Foggia	Bari	media capoluoghi provinciali
Senza intervento	58.2		60.9	70.7	65.8
Con intervento	55.3		59.5	69.7	64.6
Differenza	-2.8		-1.5	-1.0	-1.2
Variazione	-4.9%		-2.4%	-1.4%	**-1.8%**

Tab 2.5 Miglioramento dell'accessibilità verso gli ambiti paesaggistici e i distretti industriali

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Subappennino Dauno	Gargano	Alta Murgia	Nord-barese ofantino	Conca nord barese	Murgiano	media
Senza intervento	88.2	108.9	58.2	45.5	54.7	69.3	70.8
Con intervento	86.9	104.8	56.3	43.0	54.0	67.7	68.8
Differenza	-1.3	-4.1	-1.9	-2.5	-0.7	-1.6	-2.0
Variazione	-1.4%	-3.8%	-3.2%	-5.4%	-1.3%	-2.3%	**-2.8%**

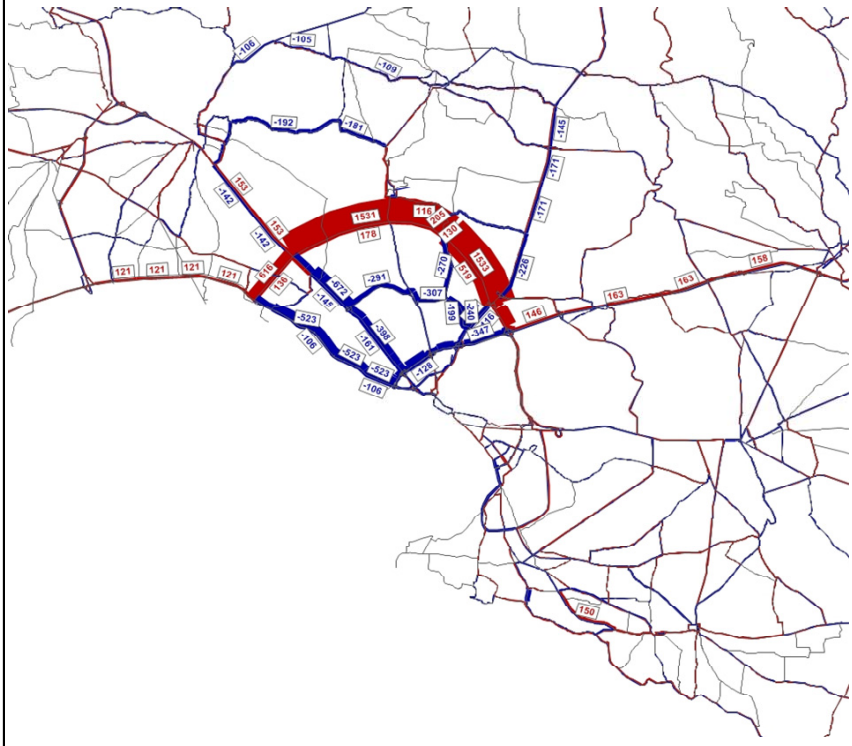
Microscenario 11: Scheda 1 Indicatori di uso della rete

Tab 1.1 Flussi

Flusso di massimo carico per direzione [veic]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	0	1399	1399	0%
Veicoli pesanti	0	132	132	0%
Totale veicoli	**0**	**1531**	1531	**0%**

Tab 1.2 Rete di influenza

Differenza scenario "con intervento" - scenario base



Sviluppo della rete di influenza [km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
(solo archi con variazione dei flussi >30 veicoli)	**690**	**717**	26	**3.8%**

Tab 1.3 Impatto sulla mobilità

Percorrenze rete di influenza [veicoli*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	294567	307017	12450	4%
Veicoli pesanti	30383	30505	122	0%
Totale veicoli	**324951**	**337522**	12572	**4%**

Tempi rete di influenza [veicoli*ora]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	5211	5120	-91	-2%
Veicoli pesanti	518	494	-24	-5%
Totale veicoli	**5729**	**5613**	-116	**-2%**

Tab 1.4 Integrazione con il sistema autostradale

Percorrenza su rete autostradale di influenza [veic*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	4925	5480	555	11%
Veicoli pesanti	1947	2225	278	14%
Totale veicoli	**6872**	**7705**	833	**12%**

Tab 1.5 Integrazione con la ferrovia

Percorrenze su rete ferroviaria di influenza [pax*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
	38636	33643	-4993	**-13%**

Tab 1.6 Livello di servizio della rete

Velocità media di percorrenza sulla rete di influenza [km/h]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	56.5	60.0	3.4	6%
Veicoli pesanti	58.7	61.8	3.1	5%
Totale veicoli	**56.7**	**60.1**	3.4	**6%**

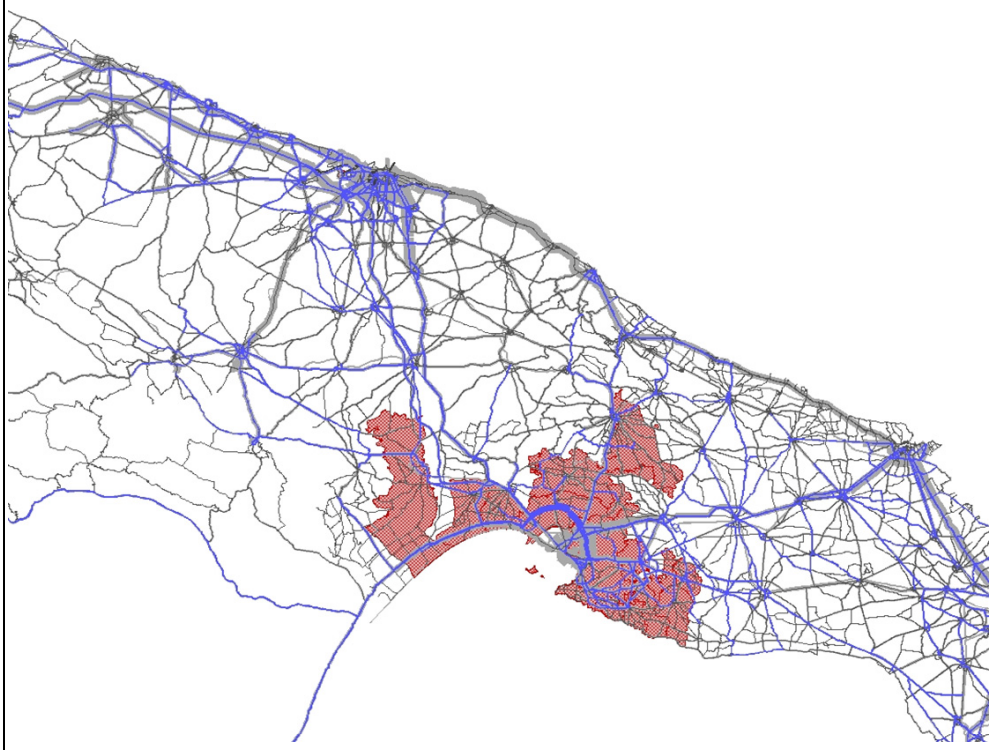
Microscenario 11: Scheda 2 Indicatori di are

Tab 2.1 Utilizzazione dell'intervento

Veicoli che utilizzano l'intervento [veic]	2113

Tab 2.2 Impatto socio-economico

Area di influenza (zone per cui: traffico generato che utilizza l'intervento > 1/1000 popolazione)



Estensione [Kmq]	Popolazione	Numero di addetti
1041	352'395	95'684

Tab 2.3 Miglioramento dell'accessibilità verso i poli del trasporto e la rete primaria

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Aeroporto di Bari	Aeroporto di Brindisi	Porto di Brindisi	Porto di Taranto	A14	A16	media
Senza intervento	92.5	66.7	73.4	41.3	172.3	173.1	103.2
Con intervento	88.4	66.4	73.3	40.7	168.7	169.5	101.2
Differenza	-4.2	-0.3	-0.1	-0.7	-3.6	-3.6	-2.1
Variazione	-4.5%	-0.4%	-0.2%	-1.6%	-2.1%	-2.1%	**-2.0%**

Tab 2.4 Miglioramento dell'accessibilità territoriale

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Area influenza		Bari	Brindisi	Taranto	media capoluoghi provinciali
Senza intervento	53.6		96.5	73.4	41.3	70.4
Con intervento	51.8		95.3	73.3	40.7	69.7
Differenza	-1.8		-1.3	-0.1	-0.7	-0.7
Variazione	-3.3%		-1.3%	-0.2%	-1.6%	**-1.0%**

Tab 2.5 Miglioramento dell'accessibilità verso gli ambiti paesaggistici e i distretti industriali

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Alta Murgia	Murgia dei Trulli	Nord-barese ofantino	Conca nord barese	Murgiano	Dei Trulli	media
Senza intervento	103.6	56.8	113.4	99.6	84.2	51.7	84.9
Con intervento	100.2	55.9	109.6	95.7	80.9	50.9	82.2
Differenza	-3.4	-0.9	-3.8	-4.0	-3.3	-0.8	-2.7
Variazione	-3.3%	-1.6%	-3.4%	-4.0%	-3.9%	-1.5%	**-3.2%**

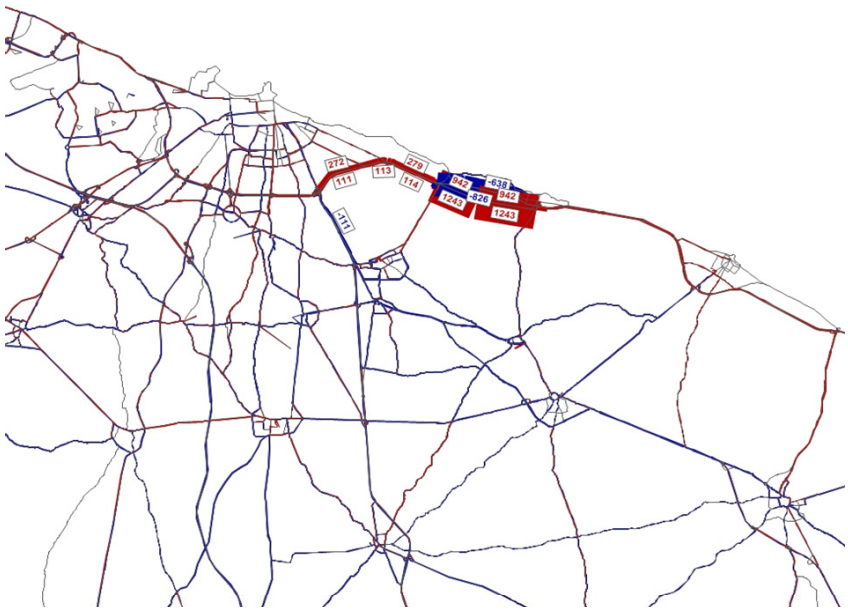
Microscenario 12: Scheda 1 Indicatori di uso della rete

Tab 1.1 Flussi

Flusso di massimo carico per direzione [veic]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	2354	2616	262	11%
Veicoli pesanti	279	289	10	4%
Totale veicoli	**2633**	**2905**	272	**10%**

Tab 1.2 Rete di influenza

Differenza scenario "con intervento" - scenario base



Sviluppo della rete di influenza [km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
(solo archi con variazione dei flussi >30 veicoli)	**350**	**359**	8	**2.4%**

Tab 1.3 Impatto sulla mobilità

Percorrenze rete di influenza [veicoli*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	144704	138955	-5748	-4%
Veicoli pesanti	19637	19867	230	1%
Totale veicoli	**164341**	**158823**	-5518	**-3%**

Tempi rete di influenza [veicoli*ora]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	2715	2491	-224	-8%
Veicoli pesanti	382	371	-11	-3%
Totale veicoli	**3097**	**2863**	-234	**-8%**

Tab 1.4 Integrazione con il sistema autostradale

Percorrenza su rete autostradale di influenza [veic*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	0	0	0	0%
Veicoli pesanti	0	0	0	0%
Totale veicoli	**0**	**0**	0	**0%**

Tab 1.5 Integrazione con la ferrovia

Percorrenze su rete ferroviaria di influenza [pax*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
	78120	77613	-507	**-1%**

Tab 1.6 Livello di servizio della rete

Velocità media di percorrenza sulla rete di influenza [km/h]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	53.3	55.8	2.5	5%
Veicoli pesanti	51.4	53.5	2.1	4%
Totale veicoli	**53.1**	**55.5**	2.4	**5%**

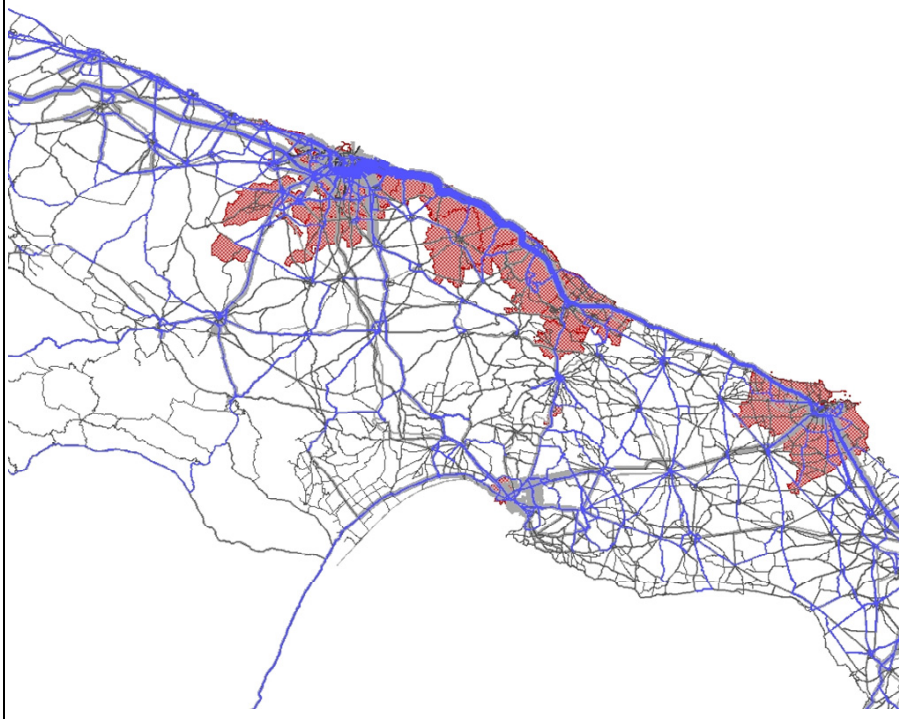
Microscenario 12: Scheda 2 Indicatori di area

Tab 2.1 Utilizzazione dell'intervento

Veicoli che utilizzano l'intervento [veic]	5229

Tab 2.2 Impatto socio-economico

Area di influenza (zone per cui: traffico generato che utilizza l'intervento > 1/1000 popolazione)



Estensione [Kmq]	Popolazione	Numero di addetti
1403	818'153	274'382

Tab 2.3 Miglioramento dell'accessibilità verso i poli del trasporto e la rete primaria

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Aeroporto di Bari	Aeroporto di Brindisi	Porto di Brindisi	Porto di Taranto	A14	A16	media
Senza intervento	34.7	85.2	85.9	73.6	129.6	130.5	89.9
Con intervento	36.4	84.7	85.9	73.2	129.4	130.1	89.9
Differenza	1.7	-0.5	-0.1	-0.4	-0.3	-0.4	0.0
Variazione	4.9%	-0.6%	-0.1%	-0.5%	-0.2%	-0.3%	**0.0%**

Tab 2.4 Miglioramento dell'accessibilità territoriale

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Area influenza		Bari	Brindisi	Taranto	media capoluoghi provinciali
Senza intervento	45.9		31.9	85.9	73.6	63.8
Con intervento	45.7		32.0	85.9	73.2	63.7
Differenza	-0.2		0.1	-0.1	-0.4	-0.1
Variazione	-0.5%		0.3%	-0.1%	-0.5%	**-0.2%**

Tab 2.5 Miglioramento dell'accessibilità verso gli ambiti paesaggistici e i distretti industriali

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Alta Murgia	Murgia dei Trulli	Nord-barese ofantino	Conca nord barese	Murgiano	Dei Trulli	media
Senza intervento	61.5	63.6	69.7	51.0	53.8	64.0	60.6
Con intervento	61.3	63.3	69.4	50.7	53.6	63.8	60.3
Differenza	-0.2	-0.3	-0.3	-0.2	-0.2	-0.2	-0.2
Variazione	-0.4%	-0.5%	-0.5%	-0.5%	-0.3%	-0.2%	**-0.4%**

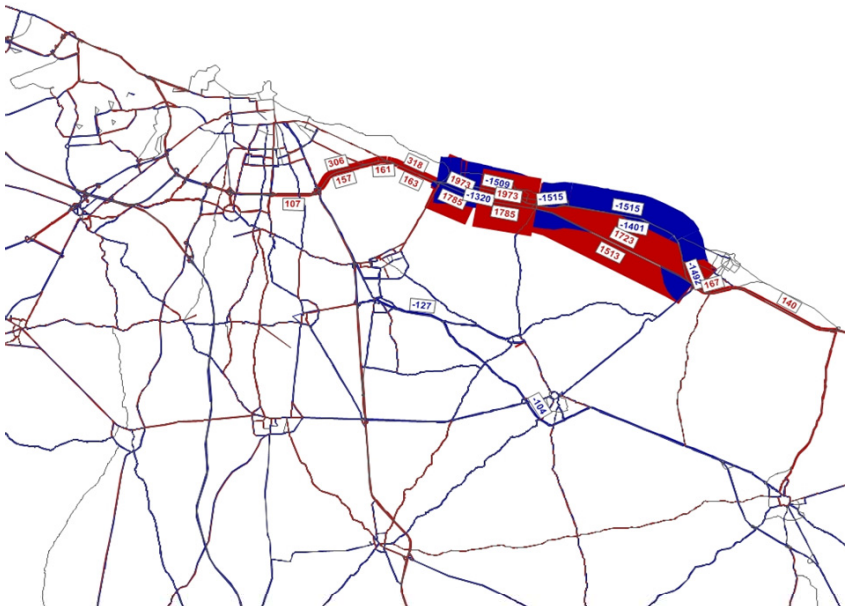
Microscenario 13: Scheda 1 Indicatori di uso della rete

Tab 1.1 Flussi

Flusso di massimo carico per direzione [veic]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	2354	2640	286	12%
Veicoli pesanti	279	299	20	7%
Totale veicoli	**2633**	**2939**	306	**12%**

Tab 1.2 Rete di influenza

Differenza scenario "con intervento" - scenario base



Sviluppo della rete di influenza [km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
(solo archi con variazione dei flussi >30 veicoli)	**630**	**653**	23	**3.7%**

Tab 1.3 Impatto sulla mobilità

Percorrenze rete di influenza [veicoli*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	336211	331809	-4403	-1%
Veicoli pesanti	40703	41027	324	1%
Totale veicoli	**376914**	**372836**	-4078	**-1%**

Tempi rete di influenza [veicoli*ora]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	5470	5263	-207	-4%
Veicoli pesanti	726	712	-14	-2%
Totale veicoli	**6195**	**5974**	-221	**-4%**

Tab 1.4 Integrazione con il sistema autostradale

Percorrenza su rete autostradale di influenza [veic*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	0	0	0	0%
Veicoli pesanti	0	0	0	0%
Totale veicoli	**0**	**0**	0	**0%**

Tab 1.5 Integrazione con la ferrovia

Percorrenze su rete ferroviaria di influenza [pax*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
	85180	83500	-1680	**-2%**

Tab 1.6 Livello di servizio della rete

Velocità media di percorrenza sulla rete di influenza [km/h]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	61.5	63.0	1.6	3%
Veicoli pesanti	56.1	57.7	1.6	3%
Totale veicoli	**60.8**	**62.4**	1.6	**3%**

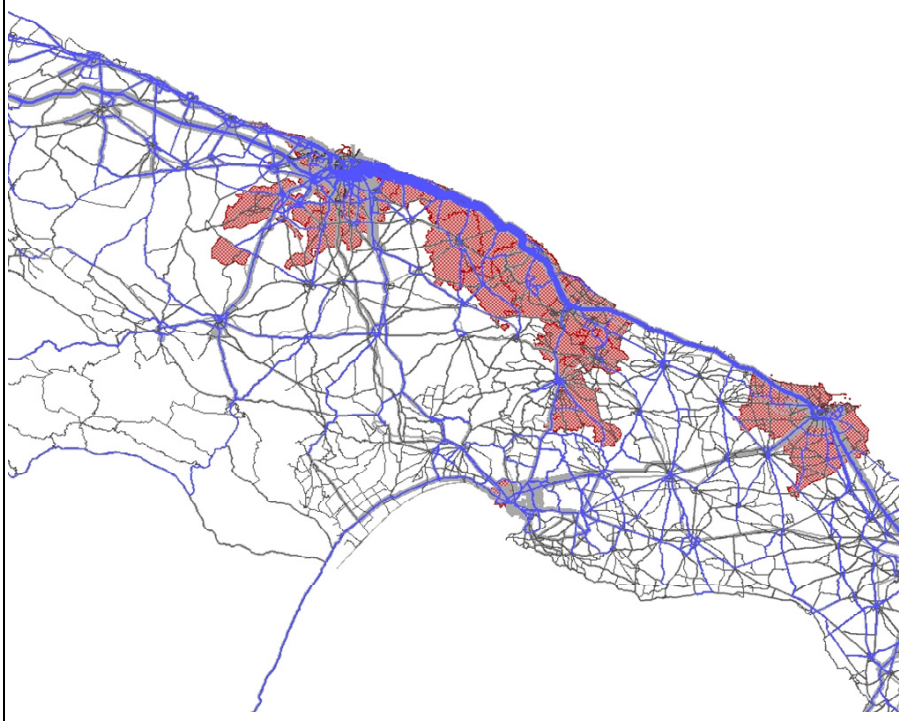
Microscenario 13: Scheda 2 Indicatori di area

Tab 2.1 Utilizzazione dell'intervento

Veicoli che utilizzano l'intervento [veic]	5821

Tab 2.2 Impatto socio-economico

Area di influenza (zone per cui: traffico generato che utilizza l'intervento > 1/1000 popolazione)



Estensione [Kmq]	Popolazione	Numero di addetti
1634	889'403	294'331

Tab 2.3 Miglioramento dell'accessibilità verso i poli del trasporto e la rete primaria

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Aeroporto di Bari	Aeroporto di Brindisi	Porto di Brindisi	Porto di Taranto	A14	A16	media
Senza intervento	37.9	83.2	84.9	72.0	132.1	132.9	90.5
Con intervento	39.8	82.3	84.8	71.4	131.9	132.6	90.5
Differenza	1.9	-0.9	-0.1	-0.6	-0.2	-0.3	0.0
Variazione	4.9%	-1.0%	-0.1%	-0.8%	-0.1%	-0.2%	**0.0%**

Tab 2.4 Miglioramento dell'accessibilità territoriale

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Area influenza		Bari	Brindisi	Taranto	media capoluoghi provinciali
Senza intervento	48.5		34.5	84.9	72.0	63.8
Con intervento	48.3		34.5	84.8	71.4	63.6
Differenza	-0.3		0.0	-0.1	-0.6	-0.2
Variazione	-0.5%		0.1%	-0.1%	-0.8%	**-0.3%**

Tab 2.5 Miglioramento dell'accessibilità verso gli ambiti paesaggistici e i distretti industriali

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Alta Murgia	Murgia dei Trulli	Nord-barese ofantino	Conca nord barese	Murgiano	Dei Trulli	media
Senza intervento	63.8	61.2	72.5	54.0	55.0	61.4	61.3
Con intervento	63.6	60.9	72.2	53.7	54.8	61.2	61.1
Differenza	-0.3	-0.3	-0.3	-0.3	-0.1	-0.2	-0.2
Variazione	-0.4%	-0.5%	-0.4%	-0.5%	-0.3%	-0.3%	**-0.4%**

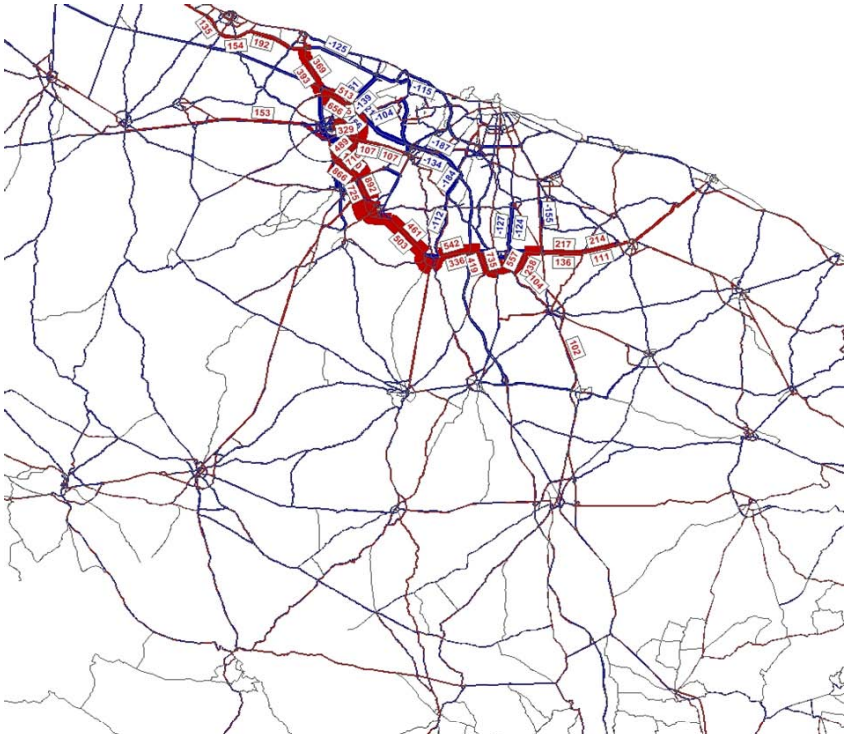
Microscenario 14: Scheda 1 Indicatori di uso della rete

Tab 1.1 Flussi

Flusso di massimo carico per direzione [veic]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	718	1114	396	55%
Veicoli pesanti	103	144	41	40%
Totale veicoli	**821**	**1258**	437	**53%**

Tab 1.2 Rete di influenza

Differenza scenario "con intervento" - scenario base



Sviluppo della rete di influenza [km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
(solo archi con variazione dei flussi >30 veicoli)	**1369**	**1395**	26	**1.9%**

Tab 1.3 Impatto sulla mobilità

Percorrenze rete di influenza [veicoli*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	556286	584763	28477	5%
Veicoli pesanti	92139	92864	725	1%
Totale veicoli	**648425**	**677627**	29202	**5%**

Tempi rete di influenza [veicoli*ora]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	8990	9045	55	1%
Veicoli pesanti	1508	1488	-20	-1%
Totale veicoli	**10498**	**10533**	35	**0%**

Tab 1.4 Integrazione con il sistema autostradale

Percorrenza su rete autostradale di influenza [veic*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	112453	106067	-6386	-6%
Veicoli pesanti	33128	28380	-4748	-14%
Totale veicoli	**145581**	**134447**	-11134	**-8%**

Tab 1.5 Integrazione con la ferrovia

Percorrenze su rete ferroviaria di influenza [pax*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
	164842	156518	-8323	**-5%**

Tab 1.6 Livello di servizio della rete

Velocità media di percorrenza sulla rete di influenza [km/h]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	61.9	64.7	2.8	4%
Veicoli pesanti	61.1	62.4	1.3	2%
Totale veicoli	**61.8**	**64.3**	2.6	**4%**

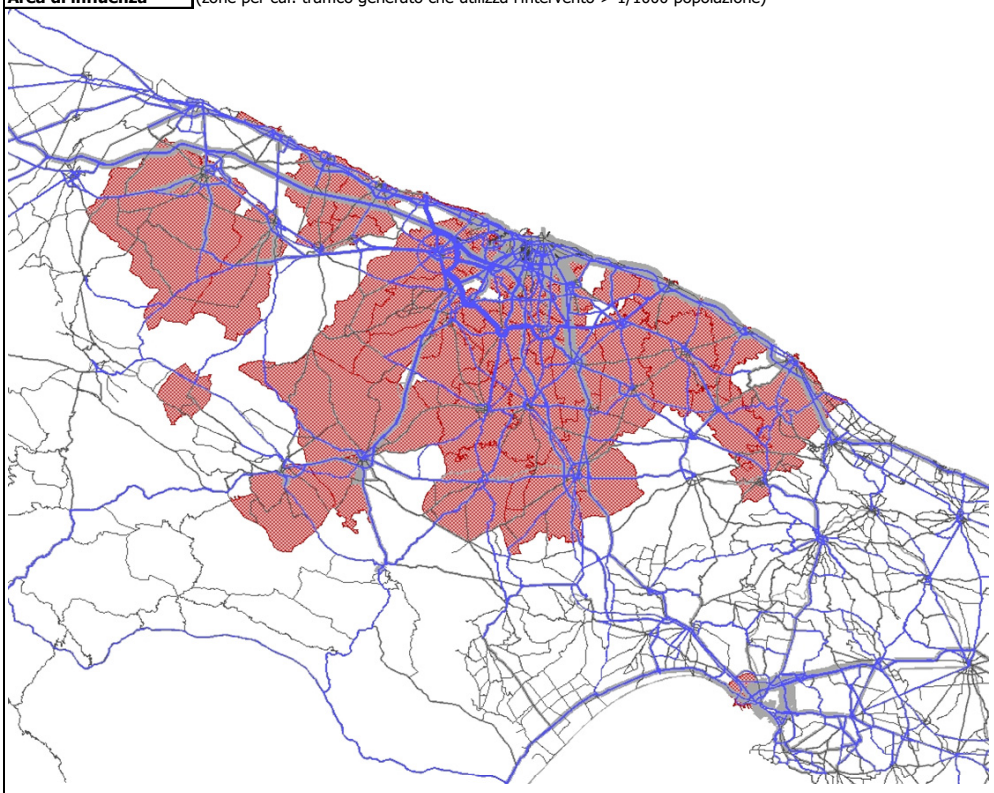
Microscenario 14: Scheda 2 Indicatori di area

Tab 2.1 Utilizzazione dell'intervento

Veicoli che utilizzano l'intervento [veic]	8276

Tab 2.2 Impatto socio-economico

Area di influenza (zone per cui: traffico generato che utilizza l'intervento > 1/1000 popolazione)



Estensione [Kmq]	Popolazione	Numero di addetti
3234	1'154'750	313'084

Tab 2.3 Miglioramento dell'accessibilità verso i poli del trasporto e la rete primaria

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Aeroporto di Bari	Aeroporto di Brindisi	Porto di Brindisi	Porto di Taranto	A14	A16	media
Senza intervento	28.6	103.8	103.7	76.7	115.5	116.6	90.8
Con intervento	27.3	102.4	103.2	75.4	113.7	114.6	89.4
Differenza	-1.4	-1.5	-0.5	-1.3	-1.8	-2.0	-1.4
Variazione	-4.8%	-1.4%	-0.5%	-1.7%	-1.6%	-1.7%	**-1.6%**

Tab 2.4 Miglioramento dell'accessibilità territoriale

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Area influenza		Bari	Brindisi	Taranto	media capoluoghi provinciali
Senza intervento	38.5		29.4	103.7	76.7	70.0
Con intervento	37.2		29.3	103.2	75.4	69.3
Differenza	-1.3		-0.1	-0.5	-1.3	-0.6
Variazione	-3.4%		-0.3%	-0.5%	-1.7%	**-0.9%**

Tab 2.5 Miglioramento dell'accessibilità verso gli ambiti paesaggistici e i distretti industriali

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Alta Murgia	Murgia dei Trulli	Nord-barese ofantino	Conca nord barese	Murgiano	Dei Trulli	media
Senza intervento	46.9	75.1	54.3	37.7	43.4	71.6	54.8
Con intervento	45.4	74.3	52.8	36.4	42.2	70.9	53.6
Differenza	-1.6	-0.8	-1.5	-1.4	-1.2	-0.7	-1.2
Variazione	-3.3%	-1.1%	-2.7%	-3.7%	-2.8%	-0.9%	**-2.2%**

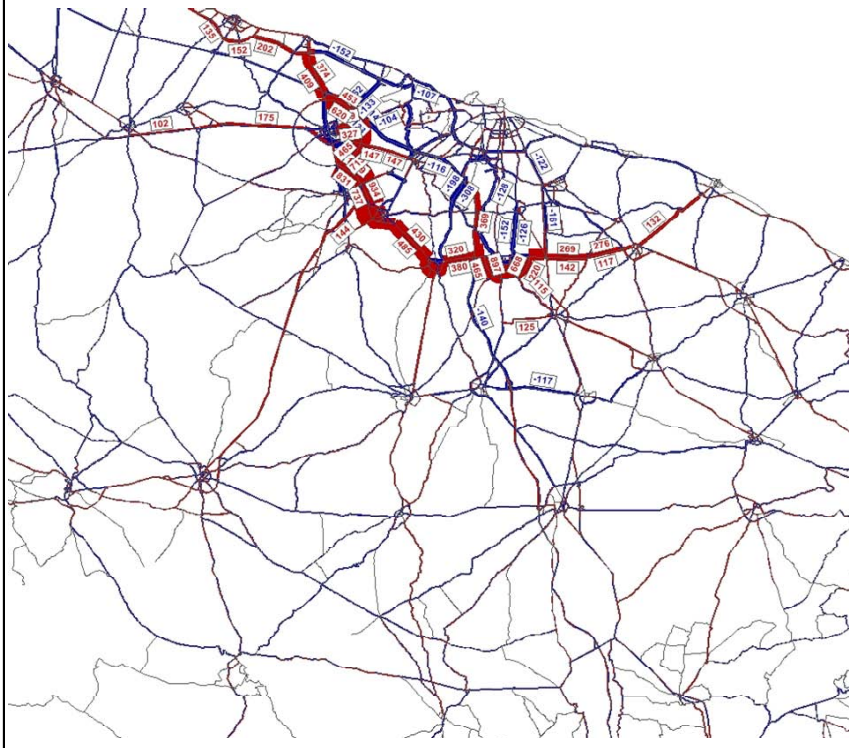
Microscenario 15: Scheda 1 Indicatori di uso della rete

Tab 1.1 Flussi

Flusso di massimo carico per direzione [veic]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	718	1284	566	79%
Veicoli pesanti	103	96	-7	-7%
Totale veicoli	**821**	**1380**	559	**68%**

Tab 1.2 Rete di influenza

Differenza scenario "con intervento" - scenario base



Sviluppo della rete di influenza [km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
(solo archi con variazione dei flussi >30 veicoli)	**1447**	**1473**	26	**1.8%**

Tab 1.3 Impatto sulla mobilità

Percorrenze rete di influenza [veicoli*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	580050	610599	30550	5%
Veicoli pesanti	90429	91506	1077	1%
Totale veicoli	**670479**	**702105**	31627	**5%**
Tempi rete di influenza [veicoli*ora]	**Senza intervento**	**Con intervento**	**Variazione**	**Variazione %**
Veicoli leggeri	9527	9618	90	1%
Veicoli pesanti	1498	1478	-20	-1%
Totale veicoli	**11026**	**11096**	70	**1%**

Tab 1.4 Integrazione con il sistema autostradale

Percorrenza su rete autostradale di influenza [veic*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	89227	88846	-381	0%
Veicoli pesanti	27422	24119	-3304	-12%
Totale veicoli	**116649**	**112964**	-3685	**-3%**

Tab 1.5 Integrazione con la ferrovia

Percorrenze su rete ferroviaria di influenza [pax*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
	189267	177171	-12096	**-6%**

Tab 1.6 Livello di servizio della rete

Velocità media di percorrenza sulla rete di influenza [km/h]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	60.9	63.5	2.6	4%
Veicoli pesanti	60.4	61.9	1.6	3%
Totale veicoli	**60.8**	**63.3**	2.5	**4%**

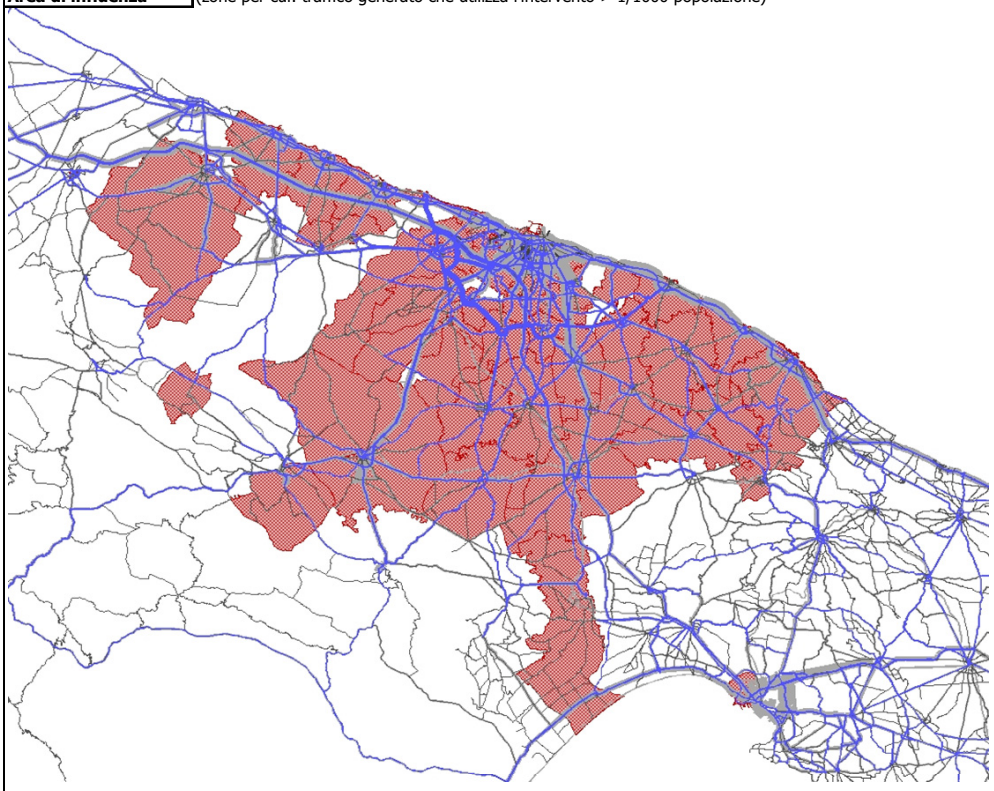
Microscenario 15: Scheda 2 Indicatori di area

Tab 2.1 Utilizzazione dell'intervento

Veicoli che utilizzano l'intervento [veic]	8800

Tab 2.2 Impatto socio-economico

Area di influenza (zone per cui: traffico generato che utilizza l'intervento > 1/1000 popolazione)



Estensione [Kmq]	Popolazione	Numero di addetti
3677	1'342'532	397'226

Tab 2.3 Miglioramento dell'accessibilità verso i poli del trasporto e la rete primaria

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Aeroporto di Bari	Aeroporto di Brindisi	Porto di Brindisi	Porto di Taranto	A14	A16	media
Senza intervento	29.5	103.3	103.3	76.2	115.9	116.8	90.8
Con intervento	28.1	101.9	102.8	74.4	112.9	113.9	89.0
Differenza	-1.4	-1.4	-0.5	-1.8	-3.0	-2.8	-1.8
Variazione	-4.6%	-1.3%	-0.5%	-2.3%	-2.6%	-2.4%	**-2.0%**

Tab 2.4 Miglioramento dell'accessibilità territoriale

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Area influenza		Bari	Brindisi	Taranto	media capoluoghi provinciali
Senza intervento	39.8		30.2	103.3	76.2	69.9
Con intervento	38.3		30.2	102.8	74.4	69.1
Differenza	-1.5		0.0	-0.5	-1.8	-0.8
Variazione	-3.7%		0.0%	-0.5%	-2.3%	**-1.1%**

Tab 2.5 Miglioramento dell'accessibilità verso gli ambiti paesaggistici e i distretti industriali

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Alta Murgia	Murgia dei Trulli	Nord-barese ofantino	Conca nord barese	Murgiano	Dei Trulli	media
Senza intervento	47.8	74.6	54.7	38.8	43.8	70.9	55.1
Con intervento	46.1	73.6	52.3	37.0	42.4	69.8	53.5
Differenza	-1.7	-0.9	-2.4	-1.8	-1.4	-1.1	-1.5
Variazione	-3.5%	-1.2%	-4.4%	-4.6%	-3.2%	-1.5%	**-2.8%**

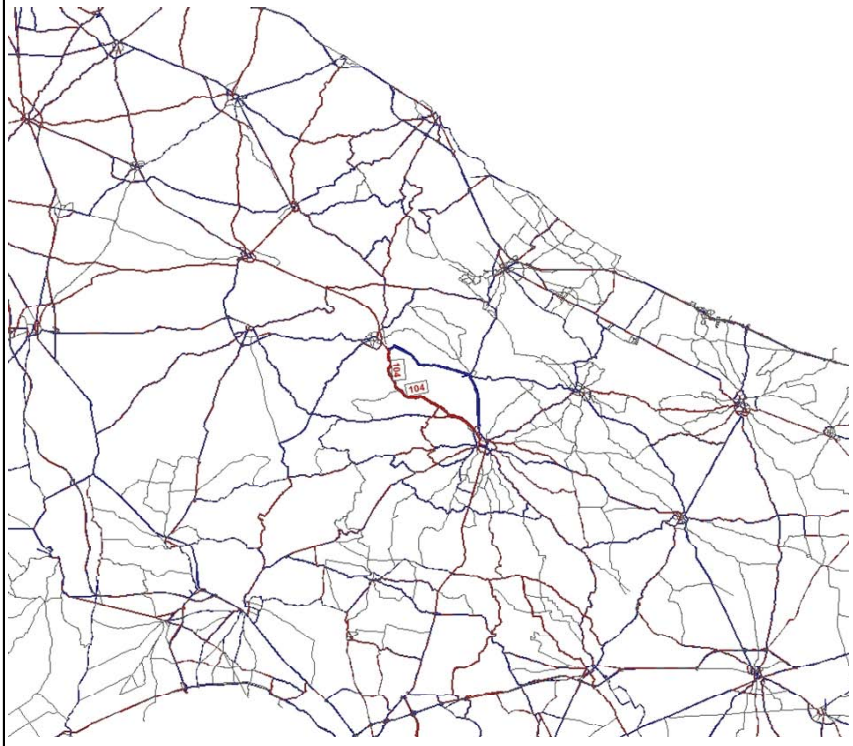
Microscenario 16: Scheda 1 Indicatori di uso della rete

Tab 1.1 Flussi

Flusso di massimo carico per direzione [veic]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	422	447	25	6%
Veicoli pesanti	71	75	4	6%
Totale veicoli	**493**	**522**	29	**6%**

Tab 1.2 Rete di influenza

Differenza scenario "con intervento" - scenario base



Sviluppo della rete di influenza [km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
(solo archi con variazione dei flussi >30 veicoli)	**229**	**229**	0	**0.0%**

Tab 1.3 Impatto sulla mobilità

Percorrenze rete di influenza [veicoli*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	71682	72987	1305	2%
Veicoli pesanti	4688	4721	33	1%
Totale veicoli	**76370**	**77708**	1338	**2%**

Tempi rete di influenza [veicoli*ora]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	1393	1412	19	1%
Veicoli pesanti	104	103	-1	-1%
Totale veicoli	**1497**	**1515**	18	**1%**

Tab 1.4 Integrazione con il sistema autostradale

Percorrenza su rete autostradale di influenza [veic*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	0	0	0	0%
Veicoli pesanti	0	0	0	0%
Totale veicoli	**0**	**0**	0	**0%**

Tab 1.5 Integrazione con la ferrovia

Percorrenze su rete ferroviaria di influenza [pax*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
	0	0	0	**0%**

Tab 1.6 Livello di servizio della rete

Velocità media di percorrenza sulla rete di influenza [km/h]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	51.5	51.7	0.2	0%
Veicoli pesanti	44.9	45.8	0.9	2%
Totale veicoli	**51.0**	**51.3**	0.3	**1%**

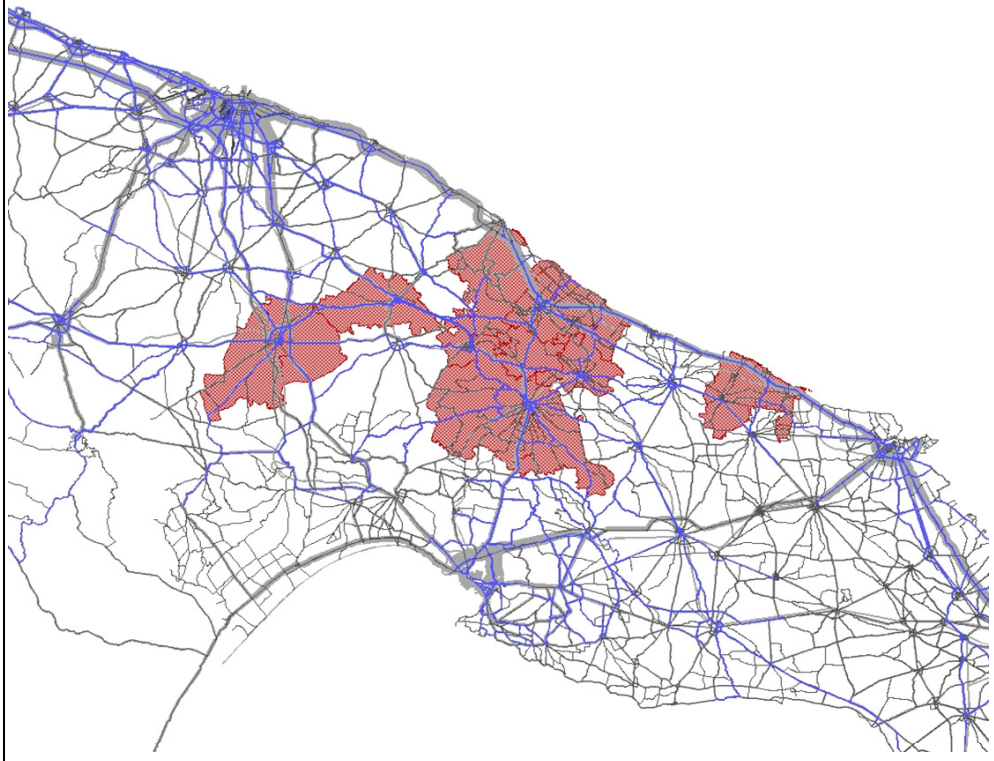
Microscenario 16: Scheda 2 Indicatori di area

Tab 2.1 Utilizzazione dell'intervento

Veicoli che utilizzano l'intervento [veic]	886

Tab 2.2 Impatto socio-economico

Area di influenza (zone per cui: traffico generato che utilizza l'intervento > 1/1000 popolazione)



Estensione [Kmq]	Popolazione	Numero di addetti
1087	204'586	53'941

Tab 2.3 Miglioramento dell'accessibilità verso i poli del trasporto e la rete primaria

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Aeroporto di Bari	Aeroporto di Brindisi	Porto di Brindisi	Porto di Taranto	A14	A16	media
Senza intervento	69.2	57.7	67.3	55.2	156.6	157.7	93.9
Con intervento	69.9	57.4	67.2	54.6	155.8	156.8	93.6
Differenza	0.7	-0.2	-0.1	-0.6	-0.9	-0.9	-0.3
Variazione	1.1%	-0.4%	-0.1%	-1.0%	-0.5%	-0.5%	**-0.3%**

Tab 2.4 Miglioramento dell'accessibilità territoriale

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Area influenza		Bari	Brindisi	Taranto	media capoluoghi provinciali
Senza intervento	32.7		60.7	67.3	55.2	61.0
Con intervento	32.0		60.2	67.2	54.6	60.7
Differenza	-0.8		-0.4	-0.1	-0.6	-0.4
Variazione	-2.4%		-0.7%	-0.1%	-1.0%	**-0.6%**

Tab 2.5 Miglioramento dell'accessibilità verso gli ambiti paesaggistici e i distretti industriali

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Alta Murgia	Murgia dei Trulli	Nord-barese ofantino	Conca nord barese	Murgiano	Dei Trulli	media
Senza intervento	86.6	30.8	98.2	83.1	65.6	29.6	65.7
Con intervento	85.4	30.4	96.8	82.3	64.1	28.7	64.6
Differenza	-1.2	-0.5	-1.4	-0.8	-1.5	-0.9	-1.0
Variazione	-1.3%	-1.5%	-1.4%	-1.0%	-2.3%	-3.0%	**-1.6%**

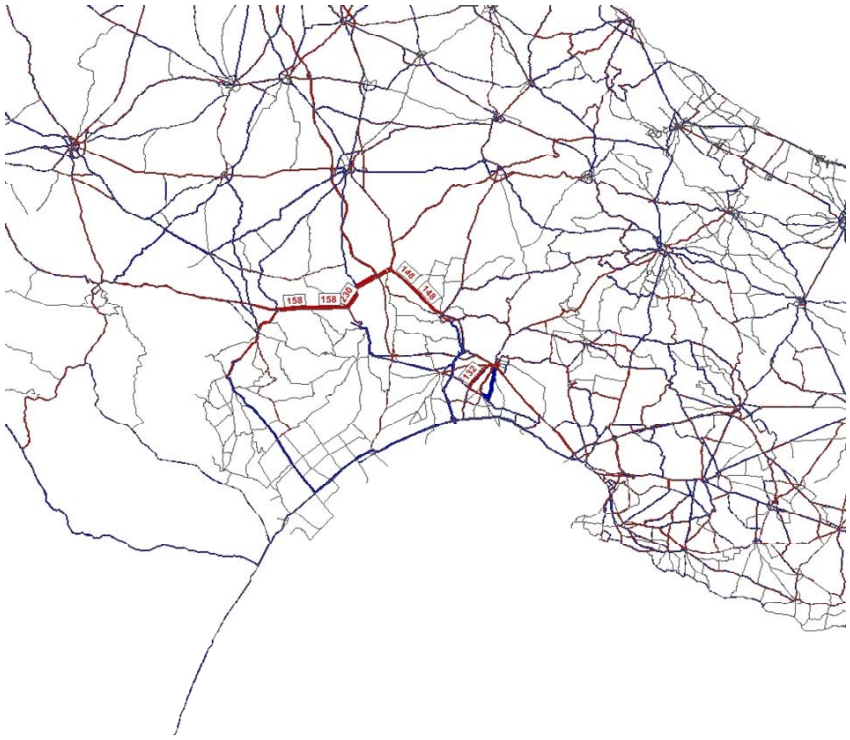
Microscenario 17: Scheda 1 Indicatori di uso della rete

Tab 1.1 Flussi

Flusso di massimo carico per direzione [veic]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	938	1084	146	16%
Veicoli pesanti	130	132	2	2%
Totale veicoli	**1068**	**1216**	148	**14%**

Tab 1.2 Rete di influenza

Differenza scenario "con intervento" - scenario base



Sviluppo della rete di influenza [km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
(solo archi con variazione dei flussi >30 veicoli)	**671**	**671**	0	**0.0%**

Tab 1.3 Impatto sulla mobilità

Percorrenze rete di influenza [veicoli*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	254262	260321	6058	2%
Veicoli pesanti	48030	48238	207	0%
Totale veicoli	**302292**	**308558**	6266	**2%**

Tempi rete di influenza [veicoli*ora]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	3581	3615	35	1%
Veicoli pesanti	690	684	-6	-1%
Totale veicoli	**4271**	**4299**	28	**1%**

Tab 1.4 Integrazione con il sistema autostradale

Percorrenza su rete autostradale di influenza [veic*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	67510	71481	3971	6%
Veicoli pesanti	25903	26154	250	1%
Totale veicoli	**93413**	**97635**	4222	**5%**

Tab 1.5 Integrazione con la ferrovia

Percorrenze su rete ferroviaria di influenza [pax*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
	14470	14318	-152	**-1%**

Tab 1.6 Livello di servizio della rete

Velocità media di percorrenza sulla rete di influenza [km/h]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	71.0	72.0	1.0	1%
Veicoli pesanti	69.6	70.5	0.9	1%
Totale veicoli	**70.8**	**71.8**	1.0	**1%**

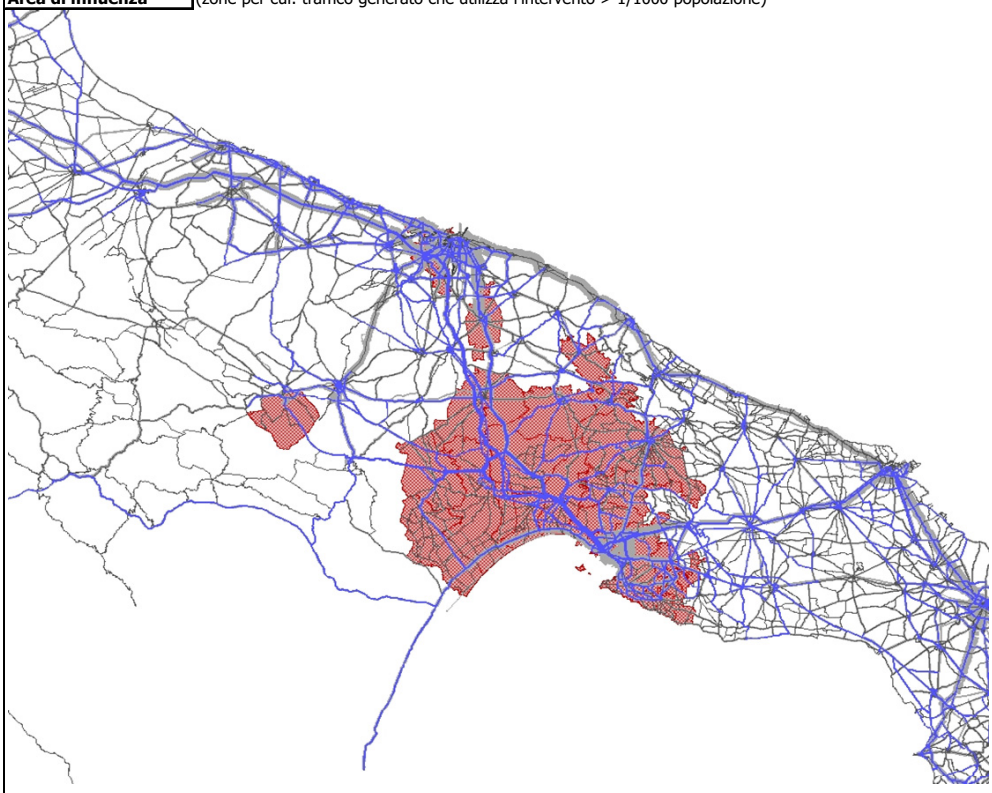
Microscenario 17: Scheda 2 Indicatori di area

Tab 2.1 Utilizzazione dell'intervento

Veicoli che utilizzano l'intervento [veic]	4087

Tab 2.2 Impatto socio-economico

Area di influenza (zone per cui: traffico generato che utilizza l'intervento > 1/1000 popolazione)



Estensione [Kmq]	Popolazione	Numero di addetti
2611	714'974	232'588

Tab 2.3 Miglioramento dell'accessibilità verso i poli del trasporto e la rete primaria

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Aeroporto di Bari	Aeroporto di Brindisi	Porto di Brindisi	Porto di Taranto	A14	A16	media
Senza intervento	59.6	82.8	87.5	53.6	143.4	145.2	95.4
Con intervento	59.0	82.5	87.4	53.6	142.9	144.8	95.0
Differenza	-0.6	-0.2	-0.1	0.0	-0.5	-0.4	-0.3
Variazione	-1.0%	-0.3%	-0.2%	-0.1%	-0.4%	-0.3%	**-0.3%**

Tab 2.4 Miglioramento dell'accessibilità territoriale

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Area influenza		Bari	Brindisi	Taranto	media capoluoghi provinciali
Senza intervento	61.2		63.4	87.5	53.6	68.2
Con intervento	60.5		63.2	87.4	53.6	68.1
Differenza	-0.7		-0.1	-0.1	0.0	-0.1
Variazione	-1.1%		-0.2%	-0.2%	-0.1%	**-0.2%**

Tab 2.5 Miglioramento dell'accessibilità verso gli ambiti paesaggistici e i distretti industriali

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Alta Murgia	Murgia dei Trulli	Nord-barese ofantino	Conca nord barese	Murgiano	Dei Trulli	media
Senza intervento	73.6	62.2	84.0	68.8	59.0	56.4	67.3
Con intervento	73.1	62.0	83.3	68.1	58.5	56.1	66.8
Differenza	-0.6	-0.3	-0.7	-0.7	-0.5	-0.3	-0.5
Variazione	-0.8%	-0.4%	-0.8%	-1.0%	-0.9%	-0.5%	**-0.7%**

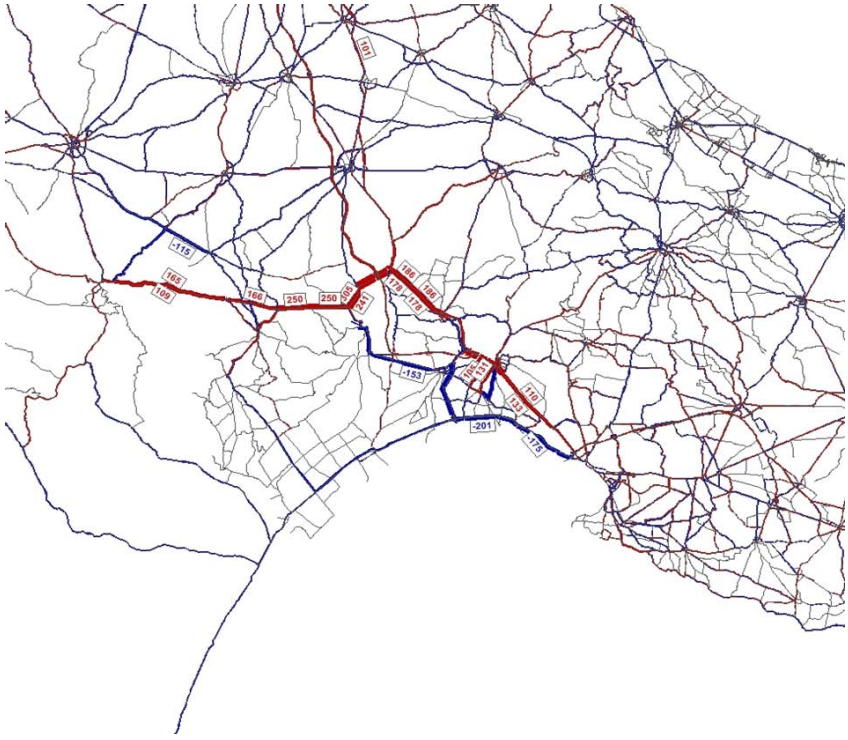
Microscenario 17B: Scheda 1 Indicatori di uso della rete

Tab 1.1 Flussi

Flusso di massimo carico per direzione [veic]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	938	1168	230	25%
Veicoli pesanti	130	142	12	9%
Totale veicoli	**1068**	**1310**	242	**23%**

Tab 1.2 Rete di influenza

Differenza scenario "con intervento" - scenario base



Sviluppo della rete di influenza [km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
(solo archi con variazione dei flussi >30 veicoli)	**1081**	**1081**	0	**0.0%**

Tab 1.3 Impatto sulla mobilità

Percorrenze rete di influenza [veicoli*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	426789	446015	19226	5%
Veicoli pesanti	70720	71214	494	1%
Totale veicoli	**497509**	**517229**	19720	**4%**

Tempi rete di influenza [veicoli*ora]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	6370	6454	85	1%
Veicoli pesanti	1031	1002	-29	-3%
Totale veicoli	**7400**	**7456**	56	**1%**

Tab 1.4 Integrazione con il sistema autostradale

Percorrenza su rete autostradale di influenza [veic*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	90055	97193	7138	8%
Veicoli pesanti	32682	33275	592	2%
Totale veicoli	**122738**	**130468**	7731	**6%**

Tab 1.5 Integrazione con la ferrovia

Percorrenze su rete ferroviaria di influenza [pax*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
	2218	3716	1498	**68%**

Tab 1.6 Livello di servizio della rete

Velocità media di percorrenza sulla rete di influenza [km/h]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	67.0	69.1	2.1	3%
Veicoli pesanti	68.6	71.1	2.4	4%
Totale veicoli	**67.2**	**69.4**	2.1	**3%**

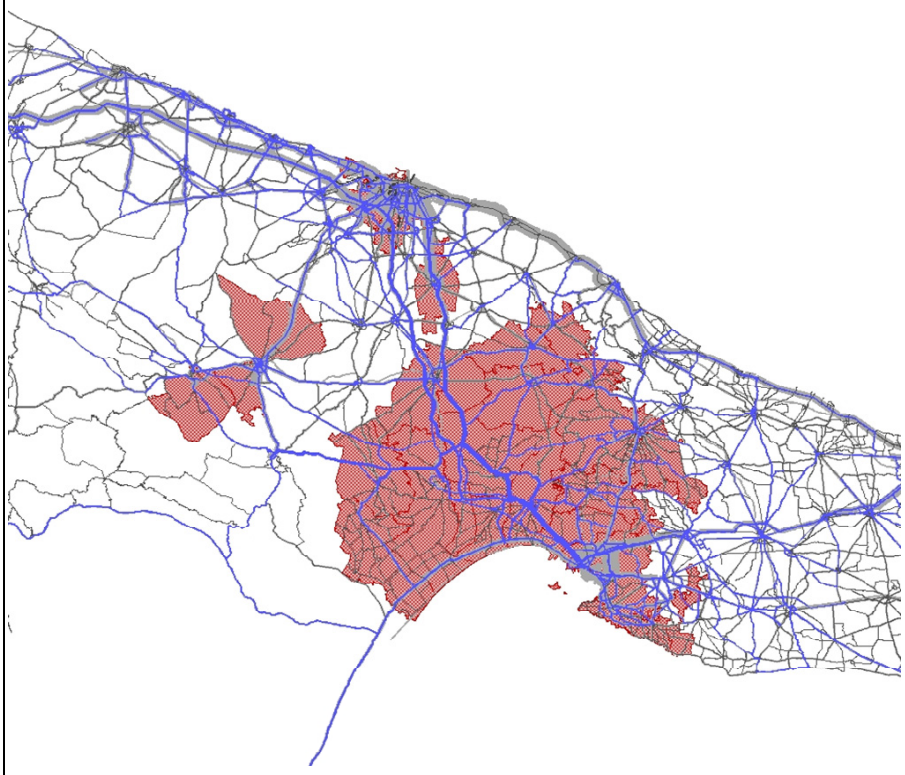
Microscenario 17B: Scheda 2 Indicatori di area

Tab 2.1 Utilizzazione dell'intervento

Veicoli che utilizzano l'intervento [veic]	4623

Tab 2.2 Impatto socio-economico

Area di influenza (zone per cui: traffico generato che utilizza l'intervento > 1/1000 popolazione)



Estensione [Kmq]	Popolazione	Numero di addetti
2926	987'627	337'409

Tab 2.3 Miglioramento dell'accessibilità verso i poli del trasporto e la rete primaria

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Aeroporto di Bari	Aeroporto di Brindisi	Porto di Brindisi	Porto di Taranto	A14	A16	media
Senza intervento	49.3	88.2	91.4	59.2	136.6	137.8	93.7
Con intervento	47.9	87.5	91.7	57.5	135.3	136.7	92.8
Differenza	-1.4	-0.6	0.3	-1.7	-1.4	-1.1	-1.0
Variazione	-2.9%	-0.7%	0.3%	-2.8%	-1.0%	-0.8%	**-1.1%**

Tab 2.4 Miglioramento dell'accessibilità territoriale

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Area influenza		Bari	Brindisi	Taranto	media capoluoghi provinciali
Senza intervento	58.8		52.8	91.4	59.2	67.8
Con intervento	57.2		52.1	91.7	57.5	67.1
Differenza	-1.6		-0.7	0.3	-1.7	-0.7
Variazione	-2.8%		-1.3%	0.3%	-2.8%	**-1.0%**

Tab 2.5 Miglioramento dell'accessibilità verso gli ambiti paesaggistici e i distretti industriali

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Alta Murgia	Murgia dei Trulli	Nord-barese ofantino	Conca nord barese	Murgiano	Dei Trulli	media
Senza intervento	65.8	64.5	76.4	60.3	53.5	58.9	63.2
Con intervento	64.5	64.0	75.2	59.0	52.1	58.3	62.2
Differenza	-1.3	-0.5	-1.2	-1.3	-1.4	-0.7	-1.1
Variazione	-2.0%	-0.8%	-1.6%	-2.2%	-2.6%	-1.1%	**-1.7%**

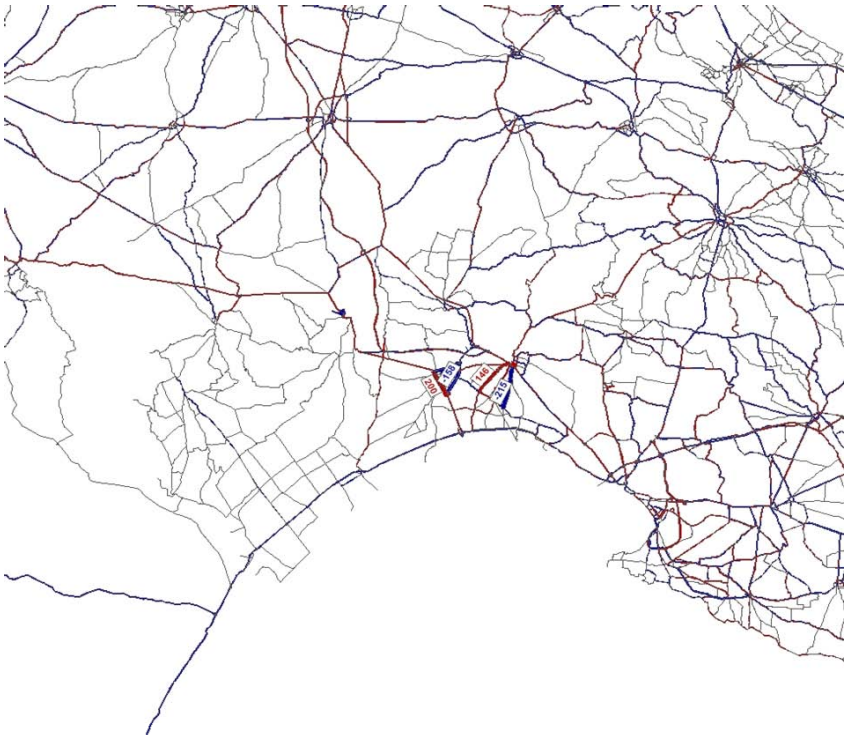
Microscenario 18: Scheda 1 Indicatori di uso della rete

Tab 1.1 Flussi

Flusso di massimo carico per direzione [veic]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	938	1048	110	12%
Veicoli pesanti	130	114	-16	-12%
Totale veicoli	**1068**	**1162**	94	**9%**

Tab 1.2 Rete di influenza

Differenza scenario "con intervento" - scenario base



Sviluppo della rete di influenza [km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
(solo archi con variazione dei flussi >30 veicoli)	**181**	**186**	5	**2.9%**

Tab 1.3 Impatto sulla mobilità

Percorrenze rete di influenza [veicoli*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	36478	36132	-346	-1%
Veicoli pesanti	3119	3176	58	2%
Totale veicoli	**39596**	**39308**	-288	**-1%**

Tempi rete di influenza [veicoli*ora]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	865	883	18	2%
Veicoli pesanti	93	89	-4	-4%
Totale veicoli	**957**	**972**	14	**1%**

Tab 1.4 Integrazione con il sistema autostradale

Percorrenza su rete autostradale di influenza [veic*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	0	0	0	0%
Veicoli pesanti	0	0	0	0%
Totale veicoli	**0**	**0**	0	**0%**

Tab 1.5 Integrazione con la ferrovia

Percorrenze su rete ferroviaria di influenza [pax*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
	31190	30920	-270	**-1%**

Tab 1.6 Livello di servizio della rete

Velocità media di percorrenza sulla rete di influenza [km/h]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	42.2	40.9	-1.2	-3%
Veicoli pesanti	33.7	35.7	2.0	6%
Totale veicoli	**41.4**	**40.5**	-0.9	**-2%**

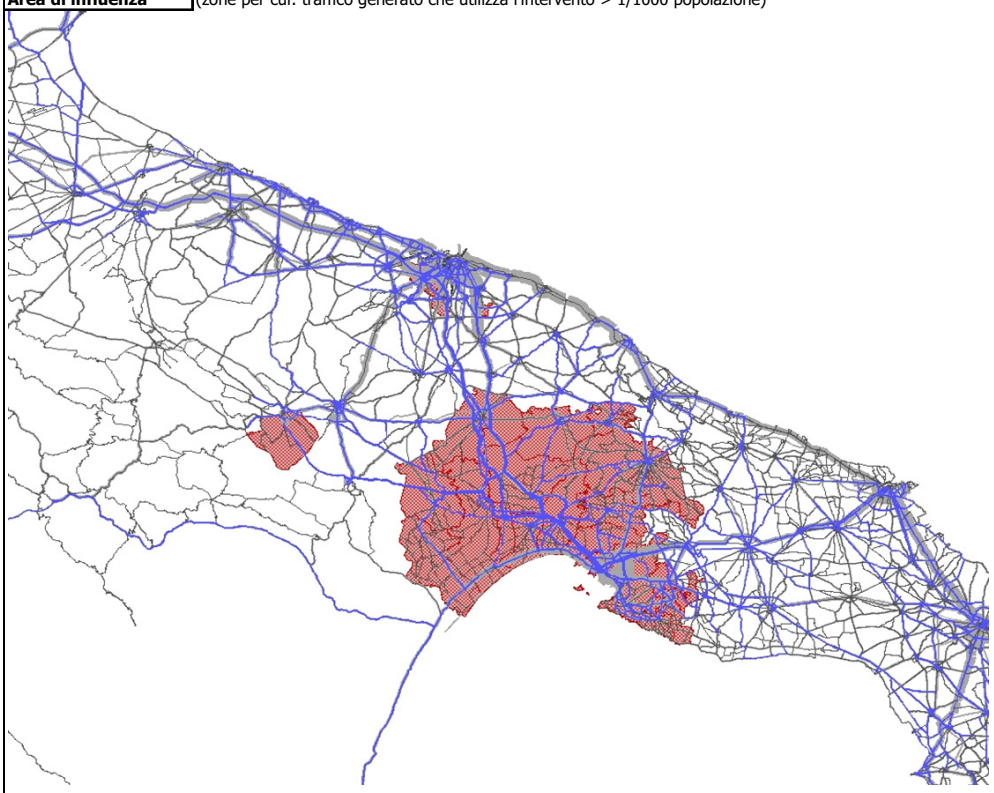
Microscenario 18: Scheda 2 Indicatori di area

Tab 2.1 Utilizzazione dell'intervento

Veicoli che utilizzano l'intervento [veic]	4066

Tab 2.2 Impatto socio-economico

Area di influenza (zone per cui: traffico generato che utilizza l'intervento > 1/1000 popolazione)



Estensione [Kmq]	Popolazione	Numero di addetti
2433	644'939	202'740

Tab 2.3 Miglioramento dell'accessibilità verso i poli del trasporto e la rete primaria

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Aeroporto di Bari	Aeroporto di Brindisi	Porto di Brindisi	Porto di Taranto	A14	A16	media
Senza intervento	66.0	80.2	86.0	50.2	148.1	150.1	96.8
Con intervento	65.2	79.9	85.9	50.1	147.4	149.4	96.3
Differenza	-0.8	-0.3	-0.1	0.0	-0.7	-0.7	-0.4
Variazione	-1.2%	-0.4%	-0.1%	-0.1%	-0.5%	-0.5%	**-0.5%**

Tab 2.4 Miglioramento dell'accessibilità territoriale

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Area influenza		Bari	Brindisi	Taranto	media capoluoghi provinciali
Senza intervento	61.1		69.9	86.0	50.2	68.7
Con intervento	60.4		69.5	85.9	50.1	68.5
Differenza	-0.7		-0.4	-0.1	0.0	-0.2
Variazione	-1.1%		-0.6%	-0.1%	-0.1%	**-0.3%**

Tab 2.5 Miglioramento dell'accessibilità verso gli ambiti paesaggistici e i distretti industriali

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Alta Murgia	Murgia dei Trulli	Nord-barese ofantino	Conca nord barese	Murgiano	Dei Trulli	media
Senza intervento	77.9	61.0	88.7	74.2	61.7	54.4	69.7
Con intervento	77.2	60.7	88.1	73.4	61.0	54.1	69.1
Differenza	-0.7	-0.2	-0.6	-0.8	-0.7	-0.3	-0.6
Variazione	-1.0%	-0.4%	-0.7%	-1.1%	-1.2%	-0.5%	**-0.8%**

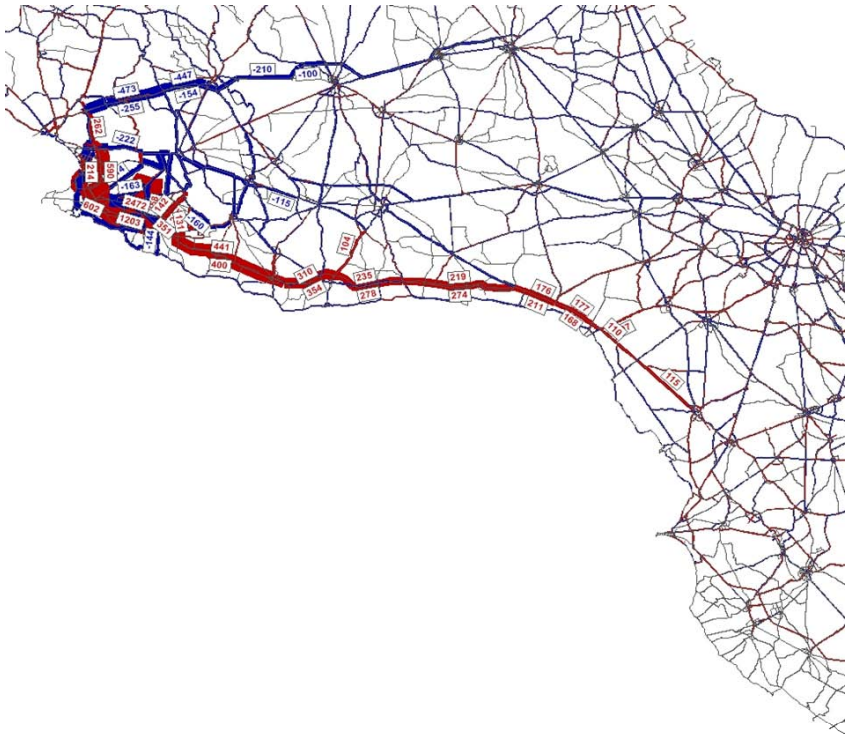
Microscenario 19: Scheda 1 Indicatori di uso della rete

Tab 1.1 Flussi

Flusso di massimo carico per direzione [veic]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	294	2422	2128	724%
Veicoli pesanti	38	50	12	32%
Totale veicoli	**332**	**2472**	2140	**645%**

Tab 1.2 Rete di influenza

Differenza scenario "con intervento" - scenario base



Sviluppo della rete di influenza [km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
(solo archi con variazione dei flussi >30 veicoli)	**1399**	**1496**	97	**6.9%**

Tab 1.3 Impatto sulla mobilità

Percorrenze rete di influenza [veicoli*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	523559	525526	1966	0%
Veicoli pesanti	51376	51860	484	1%
Totale veicoli	**574935**	**577386**	2450	**0%**
Tempi rete di influenza [veicoli*ora]	**Senza intervento**	**Con intervento**	**Variazione**	**Variazione %**
Veicoli leggeri	11156	9596	-1560	-14%
Veicoli pesanti	949	919	-30	-3%
Totale veicoli	**12105**	**10515**	-1590	**-13%**

Tab 1.4 Integrazione con il sistema autostradale

Percorrenza su rete autostradale di influenza [veic*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	0	0	0	0%
Veicoli pesanti	0	0	0	0%
Totale veicoli	**0**	**0**	0	**0%**

Tab 1.5 Integrazione con la ferrovia

Percorrenze su rete ferroviaria di influenza [pax*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
	27971	25205	-2767	**-10%**

Tab 1.6 Livello di servizio della rete

Velocità media di percorrenza sulla rete di influenza [km/h]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	46.9	54.8	7.8	17%
Veicoli pesanti	54.1	56.4	2.3	4%
Totale veicoli	**47.5**	**54.9**	7.4	**16%**

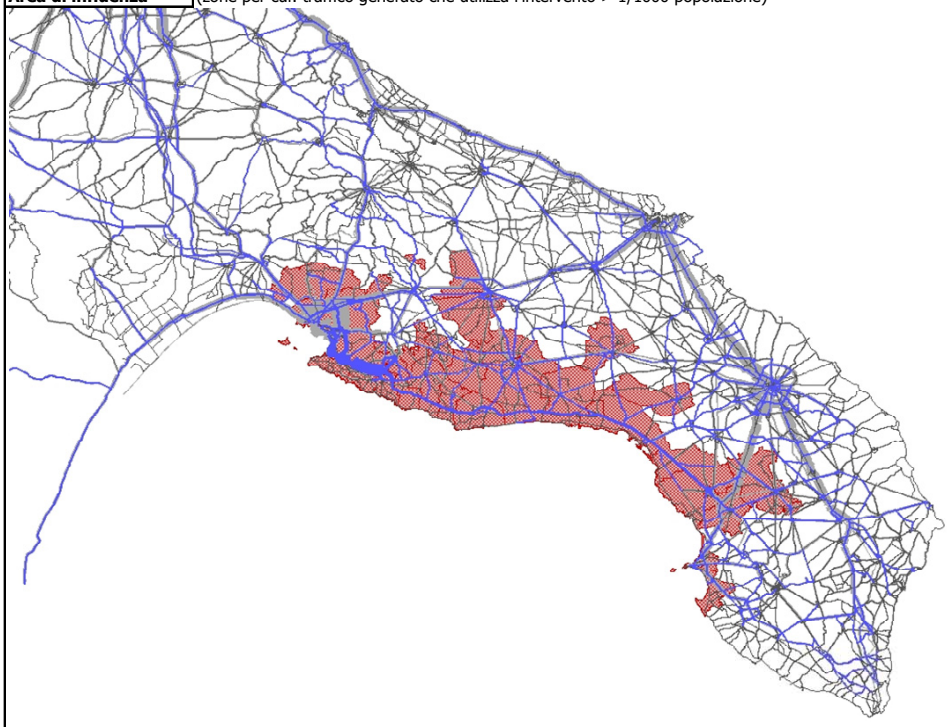
Microscenario 19: Scheda 2 Indicatori di area

Tab 2.1 Utilizzazione dell'intervento

Veicoli che utilizzano l'intervento [veic]	4423

Tab 2.2 Impatto socio-economico

Area di influenza (zone per cui: traffico generato che utilizza l'intervento > 1/1000 popolazione)



Estensione [Kmq]	Popolazione	Numero di addetti
1415	440'181	127'816

Tab 2.3 Miglioramento dell'accessibilità verso i poli del trasporto e la rete primaria

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Aeroporto di Brindisi	Porto di Brindisi	Porto di Taranto	A14	A16	media
Senza intervento	65.4	62.8	70.4	220.1	220.9	117.5
Con intervento	63.9	62.0	67.4	215.7	216.4	114.9
Differenza	-1.5	-0.7	-3.1	-4.5	-4.5	-2.6
Variazione	-2.3%	-1.2%	-4.3%	-2.0%	-2.0%	**-2.2%**

Tab 2.4 Miglioramento dell'accessibilità territoriale

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Area influenza		Brindisi	Taranto	Lecce	media capoluoghi provinciali
Senza intervento	63.5		62.8	70.4	62.5	65.2
Con intervento	56.1		62.0	67.4	60.5	63.3
Differenza	-7.4		-0.7	-3.1	-2.0	-1.9
Variazione	-11.6%		-1.2%	-4.3%	-3.2%	**-3.0%**

Tab 2.5 Miglioramento dell'accessibilità verso gli ambiti paesaggistici e i distretti industriali

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Murgia dei Trulli	Salento	Dei Trulli	Nardò-Gallipoli	Casarano	media
Senza intervento	82.0	73.5	81.4	60.3	82.0	75.8
Con intervento	78.4	66.8	74.9	51.6	74.1	69.2
Differenza	-3.5	-6.7	-6.4	-8.7	-7.9	-6.7
Variazione	-4.3%	-9.1%	-7.9%	-14.4%	-9.6%	**-8.8%**

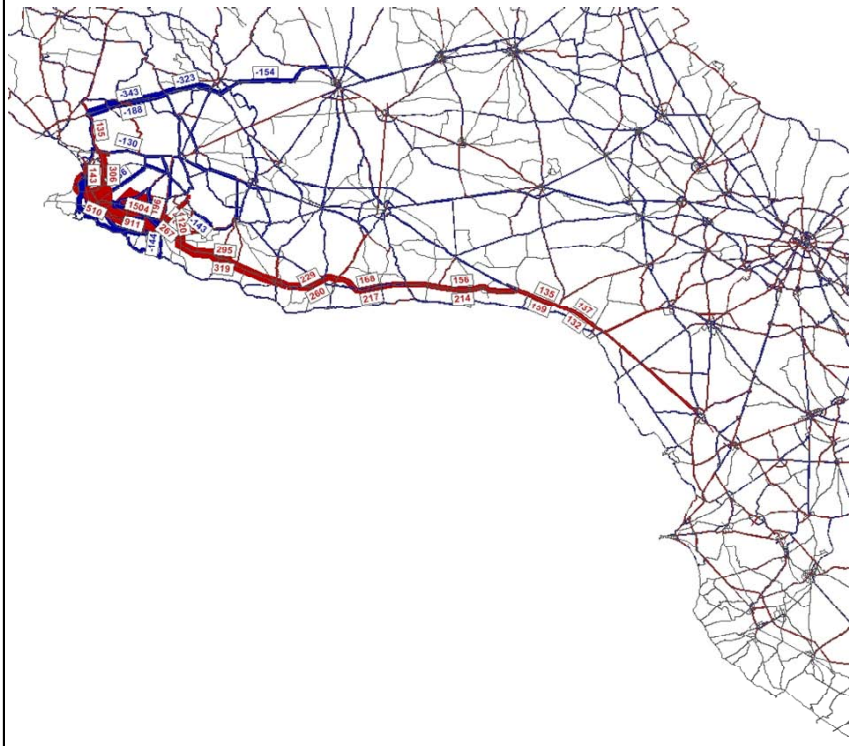
Microscenario 19B: Scheda 1 Indicatori di uso della rete

Tab 1.1 Flussi

Flusso di massimo carico per direzione [veic]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	294	1472	1178	401%
Veicoli pesanti	38	32	-6	-16%
Totale veicoli	**332**	**1504**	1172	**353%**

Tab 1.2 Rete di influenza

Differenza scenario "con intervento" - scenario base



Sviluppo della rete di influenza [km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
(solo archi con variazione dei flussi >30 veicoli)	**1062**	**1159**	97	**9.1%**

Tab 1.3 Impatto sulla mobilità

Percorrenze rete di influenza [veicoli*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	393741	395910	2169	1%
Veicoli pesanti	38045	39122	1078	3%
Totale veicoli	**431786**	**435032**	3246	**1%**

Tempi rete di influenza [veicoli*ora]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	8081	7181	-900	-11%
Veicoli pesanti	636	643	6	1%
Totale veicoli	**8717**	**7824**	-893	**-10%**

Tab 1.4 Integrazione con il sistema autostradale

Percorrenza su rete autostradale di influenza [veic*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	0	0	0	0%
Veicoli pesanti	0	0	0	0%
Totale veicoli	**0**	**0**	0	**0%**

Tab 1.5 Integrazione con la ferrovia

Percorrenze su rete ferroviaria di influenza [pax*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
	18706	17764	-942	**-5%**

Tab 1.6 Livello di servizio della rete

Velocità media di percorrenza sulla rete di influenza [km/h]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	48.7	55.1	6.4	13%
Veicoli pesanti	59.8	60.9	1.1	2%
Totale veicoli	**49.5**	**55.6**	6.1	**12%**

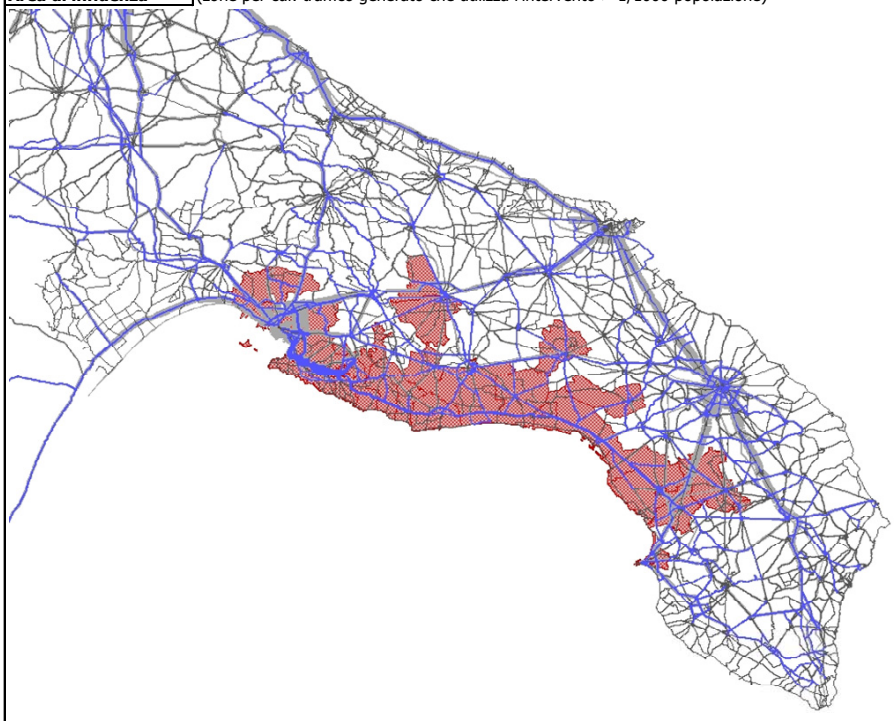
Microscenario 19B: Scheda 2 Indicatori di area

Tab 2.1 Utilizzazione dell'intervento

Veicoli che utilizzano l'intervento [veic]	3214

Tab 2.2 Impatto socio-economico

Area di influenza (zone per cui: traffico generato che utilizza l'intervento > 1/1000 popolazione)



Estensione [Kmq]	Popolazione	Numero di addetti
1302	420'672	126'146

Tab 2.3 Miglioramento dell'accessibilità verso i poli del trasporto e la rete primaria

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Aeroporto di Brindisi	Porto di Brindisi	Porto di Taranto	A14	A16	media
Senza intervento	65.5	63.4	69.4	218.7	219.5	117.0
Con intervento	64.4	63.1	66.8	216.5	217.3	115.4
Differenza	-1.1	-0.2	-2.5	-2.2	-2.2	-1.6
Variazione	-1.6%	-0.4%	-3.7%	-1.0%	-1.0%	**-1.3%**

Tab 2.4 Miglioramento dell'accessibilità territoriale

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Area influenza		Brindisi	Taranto	Lecce	media capoluoghi provinciali
Senza intervento	64.8		63.4	69.4	63.5	65.4
Con intervento	58.7		63.1	66.8	61.7	63.9
Differenza	-6.1		-0.2	-2.5	-1.8	-1.5
Variazione	-9.4%		-0.4%	-3.7%	-2.8%	**-2.3%**

Tab 2.5 Miglioramento dell'accessibilità verso gli ambiti paesaggistici e i distretti industriali

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Murgia dei Trulli	Salento	Dei Trulli	Nardò-Gallipoli	Casarano	media
Senza intervento	81.7	74.7	80.7	61.6	83.5	76.4
Con intervento	79.3	68.9	76.6	53.7	76.5	71.0
Differenza	-2.4	-5.8	-4.1	-7.8	-6.9	-5.4
Variazione	-2.9%	-7.8%	-5.1%	-12.7%	-8.3%	**-7.1%**

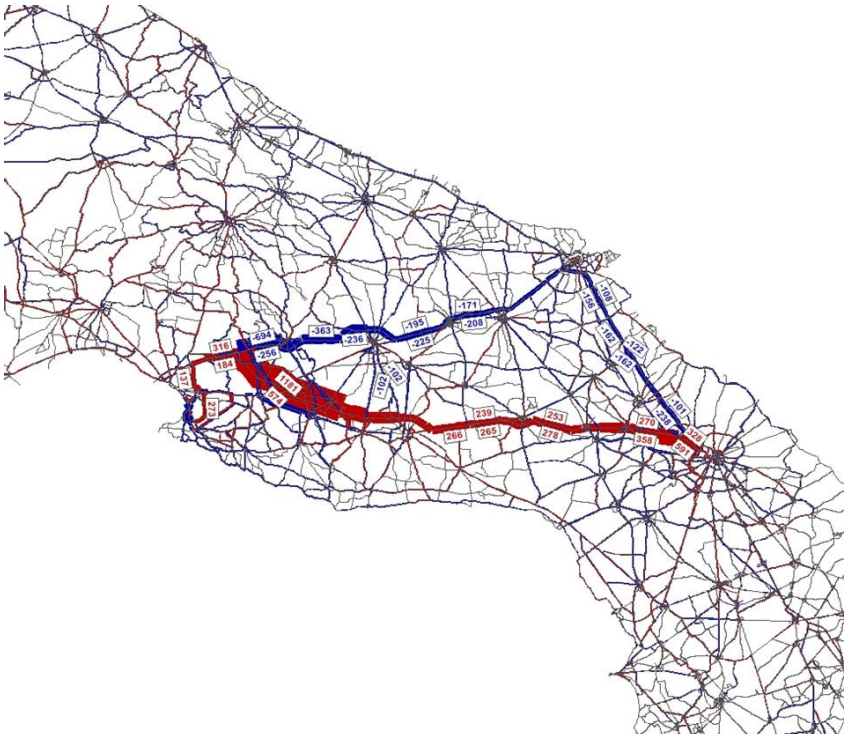
Microscenario 20: Scheda 1 Indicatori di uso della rete

Tab 1.1 Flussi

Flusso di massimo carico per direzione [veic]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	905	1340	435	48%
Veicoli pesanti	49	104	55	112%
Totale veicoli	**954**	**1444**	490	**51%**

Tab 1.2 Rete di influenza

Differenza scenario "con intervento" - scenario base



Sviluppo della rete di influenza [km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
(solo archi con variazione dei flussi >30 veicoli)	**1276**	**1314**	37	**2.9%**

Tab 1.3 Impatto sulla mobilità

Percorrenze rete di influenza [veicoli*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	497174	511264	14090	3%
Veicoli pesanti	51615	50717	-898	-2%
Totale veicoli	**548789**	**561981**	13192	**2%**

Tempi rete di influenza [veicoli*ora]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	8962	8481	-481	-5%
Veicoli pesanti	861	824	-36	-4%
Totale veicoli	**9822**	**9305**	-517	**-5%**

Tab 1.4 Integrazione con il sistema autostradale

Percorrenza su rete autostradale di influenza [veic*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	0	0	0	0%
Veicoli pesanti	0	0	0	0%
Totale veicoli	**0**	**0**	0	**0%**

Tab 1.5 Integrazione con la ferrovia

Percorrenze su rete ferroviaria di influenza [veic*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	22145	16249	-5895	**-27%**

Tab 1.6 Livello di servizio della rete

Velocità media di percorrenza sulla rete di influenza [km/h]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	55.5	60.3	4.8	9%
Veicoli pesanti	60.0	61.5	1.6	3%
Totale veicoli	**55.9**	**60.4**	4.5	**8%**

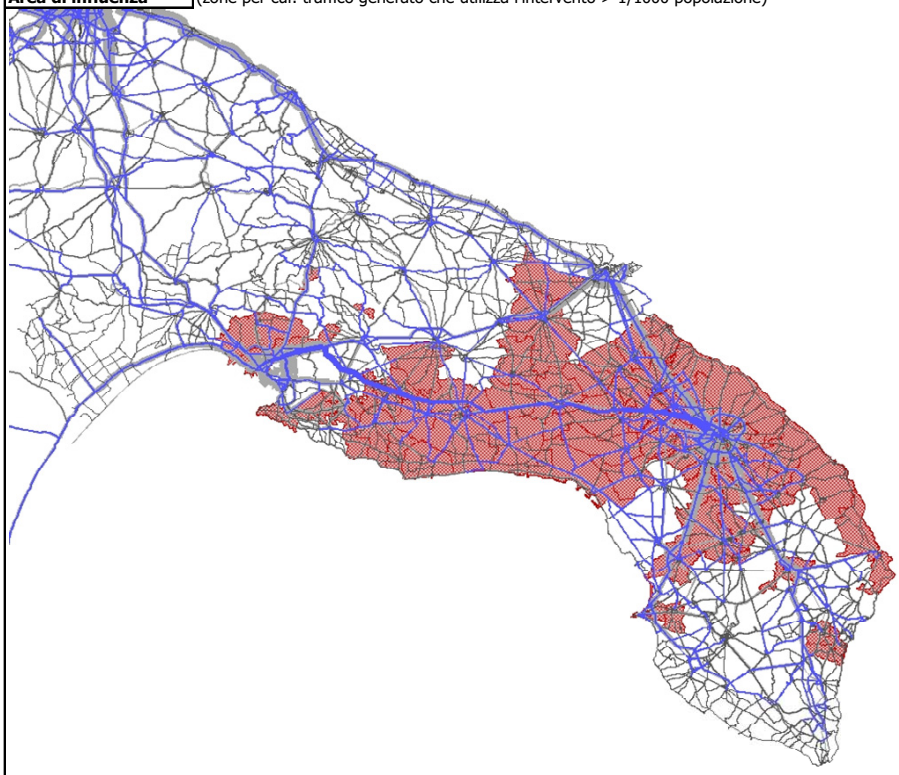
Microscenario 20: Scheda 2 Indicatori di area

Tab 2.1 Utilizzazione dell'intervento

Veicoli che utilizzano l'intervento [veic]	4571

Tab 2.2 Impatto socio-economico

Area di influenza (zone per cui: traffico generato che utilizza l'intervento > 1/1000 popolazione)



Estensione [Kmq]	Popolazione	Numero di addetti
2664	687'364	215'215

Tab 2.3 Miglioramento dell'accessibilità verso i poli del trasporto e la rete primaria

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Aeroporto di Brindisi	Porto di Brindisi	Porto di Taranto	A14	A16	media
Senza intervento	57.9	50.7	79.4	224.9	225.7	116.1
Con intervento	57.0	50.9	80.2	221.3	222.1	114.7
Differenza	-0.9	0.2	0.8	-3.7	-3.7	-1.3
Variazione	-1.6%	0.4%	1.0%	-1.6%	-1.6%	**-1.2%**

Tab 2.4 Miglioramento dell'accessibilità territoriale

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Area influenza		Brindisi	Taranto	Lecce	media capoluoghi provinciali
Senza intervento	51.4		50.7	79.4	40.7	56.9
Con intervento	48.6		50.9	80.2	38.0	56.4
Differenza	-2.7		0.2	0.8	-2.7	-0.5
Variazione	-5.3%		0.4%	1.0%	-6.6%	**-1.0%**

Tab 2.5 Miglioramento dell'accessibilità verso gli ambiti paesaggistici e i distretti industriali

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Murgia dei Trulli	Salento	Dei Trulli	Nardò-Gallipoli	Casarano	media
Senza intervento	82.9	55.9	90.3	50.2	64.6	68.8
Con intervento	79.9	53.5	84.3	48.7	62.3	65.8
Differenza	-3.0	-2.3	-6.0	-1.5	-2.2	-3.0
Variazione	-3.6%	-4.1%	-6.7%	-3.1%	-3.4%	**-4.4%**

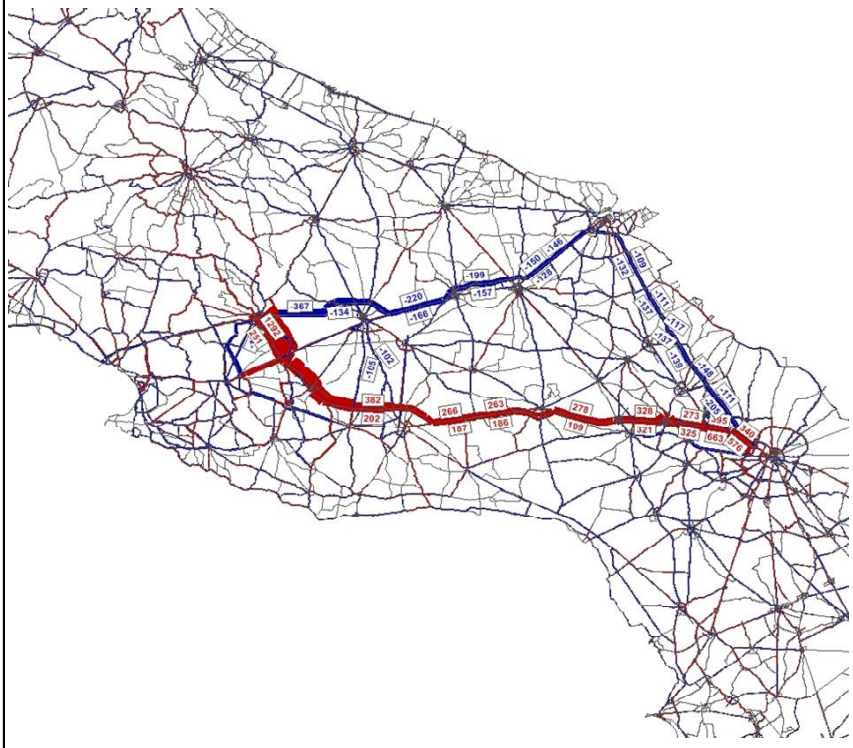
Microscenario 21: Scheda 1 Indicatori di uso della rete

Tab 1.1 Flussi

Flusso di massimo carico per direzione [veic]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	905	1623	718	79%
Veicoli pesanti	49	80	31	63%
Totale veicoli	**954**	**1703**	749	**79%**

Tab 1.2 Rete di influenza

Differenza scenario "con intervento" - scenario base



Sviluppo della rete di influenza [km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
(solo archi con variazione dei flussi >30 veicoli)	**1047**	**1047**	0	**0.0%**

Tab 1.3 Impatto sulla mobilità

Percorrenze rete di influenza [veicoli*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	393639	404307	10668	3%
Veicoli pesanti	36840	36192	-648	-2%
Totale veicoli	**430479**	**440499**	10020	**2%**

Tempi rete di influenza [veicoli*ora]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	7882	7294	-588	-7%
Veicoli pesanti	689	659	-30	-4%
Totale veicoli	**8571**	**7953**	-618	**-7%**

Tab 1.4 Integrazione con il sistema autostradale

Percorrenza su rete autostradale di influenza [veic*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	0	0	0	0%
Veicoli pesanti	0	0	0	0%
Totale veicoli	**0**	**0**	0	**0%**

Tab 1.5 Integrazione con la ferrovia

Percorrenze su rete ferroviaria di influenza [pax*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
	22307	22137	-170	**-1%**

Tab 1.6 Livello di servizio della rete

Velocità media di percorrenza sulla rete di influenza [km/h]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	49.9	55.4	5.5	11%
Veicoli pesanti	53.5	54.9	1.5	3%
Totale veicoli	**50.2**	**55.4**	5.2	**10%**

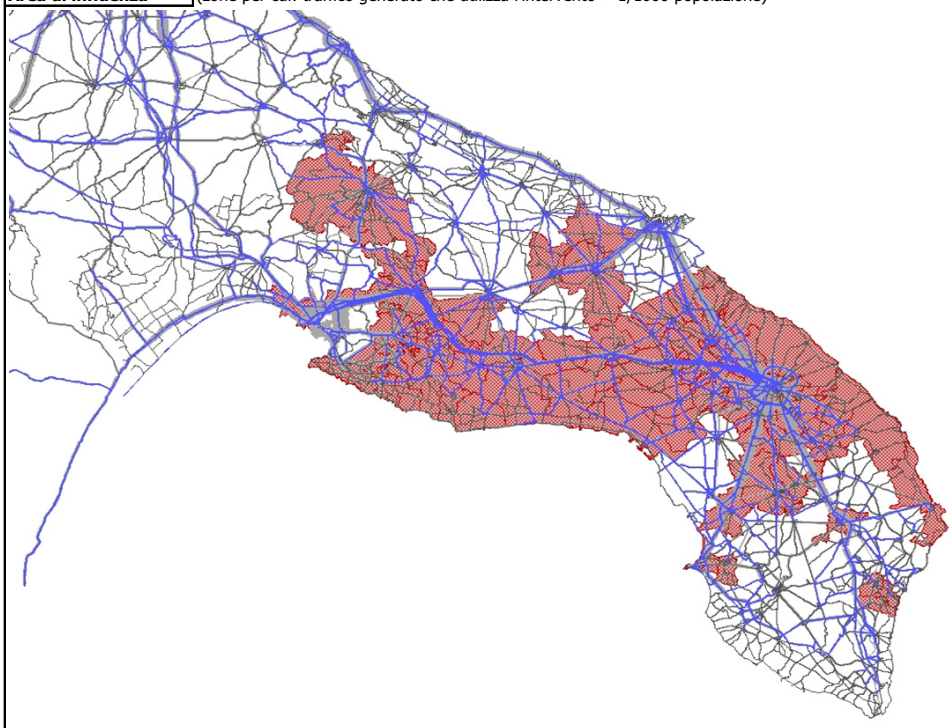
Microscenario 21: Scheda 2 Indicatori di area

Tab 2.1 Utilizzazione dell'intervento

Veicoli che utilizzano l'intervento [veic]	5399

Tab 2.2 Impatto socio-economico

Area di influenza (zone per cui: traffico generato che utilizza l'intervento > 1/1000 popolazione)



Estensione [Kmq]	Popolazione	Numero di addetti
3067	779'705	228'943

Tab 2.3 Miglioramento dell'accessibilità verso i poli del trasporto e la rete primaria

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Aeroporto di Brindisi	Porto di Brindisi	Porto di Taranto	A14	A16	media
Senza intervento	57.0	51.6	74.9	221.4	222.2	114.0
Con intervento	56.3	52.1	70.5	218.5	219.3	112.2
Differenza	-0.7	0.5	-4.4	-2.9	-2.9	-1.8
Variazione	-1.2%	1.0%	-5.8%	-1.3%	-1.3%	**-1.6%**

Tab 2.4 Miglioramento dell'accessibilità territoriale

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Area influenza		Brindisi	Taranto	Lecce	media capoluoghi provinciali
Senza intervento	54.6		51.6	74.9	45.8	57.4
Con intervento	52.0		52.1	70.5	43.0	55.2
Differenza	-2.7		0.5	-4.4	-2.9	-2.2
Variazione	-4.9%		1.0%	-5.8%	-6.3%	**-3.9%**

Tab 2.5 Miglioramento dell'accessibilità verso gli ambiti paesaggistici e i distretti industriali

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Murgia dei Trulli	Salento	Dei Trulli	Nardò-Gallipoli	Casarano	media
Senza intervento	79.0	61.6	84.8	54.8	70.7	70.2
Con intervento	76.1	59.4	78.8	53.8	68.6	67.3
Differenza	-2.9	-2.2	-6.0	-1.0	-2.1	-2.8
Variazione	-3.7%	-3.6%	-7.1%	-1.8%	-2.9%	**-4.1%**

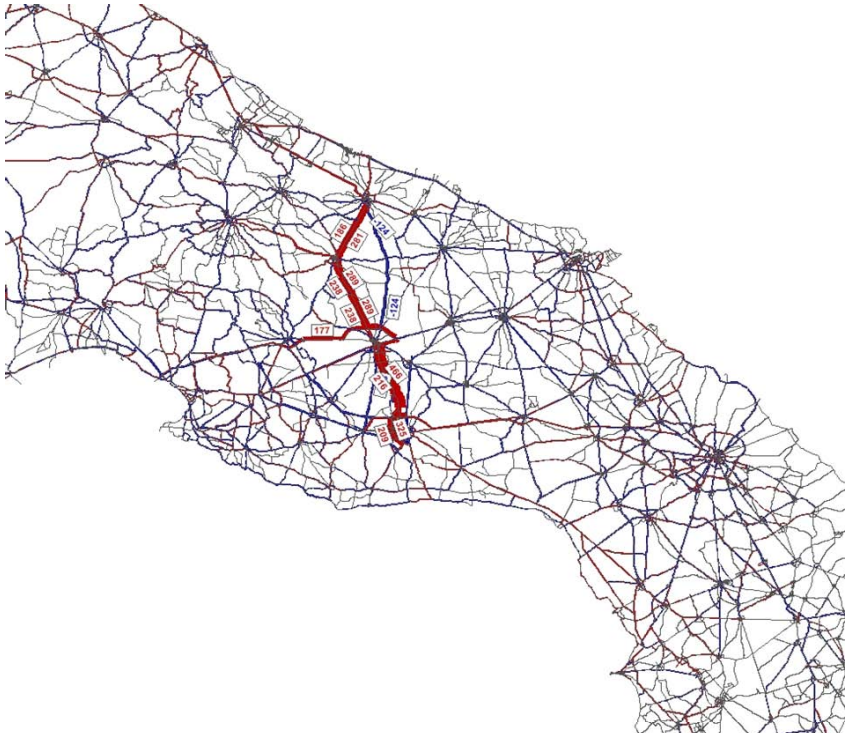
Microscenario 22: Scheda 1 Indicatori di uso della rete

Tab 1.1 Flussi

Flusso di massimo carico per direzione [veic]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	489	737	248	51%
Veicoli pesanti	1	37	36	3600%
Totale veicoli	**490**	**774**	284	**58%**

Tab 1.2 Rete di influenza

Differenza scenario "con intervento" - scenario base



Sviluppo della rete di influenza [km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
(solo archi con variazione dei flussi >30 veicoli)	**982**	**995**	13	**1.3%**

Tab 1.3 Impatto sulla mobilità

Percorrenze rete di influenza [veicoli*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	378349	398359	20010	5%
Veicoli pesanti	48276	51039	2763	6%
Totale veicoli	**426625**	**449398**	22773	**5%**

Tempi rete di influenza [veicoli*ora]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	6131	6187	56	1%
Veicoli pesanti	735	772	37	5%
Totale veicoli	**6866**	**6959**	93	**1%**

Tab 1.4 Integrazione con il sistema autostradale

Percorrenza su rete autostradale di influenza [veic*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	0	0	0	0%
Veicoli pesanti	0	0	0	0%
Totale veicoli	**0**	**0**	0	**0%**

Tab 1.5 Integrazione con la ferrovia

Percorrenze su rete ferroviaria di influenza [pax*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
	30626	29822	-804	**-3%**

Tab 1.6 Livello di servizio della rete

Velocità media di percorrenza sulla rete di influenza [km/h]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	61.7	64.4	2.7	4%
Veicoli pesanti	65.7	66.1	0.5	1%
Totale veicoli	**62.1**	**64.6**	2.4	**4%**

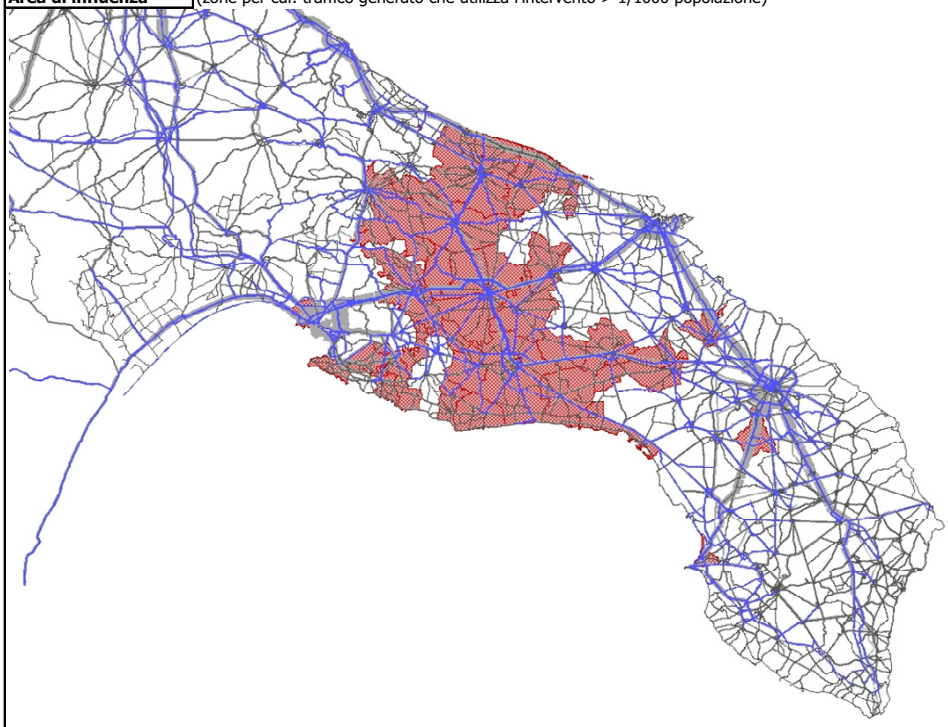
Microscenario 22: Scheda 2 Indicatori di area

Tab 2.1 Utilizzazione dell'intervento

Veicoli che utilizzano l'intervento [veic]	2872

Tab 2.2 Impatto socio-economico

Area di influenza (zone per cui: traffico generato che utilizza l'intervento > 1/1000 popolazione)



Estensione [Kmq]	Popolazione	Numero di addetti
1857	385'587	98'787

Tab 2.3 Miglioramento dell'accessibilità verso i poli del trasporto e la rete primaria

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Aeroporto di Brindisi	Porto di Brindisi	Porto di Taranto	A14	A16	media
Senza intervento	47.0	50.6	53.3	201.4	202.2	100.3
Con intervento	46.1	50.1	51.3	200.4	201.1	99.2
Differenza	-0.9	-0.5	-2.0	-1.0	-1.0	-1.1
Variazione	-1.9%	-1.0%	-3.8%	-0.5%	-0.5%	**-1.1%**

Tab 2.4 Miglioramento dell'accessibilità territoriale

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Area influenza		Brindisi	Taranto	Lecce	media capoluoghi provinciali
Senza intervento	43.9		50.6	53.3	66.8	56.9
Con intervento	41.6		50.1	51.3	66.3	55.9
Differenza	-2.3		-0.5	-2.0	-0.5	-1.0
Variazione	-5.2%		-1.0%	-3.8%	-0.8%	**-1.8%**

Tab 2.5 Miglioramento dell'accessibilità verso gli ambiti paesaggistici e i distretti industriali

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Murgia dei Trulli	Salento	Dei Trulli	Nardò-Gallipoli	Casarano	media
Senza intervento	56.6	87.5	56.5	75.2	98.7	74.9
Con intervento	53.7	86.5	54.4	73.7	97.6	73.2
Differenza	-2.9	-1.1	-2.1	-1.5	-1.1	-1.7
Variazione	-5.1%	-1.2%	-3.6%	-2.0%	-1.1%	**-2.3%**

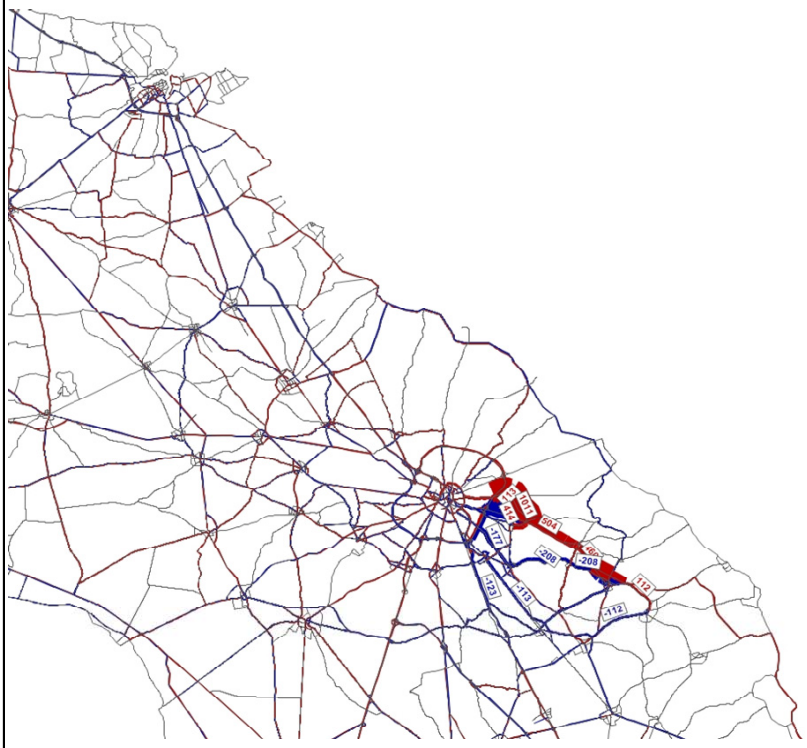
Microscenario 23: Scheda 1 Indicatori di uso della rete

Tab 1.1 Flussi

Flusso di massimo carico per direzione [veic]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	628	1100	472	75%
Veicoli pesanti	5	18	13	260%
Totale veicoli	**633**	**1118**	485	**77%**

Tab 1.2 Rete di influenza

Differenza scenario "con intervento" - scenario base



Sviluppo della rete di influenza [km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
(solo archi con variazione dei flussi >30 veicoli)	**422**	**432**	10	**2.5%**

Tab 1.3 Impatto sulla mobilità

Percorrenze rete di influenza [veicoli*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	160166	159901	-266	0%
Veicoli pesanti	7655	7554	-101	-1%
Totale veicoli	**167821**	**167455**	-366	**0%**

Tempi rete di influenza [veicoli*ora]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	2843	2652	-190	-7%
Veicoli pesanti	175	166	-9	-5%
Totale veicoli	**3017**	**2819**	-199	**-7%**

Tab 1.4 Integrazione con il sistema autostradale

Percorrenza su rete autostradale di influenza [veic*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	0	0	0	0%
Veicoli pesanti	0	0	0	0%
Totale veicoli	**0**	**0**	0	**0%**

Tab 1.5 Integrazione con la ferrovia

Percorrenze su rete ferroviaria di influenza [pax*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
	0	0	0	**0%**

Tab 1.6 Livello di servizio della rete

Velocità media di percorrenza sulla rete di influenza [km/h]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	56.3	60.3	3.9	7%
Veicoli pesanti	43.8	45.4	1.6	4%
Totale veicoli	**55.6**	**59.4**	3.8	**7%**

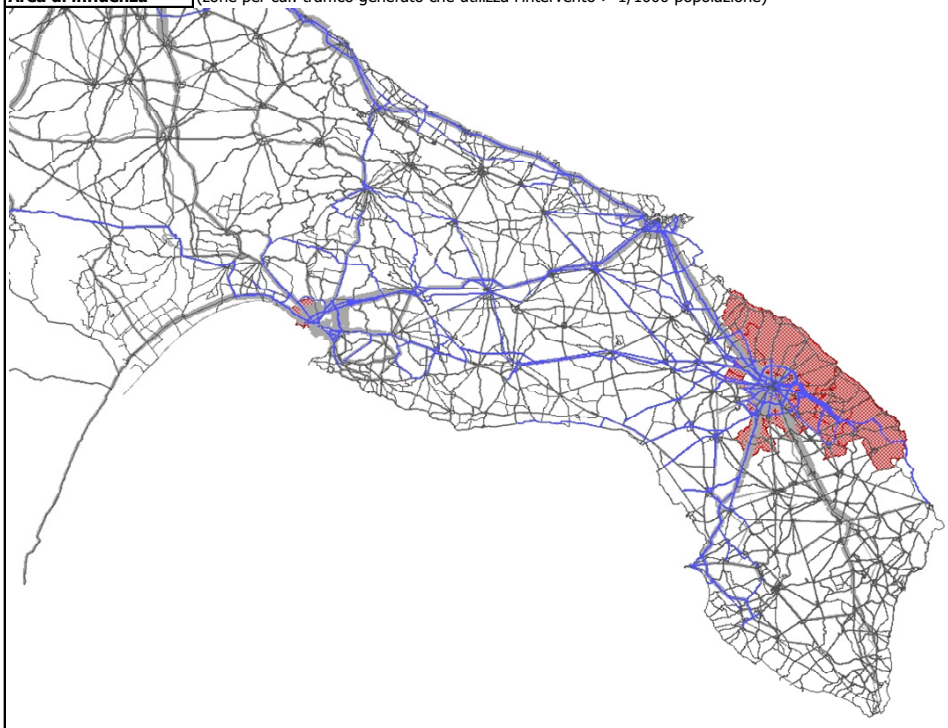
Microscenario 23: Scheda 2 Indicatori di area

Tab 2.1 Utilizzazione dell'intervento

Veicoli che utilizzano l'intervento [veic]	1941

Tab 2.2 Impatto socio-economico

Area di influenza (zone per cui: traffico generato che utilizza l'intervento > 1/1000 popolazione)



Estensione [Kmq]	Popolazione	Numero di addetti
534	159'362	76'345

Tab 2.3 Miglioramento dell'accessibilità verso i poli del trasporto e la rete primaria

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Aeroporto di Brindisi	Porto di Brindisi	Porto di Taranto	A14	A16	media
Senza intervento	57.0	45.9	90.5	231.1	231.9	118.9
Con intervento	55.8	44.6	89.5	230.0	230.8	117.8
Differenza	-1.1	-1.2	-1.0	-1.1	-1.1	-1.1
Variazione	-2.0%	-2.7%	-1.1%	-0.5%	-0.5%	**-0.9%**

Tab 2.4 Miglioramento dell'accessibilità territoriale

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Area influenza		Brindisi	Taranto	Lecce	media capoluoghi provinciali
Senza intervento	28.1		45.9	90.5	19.1	51.8
Con intervento	27.2		44.6	89.5	18.2	50.8
Differenza	-0.9		-1.2	-1.0	-1.0	-1.0
Variazione	-3.2%		-2.7%	-1.1%	-5.0%	**-2.0%**

Tab 2.5 Miglioramento dell'accessibilità verso gli ambiti paesaggistici e i distretti industriali

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Murgia dei Trulli	Salento	Dei Trulli	Nardò-Gallipoli	Casarano	media
Senza intervento	89.0	41.8	102.9	41.3	51.6	65.3
Con intervento	87.7	41.5	101.6	40.9	51.4	64.6
Differenza	-1.3	-0.3	-1.3	-0.4	-0.2	-0.7
Variazione	-1.4%	-0.6%	-1.3%	-1.0%	-0.4%	**-1.1%**

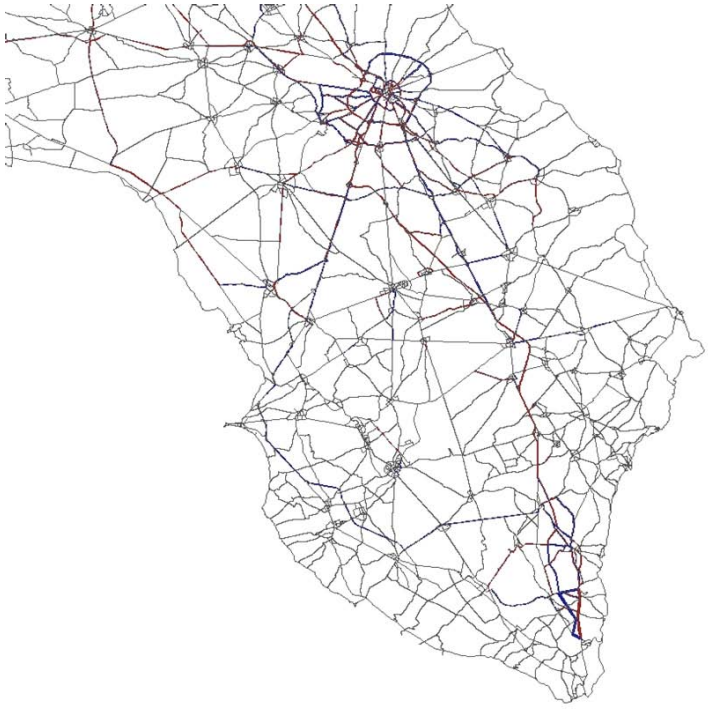
Microscenario 24: Scheda 1 Indicatori di uso della rete

Tab 1.1 Flussi

Flusso di massimo carico per direzione [veic]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	332	332	0	0%
Veicoli pesanti	0	0	0	0%
Totale veicoli	**332**	**332**	0	**0%**

Tab 1.2 Rete di influenza

Differenza scenario "con intervento" - scenario base



Sviluppo della rete di influenza [km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
(solo archi con variazione dei flussi >30 veicoli)	**26**	**26**	0	**0.0%**

Tab 1.3 Impatto sulla mobilità

Percorrenze rete di influenza [veicoli*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	3850	3616	-234	-6%
Veicoli pesanti	17	17	0	2%
Totale veicoli	**3866**	**3633**	-234	**-6%**

Tempi rete di influenza [veicoli*ora]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	55	53	-3	-5%
Veicoli pesanti	0	0	0	2%
Totale veicoli	**56**	**53**	-3	**-5%**

Tab 1.4 Integrazione con il sistema autostradale

Percorrenza su rete autostradale di influenza [veic*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	0	0	0	0%
Veicoli pesanti	0	0	0	0%
Totale veicoli	**0**	**0**	0	**0%**

Tab 1.5 Integrazione con la ferrovia

Percorrenze su rete ferroviaria di influenza [pax*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
	0	0	0	**0%**

Tab 1.6 Livello di servizio della rete

Velocità media di percorrenza sulla rete di influenza [km/h]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	69.6	68.6	-1.0	-1%
Veicoli pesanti	68.3	68.2	-0.1	0%
Totale veicoli	**69.6**	**68.6**	-1.0	**-1%**

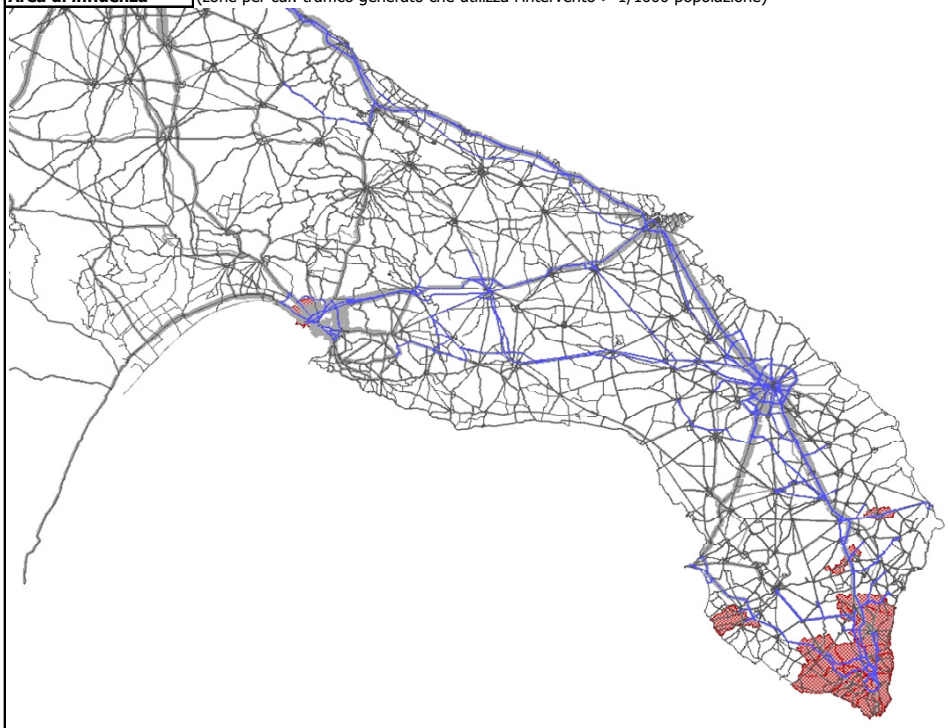
Microscenario 24: Scheda 2 Indicatori di area

Tab 2.1 Utilizzazione dell'intervento

Veicoli che utilizzano l'intervento [veic]	758

Tab 2.2 Impatto socio-economico

Area di influenza (zone per cui: traffico generato che utilizza l'intervento > 1/1000 popolazione)



Estensione [Kmq]	Popolazione	Numero di addetti
311	90'508	38'659

Tab 2.3 Miglioramento dell'accessibilità verso i poli del trasporto e la rete primaria

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Aeroporto di Brindisi	Porto di Brindisi	Porto di Taranto	A14	A16	media
Senza intervento	89.4	76.1	121.6	263.6	264.4	150.7
Con intervento	89.4	76.0	121.6	263.7	264.4	150.8
Differenza	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Variazione	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	**0.0%**

Tab 2.4 Miglioramento dell'accessibilità territoriale

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Area influenza		Brindisi	Taranto	Lecce	media capoluoghi provinciali
Senza intervento	27.0		76.1	121.6	46.5	81.4
Con intervento	27.0		76.0	121.6	46.5	81.4
Differenza	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0
Variazione	-0.1%		0.0%	0.0%	0.0%	**0.0%**

Tab 2.5 Miglioramento dell'accessibilità verso gli ambiti paesaggistici e i distretti industriali

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Murgia dei Trulli	Salento	Dei Trulli	Nardò-Gallipoli	Casarano	media
Senza intervento	121.3	31.7	134.9	41.9	23.3	70.6
Con intervento	121.4	31.7	134.9	41.9	23.3	70.6
Differenza	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Variazione	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-0.1%	**0.0%**

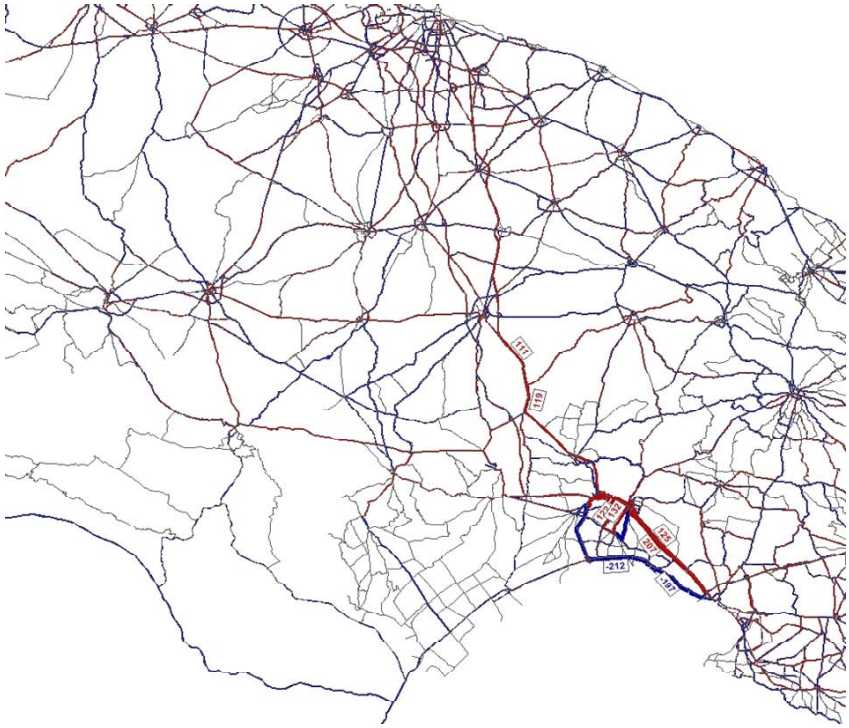
Microscenario 26: Scheda 1 Indicatori di uso della rete

Tab 1.1 Flussi

Flusso di massimo carico per direzione [veic]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	788	1174	386	49%
Veicoli pesanti	125	142	17	14%
Totale veicoli	**913**	**1316**	403	**44%**

Tab 1.2 Rete di influenza

Differenza scenario "con intervento" - scenario base



Sviluppo della rete di influenza [km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
(solo archi con variazione dei flussi >30 veicoli)	**449**	**449**	0	**0.0%**

Tab 1.3 Impatto sulla mobilità

Percorrenze rete di influenza [veicoli*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	199328	206442	7114	4%
Veicoli pesanti	26266	27663	1397	5%
Totale veicoli	**225594**	**234106**	8512	**4%**

Tempi rete di influenza [veicoli*ora]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	2857	2942	85	3%
Veicoli pesanti	463	459	-4	-1%
Totale veicoli	**3320**	**3402**	81	**2%**

Tab 1.4 Integrazione con il sistema autostradale

Percorrenza su rete autostradale di influenza [veic*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	2199	2732	533	24%
Veicoli pesanti	461	509	48	10%
Totale veicoli	**2660**	**3240**	580	**22%**

Tab 1.5 Integrazione con la ferrovia

Percorrenze su rete ferroviaria di influenza [pax*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
	34806	35796	990	**3%**

Tab 1.6 Livello di servizio della rete

Velocità media di percorrenza sulla rete di influenza [km/h]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	69.8	70.2	0.4	1%
Veicoli pesanti	56.8	60.2	3.5	6%
Totale veicoli	**67.9**	**68.8**	0.9	**1%**

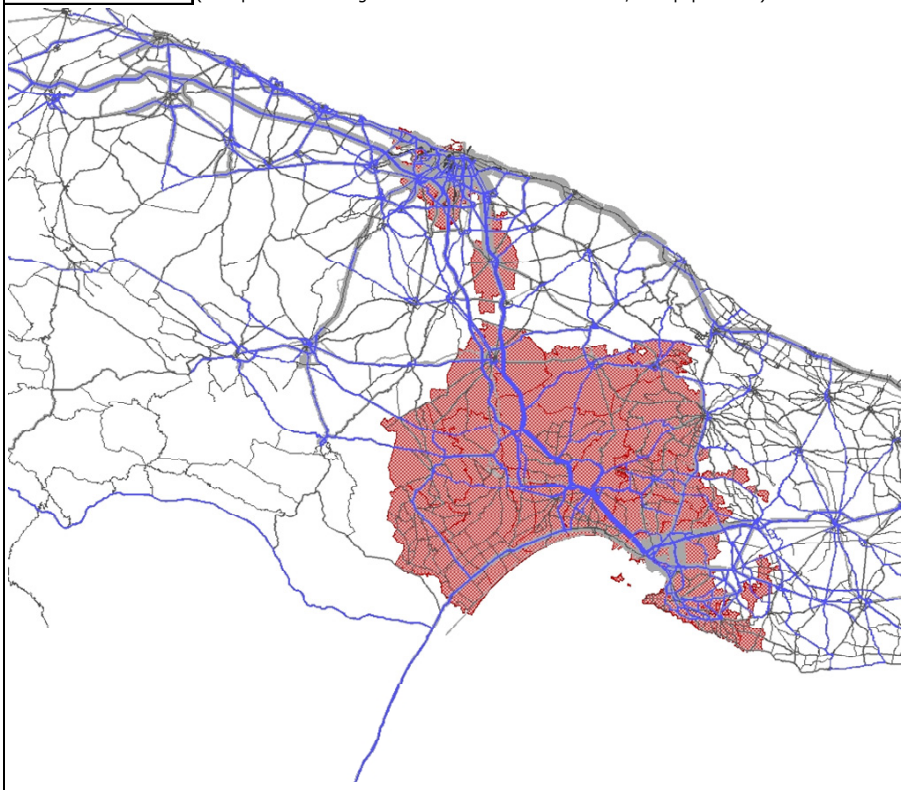
Microscenario 26: Scheda 2 Indicatori di area

Tab 2.1 Utilizzazione dell'intervento

Veicoli che utilizzano l'intervento [veic]	3429

Tab 2.2 Impatto socio-economico

Area di influenza (zone per cui: traffico generato che utilizza l'intervento > 1/1000 popolazione)



Estensione [Kmq]	Popolazione	Numero di addetti
2318	784'276	283'340

Tab 2.3 Miglioramento dell'accessibilità verso i poli del trasporto e la rete primaria

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Aeroporto di Bari	Aeroporto di Brindisi	Porto di Brindisi	Porto di Taranto	A14	A16	media
Senza intervento	46.5	86.8	89.1	57.6	133.8	135.7	91.6
Con intervento	45.0	86.3	89.2	55.2	132.5	134.4	90.4
Differenza	-1.5	-0.5	0.1	-2.4	-1.2	-1.3	-1.1
Variazione	-3.2%	-0.6%	0.1%	-4.2%	-0.9%	-0.9%	**-1.2%**

Tab 2.4 Miglioramento dell'accessibilità territoriale

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Area influenza		Bari	Brindisi	Taranto	media capoluoghi provinciali
Senza intervento	56.6		51.6	89.1	57.6	66.1
Con intervento	55.0		50.5	89.2	55.2	65.0
Differenza	-1.6		-1.1	0.1	-2.4	-1.1
Variazione	-2.8%		-2.2%	0.1%	-4.2%	**-1.7%**

Tab 2.5 Miglioramento dell'accessibilità verso gli ambiti paesaggistici e i distretti industriali

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Alta Murgia	Murgia dei Trulli	Nord-barese ofantino	Conca nord barese	Murgiano	Dei Trulli	media
Senza intervento	66.1	64.9	74.1	57.9	54.4	59.7	62.8
Con intervento	65.1	64.5	72.8	56.6	53.2	59.2	61.9
Differenza	-1.0	-0.4	-1.3	-1.3	-1.2	-0.5	-0.9
Variazione	-1.5%	-0.6%	-1.7%	-2.2%	-2.2%	-0.8%	**-1.5%**

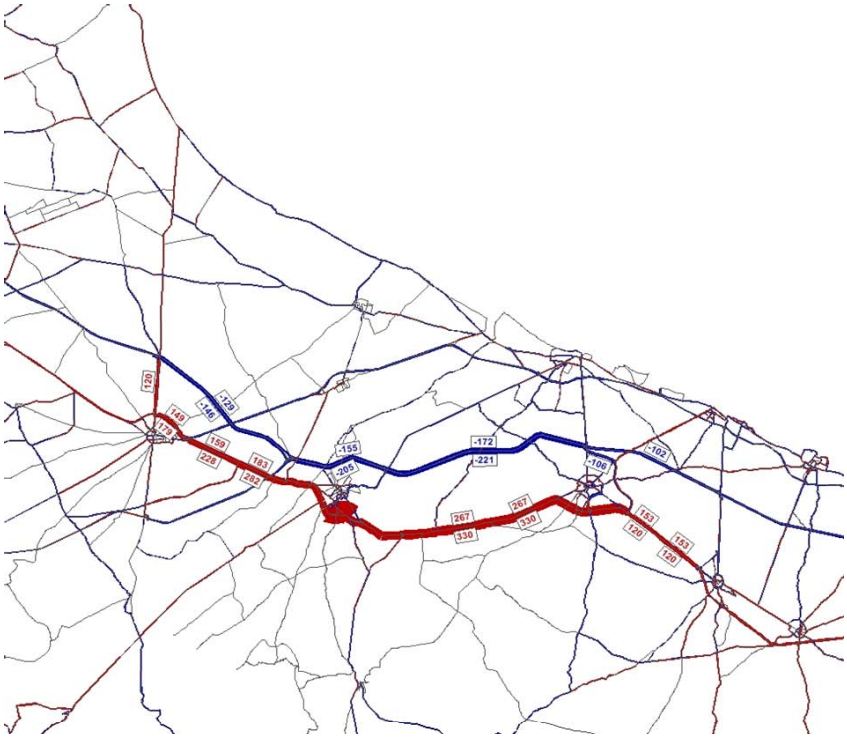
Microscenario 27: Scheda 1 Indicatori di uso della rete

Tab 1.1 Flussi

Flusso di massimo carico per direzione [veic]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	765	962	197	26%
Veicoli pesanti	134	249	115	86%
Totale veicoli	**899**	**1211**	312	**35%**

Tab 1.2 Rete di influenza

Differenza scenario "con intervento" - scenario base



Sviluppo della rete di influenza [km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
(solo archi con variazione dei flussi >30 veicoli)	**945**	**945**	0	**0.0%**

Tab 1.3 Impatto sulla mobilità

Percorrenze rete di influenza [veicoli*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	413917	418677	4759	1%
Veicoli pesanti	88788	90465	1678	2%
Totale veicoli	**502705**	**509142**	6437	**1%**

Tempi rete di influenza [veicoli*ora]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	5734	5846	112	2%
Veicoli pesanti	1170	1213	43	4%
Totale veicoli	**6904**	**7059**	155	**2%**

Tab 1.4 Integrazione con il sistema autostradale

Percorrenza su rete autostradale di influenza [veic*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	153581	141854	-11727	-8%
Veicoli pesanti	58953	49012	-9941	-17%
Totale veicoli	**212534**	**190866**	-21667	**-10%**

Tab 1.5 Integrazione con la ferrovia

Percorrenze su rete ferroviaria di influenza [pax*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
	44594	44379	-215	**0%**

Tab 1.6 Livello di servizio della rete

Velocità media di percorrenza sulla rete di influenza [km/h]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	72.2	71.6	-0.6	-1%
Veicoli pesanti	75.9	74.6	-1.3	-2%
Totale veicoli	**72.8**	**72.1**	-0.7	**-1%**

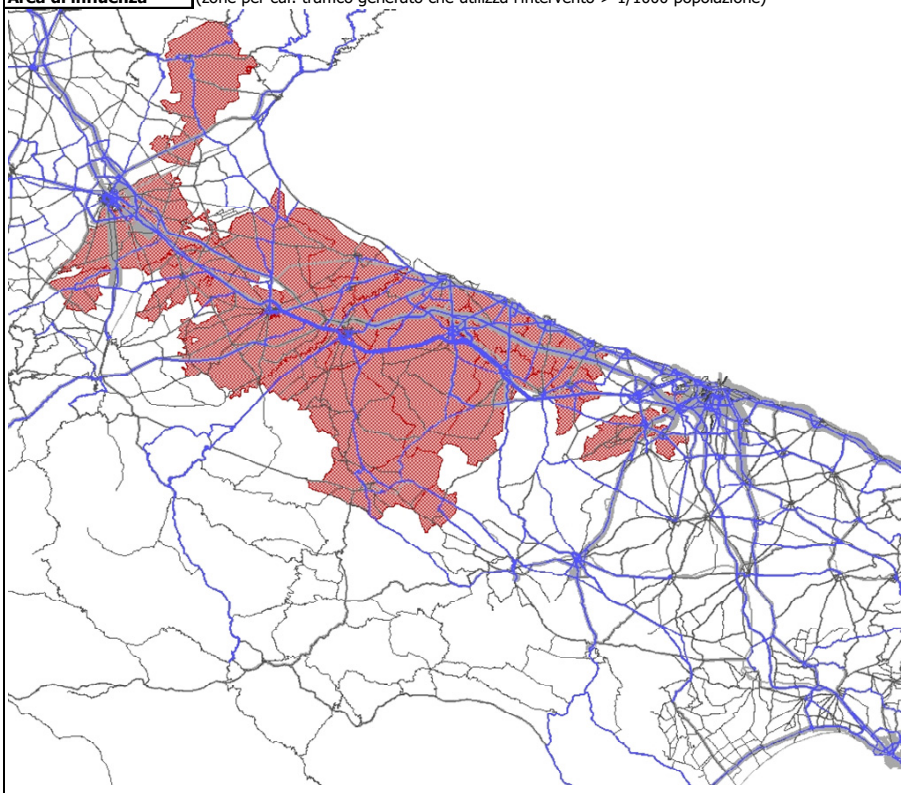
Microscenario 27: Scheda 2 Indicatori di area

Tab 2.1 Utilizzazione dell'intervento

Veicoli che utilizzano l'intervento [veic]	3203

Tab 2.2 Impatto socio-economico

Area di influenza (zone per cui: traffico generato che utilizza l'intervento > 1/1000 popolazione)



Estensione [Kmq]	Popolazione	Numero di addetti
3469	488'109	123'383

Tab 2.3 Miglioramento dell'accessibilità verso i poli del trasporto e la rete primaria

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Aeroporto di Foggia	Aeroporto di Bari	Porto di Manfredonia	A14	A16	media
Senza intervento	61.8	50.5	73.3	86.4	91.4	70.9
Con intervento	62.9	50.4	76.0	88.7	93.8	72.5
Differenza	1.1	-0.1	2.7	2.3	2.4	1.6
Variazione	1.8%	-0.2%	3.7%	2.6%	2.6%	**2.2%**

Tab 2.4 Miglioramento dell'accessibilità territoriale

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Area influenza		Foggia	Bari	media capoluoghi provinciali
Senza intervento	48.4		58.4	58.0	58.2
Con intervento	47.7		60.3	58.0	59.2
Differenza	-0.7		1.9	0.0	0.9
Variazione	-1.5%		3.3%	-0.1%	**1.6%**

Tab 2.5 Miglioramento dell'accessibilità verso gli ambiti paesaggistici e i distretti industriali

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Subappennino Dauno	Gargano		Nord-barese ofantino	Conca nord barese	media
Senza intervento	84.4	104.6		39.2	43.1	67.8
Con intervento	87.2	107.3		38.3	42.0	68.7
Differenza	2.8	2.8		-0.9	-1.1	0.9
Variazione	3.3%	2.6%		-2.3%	-2.7%	**1.3%**

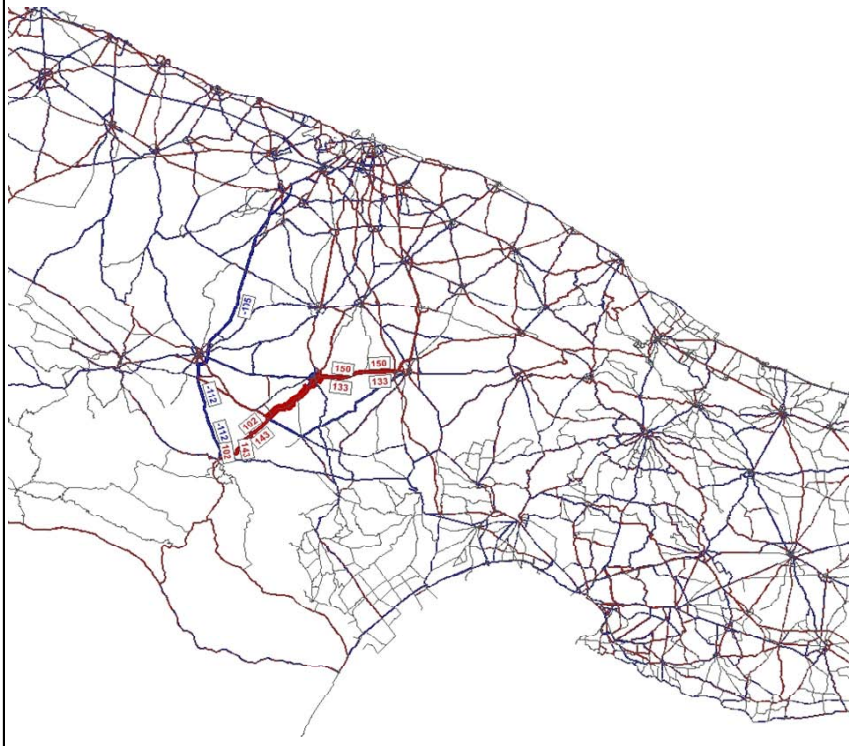
Microscenario 28: Scheda 1 Indicatori di uso della rete

Tab 1.1 Flussi

Flusso di massimo carico per direzione [veic]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	423	555	132	31%
Veicoli pesanti	80	98	18	23%
Totale veicoli	**503**	**653**	150	**30%**

Tab 1.2 Rete di influenza

Differenza scenario "con intervento" - scenario base



Sviluppo della rete di influenza [km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
(solo archi con variazione dei flussi >30 veicoli)	**549**	**549**	0	**0.0%**

Tab 1.3 Impatto sulla mobilità

Percorrenze rete di influenza [veicoli*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	255275	258521	3247	1%
Veicoli pesanti	24245	24772	527	2%
Totale veicoli	**279520**	**283293**	3773	**1%**

Tempi rete di influenza [veicoli*ora]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	4505	4391	-114	-3%
Veicoli pesanti	471	463	-8	-2%
Totale veicoli	**4976**	**4854**	-122	**-2%**

Tab 1.4 Integrazione con il sistema autostradale

Percorrenza su rete autostradale di influenza [veic*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	0	0	0	0%
Veicoli pesanti	0	0	0	0%
Totale veicoli	**0**	**0**	0	**0%**

Tab 1.5 Integrazione con la ferrovia

Percorrenze su rete ferroviaria di influenza [pax*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
	0	0	0	**0%**

Tab 1.6 Livello di servizio della rete

Velocità media di percorrenza sulla rete di influenza [km/h]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	56.7	58.9	2.2	4%
Veicoli pesanti	51.5	53.5	2.0	4%
Totale veicoli	**56.2**	**58.4**	2.2	**4%**

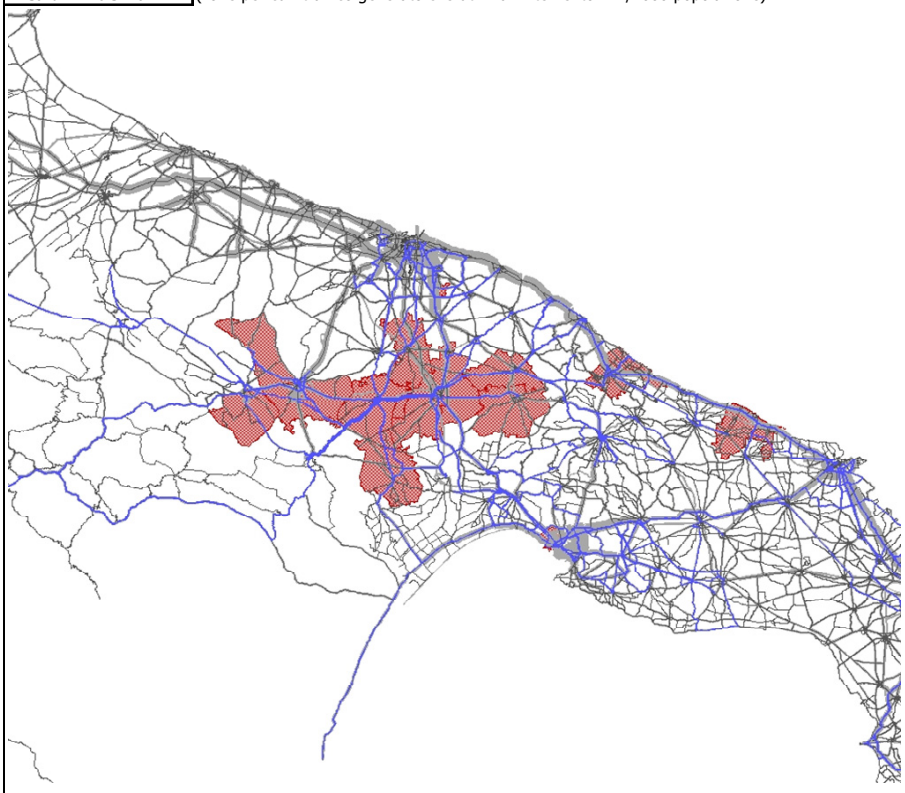
Microscenario 28: Scheda 2 Indicatori di area

Tab 2.1 Utilizzazione dell'intervento

Veicoli che utilizzano l'intervento [veic]	1321

Tab 2.2 Impatto socio-economico

Area di influenza (zone per cui: traffico generato che utilizza l'intervento > 1/1000 popolazione)



Estensione [Kmq]	Popolazione	Numero di addetti
1536	283'534	94'711

Tab 2.3 Miglioramento dell'accessibilità verso i poli del trasporto e la rete primaria

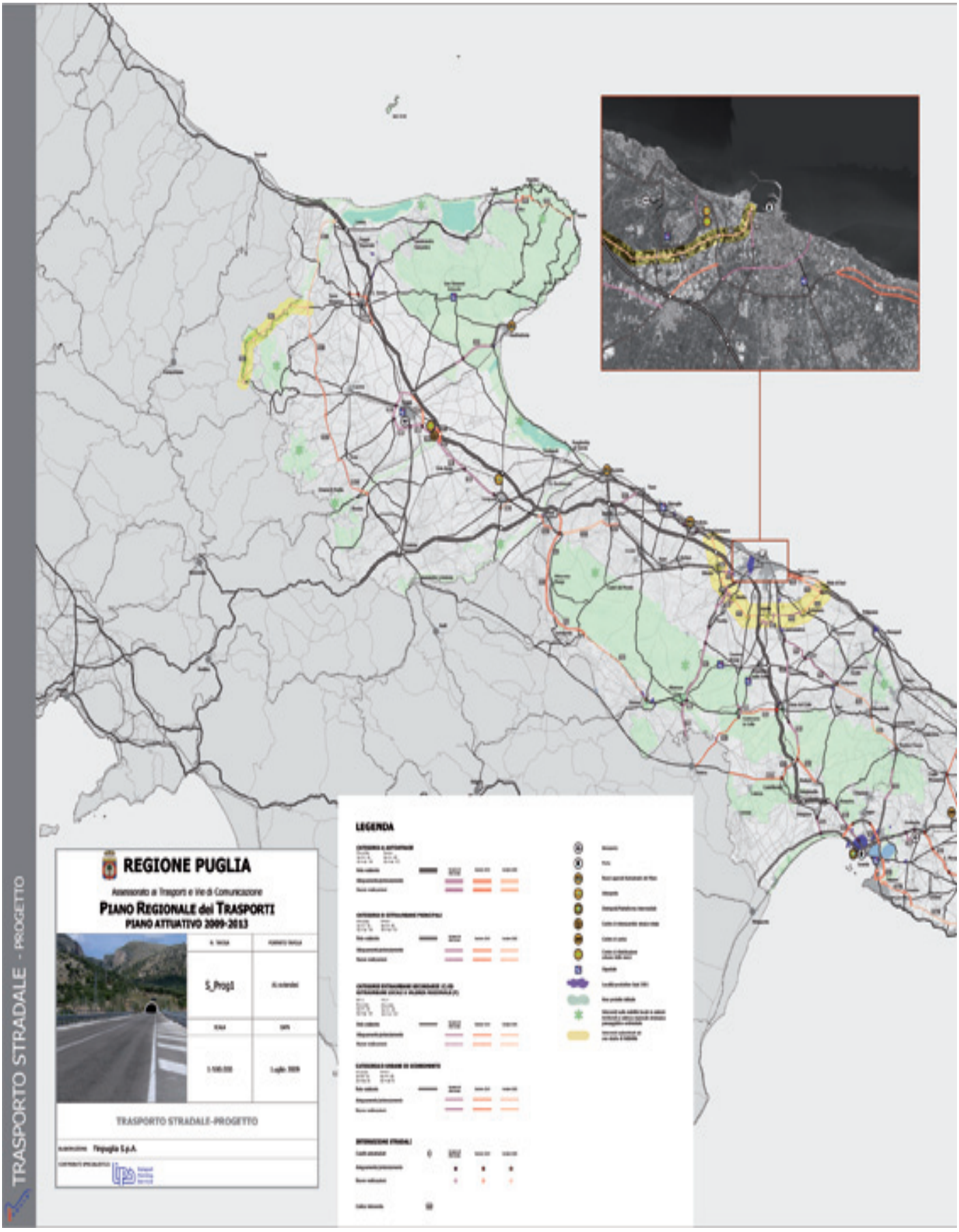
Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Aeroporto di Bari	Aeroporto di Brindisi	Porto di Brindisi	Porto di Taranto	A14	A16	media
Senza intervento	52.5	86.1	91.0	61.5	139.8	142.3	95.5
Con intervento	52.3	85.5	90.7	61.0	139.7	142.2	95.2
Differenza	-0.3	-0.5	-0.3	-0.5	-0.1	-0.1	-0.3
Variazione	-0.5%	-0.6%	-0.4%	-0.8%	-0.1%	-0.1%	**-0.3%**

Tab 2.4 Miglioramento dell'accessibilità territoriale

Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Area influenza		Bari	Brindisi	Taranto	media capoluoghi provinciali
Senza intervento	49.7		51.9	91.0	61.5	68.1
Con intervento	48.9		51.7	90.7	61.0	67.8
Differenza	-0.8		-0.2	-0.3	-0.5	-0.3
Variazione	-1.6%		-0.3%	-0.4%	-0.8%	**-0.5%**

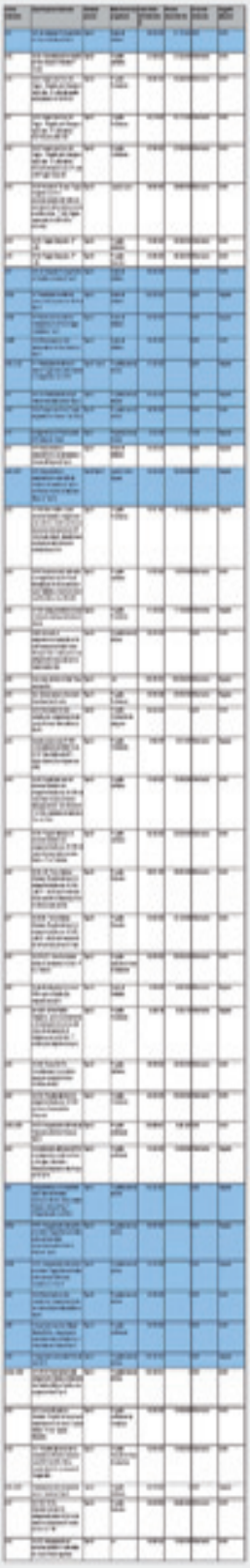
Tab 2.5 Miglioramento dell'accessibilità verso gli ambiti paesaggistici e i distretti industriali

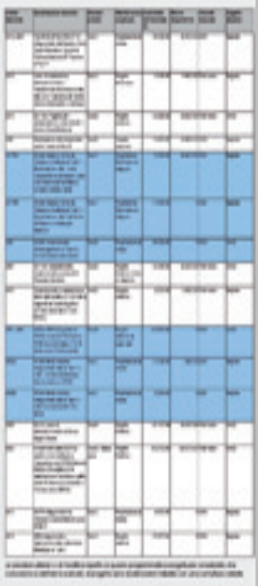
Tempo medio di accesso dall'area di influenza [min]	Alta Murgia	Murgia dei Trulli	Nord-barese ofantino	Conca nord barese	Murgiano	Dei Trulli	media
Senza intervento	60.2	58.5	76.7	61.1	44.3	52.8	58.9
Con intervento	59.8	57.8	76.6	61.0	43.4	52.1	58.5
Differenza	-0.4	-0.7	-0.1	-0.1	-0.9	-0.7	-0.5
Variazione	-0.7%	-1.2%	-0.1%	-0.2%	-1.9%	-1.3%	**-0.8%**

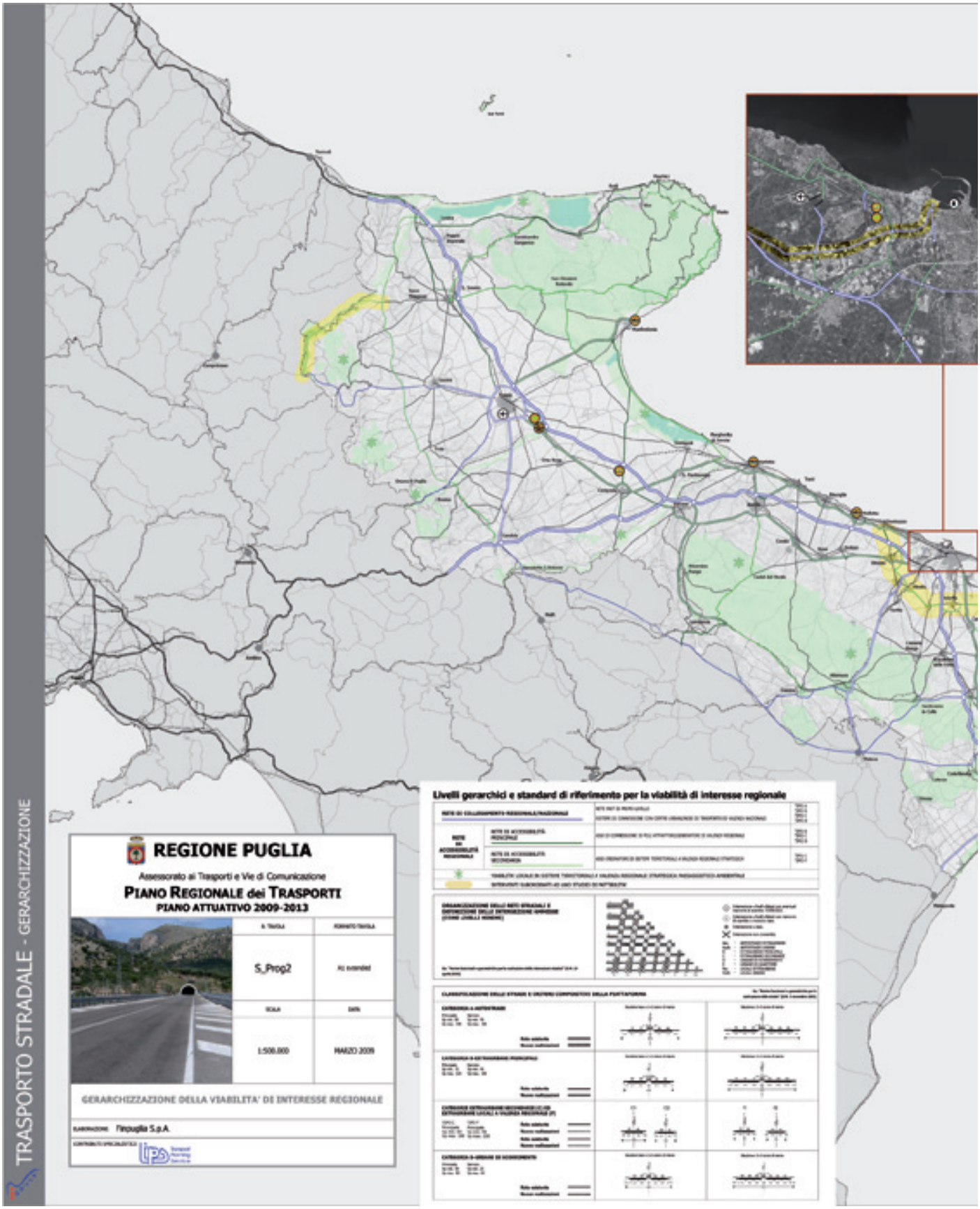

TRASPORTO STRADALE - PROGETTO
REGIONE PUGLIA
Assessorato ai Trasporti e Vie di Comunicazione
PIANO REGIONALE dei TRASPORTI
PIANO ATTUATIVO 2009-2013
TRASPORTO STRADALE-PROGETTO
LEGENDA



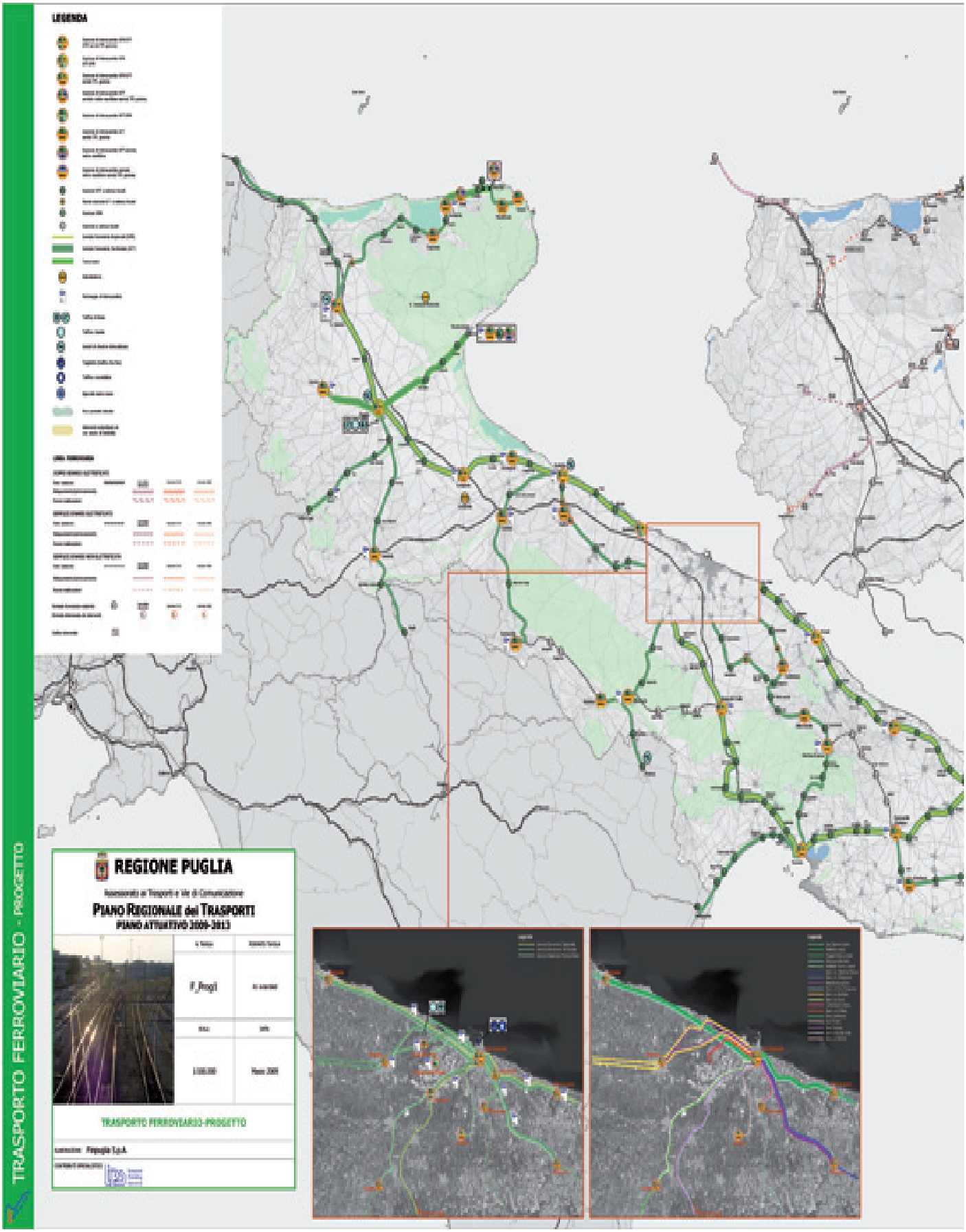


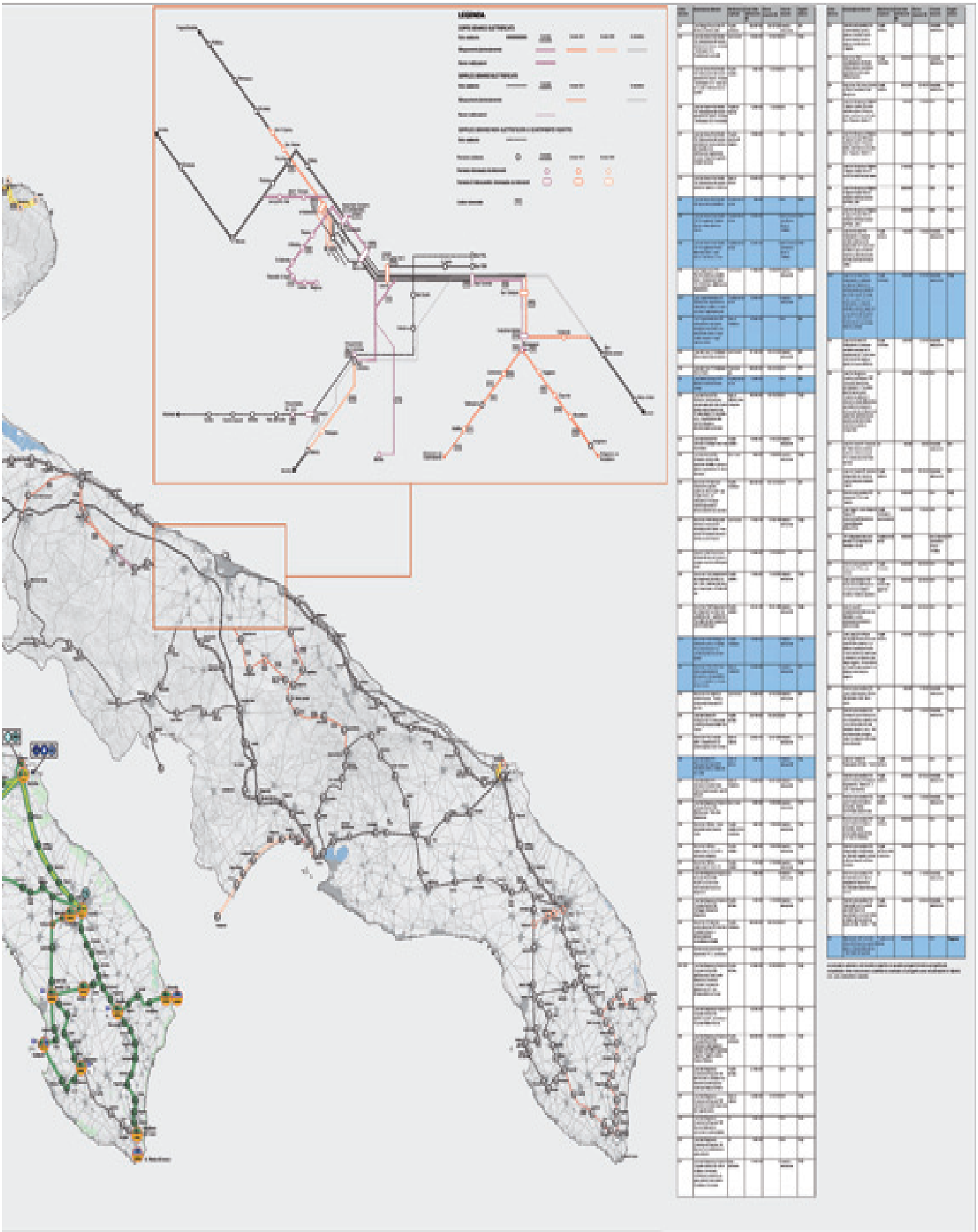


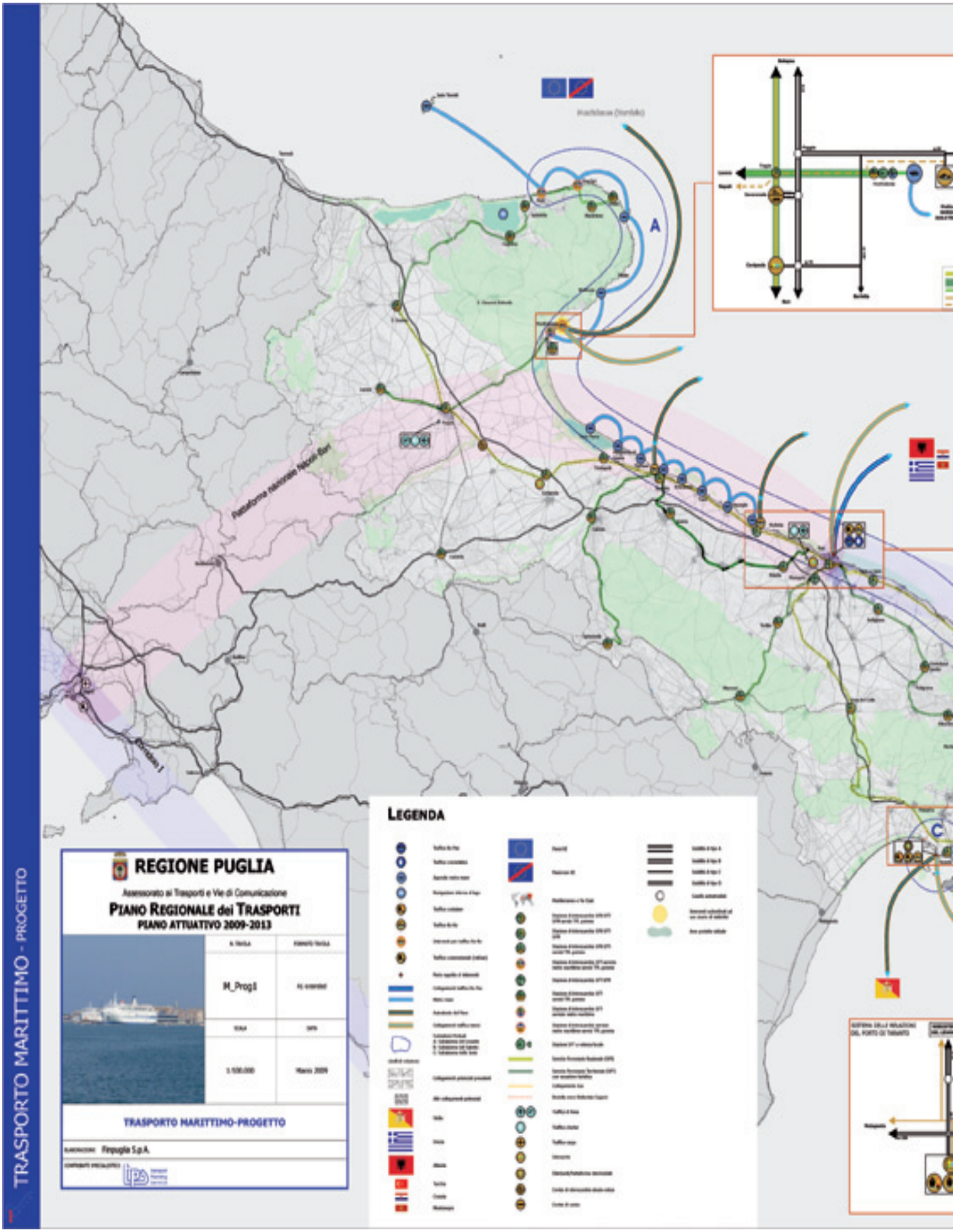


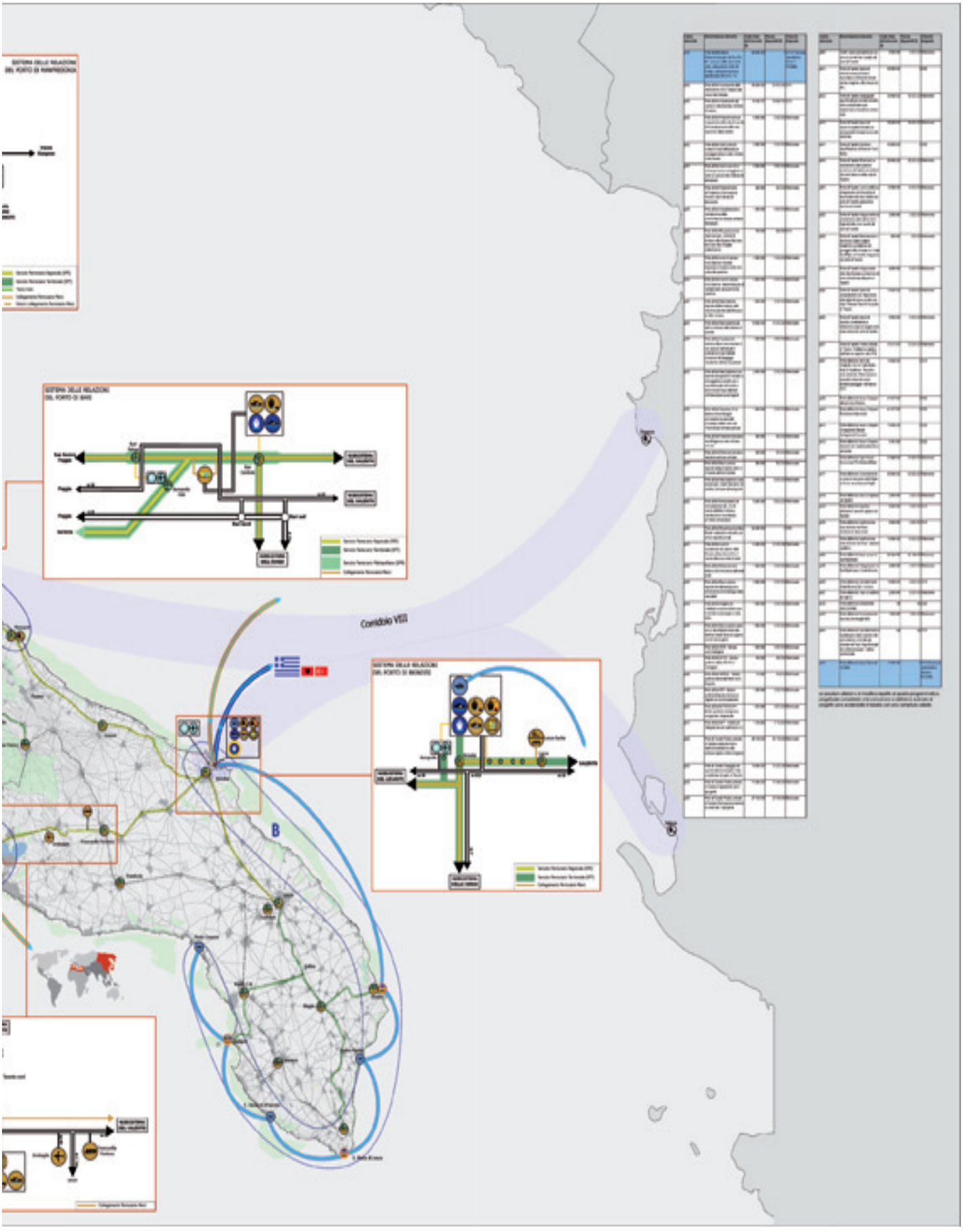

TRASPORTO STRADALE - GERARCHIZZAZIONE
REGIONE PUGLIA
Assessorato ai Trasporti e Vie di Comunicazione
PIANO REGIONALE dei TRASPORTI
PIANO ATTUATIVO 2009-2013
S_Prog2
1:500.000
MARZO 2009
GERARCHIZZAZIONE DELLA VIABILETA' DI INTERESSE REGIONALE
Livelli gerarchici e standard di riferimento per la viabilità di interesse regionale

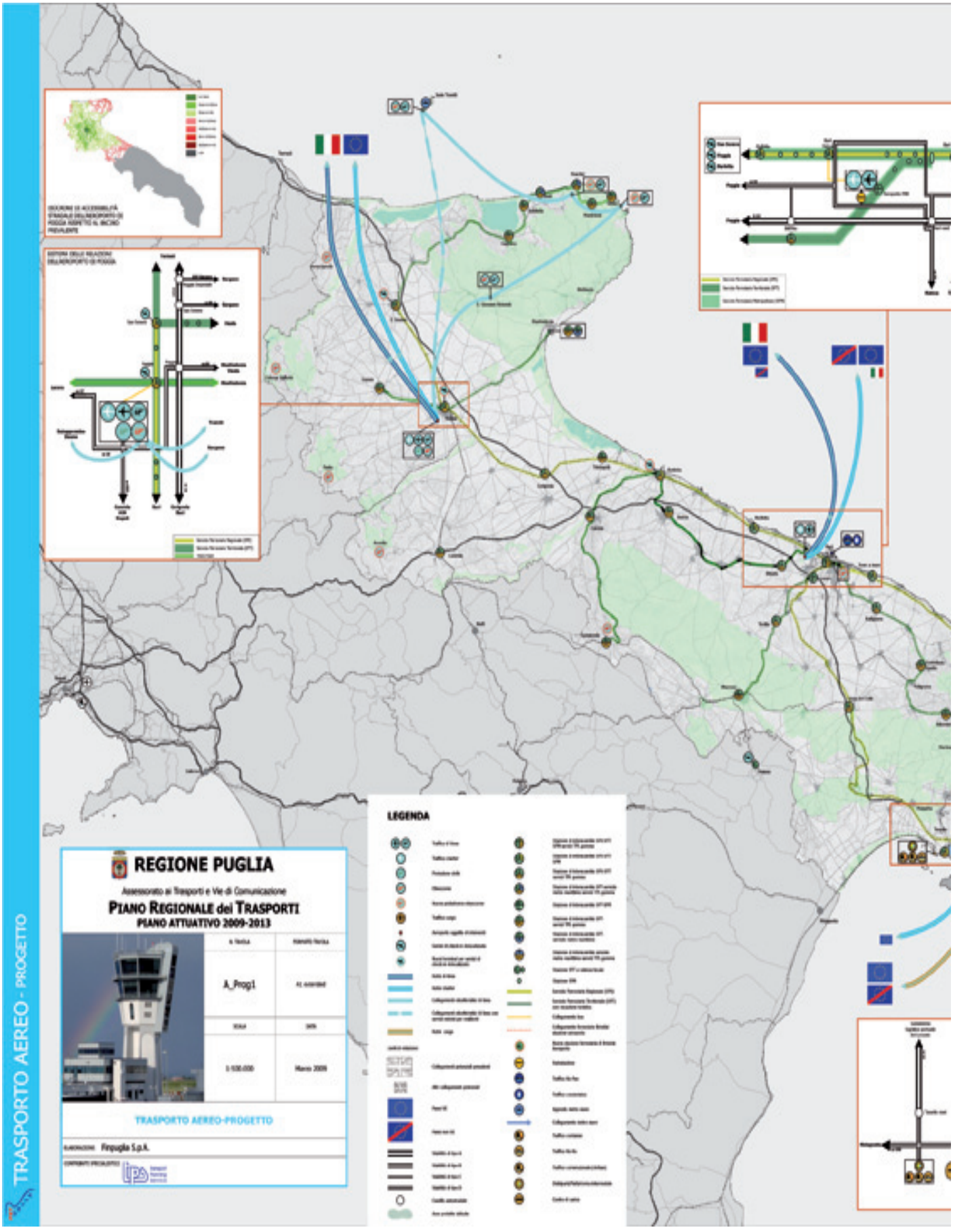


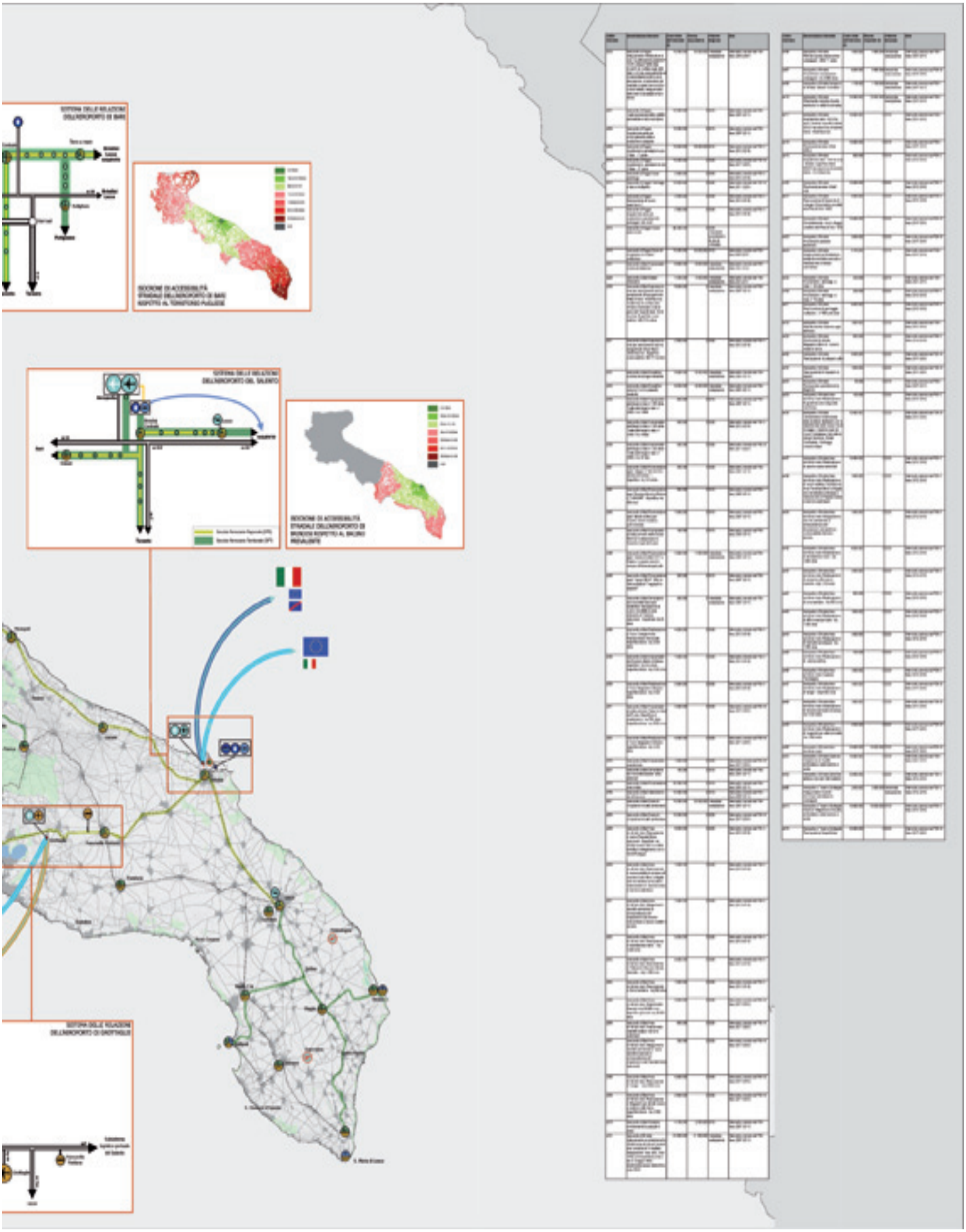

TRASPORTO FERROVIARIO - PROGETTO
LEGENDA
REGIONE PUGLIA
Assessorato ai Trasporti e Vie di Comunicazione
PIANO REGIONALE dei TRASPORTI
PIANO ATTUATIVO 2009-2013
TRASPORTO FERROVIARIO-PROGETTO




TRASPORTO MARITTIMO - PROGETTO
REGIONE PUGLIA
Assessorato ai Trasporti e Vie di Comunicazione
PIANO REGIONALE dei TRASPORTI
PIANO ATTUATIVO 2009-2013
TRASPORTO MARITTIMO-PROGETTO
Finpuglia S.p.A.
LEGENDA


Corridoio VIII
B


TRASPORTO AEREO - PROGETTO
REGIONE PUGLIA
Assessorato ai Trasporti e Vie di Comunicazione
PIANO REGIONALE dei TRASPORTI
PIANO ATTUATIVO 2009-2013
A_Prog1
TRASPORTO AEREO-PROGETTO
Finguglia S.p.A.
LEGENDA



Regione Puglia

Assessorato ai Trasporti e alle Vie di Comunicazione

Piano Regionale dei Trasporti

Piano Attuativo 2009-2013

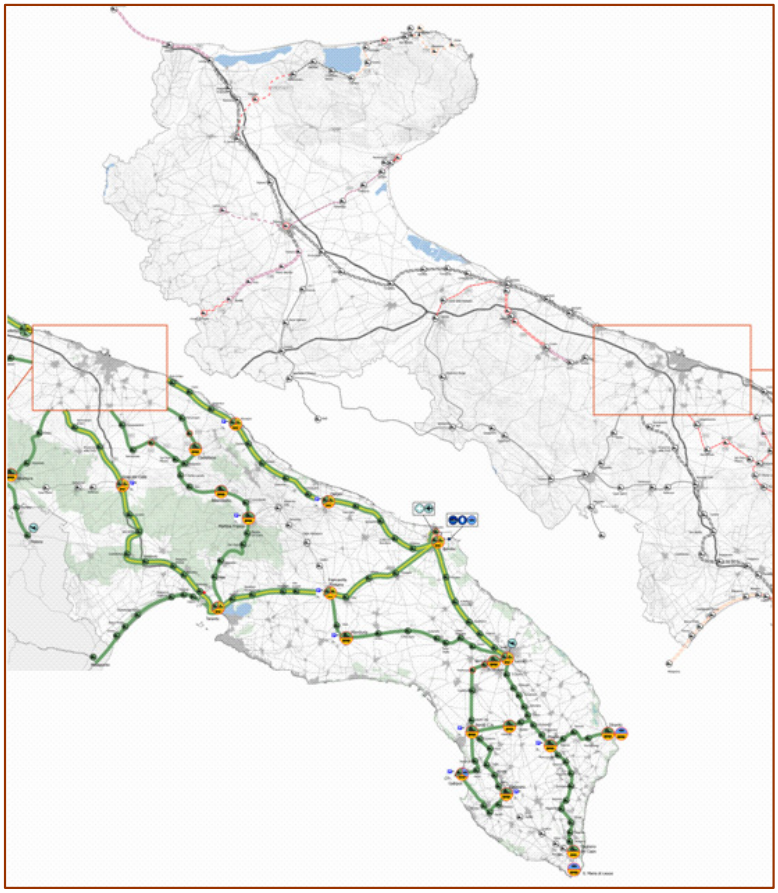
Quadro conoscitivo











[1656AT]

Indice

1 Trasporto stradale 336

1.1 Quadro di sintesi 336

1.2 Offerta di mobilità attuale 338

1.2.1 Classificazione amministrativa della rete stradale 338

1.2.2 La rete SNIT di primo livello 343

1.3 Domanda di mobilità attuale 344

1.3.1 Analisi dei dati ISTAT sul pendolarismo 344

1.3.2 Analisi del traffico merci su strada (ISTAT) 353

1.3.3 Analisi del traffico autostradale 370

1.3.4 La campagna indagini Tecnopolis 2007 380

1.4 Criticità del sistema della mobilità attuale: l'incidentalità 424

1.4.1 I dati regionali dell'incidentalità 425

1.4.2 I dati di incidentalità in ambito extraurbano della provincia di Foggia 429

1.4.3 I dati di incidentalità in ambito extraurbano della provincia di Bari 449

1.4.4 I dati di incidentalità in ambito extraurbano della Provincia di Brindisi 467

1.4.5 I dati di incidentalità in ambito extraurbano della provincia di Taranto 484

1.4.6 I dati di incidentalità in ambito extraurbano della provincia di Lecce 500

1.4.7 dati di incidentalità lungo le principali arterie stradali 521

2 Trasporto ferroviario 533

2.1 Quadro di sintesi 533

2.2 Offerta di mobilità attuale 535

2.2.1 Struttura e gestione attuale delle reti e dei servizi ferroviari 535

2.2.2 Un confronto treno/aereo sui collegamenti di lunga percorrenza 540

2.3 Domanda di mobilità attuale 543

2.3.1 Analisi dei dati ISTAT sul pendolarismo 543

2.3.2 Analisi della domanda in ambito regionale 547

2.3.3 Analisi della domanda di lunga percorrenza 551

2.3.4 Analisi dei dati di frequentazione delle stazioni pugliesi 554

3 Trasporto marittimo 559

3.1 Quadro di sintesi 559

3.2 Offerta di mobilità attuale 560

3.2.1 Caratteristiche dei porti pugliesi 560

3.3 Domanda di mobilità attuale 563

3.3.1 Domanda passeggeri 563

3.3.2 Domanda merci 567

4 Trasporto aereo 583

4.1 Quadro di sintesi 583

4.2 Offerta di mobilità attuale 583

4.2.1 Caratteristiche degli aeroporti pugliesi 583

4.2.2 Accessibilità al sistema aeroportuale 586

4.3 Domanda di mobilità attuale 593

5 Quadro programmatico-progettuale 610

1 Trasporto stradale

1.1 Quadro di sintesi

Sul fronte dei **collegamenti stradali** di rango nazionale, interregionale e regionale, la Puglia può contare su una buona dotazione di viabilità autostradale (313 km) e un'ottima dotazione di viabilità extraurbana principale (circa 720 km). Una serie di interventi di adeguamento e messa in sicurezza sulla viabilità extraurbana principale già in corso di realizzazione o integralmente finanziati metteranno a disposizione della collettività regionale una rete di viabilità primaria di standard medio-elevato allineata con le dotazioni delle regioni italiane più infrastrutturate. Anche i livelli di saturazione sulla rete sono tendenzialmente medio-bassi e le uniche criticità che si riscontrano sono concentrate nel tempo e nello spazio (fenomeni a carattere sistematico in accesso/uscita dalle principali aree urbane ed episodico nei periodi di punta del traffico turistico), soprattutto a causa della inadeguata capacità delle interconnessioni con la viabilità di rango inferiore in corrispondenza dei principali attrattori/generatori di traffico. Quest'ultimo aspetto costituisce uno dei principali punti debolezza del sistema stradale nella prospettiva del potenziamento della "piattaforma logistica regionale per le merci", che sconta un'infrastrutturazione generalmente carente nell'interconnessione tra la viabilità principale e i nodi intermodali presenti in territorio regionale: porti, interporti, stazioni ferroviarie e aeroporti, (deficit infrastrutturale dell'"ultimo miglio") con conseguenti effetti derivati in termini di esternalità.

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

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

La modalità stradale, in linea con il dato complessivo del Mezzogiorno, assorbe in Puglia l'80,5% delle merci in ingresso e in uscita dalla regione, la modalità ferroviaria il 3% e il cabotaggio il 16,4% (dati anno 2005). Il 34,3% delle merci trasportate su strada con origine in Puglia e destinate sul territorio italiano è trasportato in "conto proprio"; tale percentuale scende al 10,8% se si considerano non le tonnellate di merci ma le tonn*km. Circa il 35% del traffico di merci su strada avviene su distanze di almeno 500 km. Tale distanza risulta una soglia oltre la quale anche le nostre imprese ferroviarie, che non sono caratterizzate da una notevole competitività, sono potenzialmente in grado di offrire soluzioni vantaggiose. Ciò è tanto più vero se si considera la sistematicità di queste componenti di traffico; infatti analizzando il solo traffico autostradale di mezzi pesanti (dati Autostrade Spa relativi all'anno 2005), si evidenzia come il numero di veicoli che giornalmente accedono alla rete autostradale dai caselli pugliesi risulti sostanzialmente destagionalizzato e fortemente variabile solo passando da giorno feriale a giorno festivo con una riduzione di mezzi pesanti intorno all'80%, sia nel periodo invernale che in quello estivo.

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

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

I. l'assenza di una generalizzata diffusione di una "cultura della logistica" sia presso le aziende che presso le imprese di trasporto;

II. l'organizzazione del settore dell'autotrasporto, ancora fortemente basata sulla figura del "padroncino" e quindi, da un lato, meno sensibile all'integrazione e al trasporto intermodale e, dall'altro, esposta a forme di trust che tra l'altro rischiano di alimentare il mancato rispetto delle normative in materia di cicli di guida e carichi dei mezzi, mantenendo le tariffe applicate per l'autotrasporto su valori fuori mercato per altre modalità o per vettori più strutturati e che operano in regime di qualità;

III. l'assenza in molte aree della regione di poli produttivi o di filiere già organizzate in modo da costituire la massa critica di domanda e quindi il volano in grado di attivare processi di logistica nel campo dei trasporti;

IV. lo scarso sostegno da parte delle Amministrazioni Pubbliche nella promozione di interventi, azioni immateriali e politiche coerenti a favore della logistica.

1.2 Offerta di mobilità attuale

1.2.1 CLASSIFICAZIONE AMMINISTRATIVA DELLA RETE STRADALE

La rete viaria extraurbana pugliese è costituita da 313 km di rete autostradale, da oltre 1.600 km di strade statali, da circa 1.400 km di strade ex-Statali trasferite da ANAS alla Regione e per suo tramite alle Province, e da circa 8.200 km di strade provinciali.

La tabella che segue, i cui dati sono tratti dal database ISTAT "Le infrastrutture in Italia – Un'analisi provinciale della dotazione e della funzionalità", pubblicato nel 2006, evidenzia per ciascuna provincia il peso delle diverse tipologie stradali; il dato relativo alle strade statali fa riferimento alla classificazione precedente al trasferimento della competenza sulle strade di interesse regionale.

Tabella 1. Variabili e indicatori relativi alla dotazione infrastrutturale relativa al trasporto stradale. (Fonte: ISTAT)

Provincia	Km di strade comunali (1999)	Km di strade comunali per 10 kmq di superficie territoriale (1999)	Km di strade provinciali (2000)	Km di strade provinciali per 100 kmq di superficie territoriale (2000)	Km di strade statali* (1996)	Km di strade statali per 100 kmq di superficie territoriale (1996)	Km di autostrade (2003)	Km di autostrade per 1.000 kmq di superficie territoriale (2003)
Foggia	11.629	16,18	2.326	32,35	940	13,08	171	23,79
Bari	12.632	24,58	1.766	34,38	780	15,18	115	22,44
Taranto	6.298	25,85	1.500	61,56	335	13,75	27	10,95
Brindisi	4.999	27,19	755	41,04	245	13,32	0	0,00
Lecce	10.460	37,91	1.929	69,89	503	18,23	0	0,00
PUGLIA	46.018	23,77	8.276	42,74	2.803	14,48	313	16,17

Tenuto conto della disomogeneità e della datazione dei dati ISTAT sopra riportati tali da non fornire un quadro esatto della rete attuale, si forniscono le misurazioni effettuate sul livello informativo "viabilità stradale" della base cartografica **DB Prior 10k** (Database Topografico degli Strati Prioritari) prodotta dalla Regione Puglia nell'ambito del progetto nazionale che rientra tra gli obiettivi di Intesa GIS (Intesa Stato-Regioni-Enti Locali per la realizzazione dei sistemi informativi geografici). Anche in questo caso, il dato relativo alle strade statali fa riferimento alla classificazione precedente al trasferimento della competenza sulle strade di interesse regionale.

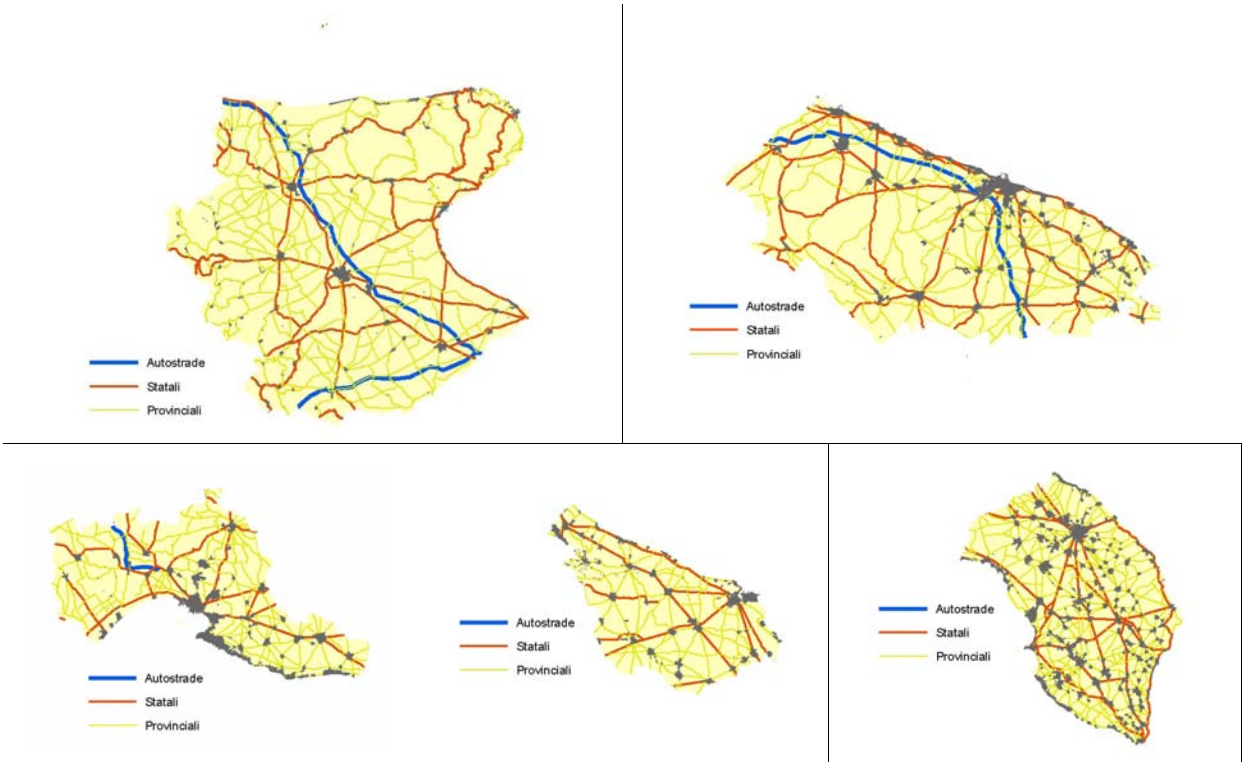
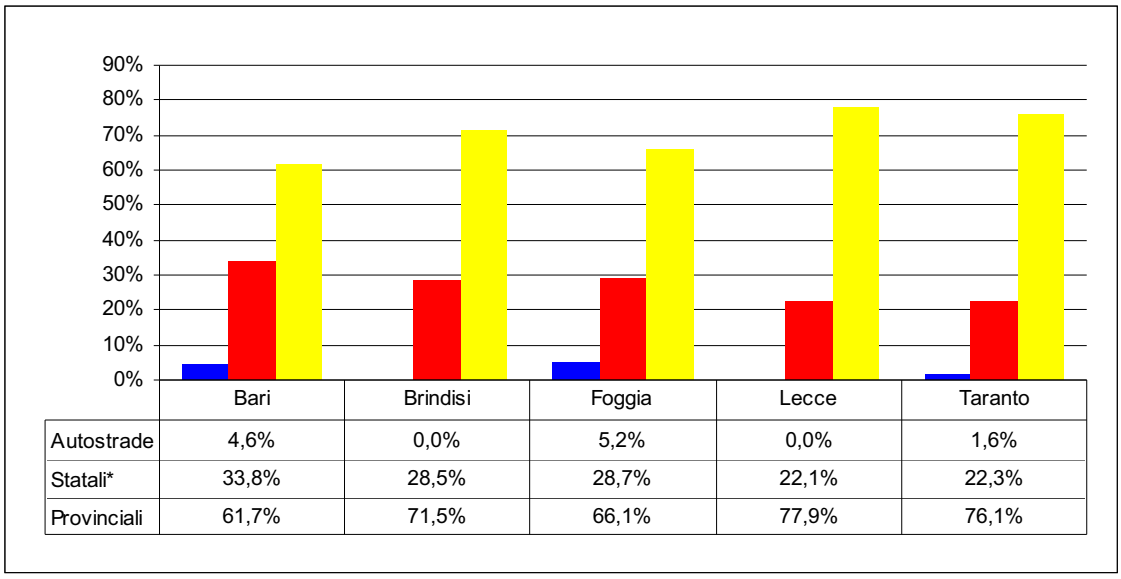


Figura 1. Reti stradali provinciali. Base cartografica: DB Prior 10k.

Tabella 2. Estensione in km della rete per tipologia. Fonte: DB Prior 10k.

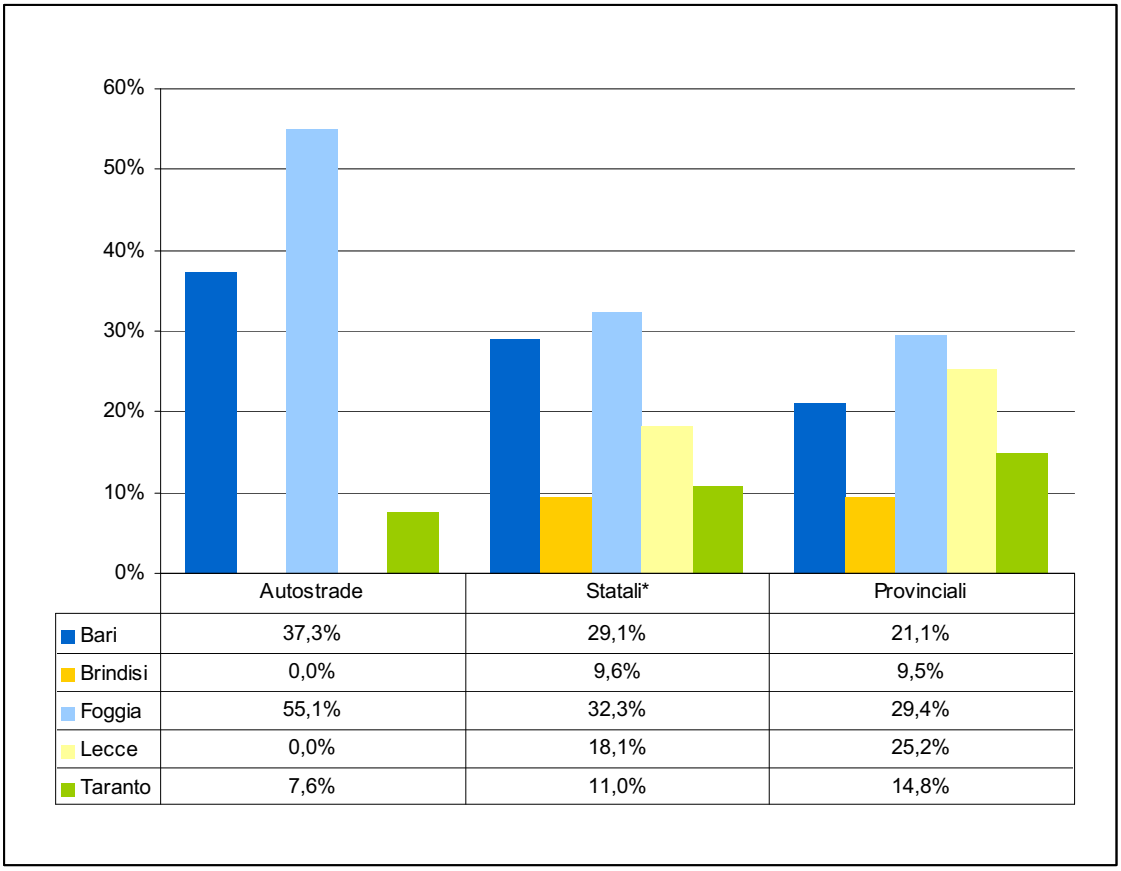
	Autostrade	Statali	Provinciali	Altre strade	Totale
Foggia	174,14	968,88	2.227,97	1.019,10	4.428,40
Bari	117,83	872,32	1.594,47	795,68	3.380,30
Taranto	23,92	328,48	1.119,57	776,90	2.248,87
Brindisi	0,00	286,43	720,11	1.022,96	2.029,51
Lecce	0,00	541,88	1.910,14	495,15	2.947,17
PUGLIA	315,88	2.998,00	7.572,26	4.109,79	15.034,24

Il **Grafico 1** mostra per ciascuna provincia la ripartizione percentuale tra le diverse tipologie di strade extraurbane:



	Bari	Brindisi	Foggia	Lecce	Taranto
Autostrade	4,6%	0,0%	5,2%	0,0%	1,6%
Statali*	33,8%	28,5%	28,7%	22,1%	22,3%
Provinciali	61,7%	71,5%	66,1%	77,9%	76,1%

Grafico 1. Ripartizione delle strade extraurbane per competenza e provincia. Fonte: DB Prior 10k.



	Autostrade	Statali*	Provinciali
Bari	37,3%	29,1%	21,1%
Brindisi	0,0%	9,6%	9,5%
Foggia	55,1%	32,3%	29,4%
Lecce	0,0%	18,1%	25,2%
Taranto	7,6%	11,0%	14,8%

Grafico 2. Ripartizione delle strade extraurbane per competenza e provincia. Fonte: DB Prior 10k.

Come già accennato in capo al paragrafo, circa 1.400 Km di Strade Statali sono state trasferite alla competenza regionale e dalla Regione alla gestione delle Province in attuazione della delega per il conferimento di funzioni e compiti amministrativi statali di cui al D.Lgs. n. 112 del 1998, che ha disciplinato il conferimento delle funzioni in materia di viabilità attraverso il D.P.C.M. 21 febbraio 2000 e le successive modifiche apportate dal D.P.C.M. 21 settembre 2001. Le strade "di interesse regionale" individuate in territorio pugliese sono riportate nella tabella seguente.

Tabella 3. Rete stradale di interesse regionale come individuata dal D.P.C.M. 21 settembre 2001 "Modifiche al D.P.C.M. 21 febbraio 2000 recante individuazione e trasferimento, ai sensi dell'art. 101, comma 1, del D.Lgs. n. 112 del 1998, delle strade non comprese nella rete autostradale e stradale nazionale."

SS n°	Denominazione	da Km	a Km	Tot km	Intero percorso o tratto
16	Adriatica	859,900	912,350	52,450	Tratto sotteso alla SS 379
16	Adriatica	917,450	948,520	31,070	Da innesto a s.s. 613 a innesto s.s. 7 ter
16 Ter	Adriatica	15,462	54,425	38,963	Intero tratto regionale
89 Dir. A	Garganica	0,000	1,940	1,940	Intero percorso
91 Bis	Irpinia	0,000	28,300	28,300	Intero tratto regionale
91 Ter	Diramazione Irpinia	0,000	29,500	29,500	Intero percorso

SS n°	Denominazione	da Km	a Km	Tot km	Intero percorso o tratto
97	Delle Murge	0,000	68,089	68,089	Intero percorso
98	Andriese-Coratina	0,000	81,658	81,658	Intero percorso
159	Delle Saline	0,000	44,744	44,744	Intero percorso
160	Di Lucera	0,000	50,000	50,000	Intero tratto regionale
161	Di Ortanova	0,000	37,100	37,100	Intero percorso
168	Di Venosa	36,590	45,432	8,846	Intero tratto regionale
168/racc.	Di Gioia del Colle	0,000	1,901	1,901	Intero percorso
169	Di Genzano	55,330	58,316	2,986	Intero percorso
170	Di Castel del Monte	0,000	38,924	38,924	Intero percorso
170/Dir./B	Di Castel del Monte	0,000	0,500	0,500	Intero percorso
171	Di Santeramo	0,000	32,973	32,973	Intero percorso
172 Radd	Dei Trulli	0,000	3,468	3,468	Intero percorso
173	Delle Terme Salentine	0,000	49,962	49,962	da inn.16 a inn. A/14
174	Salentina di Manduria	0,000	47,400	47,400	Intero percorso
271	Di Cassano	0,000	60,160	60,160	Intero tratto regionale
273	Candelarese	0,000	18,000	18,000	Intero percorso
369	Appulo-Fortorina	0,000	7,200	7,200	Intero percorso
377	Delle Grotte	0,000	47,324	47,324	Intero percorso
378	Di Altamura	0,000	59,679	59,679	Intero percorso
459	Di Parabita	0,000	29,620	29,620	Intero percorso
474	Di Taurisano	0,000	8,9	8,9	Intero percorso
475	Di Casarano	0,000	19,4	19,4	Intero percorso
476	Di Galatina	0,000	45,67	45,67	Intero percorso
497	Di Maglie e di S. Cesarea T.	0,000	39,08	39,08	Intero percorso
528	Della Foresta Umbra	0,000	46	46	Intero percorso
529	Dell'Ofanto	0,000	17,675	17,675	Intero percorso
543	Del Lido di Lecce	0,000	11,327	11,327	Intero percorso
544	Di Trinitapoli	0,000	57	57	Intero percorso
545	Rivolese	0,000	23,6	23,6	Intero percorso
546	Troiana	0,000	17	17	Intero percorso
580	Di Ginosa	0,000	24,185	24,185	Intero percorso
581	Di Massafra	0,000	61,5	61,5	Intero percorso
603	Di San Giorgio Jonico	0,000	19,525	19,525	Intero percorso
604	Di Alberobello	0,000	28,257	28,257	Intero percorso
605	Di Mesagne	0,000	36,5	36,5	Intero percorso
611	Di Otranto	0,000	32,85	32,85	Intero percorso
634	Delle Grotte Orientali	0,000	33,4	33,4	Intero percorso
664	Mediana del Salento	0,000	18,855	18,555	Intero percorso

1.2.2 LA RETE SNIT DI PRIMO LIVELLO

La rete SNIT di primo livello, individuata dal PGTL come sottorete della rete SNIT (costituita da autostrade e strade di competenza dello Stato) e formata dagli assi della rete portante del Paese, in Puglia è costituita dalla rete autostradale e dai principali assi che integrano i collegamenti interprovinciali e interregionali.

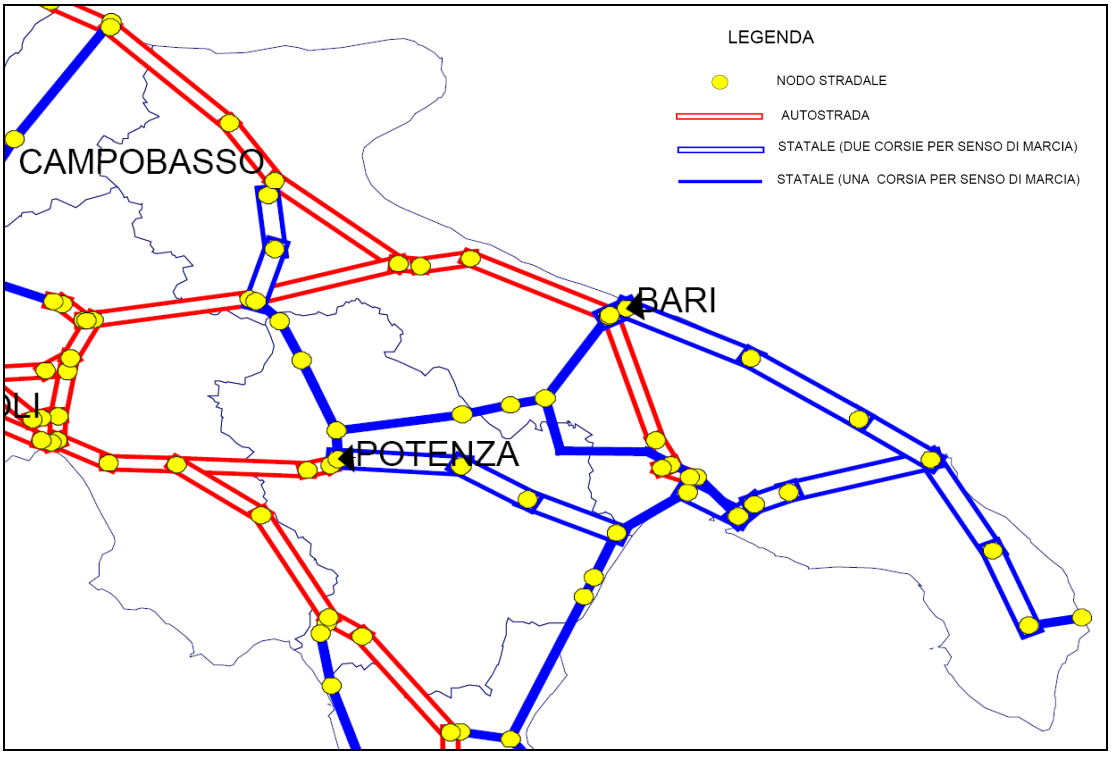


Figura 2. Rete SNIT di primo livello (Fonte: PGTL)

La rete autostradale pugliese è costituita dal tratto Poggio Imperiale-Taranto della A14 Bologna-Taranto (Massafra) e dal tratto Lacedonia-Canosa della A16 Napoli-Canosa, connessi attraverso il raccordo di Canosa. Complessivamente il territorio è servito da 17 caselli autostradali, 18 se si include anche quello di Lacedonia, posto al confine regionale con la Basilicata.

La rete autostradale è integrata longitudinalmente dall'itinerario Bari-Fasano-Brindisi-Lecce-Maglie-Otranto, formato dalla SS16 nel tratto tra Bari e Fasano, dalla SS379 nel tratto tra Fasano e Brindisi, dalla SS613 tra Brindisi e Lecce e di nuovo dalla SS16 nel tronco Lecce-Maglie-Otranto, oltre che dalle tangenziali di Bari, di Brindisi e di Lecce. L'unico tratto di tale itinerario che presenta ancora una sezione ad una sola corsia per senso di marcia è quello Maglie-Otranto, il cui progetto di adeguamento è previsto dalla Convenzione tra Regione e ANAS del 2003. Su quest'asse longitudinale si innesta il collegamento tra Brindisi e Taranto realizzato attraverso la SS7 (tutta a due corsie per senso di marcia, tranne una tratta prossima alla tangenziale di Bari il cui adeguamento sta per essere realiz-

zato). Da Taranto la rete SNIT di primo livello continua a servirsi della SS7 per riconnettersi da un lato alla A14 e per realizzare il collegamento interregionale con Matera dall'altro (con una sezione ad una corsia per senso di marcia, il cui adeguamento a due corsie è previsto nel primo tratto fino a Massafra), mentre la SS106 connette la Puglia a Calabria e Sicilia lungo la costa ionica (con una sezione a due corsie per senso di marcia ma con alcuni tratti a sezioni ristretta). Fanno parte della rete portante SNIT anche il collegamento interregionale Bari-Altamura-Potenza lungo la SS96 e la diramazione lungo la SS99 da Altamura a Matera che riconnette la rete con la SS7 per Taranto (l'adeguamento a due corsie per senso di marcia è previsto per l'itineraio Bari-Altamura-Matera). Da Potenza la rete SNIT viene infine integrata dal collegamento con Foggia realizzato attraverso la SS655, che presenta nel tratto Candela-Foggia due corsie per senso di marcia.

1.3 Domanda di mobilità attuale

Per quanto riguarda la domanda di mobilità pugliese verranno analizzati i dati di pendolarismo (fonte ISTAT 2001) su auto e su mezzo pubblico (gomma e ferro; quest'ultimo verrà analizzato nel paragrafo relativo al trasporto ferroviario), i dati di trasporto merci su strada (fonte ISTAT 2005), i dati del traffico autostradale per veicoli leggeri e mezzi pesanti (fonte Società Autostrade 2005) ed i dati dei rilievi di flusso (fonte Indagini Tecnopolis 2007) relativi alle auto ed ai mezzi pesanti.

1.3.1 ANALISI DEI DATI ISTAT SUL PENDOLARISMO

In questo paragrafo (e al paragrafo 2.3.1) verranno analizzati i dati del pendolarismo pugliese (fonte ISTAT 2001); verranno considerati solo gli spostamenti sistematici con auto privata e con mezzo pubblico (su gomma o su ferro) e da questi spostamenti verranno poi esclusi gli spostamenti intracomunali (poiché non di interesse a livello regionale).

Di seguito si riportano i dati (ISTAT 2001) del pendolarismo delle tre modalità distinti per provincia.

Tabella 4. Dati di pendolarismo (fonte ISTAT 2001) – inclusi spostamenti intracomunali

Provincia	Originati Auto Totale	Destinati Auto Totale	Originati Gomma	Destinati Gomma	Originati Ferro	Destinati Ferro
Bari	337.972	338.000	62.063	63.125	28.147	29.678
Brindisi	86.192	84.785	21.196	17.264	2.739	1.283
Foggia	123.949	122.102	29.686	28.589	3.029	2.443
Lecce	199.111	196.430	37.222	38.261	2.870	3.442
Taranto	116.572	119.091	37.958	37.494	1.486	1.507
Totale Puglia	863.796	860.408	188.125	184.733	38.271	38.353

Le figure seguenti mostrano rispettivamente la generazione (Figura 3) e l'attrazione (Figura 4) di flussi pendolari giornalieri che caratterizzano ciascuno dei comuni pugliesi. La rappresentazione considera tutti gli spostamenti effettuati con auto e trasporto pubblico, inclusi quelli con origine e destinazione nello stesso comune (intracomunali).

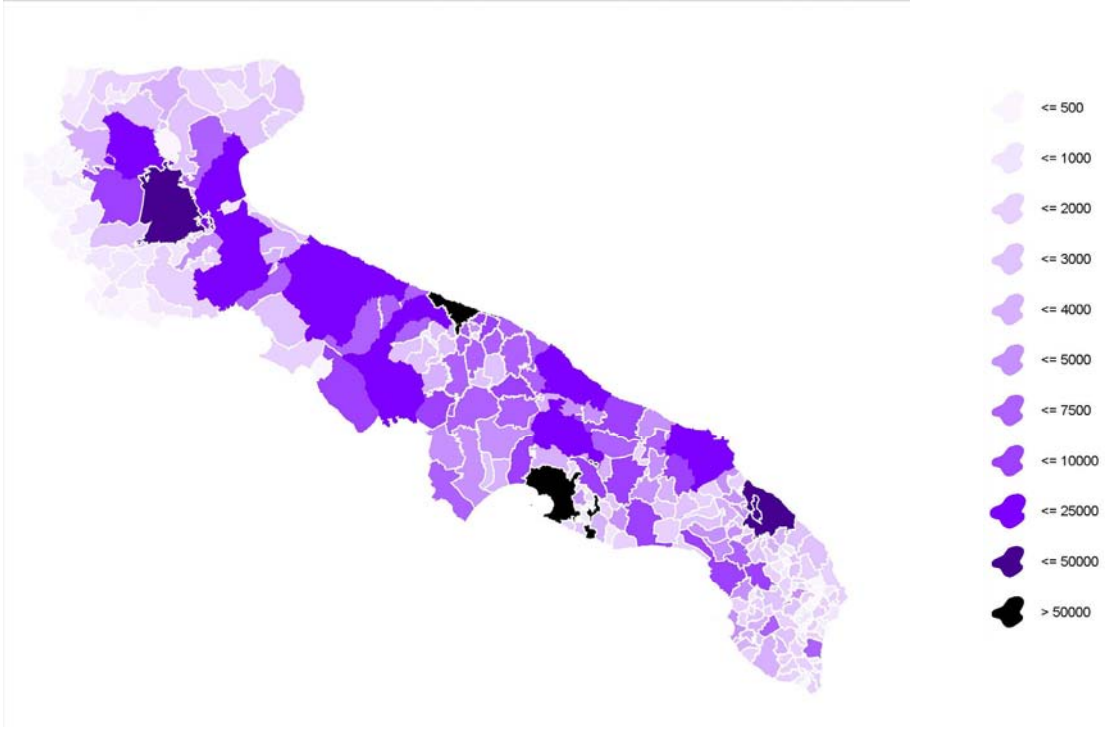


Figura 3. Spostamenti giornalieri per comune di origine (ISTAT 2001; auto+TP ferro+TP gomma)

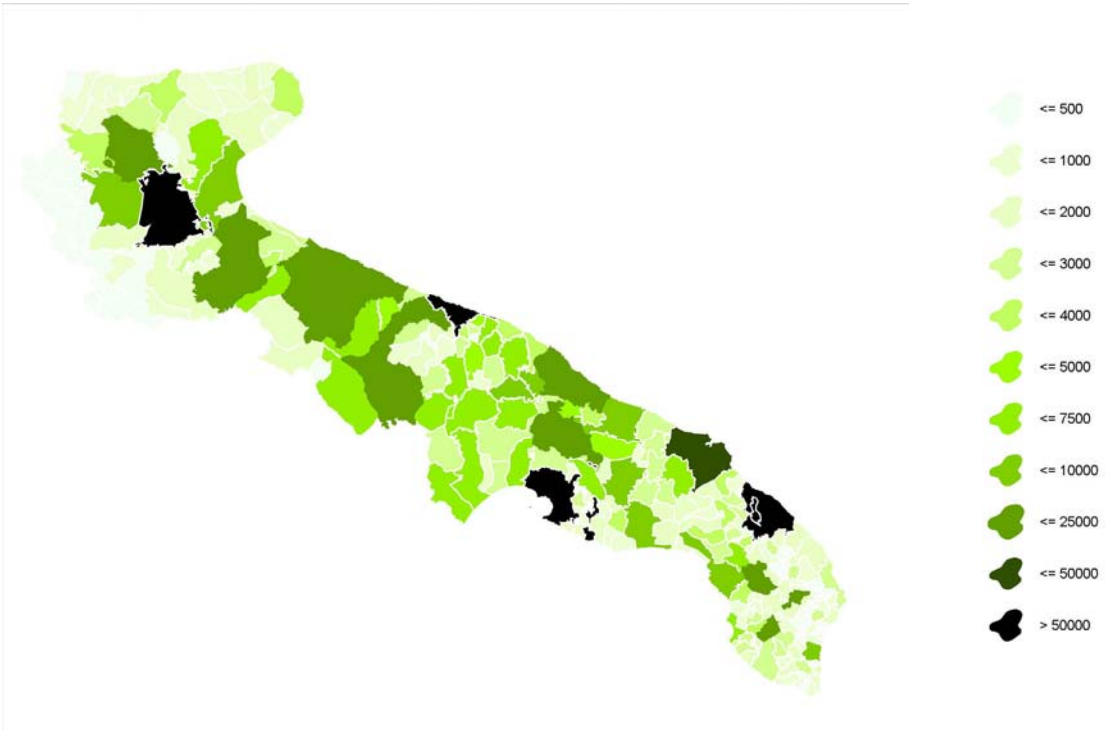


Figura 4. Spostamenti giornalieri per comune di destinazione (ISTAT 2001, auto+TP ferro+TP gomma).

Nella Tabella 5 sono invece esclusi gli spostamenti intracomunali.

Tabella 5. Dati di pendolarismo (fonte ISTAT 2001) – esclusi spostamenti intracomunali

Provincia	Originati Auto Totale	Destinati Auto Totale	Originati Gomma	Destinati Gomma	Originati Ferro	Destinati Ferro
Bari	95.106	92.815	32.483	32.672	25.839	26.272
Brindisi	20.682	19.299	13.540	9.473	2.649	1.213
Foggia	23.709	21.878	15.492	14.402	2.819	2.235
Lecce	76.117	73.874	26.013	27.405	2.842	3.421
Taranto	31.938	34.422	19.726	19.437	1.271	1.276
Totale Puglia	247.552	242.288	107.254	103.389	35.420	34.417

Di seguito vengono mostrate le percentuali di ripartizione modale degli spostamenti totali suddivisi in originati e destinati e nei due casi con e senza spostamenti intracomunali.

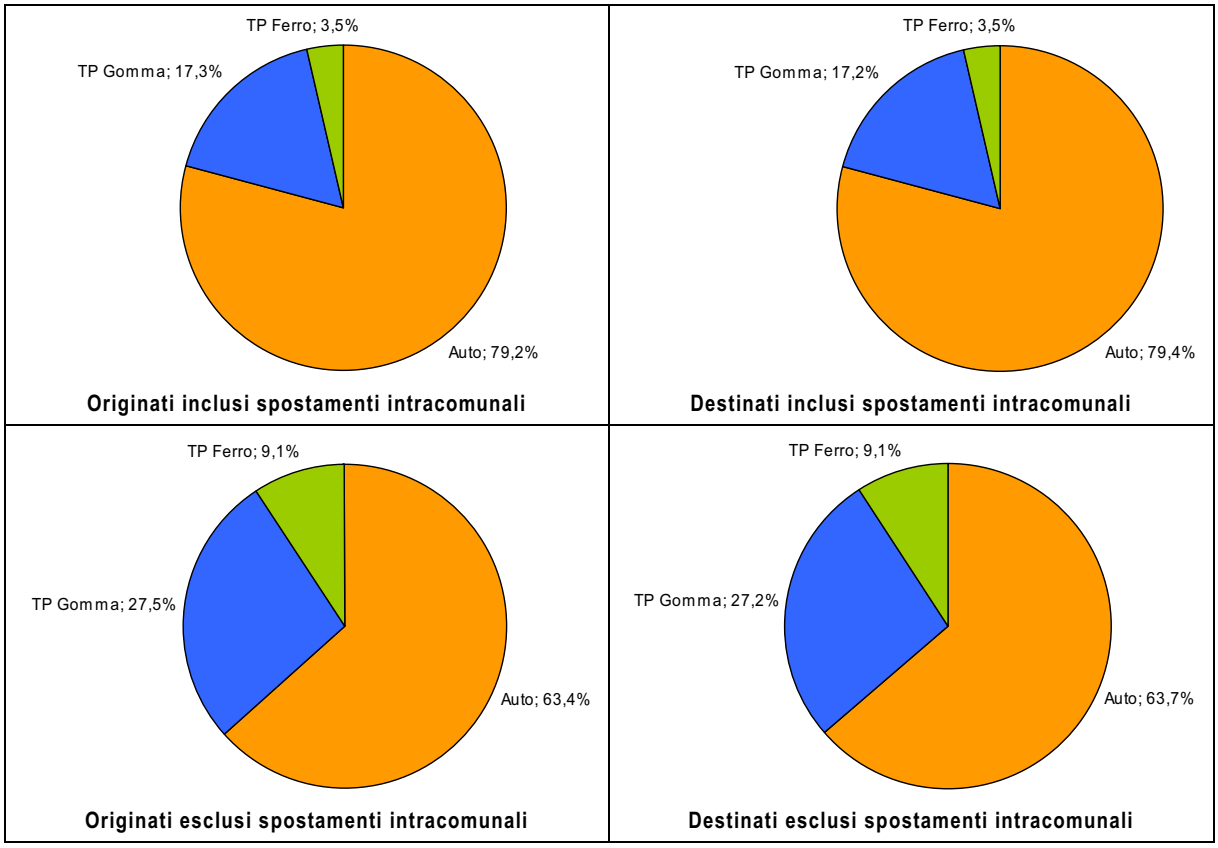


Figura 5. Ripartizione modale spostamenti totali Puglia

Passiamo ora ad analizzare nello specifico la modalità stradale; sarà analizzata più avanti anche la modalità ferroviaria.

La Tabella 6 riporta gli spostamenti su auto privata originati e destinati dalle province pugliesi; tali spostamenti vengono distinti nelle due categorie su auto come conducente e come passeggero al fine di determinare l'occupazione media dei veicoli (Tabella 7).

Tabella 6. Spostamenti giornalieri (Istat 2001) – Modalità Auto

Provincia	Originati Auto Conducente	Destinati Auto Conducente	Originati Auto Passeggero	Destinati Auto Passeggero	Originati Auto Totale	Destinati Auto Totale
Bari	240.688	240.724	97.284	97.276	337.972	338.000
Brindisi	56.231	55.374	29.961	29.411	86.192	84.785
Foggia	83.968	82.410	39.981	39.692	123.949	122.102
Lecce	127.014	124.452	72.097	71.978	199.111	196.430
Taranto	78.993	81.346	37.579	37.745	116.572	119.091
Totale Puglia	586.894	584.306	276.902	276.102	863.796	860.408

Tabella 7. Occupazione media – Modalità Auto

Provincia	Occupazione veicolare_Originati	Occupazione veicolare_Destinati
Bari	1,40	1,40
Brindisi	1,53	1,53
Foggia	1,48	1,48
Lecce	1,57	1,58
Taranto	1,48	1,46
Totale Puglia	1,47	1,47

Il tasso di occupazione media dei veicoli è circa 1,5 sia nel caso del traffico generato che nel caso di quello attratto per tutte le province ad esclusione di Bari e Lecce dove comunque il valore non è molto differente, pari rispettivamente a 1,4 e a 1,6.

Gli spostamenti originati e destinati (esclusi intracomunali) nelle cinque provincie sono riportati nella Tabella 8; anche in questo caso sono stati calcolati i tassi di occupazione media delle autovetture (Tabella 9).

Tabella 8. Spostamenti giornalieri (Istat 2001) esclusi dati intracomunali – Modalità Auto

Provincia	Originati Auto Conducente	Destinati Auto Conducente	Originati Auto Passeggero	Destinati Auto Passeggero	Originati Auto Totale	Destinati Auto Totale
Bari	81.095	79.139	14.011	13.676	95.106	92.815
Brindisi	17.380	16.544	3.302	2.755	20.682	19.299
Foggia	19.957	18.408	3.752	3.470	23.709	21.878
Lecce	62.735	60.443	13.382	13.431	76.117	73.874
Taranto	27.267	29.590	4.671	4.832	31.938	34.422
Totale	208.434	204.124	39.118	38.164	247.552	242.288

Tabella 9. Occupazione media esclusi dati intracomunali – Modalità Auto

Provincia	Occupazione veicolare_Originati	Occupazione veicolare_Destinati
Bari	1,17	1,17
Brindisi	1,19	1,17
Foggia	1,19	1,19
Lecce	1,21	1,22
Taranto	1,17	1,16
Totale Puglia	1,19	1,19

In questo caso, l'occupazione veicolare media è minore rispetto al caso precedete: oscilla fra 1,16 e 1,22. Si può affermare che per gli spostamenti più lunghi le vetture sono spesso utilizzate da una sola persona (più dell'80% degli spostamenti).

Di seguito si dà rappresentazione grafica degli spostamenti giornalieri su auto (come conducente) attratti e generati da ogni comune.

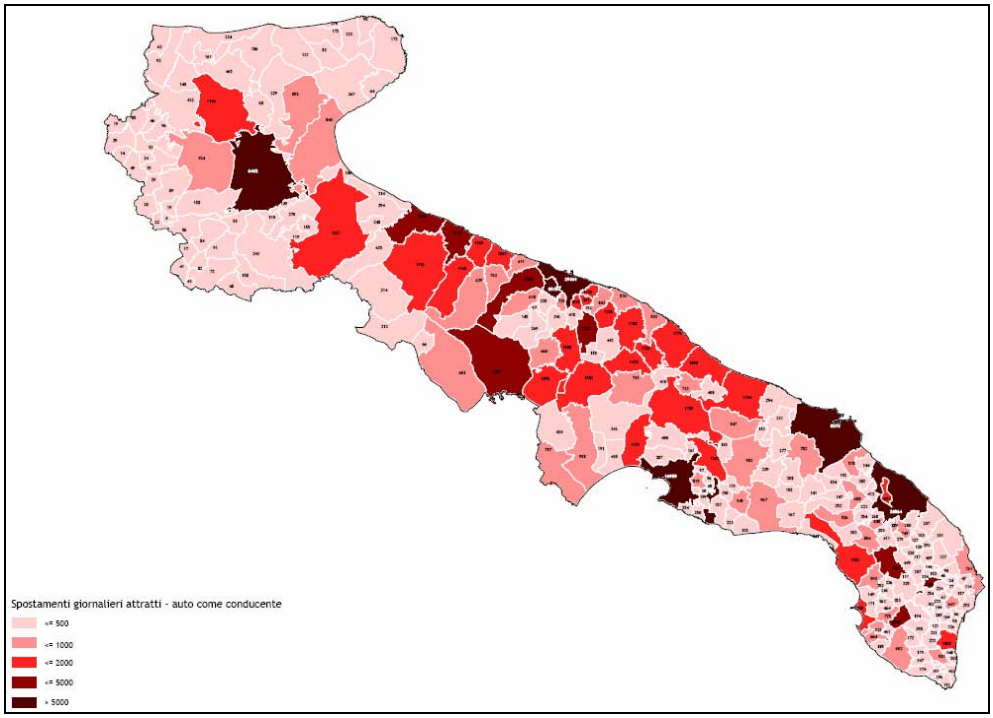


Figura 6. Spostamenti giornalieri per comune di origine (ISTAT 2001, auto come conducente)

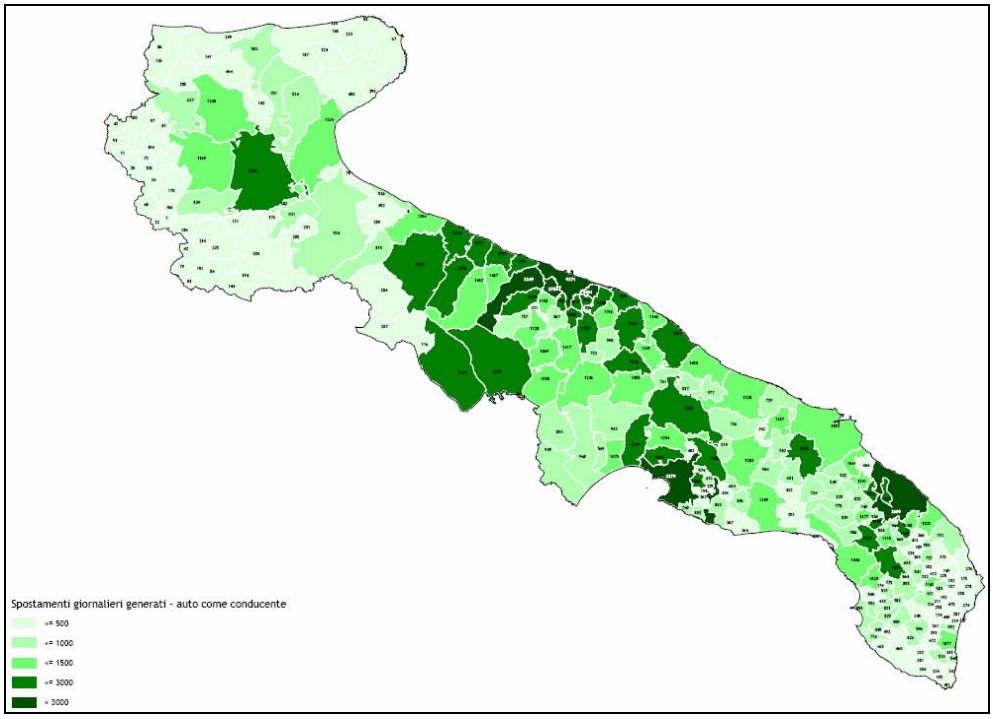


Figura 7. Spostamenti giornalieri per comune di destinazione (ISTAT 2001, auto come conducente)

L'immagine seguente mostra la distribuzione degli spostamenti sistematici in origine ed in destinazione dai comuni pugliesi (gli spostamenti intracomunali sono esclusi). I due comuni maggiormente attrattivi sono Bari e Taranto.

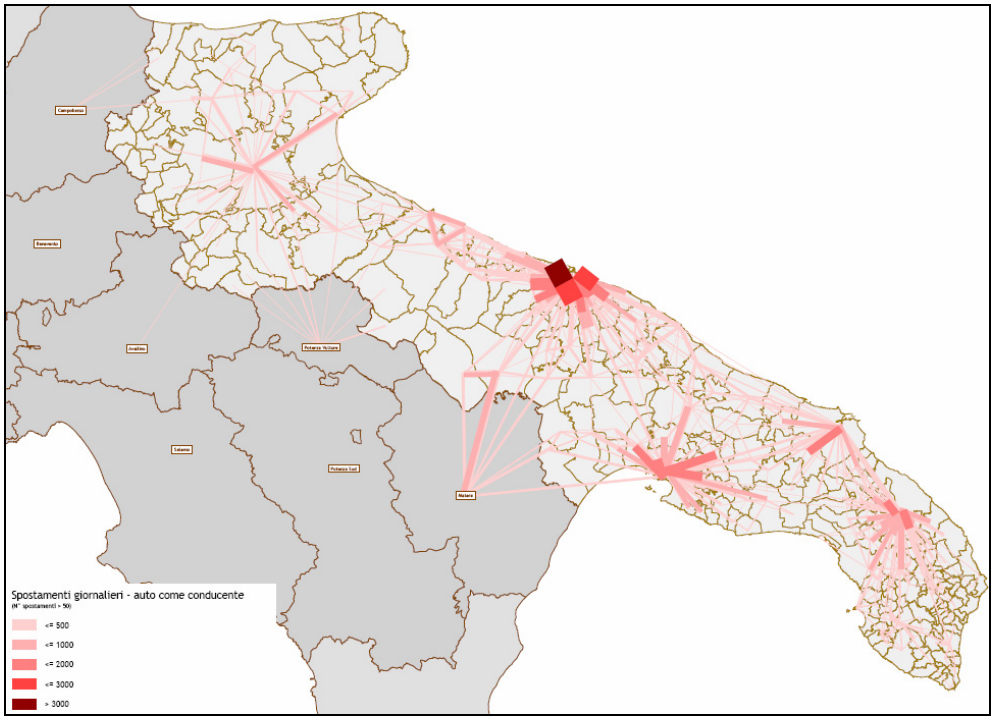


Figura 8. Linee di desiderio – Spostamenti giornalieri (ISTAT 2001) – Auto come conducente

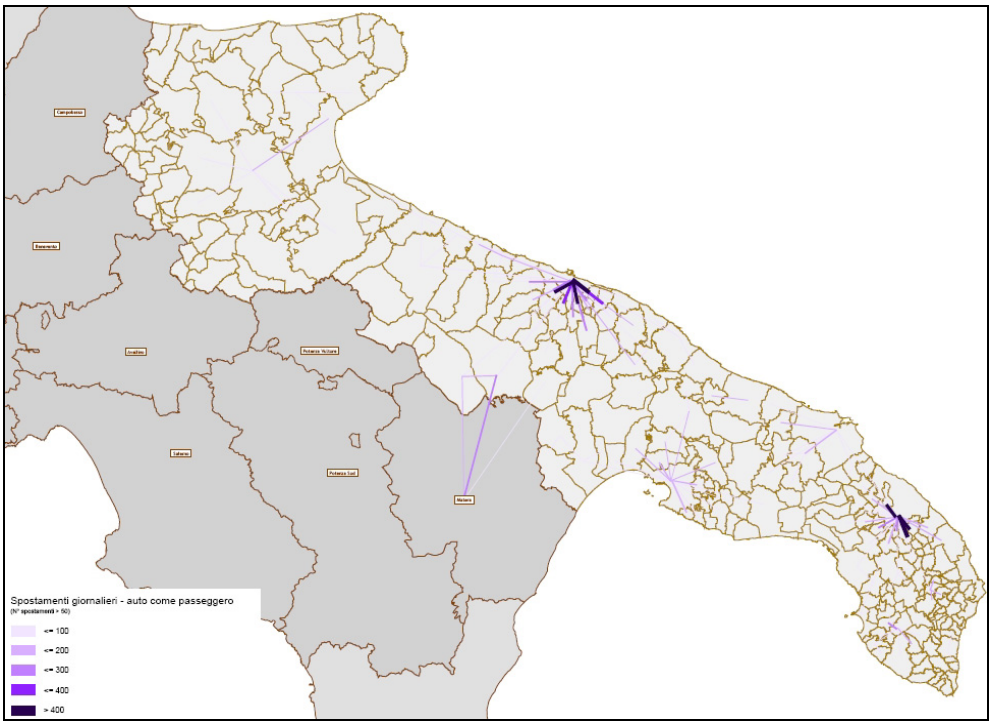


Figura 9. Linee di desiderio – Spostamenti giornalieri (ISTAT 2001) – Auto come passeggero

Per quanto riguarda il trasporto su gomma, la distribuzione degli spostamenti fra le varie province è la seguente:

Tabella 10. Spostamenti giornalieri (Istat 2001) – Modalità Gomma

Provincia	Originati Gomma	Destinati Gomma
Bari	62.063	63.125
Brindisi	21.196	17.264
Foggia	29.686	28.589
Lecce	37.222	38.261
Taranto	37.958	37.494
Totale	188.125	184.733

Se si escludono gli spostamenti intracomunali i dati relativi ad ogni provincia sono quelli riportati nella Tabella 11.

Tabella 11. Spostamenti giornalieri (Istat 2001) esclusi dati intracomunali – Modalità Gomma

Provincia	Originati Gomma	Destinati Gomma
Bari	32.483	32.672
Brindisi	13.540	9.473

Foggia	15.492	14.402
Lecce	26.013	27.405
Taranto	19.726	19.437
Totale	107.254	103.389

Per in trasporto pubblico su gomma si può notare, dalla **Figura 10**, che Lecce è il comune meno attrattivo.

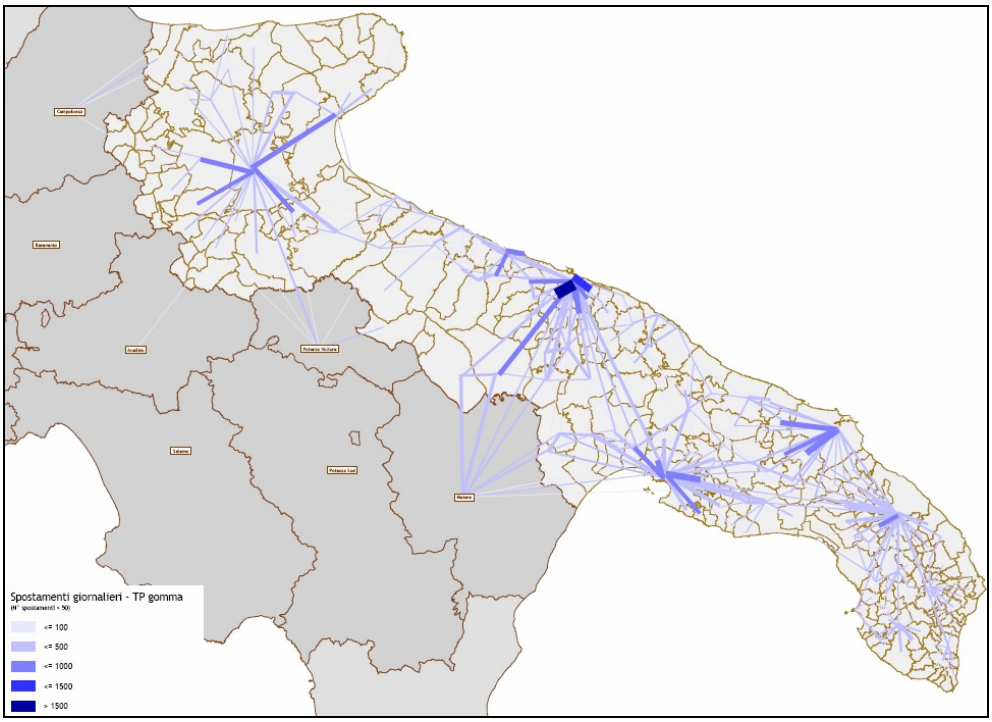


Figura 10. Linee di desiderio – Spostamenti giornalieri (ISTAT 2001) – Gomma

Le due tabelle seguenti mostrano, in termini assoluti ed in valore percentuale, la distribuzione degli spostamenti su strada fra le due categoria su auto privata e su autobus distinti per provincia.

Tabella 12. Distribuzione spostamenti su strada – valori assoluti

Provincia	Originati Auto Totale	Originati Gomma	Destinati Auto Totale	Destinati Gomma
Bari	95.106	32.483	92.815	32.672
Brindisi	20.682	13.540	19.299	9.473
Foggia	23.709	15.492	21.878	14.402
Lecce	76.117	26.013	73.874	27.405
Taranto	31.938	19.726	34.422	19.437
Totale	247.552	107.254	242.288	103.389

Tabella 13. Distribuzione spostamenti su strada – valori percentuali

Provincia	Originati Auto Totale [%]	Originati Gomma [%]	Destinati Auto Totale [%]	Destinati Gomma [%]
Bari	74,5%	25,5%	74,0%	26,0%
Brindisi	60,4%	39,6%	67,1%	32,9%
Foggia	60,5%	39,5%	60,3%	39,7%
Lecce	74,5%	25,5%	72,9%	27,1%
Taranto	61,8%	38,2%	63,9%	36,1%
Totale	69,8%	30,2%	70,1%	29,9%

1.3.2 ANALISI DEL TRAFFICO MERCI SU STRADA (ISTAT)

Nel 2005 sono state trasportate 40.400.808 tonnellate di merci con origine in Puglia, di cui 26.082.869 dirette nella stessa Puglia e 371.685 all'estero. Le tonnellate di merci destinate in Puglia sono invece state 37.932.117, di cui 296.248 provenienti dall'estero (e 26.082.869 dalla stessa Puglia). I grafici seguenti mostrano l'andamento del traffico nel periodo 1995-2005, che ha visto una decisa flessione dei volumi di scambio tra il 1998 e il 2004.

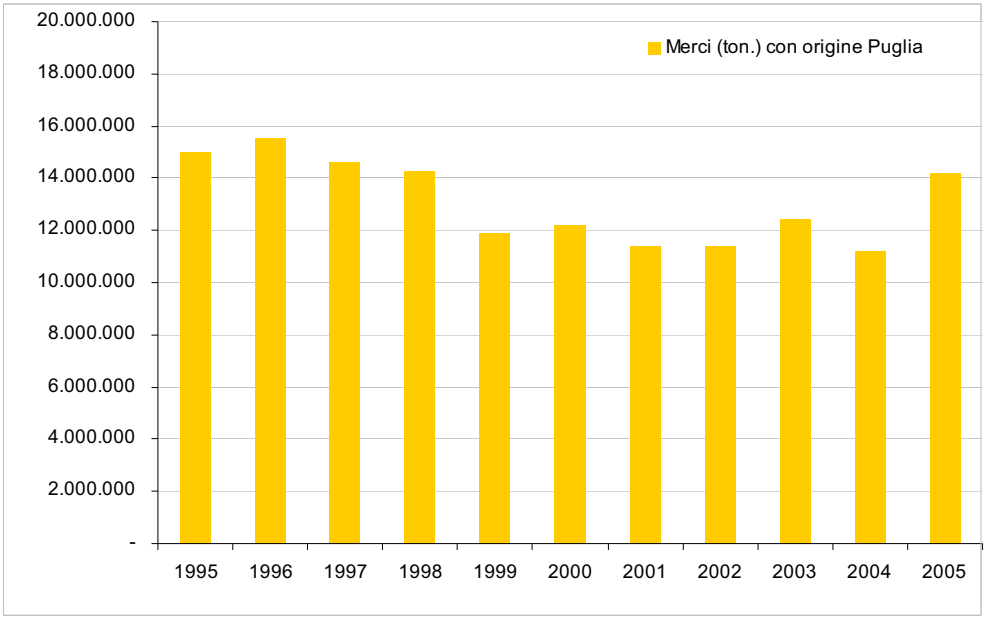


Grafico 3. Trend 1995-2005 del traffico merci su strada con origine in Puglia.

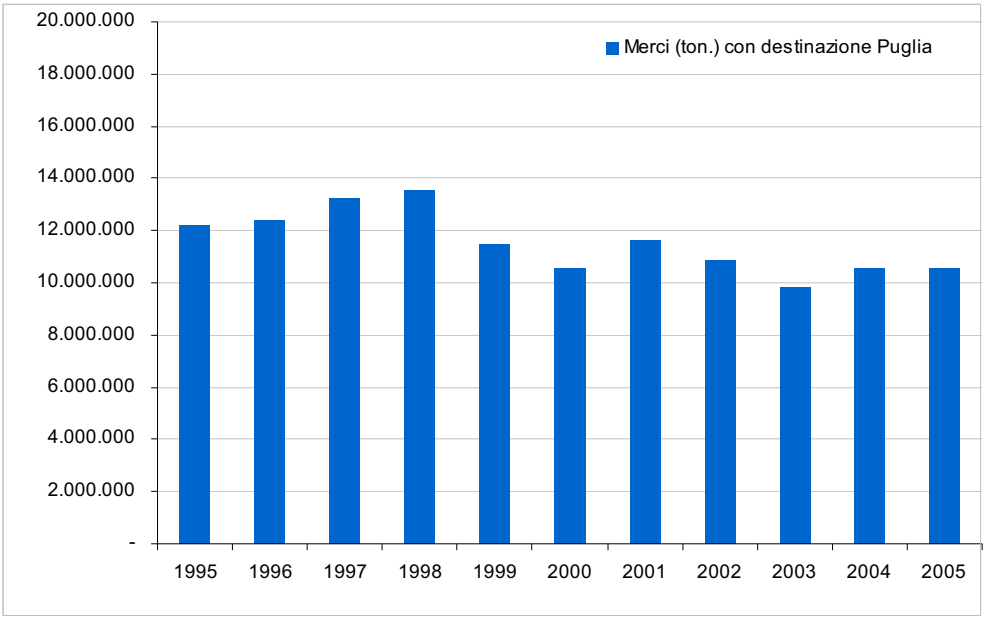


Grafico 4. Trend 1995-2005 del traffico merci su strada con destinazione in Puglia.

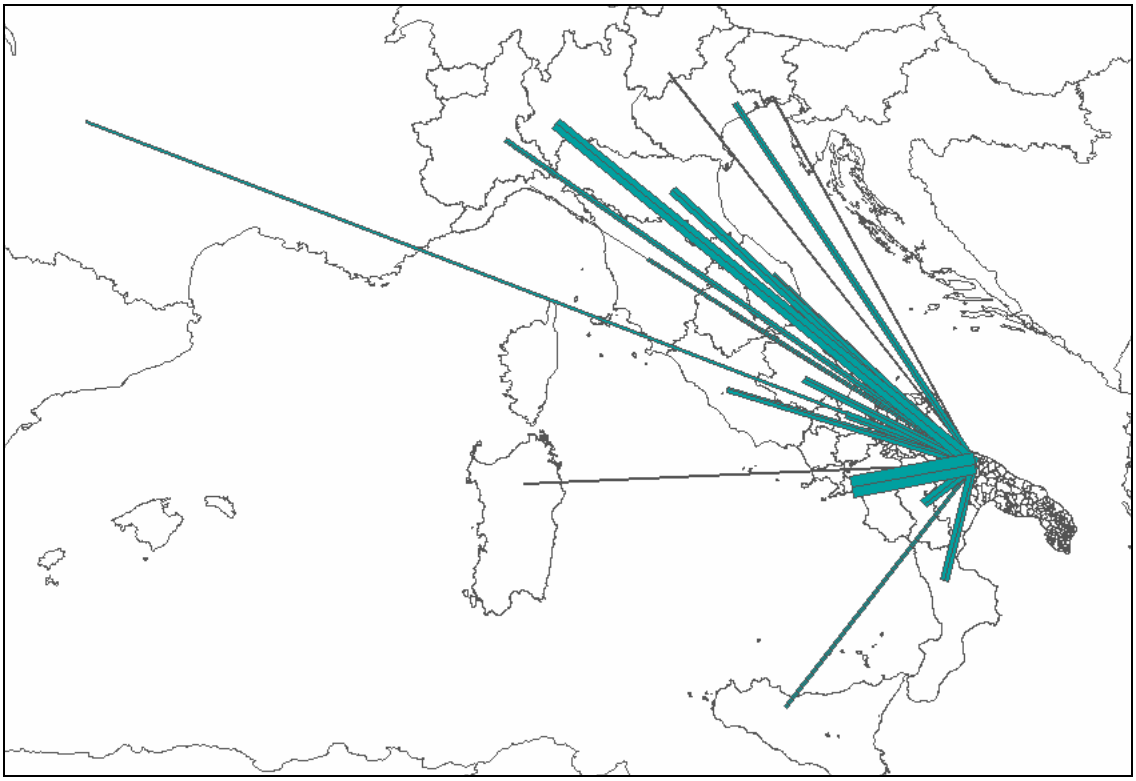


Figura 11. Linee di desiderio del traffico merci originato/destinato in Puglia nel 2005.

L'analisi degli scambi commerciali effettuata per singola regione porta ad individuare la Campania quale area a destinazione prevalente: nell'anno 2005 3,6 mln di tonnellate; ad essa seguono la Basilicata, la Calabria e la Lombardia con dati rispettivamente di 2,1, 1,4 e 1,2 mln di tonnellate nel corso del 2005. Verso queste regioni la Puglia ha destinato quasi il 60% delle merci in uscita nel 2005.

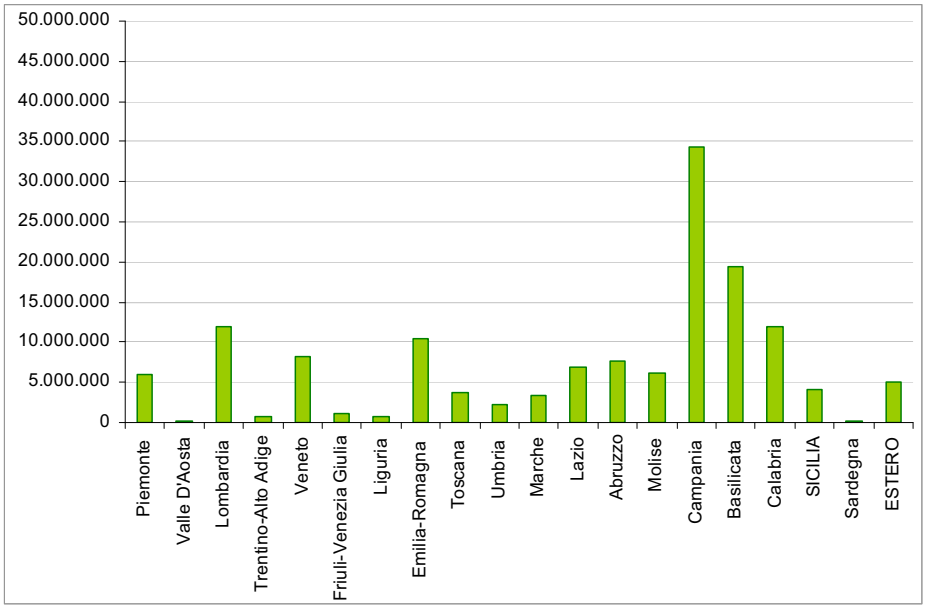


Grafico 5. Volumi di merci originati in Puglia per regione di destinazione. Dati cumulati 1995-2005.

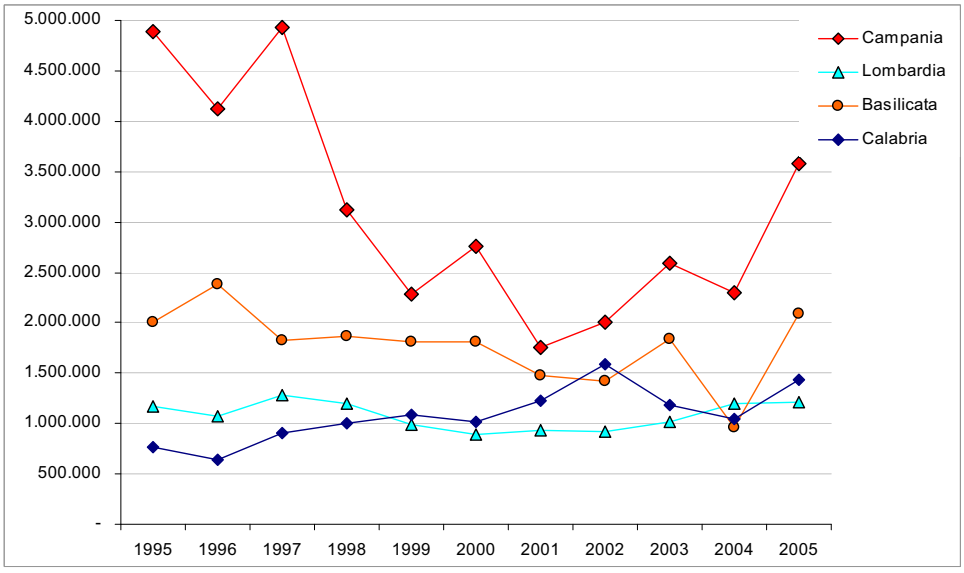


Grafico 6. Trend 1995-2005, per le principale regioni di destinazione, delle merci originate in Puglia.

Le regioni da cui proviene il maggior volume di merci risultano essere ancora la Campania e la Basilicata, cui si aggiungono la Lombardia e l'Emilia Romagna. Nel corso del 2005, da queste aree è entrato complessivamente il 60% delle merci provenienti da oltre i confini regionali della Puglia. È immediato notare come la Calabria sia invece poco influente per le merci originate e destinate in Puglia.

La Campania ha movimentato verso la Puglia, nel corso del decennio 1995-2005, circa 34 mln di tonnellate, pari ad una media di poco più di 3 mln tonnellate/anno; che sale a oltre 4 mln tonnella-

te/anno dal 1995 al 2005. Il dato del 2005 conferma un valore di 3,6 mln di tonnellate che, da solo, è pari al 25% di tutte le merci destinate dalla Puglia.

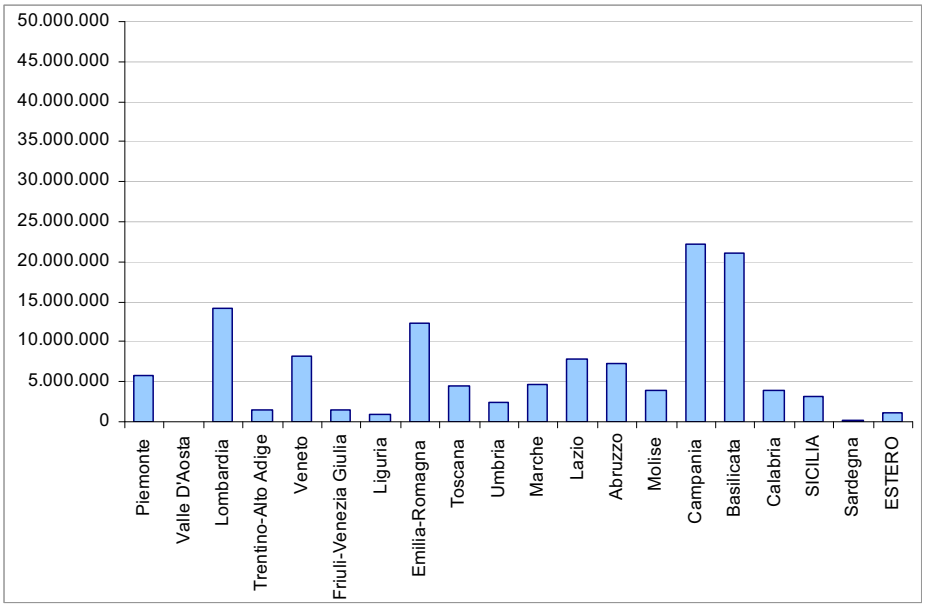


Grafico 7. Volumi di merci destinati in Puglia per regione di origine. Dati cumulati 1995-2005.

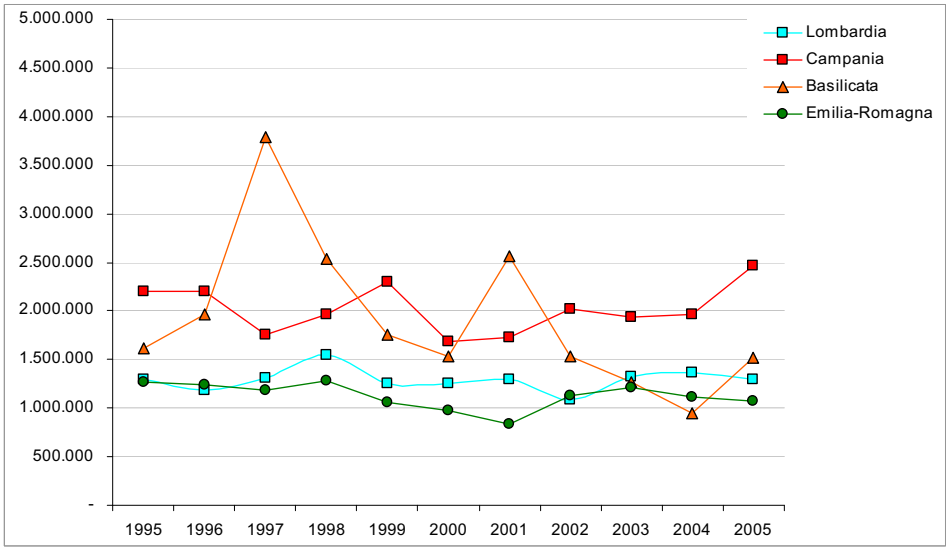


Grafico 8. Trend 1995-2005, per le principali regioni di origine, delle merci destinate in Puglia.

Considerando le macro-regioni italiane[1] in cui l'ISTAT suddivide il territorio nazionale, si rileva che la grandissima parte delle merci (oltre 8 mln di tonnellate nel 2005) in uscita dalla Puglia è destinata alle regioni del Sud (Puglia esclusa); lo stesso, anche se con un margine inferiore, vale per le merci in entrata. Il Nord-est è la seconda macroregione per scambi con la Puglia sia in origine che in destinazione, a conferma dell'importanza del corridoio adriatico rispetto all'economia di scambio della regione.

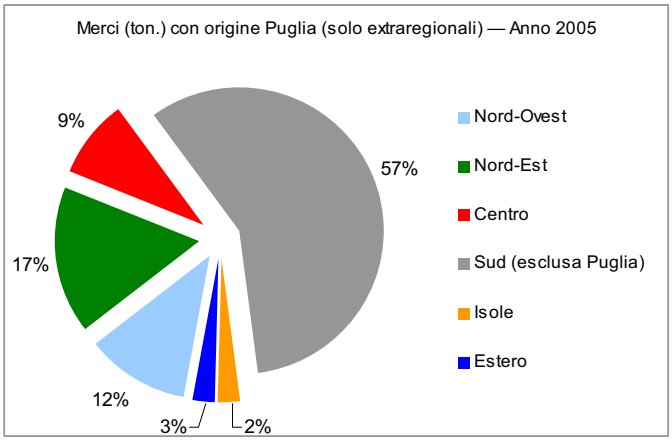


Grafico 9. Ripartizione per macro-regioni delle merci (ton.) con origine in Puglia-Flussi extraregionali. Anno 2005.

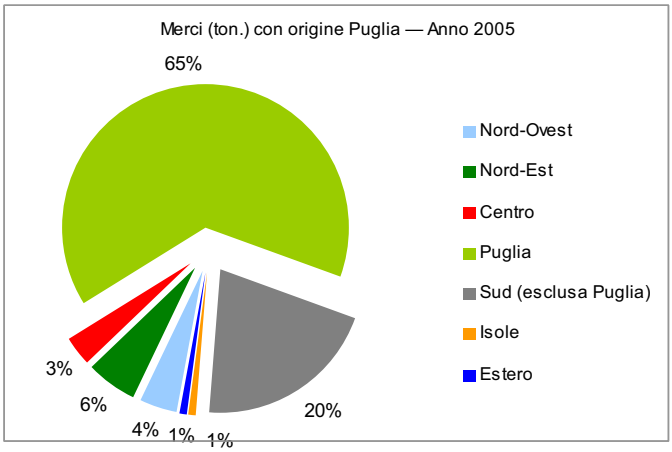


Grafico 10. Ripartizione per macro-regioni delle merci (ton.) con origine in Puglia-Flussi complessivi. Anno 2005. Fonte ISTAT.

[1] Nord-Ovest: Piemonte, Valle d'Aosta, Lombardia, Liguria. Nord-Est: Trentino A. Adige, Veneto, Friuli Venezia Giulia, Emilia Romagna. Centro: Toscana, Umbria, Marche, Lazio. Sud: Abruzzo, Molise, Campania, [Puglia], Basilicata, Calabria. Isole: Sicilia, Sardegna.

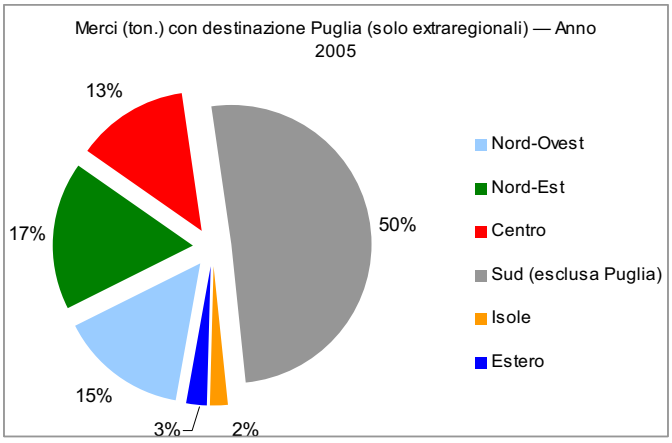


Grafico 11. Ripartizione per macro-regioni delle merci (ton.) con destinazione in Puglia-Flussi extraregionali. Anno 2005. Fonte ISTAT.

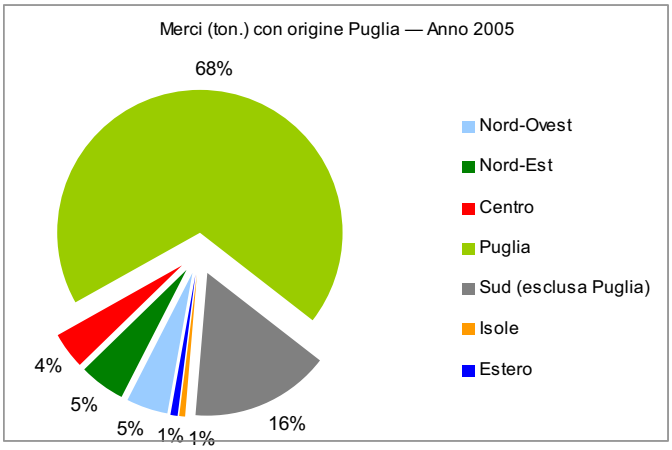


Grafico 12. Ripartizione per macro-regioni delle merci (ton.) con destinazione in Puglia-Flussi complessivi. Anno 2005. Fonte ISTAT.

La movimentazione delle merci è stata analizzata anche in ragione del **titolo di viaggio** utilizzato per lo spostamento delle stesse, ovvero **conto proprio** o **conto terzi**. Come già affermato in precedenza, il 70% circa delle merci complessivamente movimentate si sposta all'interno dei confini regionali della Puglia; la restante quota si ripartisce nel resto d'Italia ma, in primis, nelle aree del Sud Italia. E' interessante rilevare che la quota percentuale di movimentazioni in conto proprio ed in conto terzi è pressoché la medesima, sia che si tratti di spostamenti dalla Puglia verso l'esterno oppure dall'esterno verso la Puglia. In conto terzi si trasporta circa l'85% delle merci in uscita dalla Puglia, pari a oltre 122,5 mln di tonnellate nell'arco del periodo 1995-2005, contro il 15% in conto proprio (21,7 mln di tonnellate).

Le merci in ingresso in Puglia, allo stesso modo, si muovono principalmente per conto terzi con 116 mln di tonnellate pari al 90%, lasciando al trasporto in conto proprio solo il 10%, ovvero 13,5 mln tonnellate nel decennio 1995-2005.

I due grafici seguenti illustrano tale aspetto con riferimento all'anno 2005.

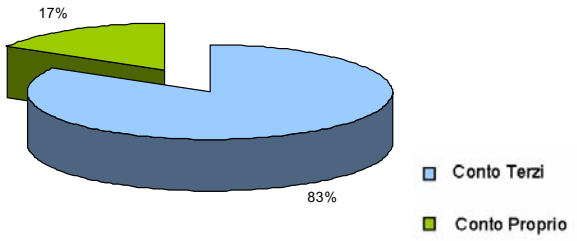


Grafico 13. Ripartizione, per titolo di viaggio, delle merci con origine in Puglia nell'anno 2005.

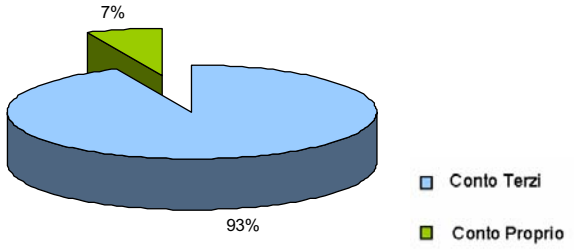


Grafico 14. Ripartizione, per titolo di viaggio, delle merci con destinazione in Puglia nell'anno 2005.

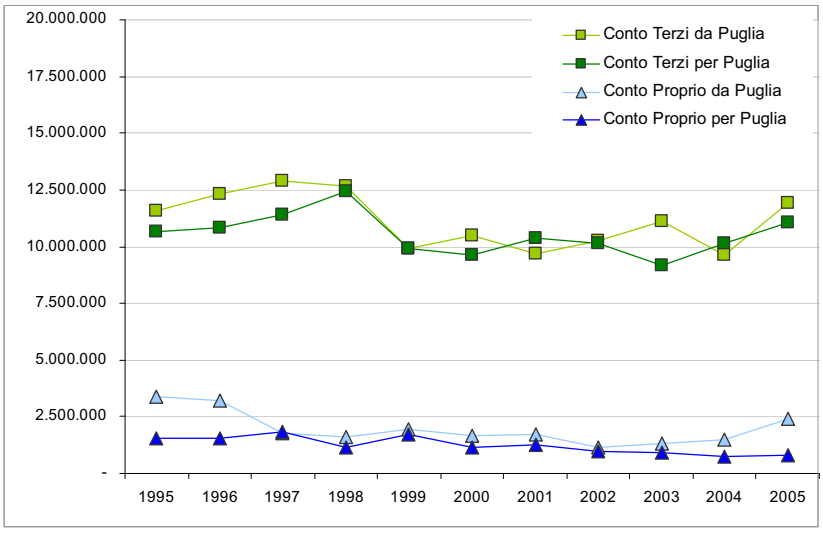


Grafico 15. Trend 1995-2005 delle merci in in origine e destinazione in Puglia per titolo di viaggio.

Nel 2005 verso le regioni del Sud è stata trasportato il 57% delle merci complessive, di cui il 94% di quella movimentata in conto proprio e il 50% di quella trasportata in conto terzi; viceversa, dal-

le regioni del Sud Italia alla Puglia sono giunte quasi 6 mln di tonnellate, nel 2005, pari al 52% del totale importato, di cui il 70% di quelle complessivamente movimentate in conto proprio e il 49% di quelle trasportate in conto terzi.

Tabella 14. Dato annuo, per titolo di viaggio e per macro area di destinazione, delle merci in uscita dalla Puglia.

Anno		DESTINAZIONE						
		Nord-Ovest	Nord-Est	Centro	Sud	Isole	Estero	TOTALE
1995	c.p.	166.562	70.314	159.337	2.890.795	58.681	32.055	3.377.744
	c.t.	1.712.337	1.543.879	1.110.624	6.468.620	352.880	414.796	11.603.136
		1.878.899	1.614.193	1.269.961	9.359.415	411.561	446.851	14.980.880
1996	c.p.	160.885	63.283	167.781	2.725.279	67.225	22.350	3.206.803
	c.t.	1.689.018	1.651.319	1.517.916	6.186.210	412.169	885.903	12.342.535
		1.849.903	1.714.602	1.685.697	8.911.489	479.394	908.253	15.549.338
1997	c.p.	67.659	58.220	291.239	1.327.641	29.001	91	1.773.851
	c.t.	1.810.701	1.516.043	1.396.906	7.273.918	585.842	286.569	12.869.979
		1.878.360	1.574.263	1.688.145	8.601.559	614.843	286.660	14.643.830
1998	c.p.	49.069	57.537	231.158	1.182.315	32.812	65.155	1.618.046
	c.t.	1.893.084	2.202.922	1.405.649	6.168.498	442.697	558.793	12.671.643
		1.942.153	2.260.459	1.636.807	7.350.813	475.509	623.948	14.289.689
1999	c.p.	41.149	48.229	104.030	1.725.684	20.590	-	1.939.682
	c.t.	1.704.875	1.801.926	1.487.409	4.486.418	177.018	275.895	9.933.541
		1.746.024	1.850.155	1.591.439	6.212.102	197.608	275.895	11.873.223
2000	c.p.	132.255	30.916	146.951	1.302.512	46.433	22.297	1.681.364
	c.t.	1.131.223	1.872.118	1.047.625	5.766.431	218.020	472.330	10.507.747
		1.263.478	1.903.034	1.194.576	7.068.943	264.453	494.627	12.189.111
2001	c.p.	119.449	53.099	126.545	1.315.952	113.754	1.995	1.730.794
	c.t.	1.600.574	1.710.756	1.187.384	4.390.346	299.085	487.578	9.675.723
		1.720.023	1.763.855	1.313.929	5.706.298	412.839	489.573	11.406.517
2002	c.p.	11.405	37.485	111.665	959.277	7.485	-	1.127.317
	c.t.	1.451.345	1.803.195	1.714.312	4.643.880	331.451	330.015	10.274.198
		1.462.750	1.840.680	1.825.977	5.603.157	338.936	330.015	11.401.515
2003	c.p.	55.166	56.962	294.863	935.868	1.660	-	1.344.519
	c.t.	1.480.186	1.844.057	1.107.440	5.970.934	381.670	338.374	11.122.661
		1.535.352	1.901.019	1.402.303	6.906.802	383.330	338.374	12.467.180
2004	c.p.	23.410	41.968	56.716	1.317.137	36.385	-	1.475.616

Anno		DESTINAZIONE						
		Nord-Ovest	Nord-Est	Centro	Sud	Isole	Estero	TOTALE
	c.t.	1.728.910	1.754.428	1.147.304	4.189.514	379.361	454.435	9.653.952
		1.752.320	1.796.396	1.204.020	5.506.651	415.746	454.435	11.129.568
2005	c.p.	34.521	35.509	71.473	2.257.551	-	6.454	2.405.508
	c.t.	1.629.679	2.347.360	1.228.816	5.989.826	351.519	365.231	11.912.431
		1.664.200	2.382.869	1.300.289	8.247.377	351.519	371.685	14.317.939
C. PROPRIO		861.530	553.522	1.761.758	17.940.011	414.026	150.397	21.681.244
C. TERZI		17.831.932	20.048.003	14.351.385	61.534.595	3.931.712	4.869.919	122.567.546
TOTALE		18.693.462	20.601.525	16.113.143	79.474.606	4.345.738	5.020.316	144.248.790

Tabella 15. Dato annuo, per titolo di viaggio e per macro area di origine, delle merci in entrata in Puglia.

Anno		ORIGINE						
		Nord-Ovest	Nord-Est	Centro	Sud	Isole	Estero	TOTALE
1995	c.p.	219.148	252.228	149.012	900.983	15.716	-	**1.537.087**
	c.t.	2.460.300	2.142.716	1.313.860	4.182.021	305.783	269.022	**10.673.702**
		2.679.448	*2.394.944*	*1.462.872*	*5.083.004*	*321.499*	*269.022*	*12.210.789*
1996	c.p.	137.393	275.910	198.573	883.615	22.695	4.574	**1.522.760**
	c.t.	1.850.610	2.251.354	1.539.397	4.467.193	468.868	279.151	**10.856.573**
		1.988.003	*2.527.264*	*1.737.970*	*5.350.808*	*491.563*	*283.725*	*12.379.333*
1997	c.p.	75.722	161.359	174.580	1.309.646	30.880	62.577	**1.814.764**
	c.t.	1.636.584	2.148.948	1.689.071	5.444.579	426.076	72.991	**11.418.249**
		1.712.306	*2.310.307*	*1.863.651*	*6.754.225*	*456.956*	*135.568*	*13.233.013*
1998	c.p.	60.662	147.049	101.012	793.247	19.616	11.637	**1.133.223**
	c.t.	2.008.954	2.295.236	2.105.933	5.330.230	477.277	216.219	**12.433.849**
		2.069.616	*2.442.285*	*2.206.945*	*6.123.477*	*496.893*	*227.856*	*13.567.072*
1999	c.p.	66.300	149.178	102.115	1.377.216	5.244	10.562	**1.710.615**
	c.t.	1.660.733	1.981.641	1.761.093	4.247.186	138.151	114.483	**9.903.287**
		1.727.033	*2.130.819*	*1.863.208*	*5.624.402*	*143.395*	*125.045*	*11.613.902*
2000	c.p.	63.064	215.433	127.129	729.012	17.837	15.682	**1.168.157**
	c.t.	1.715.276	1.792.196	1.693.468	3.987.952	215.724	211.505	**9.616.121**
		1.778.340	*2.007.629*	*1.820.597*	*4.716.964*	*233.561*	*227.187*	*10.784.278*
2001	c.p.	68.219	99.685	151.379	908.641	28.350	1.907	**1.258.181**
	c.t.	1.843.196	1.737.104	1.557.498	4.781.825	212.563	236.167	**10.368.353**
		1.911.415	*1.836.789*	*1.708.877*	*5.690.466*	*240.913*	*238.074*	*11.626.534*
2002	c.p.	61.084	108.287	122.970	673.234	16.335	0	**981.910**

Anno		ORIGINE						
		Nord-Ovest	Nord-Est	Centro	Sud	Isole	Estero	TOTALE
	c.t.	1.690.160	2.021.821	1.776.653	4.124.710	248.939	276.158	**10.138.441**
		1.751.244	*2.130.108*	*1.899.623*	*4.797.944*	*265.274*	*276.158*	*11.120.351*
2003	c.p.	95.542	119.351	131.140	560.030	0	0	**906.063**
	c.t.	1.572.540	1.906.118	1.370.825	3.792.648	252.214	250.542	**9.144.887**
		1.668.082	*2.025.469*	*1.501.965*	*4.352.678*	*252.214*	*250.542*	*10.050.950*
2004	c.p.	26.876	132.599	66.162	487.342	6.172	21.728	**740.879**
	c.t.	1.965.339	1.710.485	1.617.716	4.259.762	277.805	302.261	**10.133.368**
		1.992.215	*1.843.084*	*1.683.878*	*4.747.104*	*283.977*	*323.989*	*10.874.247*
2005	c.p.	42.746	50.598	100.558	536.471	11.209	32.829	**774.411**
	c.t.	1.699.137	1.985.119	1.458.970	5.448.364	219.828	263.419	**11.074.837**
		1.741.883	*2.035.717*	*1.559.528*	*5.984.835*	*231.037*	*296.248*	*11.849.248*
C. PROPRIO		**916.756**	**1.711.677**	**1.424.630**	**9.159.437**	**174.054**	**161.496**	**13.548.050**
C. TERZI		**20.102.829**	**21.972.738**	**17.884.484**	**50.066.470**	**3.243.228**	**2.491.918**	**115.761.667**
TOTALE		*21.019.585*	*23.684.415*	*19.309.114*	*59.225.907*	*3.417.282*	*2.653.414*	*129.309.717*

Nel 2005 si riscontra che la Campania è sempre la regione di origine e di destinazione delle maggiori quantità di merce, sia in conto proprio che in conto terzi.

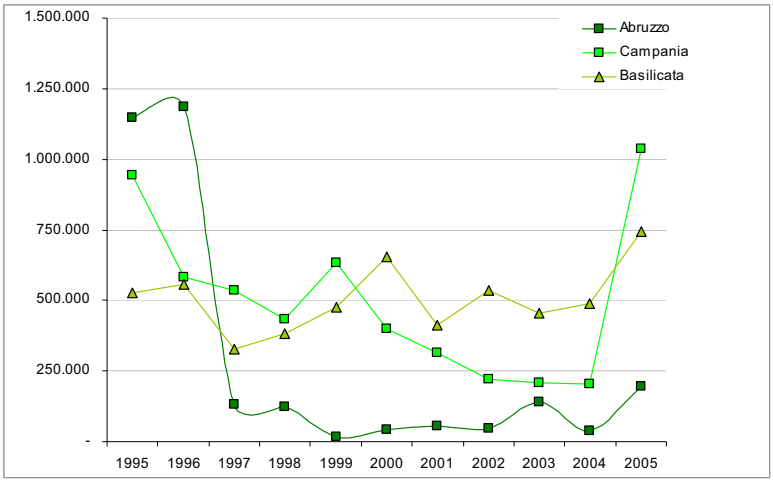


Grafico 16. Trend 1995-2005 delle merci in uscita in Conto proprio dalla Puglia per le principali regioni di destinazione.

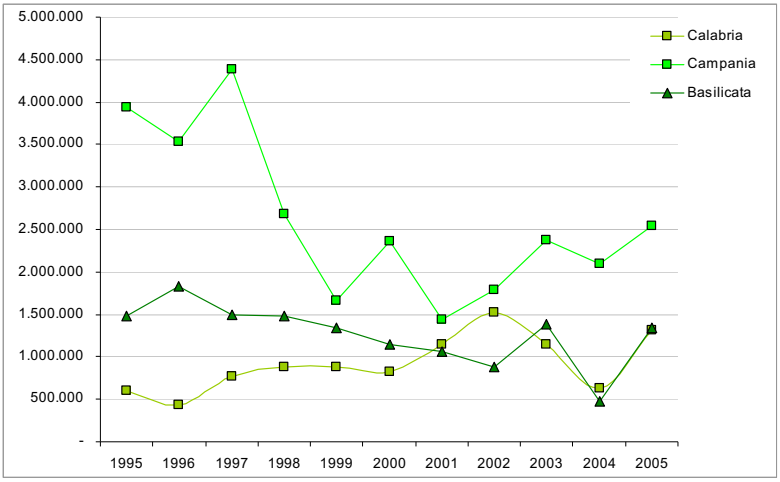


Grafico 17. Trend 1995-2005 delle merci in uscita in Conto terzi dalla Puglia per le principali regioni di destinazione.

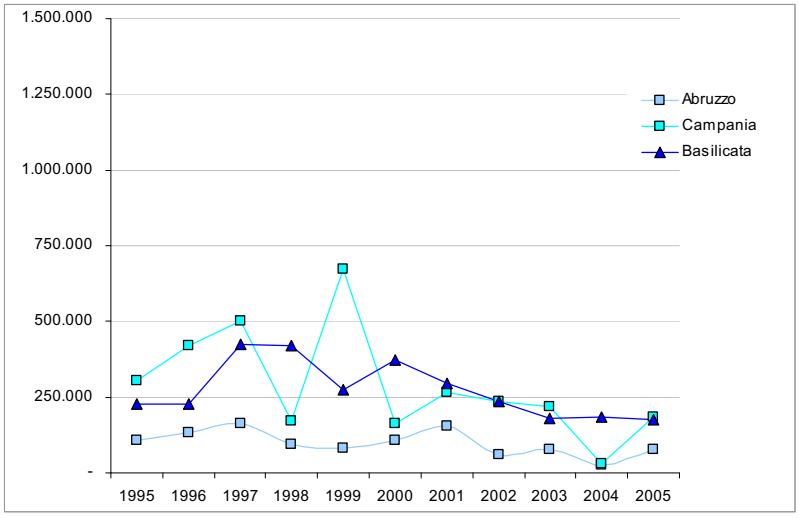


Grafico 18. Trend 1995-2005 delle merci in ingresso, in Conto proprio, in Puglia dalle principali regioni di origine.

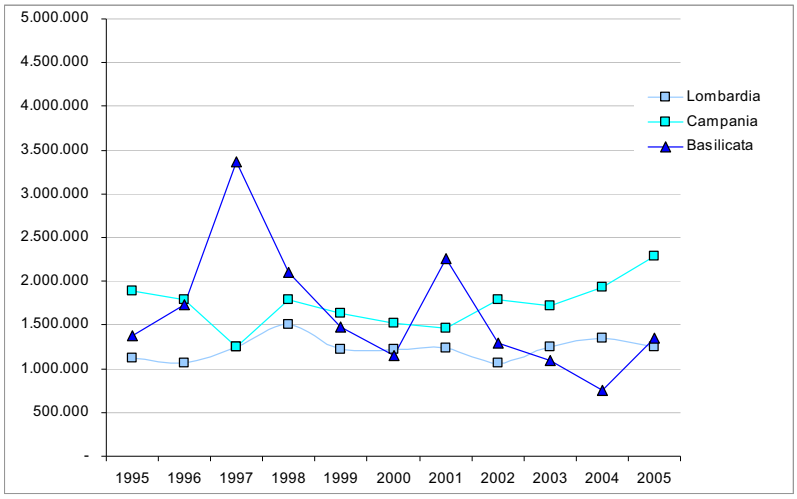


Grafico 19. Trend 1995-2005 delle merci in ingresso, in Conto terzi, in Puglia dalle principali regioni di origine.

Analizziamo ora i dati per macrobranca merceologica, disponibili dal 1997. La classificazione ISTAT prevede le seguenti 5 macrobranche merceologiche:

1. prodotti agricoli e animali vivi; derrate alimentari e foraggiere;
2. petrolio greggio; combustibili e minerali solidi; prodotti petroliferi;
3. minerali ferrosi; prodotti metallurgici; minerali grezzi o manufatti e materiali da costruzione;
4. concimi; prodotti chimici; prodotti carbonchimici; cellulosa;
5. macchine e attrezzature; veicoli; cuoio; tessili e abbigliamento; merci diverse.

La Puglia esporta prevalentemente merci delle macrobranche 1 e 3, essendo l'ammontare di queste pari al 72% delle tonnellate totali in uscita nel periodo 1997-2005; nello specifico, il raggruppamento merceologico 1 raggiunge un'incidenza del 41% sul totale, mentre il raggruppamento 3 raggiunge una quota del 31%. Tali valori, se riferiti all'ultimo dato disponibile relativo all'anno 2005, indicano addirittura che le merci del gruppo 1 e 3 incidono, complessivamente, per il 76% sull'export dalla Puglia, con valori rispettivamente di 5,2 mln e 5,6 mln di tonnellate, su complessivi 14,3 mln di tonnellate. La tabella seguente illustra il dettaglio dei suddetti valori delle merci in uscita dalla regione Puglia e trasportate su strada; immediato verificare quanto anticipato, ovvero una costante prevalenza delle tipologie merceologiche 1 e 3, con una stabilizzazione annuale della branca 5 che si assesta su valori di circa 1,5 – 2 mln di tonnellate all'anno. Notevolmente minori i valori delle macrobranche 2 e 4 che, anzi, sono andati in calando negli ultimi 3 anni.

Tabella 16. Dato annuo, per macrobranca merceologica, delle merci in uscita dalla Puglia.

ANNO	MACROBRANCA 1 (ton)	MACROBRANCA 2 (ton)	MACROBRANCA 3 (ton)	MACROBRANCA 4 (ton)	MACROBRANCA 5 (ton)	TOTALE (ton)
1997	7.106.182	582.451	4.263.492	1.053.282	1.638.418	14.643.825
1998	6.427.517	825.771	3.865.593	1.095.011	2.075.797	14.289.689
1999	4.549.447	883.335	3.648.299	1.199.068	1.593.074	11.873.223
2000	5.127.059	510.143	4.246.384	714.152	1.591.373	12.189.111
2001	4.041.686	729.551	3.438.752	1.071.837	2.124.691	11.406.517
2002	4.574.642	1.119.388	2.776.582	862.742	2.068.161	11.401.515
2003	5.353.139	1.008.243	3.470.041	788.647	1.847.110	12.467.180
2004	4.012.289	821.713	3.313.099	510.378	2.472.089	11.129.568
2005	5.240.595	542.993	5.662.458	780.514	2.091.379	14.317.939
TOTALE	46.432.556	7.023.588	34.684.700	8.075.631	17.502.092	113.718.567

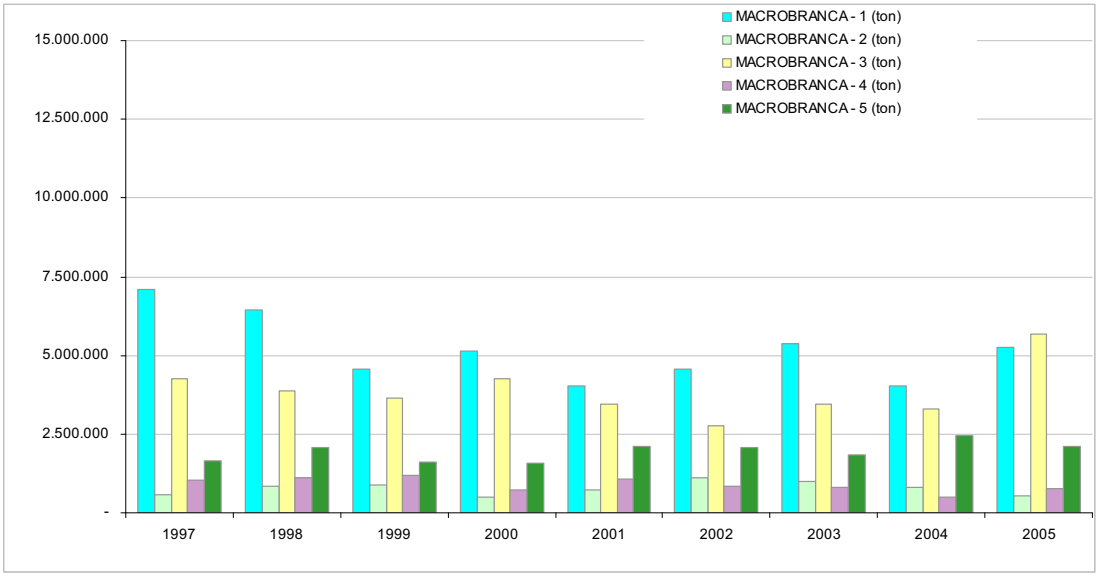


Grafico 20. Trend 1995-2005, per macrobranca, delle merci in origine dalla Puglia.

Focalizzandoci su macrobranche 1 e 3, rileviamo che, a conferma di quanto già rilevato in merito alle relazioni commerciali più forti, le regioni interessate dalle merci della macrobranca 1 in uscita dalla Puglia sono soprattutto la Campania, la Lombardia, il Veneto e l'Emilia Romagna, mentre le merci del tipo 3 si dirigono per lo più nella zona sud dell'Italia, essendo destinate soprattutto verso Campania, Molise, Calabria e Basilicata. Il grafico seguente evidenzia, per ciascuna regione, l'entità delle merci trasportate dalla Puglia durante tutto il periodo 1997 – 2005.

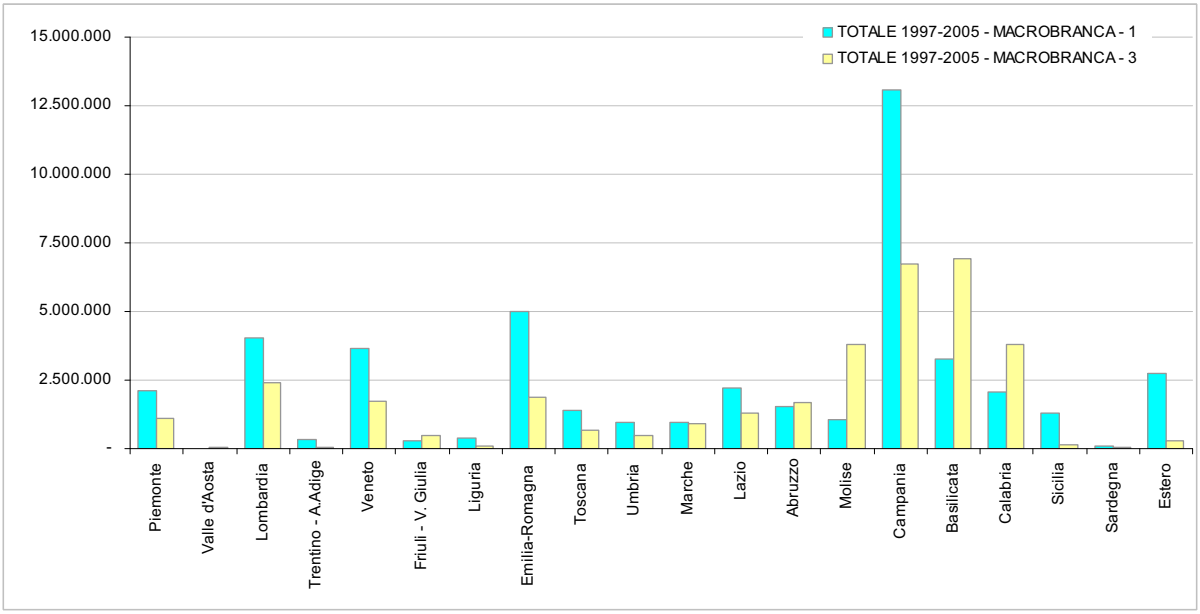


Grafico 21. Distribuzione per regione e per macrobranca 1 e 3 delle merci in origine dalla Puglia. Dati cumulati 1997-2005.

Se confrontiamo il dato complessivo dell'anno 2005, sia per la macrobranca 1 che per la macrobranca 3, con l'andamento annuale delle tonnellate destinate ad alcune delle regioni elencate in precedenza, possiamo dire che la Campania influisce in maniera sensibile sulla movimentazione complessiva, a tal punto che la curva delle esportazioni totali (delle merci 1 e 3) presenta un andamento quasi dipendente dalla sola regione Campania.

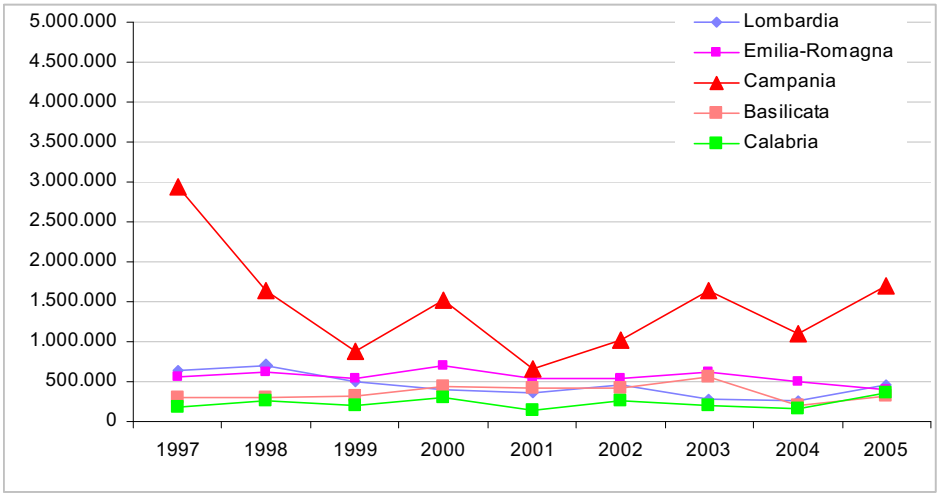


Grafico 22. Trend 1997-2005 delle merci della macrobranca 1 in origine dalla Puglia verso le principali regioni di destinazione.

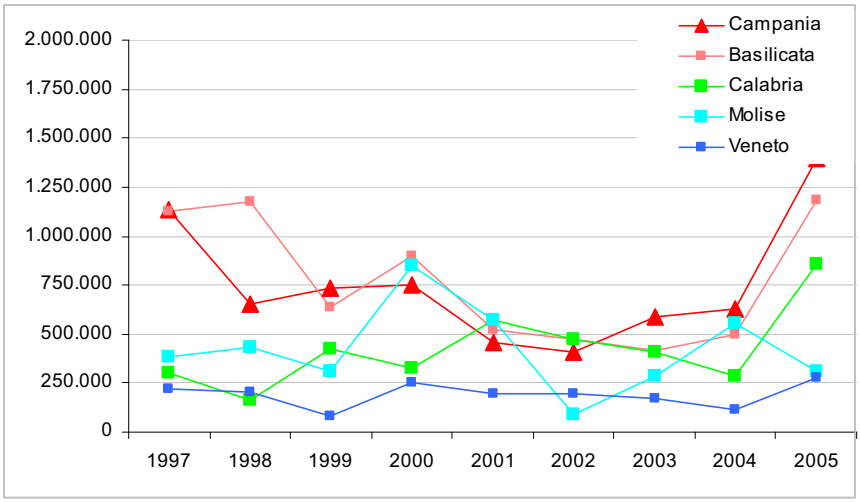


Grafico 23. Trend 1997-2005 delle merci della macrobranca 3 in uscita dalla Puglia verso le principali regioni di origine.

Allo stesso modo la Puglia è destinazione di merci appartenenti soprattutto alle macrobranche merceologiche 1 e 3, a cui, però, si affiancano anche valori significativi per quelle della tipologia 5; il tonnellaggio importato è, tuttavia, decisamente inferiore a quello delle esportazioni, con un valore complessivo, per ciascuna tipologia e nel periodo 1997-2005, all'incirca pari a 30 mln. L'incidenza complessiva di queste tre tipologie è pari all'85% sul totale in ingresso, circa 105 mln di tonnellate dal 1997 al 2005; nell'ultimo anno di analisi, la ripartizione è la medesima (10 mln di tonnellate su un totale di 12 mln, pari a 85%), ma notiamo un'importante ripresa della branca merceologica 5, il cui valore è superiore a quello delle tipologie 1 e 3 ed è il più alto mai registrato nel periodo di indagine, con 3,8 mln di tonnellate. Di seguito, il dettaglio dei valori conteggiati per ciascun anno ed associati ad ogni tipologia merceologica.

Tabella 17. Dato annuo, per macrobranca merceologica, delle merci in ingresso in Puglia

ANNO	**MACROBRANCA 1** (ton)	**MACROBRANCA 2** (ton)	**MACROBRANCA 3** (ton)	**MACROBRANCA 4** (ton)	**MACROBRANCA 5** (ton)	**TOTALE** (ton)
1997	4.709.701	723.312	5.029.660	760.415	2.009.926	13.233.014
1998	4.078.542	928.604	4.366.266	1.130.208	3.063.452	13.567.072
1999	3.168.457	821.458	3.897.436	934.037	2.792.514	11.613.902
2000	2.940.141	954.540	3.237.974	849.784	2.801.839	10.784.278
2001	3.227.219	1.129.864	3.369.460	829.939	3.070.052	11.626.534
2002	3.378.375	632.286	3.275.606	693.984	3.140.100	11.120.351
2003	3.161.913	816.118	2.956.497	702.444	2.413.978	10.050.950
2004	3.657.798	558.785	2.195.117	955.793	3.506.754	10.874.247
2005	3.082.850	805.692	3.167.900	1.008.928	3.783.878	11.849.248
TOTALE	31.404.996	7.370.659	31.495.916	7.865.532	26.582.493	104.719.596

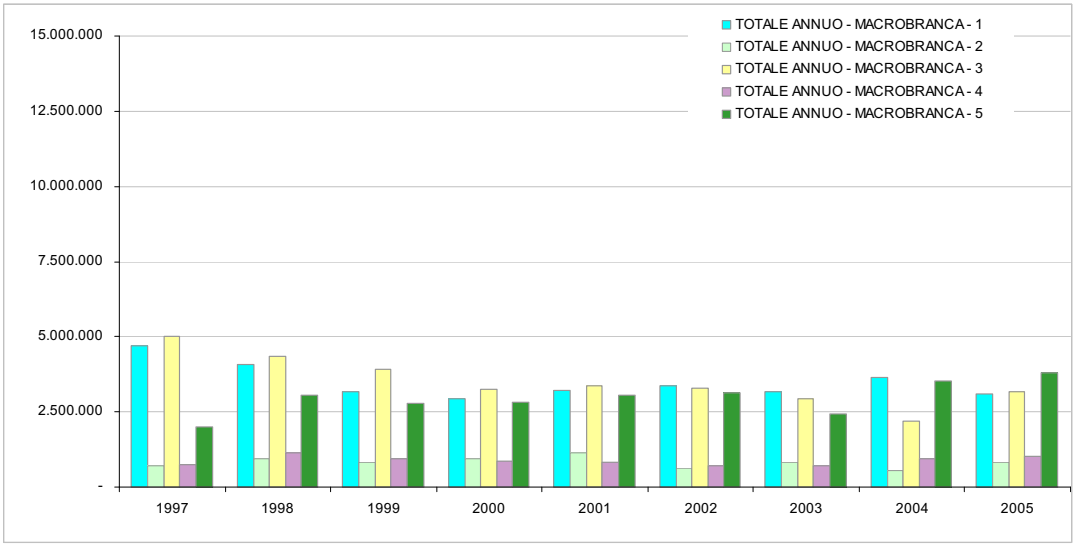


Grafico 24. Trend 1995-2005, per macrobranca, delle merci destinate in Puglia.

Anche in questo caso rileviamo che tra le regioni di maggiore importanza per i collegamenti commerciali su strada vi sono ancora la Campania, la Basilicata, la Lombardia e l'Emilia Romagna.

La rappresentazione grafica del dato complessivo di tonnellate di merci destinate in Puglia per ciascuna regione di origine e per le macrobranche merceologiche principali 1, 3 e 5, è raffigurata nel successivo grafico.

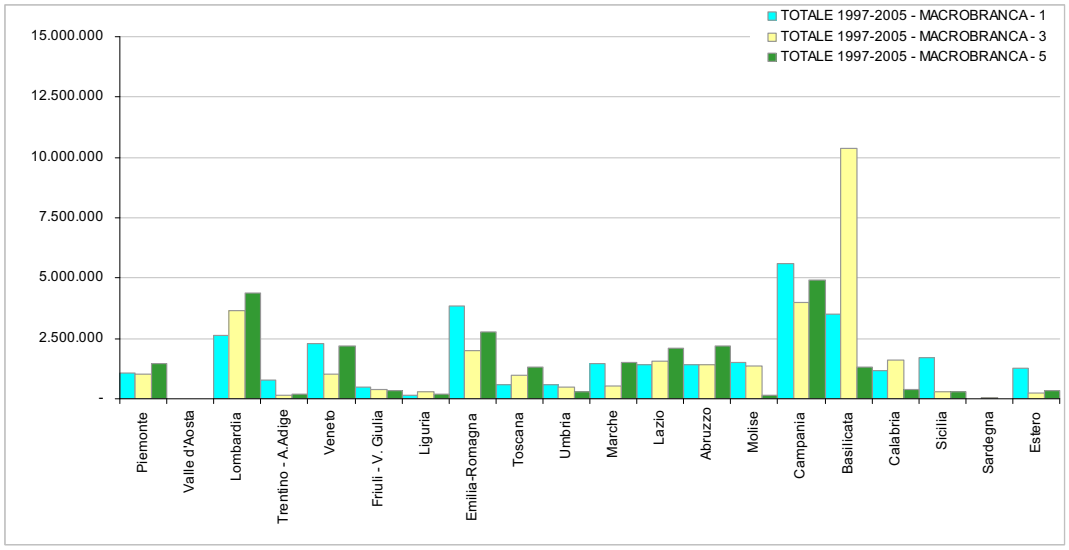


Grafico 25. Distribuzione per regione e per macrobranca 1, 3 e 5 delle merci in ingresso in Puglia. 1997-2005

A completamento della valutazione circa le macrobranche merceologiche 1, 3 e 5, si riporta la tendenza riscontrata, dal 1997 al 2005, per le regioni più significative, ovvero Campania, Basilicata, Lombardia e Emilia Romagna:

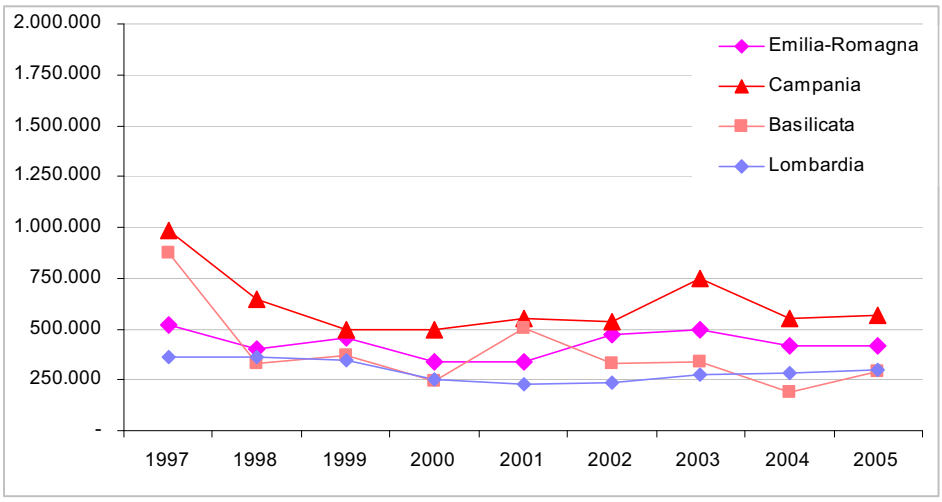


Grafico 26. Trend 1997-2005 delle merci della macrobranca 1 destinate in Puglia dalle principali regioni di origine.

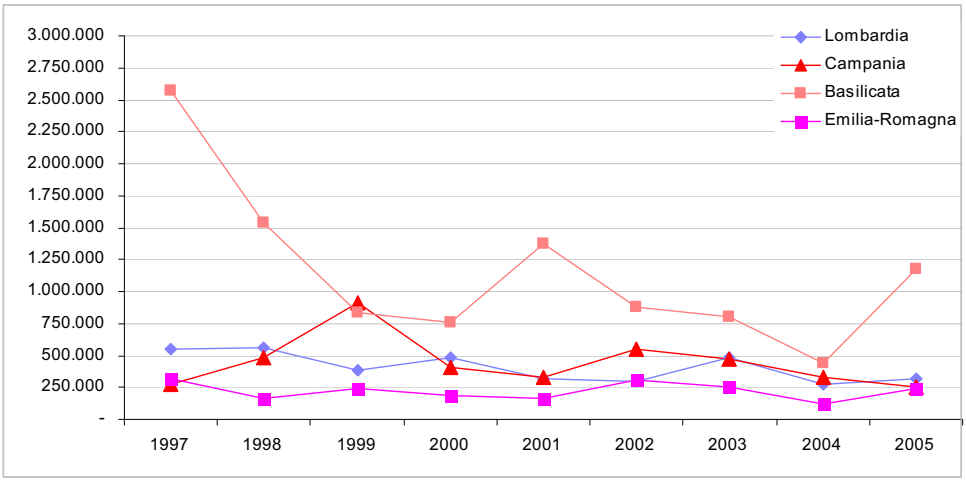


Grafico 27. Trend 1997-2005 delle merci della macrobranca 3 destinate in Puglia dalle principali regioni di origine.

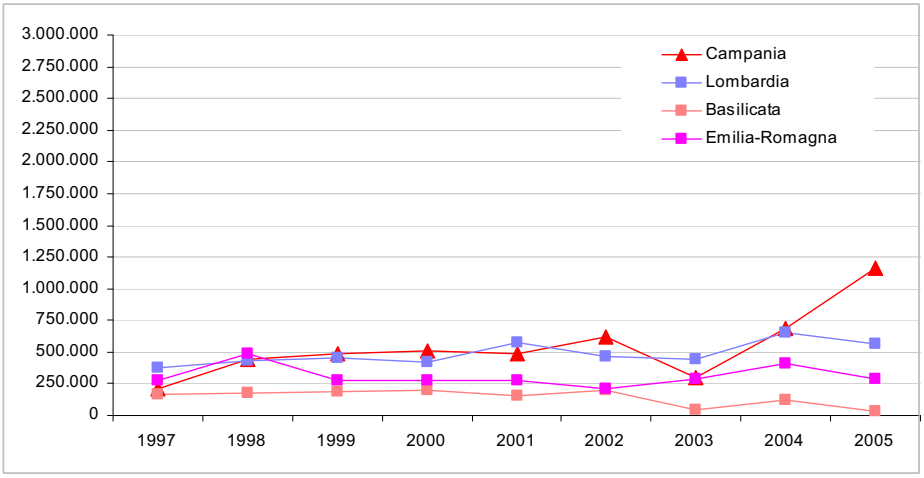


Grafico 28. Trend 1997-2005 delle merci della macrobranca 5 destinate in Puglia dalle principali regioni di origine.

1.3.3 ANALISI DEL TRAFFICO AUTOSTRADALE

Per quanto riguarda il traffico autostradale (veicoli leggeri e mezzi pesanti) vengono di seguito analizzati i dati di Società Autostrade 2005. L'analisi sarà distinta in giorno feriale e festivo sia invernale che estivo.

Nel giorno feriale invernale i veicoli leggeri (classe A) che accedono alla rete autostradale tramite i caselli pugliesi (compreso Lacedonia) sono circa 24.000, di cui 18.500 escono a caselli ancora sul territorio pugliese; dunque solo il 23% dei veicoli che entrano nei caselli pugliesi sono destinati fuori regione.

Nel giorno festivo estivo, in cui è massima la componente turistica, i veicoli leggeri che accedono alla rete autostradale tramite i caselli pugliesi sono circa 40.000 (con un incremento del 67% rispetto al feriale invernale), con una quota di veicoli destinati fuori regione pari al 51%. Si sottolinea che il traffico medio giornaliero in ingresso ai caselli autostradali è sostanzialmente bilanciato rispetto a quello in uscita dagli stessi caselli, pertanto gli stessi ragionamenti di cui sopra, possono essere estesi alla direzione opposta.

Nel seguente grafico si riportano i veicoli leggeri in accesso ai caselli autostradali nel giorno feriale invernale, nel feriale estivo, nel festivo invernale e nel festivo estivo.

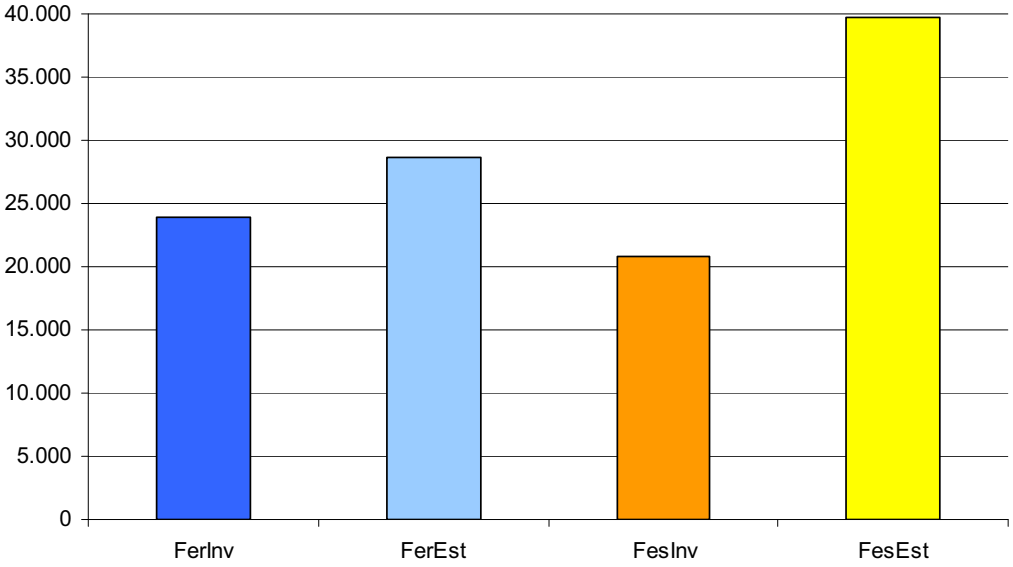


Grafico 29. Veicoli leggeri (classe A) in accesso ai caselli autostradali pugliesi.

Nelle immagini seguenti si riporta, per ogni tipologia di giornata, il numero di veicoli leggeri in accesso alla rete autostradale dai caselli pugliesi. In tutti i casi, Bari Nord risulta essere il casello regionale più utilizzato, seguito da Foggia e Taranto. Significativo il traffico al casello di Bari Sud: su valori elevati nei giorni feriali, sia estivi che invernali (di poco inferiore a quello di Taranto), su valori decisamente inferiori nei giorni festivi.

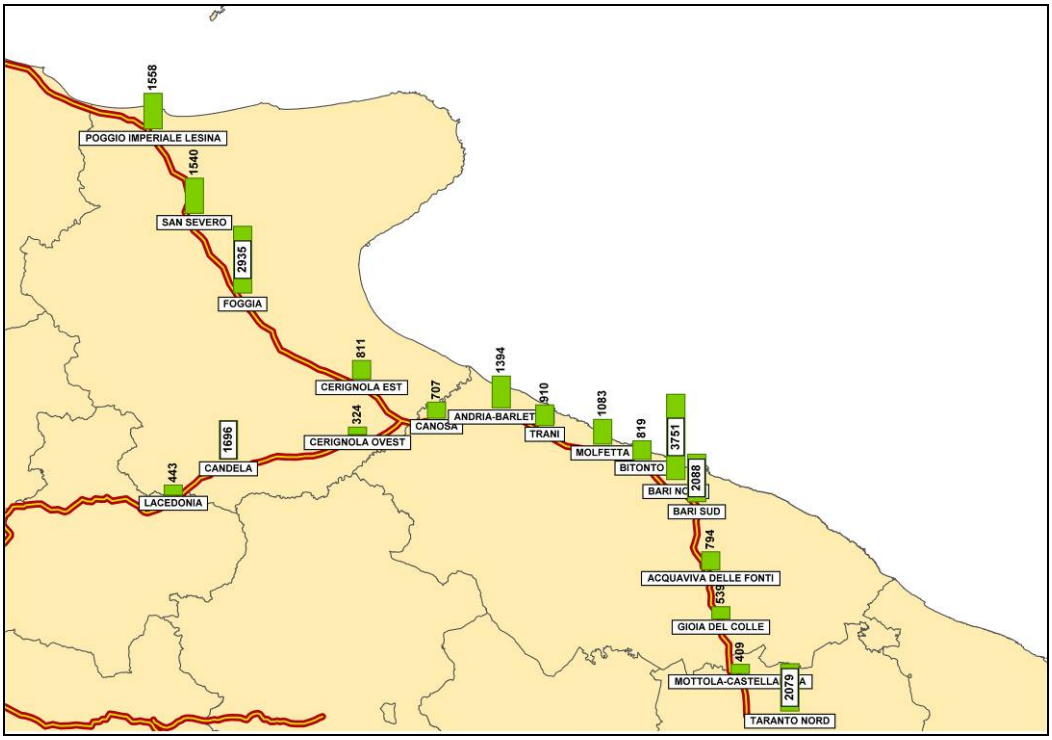


Figura 12. Veicoli leggeri (classe A) in accesso ai caselli autostradali pugliesi – Giorno Feriale Invernale.

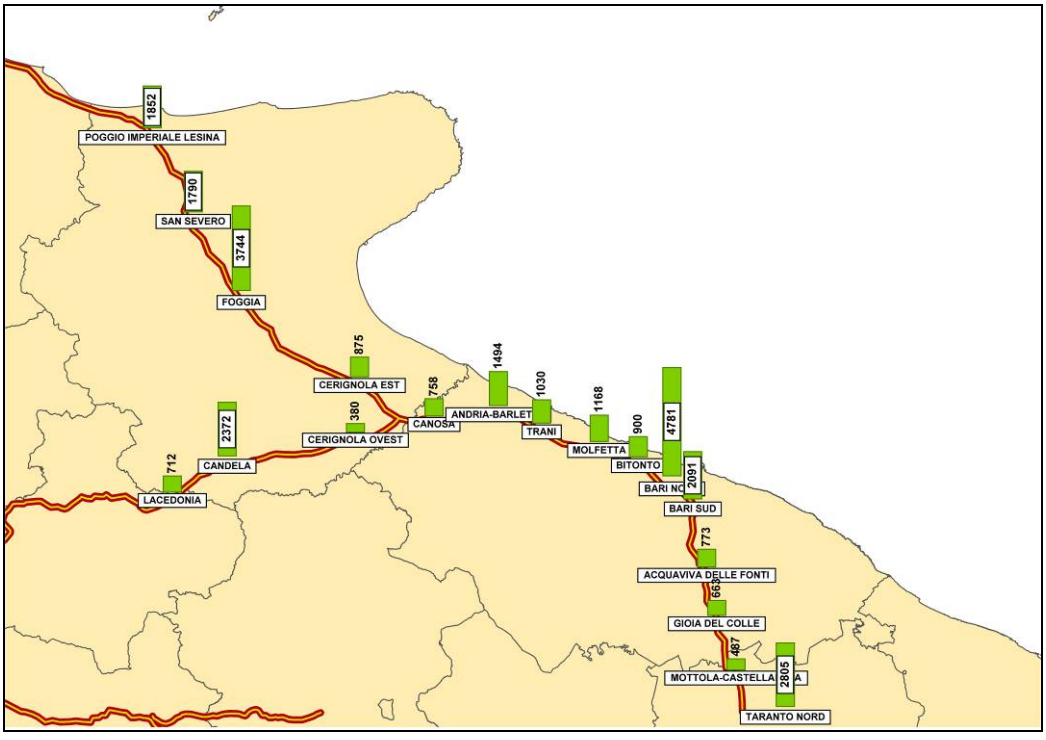


Figura 13. Veicoli leggeri (classe A) in accesso ai caselli autostradali pugliesi – Giorno Feriale Estivo.

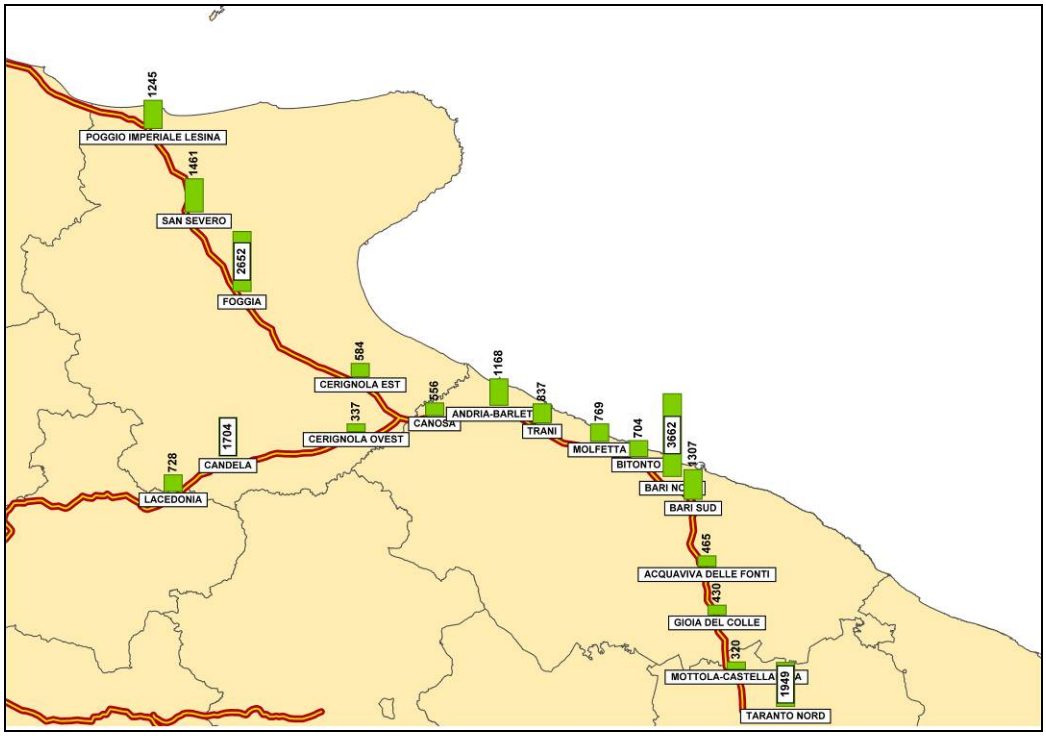


Figura 14. Veicoli leggeri (classe A) in accesso ai caselli autostradali pugliesi – Giorno Festivo Invernale.

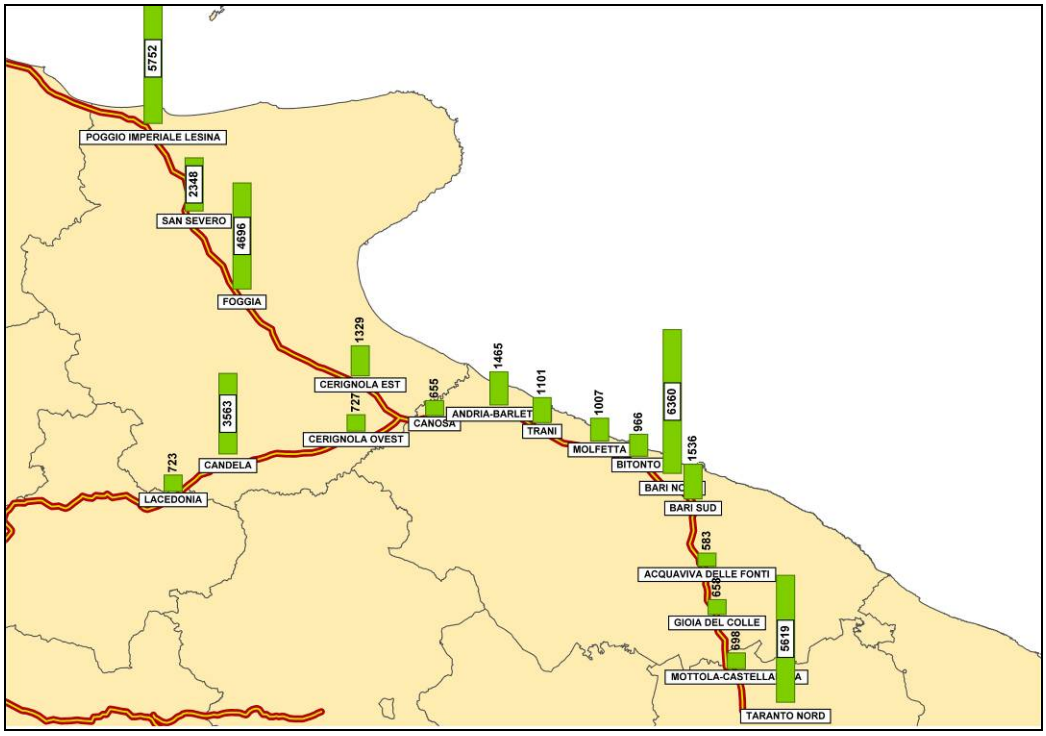


Figura 15. Veicoli leggeri (classe A) in accesso ai caselli autostradali pugliesi – Giorno Festivo Estivo.

L'analisi dell'influenza della componente turistica estiva sui volumi di traffico ai caselli pugliesi viene condotta mettendo a confronto il volume di veicoli nel giorno festivo invernale e in quello festivo estivo, ai seguenti caselli:

- tutti i caselli della Puglia,
- Bari Nord,
- Foggia,
- Taranto,
- Poggio Imperiale.

Complessivamente in Puglia, nel giorno festivo invernale, i veicoli in accesso alla rete autostradale risultano essere circa la metà di quelli nel giorno festivo estivo; per tali giornate, si riportano, nelle seguenti immagini, le composizioni di flusso su tutti i caselli pugliesi (barre rosse), che mettono in evidenza le origini (e destinazioni) dei veicoli. Le barre grigie di sfondo alle composizioni di flusso rappresentano il flussogramma complessivo dei veicoli che utilizzano la rete autostradale nazionale. Nel giorno festivo estivo, oltre 6.000 veicoli provengono da origini oltre Bologna, nel festivo invernale tale componente vale poco più di 1.000 veicoli.

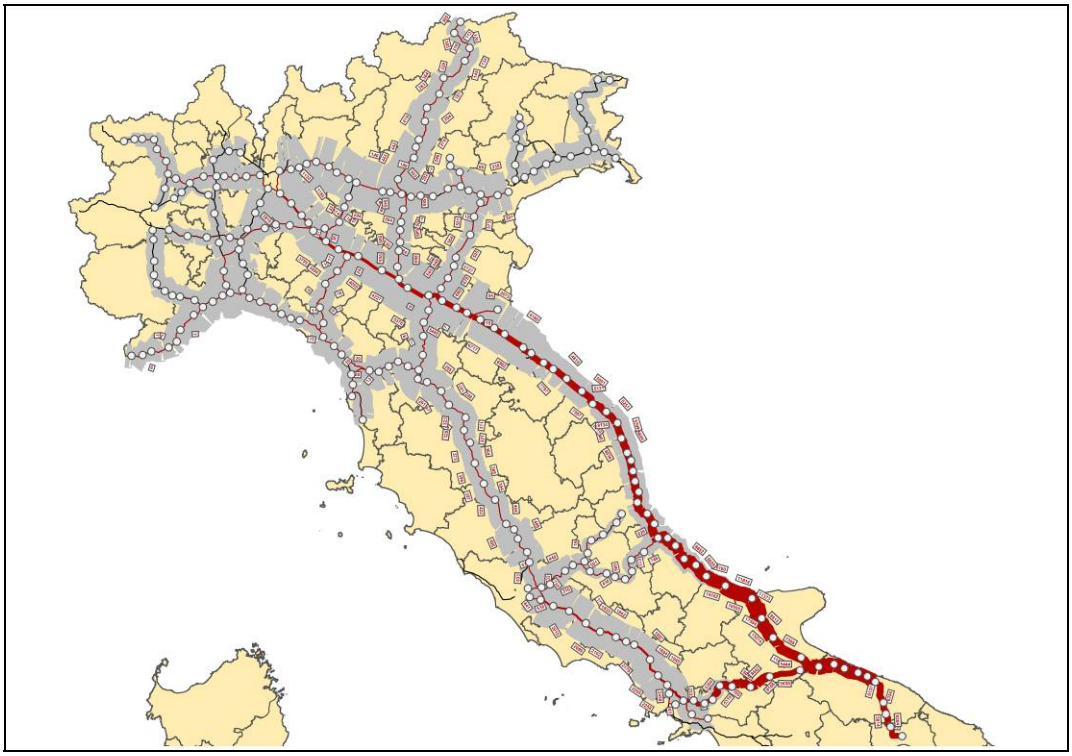


Figura 16. O/D dei veicoli leggeri (classe A) che transitano ai caselli pugliesi – Giorno Festivo Estivo.

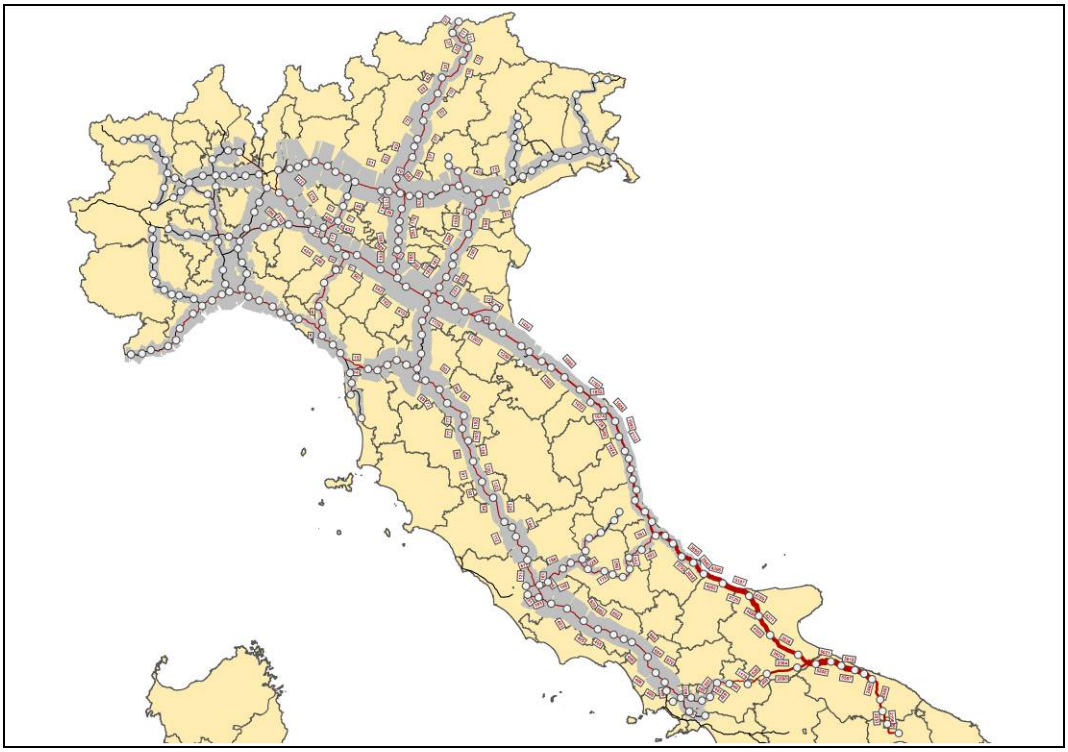


Figura 17. O/D dei veicoli leggeri (classe A) che transitano ai caselli pugliesi – Giorno Festivo Invernale.

Infine si riportano i risultati dell'analisi della ripartizione degli spostamenti di mezzi leggeri (classi A e B) per classe di distanza. Nel giorno feriale invernale, oltre la metà degli spostamenti originati in Puglia (in accesso ai caselli autostradali pugliesi) effettuano percorrenze autostradali entro 250 km, mentre circa il 24% degli spostamenti superano i 500 km.

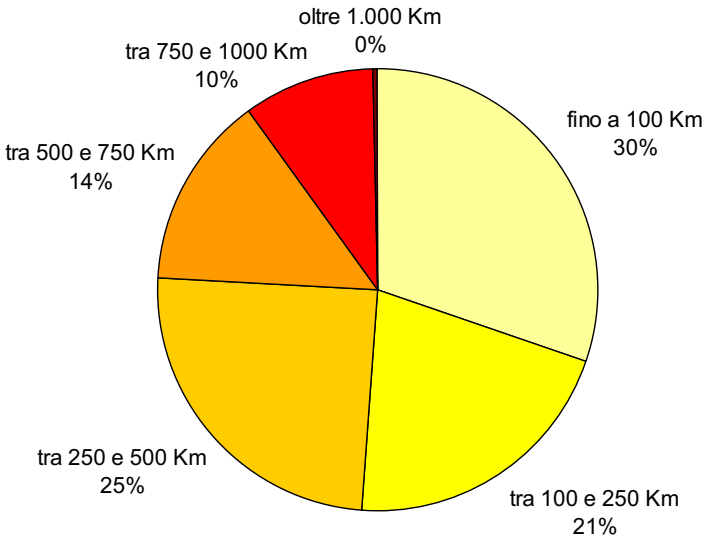


Grafico 30.Ripartizione per classe di distanza degli spostamenti autostradali (2005) di scambio della Puglia con il resto del mondo – Giorno Feriale Invernale – Classi A e B

Nella seguente immagine si analizzano esclusivamente gli spostamenti di scambio interregionale (originati fuori Puglia e destinati in Puglia oppure originati in Puglia e destinati fuori) che avvengono nel giorno feriale invernale, distinti per classe di distanza. Relativamente alla sola classe A, si determina una distanza media dello spostamento pari a 315km.

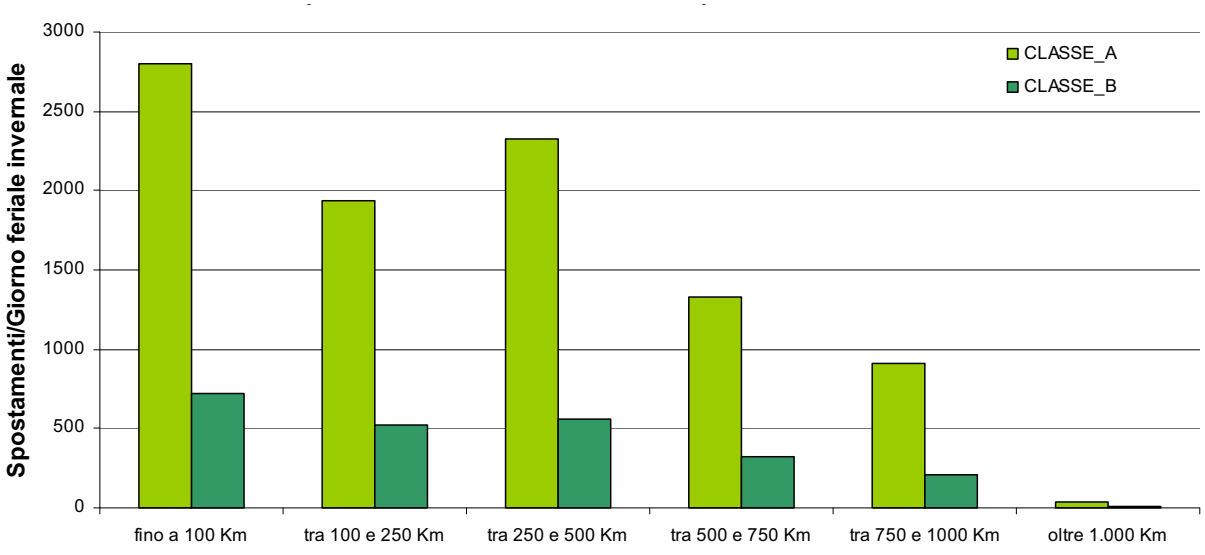


Figura 18. Spostamenti autostradali (2005) di scambio della Puglia con il resto del mondo, per classe di distanza – Giorno Feriale Invernale – Classi A e B

Per quanto riguarda il trasporto merci su autostrada vengono forniti di seguito alcuni dati relativi ai mezzi pesanti da/per i caselli pugliesi.

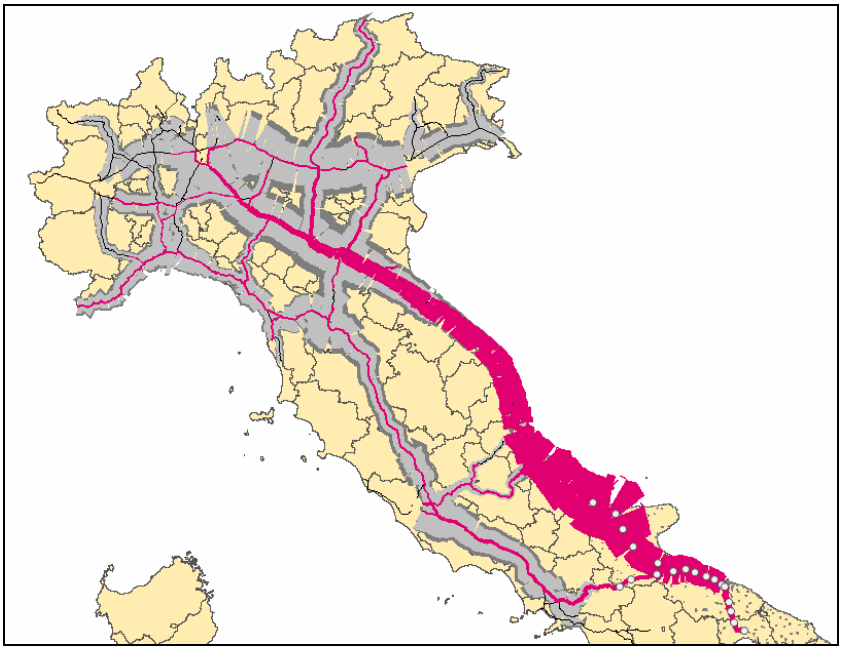


Figura 19. Spostamenti casello-casello di mezzi pesanti (classe 5). Spostamenti/giorno di scambio. Giorno feriale invernale. Fonte: Autostrade 2005

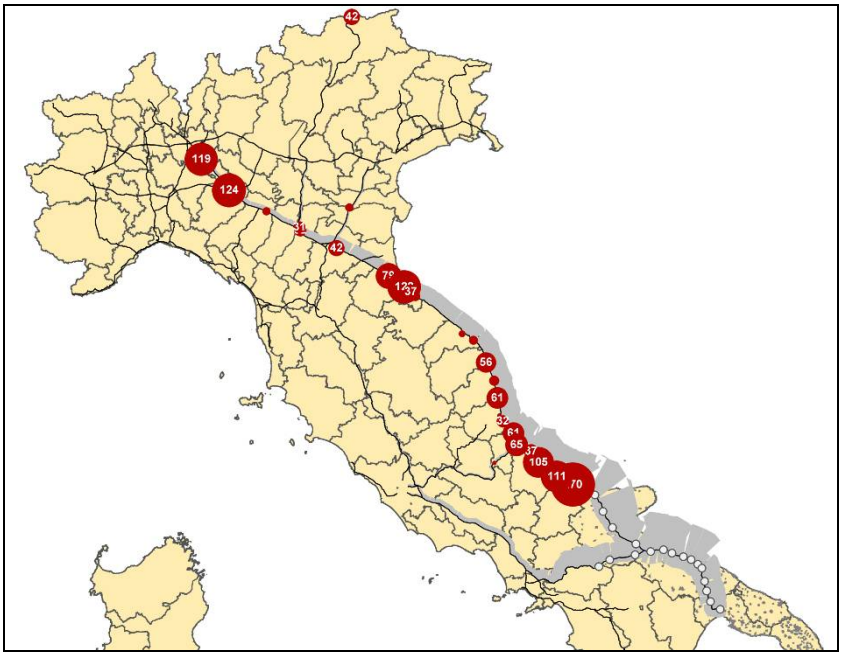


Figura 20. Spostamenti casello-casello di mezzi pesanti (classe 5). Spostamenti/giorno feriale invernale. Principali destinazioni dalla Puglia. Fonte: Autostrade 2005

Nella seguente tabella si riportano i caselli esterni al territorio pugliese con più di 40 spostamenti giornalieri, giorno feriale invernale, di mezzi pesanti (classe 5) provenienti dalla Puglia. Oltre ai 270

spostamenti giornalieri di mezzi pesanti destinati al vicino casello di Termoli, si notano i 243 destinati in Lombardia (Piacenza Sud e Milano Sud) e i 201 destinati al distretto romagnolo di Rimini e Cesena.

Tabella 18. Spostamenti casello-casello di mezzi pesanti (classe 5). Spostamenti/giorno feriale invernale. Principali destinazioni dalla Puglia. Fonte: Autostrade 2005

Casello di destinazione	Spost Da Puglia
TERMOLI MOLISE	270
PIACENZA SUD	124
RIMINI N.-BELLARIA SANTARC.	122
MILANO SUD	119
MONTENERO BISACCIA VASTO SUD	111
VAL DI SANGRO	105
CESENA NORD	79
PESCARA OVEST-CHIETI	65
S.BENED. DEL TRONTO ASCOLI P.	61
PESCARA N.-CITTA' S. ANGELO	61
MACERATA-CIVITANOVA MARCHE	56
BOLOGNA S. LAZZARO	42
BRENNERO	42

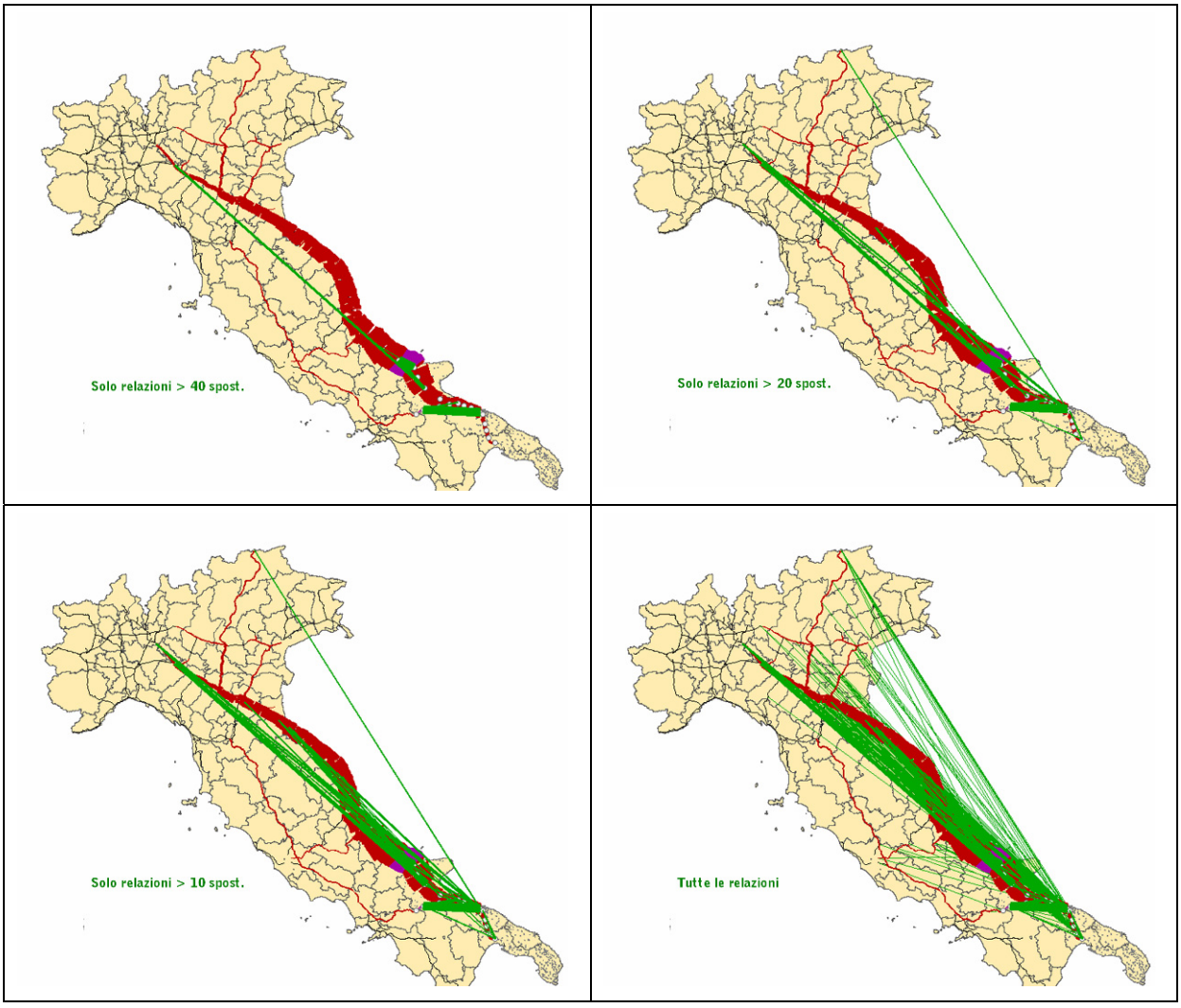


Figura 21. Matrice casello-casello: da > 40 spostamenti a tutte le relazioni.

Il numero di mezzi pesanti (classe 5) che giornalmente accedono alla rete autostradale dai caselli pugliesi non presenta fluttuazioni stagionali: non si apprezzano infatti variazioni significative fra inverno ed estate. Notevole invece, ovviamente, la riduzione di veicoli pesanti tra giorno feriale e giorno festivo, con una riduzione che si attesta intorno all'83% sia nel periodo invernale che in quello estivo.

Nel giorno feriale invernale la quota di spostamenti originati nei caselli pugliesi e destinati in Puglia (spostamenti interni-interni alla regione) rispetto al totale degli spostamenti originati nei caselli pugliesi (interni-interni + interni-esterni) risulta pari al 35%.

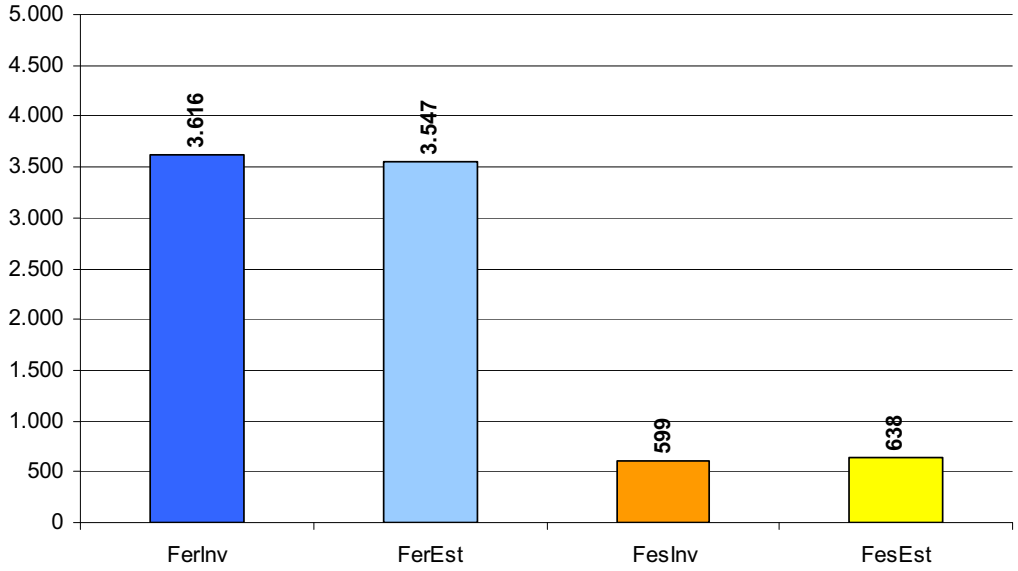


Grafico 31. Spostamenti di mezzi pesanti (classe 5) originati nei caselli pugliesi - Fonte: Autostrade 2005

1.3.4 LA CAMPAGNA INDAGINI TECNOPOLIS 2007

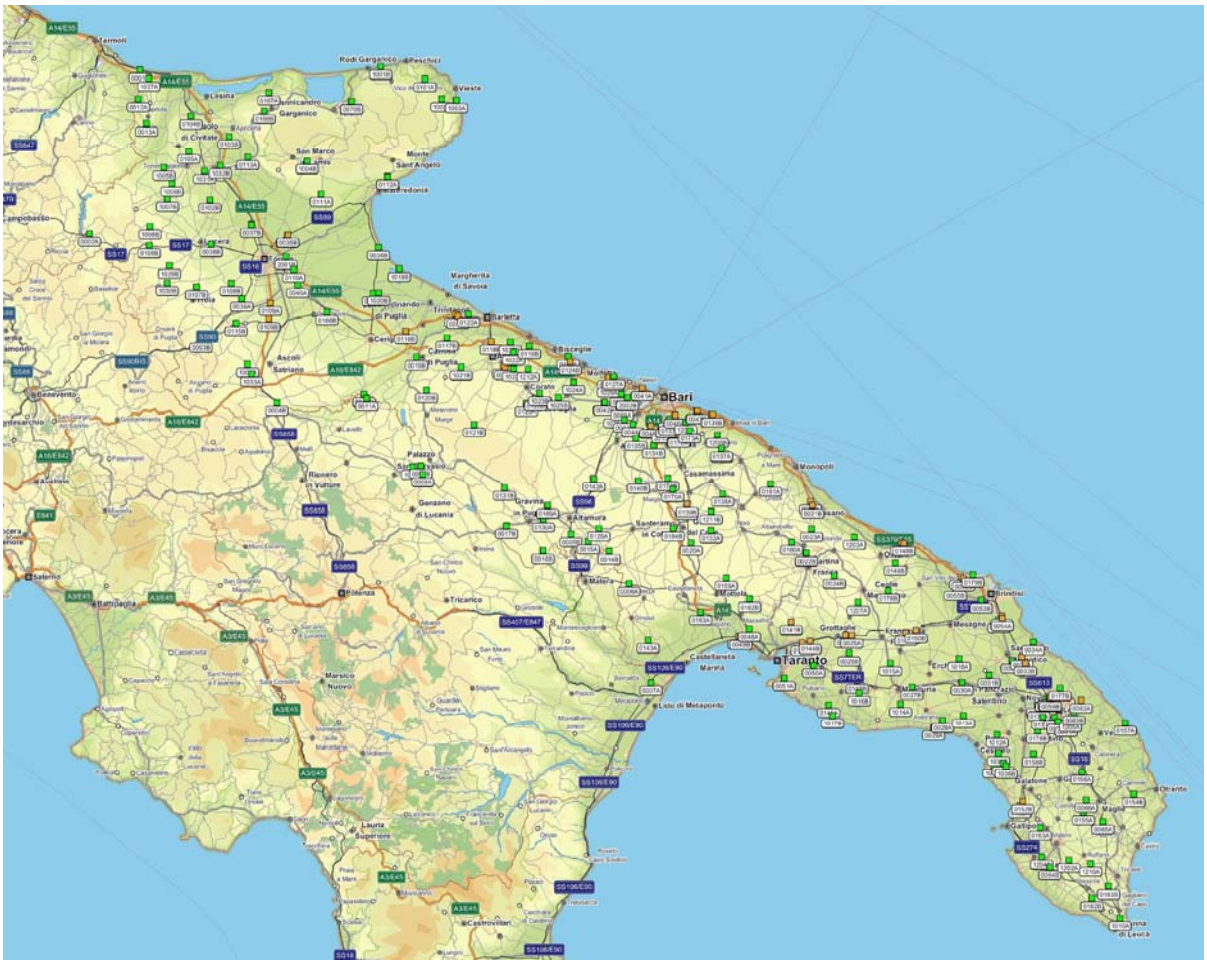
Di seguito verranno analizzati i rilievi di flussi veicolari della campagna indagini Tecnopolis 2007.

Le attività di indagini effettuate sono state:

- rilievi automatici dei flussi di traffico sulla rete extraurbana
- indagini cordonali con interviste dirette ad un campione di veicoli leggeri e pesanti
- indagini ai varchi dei porti con traffico passeggeri e Ro-Pax

1.3.4.1 I rilievi dei flussi veicolari

La campagna di rilevo è stata effettuata dal 17 settembre al 20 ottobre 2007 durante i giorni feriali nell'arco delle 24 ore. Sono stati effettuati rilievi su 406 sezioni monodirezionali di cui 346 con l'utilizzo dei sistemi automatici di rilevamento della Nu-Metrics modello HI-STAR NC-97 e 60 con il sistema radar Techtronic DTS-COMPACT 1000 JR.


Bari
Taranto
Barletta
Foggia
Lecce
Brindisi
Andria
Trani
Monopoli
Molfetta
Bitonto
Altamura
Gravina in Puglia
Cerignola
Manfredonia
Vieste
Rodi Garganico
Peschici
Lesina
Termoli
Benevento
Ascoli Satriano
Melfi
Venosa
Potenza
Tricarico
Matera
Ginosa
Castellaneta
Martina Franca
Ostuni
Fasano
Mesagne
Francavilla Fontana
Grottaglie
Manduria
Maruggio
Gallipoli
Otranto
Casamassima
Santeramo in Colle
Palagiano
Massafra
Mottola
Ginosa Marina
Lido di Metaponto
Policoro
Rotondella
Nova Siri
Rocca Imperiale
Roseto Capo Spulico
Trebisacce
Cassano allo Ionio
Corigliano Calabro
Rossano
Cariati
Crotone
Cirò Marina
Melissa
Isola di Capo Rizzuto
Le Castella
Scandale
Petilia Policastro
Cutro
Strongoli
Rocca di Neto
Belvedere di Spinello
Casabona
Santa Severina
Roccabernarda
Scala Coeli
Cerchiara di Calabria
Alessandria del Carretto
Saracena
Castrovillari
Lauria
Lagonegro
Maratea
Sapri
Agropoli
Battipaglia
Salerno
Eboli
Paestum
Marina di Camerota
Scalea
Diamante
Belvedere Marittimo
Cetraro
Paola
Amantea
Falerna
Lamezia Terme
Nicastro
Soverato
Catanzaro Lido
Squillace
Sellia Marina
Botricello
Cropani
Isola di Capo Rizzuto
Crotone
Cirò Marina
Melissa

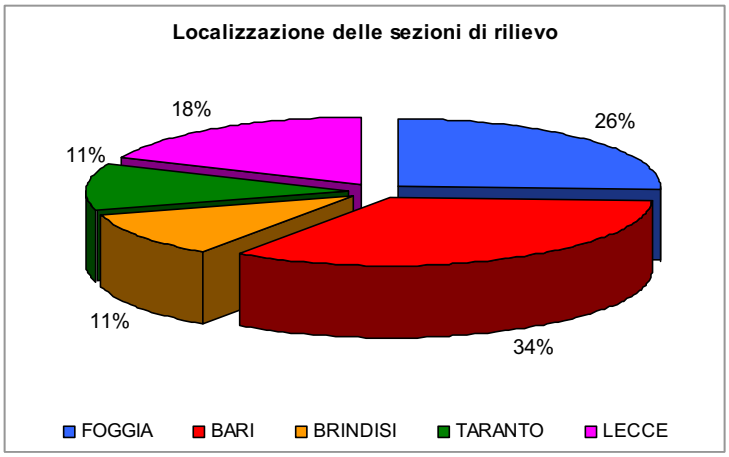


Grafico 32. Ripartizione percentuale delle sezioni di rilievo per ciascuna provincia.

Tabella 19. Quadro di sintesi delle sezioni di rilievo.

PROVINCIA	STRADE STATALI	STRADE PROVINCIALI	ALTRE STRADE	TOTALE
FOGGIA	70	26	8	104
BARI	45	93	-	138
BRINDISI	34	10	-	44
TARANTO	26	16	4	46
LECCE	28	44	2	74
TOTALE	203	189	14	406

Il territorio regionale è stato analizzato sulla base dei dati dedotti dalla campagna di rilevamento, al fine di determinare l'entità complessiva dei volumi di traffico giornaliero, la ripartizione di tali volumi fra veicoli leggeri e mezzi pesanti, le direttrici maggiormente utilizzate e la fluttuazione oraria dei flussi. È stata effettuata un analisi per capire in generale quali siano le principali criticità della rete, quindi sono state effettuate delle analisi di dettaglio per alcuni ambiti, amministrativi e territoriali (per ciascuna provincia, per ciascun capoluogo di provincia e per ambiti territoriali di particolare interesse).

Per le analisi degli ambiti amministrativi sono stati individuati cordoni provinciali e cordoni dei capoluoghi di provincia; per l'analisi degli ambiti territoriali non amministrativi sono stati analizzati: il Gargano, il Sub Appennino Dauno, il Parco delle Murge, il Sud Salento.

Analisi delle principali criticità

Dall'analisi dei rilievi effettuati emerge una situazione allarmante per quel che riguarda la fruizione delle strade pugliesi. L'andamento dei flussi nelle 24 ore di rilievo evidenzia come molte strade sfiorino valori di flussi prossimi alla capacità della strada.

La SS16 (a nord e a sud di Bari) e la SS100 (Bari-Gioia del Colle) presentano i flussi sia nell'intera giornata che nell'ora di punta più elevati di tutta la rete stradale principale pugliese.

Sulle strade a due corsie i flussi maggiori si presentano sulla SP101 (Taranto-Talsano) e sulla SS7 (Taranto-Lecce).

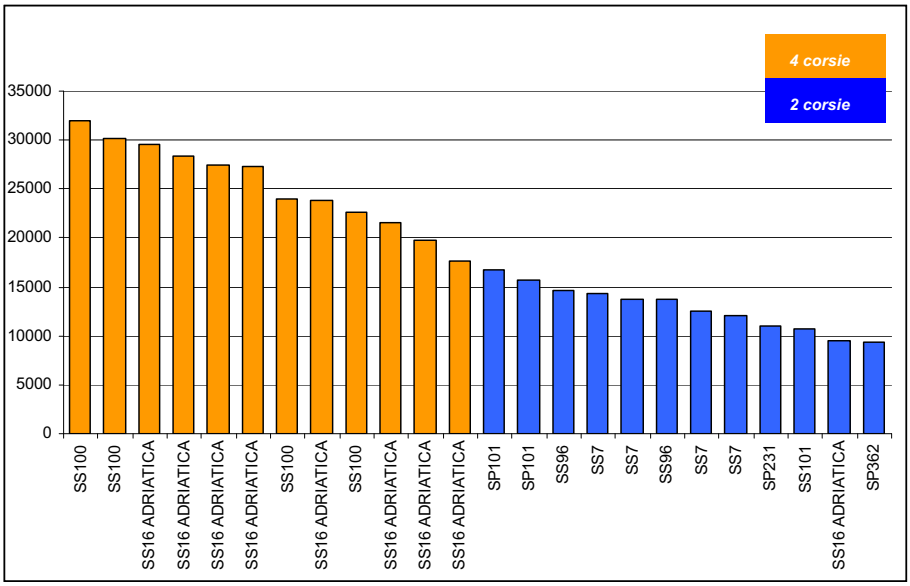


Grafico 33. Andamento dei flussi nelle 24 ore di rilievo sulle più trafficate

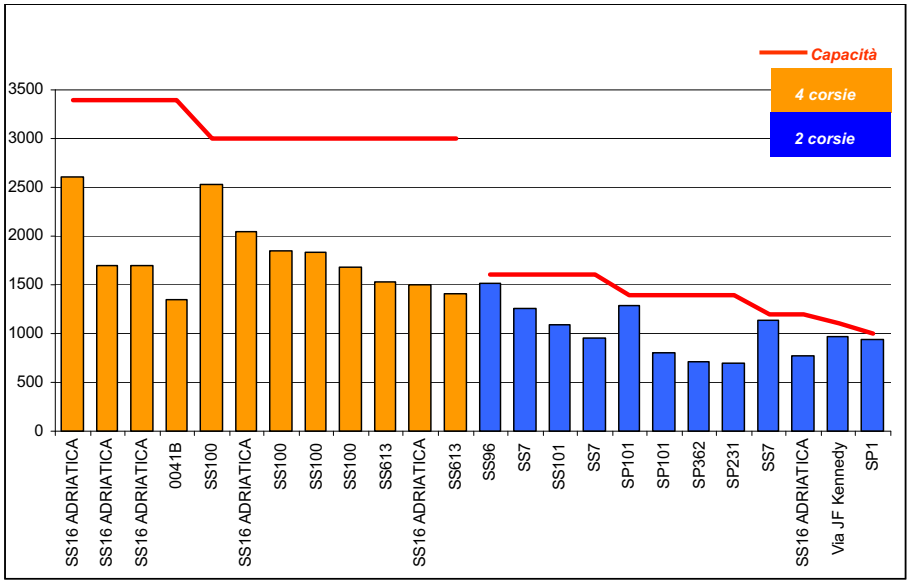


Grafico 34. Andamento dei flussi nell'ora di punta (7:15-8:15) sulle più trafficate

Tabella 20. Descrizione delle strade a 4 corsie più trafficate nell'ora di punta

ID SEZ	N CORSIE	STRADA	Località	Provincia	HP_TOT	Capacità	Normalizzazione (HP_TOT/Capacità
0046A	4	SS100	Castellaneta Marina	Bari	2532	3000	0.84
0041A	4	SS16 ADRIATICA	san Matteo	Bari	2608	3400	0.77
0141B	4	SP172	Masseria Attichiaro	Taranto	849	1200	0.71
0047B	4	SS16 ADRIATICA	San Giorgio	Bari	2042	3000	0.68
0172A	4	SS100	Valenzano	Bari	1850	3000	0.62
0046B	4	SS100	Castellaneta Marina	Bari	1839	3000	0.61
0172B	4	SS100	Valenzano	Bari	1685	3000	0.56
0054B	4	SS613	Tuturano	Brindisi	1528	3000	0.51
0047A	4	SS16 ADRIATICA	San Giorgio	Bari	1507	3000	0.50
0136B	4	SS16 ADRIATICA	Cozze	Bari	1696	3400	0.50
0061A	4	SS16 ADRIATICA	Lecce	Lecce	1694	3400	0.50
0056B	4	SS613	Lecce Nord	Lecce	1414	3000	0.47
0045A	4	SP236	Bitritto Nord	Bari	1335	3000	0.45
0124B	4	SS16 ADRIATICA	Bisceglie Sud	Bari	1325	3000	0.44
0056A	4	SS613	Lecce Nord	Lecce	1303	3000	0.43
0033B	4	SS613	Squinzano	Lecce	1256	3000	0.42
0041B	4	SS16 ADRIATICA	san Matteo	Bari	1344	3400	0.40
0141A	4	SP172	Masseria Attichiaro	Taranto	463	1200	0.39
0136A	4	SS16 ADRIATICA	Cozze	Bari	1311	3400	0.39
0033A	4	SS613	Squinzano	Lecce	1046	3000	0.35
0054A	4	SS613	Tuturano	Brindisi	1033	3000	0.34
0124A	4	SS16 ADRIATICA	Bisceglie Sud	Bari	1005	3000	0.34
0128B	4	SS16 ADRIATICA	Giovinazzo	Bari	1073	3400	0.32
0021A	4	SS16 ADRIATICA	Fasano	Brindisi	1054	3400	0.31

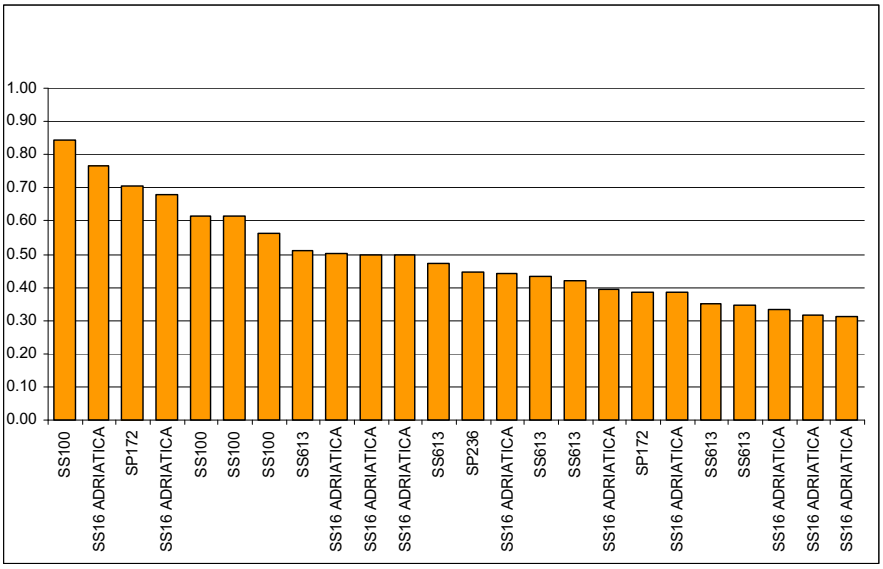


Grafico 35. Strade a 4 corsie: rapporto tra la capacità e i flussi nell'ora di punta delle strade più trafficate

Tabella 21. Descrizione delle strade a 2 corsie più trafficate nell'ora di punta

ID SEZ	N CORSIE	STRADA	Località	Provincia	HP_TOT	Capacità	Normalizzazione (HP_TOT/Capacità
0050B	2	SS7	San Giorgio Jonico	Taranto	1139	1200	0.95
0043B	2	SS96	Palo del collo	Bari	1517	1600	0.95
0063B	2	SP1	Rosa Marina	Lecce	944	1000	0.94
0051A	2	SP101	Talsano	Taranto	1294	1400	0.92
1201B	2	Via JF Kennedy	Surbo	Lecce	968	1100	0.88
0053B	2	SS7	Brindisi	Brindisi	1251	1600	0.78
0059B	2	SS101	Lecce	Lecce	1094	1600	0.68
0044A	2	SP1	Modugno	Bari	644	1000	0.64
0040A	2	SS16 ADRIATICA	Foggia	Foggia	768	1200	0.64
0133B	2	SP80	Valenzano	Bari	639	1000	0.64
0175A	2	SP Copertino	Monteroni	Lecce	626	1000	0.63
1205A	2	SP241	Lizzanello Sud	Lecce	625	1000	0.63
0053A	2	SS7	Brindisi	Brindisi	961	1600	0.60
2002A	2	SP156	(Bari/Bitonto)	Bari	589	1000	0.59
0058A	2	SP4	Masseria Marsell	Lecce	573	1000	0.57
0051B	2	SP101	Talsano	Taranto	797	1400	0.57
0050A	2	SS7	San Giorgio Jonico	Taranto	625	1200	0.52
0142B	2	SS96	Masseria Denora	Bari	621	1200	0.52
0060B	2	SP362	Lecce	Lecce	713	1400	0.51
0068B	2	SP231	Bitonto	Bari	691	1400	0.49
0057B	2	SS16 ADRIATICA	Lecce	Lecce	591	1200	0.49
1208A	2	SP60	Triggiano San Giorgio	Bari	488	1000	0.49
1024A	2	SP112Molfetta-Terli	Terlizzi(Terlizzi/Molfetta)	Bari	454	1000	0.45
1028A	2	SP119 Bitonto-Palo	Bitonto /Palo del colle	Bari	444	1000	0.44

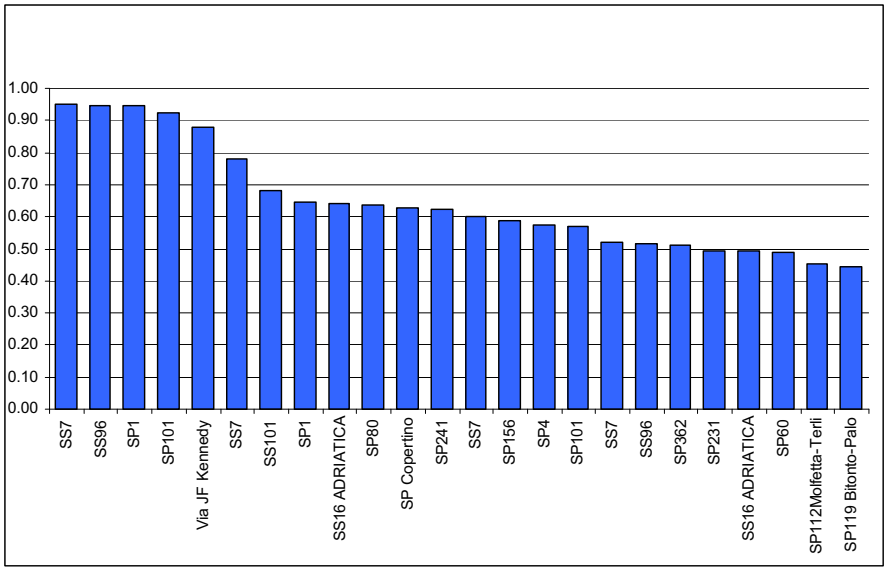


Grafico 36. Strade a 2 corsie: rapporto tra la capacità e i flussi nell'ora di punta delle strade più trafficate

I veicoli circolanti sulla rete stradale sono quasi costanti nell'intero arco della giornata: il valore tra i picchi delle ore di punta e i flessi delle ore di morbida non presentano grossi scostamenti come evidenzia il grafico successivo. Risulta fortemente presente la componente dei veicoli leggeri mentre scarsa la presenza di mezzi pesanti anche nelle strade a 4 corsie.

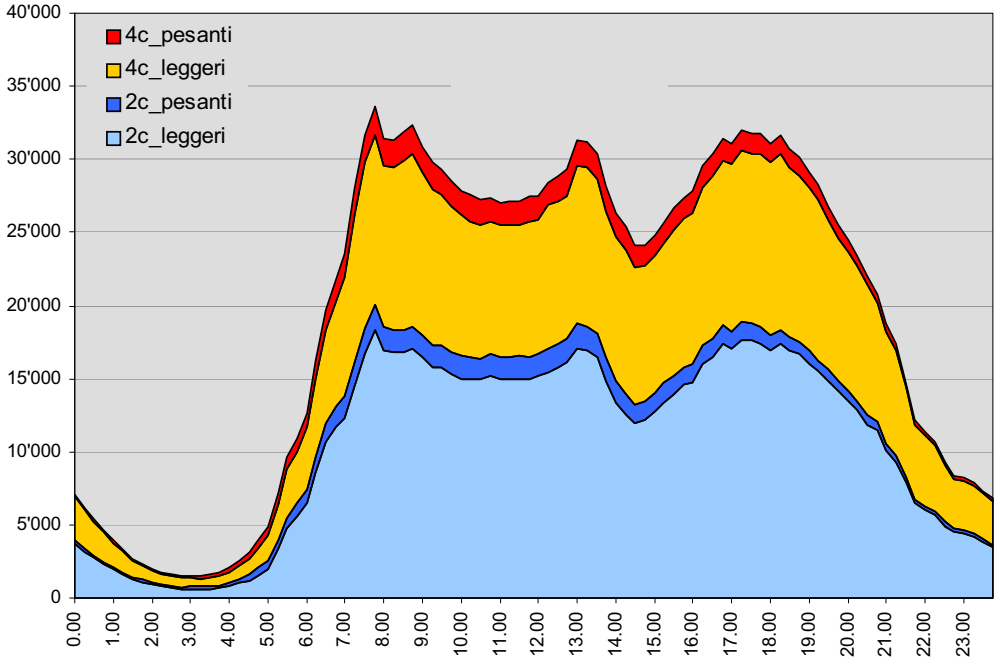


Grafico 37. Cumulata dei veicoli nell'arco della giornata

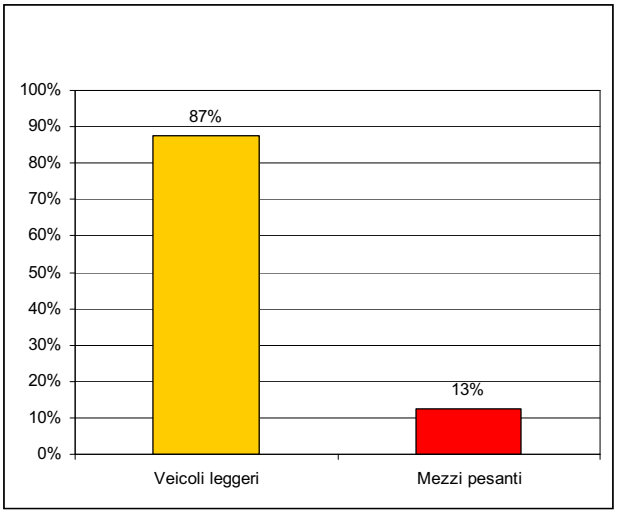


Grafico 38. Composizione veicolare nelle strade a 4 corsie nell'arco delle 24 ore

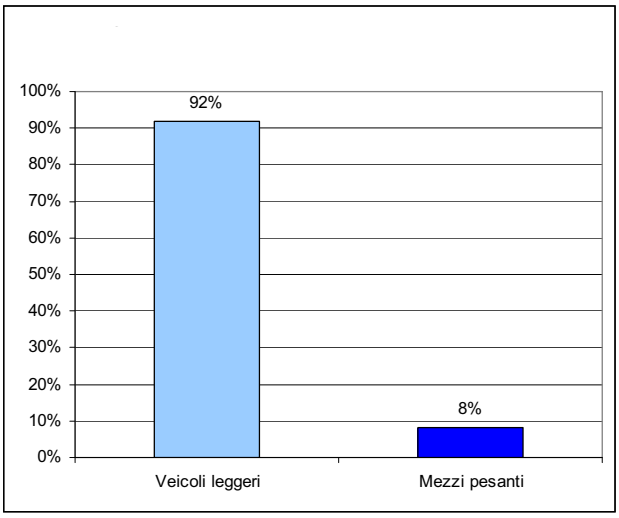


Grafico 39. Composizione veicolare nelle strade a 2 corsie nell'arco delle 24 ore

La velocità media sulla rete stradale risulta elevate sia nelle strade a due corsie che in quelle a quattro. I limiti di velocità vengono abbondantemente superati da più del 15% dei veicoli presenti.

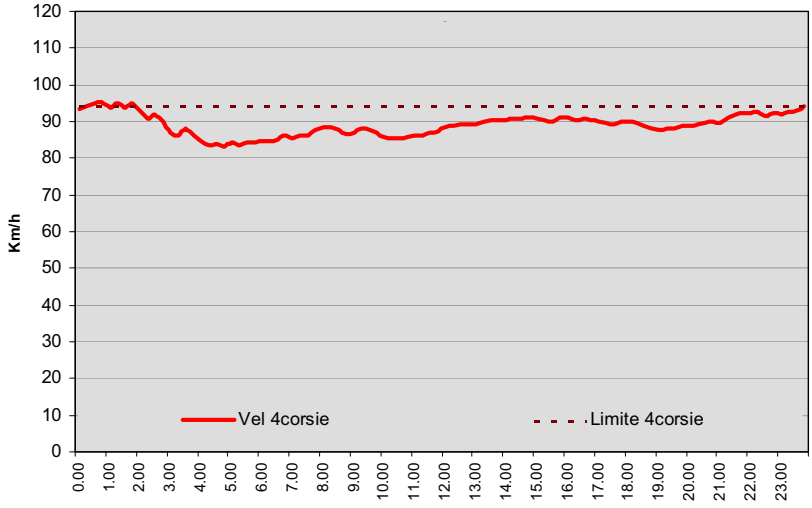


Grafico 40. Velocità media sulle strade a 4 corsie nell'arco delle 24 ore

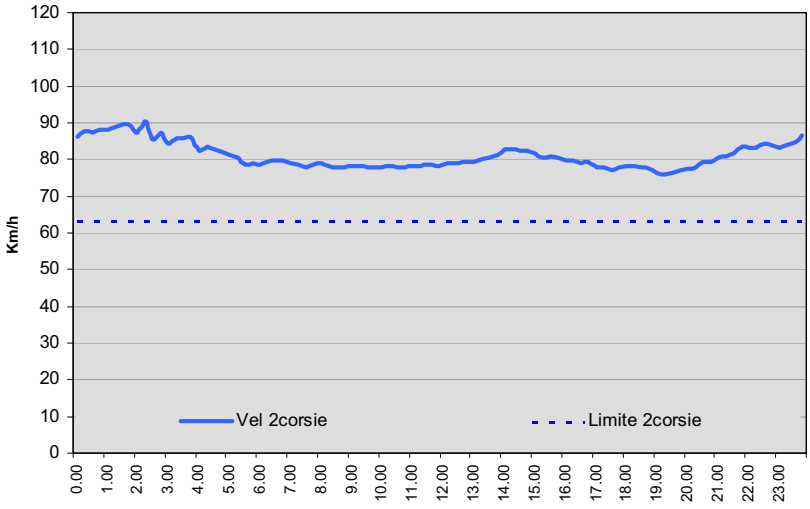


Grafico 41. Velocità media sulle strade a 2 corsie nell'arco delle 24 ore

Analisi ai cordoni provinciali

I dati relativi alle analisi al cordone di ciascuna provincia sono riportati nelle pagine seguenti.

La Tabella 22 mostra, per ciascuna provincia, i valori i totali di spostamento in ingresso ed in uscita dal cordone provinciale.

Tabella 22. Flussi rilevati al cordone provinciale, per tipologia di veicoli e per direzione.

Tipologia	Direzione	PROVINCIA					
		FOGGIA	BARI	BRINDISI	TARANTO	LECCE	TOTALE
Leggeri	Ingresso	22.510	63.101	52.232	37.497	19.589	194.929
Leggeri	Uscita	22.165	62.959	49.510	38.551	20.217	193.402
	Totale Leggeri	44.675	126.060	101.742	76.048	39.806	388.331
Pesanti	Ingresso	6.045	9.409	5.605	5.617	1.913	28.589
Pesanti	Uscita	5.456	9.790	5.730	5.161	1.661	27.798
	Totale Pesanti	11.501	19.199	11.335	10.778	3.574	56.387
	TOTALE	56.176	145.259	113.077	86.826	43.380	444.718

Il territorio provinciale che muove la maggiore quantità di veicoli, sia in ingresso che in uscita, è quello della provincia di Bari con un valore complessivo di oltre 145.000 spostamenti, seguito a breve distanza dalla provincia di Brindisi con 113.000 spostamenti; sensibilmente più lontani sono i valori

delle province di Taranto, Foggia e Lecce, dove quest'ultima ha uno scambio che è pari a circa 1/3 di quello della provincia di Bari.

I veicoli leggeri si muovono in gran parte da/per le province di Bari e Brindisi, complessivamente 228.000 veicoli su un totale di 388.000, pari dunque a quasi il 60%, mentre il traffico pesante, più di 30.000 veicoli complessivi per le due province è pari a circa il 55% del totale. La provincia con il minor numero di ingressi/uscite è Lecce con un valore, rispetto al totale, del 10% per i veicoli leggeri e del 6% per i mezzi pesanti.

La ripartizione modale complessiva dello scambio di flussi delle provincie pugliesi è rappresentata nel Grafico 42.

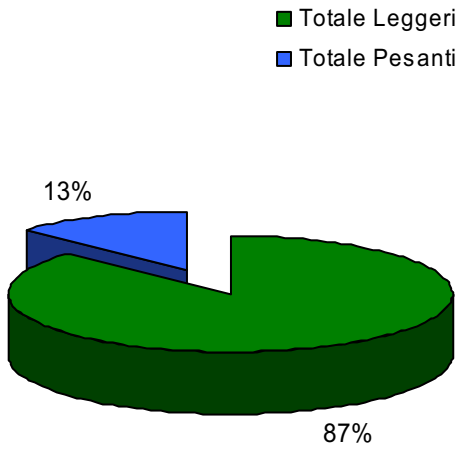


Grafico 42. Ripartizione modale dei flussi veicolari di scambio dai cordoni provinciali – Totale

Il dettaglio associato a ciascuna provincia viene visualizzato nel **Grafico** 43, come si vede, la provincia di Bari e quella di Brindisi si distaccano dalle rimanenti essendo, tra l'altro, entrambe interessate da flussi giornalieri di veicoli leggeri superiori alle 100.000 unità.

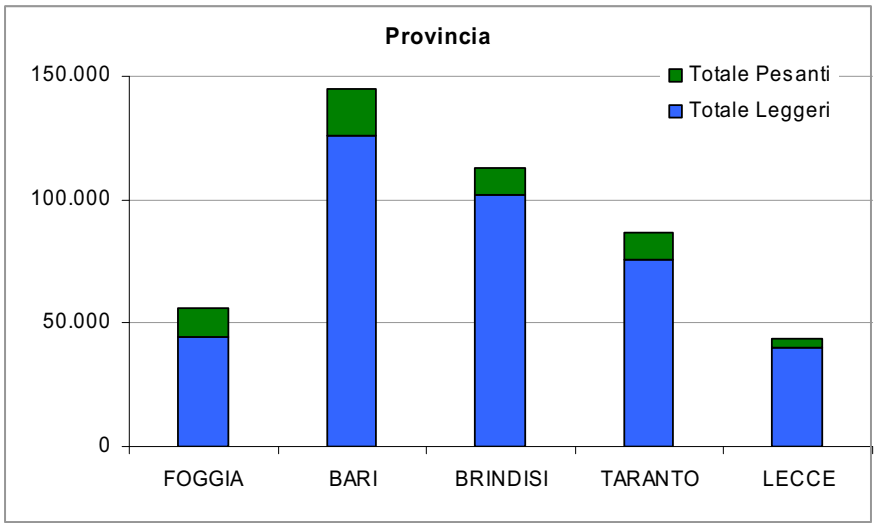


Grafico 43**. Ripartizione modale dei flussi veicolari di scambio dai cordoni provinciali – Dettaglio provinciale**

Volendo visualizzare l'ulteriore suddivisione dei dati provinciali in ingessi ed uscite si ottiene il Grafico 44.

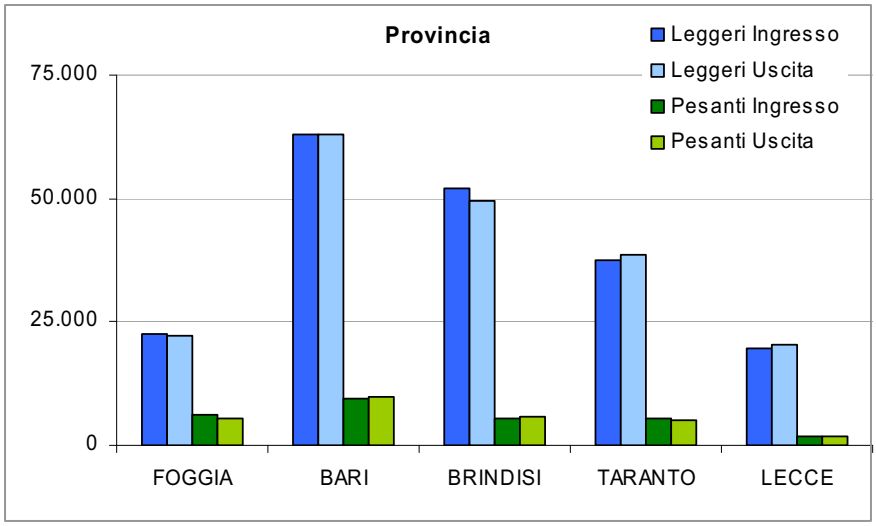
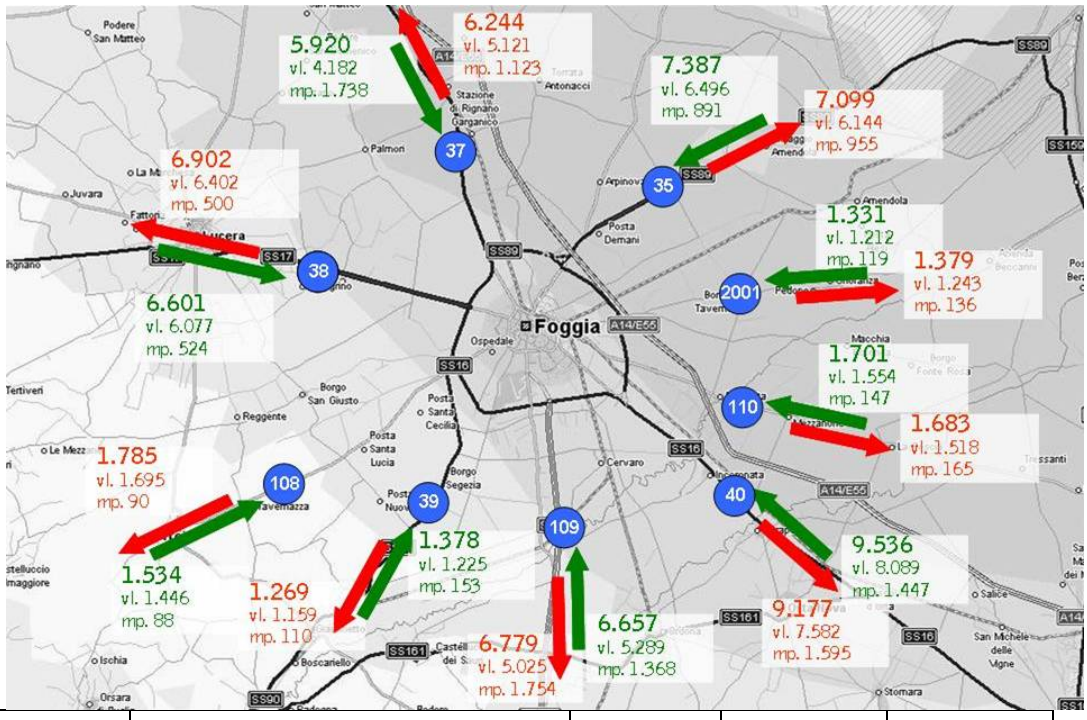


Grafico 44. Ripartizione modale dei flussi veicolari in ingresso e uscita dai cordoni provinciali – Dettaglio provinciale

Analisi ai cordoni dei capoluoghi di provincia

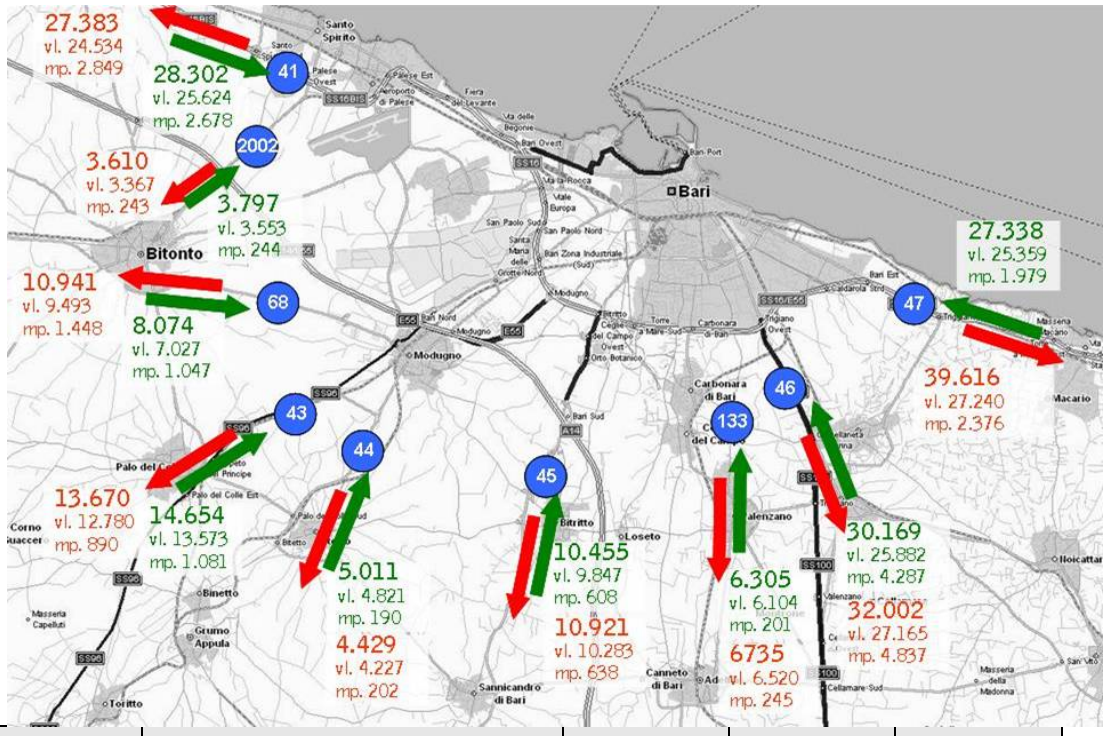
I rilievi al cordone di ogni provincia vengono sinteticamente mostrati nelle schede seguenti.

FOGGIA



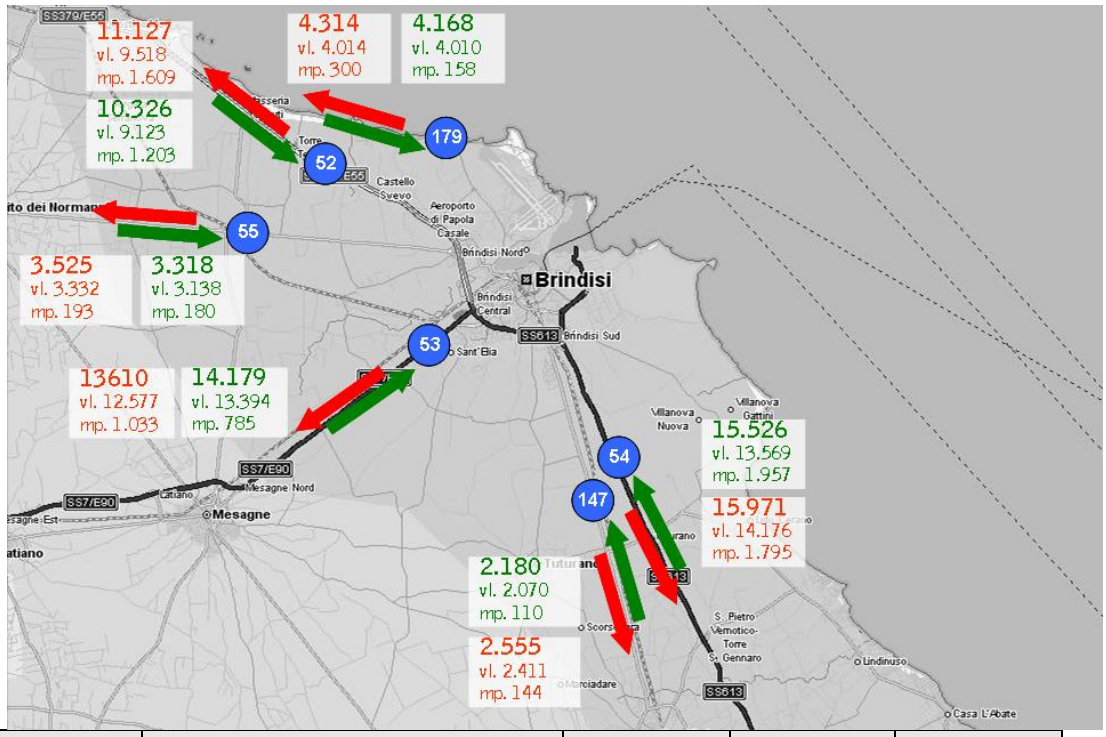
Sezione	Strada	Totale	Leggeri	Pesanti
0035A	SS89	7.099	6.144	955
0035B	SS89	7.387	6.496	891
0037A	SS16 ADRIATICA km664+800	5.920	4.182	1.738
0037B	SS16 ADRIATICA km664+800	6.244	5.121	1.123
0038A	SS17 APPULO-SANNITICA	6.601	6.077	524
0038B	SS17 APPULO-SANNITICA	6.902	6.402	500
0039A	SS90	1.378	1.225	153
0039B	SS90	1.269	1.159	110
0040A	SS16 ADRIATICA km696+500	9.536	8.089	1.447
0040B	SS16 ADRIATICA km696+500	9.177	7.582	1.595
0108A	SP546	1.534	1.446	88
0108B	SP546	1.785	1.695	90
0109A	SS655	6.779	5.025	1.754
0109B	SS655	6.657	5.289	1.368
0110A	SS544	1.701	1.554	147
0110B	SS544	1.683	1.518	165
2001A	SP70 - via del mare	1.379	1.243	136
2001B	SP70 - via del mare	1.331	1.212	119
	TOTALE	84.362	71.459	12.903

BARI



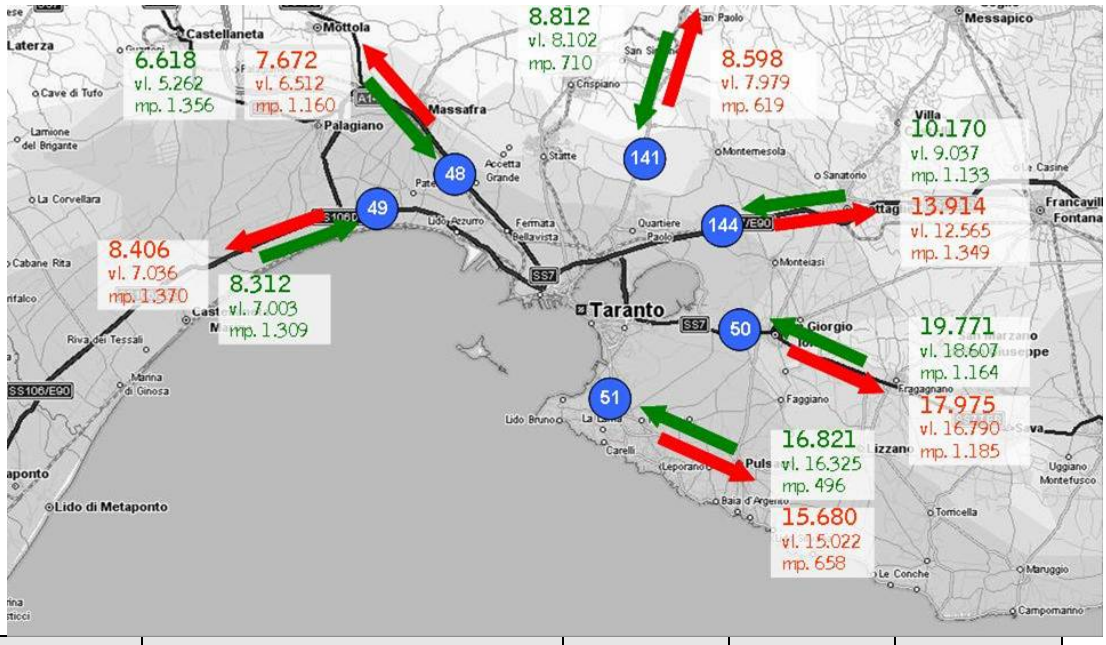
Sezione	Strada	Totale	Leggeri	Pesanti
0041A	SS16 ADRIATICA	28.302	25.624	2.678
0041B	SS16 ADRIATICA	27.383	24.534	2.849
0043A	SS96	13.670	12.780	890
0043B	SS96	14.654	13.573	1.081
0044A	SP1	5.011	4.821	190
0044B	SP1	4.429	4.227	202
0045A	SP236	10.455	9.847	608
0045B	SP236	10.921	10.283	638
0046A	SS100	30.169	25.882	4.287
0046B	SS100	32.002	27.165	4.837
0047A	SS16 ADRIATICA	29.616	27.240	2.376
0047B	SS16 ADRIATICA	27.338	25.359	1.979
0068A	SP231	10.941	9.493	1.448
0068B	SP231	8.074	7.027	1.047
0133A	SP80	6.765	6.520	245
0133B	SP80	6.305	6.104	201
2002A	SP156	3.797	3.553	244
2002B	SP156	3.610	3.367	243
	TOTALE	273.442	247.399	26.043

BRINDISII



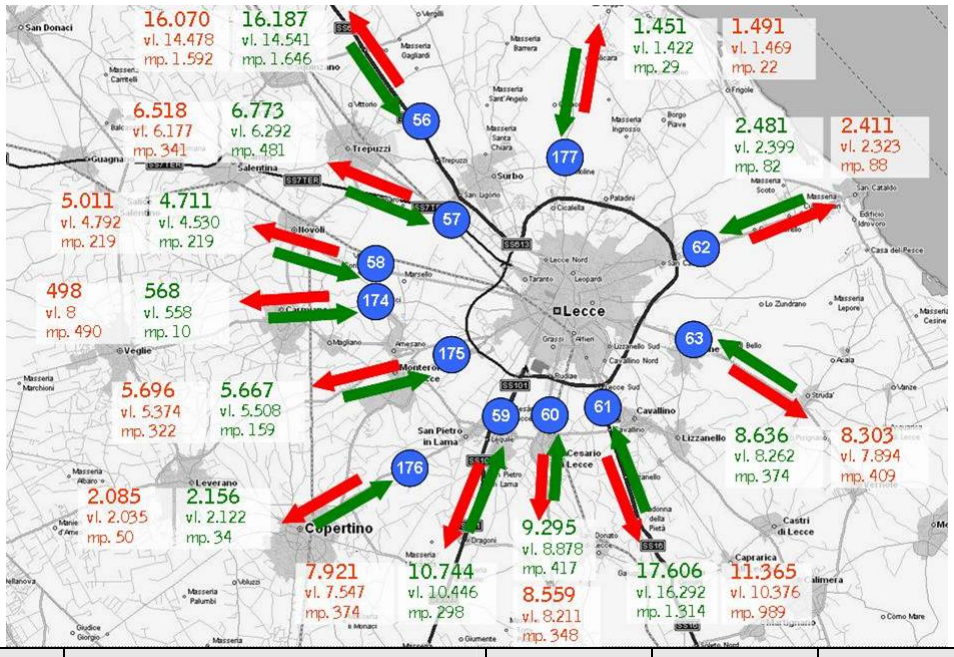
Sezione	Strada	Totale	Leggeri	Pesanti
0052A	SS379	11.127	9.518	1.609
0052B	SS379	10.326	9.123	1.203
0053A	SS7	13.610	12.577	1.033
0053B	SS7	14.179	13.394	785
0054A	SS613	15.971	14.176	1.795
0054B	SS613	15.526	13.569	1.957
0055A	SS16 ADRIATICA	3.318	3.138	180
0055B	SS16 ADRIATICA	3.525	3.332	193
0147A	SS16 ADRIATICA	2.180	2.070	110
0147B	SS16 ADRIATICA	2.555	2.411	144
0179A	SS16 ADRIATICA	4.168	4.010	158
0179B	SS16 ADRIATICA	4.314	4.014	300
	TOTALE	100.799	91.332	9.467

TARANTO



Sezione	Strada	Totale	Leggeri	Pesanti
0048A	SS7	7.672	6.512	1.160
0048B	SS7	6.618	5.262	1.356
0049A	SS106	8.406	7.036	1.370
0049B	SS106	8.312	7.003	1.309
0050A	SS7	17.975	16.790	1.185
0050B	SS7	19.771	18.607	1.164
0051A	SP101	16.821	16.325	496
0051B	SP101	15.680	15.022	658
0141A	SP172	8.598	7.979	619
0141B	SP172	8.812	8.102	710
0144A	SS7	13.914	12.565	1.349
0144B	SS7	10.170	9.037	1.133
	TOTALE	142.749	130.240	12.509

LECCE



Sezione	Strada	Totale	Leggeri	Pesanti
0056A	SS613	16.187	14.541	1.646
0056B	SS613	16.070	14.478	1.592
0057A	SS16 ADRIATICA	6.518	6.177	341
0057B	SS16 ADRIATICA	6.773	6.292	481
0058A	SP4	4.711	4.530	181
0058B	SP4	5.011	4.792	219
0059A	SS101	7.921	7.547	374
0059B	SS101	10.744	10.446	298
0060A	SP362	9.295	8.878	417
0060B	SP362	8.559	8.211	348
0061A	SS16 ADRIATICA	17.606	16.292	1.314
0061B	SS16 ADRIATICA	11.365	10.376	989
0062A	SP364	2.481	2.399	82
0062B	SP364	2.411	2.323	88
0063A	SP1	8.303	7.894	409
0063B	SP1	8.636	8.262	374
0174A	SP225	498	490	8
0174B	SP225	568	558	10
0175A	SP Copertino	5.667	5.508	159
0175B	SP Copertino	5.696	5.374	322
0176A	SP16	2.085	2.035	50
0176B	SP16	2.156	2.122	34
0177A	SP131	1.451	1.422	29
0177B	SP131	1.491	1.469	22
	TOTALE	162203	152416	9.787

In maniera sintetica, allo stesso modo di quanto fatto a livello provinciale, è possibile aggregare i dati di ogni provincia.

In maniera sintetica, allo stesso modo di quanto fatto a livello provinciale, è possibile aggregare i dati di ogni provincia.

Tabella 23. Flussi rilevati al cordone dei comuni capoluogo, per tipologia di veicoli e per direzione.

Tipologia	Direzione	CAPOLUOGO					
		FOGGIA	BARI	BRINDISI	TARANTO	LECCE	TOTALE
Leggeri	Ingresso	35.570	121.790	45.304	64.336	81.250	348.466
Leggeri	Uscita	35.889	125.609	46.028	65.904	71.166	344.922
Totale Leggeri		71.459	247.399	91.332	130.240	152.416	693.388
Pesanti	Ingresso	6.475	12.315	4.393	6.168	5.025	34.432
Pesanti	Uscita	6.428	13.728	5.074	6.341	4.762	36.354
Totale Pesanti		12.903	26.043	9.467	12.509	9.787	70.786
TOTALE		84.362	273.442	100.799	142.749	162.203	764.174

La ripartizione modale dei flussi di scambio a livello comunale (per i cinque capoluoghi di provincia) è quella mostrata nel **Grafico** 45.

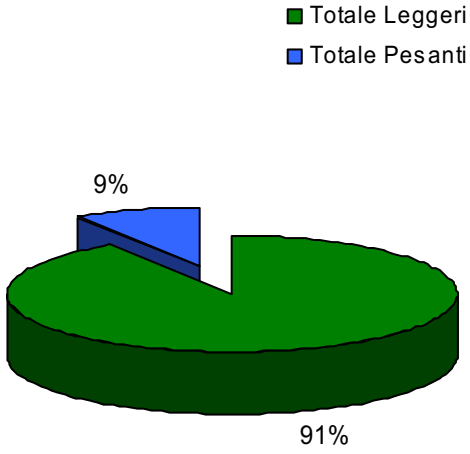


Grafico 45**. Ripartizione modale dei flussi veicolari di scambio dai cordoni dei comuni capoluogo – Totale**

Il dettaglio associato a ciascuna provincia viene visualizzato nel **Grafico** 46.

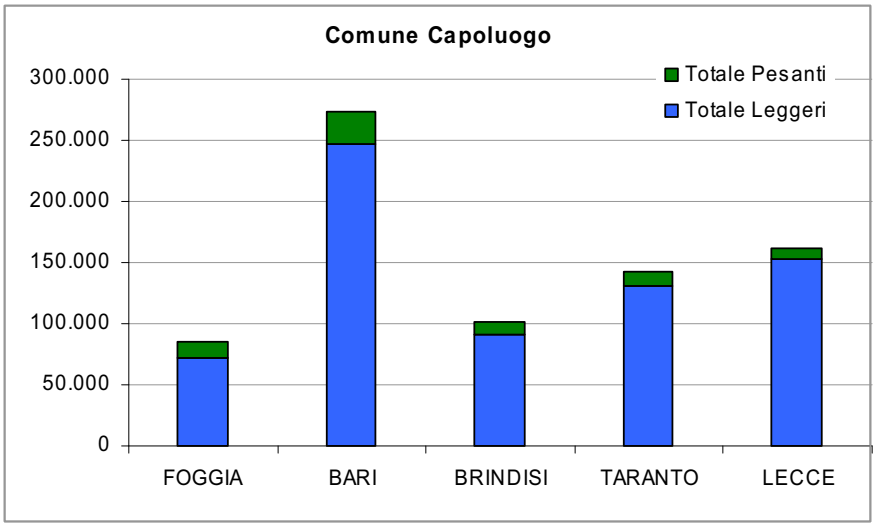


Grafico 46**. Ripartizione modale dei flussi veicolari di scambio dai cordoni dei comuni capoluogo – Dettaglio provinciale**

Si noti dal confronto fra i dati del cordone provinciale (**Grafico** 43) ed i dati della presente analisi (**Grafico** 46) che, mentre a livello provinciale Brindisi segue Bari, a livello di capoluogo la sua dinamicità complessiva (in termini di flusso complessivo di scambio) è inferiore a quella di Lecce e a quella di Taranto.

In maniera analoga all'analisi dei cordoni provinciali, il **Grafico** 47 mostra la suddivisione dei dati provinciali in ingessi ed uscite.

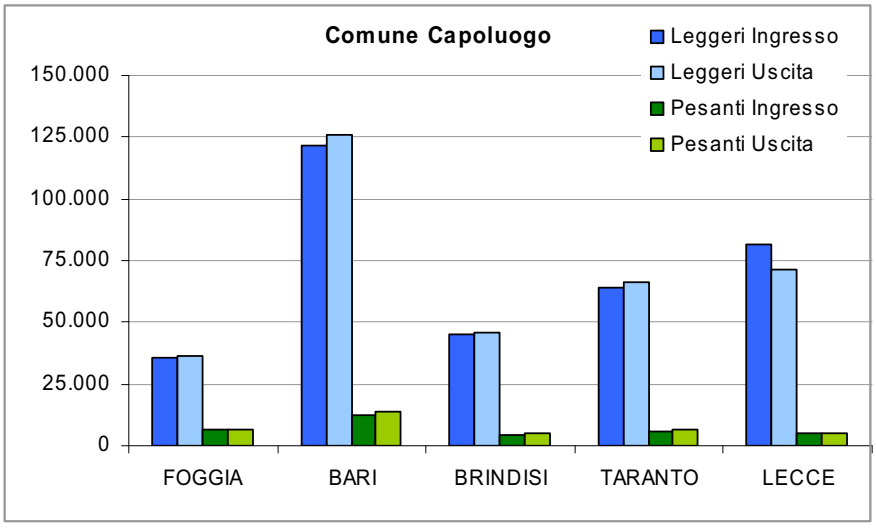


Grafico 47**. Ripartizione modale dei flussi veicolari in ingresso e uscita dai cordoni dei comuni capoluogo – Dettaglio provinciale**

Analisi sulla viabilità in aree a domanda debole ed in aree a particolare valenza ambientale

Analizziamo per facilitare un confronto di sintesi l'evoluzione del traffico nei seguenti ambiti:

- Gargano;
- Sub Appennino Dauno;
- Parco delle Murge;
- Sud Salento.

I rilievi di traffico al cordone dell'ambito territoriale del Gargano

Le sezioni considerate per questo ambito sono elencate nella Tabella 24.

Tabella 24.

Strada	Sezione	Veicoli Leggeri	Mezzi Pesanti
SS693	0070	3610	803
SS89	0101	1184	88
SP45bis	0111	5467	272
SS89	0112	7489	346
SS272	0113	3841	160
SS. Veloce Gargano	0167	4177	328
SS89	0168	2348	71
SS89	1001	1079	80
SS89	1002	259	35
SP Mattinata Vieste	1003	1253	79
SS272	1004	6021	314

Di seguito viene visualizzata la localizzazione delle sezioni considerate.

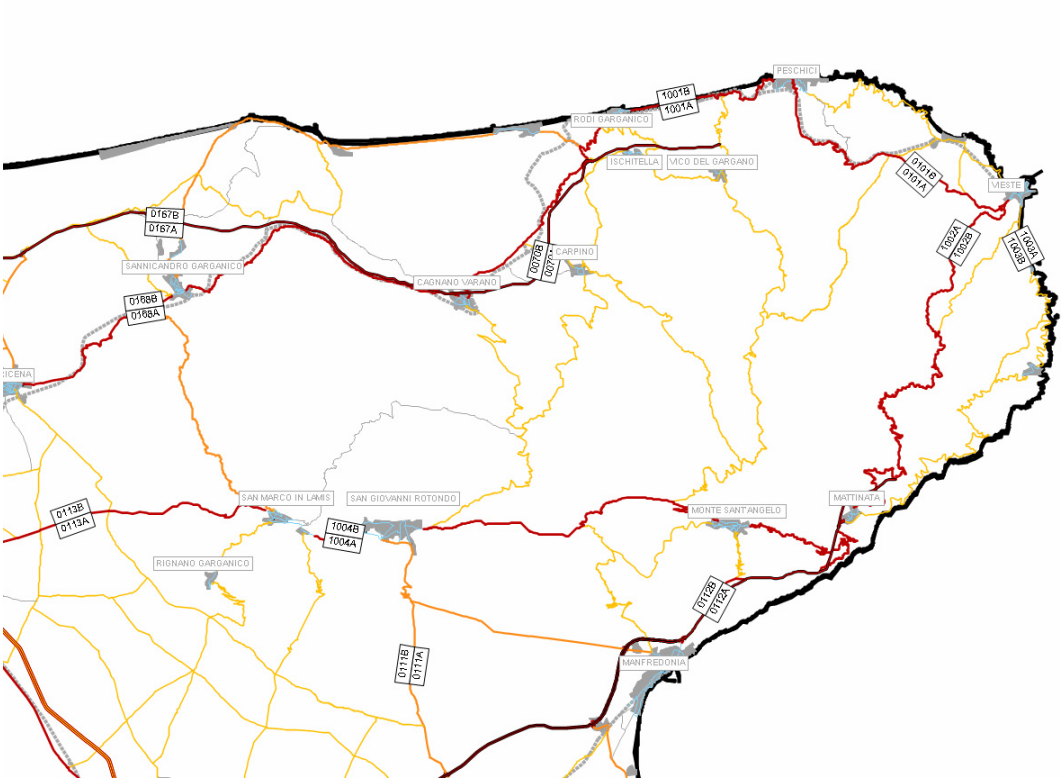


Figura 23. Sezioni di rilievo in ambito del Gargano.

L'ambito territoriale del Gargano è interessato da un movimento di circa 39.000 veicoli, di cui 95% leggeri e 5% pesanti.

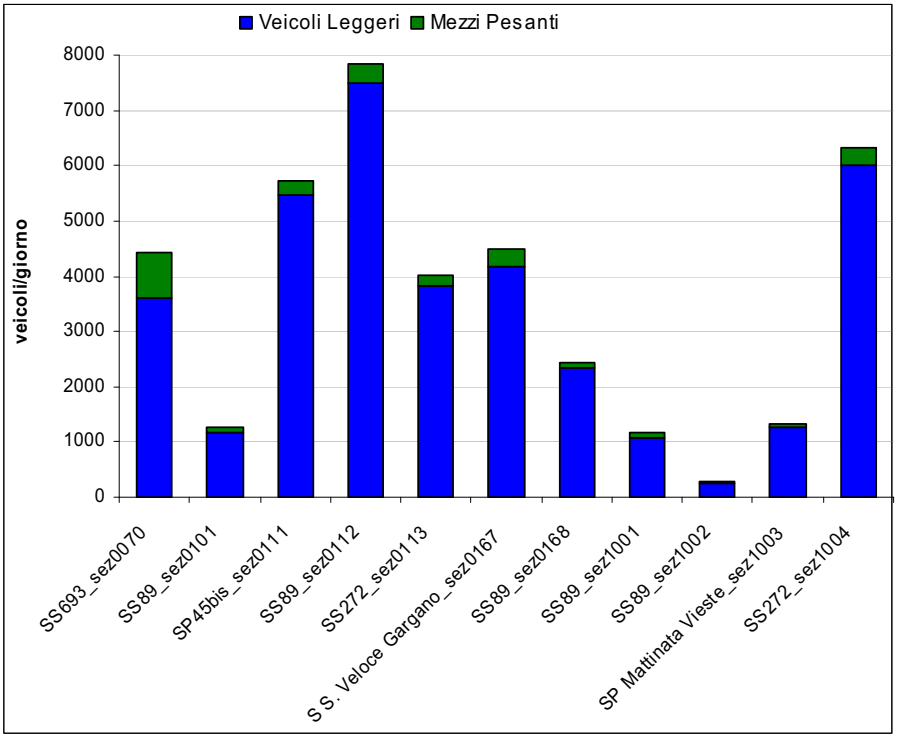


Grafico 48.

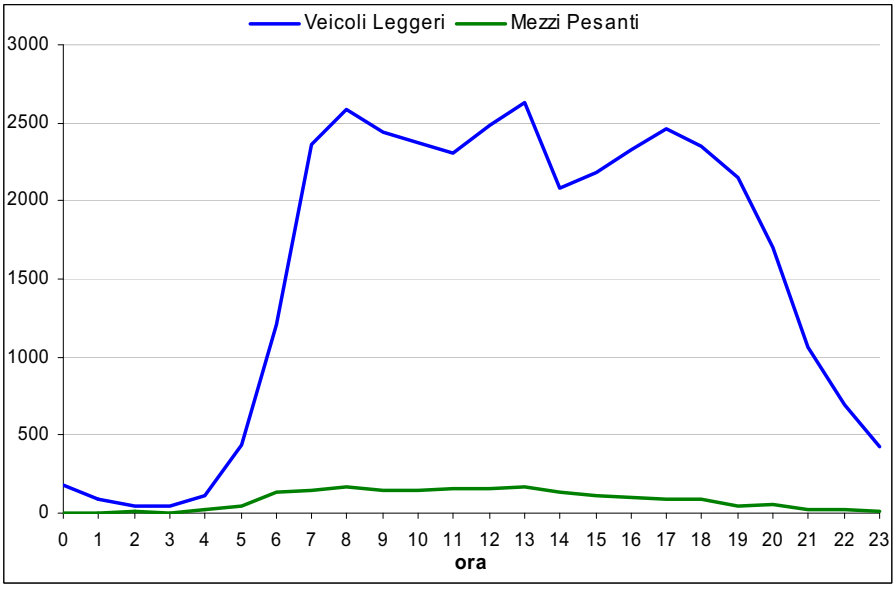


Grafico 49.

I rilievi di traffico al cordone dell'ambito territoriale del Sub Appennino Dauno

Le sezioni considerate per questo ambito sono elencate nella Tabella 25.

Tabella 25.

Strada	Sezione	Veicoli Leggeri	Mezzi Pesanti
SS17 APPULO-SANNITICA	0002	2187	245
SS90	0003	1398	314
SS16TER	0012	362	12
SS376 MAGLIANICA	0013	369	21
SS17 APPULO-SANNITICA	0106	3697	349
SS160	0107	1959	138
SP11 Torremaggiore	1005	432	31
SP10	1006	1122	63
SP16 S.Severo	1007	612	105
SP5	1008	1527	108
SR01 Pedesubappeninica	1009	610	45
SP130	1029	1689	112
SP132	1030	970	20
SR01 Pedesubappeninica	1033	539	77

Di seguito viene visualizzata la localizzazione delle sezioni considerate.

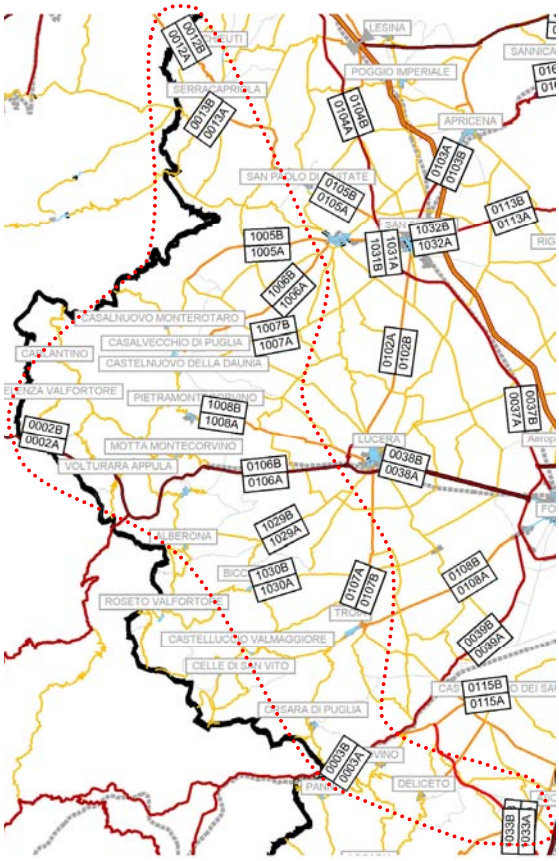


Figura 24. Sezioni di rilievo in ambito del Subappennino.

L'ambito territoriale del Sub Appennino Dauno è interessato da un movimento di circa 19.000 veicoli, di cui 80% leggeri e 20% pesanti.

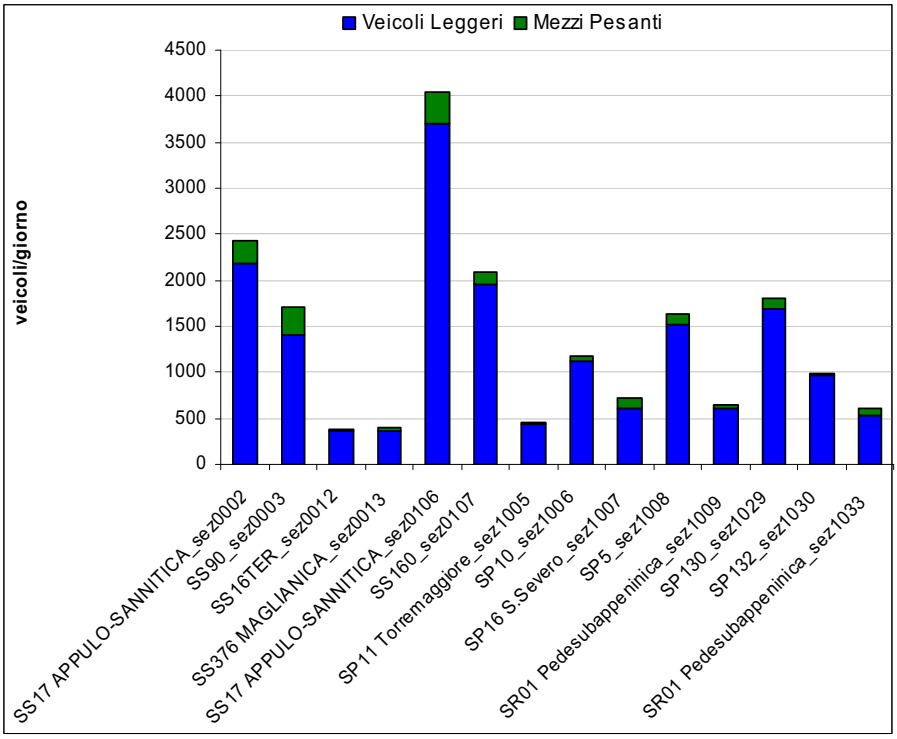


Grafico 50.

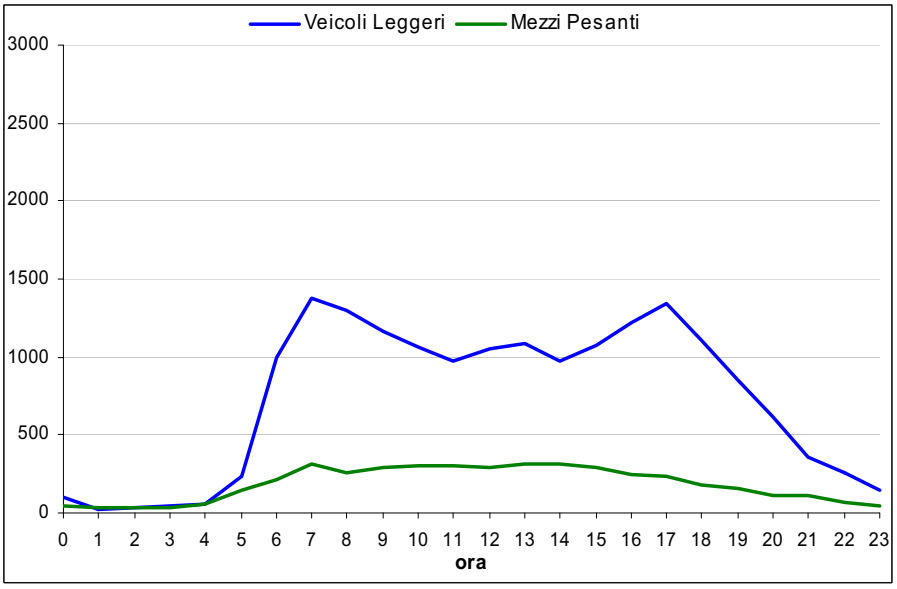


Grafico 51.

I rilievi di traffico al cordone dell'ambito territoriale del Parco delle Murge

Le sezioni considerate per questo ambito sono elencate nella Tabella 26.

Tabella 26.

Strada	Sezione	Veicoli Leggeri	Mezzi Pesanti
SS99	0005	9452	1272
SP233	0008	1302	502
SP232	0009	2362	796
SP236	0014	2706	157
SP41	0015	3036	373
SP53	0016	745	20
SS96	0017	2724	374
SP230	0120	3709	303
SP234	0121	1473	107
SP237	0129	4843	372
SS96	0130	11134	1052
SP230	0131	1680	366
SP238	0169	2805	237
SS655	1034	1326	106

Di seguito viene visualizzata la localizzazione delle sezioni considerate.

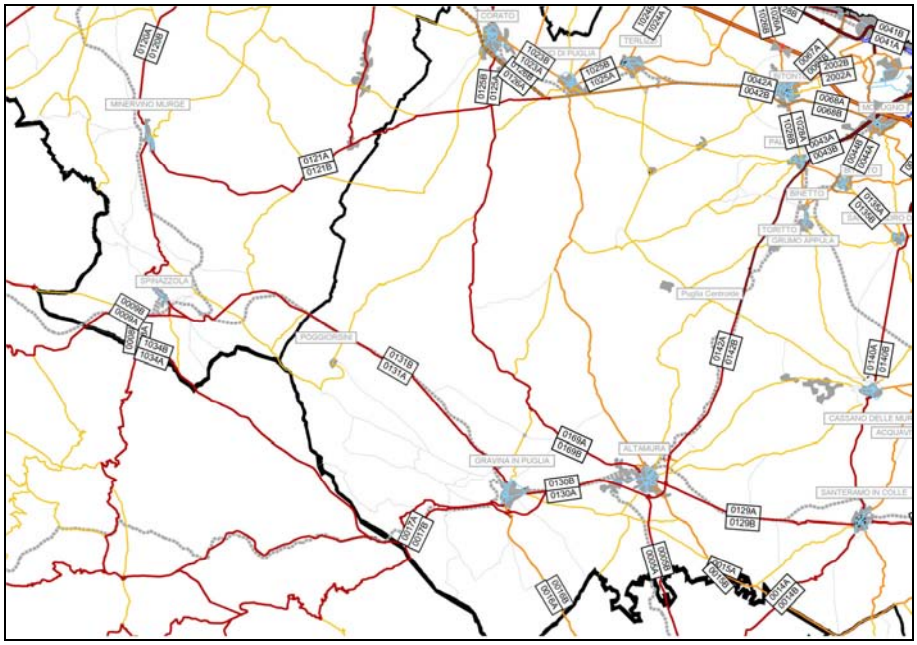


Figura 25. Sezioni di rilievo nel Parco delle Murge.

L'ambito territoriale del Parco delle Murge è interessato da un movimento di circa 55.000 veicoli, di cui 89% leggeri e 11% pesanti.

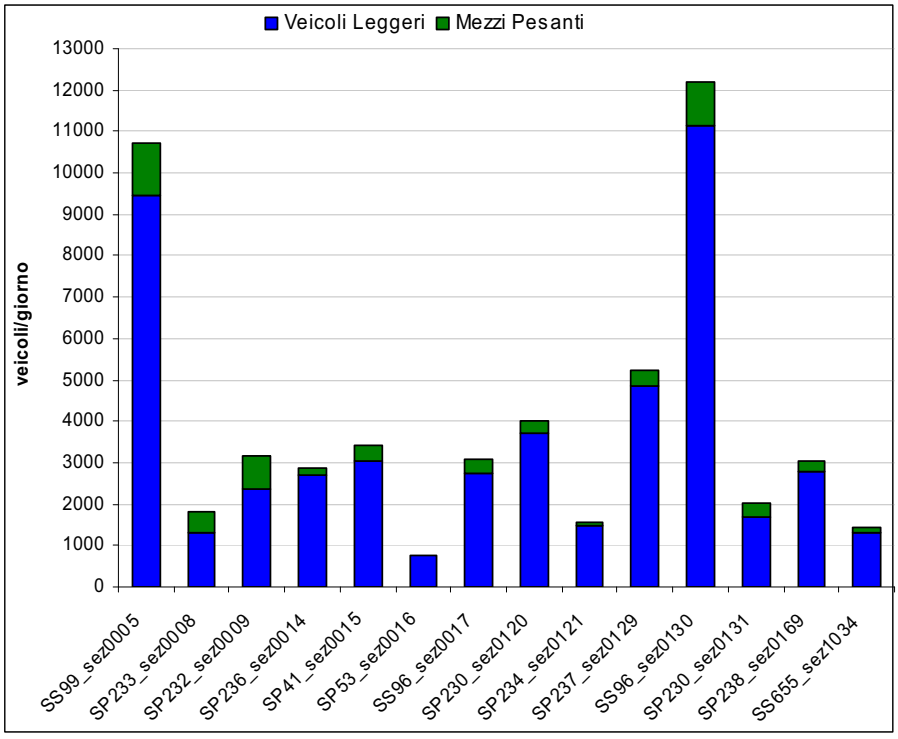


Grafico 52.

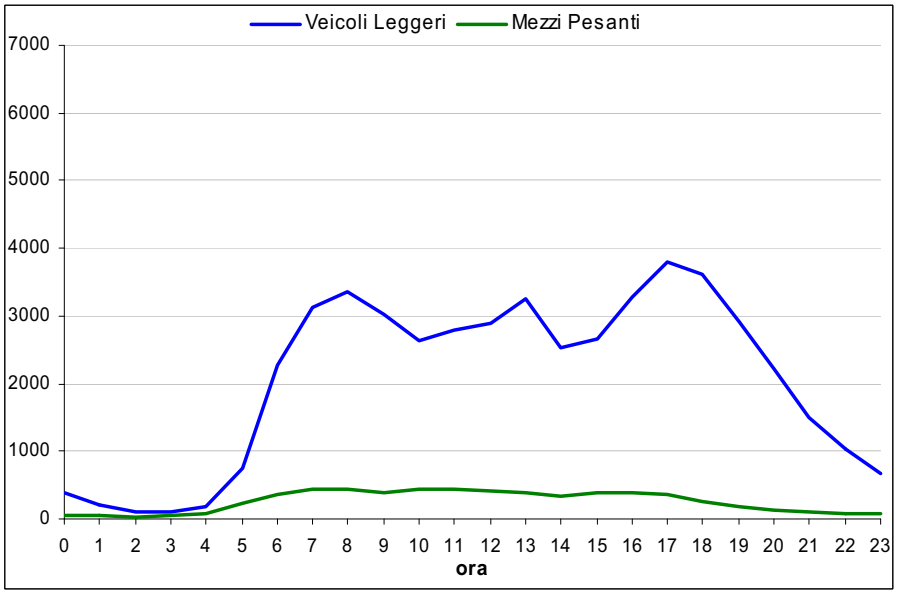


Grafico 53.

I rilievi di traffico al cordone dell'ambito territoriale del Sud Salento

Le sezioni considerate per questo ambito sono elencate nella Tabella 27.

Tabella 27.

Strada	Sezione	Veicoli Leggeri	Mezzi Pesanti
SS274	0064	7009	402
SS275	0065	15613	935
SP363	0066	4043	99
SP359	0151	2865	203
SS101	0152	13626	879
SP361	0153	10230	306
SS16 ADRIATICA	0154	6622	363
SS459	0155	6227	314
SP47	0156	3765	167
SP18	0158	3727	232
SS274	0182	6306	251
SS275	0183	7465	209
SS275	1010	3120	187
SP112	1011	1842	228

Di seguito viene visualizzata la localizzazione delle sezioni considerate.

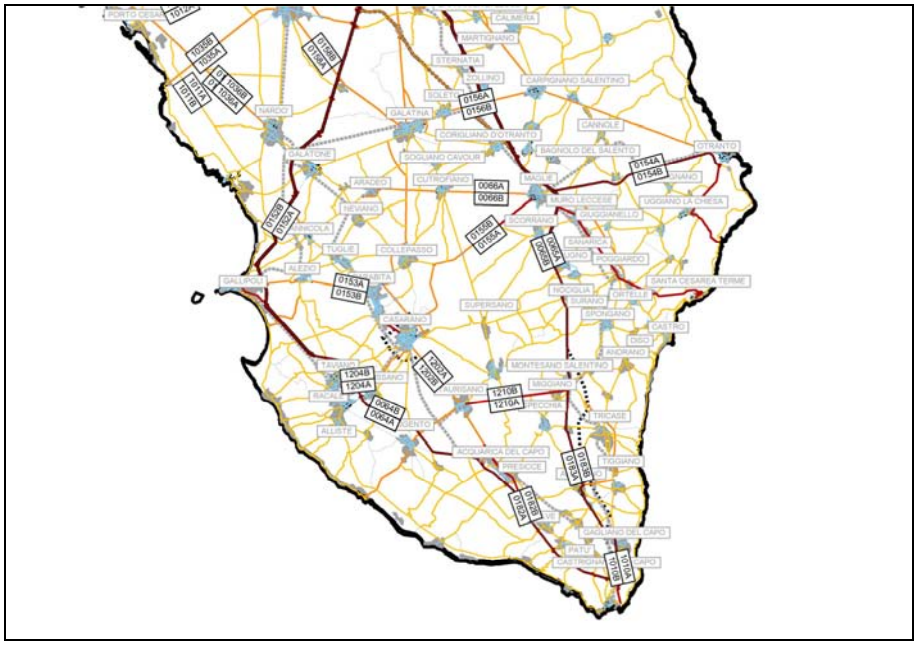


Figura 26. Sezioni di rilievo nell'ambito del Sud Salento.

L'ambito territoriale del Sud Salento è interessato da un movimento di 97.000 veicoli di cui 95% leggeri e 5% pesanti.

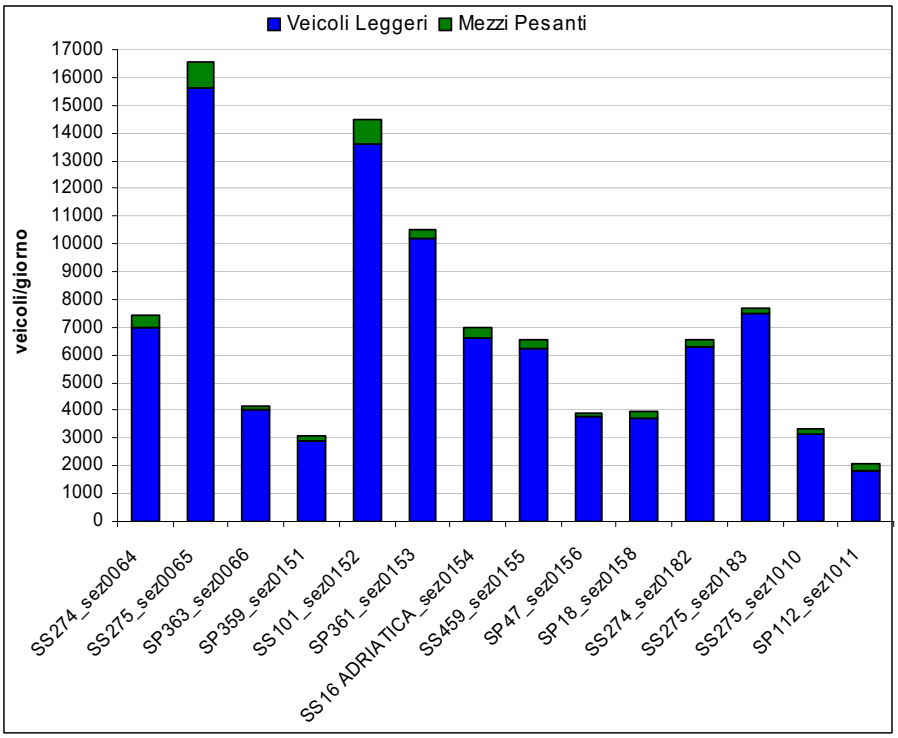


Grafico 54.

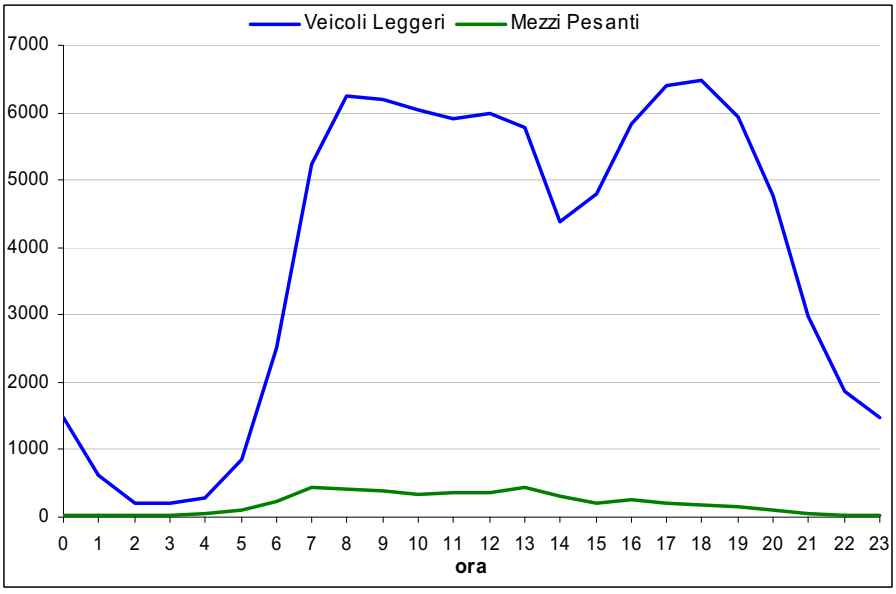


Grafico 55.

Si noti infine che l'aumento del volume orario di traffico leggero si concentra nelle prime ore del mattino, mantenendosi costante per tutta la fase diurna ad eccezione dell'intervallo 13.00 – 16.00 durante il quale si verifica un sensibile decremento dei flussi.

1.3.4.2 Le indagini cordonali su strada

Le indagini cordonali sono state eseguite sull'intero territorio regionale per un periodo compreso tra il 24 settembre 2007 ed il 20 novembre 2007 nei giorni feriali dalle 7 alle 11 di mattina. Lo svolgimento delle indagini è stato possibile grazie alla collaborazione degli agenti delle Polizie Provinciali e dalle pattuglie della Polizia Stradale, che hanno operato l'arresto casuale dei veicoli per lo svolgimento delle interviste.

In totale le indagini sono state effettuate su 79 sezioni bidirezionali, di cui 12 caselli autostradali e 31 su strade a 4 corsie.

Tabella 28 Distribuzione delle sezioni per provincia

Provincia	sez. su strada	sez. ai caselli	totale
Foggia	13	4	17
Bari	18	7	25
Brindisi	13	0	13
Taranto	11	1	12
Lecce	12	0	12
totale	67	12	79

Sono stati fermati ed intervistati i conducenti sia di veicoli leggeri (autovetture e veicoli commerciali leggeri) che di veicoli pesanti. Non sono state sottoposte a questionario le seguenti tipologie di veicolo: biciclette, ciclomotori, scooter, motocicli, macchine operatrici, autobus, pullman e trasporti eccezionali.

Nelle strade a 4 corsie per senso di marcia, per motivi di sicurezza, si è ricorsi ad effettuare il rilievo nelle stazioni di servizio poste nel tratto interessato dal rilievo.

Le tabelle seguenti riassumono la localizzazione delle sezioni di rilievo divise per tipologia.

Tabella 29. Localizzazione delle sezioni bidirezionali a due corsie

Sezione	Strada	Località	Da	A
1A	SS16	Campomarino	Lido di Campomarino	Marina di Chieuti
1B	SS16	Campomarino	Marina di Chieuti	Lido di Campomarino
2A	SS17	Campodipietra	Campobasso	Volturara Appula
2B	SS17	Campodipietra	Volturara Appula	Campobasso
3A	SS90	Masseria Ricotta	confine regionale	Foggia
3B	SS90	Masseria Ricotta	Foggia	confine regionale

Sezione	Strada	Località	Da	A
4A	SS655	Leonessa	Candela	Melfi
4B	SS655	Leonessa	Melfi	Candela
5A	SS655	Altamura	Altamura	Matera
5B	SS655	Altamura	Matera	Altamura
6A	SS7	Laterza	Castellaneta	Matera
6B	SS7	Laterza	Matera	Castellaneta
7A	SS106	Marina di Ginosa	Metaponto	Castellaneta
7B	SS106	Marina di Ginosa	Castellaneta	Metaponto
8A	SS17	Spinazzola	Genzano di Lucania	Spinazzola
8B	SS17	Spinazzola	Spinazzola	Genzano di Lucania
9A	SS168	Spinazzola	Lavello	Gravina di Puglia
9B	SS168	Spinazzola	Gravina di Puglia	Lavello
11A	SS93	Loconia	Lavello	Canosa
11B	SS93	Loconia	Canosa	Lavello
12A	SS16TER	Chieuti	Termoli	Serracapriola
12B	SS16TER	Chieuti	Serracapriola	Termoli
13A	SS376	Serracapriola	Ururi	Serracapriola
13B	SS376	Serracapriola	Serracapriola	Ururi
14A	SS271	Altamura	Santeramo in Colle	Matera
14B	SS271	Altamura	Matera	Santeramo in Colle
17A	SS96	Gravina di Puglia	Gravina di Puglia	Irsina
17B	SS96	Gravina di Puglia	Irsina	Gravina di Puglia
18A[2]	SS16	Torre d'Offanto	Cerignola	Bari
18B[7]	SS16	Torre d'Offanto	Bari	Cerignola
19A	SS98	Casa Simeone Nord	Cerignola	Canosa
19B	SS98	Casa Simeone Nord	Canosa	Cerignola
20A	SS100	Gioia del Colle	Mottola	Gioia del Colle
20B	SS100	Gioia del Colle	Gioia del Colle	Mottola
21A[7]	SS16	Fasano	Bari	Brindisi
21B[7]	SS16	Fasano	Brindisi	Bari
22A	SS172	Locorotondo	Locorotondo	Martina Franca
22B	SS172	Locorotondo	Martina Franca	Locorotondo
23A	SS172DIR	Laureto	Martina Franca	Fasano
23B	SS172DIR	Laureto	Fasano	Martina Franca
24A	SS581	Martinafranca	Martina Franca	Ceglie Messapica
24B	SS581	Martinafranca	Ceglie Messapica	Martina Franca
26A	SS603	Grottaglie	Francavilla Fontana	San Giorgio Jonico
26B	SS603	Grottaglie	San Giorgio Jonico	Francavilla Fontana
27A	SS7TER	Erchie	San Pancrazio	Manduria
27B	SS7TER	Erchie	Manduria	San Pancrazio

[2] La rilevazione delle interviste è stata effettuata nella stazione di servizio posta nel tratto considerato

Sezione	Strada	Località	Da	A
28A	SS174	Avetrana	Nardò	Avetrana
28B	SS174	Avetrana	Avetrana	Nardò
29A	SP122	Torre Colimena	Porto Cesareo	Torre Colimena
29B	SP122	Torre Colimena	Torre Colimena	Porto Cesareo
30A	SS7TER	San Pancrazio	Guagnano	San Pancrazio
30B	SS7TER	San Pancrazio	San Pancrazio	Guagnano
31A	SS605	San Donaci	San Donaci	Guagnano
31B	SS605	San Donaci	Guagnano	San Donaci
32A	SS16	San Pietro Verno	Squinzano	San Pietro Vernotico
32B	SS16	San Pietro Verno	San Pietro Vernotico	Squinzano
33A[7]	SS613	Squinzano	Brindisi	Lecce
33B[7]	SS613	Squinzano	Lecce	Brindisi
34A	SP87	Zona Canuta	Lindinuso	Brindisi
34B	SP87	Zona Canuta	Brindisi	Lindinuso
35A	SS89	Posta Farano	Foggia	Manfredonia
35B	SS89	Posta Farano	Manfredonia	Foggia
36A	SS159	Foggiamare	Ippocampo	Zapponeta
36B	SS159	Foggiamare	Zapponeta	Ippocampo
37A	SS16	Foggia	San Severo	Foggia
37B	SS16	Foggia	Foggia	San Severo
38A	SS17	Lucera	Lucera	Foggia
38B	SS17	Lucera	Foggia	Lucera
39A	SS90	Ovile Nazionale	Benevento	Foggia
39B	SS90	Ovile Nazionale	Foggia	Benevento
40A	SS16	Foggia	Cerignola	Foggia
40B	SS16	Foggia	Foggia	Cerignola
41A	SS16	san Matteo	Bitonto	Bari
41B	SS16	san Matteo	Bari	Bitonto
42A	SS98	Bitonto	Bitonto	Terlizzi
42B	SS98	Bitonto	Terlizzi	Bitonto
43A	SS96	Palo del Colle	Modugno	Palo del Colle
43B	SS96	Palo del Colle	Palo del Colle	Modugno
44A	SP1	Modugno	Bitetto	Modugno
44B	SP1	Modugno	Modugno	Bitetto
46A	SS100[7]	Castellaneta Marina	Taranto	Bari
46B	SS100[7]	Castellaneta Marina	Bari	Taranto
47A	SS16[7]	San Giorgio	Bari	Brindisi
47B	SS16[7]	San Giorgio	Brindisi	Bari
48A	SS7	Taranto	Taranto	Massafra
48B	SS7	Taranto	Massafra	Taranto
49A	SS106	Lido azzurro	Taranto	Metaponto
49B	SS106	Lido azzurro	Metaponto	Taranto

Sezione	Strada	Località	Da	A
50A	SS7	San Giorgio Ioni	Taranto	San Giorgio Jonico
50B	SS7	San Giorgio Ioni	San Giorgio Jonico	Taranto
51A	SP101	Talsano	Talsano	Taranto
51B	SP101	Talsano	Taranto	Talsano
52A	SS379[7]	Torre Testa	Bari	Brindisi
52B	SS379[7]	Torre Testa	Brindisi	Bari
53A	SS7	Brindisi	Brindisi	Mesagne
53B	SS7	Brindisi	Mesagne	Brindisi
55A	SS16	Brindisi	San Vito dei Normanni	Brindisi
55B	SS16	Brindisi	Brindisi	San Vito dei N.
57A	SS16	Lecce	Lecce	Trepuzzi
57B	SS16	Lecce	Trepuzzi	Lecce
58A	SP4	Masseria Marsell	Novoli	Lecce
58B	SP4	Masseria Marsell	Lecce	Novoli
59A	SS101	Lecce	Lecce	Lequile
59B	SS101	Lecce	Lequile	Lecce
60A	SS476	Lecce	Lecce	San Cesareo
60B	SS476	Lecce	San Cesareo	Lecce
62A	SS543	Villaggio del sole	Lecce	San Cataldo
62B	SS543	Villaggio del sole	San Cataldo	Lecce
63A	SP1	Rosa Marina	Lecce	Merine
63B	SP1	Rosa Marina	Merine	Lecce
64A	SS274	Taviano	Taviano	Ugento
64B	SS274	Taviano	Ugento	Taviano
65A	SS275	Botrugno	Botrugno	Scorrano
65B	SS275	Botrugno	Scorrano	Botrugno
66A	SS497	Maglie	Maglie	Cutrufiano
66B	SS497	Maglie	Cutrufiano	Maglie
67A	SP91	Bitonto	Santo Spirito	Bitonto
67B	SP91	Bitonto	Bitonto	Santo Spirito
68A	SS98	Bitonto	Modugno	Bitonto
68B	SS98	Bitonto	Bitonto	Modugno
69A	SS98[7]	Andria	Corato	Andria
69B	SS98[7]	Andria	Andria	Corato
70A	SP S.Nicandro	Rodi Garganico sud	Cagnano Varano	Rodi Garganico
70B	SP S.Nicandro	Rodi Garganico sud	Rodi Garganico	Cagnano Varano

Tabella 30. Localizzazioni delle sezioni cordonali sulla rete autostradale

Sezione	Strada	Località	Direzione
3001I	A14	POGGIO IMP. LESINA	Ingresso
3001U	A14	POGGIO IMP. LESINA	Uscita

3002I	A14	SAN SEVERO	Ingresso
3002U	A14	SAN SEVERO	Uscita
3003I	A14	FOGGIA	Ingresso
3003U	A14	FOGGIA	Uscita
3005I	A14	CANOSA	Ingresso
3005U	A14	CANOSA	Uscita
3006I	A14	ANDRIA BARLETTA	Ingresso
3006U	A14	ANDRIA BARLETTA	Uscita
3007I	A14	TRANI	Ingresso
3007U	A14	TRANI	Uscita
3008I	A14	MOLFETTA	Ingresso
3008U	A14	MOLFETTA	Uscita
3009I	A14	BITONTO	Ingresso
3009U	A14	BITONTO	Uscita
3010I	A14	BARI NORD	Ingresso
3010U	A14	BARI NORD	Uscita
3011I	A14	BARI SUD	Ingresso
3011U	A14	BARI SUD	Uscita
3015I	A14	TARANTO NORD	Ingresso
3015U	A14	TARANTO NORD	Uscita
3017I	A16	CANDELA	Ingresso
3017U	A16	CANDELA	Uscita

Ai conducenti dei veicoli è stato somministrato un questionario diviso in due sezioni principali: una relativa ad origine e destinazione dello spostamento, l'altra mirata a ricostruire la motivazioni e frequenza del viaggio. Rispetto al questionario standard riportato in figura, che costituisce un modello base sono state tralasciate alcune domande relative alla sosta ed all'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico ("Tipo di sosta" e "In alternativa, avrebbe teoricamente potuto scegliere il mezzo pubblico?"). Complessivamente sono state raccolte 16.595 interviste con una media di 115 questionari a sezione di rilievo. Tra questi 13.417 sono state effettuate su strade ordinarie e 3.178 ai caselli autostradali.

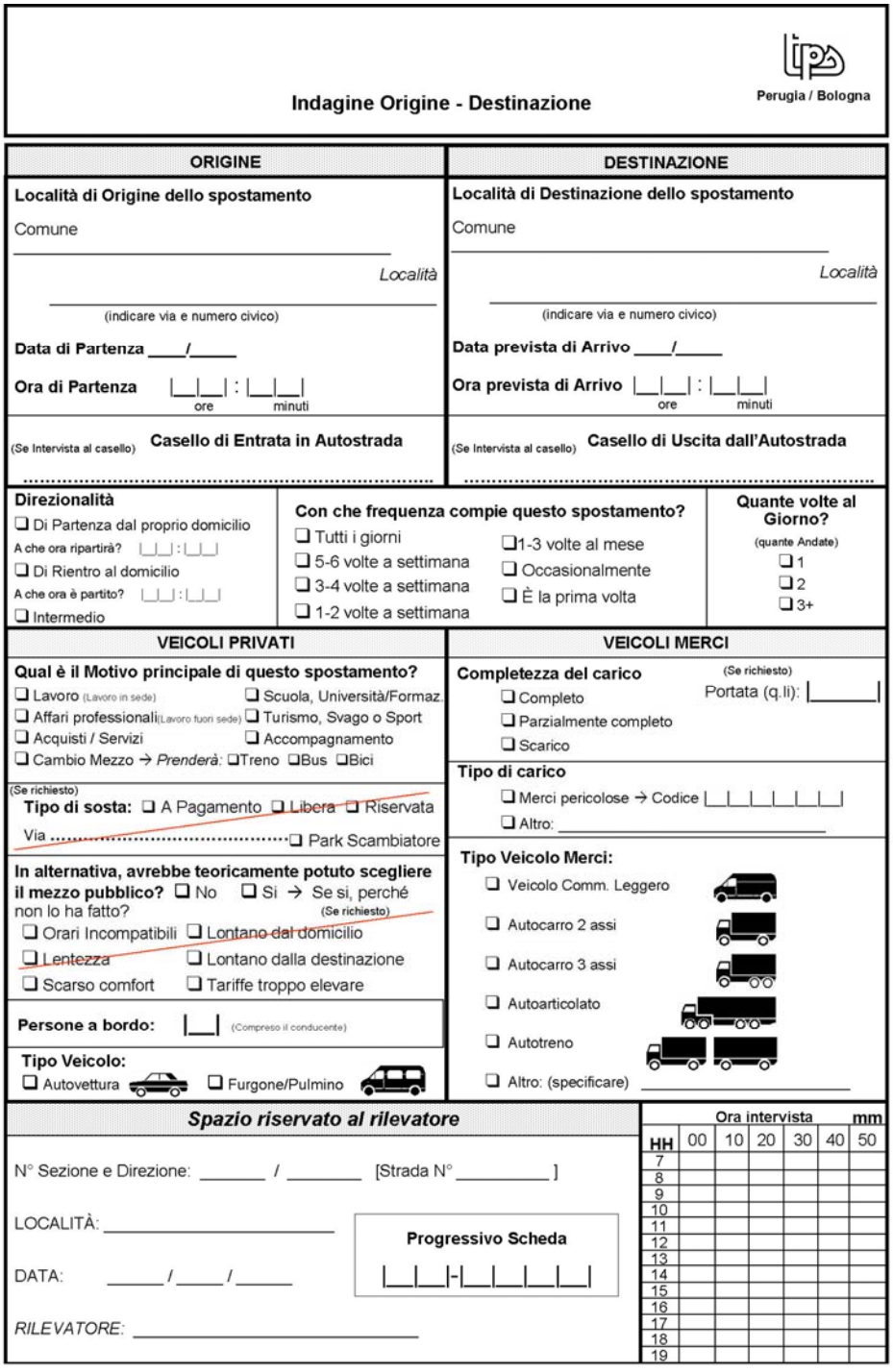


Figura 27**. Questionario standard utilizzato per interviste ai conducenti di veicoli**

I grafici di seguito sintetizzano le diverse variabili rilevate relativi alle interviste effettuate.

L'analisi effettuata descrive una forte percentuale di spostamenti non sistematici a fronte di pochi viaggi giornalieri.

Anche il coefficiente di riempimento medio risulta basso, pari a 1,53 pax/veic.

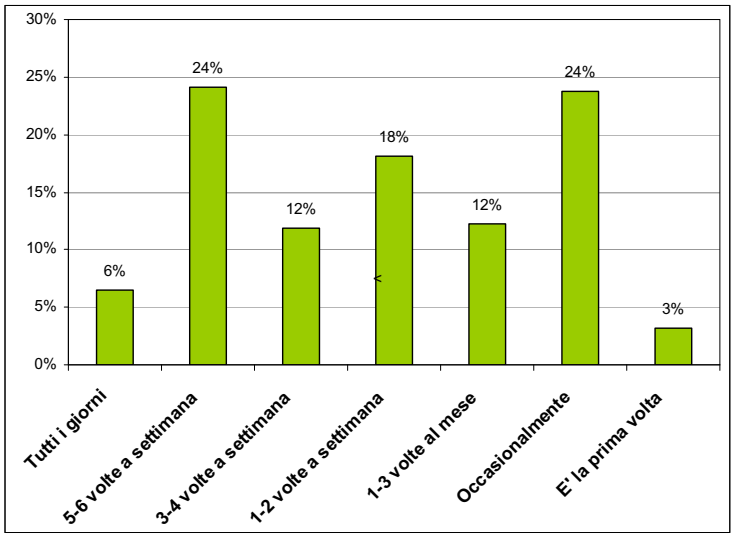


Grafico 56.Frequenza dello spostamento

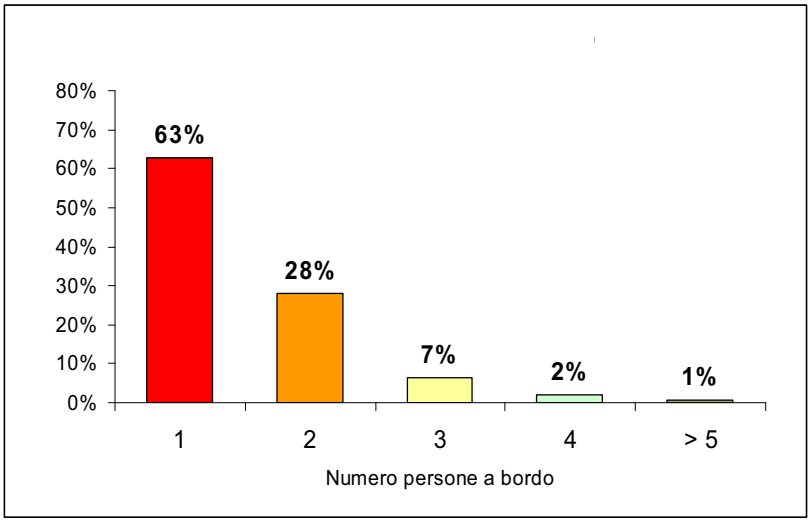


Grafico 57. Presenza di persone a bordo del veicolo

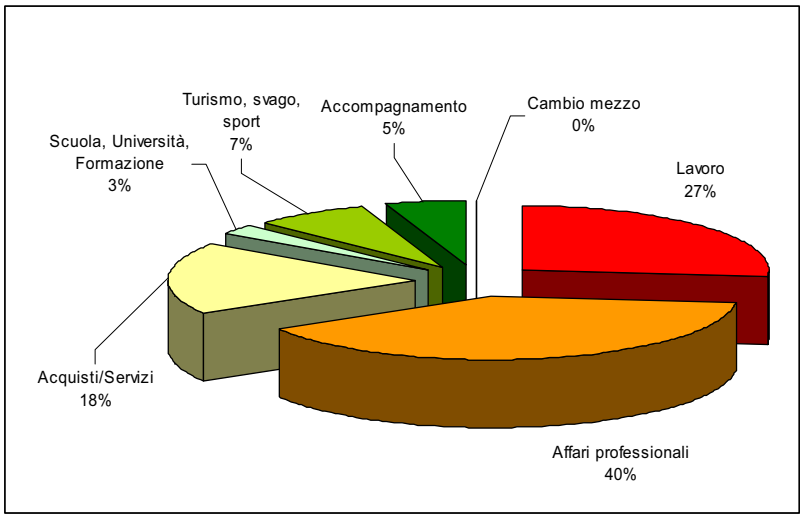


Grafico 58. Motivo dello spostamento

1.3.4.3 Le indagini ai porti

Le attività di rilevazione sono state svolte ai porti di Bari e Brindisi nel periodo estivo nella settimana dal 16 al 22 luglio 2007 e nel periodo invernale nella settimana dal 23 al 29 ottobre 2007 dalle 6 alle 23.

Le indagini hanno previsto un questionario da sottoporre ai conducenti dei veicoli in sosta in attesa dell'imbarco. Gli imbarchi considerati sono stati tutti i traghetti (ovvero navi con possibilità di trasporto di veicoli stradali) in partenza dai porti di Bari e Brindisi sia verso i Paesi appartenenti all'area Schengen che extra-Schengen.

Ai conducenti dei veicoli privati e del mezzi pesanti è stato presentato un questionario, diviso in tre sezioni principali: una relativa ad origine e destinazione dello spostamento, una relativa alla frequenza e al motivo del viaggio e la terza relativa la tipo di veicolo. Rispetto al questionario standard delle indagini O/D ai porti eseguite in luglio, nel periodo invernale nella sezione relativa ai mezzi per il trasporto merci, sono state inserite altre due domande: la prima relativa alla nazionalità del conducente e/o della motrice; la seconda relativa alla ricostruzione degli spostamenti tra il porto di imbarco e la destinazione finale.

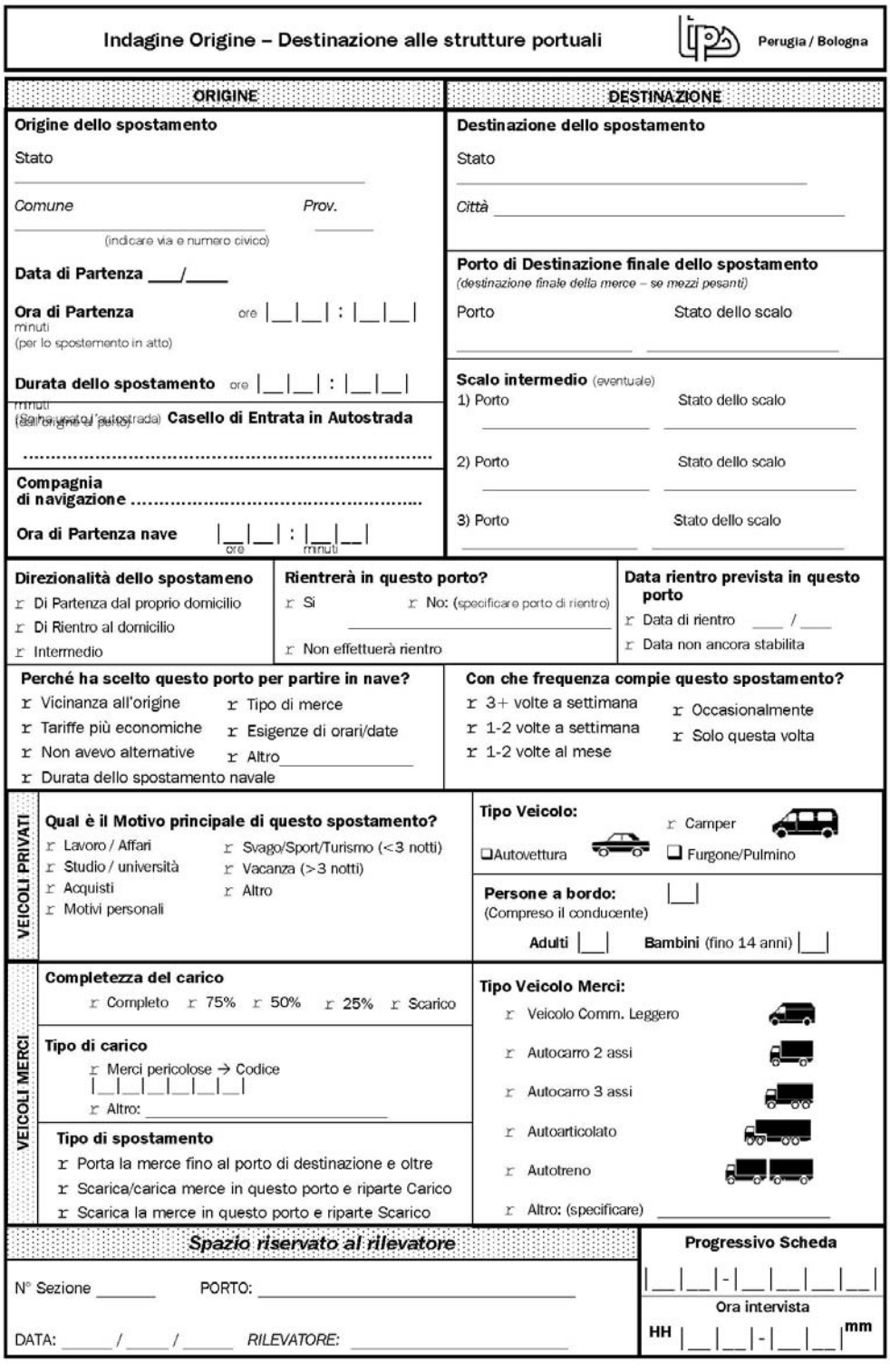
Nel complesso sono state effettuate 5.642 interviste, di cui 3.924 nel periodo estivo e1.718 nel periodo invernale.

Tabella 31. Campagna d'indagine estiva

Porto	N. interviste	Destinazione	
		Schengen	Extra-Schengen
Bari	2.315	18%	82%
Brindisi	1.609	61%	39%

Tabella 32. Campagna d'indagine invernale

Porto	N. interviste	Destinazione	
		Schengen	Extra-Schengen
Bari	1.108	25%	75%
Brindisi	610	48%	52%



Indagine Origine – Destinazione alle strutture portuali — Perugia / Bologna

ORIGINE

Origine dello spostamento

Stato

Comune *Prov.*

(indicare via e numero civico)

Data di Partenza ___/____

Ora di Partenza ore |__|__| : |__|__|
minuti
(per lo spostamento in atto)

Durata dello spostamento ore |__|__| : |__|__|
minuti
(dall'origine al punto)

(Se ha usato l'autostrada) **Casello di Entrata in Autostrada**

.....

Compagnia di navigazione .....

Ora di Partenza nave |__|__| : |__|__|
ore minuti

DESTINAZIONE

Destinazione dello spostamento

Stato

Città _____

Porto di Destinazione finale dello spostamento
(destinazione finale della merce – se mezzi pesanti)

Porto Stato dello scalo

Scalo intermedio (eventuale)

1) Porto Stato dello scalo

2) Porto Stato dello scalo

3) Porto Stato dello scalo

Direzionalità dello spostameno

r Di Partenza dal proprio domicilio
r Di Rientro al domicilio
r Intermedio

Rientrerà in questo porto?

r Si r No: (specificare porto di rientro) _____
r Non effettuerà rientro

Data rientro prevista in questo porto

r Data di rientro ____ / ____
r Data non ancora stabilita

Perché ha scelto questo porto per partire in nave?

r Vicinanza all'origine
r Tariffe più economiche
r Non avevo alternative
r Durata dello spostamento navale
r Tipo di merce
r Esigenze di orari/date
r Altro _____

Con che frequenza compie questo spostamento?

r 3+ volte a settimana
r 1-2 volte a settimana
r 1-2 volte al mese
r Occasionalmente
r Solo questa volta

VEICOLI PRIVATI

Qual è il Motivo principale di questo spostamento?

r Lavoro / Affari
r Studio / università
r Acquisti
r Motivi personali
r Svago/Sport/Turismo (<3 notti)
r Vacanza (>3 notti)
r Altro

Tipo Veicolo:

❑Autovettura
r Camper
❑ Furgone/Pulmino

Persone a bordo: |__|
(Compreso il conducente)

Adulti |__| **Bambini** (fino 14 anni) |__|

VEICOLI MERCI

Completezza del carico

r Completo r 75% r 50% r 25% r Scarico

Tipo di carico

r Merci pericolose → Codice
|__|__|__|__|__|__|
r Altro: _____

Tipo di spostamento

r Porta la merce fino al porto di destinazione e oltre
r Scarica/carica merce in questo porto e riparte Carico
r Scarica la merce in questo porto e riparte Scarico

Tipo Veicolo Merci:

r Veicolo Comm. Leggero
r Autocarro 2 assi
r Autocarro 3 assi
r Autoarticolato
r Autotreno
r Altro: (specificare) _____

Spazio riservato al rilevatore

N° Sezione _____ PORTO: _____

DATA: _____ / _____ / _____ *RILEVATORE:* _____

Progressivo Scheda

|__|__|-|__|__|__|__|

Ora intervista

HH |__|__|-|__|__| **mm**

Figura 28. Questionario standard utilizzato per interviste ai porti di Bari e Brindisi

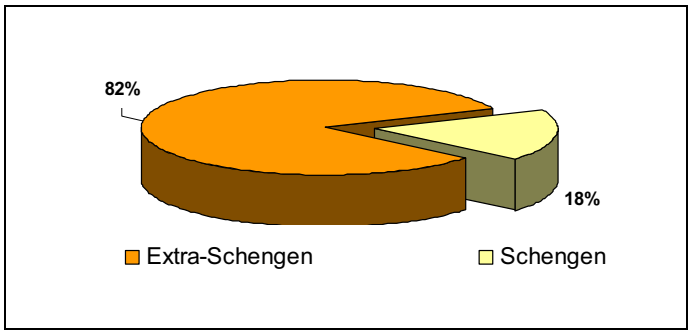


Grafico 59**. Campagna estiva: area di destinazione dal porto di Bari**

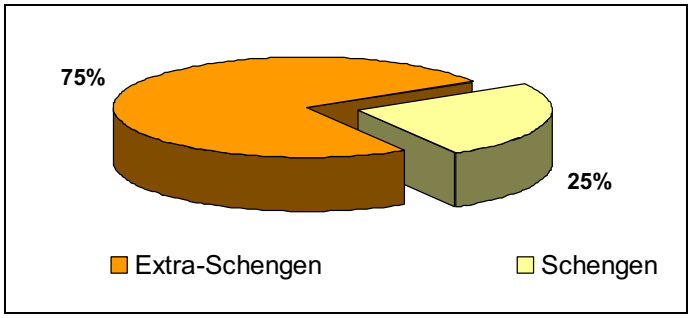


Grafico 60**. Campagna invernale: area di destinazione dal porto di Bari**

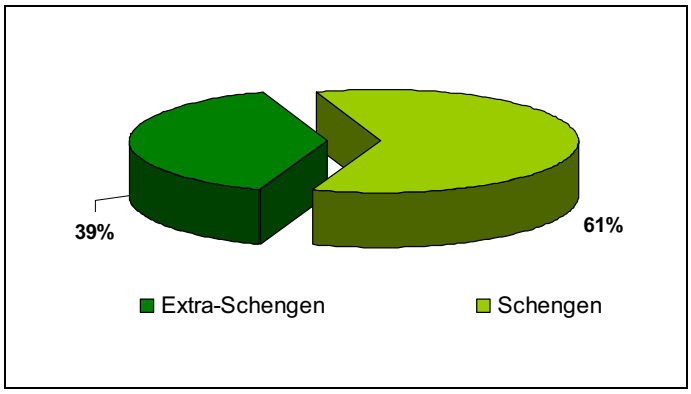


Grafico 61**. Campagna estiva: area di destinazione dal porto di Brindisi**

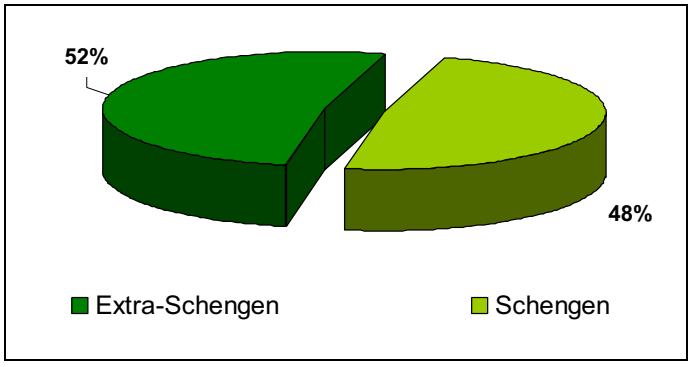


Grafico 62**. Campagna invernale: area di destinazione dal porto di Brindisi**

Si riportano di seguito alcune analisi sui dati relativi alla campagna invernale.

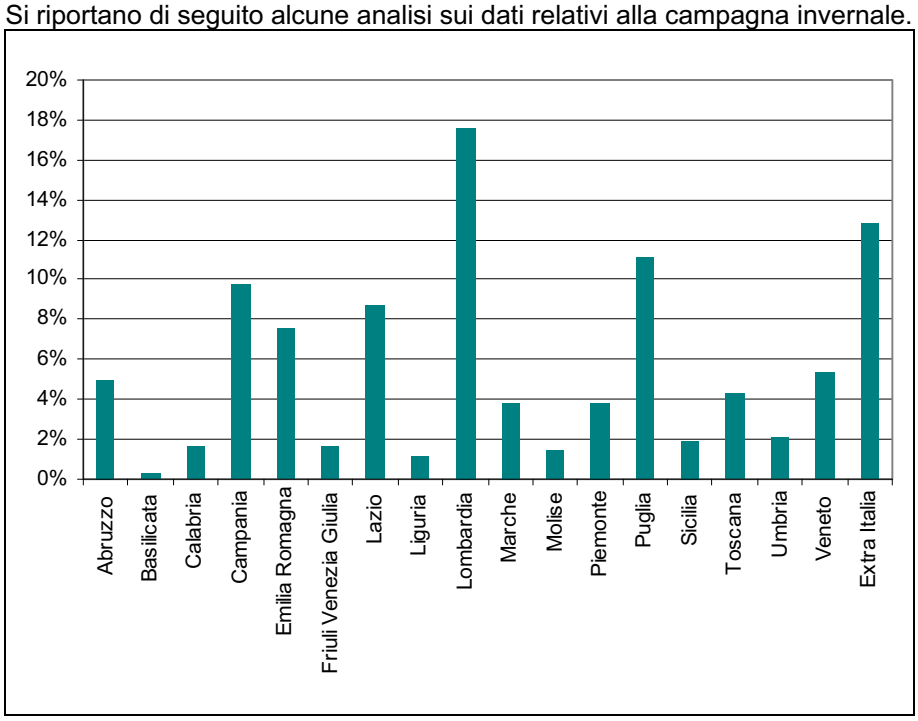


Grafico 63. Imbarchi a Bari: regioni di origine (% su totale imbarchi a Bari).

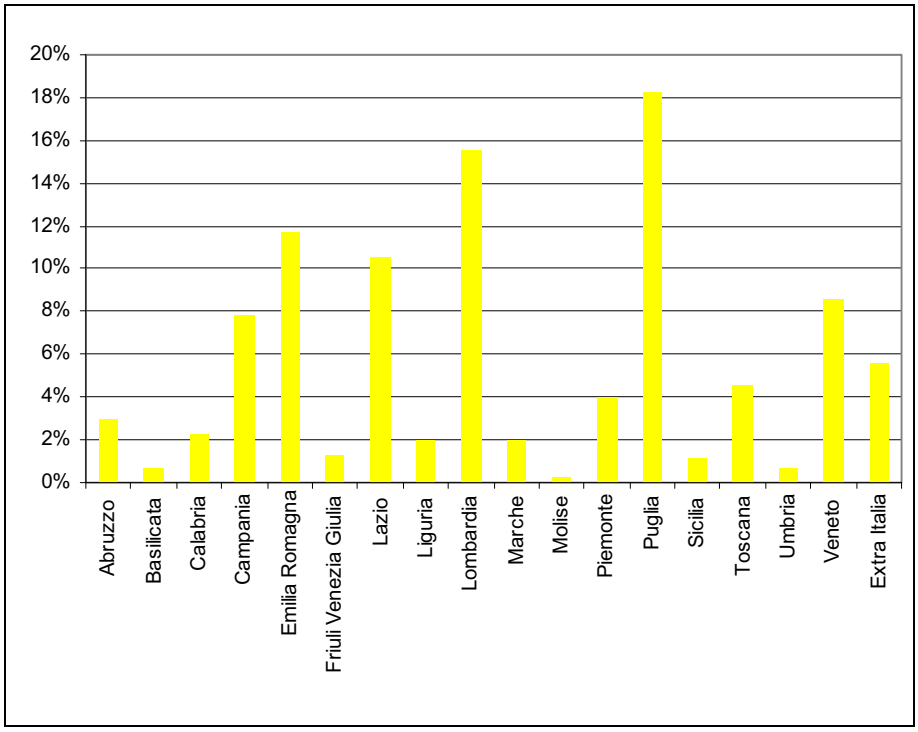


Grafico 64. Imbarchi a Brindisi: regioni di origine (% su totale imbarchi a Brindisi).

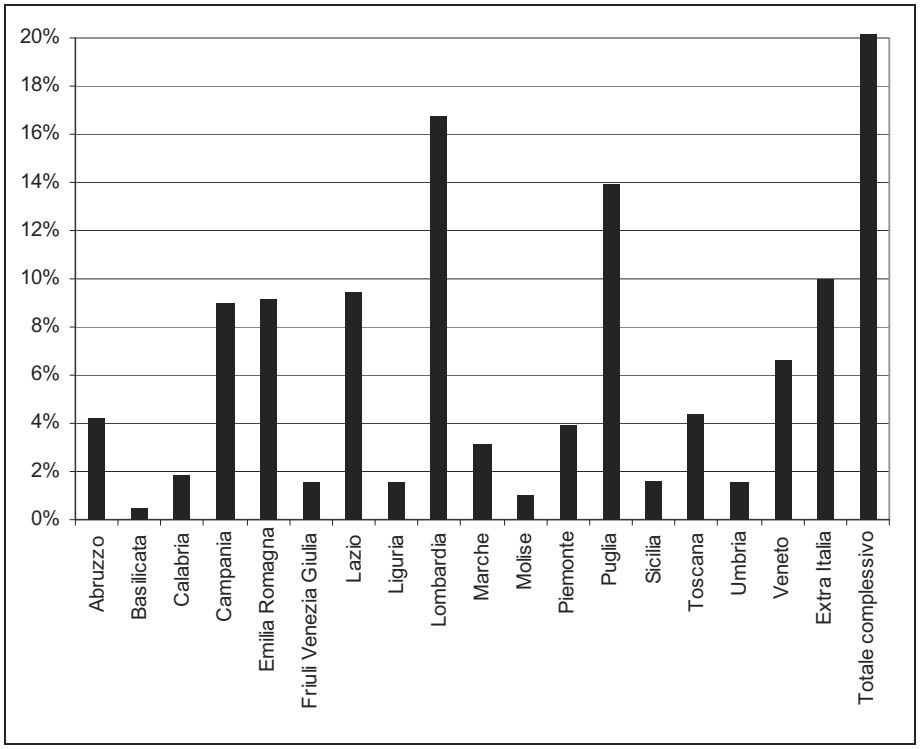
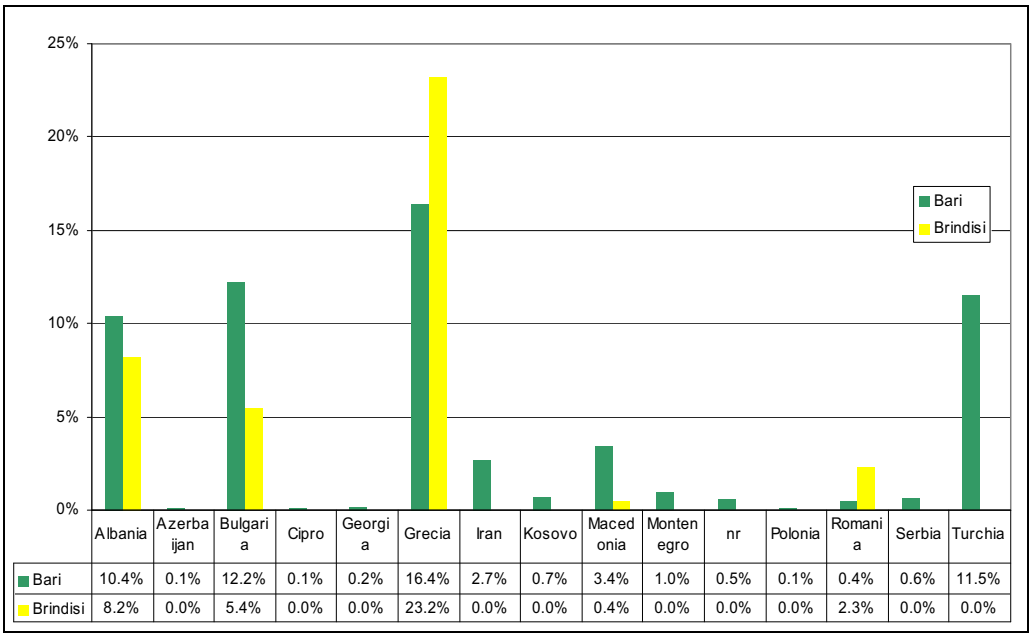


Grafico 65. Imbarchi complessivi a Bari e Brindisi: regioni di origine (% su totale imbarchi).

Complessivamente il 39,5% dei mezzi che si imbarcano a Bari e Brindisi provengono dalle regioni dell'**Italia settentrionale** (Piemonte, Liguria, Lombardia, Veneto, Friuli Venezia Giulia, Emilia Romagna) e scelgono per il 56,7% Bari, per il 43,3% Brindisi.

La componente di traffico complessivamente più rilevante è quella diretta in Grecia dal porto di Brindisi, che rappresenta il 23,2% del traffico complessivo in partenza dai due porti pugliesi indagati: per raggiungere la destinazione "Grecia" l'imbarco al porto di Brindisi è nettamente preferito a quello al porto di Bari, che, pur offrendo una capacità di stiva complessiva maggiore, ha una minore frequenza di collegamenti.



	Albania	Azerbaijan	Bulgaria	Cipro	Georgia	Grecia	Iran	Kosovo	Macedonia	Montenegro	nr	Polonia	Romania	Serbia	Turchia
Bari	10.4%	0.1%	12.2%	0.1%	0.2%	16.4%	2.7%	0.7%	3.4%	1.0%	0.5%	0.1%	0.4%	0.6%	11.5%
Brindisi	8.2%	0.0%	5.4%	0.0%	0.0%	23.2%	0.0%	0.0%	0.4%	0.0%	0.0%	0.0%	2.3%	0.0%	0.0%

Grafico 66. Imbarchi ai porti di Bari e Brindisi: destinazione finale per porto di imbarco (% su totale imbarchi complessivi).

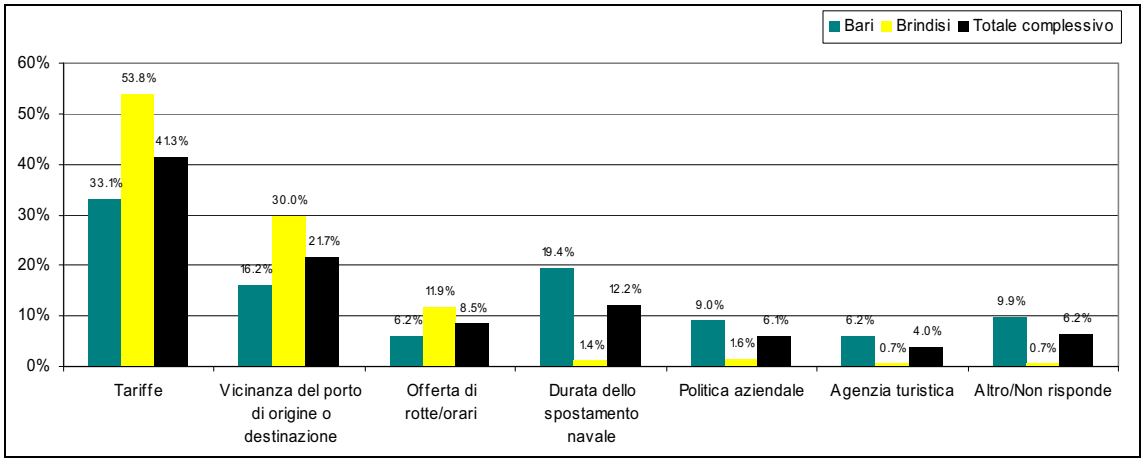


Grafico 67. Imbarchi ai porti di Bari e Brindisi: motivo della scelta del porto di imbarco (% su totale imbarchi per porto e complessivi).

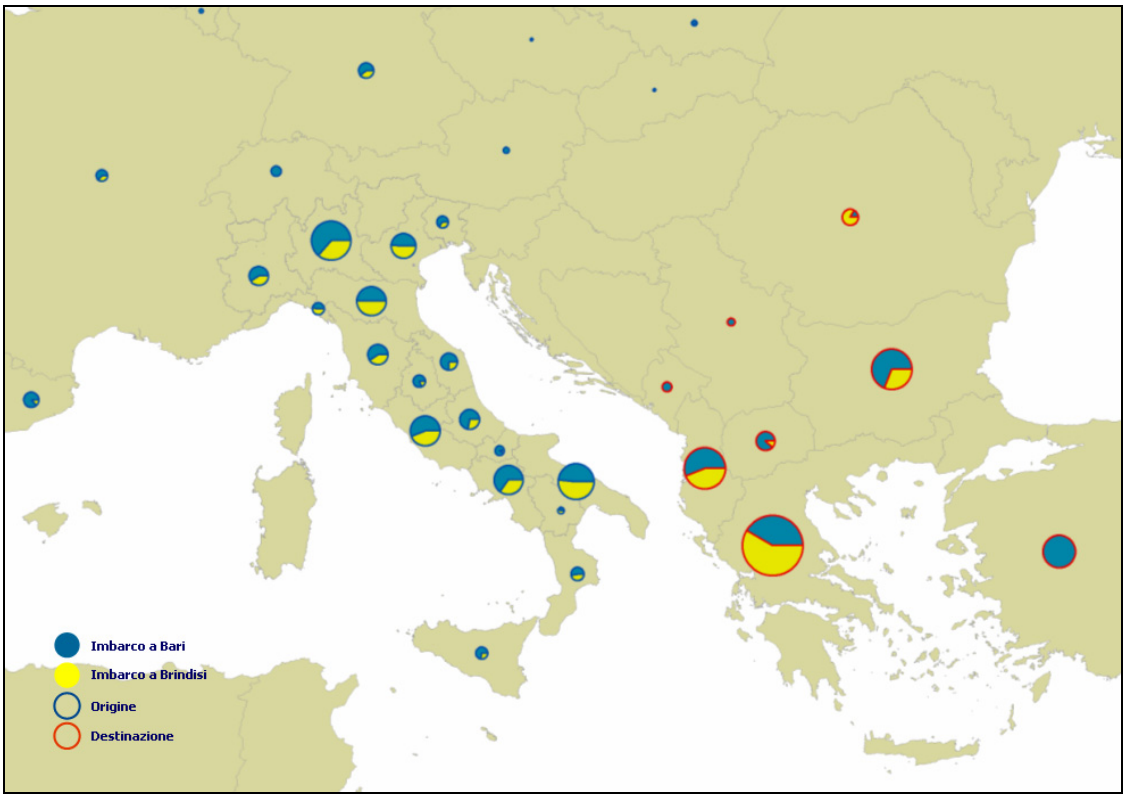


Figura 29. Traffico RO-RO in partenza dai porti di Bari e Brindisi: origine e destinazione degli spostamenti per porto di imbarco.

Le indagini hanno fatto emergere una quota significativa di flussi provenienti dall'Italia settentrionale diretti nei Balcani centrali da Bari e Brindisi: la **Bulgaria** e la **Romania** rappresentano la destinazione finale per il **22,3%** degli autotrasportatori provenienti dalle regioni settentrionali.

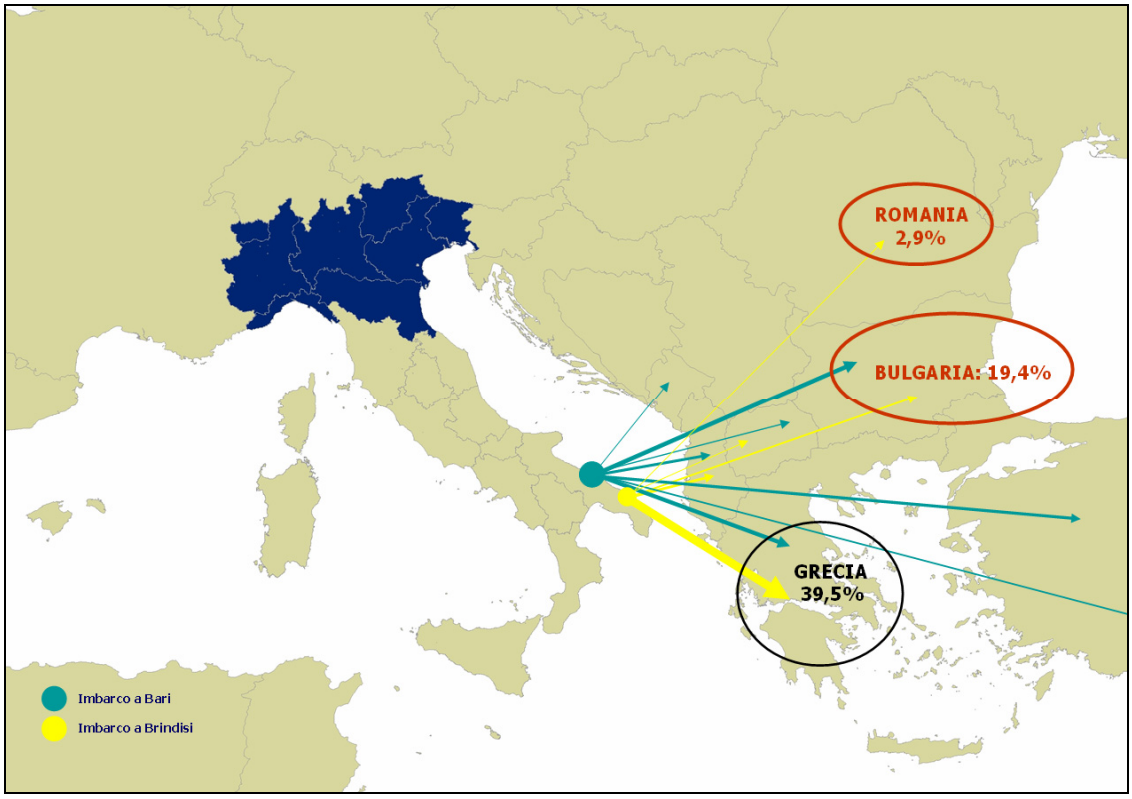


Figura 30. Paesi di destinazione degli imbarcati a Bari e Brindisi con origine dalla regioni dell'Italia settentrionale.

Il porto di Igoumenitsa assorbe da solo il 63% del traffico in partenza da Bari e Brindisi. Il 47,2% di questa quota di spostamenti è destinato in Grecia, il 27% in Bulgaria, il 14,2% in Turchia e il 4,25% in Iran.

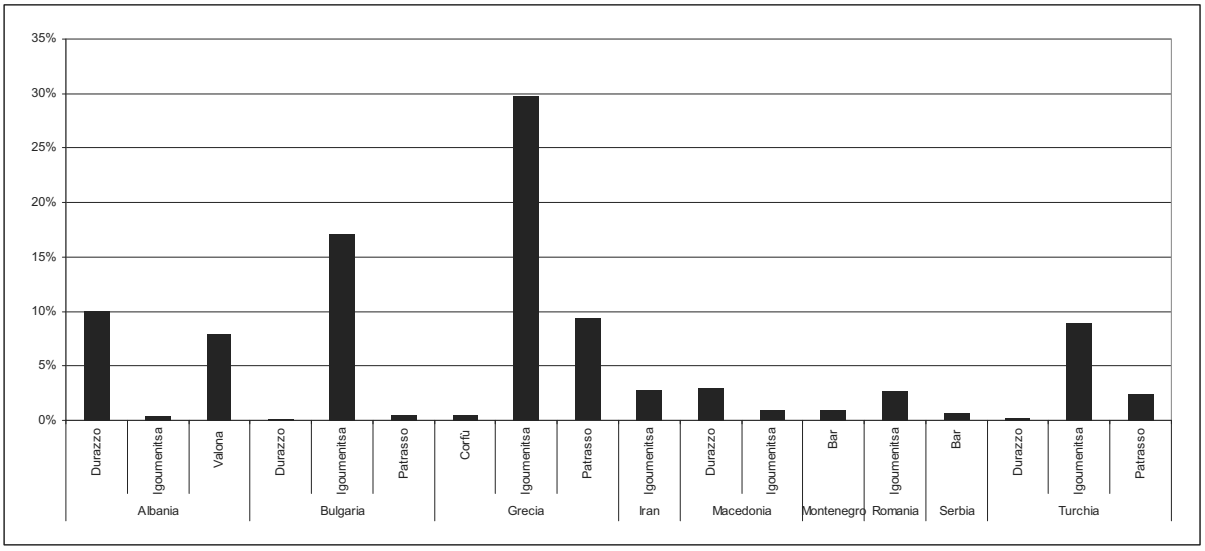


Grafico 68. Imbarchi ai porti di Bari e Brindisi: porto di sbarco per i principali paesi di destinazione (% sul traffico complessivo).

Tabella 33. Imbarchi ai porti di Bari e Brindisi: porto di sbarco paese di destinazione (% sul traffico complessivo).

O/D		Bar	Corfù	Durazzo	Igoumenitsa	Patrasso	Valona	Totale
Austria		-	-	0.1%	0.3%	-	-	0.4%
Belgio		-	-	0.1%	0.1%	-	-	0.2%
Danimarca		-	-	-	0.1%	-	-	0.1%
Finlandia		-	-	-	-	0.1%	-	0.1%
Francia		-	-	0.2%	0.7%	0.5%	-	1.4%
Germania		-	-	0.1%	1.9%	0.4%	0.1%	2.5%
Gran Bretagna		-	-	0.2%	0.1%	-	-	0.3%
Olanda		-	-	0.1%	0.4%	0.3%	-	0.7%
Polonia		-	-	-	0.1%	0.3%	-	0.4%
Repubblica Ceca		-	-	-	-	0.1%	-	0.1%
Slovacchia		-	-	-	0.1%	-	-	0.1%
Spagna		-	-	0.2%	1.3%	1.0%	-	2.5%
Svizzera		-	-	0.9%	0.2%	-	-	1.1%
Altro		-	-	-	-	-	0.3%	0.3%
Italia	Abruzzo	-	-	0.5%	2.8%	0.7%	0.2%	4.2%
	Basilicata	-	-	-	0.4%	-	-	0.4%
	Calabria	-	-	0.1%	1.6%	0.1%	0.1%	1.9%
	Campania	0.4%	-	1.7%	5.6%	0.7%	0.5%	9.0%
	Emilia Romagna	-	0.1%	1.1%	6.5%	0.4%	1.2%	9.2%
	Friuli Venezia Giulia	-	-	0.1%	1.1%	0.3%	0.1%	1.5%

O/D	Bar	Corfù	Durazzo	Igoumenitsa	Patrasso	Valona	Totale
Lazio	-	0.1%	0.9%	6.1%	1.8%	0.6%	9.5%
Liguria	-	-	0.4%	1.1%	0.1%	-	1.5%
Lombardia	0.2%	0.2%	2.4%	11.4%	1.6%	1.0%	16.8%
Marche	-	-	0.9%	1.5%	0.4%	0.3%	3.1%
Molise	0.1%	-	-	0.9%	-	-	1.0%
Piemonte	-	-	0.2%	3.0%	0.3%	0.4%	3.9%
Puglia	0.6%	0.2%	2.3%	6.4%	2.1%	2.2%	13.9%
Sicilia	-	-	0.2%	0.9%	0.4%	0.2%	1.6%
Toscana	-	-	0.6%	2.8%	0.5%	0.4%	4.4%
Umbria	-	-	-	1.2%	0.3%	-	1.5%
Veneto	0.3%	-	0.9%	4.5%	0.4%	0.5%	6.6%
Totale	1.6%	0.5%	14.0%	63.0%	12.8%	8.1%	100%
Totale extra Italia	-	-	1.8%	5.2%	2.7%	0.4%	10.0%
Totale Italia	1.6%	0.5%	12.2%	57.8%	10.1%	7.8%	90.0%

La grandissima parte degli spostamenti rilevati hanno un carattere di forte sistematicità: poco meno del 90% degli spostamenti complessivi con imbarco a Bari e Brindisi vengono effettuati almeno 1 o 2 volte al mese, oltre il 48% almeno 1 o 2 volte alla settimana. Restringendo l'osservazione al solo porto di Brindisi tale sistematicità appare ancora più marcata, con oltre il 73% degli spostamenti effettuati almeno 1 o 2 volte alla settimana.

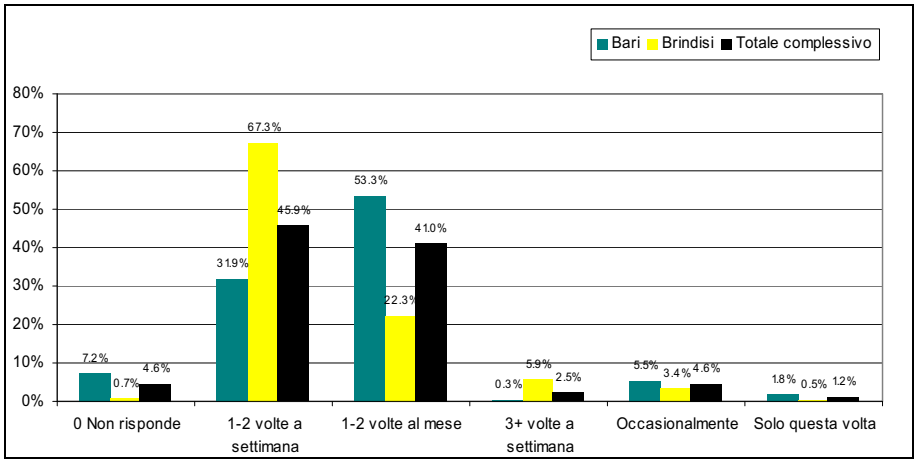


Grafico 69. Imbarchi ai porti di Bari e Brindisi: frequenza dello spostamento (% su totale imbarchi per porto e complessivi).

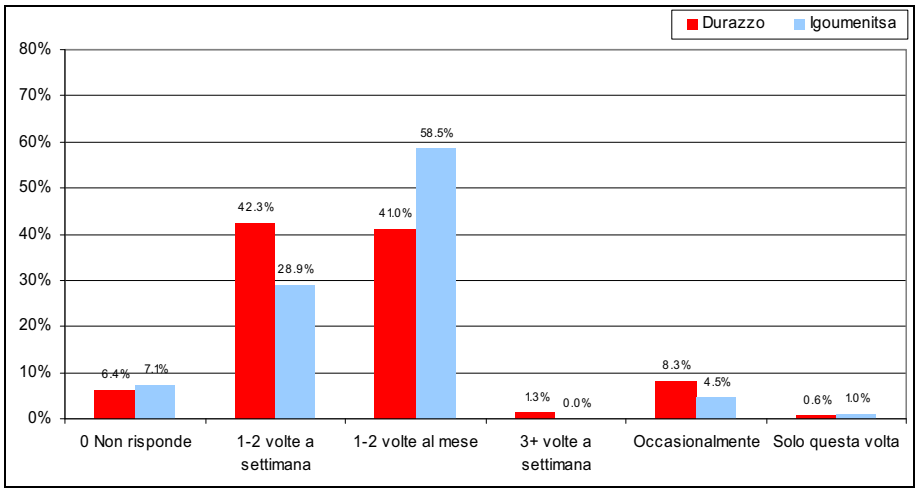


Grafico 70. Imbarchi al porto di Bari: frequenza dello spostamento per le destinazioni di Durazzo e Igoumenitsa..

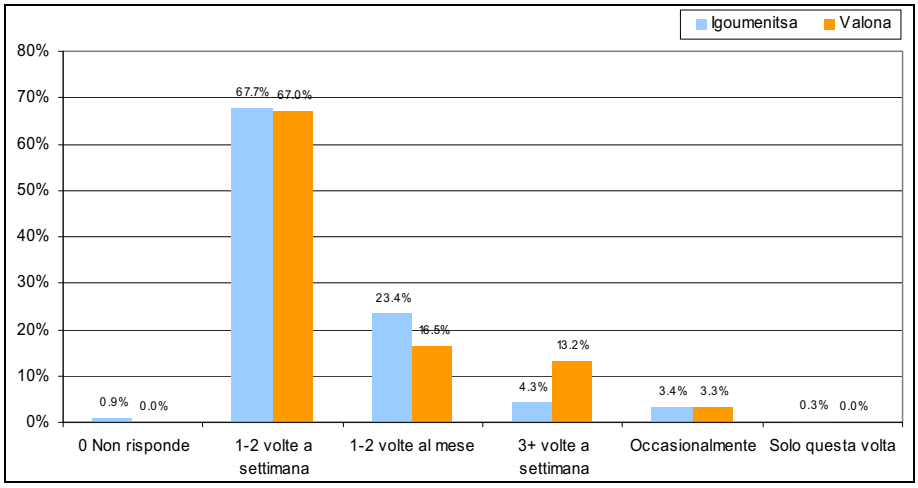


Grafico 71. Imbarchi al porto di Brindisi: frequenza dello spostamento per le destinazioni di Igoumenitsa e Durazzo.

1.4 Criticità del sistema della mobilità attuale: l'incidentalità

I dati relativi all'incidentalità sulle strade regionali in ambito extraurbano, autostrade, statali, provinciali e comunali, coprono un arco temporale di 10 anni compreso tra il 1995 e il 2004.

La completezza delle informazioni a disposizione consente di affrontare in questo capitolo la distribuzione, sul territorio e nel corso degli anni, delle condizioni critiche lungo le principali strade di pubblico interesse, indicando il numero e la localizzazione degli incidenti, il numero dei feriti, quello dei morti, la variazione nel corso degli anni, l'incidenza sulla popolazione residente per ogni comune, ecc.

Sintetizzando l'enorme mole di conoscenze presenti nel data-base realizzato, saranno prodotte tabelle e tavole grafiche che consentiranno di individuare gli elementi ritenuti essenziali, quali soprattutto la distribuzione ed il numero degli eventi traumatici lungo la rete stradale, riuscendo ad associare questi parametri al territorio comunale in cui sono avvenuti o alla tipologia di strada interessata.

Dapprima è stata condotta una valutazione di estrema sintesi sul dato complessivo regionale emerso dalle elaborazioni, cui farà seguito nel corso del documento il dettaglio per ciascuna provincia e per le principali arterie stradali.

1.4.1 I DATI REGIONALI DELL'INCIDENTALITÀ

Nel corso del primo anno di indagine, il 1995, sono stati conteggiati 1.781 incidenti totali in tutta la Puglia, con 3.385 feriti e 292 morti; nel 2004, i medesimi indicatori testimoniano di 2.666 incidenti, 5.152 feriti e 265 morti.

Dal confronto tra l'inizio e la fine del periodo di indagine emerge che gli incidenti sono aumentati del 50%, i feriti del 52% e i morti, invece, sono diminuiti del 10%.(Tabella 34, Tabella 35 e Tabella 36)

E' interessante notare che i capoluoghi di provincia, tutti ad eccezione di Brindisi, si trovano ai primi posti per numero di incidenti e numero di feriti rilevati in un anno, con incrementi significativi nel 2004 rispetto al valore di riferimento dell'anno 1995; solo Brindisi ha, infatti, registrato una diminuzione di incidenti e di feriti tra il 1995 e il 2004.

Situazione opposta si nota per quanto riguarda la mortalità, il cui dato assoluto decresce tra il 1995 e il 2004 per tutti i capoluoghi di provincia con l'eccezione di Taranto.

Si può sintetizzare questo primo insieme di dati affermando che se il numero di incidenti e il numero di feriti aumenta nelle aree urbane di maggiori dimensioni (quali i comuni capoluogo di provincia), il numero di morti è più elevato e, generalmente, trova incrementi nei comuni di medie e piccole dimensioni, risultando stabile se non in discesa nelle grandi città.

Le tabelle seguenti permettono il confronto tra i dati di dettaglio dei 10 comuni maggiormente incidentati in ambito extraurbano.

Tabella 34. Elenco dei primi dieci comuni per numero di incidenti rilevati nel 2004 e nel 1995.

	COMUNE	2004	1995		DIFFERENZA
1	Bari	204	147		57
2	Foggia	162	93		69
3	Taranto	111	79		32
4	Lecce	78	17		61
5	Altamura	75	10		65

	COMUNE	2004	1995		DIFFERENZA
6	Fasano	68	36		32
7	Modugno	60	40		20
8	Brindisi	55	63		-8
9	Monopoli	54	22		32
10	San Severo	52	50		2
	PARZIALE	919	557		362
	TOTALE	2.666	1.781		885

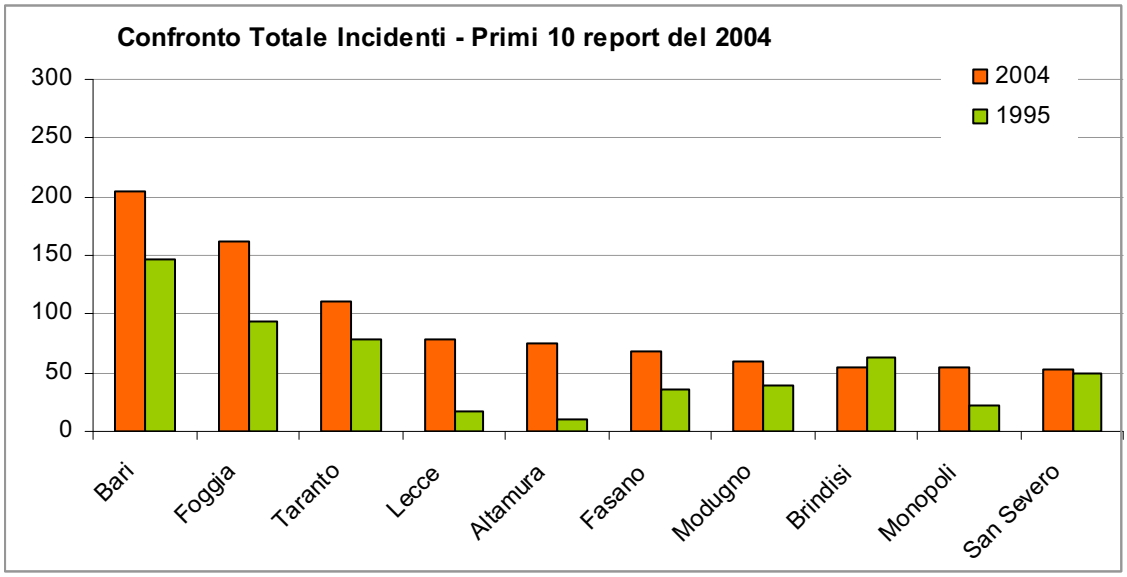


Grafico 72. Elenco dei primi dieci comuni per numero di feriti rilevati nel 2004 e nel 1995

Di seguito si riporta il dettaglio numerico dei primi dieci comuni per numero di feriti registrati nel 2004, confrontando tale dato con quello del 1995.

Come anticipato, gli incrementi maggiori si registrano nei capoluoghi di provincia, e risultano essere pari al 34% in più per Bari, al 70% in più per Foggia, al 47% in più per Taranto e addirittura al 243% in più per Lecce.

Estremamente significativo il dato comunale di Altamura, per il quale l'incremento nel periodo 1995-2004 è stato pari a oltre il 1.000% di feriti in più.

Tabella 35. Elenco dei primi dieci comuni per numero di feriti rilevati nel 2004 e nel 1995.

	COMUNE	2004	1995		DIFFERENZA
1	Bari	394	294		100
2	Foggia	309	182		127
3	Taranto	206	140		66
4	Altamura	188	17		171
5	Lecce	144	42		102
6	Fasano	143	79		64
7	Monopoli	117	47		70
8	Modugno	114	78		36
9	Cerignola	111	93		18
10	San Severo	105	91		14
13	Brindisi	91	112		-21
	PARZIALE	1.922	1.175		747
	TOTALE	5.152	3.385		1.767

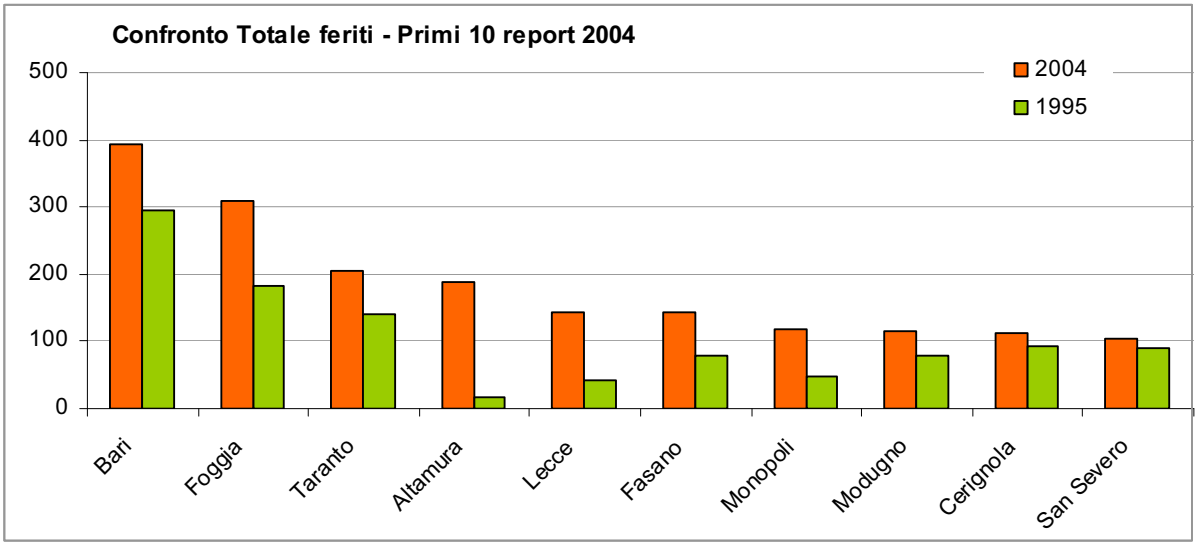


Grafico 73. Elenco dei primi dieci comuni per numero di feriti rilevati nel 2004 e nel 1995

Tabella 36. Elenco dei primi dieci comuni per numero di morti rilevati nel 2004 e nel 1995.

	COMUNE	2004	1995		DIFFERENZA
1	Foggia	15	14		1
2	San Severo	9	2		7
3	Taranto	9	11		-2
4	Manfredonia	8	6		2
5	Altamura	7	1		6
6	Bari	7	13		-6
7	Cerignola	7	6		1
8	Trani	7	6		1
9	Vernole	7	0		7
10	Lesina	6	0		6
11	Brindisi	5	12		-7
17	Lecce	4	6		-2
	PARZIALE	91	77		14
	TOTALE	265	292		-27

Bari, Taranto, Lecce e Brindisi si confermano comuni virtuosi per quanto riguarda il numero di decessi, diminuiti tra il 1995 e il 2004, pur se di poche unità; Foggia, al contrario, registra un lieve aumento. Da notare che Brindisi e Lecce non rientrano nemmeno tra i primi 10 comuni per numero di morti registrati nel 2004. Di seguito il Grafico 74 illustra il confronto tra i dati del 1995 e il 2004 per i primi 10 comuni.

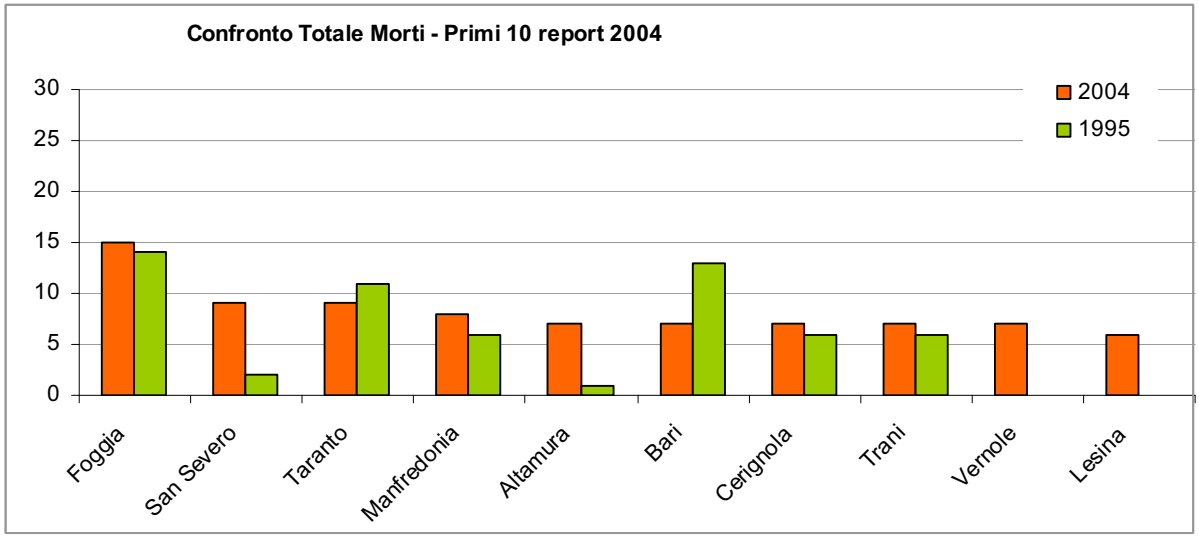


Grafico 74. Elenco dei primi dieci comuni per numero di morti rilevati nel 2004 e nel 1995

Tra i comuni non capoluogo di provincia, nelle tre precedenti tabelle, è ricorrente la presenza di Fasano, Modugno, Monopoli e San Severo, che sono tra i punti del territorio regionale in cui maggiori sono i rischi indotti dal traffico veicolare.

Nelle pagine seguenti il dettaglio dei dati di incidentalità suddivisi per ciascuna provincia, per comune capoluogo e, infine, per direttrice di collegamento tra i comuni e lungo le arterie stradali più importanti.

Con riferimento a ciascuna delle province della regione Puglia, sono stati analizzati i seguenti elementi, da cui derivano le elaborazioni grafiche delle pagine seguenti:

- confronto annuale tra numero di incidenti rilevati nel periodo 1995-2004;
- confronto annuale tra numero di incidenti in ambito urbano ed in ambito extraurbano;
- confronto annuale tra numero di incidenti in ambito extraurbano diviso per ciascuna tipologia stradale.

L'analisi territoriale dei dati di incidentalità associati sempre a ciascuna provincia ha portato a rappresentare, sempre in forma grafica, il confronto tra il numero assoluto di incidenti (o di feriti o di morti) riconducibile al solo comune capoluogo e quello dell'insieme dei restanti comuni della provincia di riferimento. Ciò ha consentito di valutare l'incidenza del capoluogo in riferimento al dato complessivo di incidenti (morti e feriti) rilevato per l'intera provincia.

Infine, i grafici che rappresentano, in forma decrescente e per i comuni più significativi:

- il tasso di incidentalità (n° incidenti in un anno ogni 10.000 abitanti);
- il tasso di lesività (n° feriti in un anno ogni 100 incidenti);
- il tasso di mortalità (n° morti in un anno ogni 100 incidenti).

Questa analisi permette di mettere in relazione la "pericolosità" della rete stradale all'interno del territorio comunale con il numero di abitanti del territorio stesso, consentendo un'analisi successiva che, anche dal punto di vista economico, possa valutare il costo che ricade sui cittadini, sia nella situazione da stato di fatto (ovvero con presenza di punti pericolosi) sia in quella futura derivante dalla realizzazione delle soluzioni infrastrutturali necessarie.

1.4.2 I DATI DI INCIDENTALITÀ IN AMBITO EXTRAURBANO DELLA PROVINCIA DI FOGGIA

Di seguito verranno mostrati i dati d'incidentalità della provincia di Foggia dal 1995 al 2004, prima saranno analizzati i dati generali di tutta la provincia, più avanti si passerà ad analizzare i dati relativi ai soli incidenti avvenuti in ambito extraurbano della provincia stessa.

Come sarà evidente più avanti, si deve tenere presente, nella lettura di tutte le analisi di seguito riportate, che le strade urbane hanno subito un incremento di incidenti del 135% tra il 2001 ed il 2002.

Tenuto conto che nel periodo di riferimento (1995-2004) il numero dei morti è rimasto pressoché invariato, si suppone che dopo il 2001 si sia iniziato ad inviare all'ISTAT anche i verbali relativi ad incidenti stradali meno gravi.

Tabella 37. Incidenti, feriti, morti – periodo 1995-2004 – provincia di Foggia

				Variazione % rispetto all'anno precedente		
Anno	**Incidenti**	**Feriti**	**Morti**	**Incidenti**	**Feriti**	**Morti**
1995	677	1.208	77	-	-	-
1996	702	1.181	83	4%	-2%	8%
1997	666	1.156	100	-5%	-2%	20%
1998	650	1.188	60	-2%	3%	-40%
1999	715	1.331	85	10%	12%	42%
2000	689	1.264	80	-4%	-5%	-6%
2001	740	1.376	101	7%	9%	26%
2002	1.309	2.269	84	77%	65%	-17%
2003	1.185	2.053	101	-9%	-10%	20%
2004	1.231	2.111	95	4%	3%	-6%

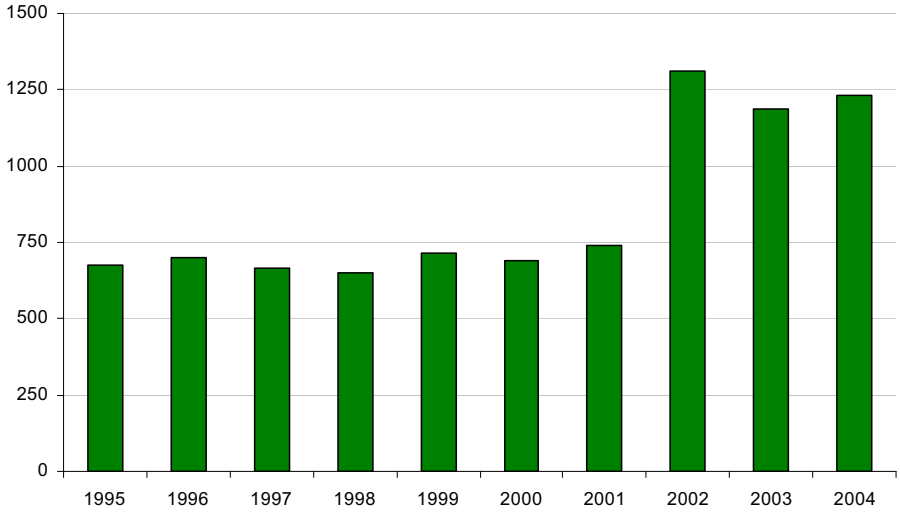


Grafico 75. N° incidenti - periodo 1995-2004 – provincia di Foggia

La variazione percentuale più elevata di incidenti e di feriti si verifica fra il 2001 ed il 2002, quella di morti fra il 1998 ed il 1999. Le variazioni percentuali dell'ultimo anno di rilievo, 2004, rispetto al primo, 1995 indicano un aumento del 82% per il numero di incidenti, del 75% per quello di feriti e del 23% per quello di morti.

Per ogni anno i dati relativi ai feriti ed ai morti possono essere rapportati al numero di incidenti e moltiplicati per 100 per ottenere rispettivamente i tassi di lesività stradale e di mortalità stradale che indicano i valori medi di feriti e morti ogni 100 incidenti (Tabella 38).

Tabella 38. Feriti e morti rapportati al numero d'incidenti *100 – periodo 1995-2004 – provincia di Foggia

	Tasso di lesività stradale	Tasso di mortalità stradale	Variazione dei tassi % rispetto all'anno precedente	
Anno	(Feriti/ Incidenti)*100	(Morti/ Incidenti)*100	Feriti	Morti
1995	178	11	-	-
1996	168	12	-6%	4%
1997	174	15	3%	27%
1998	183	9	5%	-39%
1999	186	12	2%	29%
2000	183	12	-1%	-2%
2001	186	14	1%	18%
2002	173	6	-7%	-53%
2003	173	9	0%	33%
2004	171	8	-1%	-9%

Se si considera il numero medio di feriti o morti si può notare che, la variazione percentuale più elevata sia di feriti che di morti si verifica fra il 2001 ed il 2002. Le variazioni percentuali dell'ultimo anno di rilievo, 2004, rispetto al primo, 1995 sono: -4% per quello di feriti e -32% per quello di morti.

Il numero medio di feriti è maggiore nel 1999 e nel 2001 mentre quello di morti nel 1997; di seguito si dà una rappresentazione grafica dei dati appena analizzati.

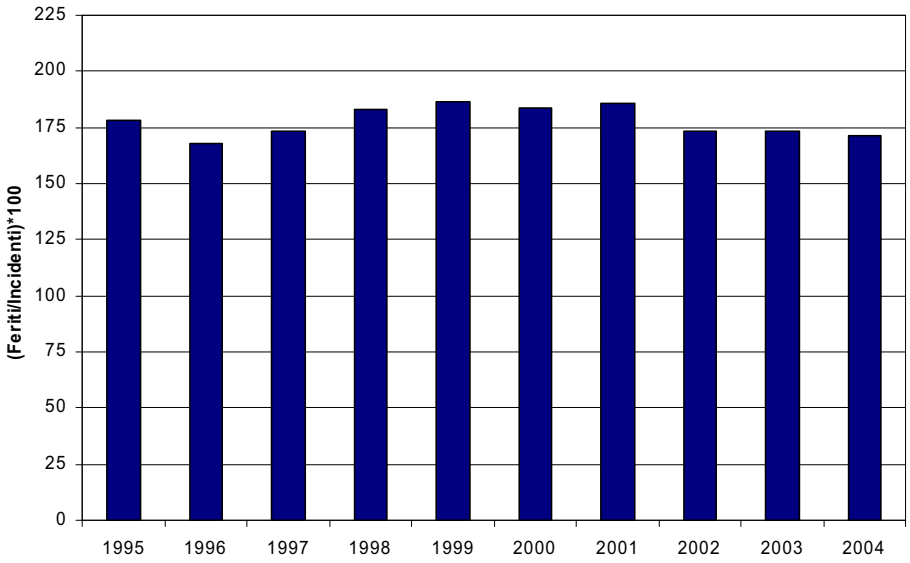


Grafico 76. Feriti/Incidenti*100 – periodo 1995-2004- provincia di Foggia

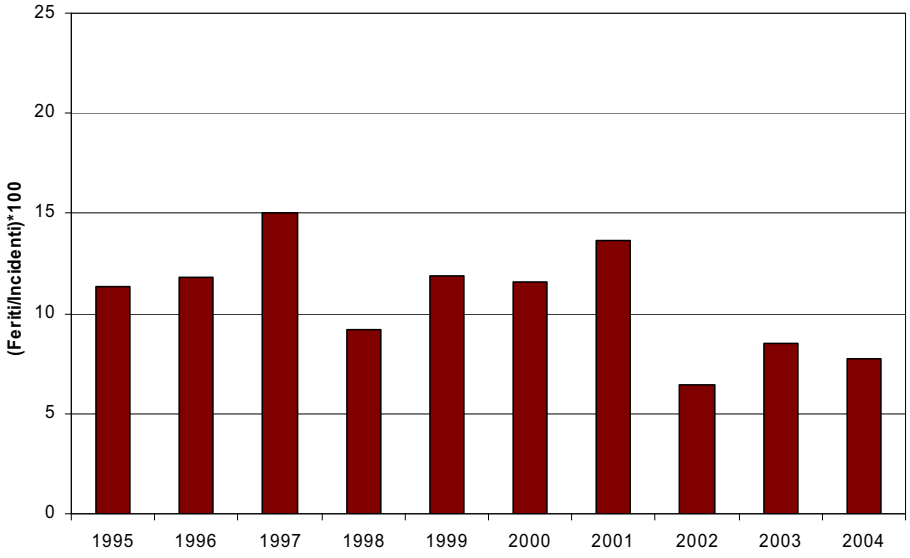


Grafico 77. Morti/Incidenti*100 – periodo 1995-2004- provincia di Foggia

I dati relativi agli incidenti possono essere suddivisi per tipologia di strada e raggruppati per ambiti (Tabella 39, Grafico 78 e Grafico 79).

Tabella 39. Incidenti dal 1995-2004 per tipo di strada e per ambito – Provincia di Foggia

Numero Incidenti per anno (dettaglio tipo strada)												
Tipo strada	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**Totale**	**Totale %**
1-Strada urbana	280	301	274	261	276	255	300	706	651	655	3.959	46,2%
2-Strada provinciale nell'abitato	7	5	4	3	3	8	10	17	13	14	84	1,0%
3-Strada statale nel-l'abitato	19	9	5	14	18	17	21	16	15	5	139	1,6%
4-Strada comunale e-xtraurbana	20	28	15	21	26	17	30	32	32	45	266	3,1%
5-Strada provinciale fuori dell'abitato	80	81	83	55	64	89	64	103	93	166	878	10,3%
6-Strada statale fuori dell'abitato	188	197	187	184	214	200	222	328	286	252	2.258	26,4%
7-Autostrada	77	68	90	107	107	93	90	102	89	90	913	10,7%
8-Altra strada	6	13	8	5	7	10	3	5	6	4	67	0,8%
Totale	**677**	**702**	**666**	**650**	**715**	**689**	**740**	**1.309**	**1.185**	**1.231**	**8.564**	**100,0%**
Numero Incidenti per anno (dettaglio ambito)												
Tipo strada	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**Totale**	**Totale %**
In ambito urbano (tipo 1 + 2 +3)	306	315	283	278	297	280	331	739	679	674	4.182	48,8%
In ambito extraurbano (tipo 4 + 5 +6 +7 +8)	371	387	383	372	418	409	409	570	506	557	4.382	51,2%
Totale	**677**	**702**	**666**	**650**	**715**	**689**	**740**	**1.309**	**1.185**	**1.231**	**8.564**	**100,0%**

Per quanto riguarda il solo ambito extraurbano il dettaglio grafico della suddivisione per tipologia di strada è riportato di seguito.

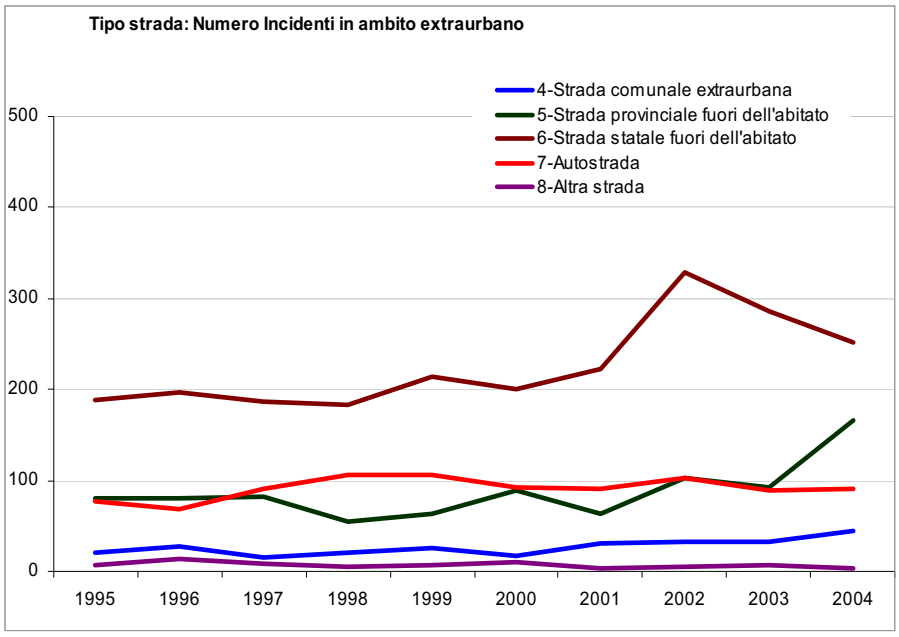


Grafico 78. Incidenti per strada nel periodo 1995-2004

La suddivisione del numero di incidenti fra ambito urbano ed extraurbano viene mostrata nel Grafico 79.

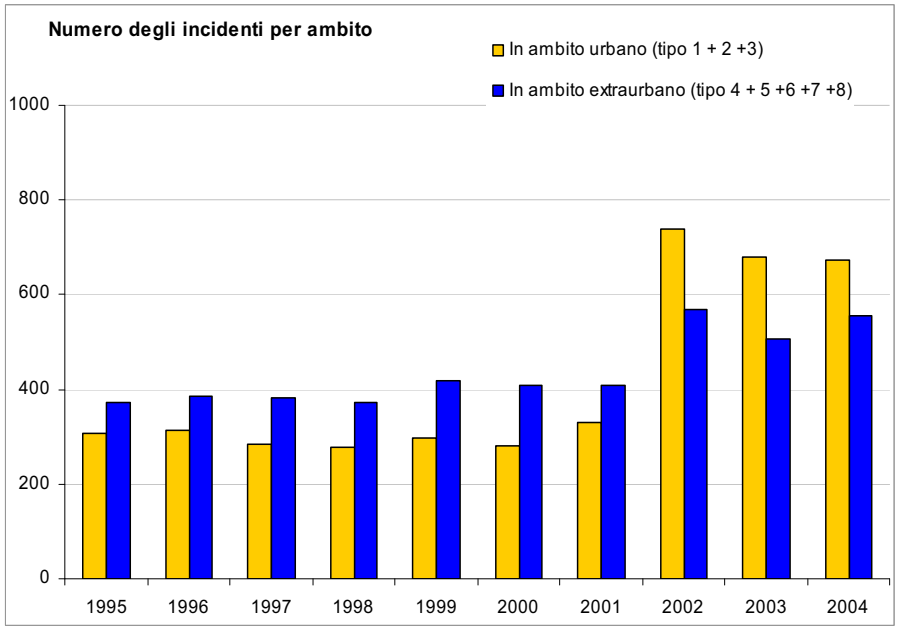


Grafico 79. Incidenti per ambito nel periodo 1995-2004

Nel corso dei 10 anni dal 1995 al 2004, nella provincia di Foggia si sono registrati più incidenti che nell'anno 2002, con 1.309 eventi; di questi il 56% in ambito urbano e la restante quota in ambito

extraurbano. Il dato medio del decennio indica che sono circa 860 gli incidenti in provincia di Foggia; 420 (circa 49% del totale) mediamente in ambito urbano e 440 (circa 51% del totale) in ambito extraurbano. In ambito extraurbano sono le strade statali ad aver determinato il maggior numero di sinistri, con un'incidenza del 26% sul totale provinciale, seguite da quelle provinciali con il 10%. Risulta evidente che l'incremento di incidentalità degli ultimi 3 anni (2002-2003-2004) è in buona parte dovuto all'aumento di incidentalità in ambito extraurbano e, specificatamente, sulle strade statali.

Di seguito vengono riportati il numero di feriti e di morti del solo ambito extraurbano.

Tabella 40. Incidenti, feriti, morti – periodo 1995-2004 – provincia di Foggia – ambito extraurbano

				Variazione % rispetto all'anno precedente		
Anno	Incidenti	Feriti	Morti	Incidenti	Feriti	Morti
1995	371	729	66	-	-	-
1996	387	705	73	4%	-3%	11%
1997	383	713	92	-1%	1%	26%
1998	372	748	49	-3%	5%	-47%
1999	418	834	67	12%	11%	37%
2000	409	806	67	-2%	-3%	0%
2001	409	828	83	0%	3%	24%
2002	570	1.108	72	39%	34%	-13%
2003	506	988	90	-11%	-11%	25%
2004	557	1.056	85	10%	7%	-6%

In ambito extraurbano la variazione percentuale più elevata di incidenti e di feriti si verifica fra il 2001 ed il 2002, quella di morti fra il 1997 ed il 1998. Le variazioni percentuali dell'ultimo anno di rilievo, 2004, rispetto al primo, 1995 sono: -50% per il numero di incidenti, 45% per quello di feriti e 29% per quello di morti. Anche in questo caso, per ogni anno rilevato, sono calcolati il tasso di lesività stradale ed il tasso di mortalità stradale che evidenziano rispettivamente i valori medi di feriti e morti ogni 100 incidenti (Tabella 41).

Tabella 41. Feriti e morti rapportati al numero d'incidenti *100 – periodo 1995-2004 – provincia di Foggia

	Tasso di lesività stradale	Tasso di mortalità stradale	Variazione % rispetto all'anno precedente	
Anno	(Feriti/ Incidenti)*100	(Morti/ Incidenti)*100	Feriti	Morti
1995	196	18	-	-
1996	182	19	-7%	6%
1997	186	24	2%	27%
1998	201	13	8%	-45%
1999	200	16	-1%	22%
2000	197	16	-1%	2%
2001	202	20	3%	24%
2002	194	13	-4%	-38%
2003	195	18	0%	41%
2004	190	15	-3%	-14%

In ambito extraurbano se si considera il numero medio di feriti o morti si può notare che, la variazione percentuale più elevata di feriti si verifica fra il 1995 ed il 1996, quella di morti fra il 1997 ed il 1998. Le variazioni percentuali dell'ultimo anno di rilievo, 2004, rispetto al primo, 1995 sono: -4% per quello di feriti e -14% per quello di morti. Il numero medio di feriti è maggiore nel 2001 mentre quello di morti nel 1997; di seguito si riporta il confronto grafico dei dati totali della provincia (analizzati in precedenza) rispetto ai dati del solo ambito extraurbano.

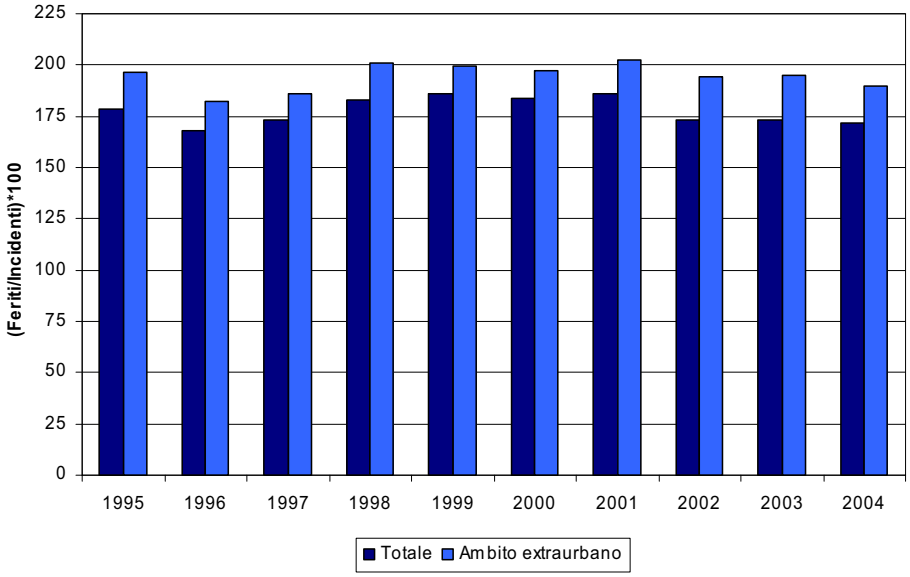


Grafico 80. Feriti/Incidenti*100 – periodo 1995-2004- provincia di Foggia – Confronto Totale-Ambito extraurbano

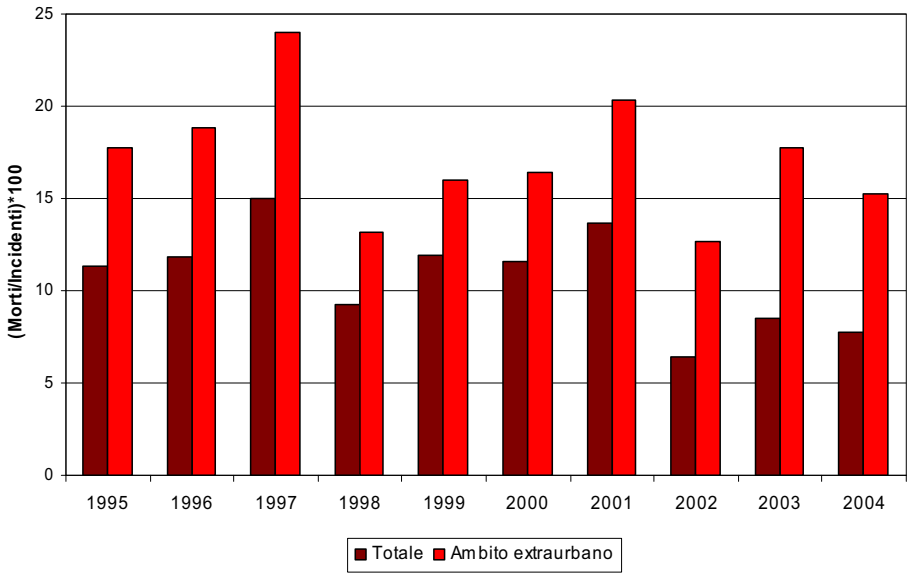


Grafico 81. Morti/Incidenti*100 – periodo 1995-2004- provincia di Foggia – Confronto Totale-Ambito extraurbano

La media del numero di feriti e quella del numero di morti in ambito extraurbano risultano sempre superiori rispetto alla media totale degli incidenti, nel caso del numero di morti la differenza (in percentuale) è elevata; le differenze maggiori si hanno, nel caso dei feriti nel 2002, 2003 e 2004 con una percentuale rispettivamente di 12%, 13% e 11%, nel caso dei morti negli stessi anni con una percentuale rispettivamente di 97%, 109%, 98%. Del numero di incidenti, di morti e dei tassi di lesività e mortalità, relativamente al solo ambito extraurbano, vengono di seguito riportati, in forma grafica, per ogni comune, i dati del 2004 e della variazione 1995-2004.

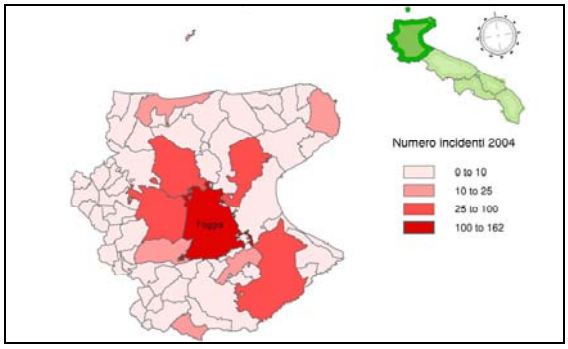


Figura 31. N° Incidenti anno 2004

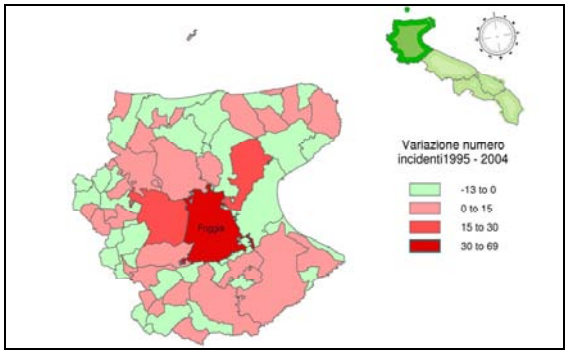


Figura 32. Variazione N° Incidenti 1995-2004

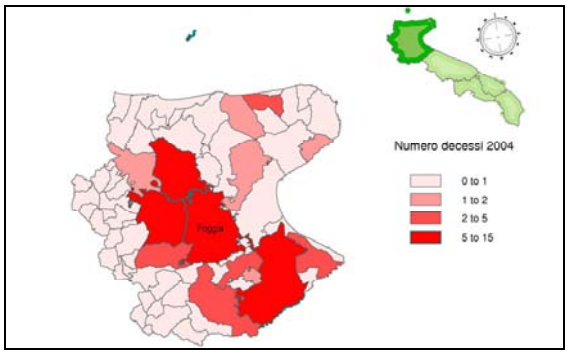


Figura 33. N° Morti anno 2004

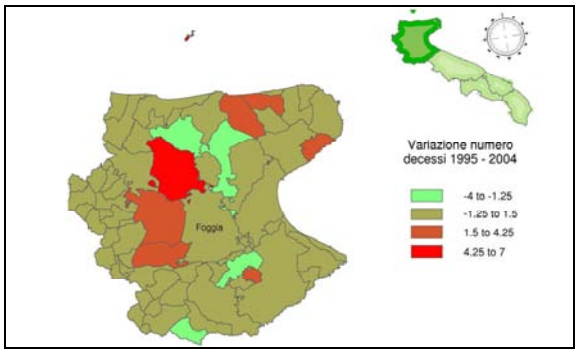


Figura 34. Variazione N° Morti. 1995-2004

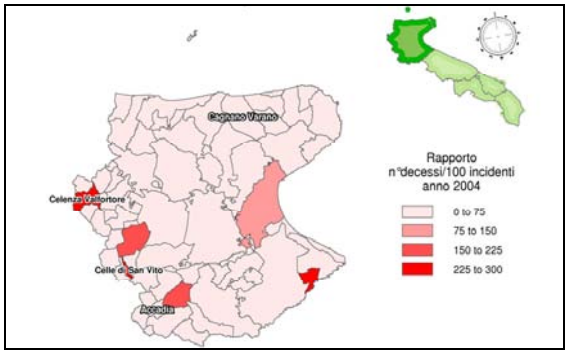


Figura 35. N° Morti/100 Incidenti anno 2004

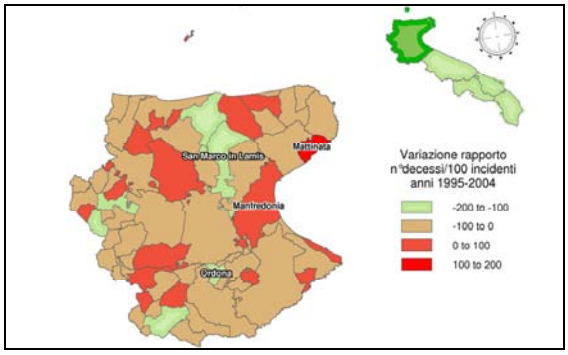


Figura 36. Variazione N° Morti/100 Inc. 1995-2004

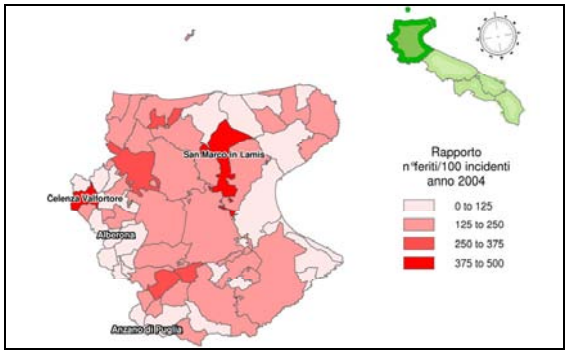


Figura 37. N° Feriti/100 Incidenti anno 2004

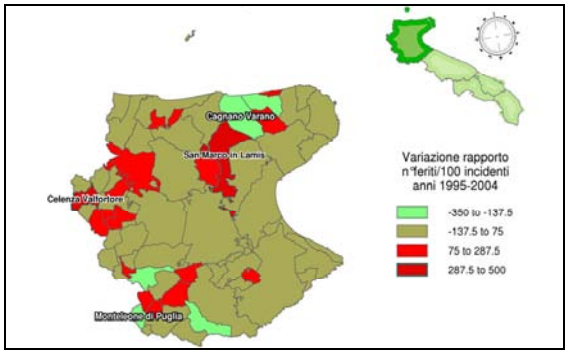


Figura 38. Variazione N° Feriti/100 Inc. 1995-2004

Dal confronto tra l'anno 1995 e il 2004 è possibile individuare l'evoluzione della incidentalità di ciascun comune ed evidenziare le realtà più "virtuose", ovvero con valori relativi all'incidentalità diminuiti, rispetto a quelle più critiche (con valori in aumento).

Di seguito vengono visualizzati, in maniera tabellare, i comuni le cui variazioni (in negativo o in positivo) dei dati di incidentalità fra il 2004 ed il 1995 sono più significative; in particolare:

- per quanto riguarda il numero di incidenti sono elencati solo i comuni con una differenza percentuale maggiore o uguale al 70% rispetto al 1995 ed una differenza in valore assoluto di almeno 5 incidenti
- per quanto riguarda il numero di feriti sono elencati solo i comuni con una differenza percentuale maggiore o uguale al 70% rispetto al 1995 ed una differenza in valore assoluto di almeno 10 feriti
- per quanto riguarda il numero di morti sono elencati solo i comuni con una differenza percentuale maggiore o uguale al 70% rispetto al 1995 ed una differenza in valore assoluto di almeno 3 morti.

Tabella 42. Comuni con maggiori variazioni di n° incidenti fra 2004 e 1995

Comune	N_Incidenti_1995	N_Incidenti_2004	Differenza Incidenti 2004-1995	Differenza Incidenti 2004-1995 %
Foggia	93	162	69	74%
Isole Tremiti	4	16	12	300%
Lucera	10	33	23	230%
Poggio Imperiale	2	9	7	350%
Rocchetta Sant'Antonio	8	14	6	75%
San Giovanni Rotondo	7	35	28	400%
San Marco la Catola	1	7	6	600%
Troia	1	15	14	1400%
Vico del Gargano	2	10	8	400%

Tabella 43. Comuni con maggiori variazioni di n° feriti 2004 e 1995

Comune	N_Feriti_1995	N_Feriti_2004	Differenza Feriti 2004-1995	Differenza Feriti 2004-1995 %
Candela	23	6	-17	-74%
Foggia	182	309	127	70%
Isole Tremiti	6	24	18	300%
Lucera	14	53	39	279%
Poggio Imperiale	3	24	21	700%
San Giovanni Rotondo	20	55	35	175%
San Marco la Catola	2	16	14	700%
Troia	2	36	34	1700%
Vico del Gargano	5	22	17	340%

Tabella 44. Comuni con maggiori variazioni di n° morti fra 2004 e 1995

Comune	N_Morti_1995	N_Morti_2004	Differenza Morti 2004-1995	Differenza Morti 2004-1995 %
Apricena	5	1	-4	-80%
Rocchetta Sant'Antonio	4	0	-4	-100%
San Marco in Lamis	4	0	-4	-100%
San Severo	2	9	7	350%

Fra i dati più significativi, quelli relativi al numero di incidenti ed al numero di feriti mostrano un aumento dei valori del 2004 rispetto al 1995 mentre il numero di morti una lieve diminuzione.

La distribuzione percentuale del numero degli incidenti verificatasi in ambito extraurbano rispetto al totale del decennio analizzato indica che sulle strade extraurbane all'interno del comune capoluogo il numero dei sinistri è del 29% contro il 71% del resto della provincia; la distribuzione dei feriti è molto simile e più precisamente 30% e 70%; la distribuzione dei morti invece si discosta leggermente ed è rispettivamente pari a 21% e 79% ciò indica, ovviamente, che gli incidenti più gravi accadono in ambito extraurbano. Per la distribuzione annuale dei dati si veda il Grafico 82, il Grafico 83 e il Grafico 84.

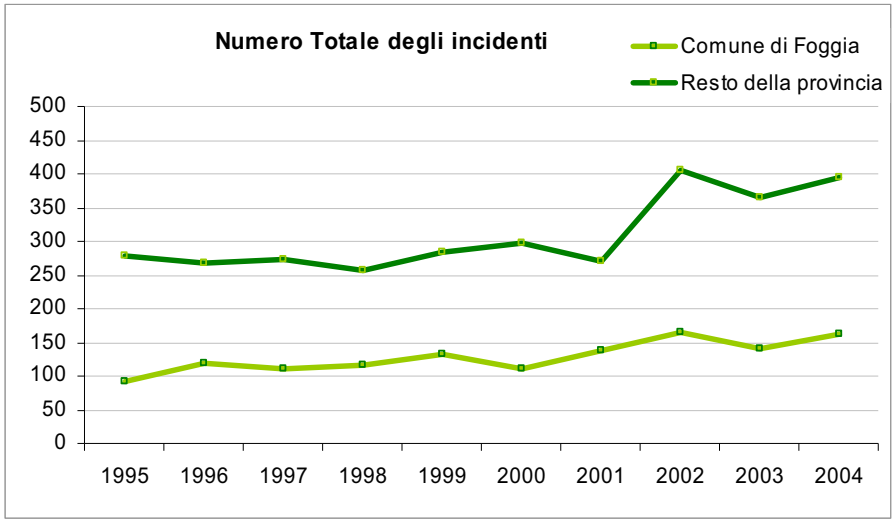


Grafico 82. N° Incidenti Foggia-Provincia .1995-2004

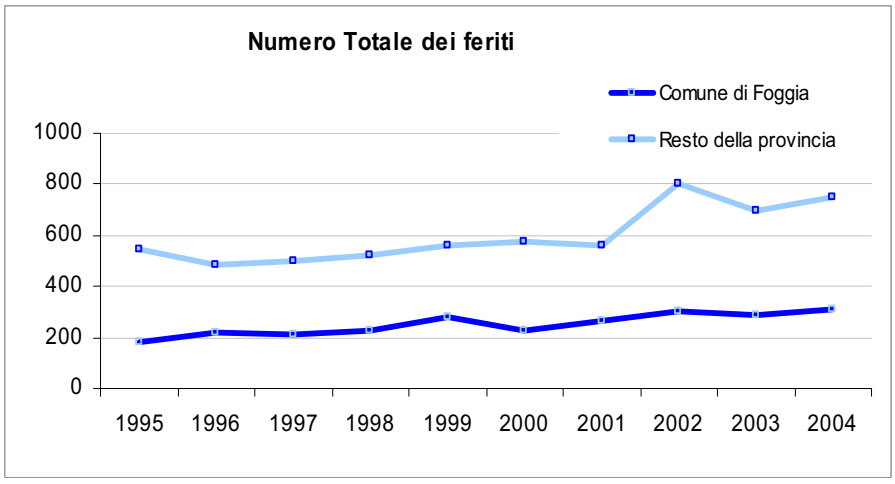


Grafico 83. N° Feriti Foggia-Provincia .1995-2004

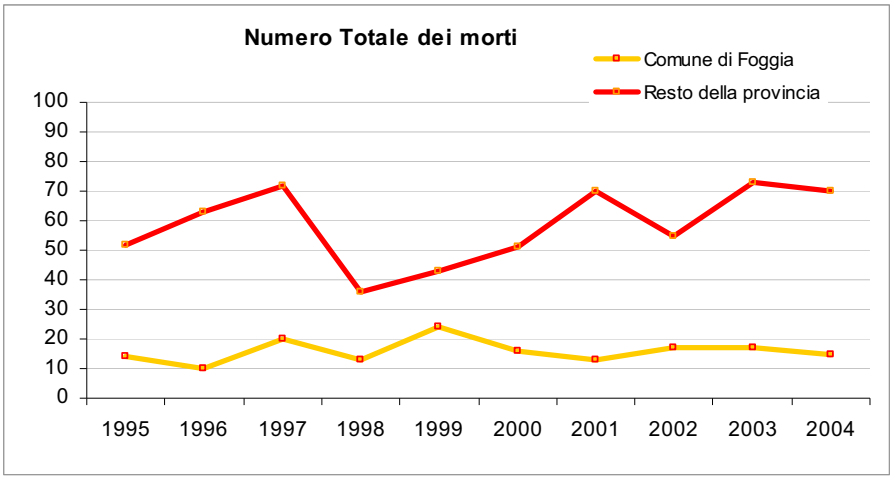


Grafico 84. N° Morti Foggia-Provincia. 1995-2004

Se rapportiamo il dato di incidentalità del 1995 e del 2004 alla popolazione residente in ciascun comune della provincia (dati ISTAT 2001), utilizzando il parametro (incidenti/abitanti)*10.000 (per avere una media degli incidenti ogni 10.000 abitanti), si verifica che (escludendo le Isole Tremiti per scarsità di popolazione residente) i valori del 2004 sono generalmente maggiori di quelli del 1995; unica eccezione degna di nota riguarda Lesina, i cui valori il numero di incidenti e di feriti riferiti alla popolazione sono minori nel 2004 rispetto al 1995.

Di seguito si riporta il dettaglio comunale degli incidenti, feriti e morti rapportato al numero di abitanti*10.000 (nei grafici vengono visualizzati solo i primi 15 report del 2004 posti a confronto con il 1995).

Tabella 45.Numero medio di incidenti ogni 10.000 abitanti

Comune	(N_Incidenti_2004/Residenti_2001)*10.000	(N_Incidenti_1995/Residenti_2001)*10.000
Accadia	7,40	0,00
Alberona	0,00	0,00
Anzano di Puglia	0,00	0,00
Apricena	5,86	6,59
Ascoli Satriano	12,55	7,85
Biccari	3,26	9,77
Bovino	7,52	15,03
Cagnano Varano	4,64	2,32
Candela	21,25	31,88
Carapelle	10,16	13,55
Carlantino	7,73	7,73
Carpino	4,25	0,00
Casalnuovo Monterotaro	0,00	0,00
Casalvecchio di Puglia	0,00	0,00

Comune	(N_Incidenti_2004/Residenti_2001)*10.000	(N_Incidenti_1995/Residenti_2001)*10.000
Castelluccio dei Sauri	20,50	20,50
Castelluccio Valmaggiore	0,00	0,00
Castelnuovo della Daunia	5,67	0,00
Celenza Valfortore	5,03	10,05
Celle di San Vito	53,76	0,00
Cerignola	8,37	7,15
Chieuti	22,37	11,19
Deliceto	4,86	0,00
Faeto	0,00	0,00
Foggia	10,44	5,99
Ischitella	10,96	13,15
Isole Tremiti	435,97	108,99
Lesina	22,27	42,95
Lucera	9,39	2,84
Manfredonia	0,17	0,35
Margherita di Savoia	1,59	2,38
Mattinata	1,58	6,32
Monte Sant'Angelo	0,00	7,08
Monteleone di Puglia	0,00	0,00
Motta Montecorvino	21,03	0,00
Ordona	12,07	3,02
Orsara di Puglia	10,76	7,93
Orta Nova	10,25	0,00
Panni	6,91	11,52
Peschici	0,00	3,36
Pietramontecorvino	31,13	6,92
Poggio Imperiale	12,99	0,00
Rignano Garganico	68,83	39,33
Rocchetta Sant'Antonio	5,29	0,00
Rodi Garganico	0,00	0,00
Roseto Valfortore	0,70	1,39
San Ferdinando di Puglia	13,41	2,68
San Giovanni Rotondo	0,64	1,27
San Marco in Lamis	46,20	6,60
San Marco la Catola	0,00	0,55
San Nicandro Garganico	8,17	4,90
San Paolo di Civitate	9,31	8,95
San Severo	0,00	4,31
Sant'Agata di Puglia	6,89	6,89
Serracapriola	4,22	0,00
Stornara	0,00	0,00
Stornarella	2,35	1,18

Comune	(N_Incidenti_2004/Residenti_2001)*10.000	(N_Incidenti_1995/Residenti_2001)*10.000
Torremaggiore	2,77	1,38
Trinitapoli	20,01	1,33
Troia	12,34	2,47
Vico del Gargano	14,89	14,15
Vieste	33,61	16,81
Volturara Appula	15,06	0,00
Volturino	0,00	3,87
Zapponeta	0,00	0,00

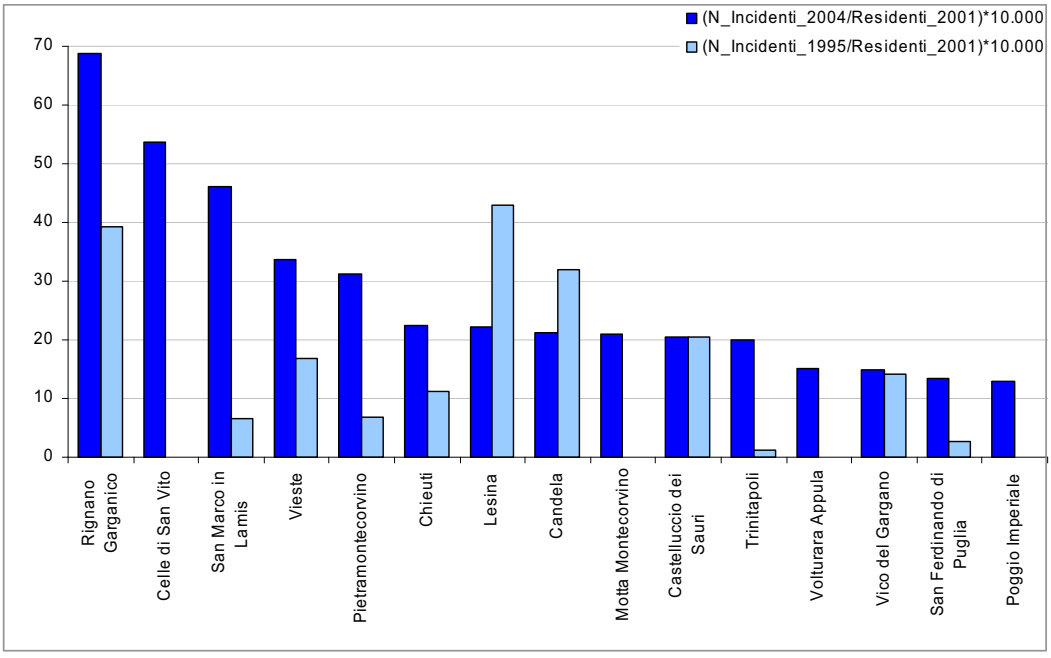


Grafico 85. Numero medio di incidenti ogni 10.000 abitanti – 1995-2004

Tabella 46. Numero medio di feriti ogni 10.000 abitanti

Comune	(N_Feriti_2004/Residenti_2001)*10.000	(N_Feriti_1995/Residenti_2001)*10.000
Accadia	14,80	0,00
Alberona	0,00	0,00
Anzano di Puglia	0,00	0,00
Apricena	14,66	13,19
Ascoli Satriano	26,68	15,69
Biccari	3,26	22,80
Bovino	20,05	30,07
Cagnano Varano	4,64	10,44
Candela	21,25	81,47
Carapelle	23,71	44,03

Comune	(N_Feriti_2004/Residenti_2001)*10.000	(N_Feriti_1995/Residenti_2001)*10.000
Carlantino	7,73	7,73
Carpino	8,50	0,00
Casalnuovo Monterotaro	0,00	0,00
Casalvecchio di Puglia	0,00	0,00
Castelluccio dei Sauri	66,63	46,13
Castelluccio Valmaggiore	0,00	0,00
Castelnuovo della Daunia	11,34	0,00
Celenza Valfortore	25,13	15,08
Celle di San Vito	53,76	0,00
Cerignola	19,35	16,21
Chieuti	50,34	22,37
Deliceto	12,14	0,00
Faeto	0,00	0,00
Foggia	19,91	11,73
Ischitella	13,15	39,46
Isole Tremiti	653,95	163,49
Lesina	30,23	77,95
Lucera	15,07	3,98
Manfredonia	0,17	0,35
Margherita di Savoia	1,59	3,18
Mattinata	3,16	14,21
Monte Sant'Angelo	0,00	14,15
Monteleone di Puglia	0,00	0,00
Motta Montecorvino	42,06	0,00
Ordona	18,11	9,06
Orsara di Puglia	19,81	13,59
Orta Nova	20,49	0,00
Panni	6,91	23,05
Peschici	0,00	0,00
Pietramontecorvino	83,02	10,38
Poggio Imperiale	17,32	0,00
Rignano Garganico	93,41	44,25
Rocchetta Sant'Antonio	10,59	0,00
Rodi Garganico	0,00	0,00
Roseto Valfortore	0,70	2,09
San Ferdinando di Puglia	21,07	7,66
San Giovanni Rotondo	3,18	0,00
San Marco in Lamis	105,61	13,20
San Marco la Catola	0,00	0,00
San Nicandro Garganico	14,71	14,71
San Paolo di Civitate	18,80	16,29
San Severo	0,00	4,31

Comune	(N_Feriti_2004/Residenti_2001)*10.000	(N_Feriti_1995/Residenti_2001)*10.000
Sant'Agata di Puglia	16,07	11,48
Serracapriola	6,33	0,00
Stornara	0,00	0,00
Stornarella	7,05	0,59
Torremaggiore	2,77	1,38
Trinitapoli	48,03	2,67
Troia	27,14	6,17
Vico del Gargano	22,34	28,29
Vieste	33,61	0,00
Volturara Appula	35,14	0,00
Volturino	0,00	0,00
Zapponeta	0,00	0,00

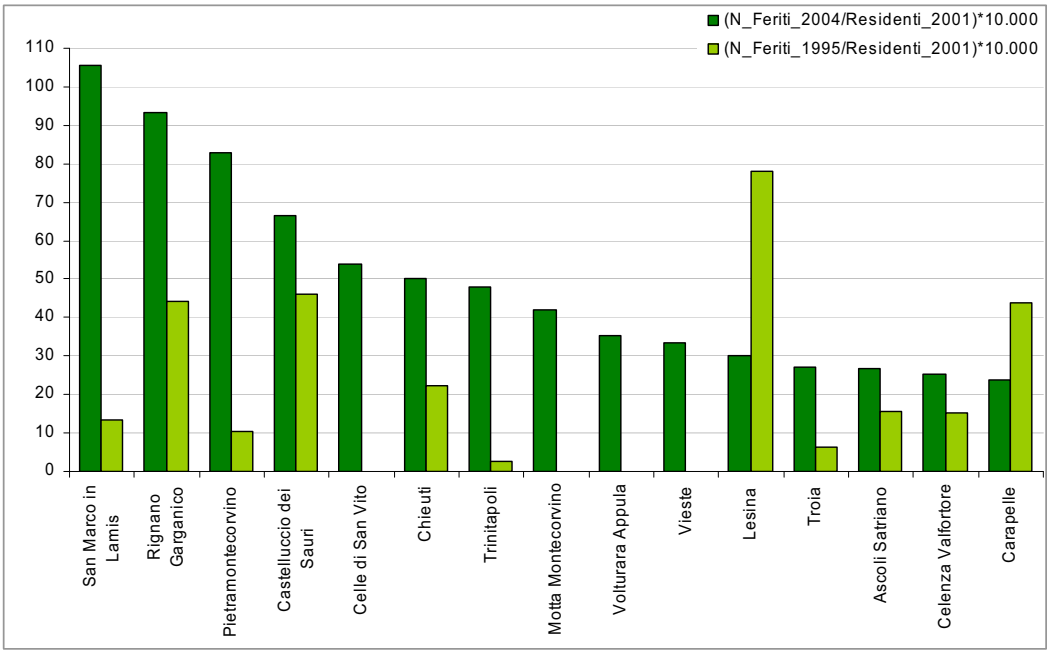


Grafico 86. Numero medio di feriti ogni 10.000 abitanti – 1995-2004

Tabella 47. Numero medio di morti ogni 10.000 abitanti

Comune	(N_Morti_2004/Residenti_2001)*10.000	(N_Morti_1995/Residenti_2001)*10.000
Accadia	0,00	0,00
Alberona	0,00	0,00
Anzano di Puglia	0,00	0,00
Apricena	0,73	3,66
Ascoli Satriano	4,71	4,71
Biccari	0,00	0,00

Comune	(N_Morti_2004/Residenti_2001)*10.000	(N_Morti_1995/Residenti_2001)*10.000
Bovino	0,00	0,00
Cagnano Varano	2,32	0,00
Candela	3,54	7,08
Carapelle	0,00	0,00
Carlantino	0,00	0,00
Carpino	0,00	0,00
Casalnuovo Monterotaro	0,00	0,00
Casalvecchio di Puglia	0,00	0,00
Castelluccio dei Sauri	0,00	0,00
Castelluccio Valmaggiore	0,00	0,00
Castelnuovo della Daunia	5,67	0,00
Celenza Valfortore	0,00	0,00
Celle di San Vito	0,00	0,00
Cerignola	1,22	1,05
Chieuti	0,00	0,00
Deliceto	2,43	0,00
Faeto	0,00	0,00
Foggia	0,97	0,90
Ischitella	6,58	2,19
Isole Tremiti	163,49	0,00
Lesina	1,59	3,18
Lucera	2,28	1,71
Manfredonia	0,17	0,00
Margherita di Savoia	0,79	0,79
Mattinata	3,16	0,00
Monte Sant'Angelo	0,00	0,00
Monteleone di Puglia	0,00	0,00
Motta Montecorvino	0,00	0,00
Ordona	3,02	0,00
Orsara di Puglia	1,70	2,83
Orta Nova	10,25	0,00
Panni	0,00	0,00
Peschici	0,00	3,36
Pietramontecorvino	3,46	0,00
Poggio Imperiale	0,00	0,00
Rignano Garganico	0,00	19,67
Rocchetta Sant'Antonio	0,00	0,00
Rodi Garganico	0,00	0,00
Roseto Valfortore	0,70	0,00
San Ferdinando di Puglia	0,77	0,38
San Giovanni Rotondo	0,00	2,54
San Marco in Lamis	6,60	0,00

Comune	(N_Morti_2004/Residenti_2001)*10.000	(N_Morti_1995/Residenti_2001)*10.000
San Marco la Catola	0,00	0,55
San Nicandro Garganico	1,63	0,00
San Paolo di Civitate	1,61	0,36
San Severo	0,00	4,31
Sant'Agata di Puglia	0,00	0,00
Serracapriola	4,22	0,00
Stornara	0,00	0,00
Stornarella	1,18	0,59
Torremaggiore	2,77	2,08
Trinitapoli	4,00	0,00
Troia	0,00	0,00
Vico del Gargano	0,74	0,74
Vieste	0,00	16,81
Volturara Appula	0,00	0,00
Volturino	0,00	3,87
Zapponeta	0,00	0,00

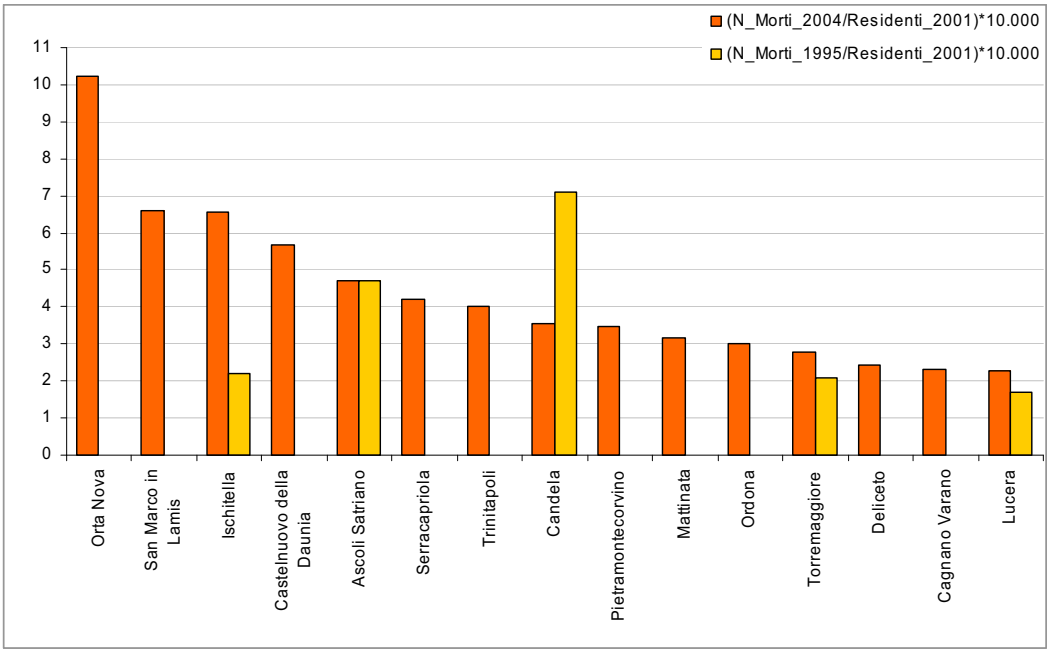


Grafico 87. Numero medio di morti ogni 10.000 abitanti – 1995-2004

1.4.3 I DATI DI INCIDENTALITÀ IN AMBITO EXTRAURBANO DELLA PROVINCIA DI BARI

Di seguito verranno mostrati i dati d'incidentalità della provincia di Bari dal 1995 al 2004, prima saranno analizzati i dati generali di tutta la provincia, più avanti si passerà ad analizzare i dati relativi ai soli incidenti avvenuti in ambito extraurbano della provincia stessa.

Tabella 48. Incidenti, feriti, morti – periodo 1995-2004 – provincia di Bari

				Variazione % rispetto all'anno precedente		
Anno	Incidenti	Feriti	Morti	Incidenti	Feriti	Morti
1995	1.553	2.428	102	-	-	-
1996	1.706	2.886	103	10%	19%	1%
1997	1.898	3.216	106	11%	11%	3%
1998	2.161	3.681	102	14%	14%	-4%
1999	2.111	3.646	105	-2%	-1%	3%
2000	2.857	4.638	121	35%	27%	15%
2001	3.169	5.137	108	11%	11%	-11%
2002	3.507	5.923	136	11%	15%	26%
2003	3.915	6.291	104	12%	6%	-24%
2004	4.685	7.573	127	20%	20%	22%

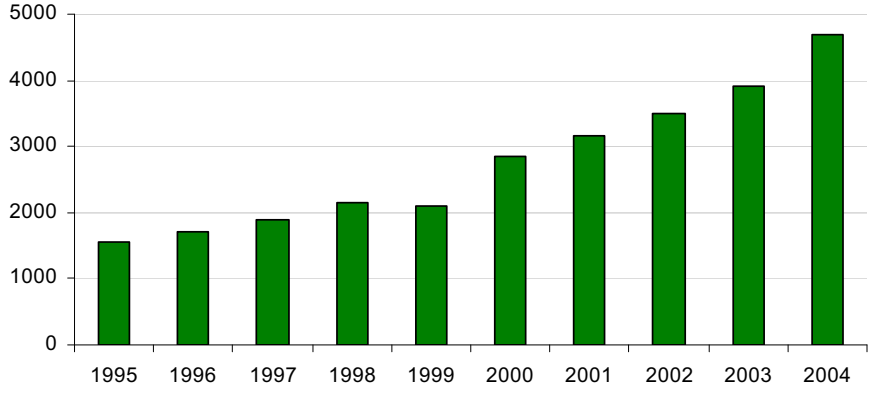


Grafico 88. N° incidenti - periodo 1995-2004 – provincia di Bari

La variazione percentuale più elevata di incidenti e di feriti si verifica fra il 1999 ed il 2000, quella di morti fra il 2001 ed il 2002. Le variazioni percentuali dell'ultimo anno di rilievo, 2004, rispetto al primo, 1995 indicano un aumento del 202% per il numero di incidenti, del 212% per quello di feriti e del 25% per quello di morti.

Per ogni anno i dati relativi ai feriti ed ai morti possono essere rapportati al numero di incidenti e moltiplicati per 100 per ottenere rispettivamente i tassi di lesività stradale e di mortalità stradale che indicano i valori medi di feriti e morti ogni 100 incidenti (Tabella 49).

Tabella 49. Feriti e morti rapportati al numero d'incidenti *100 – periodo 1995-2004 – provincia di Bari

	Tasso di lesività stradale	Tasso di mortalità stradale	Variazione dei tassi % rispetto all'anno precedente	
Anno	(Feriti/ Incidenti)*100	(Morti/ Incidenti)*100	Feriti	Morti
1995	156	7	-	-
1996	169	6	8%	-8%
1997	169	6	0%	-7%
1998	170	5	1%	-15%
1999	173	5	1%	5%
2000	162	4	-6%	-15%
2001	162	3	0%	-20%
2002	169	4	4%	14%
2003	161	3	-5%	-31%
2004	162	3	1%	2%

Se si considera il numero medio di feriti o morti si può notare che, la variazione percentuale più elevata di feriti si verifica fra il 1995 ed il 1996 quella di morti fra il 2002 ed il 2003. Le variazioni percentuali dell'ultimo anno di rilievo, 2004, rispetto al primo, 1995 sono: 3% per quello di feriti e -59% per quello di morti.

Il numero medio di feriti è maggiore nel 1999 mentre quello di morti nel 1995; di seguito si dà una rappresentazione grafica dei dati appena analizzati.

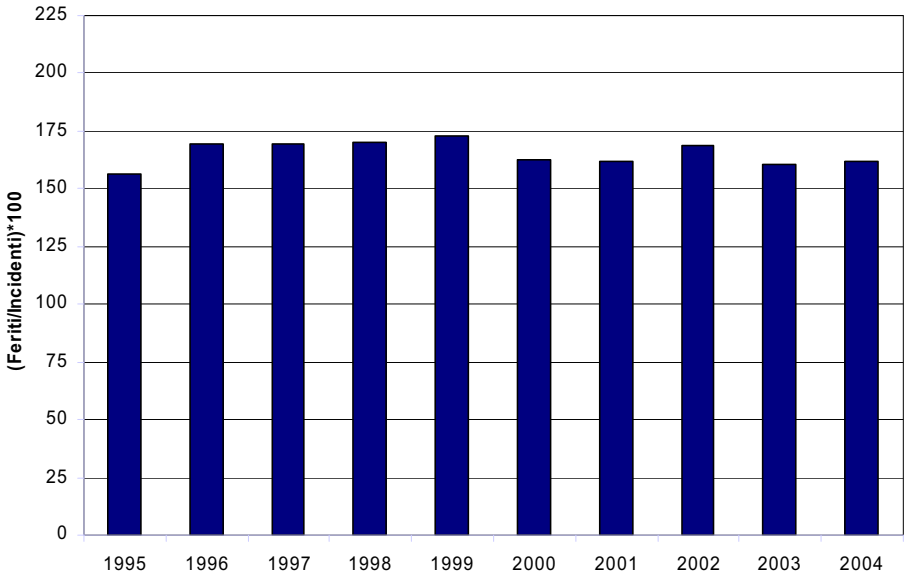


Grafico 89. Feriti/Incidenti*100 – periodo 1995-2004- provincia di Bari

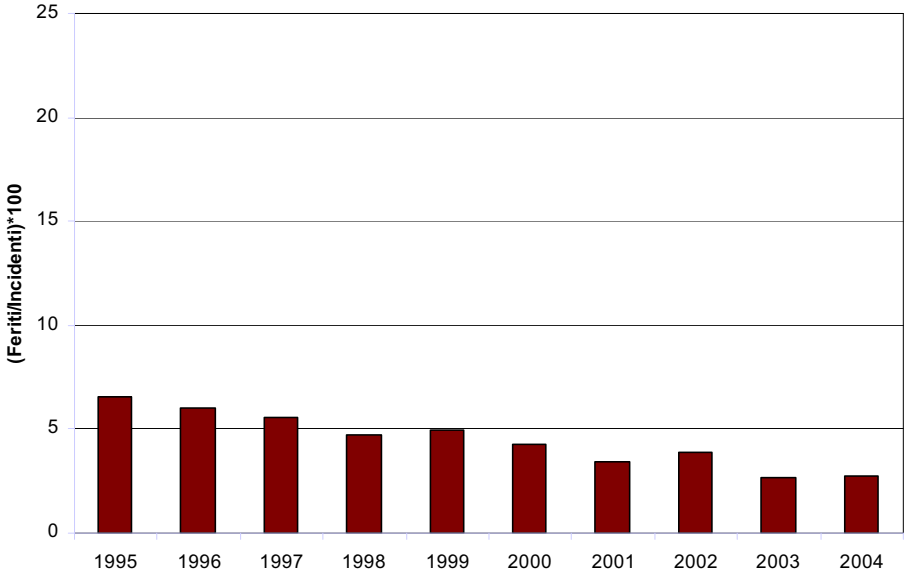


Grafico 90. Morti/Incidenti*100 – periodo 1995-2004- provincia di Bari

I dati relativi agli incidenti possono essere suddivisi per tipologia di strada e raggruppati per ambiti (Tabella 50, Grafico 91 e Grafico 92).

Tabella 50. Incidenti dal 1995-2004 per tipo di strada e per ambito – Provincia di Bari

Numero Incidenti per anno (dettaglio tipo strada)												
Tipo strada	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**Totale**	**Totale %**
1-Strada urbana	741	876	1.029	1.197	1.175	1.858	2.209	2.308	2.728	3.484	**17.605**	**63,9%**
2-Strada provinciale nell'abitato	17	15	20	17	21	37	59	42	37	42	**307**	**1,1%**
3-Strada statale nell'abitato	50	43	37	47	49	31	60	61	33	22	**433**	**1,6%**
4-Strada comunale extraurbana	36	46	46	52	48	58	37	87	114	110	**634**	**2,3%**
5-Strada provinciale fuori dell'abitato	163	169	153	188	180	219	185	251	287	469	**2.264**	**8,2%**
6-Strada statale fuori dell'abitato	443	467	485	552	520	563	542	659	611	488	**5.330**	**19,3%**
7-Autostrada	89	73	98	85	101	73	76	93	76	59	**823**	**3,0%**
8-Altra strada	14	17	30	23	17	18	1	6	29	11	**166**	**0,6%**
Totale	**1.553**	**1.706**	**1.898**	**2.161**	**2.111**	**2.857**	**3.169**	**3.507**	**3.915**	**4.685**	**27.562**	**100,0%**
Numero Incidenti per anno (dettaglio ambito)												
Tipo strada	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**Totale**	**Totale %**
In ambito urbano (tipo 1 + 2 +3)	808	934	1.086	1.261	1.245	1.926	2.328	2.411	2.798	3.548	**18.345**	**66,6%**
In ambito extraurbano (tipo 4 + 5 +6 +7 +8)	745	772	812	900	866	931	841	1.096	1.117	1.137	**9.217**	**33,4%**
Totale	**1.553**	**1.706**	**1.898**	**2.161**	**2.111**	**2.857**	**3.169**	**3.507**	**3.915**	**4.685**	**27.562**	**100,0%**

Per quanto riguarda il solo ambito extraurbano il dettaglio grafico della suddivisione per tipologia di strada è riportato di seguito.

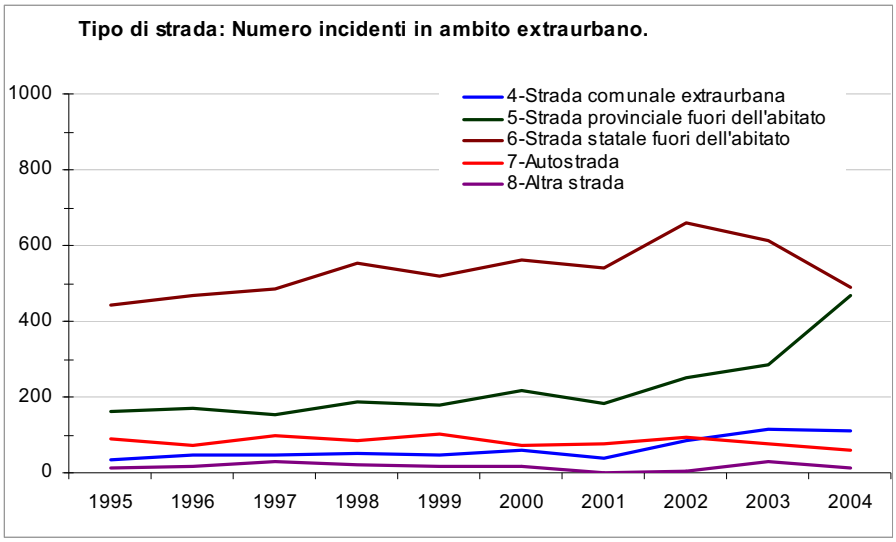


Grafico 91. Incidenti per strada nel periodo 1995-2004

La suddivisione del numero di incidenti fra ambito urbano ed extraurbano viene mostrata nel Grafico 92.

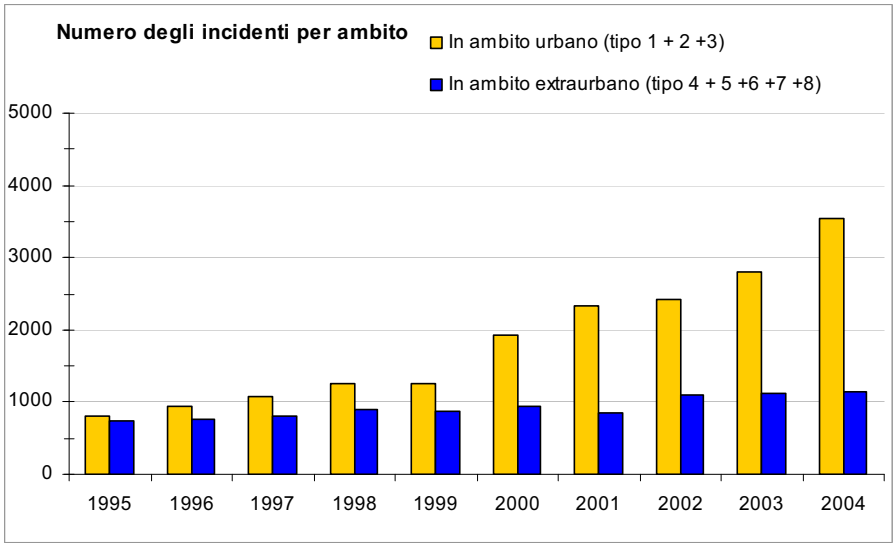


Grafico 92. Incidenti per ambito nel periodo 1995-2004

Nel corso dei 10 anni dal 1995 al 2004, nella provincia di Bari si sono registrati più incidenti nell'anno 2004 con 3.915 eventi, di questi il 71% in ambito urbano e la restante quota in ambito e-xtraurbano.

Il dato medio del decennio indica che sono circa 2.756 gli incidenti in provincia di Bari; 1.832 (circa 67% del totale) mediamente in ambito urbano e 921 (circa 33% del totale) in ambito extraurbano.

In ambito extraurbano sono le strade statali ad aver determinato il maggior numero di sinistri, con un'incidenza del 19% sul totale provinciale, seguite da quelle provinciali con l'8%.

Di seguito vengono riportati il numero di feriti e di morti del solo ambito extraurbano.

Tabella 51. Incidenti, feriti, morti – periodo 1995-2004 – provincia di Bari – ambito extraurbano

				Variazione % rispetto all'anno precedente		
Anno	Incidenti	Feriti	Morti	Incidenti	Feriti	Morti
1995	745	1.249	88	-	-	-
1996	772	1.456	80	4%	17%	-9%
1997	812	1.528	74	5%	5%	-8%
1998	900	1.661	80	11%	9%	8%
1999	866	1.600	87	-4%	-4%	9%
2000	931	1.665	91	8%	4%	5%
2001	841	1.574	71	-10%	-5%	-22%
2002	1.096	2.054	98	30%	30%	38%
2003	1.117	2.074	68	2%	1%	-31%
2004	1.137	2.261	87	2%	9%	28%

In ambito extraurbano la variazione percentuale più elevata di incidenti, di feriti e di morti si verifica fra il 2001 ed il 2002. Le variazioni percentuali dell'ultimo anno di rilievo, 2004, rispetto al primo, 1995 sono: 53% per il numero di incidenti, 81% per quello di feriti e -1% per quello di morti.

Anche in questo caso, per ogni anno rilevato, sono calcolati il tasso di lesività stradale ed il tasso di mortalità stradale che evidenziano rispettivamente i valori medi di feriti e morti ogni 100 incidenti (Tabella 52).

Tabella 52. Feriti e morti rapportati al numero d'incidenti *100 – periodo 1995-2004 – provincia di Bari

	Tasso di lesività stradale	Tasso di mortalità stradale	Variazione % rispetto all'anno precedente	
Anno	(Feriti/ Incidenti)*100	(Morti/ Incidenti)*100	Feriti	Morti
1995	168	12	-	-
1996	189	10	12%	-12%
1997	188	9	0%	-12%
1998	185	9	-2%	-2%
1999	185	10	0%	13%
2000	179	10	-3%	-3%
2001	187	8	5%	-14%
2002	187	9	0%	6%
2003	186	6	-1%	-32%
2004	199	8	7%	26%

In ambito extraurbano se si considera il numero medio di feriti o morti si può notare che la variazione percentuale più elevata di feriti si verifica fra il 1995 ed il 1996, quella di morti fra il 2002 ed il 2003. Le variazioni percentuali dell'ultimo anno di rilievo, 2004, rispetto al primo, 1995 sono: 19% per quello di feriti e -35% per quello di morti. Il numero medio di feriti è maggiore nel 2004 mentre quello di morti nel 1995; di seguito si riporta il confronto grafico dei dati totali della provincia (analizzati in precedenza) rispetto ai dati del solo ambito extraurbano.

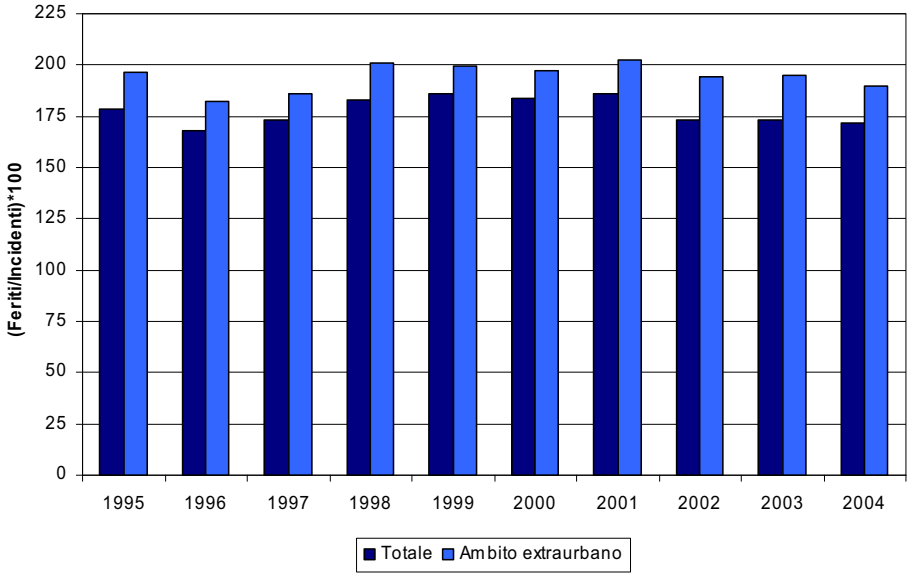


Grafico 93. Feriti/Incidenti*100 – periodo 1995-2004- provincia di Bari – Confronto Totale-Ambito extraurbano

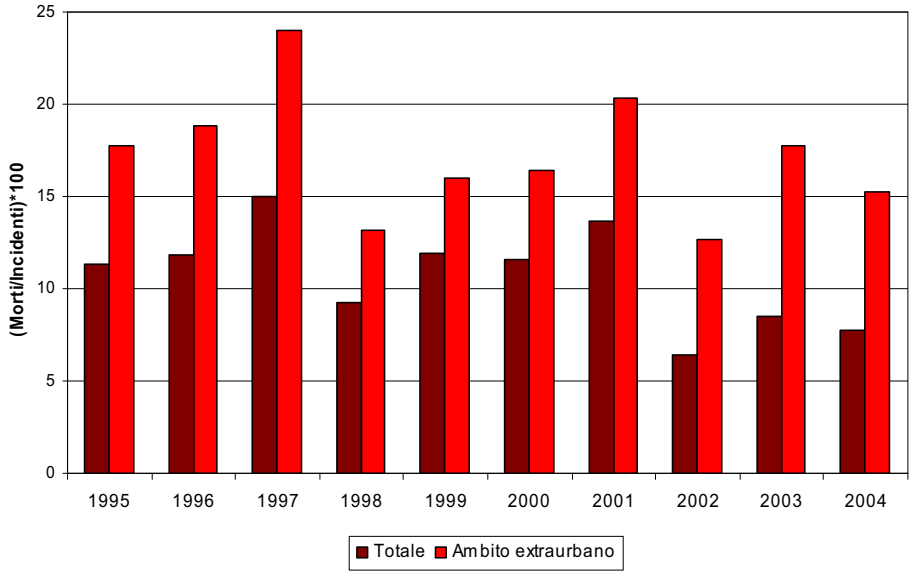


Grafico 94. Morti/Incidenti*100 – periodo 1995-2004- provincia di Bari – Confronto Totale-Ambito extraurbano

La media del numero di feriti e quella del numero di morti in ambito extraurbano risultano sempre superiori rispetto alla media totale degli incidenti, nel caso del numero di morti la differenza (in percentuale) è elevata; le differenze maggiori si hanno, nel caso dei feriti nel 2001, 2003 e 2004 con una percentuale rispettivamente di 15%, 16% e 23%, nel caso dei morti nel 2001, 2002 e 2004 con una percentuale rispettivamente di 148%, 131%, 182%.

Del numero di incidenti, di morti e dei tassi di lesività e mortalità, relativamente al solo ambito extraurbano, vengono di seguito riportati, in forma grafica, per ogni comune, i dati del 2004 e della variazione 1995-2004.

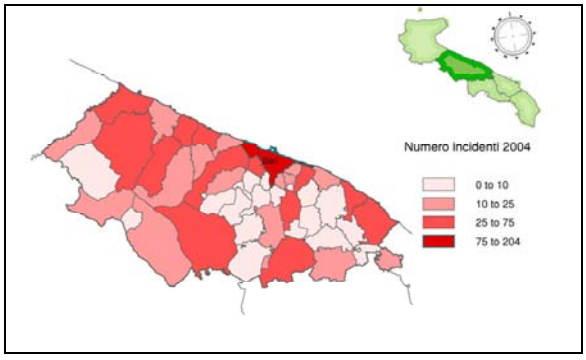


Figura 39. N° Incidenti anno 2004

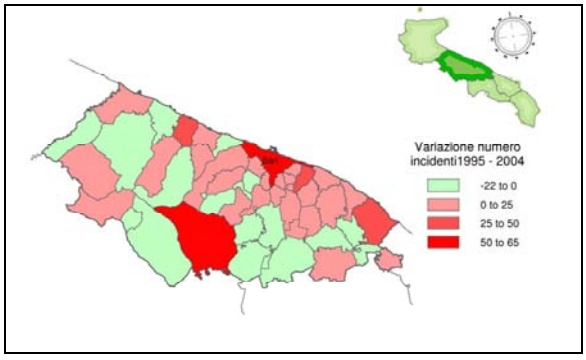


Figura 40. Variazione N° Incidenti 1995-2004

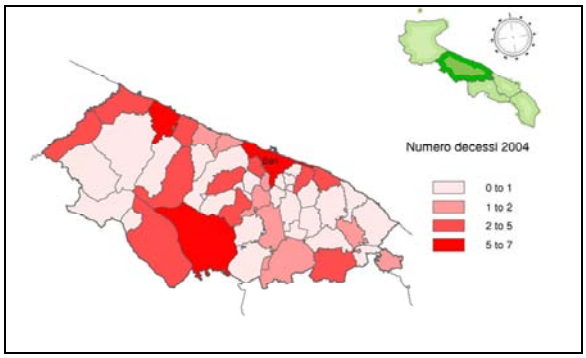


Figura 41. N° Morti anno 2004

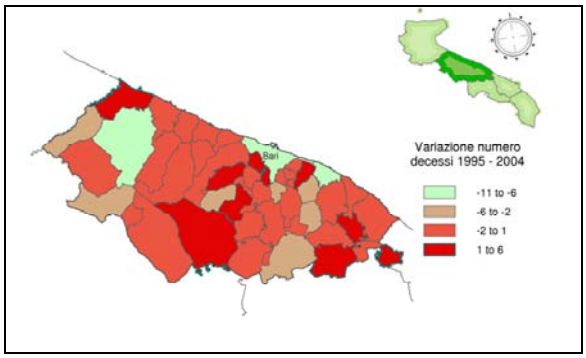


Figura 42. Variazione N° Morti. 1995-2004

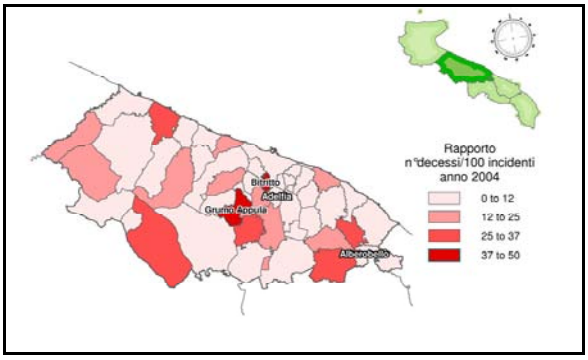


Figura 43. N° Morti/100 Incidenti anno 2004

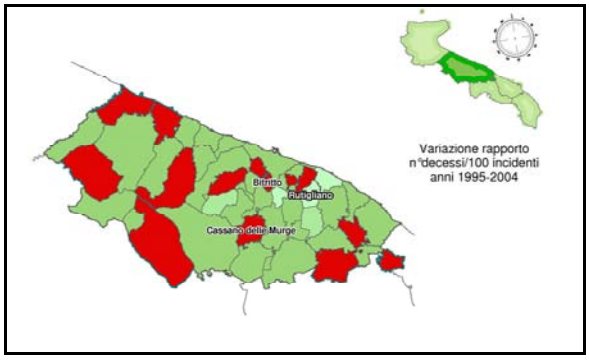


Figura 44. Variazione N° Morti/100 Inc. 1995-2004

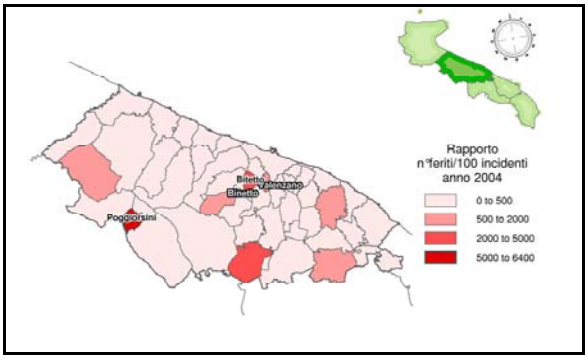


Figura 45. N° Feriti/100 Incidenti anno 2004

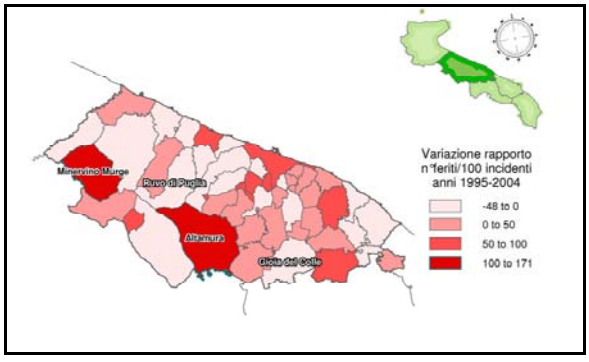


Figura 46. Variazione N° Feriti/100 Inc. 1995-2004

Dal confronto tra l'anno 1995 e il 2004 è possibile individuare l'evoluzione della incidentalità di ciascun comune ed evidenziare le realtà più "virtuose", ovvero con valori relativi all'incidentalità diminuiti, rispetto a quelle più critiche (con valori in aumento).

Di seguito vengono visualizzati, in maniera tabellare, i comuni le cui variazioni (in negativo o in positivo) dei dati di incidentalità fra il 2004 ed il 1995 sono più significative; in particolare:

- per quanto riguarda il numero di incidenti sono elencati solo i comuni con una differenza percentuale maggiore o uguale al 70% rispetto al 1995 ed una differenza in valore assoluto di almeno 5 incidenti
- per quanto riguarda il numero di feriti sono elencati solo i comuni con una differenza percentuale maggiore o uguale al 70% rispetto al 1995 ed una differenza in valore assoluto di almeno 10 feriti
- per quanto riguarda il numero di morti sono elencati solo i comuni con una differenza percentuale maggiore o uguale al 70% rispetto al 1995 ed una differenza in valore assoluto di almeno 3 morti.

Tabella 53. Comuni con maggiori variazioni di n° incidenti fra 2004 e 1995

Comune	N_Incidenti_1995	N_Incidenti_2004	Differenza Incidenti 2004-1995	Differenza Incidenti 2004-1995 %
Adelfia	3	10	7	233%
Altamura	10	75	65	650%
Bisceglie	11	39	28	255%
Capurso	5	17	12	240%
Conversano	3	9	6	200%
Corato	16	33	17	106%
Grumo Appula	2	10	8	400%
Locorotondo	5	18	13	260%
Mola di Bari	11	24	13	118%
Monopoli	22	54	32	145%
Noci	1	12	11	1100%
Noicattaro	3	41	38	1267%
Palo del Colle	7	12	5	71%
Polignano a Mare	13	32	19	146%
Rutigliano	4	9	5	125%
Sannicandro di Bari	4	9	5	125%
Spinazzola	9	22	13	144%
Terlizzi	10	21	11	110%
Triggiano	3	12	9	300%
Valenzano	3	11	8	267%

Tabella 54. Comuni con maggiori variazioni di n° feriti 2004 e 1995

Comune	N_Feriti_1995	N_Feriti_2004	Differenza Feriti 2004-1995	Differenza Feriti 2004-1995 %
Altamura	17	188	171	1006%
Bisceglie	22	68	46	209%
Bitonto	40	87	47	118%
Capurso	8	32	24	300%
Corato	32	79	47	147%
Grumo Appula	7	23	16	229%
Locorotondo	10	31	21	210%
Mola di Bari	26	44	18	69%
Monopoli	47	117	70	149%
Noci	1	19	18	1800%
Noicattaro	10	71	61	610%
Palo del Colle	11	21	10	91%
Polignano a Mare	29	64	35	121%
Sannicandro di Bari	3	16	13	433%
Terlizzi	13	37	24	185%
Triggiano	9	33	24	267%
Valenzano	5	18	13	260%

Tabella 55. Comuni con maggiori variazioni di n° morti fra 2004 e 1995

Comune	N_Morti_1995	N_Morti_2004	Differenza Morti 2004-1995	Differenza Morti 2004-1995 %
Adelfia	3	0	-3	-100%
Altamura	1	7	6	600%
Andria	12	1	-11	-92%
Barletta	1	5	4	400%
Gioia del Colle	7	2	-5	-71%
Grumo Appula	1	5	4	400%
Rutigliano	4	0	-4	-100%
Toritto	4	0	-4	-100%
Turi	4	0	-4	-100%

Fra i dati più significativi, quelli relativi al numero di incidenti ed al numero di feriti mostrano un evidente aumento dei valori del 2004 rispetto al 1995, il numero di morti subisce invece in alcuni casi diminuzione in altri aumento.

La distribuzione percentuale del numero degli incidenti verificatasi in ambito extraurbano rispetto al totale del decennio analizzato indica che sulle strade extraurbane all'interno del comune capoluogo il numero dei sinistri è del 21% contro il 79% del resto della provincia; la distribuzione dei feriti è praticamente uguale a quella degli incidenti; la distribuzione dei morti invece si discosta ed è rispetti-

vamente pari a 8% e 92% ciò indica, ovviamente, che gli incidenti più gravi accadono in ambito e-xtraurbano. Per la distribuzione annuale dei dati si veda il Grafico 95, Grafico 96 e Grafico 97.

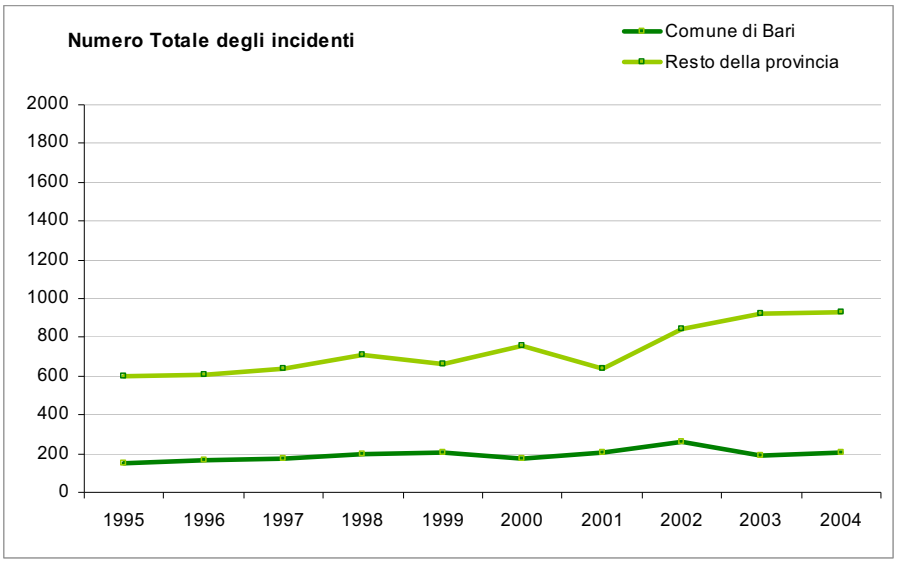


Grafico 95. N° Incidenti Bari-Provincia .1995-2004

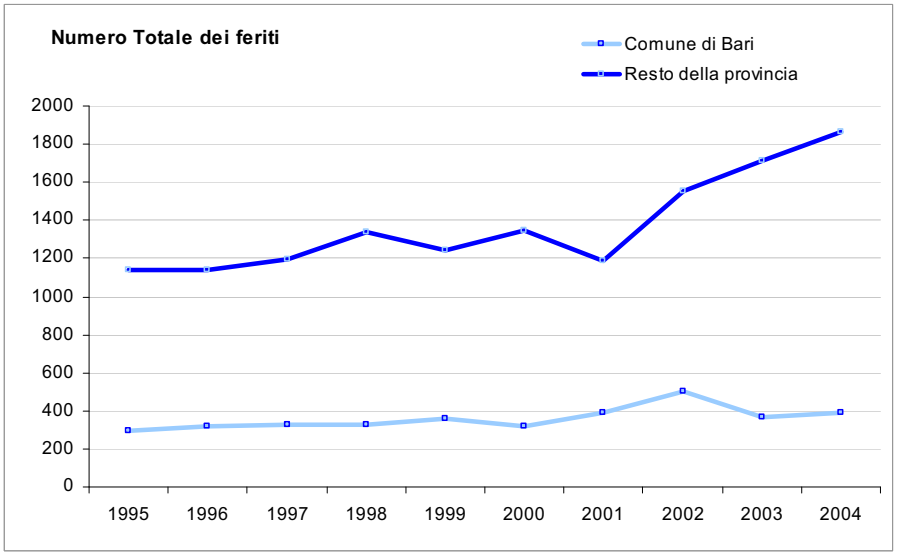


Grafico 96. N° Feriti Bari-Provincia .1995-2004

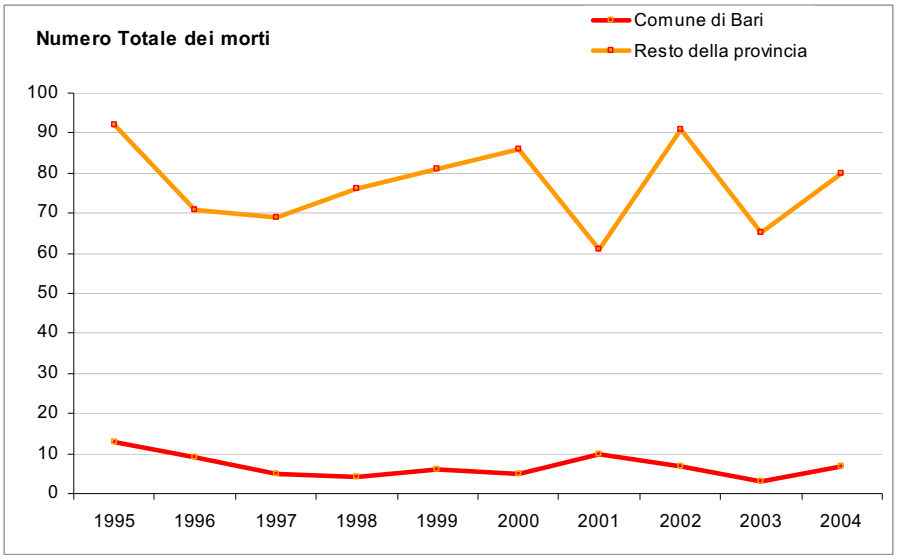


Grafico 97. N° Morti Bari-Provincia. 1995-2004

Se rapportiamo il dato di incidentalità del 1995 e del 2004 alla popolazione residente in ciascun comune della provincia (dati ISTAT 2001), utilizzando il parametro (incidenti/abitanti)*10.000 (per avere una media degli incidenti ogni 10.000 abitanti), si verifica che, nel 2004 a Spinazzola si registra il maggior numero di incidenti ogni 10.000 abitanti così come il numero di feriti ogni 10.000 abitanti, mentre a Grumo Appula si registra il maggior numero di morti per 10.000 abitanti.

Notiamo però che, mentre il numero di incidenti e di morti riferito alla popolazione comunale residente è generalmente maggiore nel 2004 piuttosto che nel 1995, per il numero di feriti riferito alla popolazione comunale residente avviene il contrario con una diminuzione diffusa per quasi tutti i comuni: uniche eccezioni, fra i primi 15 report del 2004, sono Gioia del Colle e Canosa di Puglia.

Di seguito si riporta il dettaglio comunale degli incidenti, feriti e morti rapportato al numero di abitanti*10.000 (nei grafici vengono visualizzati solo i primi 15 report del 2004 posti a confronto con il 1995).

Tabella 56.Numero medio di incidenti ogni 10.000 abitanti

Comune	(N_Incidenti_2004/Residenti_2001)*10.000	(N_Incidenti_1995/Residenti_2001)*10.000
Acquaviva delle Fonti	7,40	7,40
Adelfia	6,16	1,85
Alberobello	0,92	4,60
Altamura	11,69	1,56
Andria	5,23	7,53
Bari	6,44	4,64
Barletta	5,43	3,69
Binetto	0,00	5,17

Comune	(N_Incidenti_2004/Residenti_2001)*10.000	(N_Incidenti_1995/Residenti_2001)*10.000
Bisceglie	7,54	2,13
Bitetto	1,97	1,97
Bitonto	6,67	4,22
Bitritto	5,09	1,02
Canosa di Puglia	7,31	9,54
Capurso	11,83	3,48
Casamassima	18,53	11,35
Cassano delle Murge	2,51	2,51
Castellana Grotte	3,28	3,83
Cellamare	8,54	0,00
Conversano	3,74	1,25
Corato	7,34	3,56
Gioia del Colle	13,02	16,63
Giovinazzo	7,88	9,36
Gravina in Puglia	2,61	4,51
Grumo Appula	8,04	1,61
Locorotondo	12,92	3,59
Minervino Murge	5,87	2,94
Modugno	16,68	11,12
Mola di Bari	9,26	4,24
Molfetta	6,24	4,00
Monopoli	11,56	4,71
Noci	6,13	0,51
Noicattaro	17,31	1,27
Palo del Colle	5,75	3,36
Poggiorsini	6,59	6,59
Polignano a Mare	19,55	7,94
Putignano	2,13	2,84
Rutigliano	5,13	2,28
Ruvo di Puglia	6,99	14,76
Sammichele di Bari	5,74	2,87
Sannicandro di Bari	9,61	4,27
Santeramo in Colle	0,38	0,77
Spinazzola	29,88	12,22
Terlizzi	7,63	3,63
Toritto	4,49	7,85
Trani	4,14	4,14
Triggiano	4,56	1,14
Turi	8,83	6,18
Valenzano	6,41	1,75

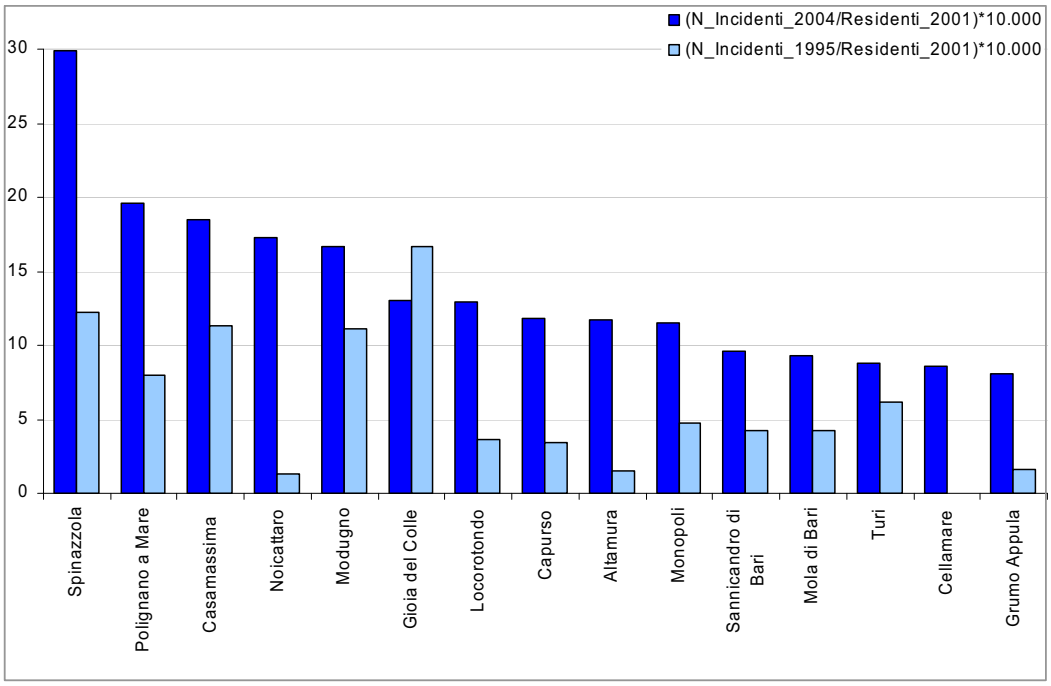


Grafico 98. Numero medio di incidenti ogni 10.000 abitanti – 1995-2004

Tabella 57. Numero medio di feriti ogni 10.000 abitanti

Comune	(N_Feriti_2004/Residenti_2001)*10.000	(N_Feriti_1995/Residenti_2001)*10.000
Acquaviva delle Fonti	18,97	14,34
Adelfia	8,62	3,08
Alberobello	0,92	8,29
Altamura	29,30	2,65
Andria	10,04	14,22
Bari	12,45	9,29
Barletta	10,75	6,95
Binetto	0,00	5,17
Bisceglie	13,15	4,25
Bitetto	1,97	2,95
Bitonto	15,28	7,03
Bitritto	8,14	3,05
Canosa di Puglia	17,17	19,72
Capurso	22,26	5,56
Casamassima	34,06	22,71
Cassano delle Murge	8,36	5,02
Castellana Grotte	5,47	6,02
Cellamare	14,95	0,00
Conversano	6,65	2,91
Corato	17,57	7,12

Gioia del Colle	25,31	28,20
Giovinazzo	15,27	23,15
Gravina in Puglia	4,03	8,30
Grumo Appula	18,50	5,63
Locorotondo	22,26	7,18
Minervino Murge	12,73	7,83
Modugno	31,68	21,68
Mola di Bari	16,98	10,03
Molfetta	11,35	8,95
Monopoli	25,05	10,06
Noci	9,71	0,51
Noicattaro	29,98	4,22
Palo del Colle	10,07	5,28
Poggiorsini	6,59	6,59
Polignano a Mare	39,10	17,72
Putignano	5,68	4,97
Rutigliano	10,82	6,26
Ruvo di Puglia	12,04	20,59
Sammichele di Bari	7,18	2,87
Sannicandro di Bari	17,08	3,20
Santeramo in Colle	0,77	0,77
Spinazzola	57,05	36,67
Terlizzi	13,44	4,72
Toritto	10,09	10,09
Trani	9,41	7,90
Triggiano	12,54	3,42
Turi	11,49	9,72
Valenzano	10,49	2,91

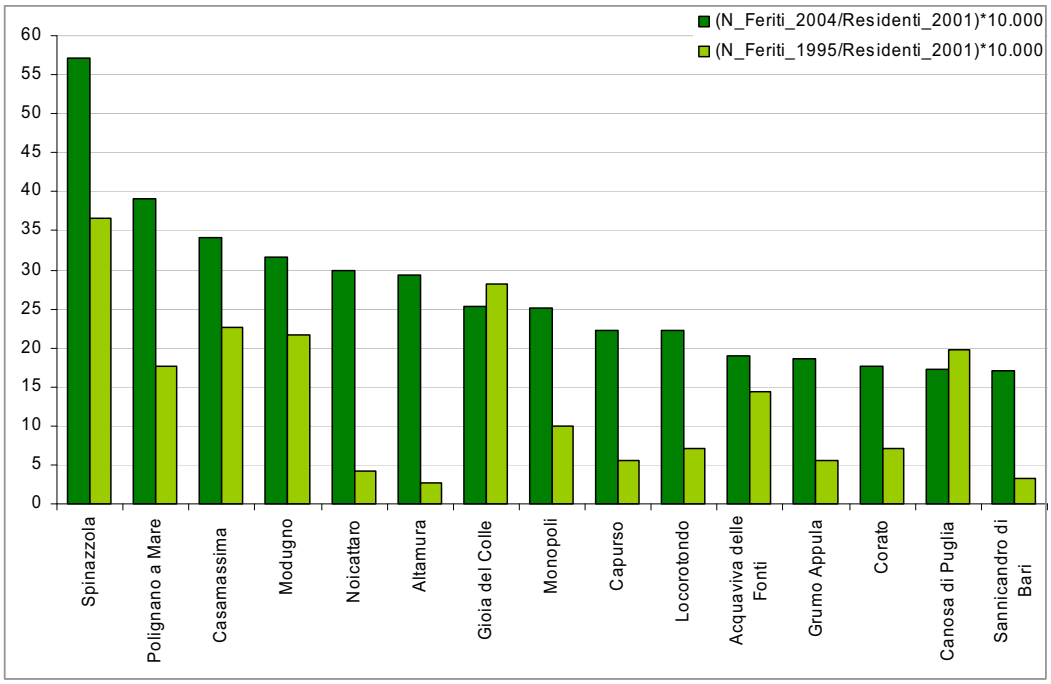


Grafico 99. Numero medio di feriti ogni 10.000 abitanti – 1995-2004

Tabella 58. Numero medio di morti ogni 10.000 abitanti

Comune	(N_Morti_2004/Residenti_2001)*10.000	(N_Morti_1995/Residenti_2001)*10.000
Acquaviva delle Fonti	0,93	1,39
Adelfia	0,00	1,85
Alberobello	0,00	0,00
Altamura	1,09	0,16
Andria	0,10	1,25
Bari	0,22	0,41
Barletta	0,54	0,11
Binetto	0,00	0,00
Bisceglie	0,77	0,58
Bitetto	0,00	0,00
Bitonto	0,18	0,35
Bitritto	2,04	0,00
Canosa di Puglia	0,95	1,59
Capurso	0,70	0,00
Casamassima	0,00	0,60
Cassano delle Murge	0,84	0,00
Castellana Grotte	1,09	0,00
Cellamare	0,00	0,00
Conversano	0,42	0,42
Corato	0,00	0,00

Comune	(N_Morti_2004/Residenti_2001)*10.000	(N_Morti_1995/Residenti_2001)*10.000
Gioia del Colle	0,72	2,53
Giovinazzo	0,99	1,48
Gravina in Puglia	0,71	0,71
Grumo Appula	4,02	0,80
Locorotondo	1,44	0,00
Minervino Murge	0,98	0,00
Modugno	1,39	0,83
Mola di Bari	1,16	3,47
Molfetta	0,32	0,48
Monopoli	0,00	0,21
Noci	2,04	0,00
Noicattaro	1,69	0,00
Palo del Colle	1,44	0,00
Poggiorsini	0,00	0,00
Polignano a Mare	0,00	0,61
Putignano	0,35	0,71
Rutigliano	0,00	2,28
Ruvo di Puglia	1,17	1,55
Sammichele di Bari	0,00	0,00
Sannicandro di Bari	2,13	1,07
Santeramo in Colle	0,00	0,00
Spinazzola	1,36	4,07
Terlizzi	0,00	0,36
Toritto	0,00	4,49
Trani	1,32	1,13
Triggiano	0,00	0,00
Turi	0,00	3,53
Valenzano	0,00	0,00

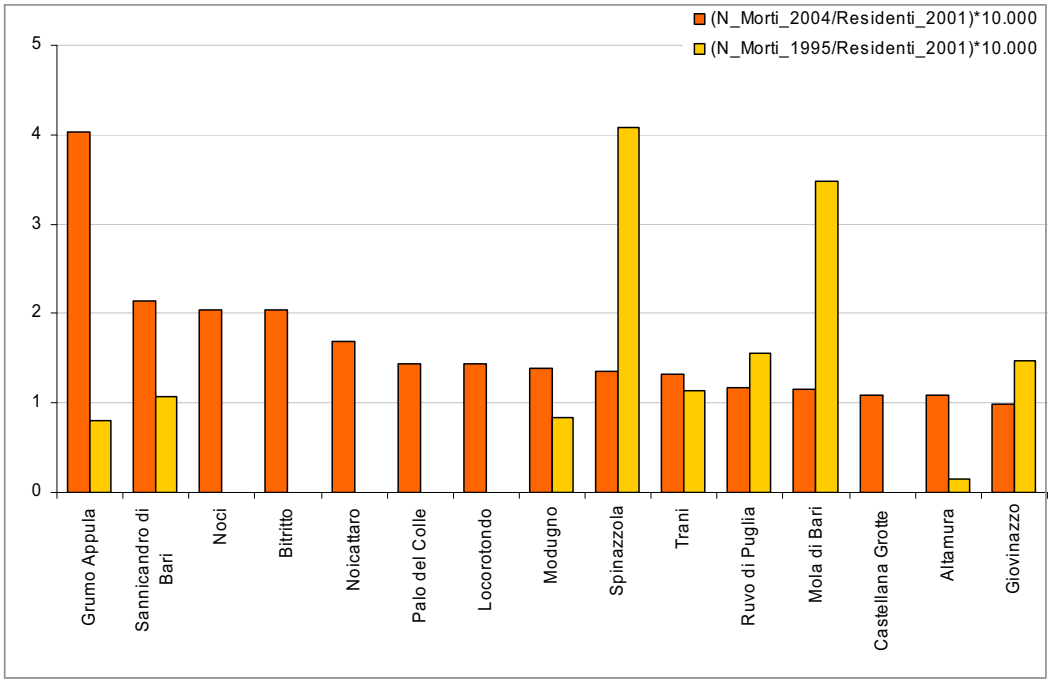


Grafico 100. Numero medio di morti ogni 10.000 abitanti – 1995-2004

1.4.4 I DATI DI INCIDENTALITÀ IN AMBITO EXTRAURBANO DELLA PROVINCIA DI BRINDISI

Di seguito verranno mostrati i dati d'incidentalità della provincia di Brindisi dal 1995 al 2004, prima saranno analizzati i dati generali di tutta la provincia, più avanti si passerà ad analizzare i dati relativi ai soli incidenti avvenuti in ambito extraurbano della provincia stessa.

Tabella 59. Incidenti, feriti, morti – periodo 1995-2004 – provincia di Brindisi

				Variazione % rispetto all'anno precedente		
Anno	Incidenti	Feriti	Morti	Incidenti	Feriti	Morti
1995	514	873	41	-	-	-
1996	554	934	31	8%	7%	-24%
1997	604	1.020	61	9%	9%	97%
1998	621	1.064	51	3%	4%	-16%
1999	530	921	35	-15%	-13%	-31%
2000	426	727	38	-20%	-21%	9%
2001	485	925	32	14%	27%	-16%
2002	755	1.282	29	56%	39%	-9%
2003	749	1.323	35	-1%	3%	21%
2004	848	1.485	40	13%	12%	14%

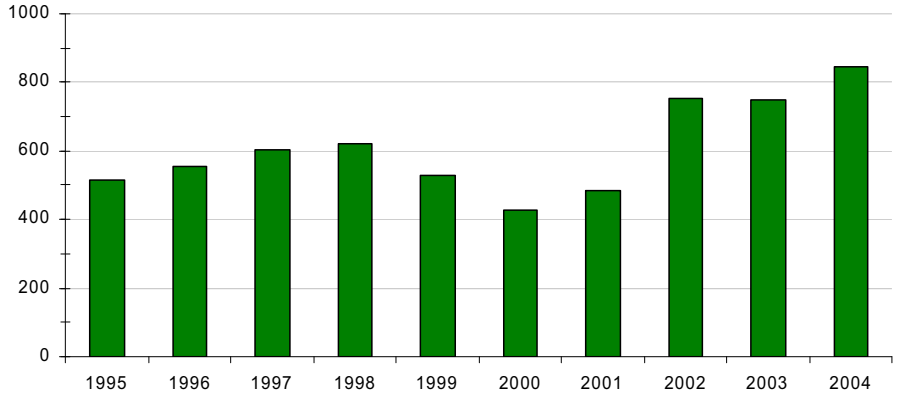


Grafico 101. N° incidenti - periodo 1995-2004 – provincia di Brindisi

La variazione percentuale più elevata di incidenti e di feriti si verifica fra il 2001 ed il 2002, quella di morti fra il 1996 ed il 1997. Le variazioni percentuali dell'ultimo anno di rilievo, 2004, rispetto al primo, 1995 indicano un aumento del 65% per il numero di incidenti, del 70% per quello di feriti ed una diminuzione del 2% per quello di morti.

Per ogni anno i dati relativi ai feriti ed ai morti possono essere rapportati al numero di incidenti e moltiplicati per 100 per ottenere rispettivamente i tassi di lesività stradale e di mortalità stradale che indicano i valori medi di feriti e morti ogni 100 incidenti (Tabella 60).

Tabella 60. Feriti e morti rapportati al numero d'incidenti *100 – periodo 1995-2004 – provincia di Brindisi

	Tasso di lesività stradale	Tasso di mortalità stradale	Variazione % dei tassi rispetto all'anno precedente	
Anno	(Feriti/ Incidenti)*100	(Morti/ Incidenti)*100	Feriti	Morti
1995	170	8	-	-
1996	169	6	-1%	-30%
1997	169	10	0%	80%
1998	171	8	1%	-19%
1999	174	7	1%	-20%
2000	171	9	-2%	35%
2001	191	7	12%	-26%
2002	170	4	-11%	-42%
2003	177	5	4%	22%
2004	175	5	-1%	1%

Se si considera il numero medio di feriti o morti si può notare che, la variazione percentuale più elevata di feriti si ha fra il 2000 ed il 2001 mentre quella di morti si verifica fra il 1996 ed il 1997. Le variazioni percentuali dell'ultimo anno di rilievo, 2004, rispetto al primo, 1995 sono: 3% per quello di feriti

e -41% per quello di morti. Il numero medio di feriti è maggiore nel 2003 mentre quello di morti nel 1997; di seguito si dà una rappresentazione grafica dei dati appena analizzati.

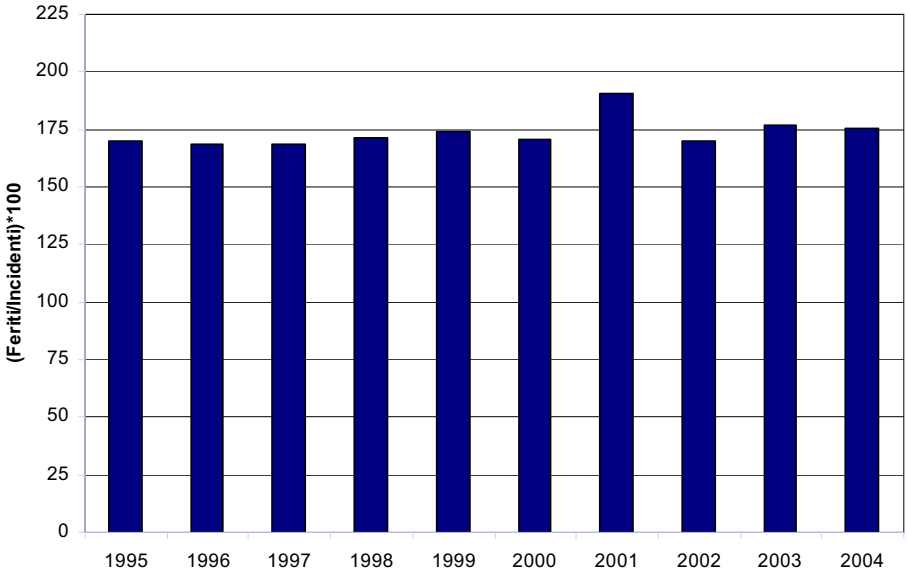


Grafico 102. Feriti/Incidenti*100 – periodo 1995-2004- provincia di Brindisi

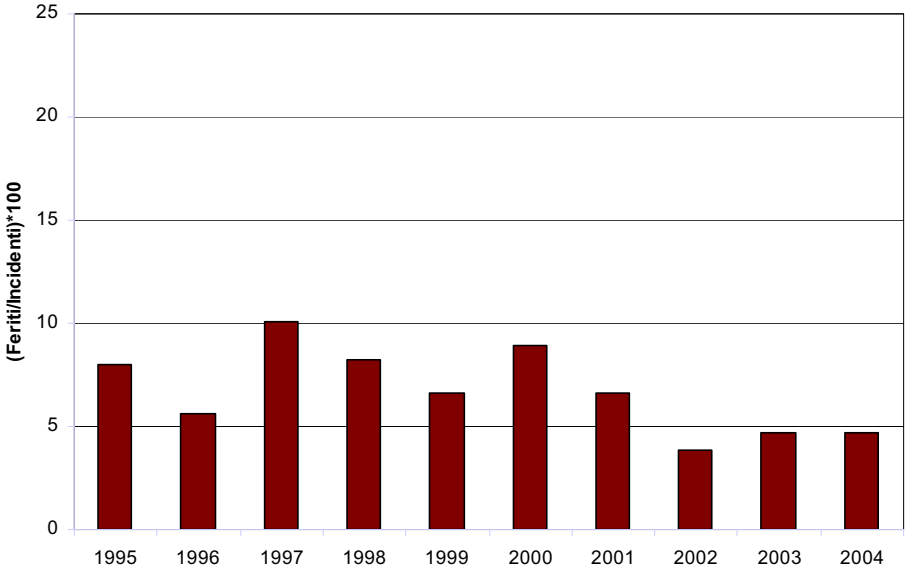


Grafico 103. Morti/Incidenti*100 – periodo 1995-2004- provincia di Brindisi

I dati relativi agli incidenti possono essere suddivisi per tipologia di strada e raggruppati per ambiti (Tabella 61, Grafico 104 e Grafico 105).

Tabella 61. Incidenti dal 1995-2004 per tipo di strada e per ambito – Provincia di Brindisi

Numero Incidenti per anno (dettaglio tipo strada)												
Tipo strada	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**Totale**	**Totale %**
1-Strada urbana	256	300	367	369	234	155	174	402	449	549	**3.255**	**53,5%**
2-Strada provinciale nell'abitato	11	16	8	6	18	15	21	19	20	6	**140**	**2,3%**
3-Strada statale nel-l'abitato	20	6	13	12	21	23	17	8	15	3	**138**	**2,3%**
4-Strada comunale e-xtraurbana	29	16	16	21	17	16	9	36	17	32	**209**	**3,4%**
5-Strada provinciale fuori dell'abitato	83	76	79	83	98	96	121	100	100	111	**947**	**15,6%**
6-Strada statale fuori dell'abitato	106	127	109	127	137	116	140	180	146	142	**1.330**	**21,9%**
7-Autostrada	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	**1**	**0,0%**
8-Altra strada	9	13	12	3	5	5	3	10	1	5	**66**	**1,1%**
Totale	**514**	**554**	**604**	**621**	**530**	**426**	**485**	**755**	**749**	**848**	**6.086**	**100,0%**
Numero Incidenti per anno (dettaglio ambito)												
Tipo strada	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**Totale**	**Totale %**
In ambito urbano (tipo 1 + 2 +3)	287	322	388	387	273	193	212	429	484	558	**3.533**	**58,1%**
In ambito extraurbano (tipo 4 + 5 +6 +7 +8)	227	232	216	234	257	233	273	326	265	290	**2.553**	**41,9%**
Totale	**514**	**554**	**604**	**621**	**530**	**426**	**485**	**755**	**749**	**848**	**6.086**	**100,0%**

Per quanto riguarda il solo ambito extraurbano il dettaglio grafico della suddivisione per tipologia di strada è riportato di seguito.

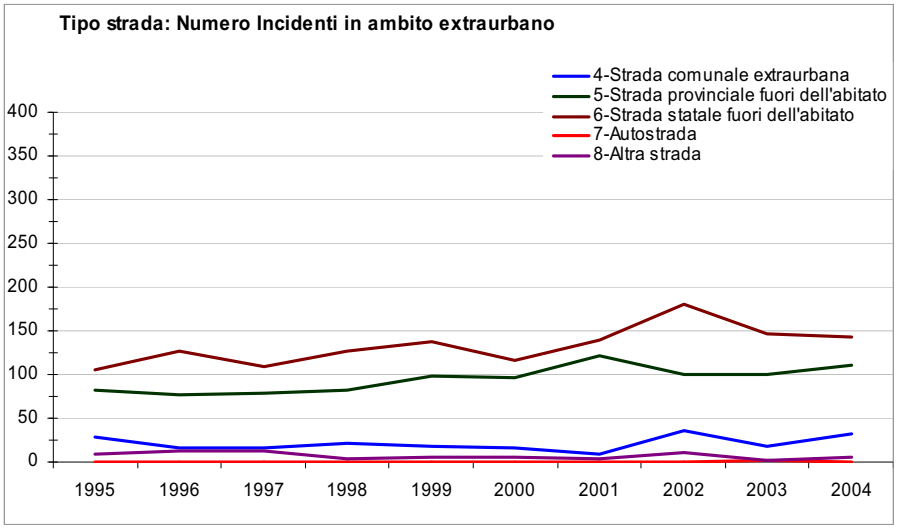


Grafico 104. Incidenti per strada nel periodo 1995-2004

La suddivisione del numero di incidenti fra ambito urbano ed extraurbano viene mostrata nel Grafico 105.

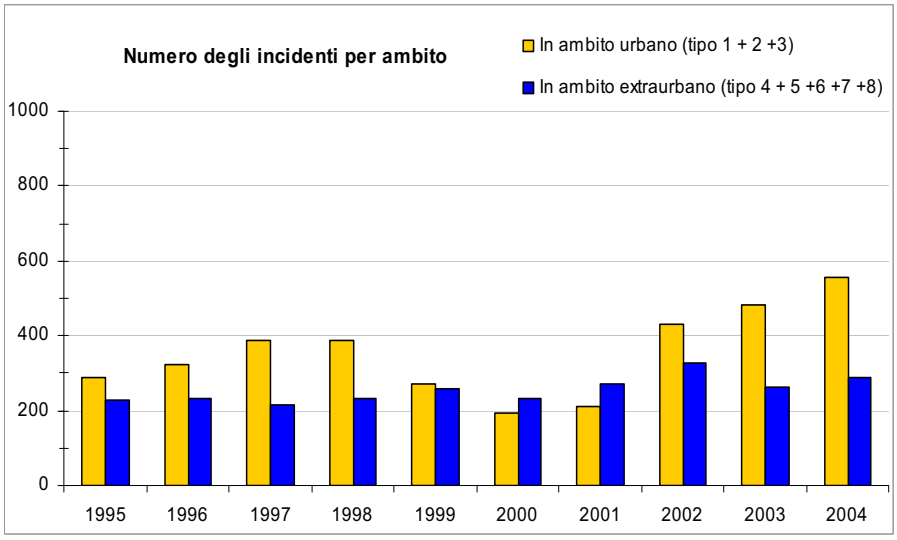


Grafico 105. Incidenti per ambito nel periodo 1995-2004

Nel corso dei 10 anni dal 1995 al 2004, nella provincia di Brindisi si sono registrati più incidenti nell'anno 2004, con 848 eventi, di questi il 66% in ambito urbano e la restante quota in ambito extraurbano. Il dato medio del decennio indica che sono circa 609 gli incidenti in provincia di Brindisi; 353 (circa 58% del totale) mediamente in ambito urbano e 255 (circa 42% del totale) in ambito extraurbano. In ambito extraurbano sono le strade statali ad aver determinato il maggior numero di sinistri, con un'incidenza del 22% sul totale provinciale, seguite da quelle provinciali con il 16%.

Di seguito vengono riportati il numero medio di feriti e di morti ogni 100 incidenti del solo ambito extraurbano.

Tabella 62. Incidenti, feriti, morti – periodo 1995-2004 – provincia di Brindisi – ambito extraurbano

				Variazione % rispetto all'anno precedente		
Anno	Incidenti	Feriti	Morti	Incidenti	Feriti	Morti
1995	227	419	34	-	-	-
1996	232	425	27	2%	1%	-21%
1997	216	405	49	-7%	-5%	81%
1998	234	458	40	8%	13%	-18%
1999	257	483	30	10%	5%	-25%
2000	233	441	34	-9%	-9%	13%
2001	273	549	23	17%	24%	-32%
2002	326	681	21	19%	24%	-9%
2003	265	507	27	-19%	-26%	29%
2004	290	543	26	9%	7%	-4%

In ambito extraurbano la variazione percentuale più elevata di incidenti si verifica fra il 2001 ed il 2002 e fra il 2003 ed il 2004, quella di feriti fra il 2002 ed il 2003 quella di morti fra il 1996 ed il 1997. Le variazioni percentuali dell'ultimo anno di rilievo, 2004, rispetto al primo, 1995 sono: 65% per il numero di incidenti, 70% per quello di feriti e -2% per quello di morti.

Anche in questo caso, per ogni anno rilevato, sono calcolati il tasso di lesività stradale ed il tasso di mortalità stradale che evidenziano rispettivamente i valori medi di feriti e morti ogni 100 incidenti (Tabella 63).

Tabella 63. Feriti e morti rapportati al numero d'incidenti *100 – periodo 1995-2004 – provincia di Brindisi

	Tasso di lesività stradale	Tasso di mortalità stradale	Variazione % rispetto all'anno precedente	
Anno	(Feriti/ Incidenti)*100	(Morti/ Incidenti)*100	Feriti	Morti
1995	185	15	-	-
1996	183	12	-1%	-22%
1997	188	23	2%	95%
1998	196	17	4%	-25%
1999	188	12	-4%	-32%
2000	189	15	1%	25%
2001	201	8	6%	-42%
2002	209	6	4%	-24%
2003	191	10	-8%	58%
2004	187	9	-2%	-12%

In ambito extraurbano se si considera il numero medio di feriti o morti si può notare che, la variazione percentuale più elevata di feriti si verifica fra il 2002 ed il 2003, quella di morti fra il 1996 ed il 1997. Le variazioni percentuali dell'ultimo anno di rilievo, 2004, rispetto al primo, 1995 sono: 1% per quello di feriti e -40% per quello di morti. Il numero medio di feriti è maggiore nel 2002 mentre quello di morti nel 1997; di seguito si riporta il confronto grafico dei dati totali della provincia (analizzati in precedenza) rispetto ai dati del solo ambito extraurbano.

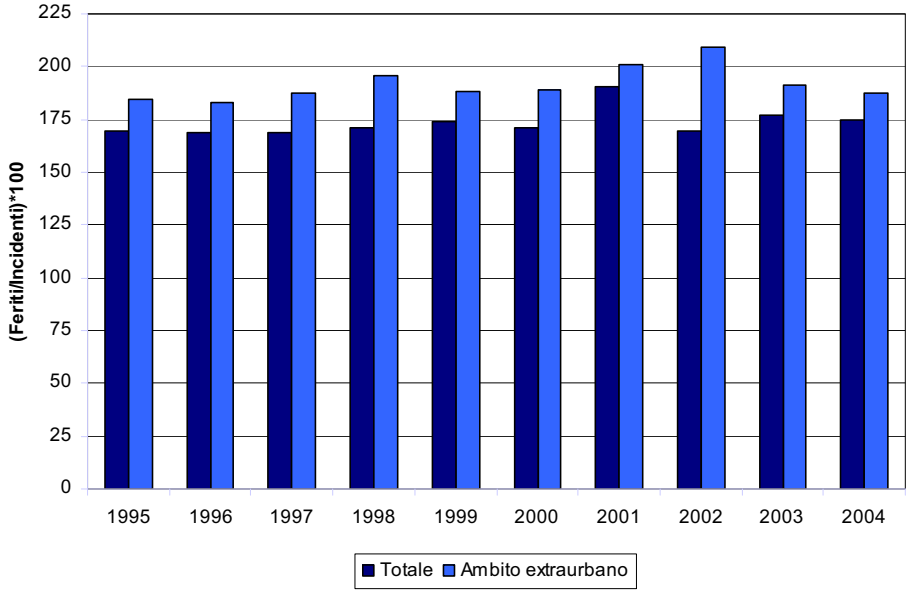


Grafico 106. Feriti/Incidenti*100 – periodo 1995-2004- provincia di Brindisi – Confronto Totale-Ambito extraurbano

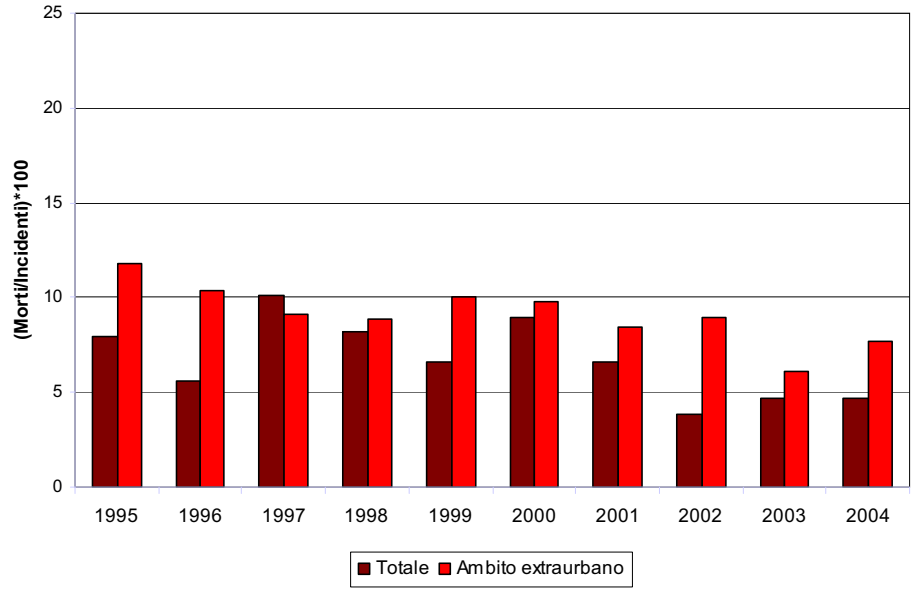


Grafico 107. Morti/Incidenti*100 – periodo 1995-2004- provincia di Brindisi – Confronto Totale-Ambito extraurbano

La media del numero di feriti e quella del numero di morti (eccetto nel 1997) in ambito extraurbano risultano sempre superiori rispetto alla media totale degli incidenti, nel caso del numero di morti la differenza (in percentuale) è elevata; le differenze maggiori si hanno, nel caso dei feriti nel 1997, 1998, 2000 e 2002 con una percentuale rispettivamente di 11%, 14%, 11% e 23%, nel caso dei morti nel 1996, 1997, 1998 e 2003 stessi anni con una percentuale rispettivamente di 108%, 125%, 108% e 118%.

Del numero di incidenti, di morti e dei tassi di lesività e mortalità, relativamente al solo ambito extraurbano, vengono di seguito riportati, in forma grafica, per ogni comune, i dati del 2004 e della variazione 1995-2004.

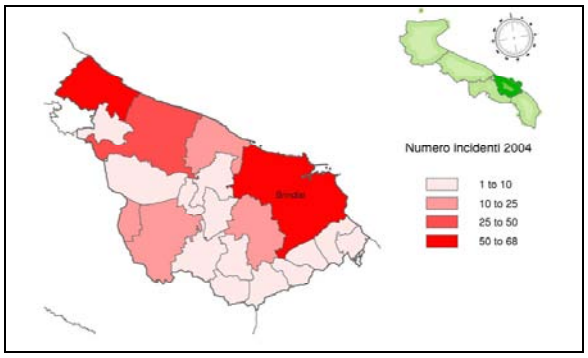


Figura 47. N° Incidenti anno 2004

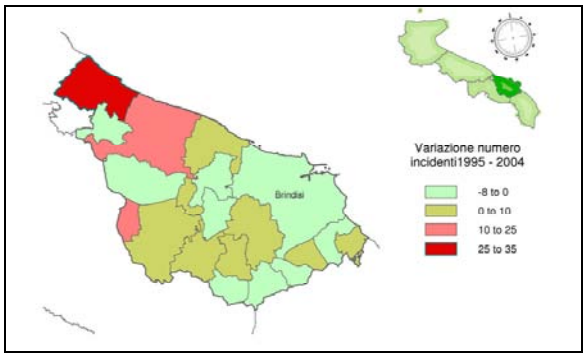


Figura 48. Variazione N° Incidenti 1995-2004

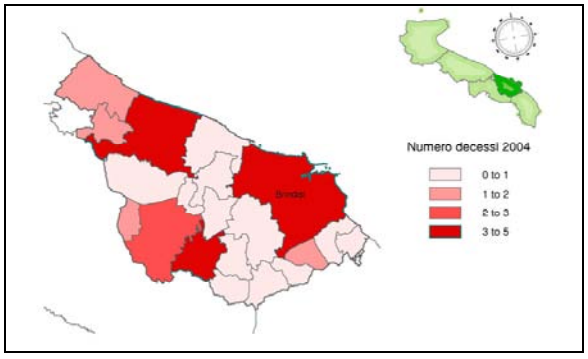


Figura 49. N° Morti anno 2004

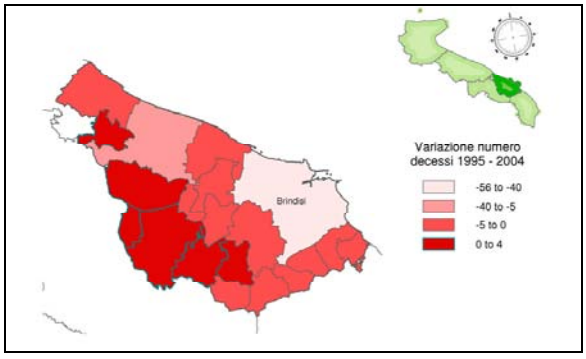


Figura 50. Variazione N° Morti. 1995-2004

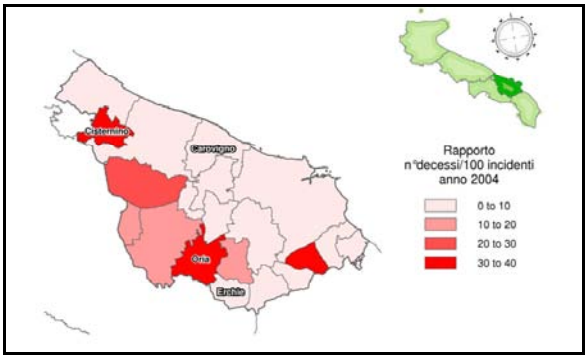


Figura 51. N° Morti/100 Incidenti anno 2004

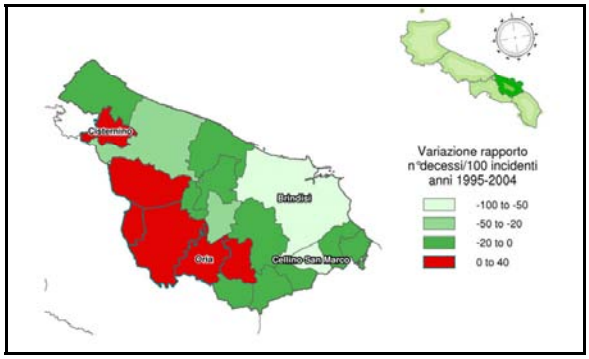


Figura 52. Variazione N° Morti/100 Inc. 1995-2004

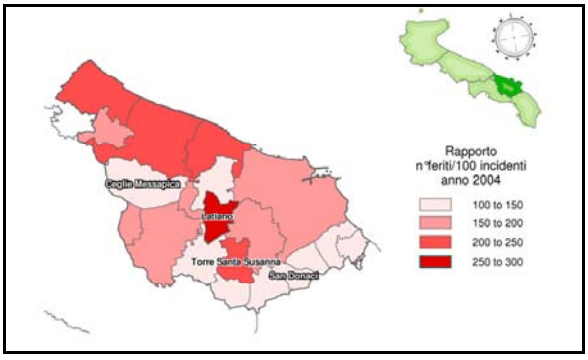


Figura 53. N° Feriti/100 Incidenti anno 2004

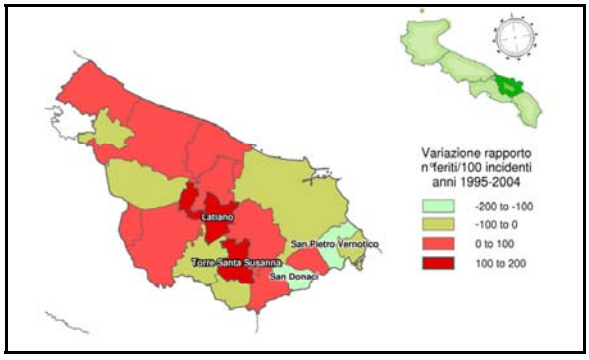


Figura 54. Variazione N° Feriti/100 Inc. 1995-2004

Dal confronto tra l'anno 1995 e il 2004 è possibile individuare l'evoluzione della incidentalità di ciascun comune ed evidenziare le realtà più "virtuose", ovvero con valori relativi all'incidentalità diminuiti, rispetto a quelle più critiche (con valori in aumento).

Di seguito vengono visualizzati, in maniera tabellare, i comuni le cui variazioni (in negativo o in positivo) dei dati di incidentalità fra il 2004 ed il 1995 sono più significative; in particolare:

- per quanto riguarda il numero di incidenti sono elencati solo i comuni con una differenza percentuale maggiore o uguale al 70% rispetto al 1995 ed una differenza in valore assoluto di almeno 5 incidenti
- per quanto riguarda il numero di feriti sono elencati solo i comuni con una differenza percentuale maggiore o uguale al 70% rispetto al 1995 ed una differenza in valore assoluto di almeno 10 feriti
- per quanto riguarda il numero di morti sono elencati solo i comuni con una differenza percentuale maggiore o uguale al 70% rispetto al 1995 ed una differenza in valore assoluto di almeno 3 morti.

Tabella 64. Comuni con maggiori variazioni di n° incidenti fra 2004 e 1995

Comune	N_Incidenti_1995	N_Incidenti_2004	Differenza Incidenti 2004-1995	Differenza Incidenti 2004-1995 %
Fasano	33	68	35	106%
Oria	5	10	5	100%
Torre Santa Susanna	1	9	8	800%
Villa Castelli	3	15	12	400%

Tabella 65. Comuni con maggiori variazioni di n° feriti 2004 e 1995

Comune	N_Feriti_1995	N_Feriti_2004	Differenza Feriti 2004-1995	Differenza Feriti 2004-1995 %
Fasano	67	143	76	113%
Ostuni	39	89	50	128%
Torre Santa Susanna	1	20	19	1900%
Villa Castelli	5	26	21	420%

Tabella 66. Comuni con maggiori variazioni di n° morti fra 2004 e 1995

Comune	N_Morti_1995	N_Morti_2004	Differenza Morti 2004-1995	Differenza Morti 2004-1995 %
Brindisi	61	5	-56	-92%
Carovigno	3	0	-3	-100%

Fra i dati più significativi, quelli relativi al numero di incidenti ed al numero di feriti mostrano un aumento dei valori del 2004 rispetto al 1995 mentre il numero di morti una diminuzione, significativa è

la diminuzione del numero di morti nel comune di Brindisi. La distribuzione percentuale del numero degli incidenti verificatasi in ambito extraurbano rispetto al totale del decennio analizzato indica che sulle strade extraurbane all'interno del comune capoluogo il numero dei sinistri è del 24% contro il 76% del resto della provincia; la distribuzione dei feriti è molto simile e più precisamente 23 % e 77%; come pure la distribuzione dei morti che è rispettivamente pari a 25% e 75%. Per la distribuzione annuale dei dati si veda il Grafico 108, Grafico 109 e Grafico 110

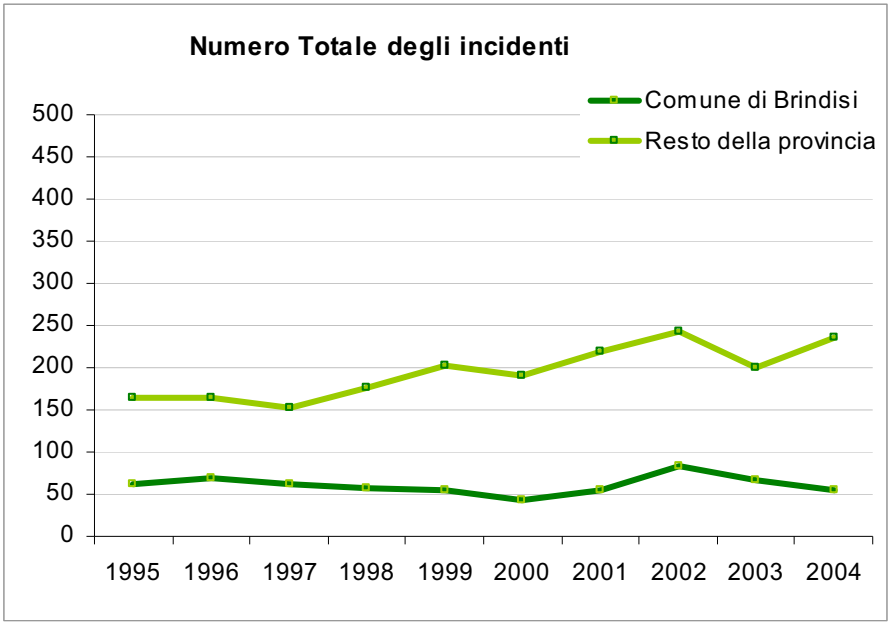


Grafico 108. N° Incidenti Brindisi-Provincia .1995-2004

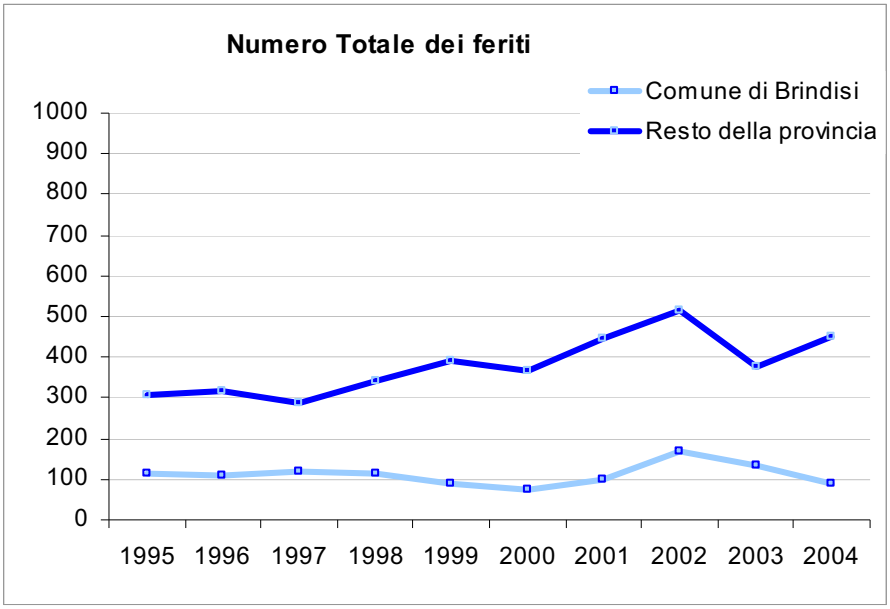


Grafico 109. N° Feriti Brindisi-Provincia .1995-2004

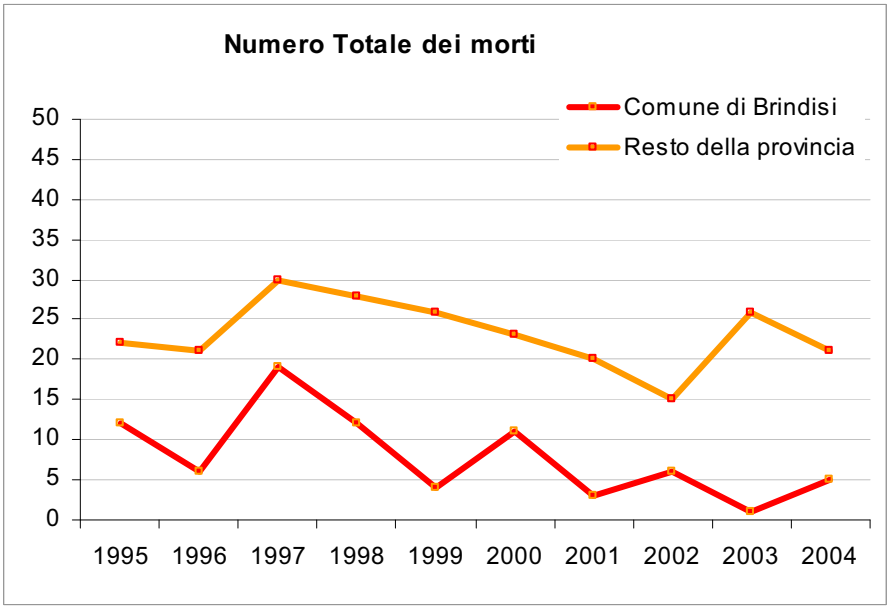


Grafico 110. N° Morti Brindisi-Provincia. 1995-2004

Se rapportiamo il dato di incidentalità del 1995 e del 2004 alla popolazione residente in ciascun comune della provincia (dati ISTAT 2001), utilizzando il parametro incidenti/abitanti*10.000 (per avere una media degli incidenti ogni 10.000 abitanti), si verifica che i valori del 2004 sono generalmente maggiori di quelli del 1995; unica eccezione degna di nota riguarda Brindisi, Cisternino ed Erchie, i cui valori il numero di incidenti e di feriti riferiti alla popolazione sono minori nel 2004 rispetto al 1995.

Di seguito si riporta il dettaglio comunale degli incidenti, feriti e morti rapportato al numero di abitanti*10.000 (nei grafici vengono visualizzati solo i primi 15 report del 2004 posti a confronto con il 1995).

Tabella 67.Numero medio di incidenti ogni 10.000 abitanti

Comune	(N_Incidenti_2004/Residenti_2001)*10.000	(N_Incidenti_1995/Residenti_2001)*10.000
Brindisi	6,17	7,07
Carovigno	12,70	11,36
Ceglie Messapica	1,87	2,81
Cellino San Marco	8,80	4,40
Cisternino	4,14	8,28
Erchie	2,29	3,43
Fasano	17,59	8,53
Francavilla Fontana	6,62	6,06
Latiano	0,65	1,95
Mesagne	3,99	3,26
Oria	6,58	3,29
Ostuni	13,37	8,81
San Donaci	1,41	2,81
San Michele Salentino	1,60	0,00
San Pancrazio Salentino	1,90	2,84
San Pietro Vernotico	3,33	3,33
San Vito dei Normanni	1,99	1,99
Torchiarolo	7,80	5,85
Torre Santa Susanna	8,48	0,94
Villa Castelli	17,37	3,47
Brindisi	6,17	7,07
Carovigno	12,70	11,36
Ceglie Messapica	1,87	2,81
Cellino San Marco	8,80	4,40
Cisternino	4,14	8,28
Erchie	2,29	3,43
Fasano	17,59	8,53
Francavilla Fontana	6,62	6,06
Latiano	0,65	1,95
Mesagne	3,99	3,26
Oria	6,58	3,29
Ostuni	13,37	8,81
San Donaci	1,41	2,81
San Michele Salentino	1,60	0,00
San Pancrazio Salentino	1,90	2,84
San Pietro Vernotico	3,33	3,33
San Vito dei Normanni	1,99	1,99

Comune	(N_Incidenti_2004/Residenti_2001)*10.000	(N_Incidenti_1995/Residenti_2001)*10.000
Torchiarolo	7,80	5,85
Torre Santa Susanna	8,48	0,94
Villa Castelli	17,37	3,47

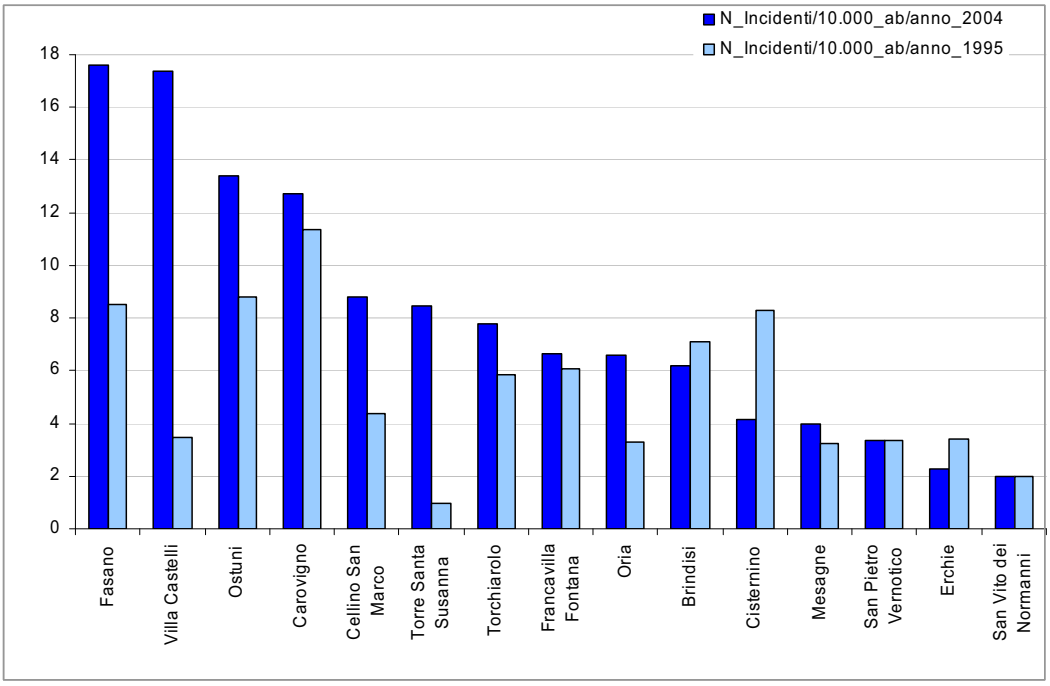


Grafico 111. Numero medio di incidenti ogni 10.000 abitanti – 1995-2004

Tabella 68. Numero medio di feriti ogni 10.000 abitanti

Comune	(N_Feriti_2004/Residenti_2001)*10.000	(N_Feriti_1995/Residenti_2001)*10.000
Brindisi	10,22	12,57
Carovigno	27,41	23,40
Ceglie Messapica	2,34	3,74
Cellino San Marco	13,20	4,40
Cisternino	7,45	17,39
Erchie	3,43	6,86
Fasano	36,98	17,33
Francavilla Fontana	12,96	9,10
Latiano	1,95	1,95
Mesagne	6,89	3,99
Oria	9,21	6,58
Ostuni	27,05	11,85
San Donaci	1,41	8,43
San Michele Salentino	3,20	0,00

Comune	(N_Feriti_2004/Residenti_2001)*10.000	(N_Feriti_1995/Residenti_2001)*10.000
San Pancrazio Salentino	2,84	2,84
San Pietro Vernotico	4,67	10,66
San Vito dei Normanni	2,49	1,99
Torchiarolo	11,70	11,70
Torre Santa Susanna	18,84	0,94
Villa Castelli	30,11	5,79
Brindisi	10,22	12,57
Carovigno	27,41	23,40
Ceglie Messapica	2,34	3,74
Cellino San Marco	13,20	4,40
Cisternino	7,45	17,39
Erchie	3,43	6,86
Fasano	36,98	17,33
Francavilla Fontana	12,96	9,10
Latiano	1,95	1,95
Mesagne	6,89	3,99
Oria	9,21	6,58
Ostuni	27,05	11,85
San Donaci	1,41	8,43
San Michele Salentino	3,20	0,00
San Pancrazio Salentino	2,84	2,84
San Pietro Vernotico	4,67	10,66
San Vito dei Normanni	2,49	1,99
Torchiarolo	11,70	11,70
Torre Santa Susanna	18,84	0,94
Villa Castelli	30,11	5,79

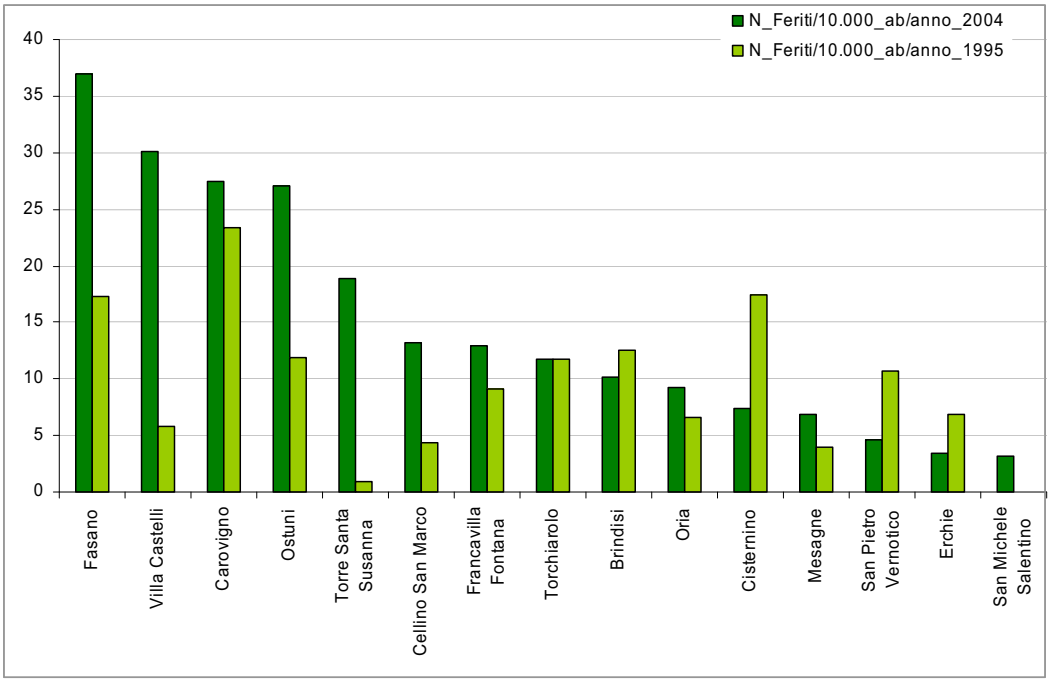


Grafico 112. Numero medio di feriti ogni 10.000 abitanti – 1995-2004

Tabella 69. Numero medio di morti ogni 10.000 abitanti

Comune	(N_Morti_2004/Residenti_2001)*10.000	(N_Morti_1995/Residenti_2001)*10.000
Brindisi	0,56	6,85
Carovigno	0,00	2,01
Ceglie Messapica	0,47	0,00
Cellino San Marco	2,93	4,40
Cisternino	1,66	0,00
Erchie	0,00	0,00
Fasano	0,52	1,03
Francavilla Fontana	0,83	0,28
Latiano	0,00	0,65
Mesagne	0,00	0,36
Oria	2,63	0,00
Ostuni	1,22	2,74
San Donaci	0,00	0,00
San Michele Salentino	0,00	0,00
San Pancrazio Salentino	0,00	0,00
San Pietro Vernotico	0,00	0,00
San Vito dei Normanni	0,00	0,00
Torchiarolo	0,00	0,00
Torre Santa Susanna	0,94	0,00
Villa Castelli	2,32	0,00

Comune	(N_Morti_2004/Residenti_2001)*10.000	(N_Morti_1995/Residenti_2001)*10.000
Brindisi	0,56	6,85
Carovigno	0,00	2,01
Ceglie Messapica	0,47	0,00
Cellino San Marco	2,93	4,40
Cisternino	1,66	0,00
Erchie	0,00	0,00
Fasano	0,52	1,03
Francavilla Fontana	0,83	0,28
Latiano	0,00	0,65
Mesagne	0,00	0,36
Oria	2,63	0,00
Ostuni	1,22	2,74
San Donaci	0,00	0,00
San Michele Salentino	0,00	0,00
San Pancrazio Salentino	0,00	0,00
San Pietro Vernotico	0,00	0,00
San Vito dei Normanni	0,00	0,00
Torchiarolo	0,00	0,00
Torre Santa Susanna	0,94	0,00
Villa Castelli	2,32	0,00

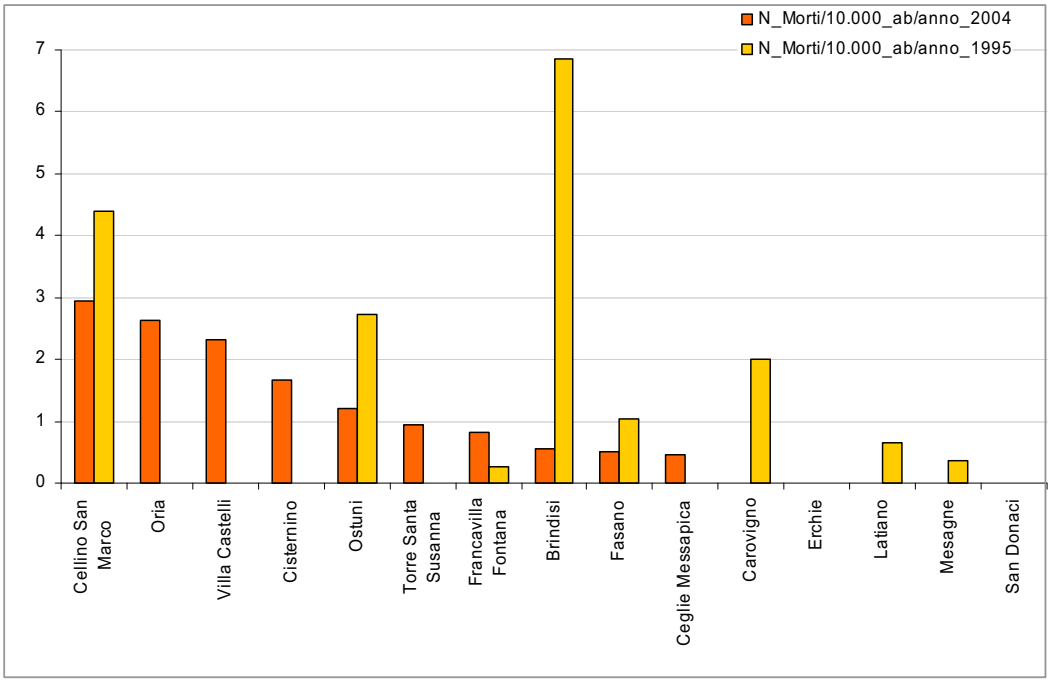


Grafico 113. Numero medio di morti ogni 10.000 abitanti – 1995-2004

1.4.5 I DATI DI INCIDENTALITÀ IN AMBITO EXTRAURBANO DELLA PROVINCIA DI TARANTO

Di seguito verranno mostrati i dati d'incidentalità della provincia di Taranto dal 1995 al 2004, prima saranno analizzati i dati generali di tutta la provincia, più avanti si passerà ad analizzare i dati relativi ai soli incidenti avvenuti in ambito extraurbano della provincia stessa.

Tabella 70. Incidenti, feriti, morti – periodo 1995-2004 – provincia di Taranto

				Variazione % rispetto all'anno precedente		
Anno	Incidenti	Feriti	Morti	Incidenti	Feriti	Morti
1995	841	1.386	49	-	-	-
1996	778	1.237	55	-7%	-11%	12%
1997	706	1.194	43	-9%	-3%	-22%
1998	626	1.033	52	-11%	-13%	21%
1999	382	697	35	-39%	-33%	-33%
2000	992	1.620	66	160%	132%	89%
2001	1.139	1.830	57	15%	13%	-14%
2002	1.288	2.040	72	13%	11%	26%
2003	1.374	2.171	55	7%	6%	-24%
2004	1.269	2.056	40	-8%	-5%	-27%

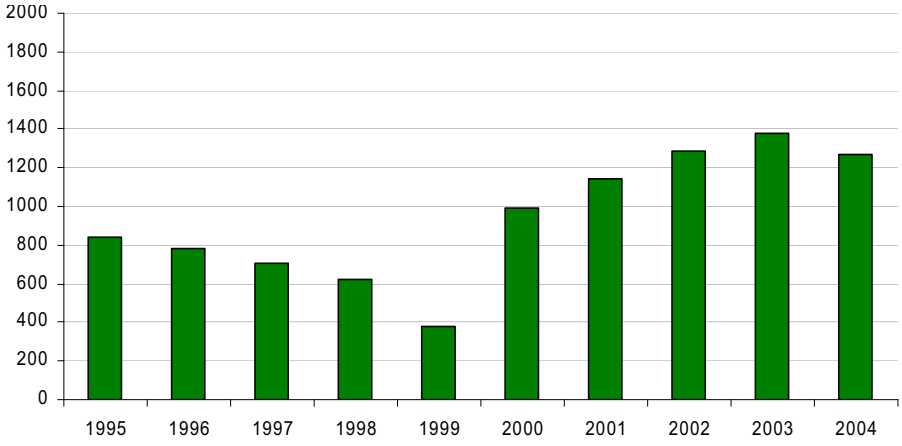


Grafico 114. N° incidenti - periodo 1995-2004 – provincia di Taranto

La variazione percentuale più elevata di incidenti, di feriti e di morti si verifica fra il 1999 ed il 2000. Le variazioni percentuali dell'ultimo anno di rilievo, 2004, rispetto al primo, 1995 indicano un aumento del 51% per il numero di incidenti, del 48% per quello di feriti ed una diminuzione del 18% per quello di morti.

Per ogni anno i dati relativi ai feriti ed ai morti possono essere rapportati al numero di incidenti e moltiplicati per 100 per ottenere rispettivamente i tassi di lesività stradale e di mortalità stradale che indicano i valori medi di feriti e morti ogni 100 incidenti (Tabella 71).

Tabella 71. Feriti e morti rapportati al numero d'incidenti *100 – periodo 1995-2004 – provincia di Taranto

	Tasso di lesività stradale	Tasso di mortalità stradale	Variazione % dei tassi rispetto all'anno precedente	
Anno	(Feriti/ Incidenti)*100	(Morti/ Incidenti)*100	Feriti	Morti
1995	165	6	-	-
1996	159	7	-4%	21%
1997	169	6	6%	-14%
1998	165	8	-2%	36%
1999	182	9	11%	10%
2000	163	7	-10%	-27%
2001	161	5	-2%	-25%
2002	158	6	-1%	12%
2003	158	4	0%	-28%
2004	162	3	3%	-21%

Se si considera il numero medio di feriti o morti si può notare che, la variazione percentuale più elevata sia di feriti si ha fra il 1998 ed il 1999 mentre quella di morti si verifica fra il 2002 ed il 2003. Le variazioni percentuali dell'ultimo anno di rilievo, 2004, rispetto al primo, 1995 sono: -2% per quello di feriti e -46% per quello di morti.

Il numero medio di feriti è maggiore nel 1999 mentre quello di morti nel 1999; di seguito si dà una rappresentazione grafica dei dati appena analizzati.

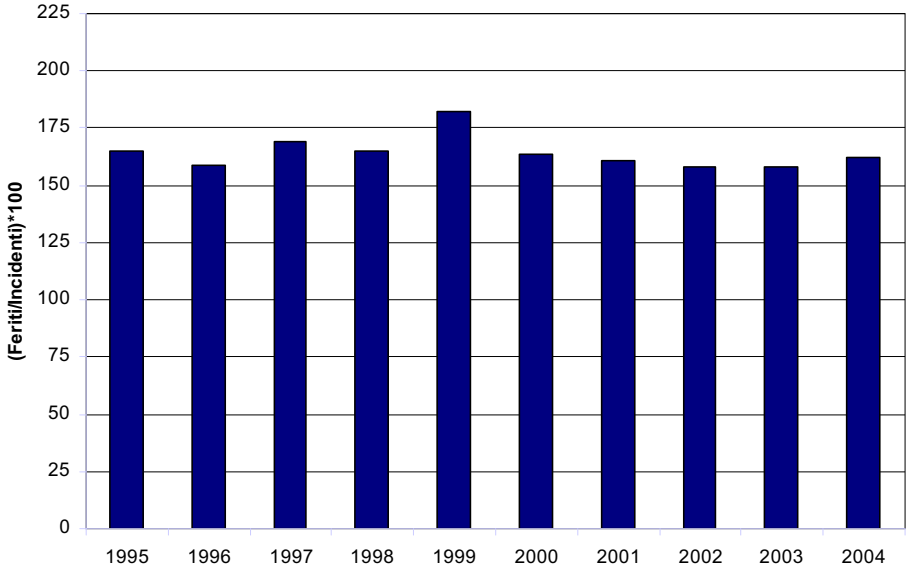


Grafico 115. Feriti/Incidenti*100 – periodo 1995-2004- provincia di Taranto

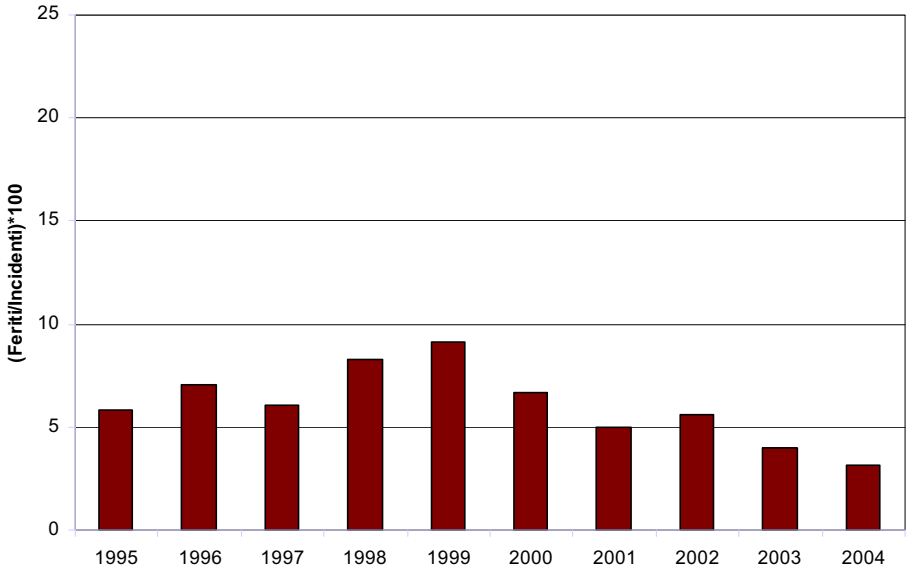


Grafico 116. Morti/Incidenti*100 – periodo 1995-2004- provincia di Taranto

I dati relativi agli incidenti possono essere suddivisi per tipologia di strada e raggruppati per ambiti (Tabella 72, Grafico 117 e Grafico 118).

Tabella 72. Incidenti dal 1995-2004 per tipo di strada e per ambito – Provincia di Taranto

Numero Incidenti per anno (dettaglio tipo strada)												
Tipo strada	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**Totale**	**Totale %**
1-Strada urbana	530	531	479	393	178	665	789	894	966	894	**6.319**	**67,3%**
2-Strada provinciale nell'abitato	26	32	26	11	25	26	23	32	22	20	**243**	**2,6%**
3-Strada statale nel-l'abitato	29	18	14	31	25	26	45	23	18	21	**250**	**2,7%**
4-Strada comunale e-xtraurbana	18	7	13	16	7	30	23	24	16	11	**165**	**1,8%**
5-Strada provinciale fuori dell'abitato	89	68	50	48	46	67	88	98	139	123	**816**	**8,7%**
6-Strada statale fuori dell'abitato	137	117	114	119	93	165	162	205	206	189	**1.507**	**16,0%**
7-Autostrada	7	4	6	4	6	8	7	7	4	10	**63**	**0,7%**
8-Altra strada	5	1	4	4	2	5	2	5	3	1	**32**	**0,3%**
Totale	**841**	**778**	**706**	**626**	**382**	**992**	**1139**	**1288**	**1374**	**1269**	**9.395**	**100,0%**
Numero Incidenti per anno (dettaglio ambito)												
Tipo strada	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**Totale**	**Totale %**
In ambito urbano (tipo 1 + 2 +3)	585	581	519	435	228	717	857	949	1006	935	**6.812**	**72,5%**
In ambito extraurbano (tipo 4 + 5 +6 +7 +8)	256	197	187	191	154	275	282	339	368	334	**2.583**	**27,5%**
Totale	**841**	**778**	**706**	**626**	**382**	**992**	**1139**	**1288**	**1374**	**1269**	**9.395**	**100,0%**

Per quanto riguarda il solo ambito extraurbano il dettaglio grafico della suddivisione per tipologia di strada è riportato di seguito.

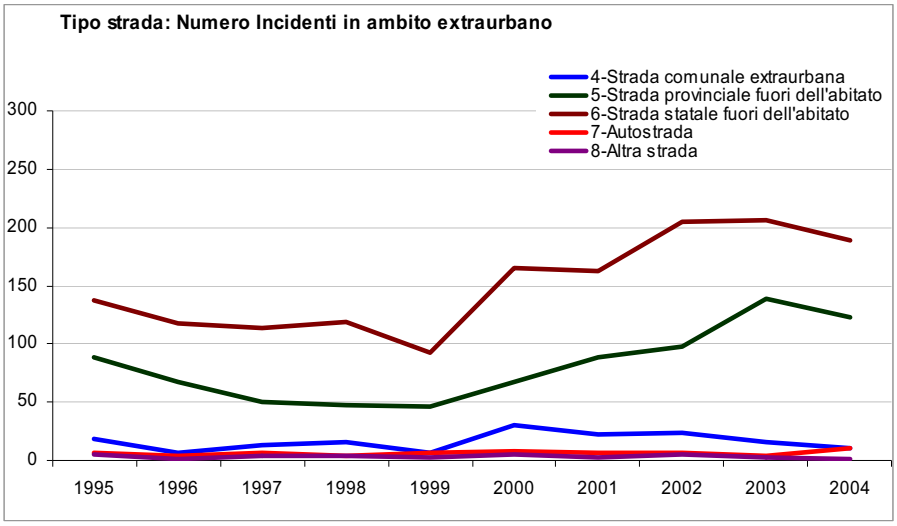


Grafico 117. Incidenti per strada nel periodo 1995-2004

La suddivisione del numero di incidenti fra ambito urbano ed extraurbano viene mostrata nel Grafico 118.

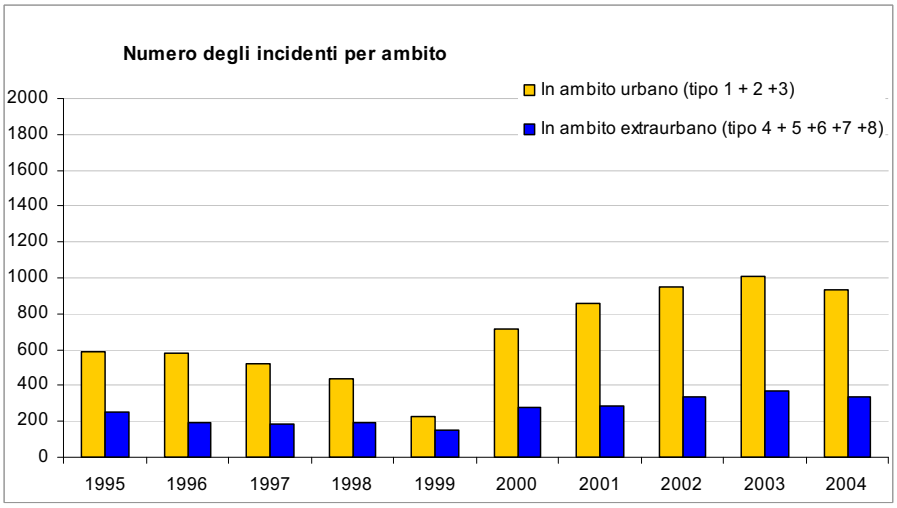


Grafico 118. Incidenti per ambito nel periodo 1995-2004

Nel corso dei 10 anni dal 1995 al 2004, nella provincia di Taranto si sono registrati più incidenti nell'anno 2003, con 1.374 eventi, di questi il 73% in ambito urbano e la restante quota in ambito extraurbano.

Il dato medio del decennio indica che sono circa 940 gli incidenti in provincia di Taranto; 681 (circa 73% del totale) mediamente in ambito urbano e 259 (circa 27% del totale) in ambito extraurbano.

In ambito extraurbano sono le strade statali ad aver determinato il maggior numero di sinistri, con un'incidenza del 16% sul totale provinciale, seguite da quelle provinciali con il 9%.

Di seguito vengono riportati il numero medio di feriti e di morti ogni 100 incidenti del solo ambito extraurbano.

Tabella 73. Incidenti, feriti, morti – periodo 1995-2004 – provincia di Taranto – ambito extraurbano

				Variazione % rispetto all'anno precedente		
Anno	Incidenti	Feriti	Morti	Incidenti	Feriti	Morti
1995	256	496	37	-	-	-
1996	197	418	30	-23%	-16%	-19%
1997	187	361	24	-5%	-14%	-20%
1998	191	332	35	2%	-8%	46%
1999	154	302	21	-19%	-9%	-40%
2000	275	523	45	79%	73%	114%
2001	282	555	36	3%	6%	-20%
2002	339	601	40	20%	8%	11%
2003	368	642	40	9%	7%	0%
2004	334	629	26	-9%	-2%	-35%

In ambito extraurbano la variazione percentuale più elevata di incidenti, di feriti e di morti si verifica fra il 1999 ed il 2000. Le variazioni percentuali dell'ultimo anno di rilievo, 2004, rispetto al primo, 1995 sono: 51% per il numero di incidenti, 48% per quello di feriti e -18% per quello di morti.

Anche in questo caso, per ogni anno rilevato, sono calcolati il tasso di lesività stradale ed il tasso di mortalità stradale che evidenziano rispettivamente i valori medi di feriti e morti ogni 100 incidenti (Tabella 74).

Tabella 74. Feriti e morti rapportati al numero d'incidenti *100 – periodo 1995-2004 – provincia di Taranto

	Tasso di lesività stradale	Tasso di mortalità stradale	Variazione % rispetto all'anno precedente	
Anno	(Feriti/ Incidenti)*100	(Morti/ Incidenti)*100	Feriti	Morti
1995	194	14	-	-
1996	212	15	10%	5%
1997	193	13	-9%	-16%
1998	174	18	-10%	43%
1999	196	14	13%	-26%
2000	190	16	-3%	20%
2001	197	13	3%	-22%
2002	177	12	-10%	-8%
2003	174	11	-2%	-8%
2004	188	8	8%	-28%

In ambito extraurbano se si considera il numero medio di feriti o morti si può notare che, la variazione percentuale più elevata di feriti si verifica fra il 1998 ed il 1999, quella di morti fra il 1997 ed il 1998. Le variazioni percentuali dell'ultimo anno di rilievo, 2004, rispetto al primo, 1995 sono: -3% per quello di feriti e -46% per quello di morti. Il numero medio di feriti è maggiore nel 1996 mentre quello di morti nel 1998; di seguito si riporta il confronto grafico dei dati totali della provincia (analizzati in precedenza) rispetto ai dati del solo ambito extraurbano.

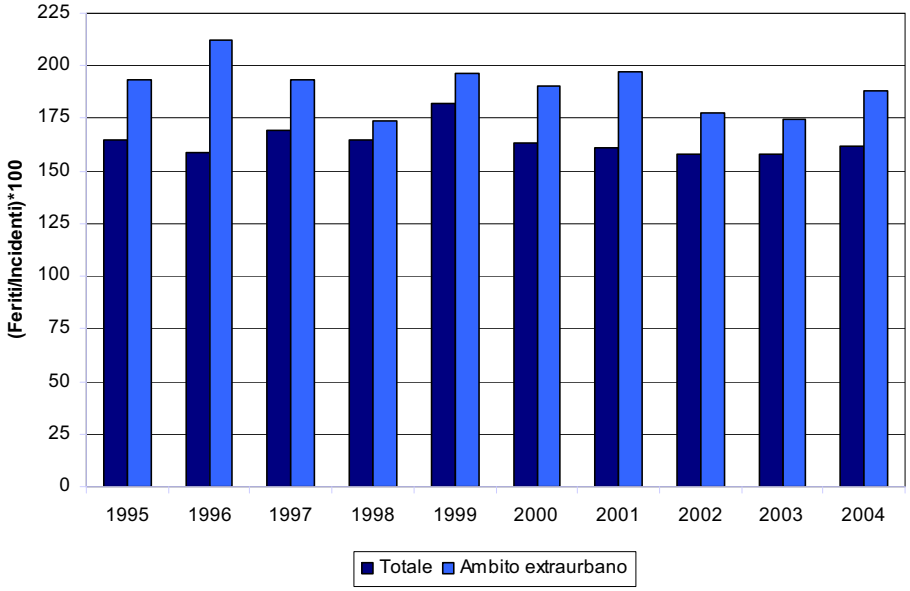


Grafico 119. Feriti/Incidenti*100 – periodo 1995-2004- provincia di Taranto – Confronto Totale-Ambito extraurbano

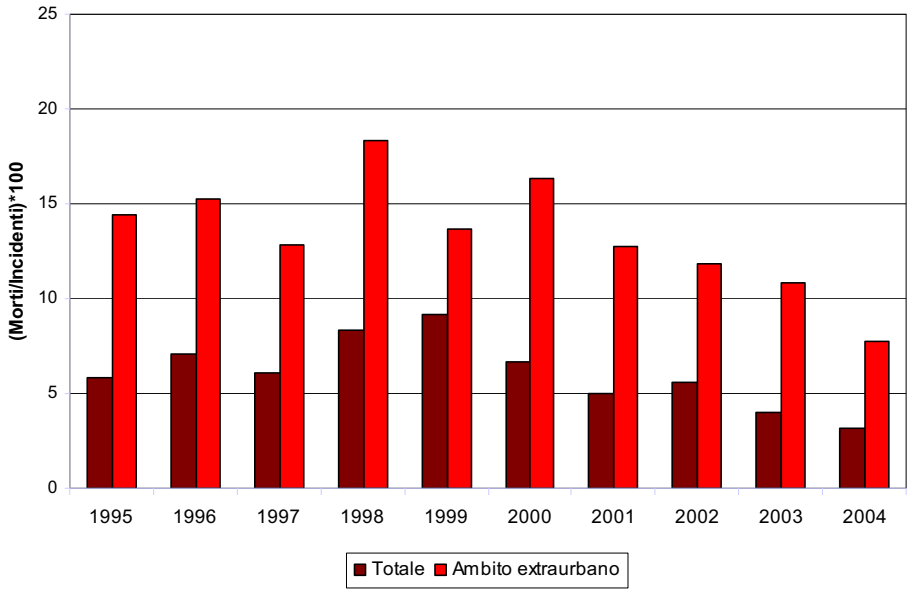


Grafico 120.Morti/Incidenti*100 – periodo 1995-2004- provincia di Taranto – Confronto Totale-Ambito extraurbano

La media del numero di feriti e quella del numero di morti in ambito extraurbano risultano sempre superiori rispetto alla media totale degli incidenti, nel caso del numero di morti la differenza (in percentuale) è elevata; le differenze maggiori si hanno, nel caso dei feriti nel 1995, 1996 e 2001 con una percentuale rispettivamente di 18%, 33% e 22%, nel caso dei morti nel 1995, 2001 e 2003 con una percentuale rispettivamente di 148%, 155%, 172%.

Del numero di incidenti, di morti e dei tassi di lesività e mortalità, relativamente al solo ambito extraurbano, vengono di seguito riportati, in forma grafica, per ogni comune, i dati del 2004 e della variazione 1995-2004.

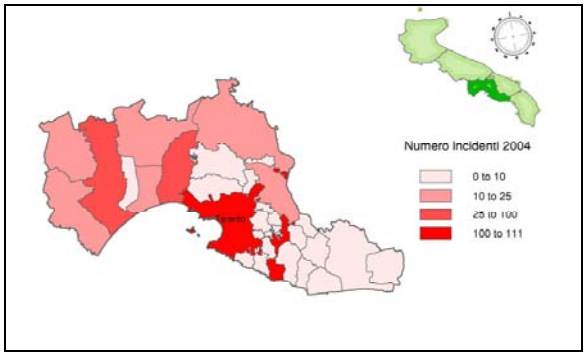


Figura 55. N° Incidenti anno 2004

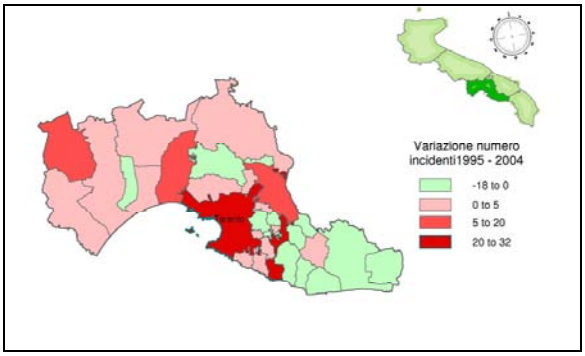


Figura 56. Variazione N° Incidenti 1995-2004

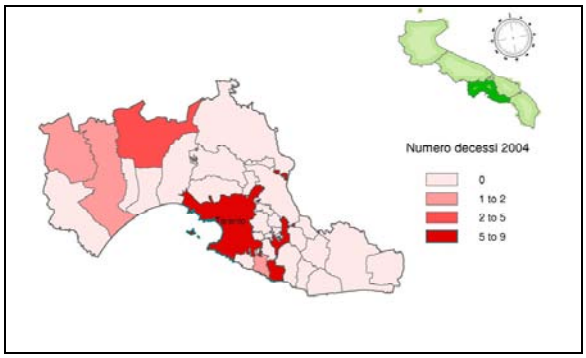


Figura 57. N° Morti anno 2004

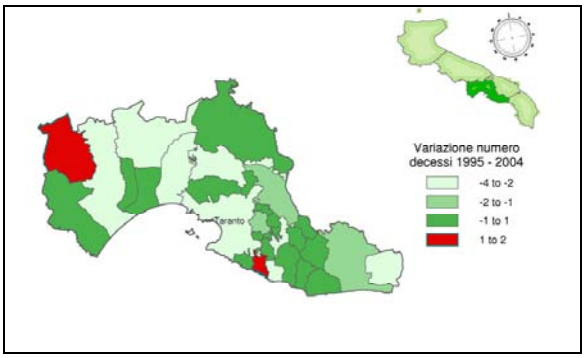


Figura 58. Variazione N° Morti. 1995-2004

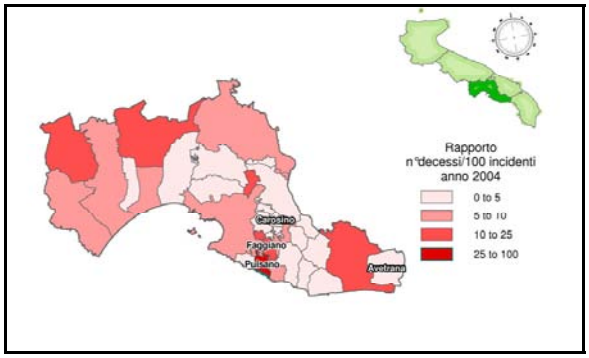


Figura 59. N° Morti/100 Incidenti anno 2004

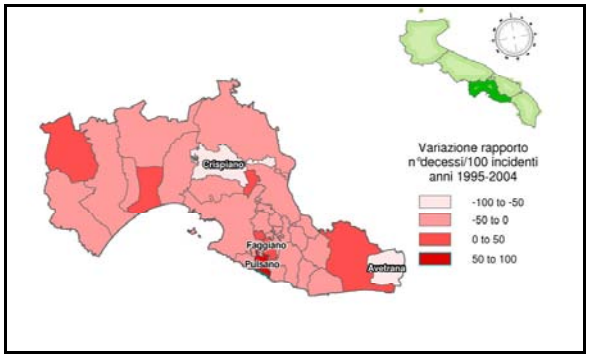


Figura 60. Variazione N° Morti/100 Inc. 1995-2004

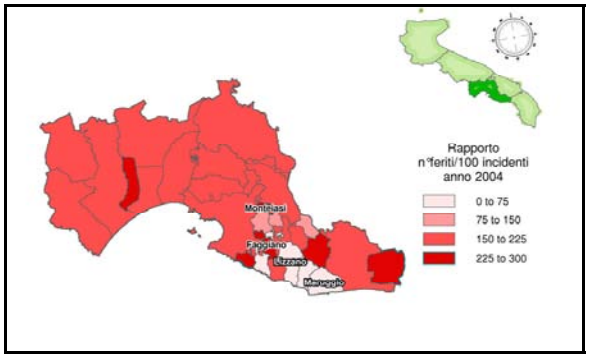


Figura 61. N° Feriti/100 Incidenti anno 2004

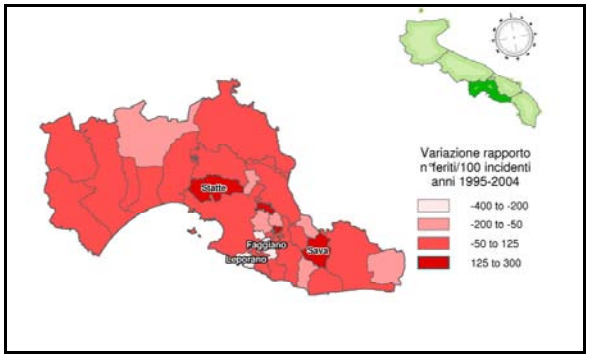


Figura 62. Variazione N° Feriti/100 Inc. 1995-2004

Dal confronto tra l'anno 1995 e il 2004 è possibile individuare l'evoluzione della incidentalità di ciascun comune ed evidenziare le realtà più "virtuose", ovvero con valori relativi all'incidentalità diminuiti, rispetto a quelle più critiche (con valori in aumento).

Di seguito vengono visualizzati, in maniera tabellare, i comuni le cui variazioni (in negativo o in positivo) dei dati di incidentalità fra il 2004 ed il 1995 sono più significative; in particolare:

- per quanto riguarda il numero di incidenti sono elencati solo i comuni con una differenza percentuale maggiore o uguale al 70% rispetto al 1995 ed una differenza in valore assoluto di almeno 5 incidenti
- per quanto riguarda il numero di feriti sono elencati solo i comuni con una differenza percentuale maggiore o uguale al 70% rispetto al 1995 ed una differenza in valore assoluto di almeno 10 feriti
- per quanto riguarda il numero di morti sono elencati solo i comuni con una differenza percentuale maggiore o uguale al 70% rispetto al 1995 ed una differenza in valore assoluto di almeno 3 morti.

Tabella 75. Comuni con maggiori variazioni di n° incidenti fra 2004 e 1995

Comune	N_Incidenti_1995	N_Incidenti_2004	Differenza Incidenti 2004-1995	Differenza Incidenti 2004-1995 %
Grottaglie	4	24	20	500%
Laterza	4	18	14	350%
Manduria	25	7	-18	-72%
Montemesola	1	6	5	500%

Tabella 76. Comuni con maggiori variazioni di n° feriti 2004 e 1995

Comune	N_Feriti_1995	N_Feriti_2004	Differenza Feriti 2004-1995	Differenza Feriti 2004-1995 %
Ginosa	10	27	17	170%
Grottaglie	7	42	35	500%
Laterza	7	39	32	457%
Manduria	45	12	-33	-73%

Tabella 77. Comuni con maggiori variazioni di n° morti fra 2004 e 1995

Comune	N_Morti_1995	N_Morti_2004	Differenza Morti 2004-1995	Differenza Morti 2004-1995 %
Massafra	4	1	-3	-75%

Fra i dati più significativi, quelli relativi al numero di incidenti ed al numero di feriti mostrano un aumento (eccetto per il comune di Manduria) dei valori del 2004 rispetto al 1995 mentre per il numero di morti l'unica variazione significativa, soprattutto in termini percentuali, è quella di Massafra.

La distribuzione percentuale del numero degli incidenti verificatasi in ambito extraurbano rispetto al totale del decennio analizzato indica che sulle strade extraurbane all'interno del comune capoluogo il numero dei sinistri è del 31% contro il 69% del resto della provincia; la distribuzione dei feriti è molto simile e più precisamente 30 % e 70%; la distribuzione dei morti invece si discosta leggermente ed è rispettivamente pari a 18% e 82% ciò indica, ovviamente, che gli incidenti più gravi accadono in ambito extraurbano. Per la distribuzione annuale dei dati si veda il Grafico 121, Grafico 122 e Grafico 123.

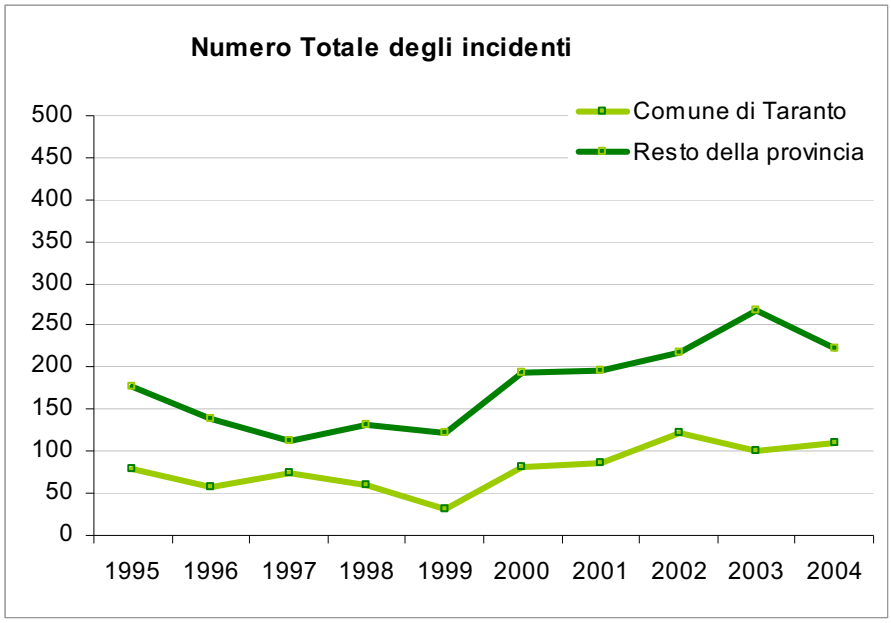


Grafico 121. N° Incidenti Taranto-Provincia .1995-2004

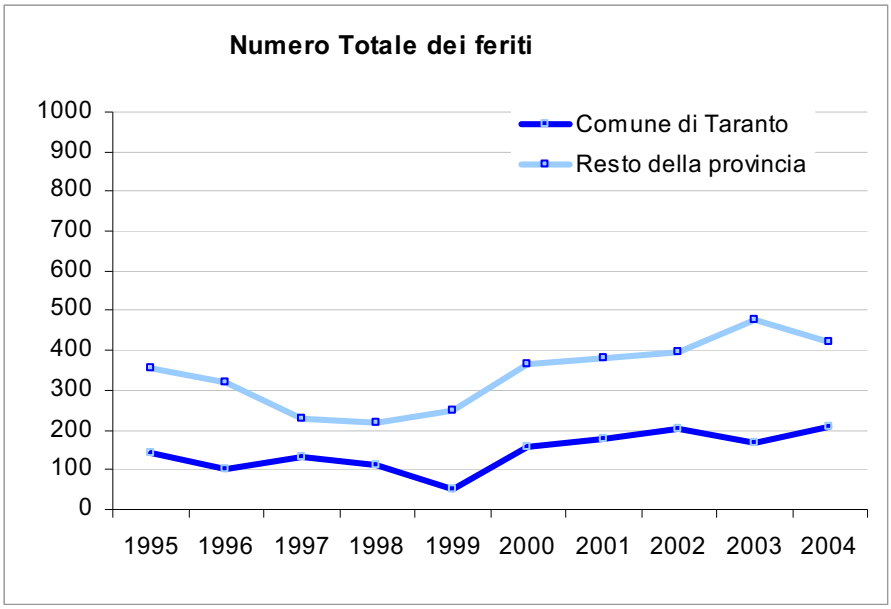


Grafico 122. N° Feriti Taranto-Provincia .1995-2004

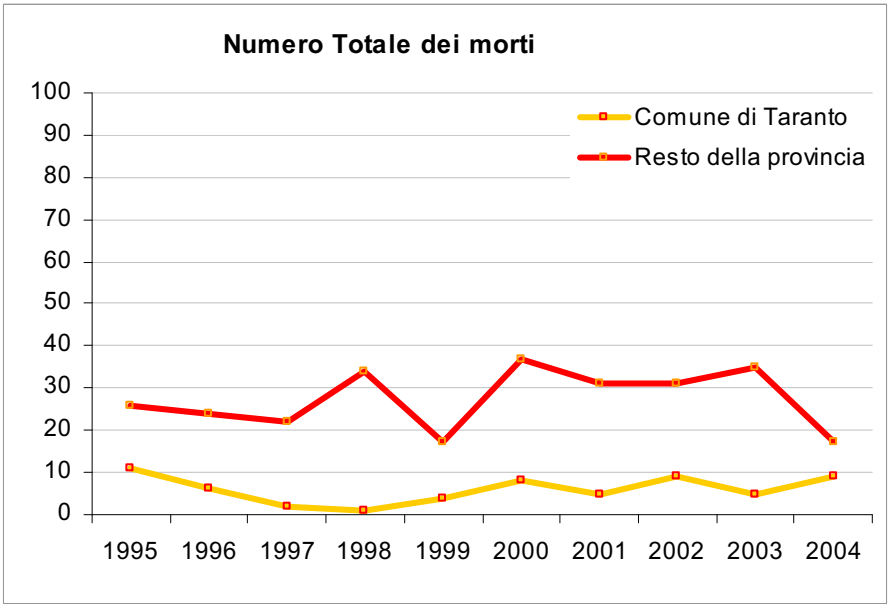


Grafico 123. N° Morti Taranto-Provincia. 1995-2004

Se rapportiamo il dato di incidentalità del 1995 e del 2004 alla popolazione residente in ciascun comune della provincia (dati ISTAT 2001), utilizzando il parametro incidenti/abitanti*10.000 (per avere una media degli incidenti ogni 10.000 abitanti), si verifica che i valori del 2004 sono generalmente maggiori di quelli del 1995; per quanto riguarda invece il numero di feriti riferiti alla popolazione sono

significativamente maggiori nel 2004 rispetto al 1995 nei comuni di Mottola, Fragagnano e Manduria, e minori nei comuni di Faggiano, Montemesola e Laterza.

Di seguito si riporta il dettaglio comunale degli incidenti, feriti e morti rapportato al numero di abitanti*10.000 (nei grafici vengono visualizzati solo i primi 15 report del 2004 posti a confronto con il 1995).

Tabella 78.Numero medio di incidenti ogni 10.000 abitanti

Comune	(N_Incidenti_2004/Residenti_2001)*10.000	(N_Incidenti_1995/Residenti_2001)*10.000
Avetrana	2,74	2,74
Carosino	1,65	3,29
Castellaneta	16,10	13,22
Crispiano	3,08	3,08
Faggiano	11,39	2,85
Fragagnano	5,32	12,41
Ginosa	5,87	4,06
Grottaglie	7,52	1,25
Laterza	12,00	2,67
Leporano	5,16	1,72
Lizzano	0,00	0,00
Manduria	2,20	7,87
Martina Franca	2,87	1,85
Maruggio	0,00	0,00
Massafra	11,97	9,70
Monteiasi	3,85	1,92
Montemesola	14,03	2,34
Monteparano	4,15	0,00
Mottola	15,08	14,48
Palagianello	9,35	10,69
Palagiano	8,85	8,22
Pulsano	1,95	0,00
Roccaforzata	0,00	0,00
San Giorgio Ionico	0,64	2,56
San Marzano di San Giuseppe	1,13	4,53
Sava	0,62	0,00
Statte	3,43	0,00
Taranto	5,49	3,91
Torricella	0,00	2,45

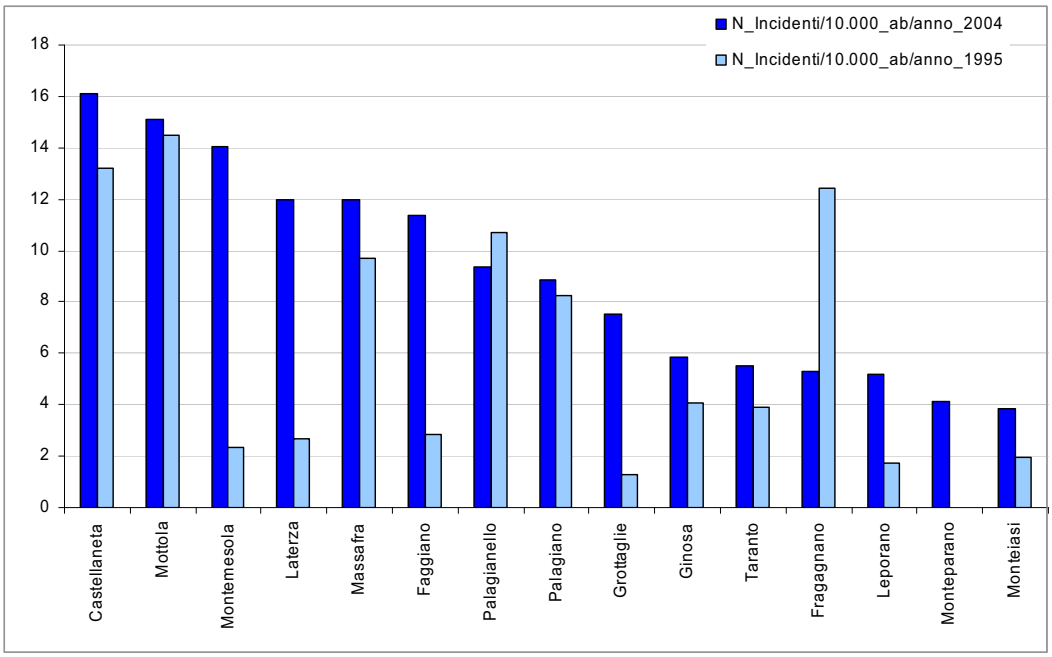


Grafico 124. Numero medio di incidenti ogni 10.000 abitanti – 1995-2004

Tabella 79. Numero medio di feriti ogni 10.000 abitanti

Comune	(N_Feriti_2004/Residenti_2001)*10.000	(N_Feriti_1995/Residenti_2001)*10.000
Avetrana	10,95	6,85
Carosino	6,59	1,65
Castellaneta	29,32	33,35
Crispiano	3,85	5,40
Faggiano	19,93	34,16
Fragagnano	23,05	10,64
Ginosa	4,52	12,19
Grottaglie	2,19	13,17
Laterza	4,67	26,01
Leporano	10,33	13,77
Lizzano	0,00	0,00
Manduria	14,17	3,78
Martina Franca	4,31	5,74
Maruggio	0,00	0,00
Massafra	19,08	19,08
Monteiasi	1,92	11,54
Montemesola	7,01	23,38
Monteparano	0,00	8,30
Mottola	30,17	22,93
Palagianello	24,05	22,72
Palagiano	17,07	18,97

Comune	(N_Feriti_2004/Residenti_2001)*10.000	(N_Feriti_1995/Residenti_2001)*10.000
Pulsano	0,00	0,00
Roccaforzata	0,00	0,00
San Giorgio Ionico	4,48	0,64
San Marzano di San Giuseppe	6,80	1,13
Sava	0,00	1,86
Statte	0,00	7,54
Taranto	6,93	10,20
Torricella	2,45	0,00

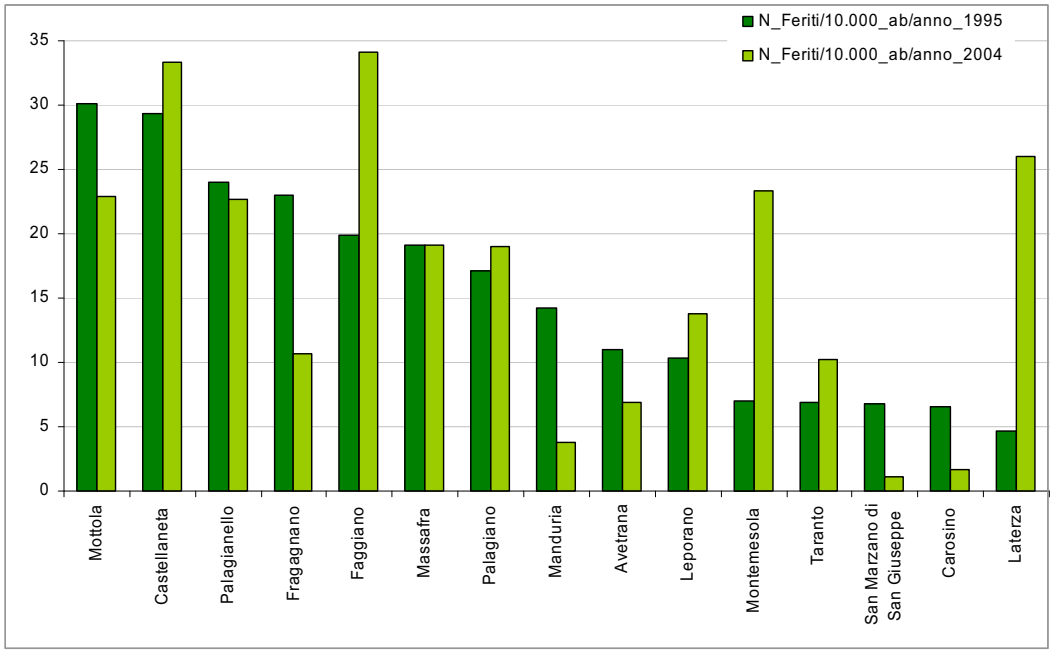


Grafico 125. Numero medio di feriti ogni 10.000 abitanti – 1995-2004

Tabella 80. Numero medio di morti ogni 10.000 abitanti

Comune	(N_Morti_2004/Residenti_2001)*10.000	(N_Morti_1995/Residenti_2001)*10.000
Avetrana	0,00	2,74
Carosino	0,00	0,00
Castellaneta	1,15	2,30
Crispiano	0,00	1,54
Faggiano	2,85	0,00
Fragagnano	0,00	0,00
Ginosa	0,45	0,45
Grottaglie	0,00	0,31
Laterza	1,33	0,00

Comune	(N_Morti_2004/Residenti_2001)*10.000	(N_Morti_1995/Residenti_2001)*10.000
Leporano	0,00	0,00
Lizzano	0,00	0,00
Manduria	0,31	0,63
Martina Franca	0,21	0,21
Maruggio	0,00	0,00
Massafra	0,32	1,29
Monteiasi	0,00	0,00
Montemesola	2,34	0,00
Monteparano	0,00	0,00
Mottola	2,41	4,83
Palagianello	0,00	0,00
Palagiano	0,63	0,00
Pulsano	1,95	0,00
Roccaforzata	0,00	0,00
San Giorgio Ionico	0,00	0,64
San Marzano di San Giuseppe	0,00	0,00
Sava	0,00	0,00
Statte	0,00	0,00
Taranto	0,45	0,54
Torricella	0,00	0,00

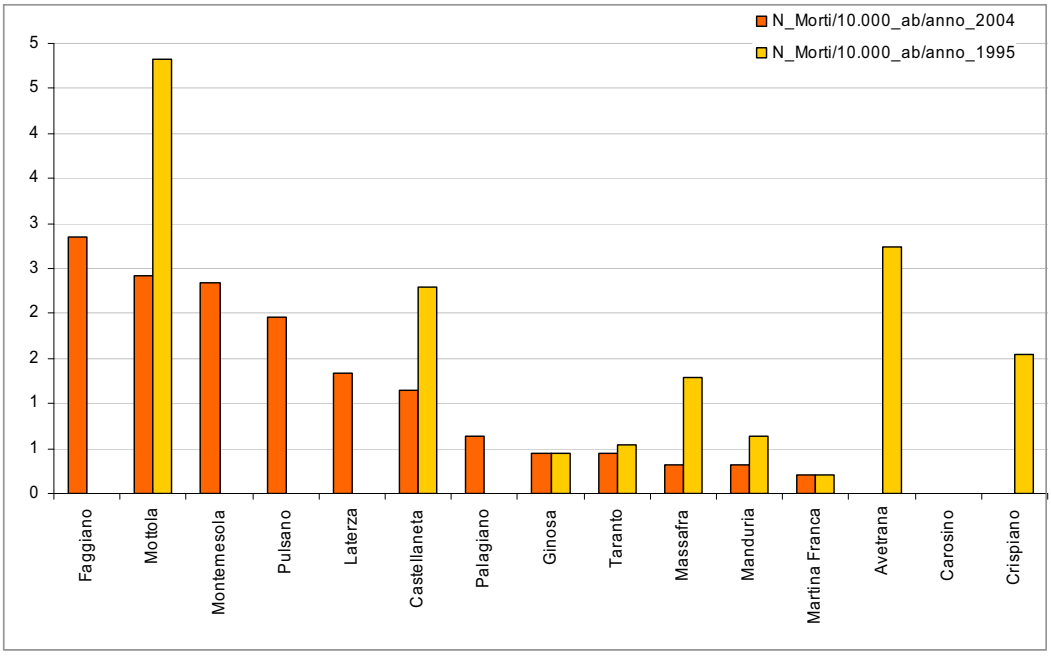


Grafico 126. Numero medio di morti ogni 10.000 abitanti – 1995-2004

1.4.6 I DATI DI INCIDENTALITÀ IN AMBITO EXTRAURBANO DELLA PROVINCIA DI LECCE

Di seguito verranno mostrati i dati d'incidentalità della provincia di Lecce dal 1995 al 2004, prima saranno analizzati i dati generali di tutta la provincia, più avanti si passerà ad analizzare i dati relativi ai soli incidenti avvenuti in ambito extraurbano della provincia stessa.

Tabella 81. Incidenti, feriti, morti – periodo 1995-2004 – provincia di Lecce

				Variazione % rispetto all'anno precedente		
Anno	Incidenti	Feriti	Morti	Incidenti	Feriti	Morti
1995	425	700	79	-	-	-
1996	555	1.002	70	31%	43%	-11%
1997	505	866	45	-9%	-14%	-36%
1998	411	777	46	-19%	-10%	2%
1999	898	1.578	76	118%	103%	65%
2000	1.039	1.808	69	16%	15%	-9%
2001	983	1.646	64	-5%	-9%	-7%
2002	1.093	1.836	74	11%	12%	16%
2003	1.200	1.944	42	10%	6%	-43%
2004	1.282	2.084	68	7%	7%	62%

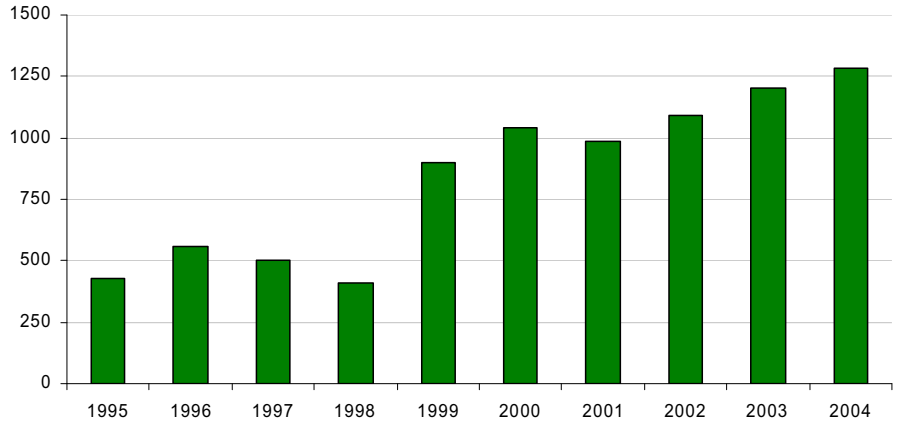


Grafico 127. N° incidenti - periodo 1995-2004 – provincia di Lecce

La variazione percentuale più elevata di incidenti e di feriti si verifica fra il 1998 ed il 1999, quella di morti fra il 1998 ed il 1999. Le variazioni percentuali dell'ultimo anno di rilievo, 2004, rispetto al primo, 1995 indicano un aumento del 202% per il numero di incidenti, del 198% per quello di feriti ed una diminuzione 14% per quello di morti.

Per ogni anno i dati relativi ai feriti ed ai morti possono essere rapportati al numero di incidenti e moltiplicati per 100 per ottenere rispettivamente i tassi di lesività stradale e di mortalità stradale che indicano i valori medi di feriti e morti ogni 100 incidenti (Tabella 82).

Tabella 82. Feriti e morti rapportati al numero d'incidenti *100 – periodo 1995-2004 – provincia di Lecce

	Tasso di lesività stradale	Tasso di mortalità stradale	Variazione % dei tassi rispetto all'anno precedente	
Anno	(Feriti/ Incidenti)*100	(Morti/ Incidenti)*100	Feriti	Morti
1995	165	19	-	-
1996	181	13	10%	-32%
1997	171	9	-5%	-29%
1998	189	11	10%	26%
1999	176	8	-7%	-24%
2000	174	7	-1%	-22%
2001	167	7	-4%	-2%
2002	168	7	0%	4%
2003	162	4	-4%	-48%
2004	163	5	0%	52%

Se si considera il numero medio di feriti o morti si può notare che, la variazione percentuale più elevata di feriti si ha fra il 1995 ed il 1996 e fra il 1997 ed il 1998 mentre quello di morti si verifica fra il 2003 ed il 2004. Le variazioni percentuali dell'ultimo anno di rilievo, 2004, rispetto al primo, 1995 sono: -1% per quello di feriti e -71% per quello di morti.

Il numero medio di feriti è maggiore nel 1998 mentre quello di morti nel 1995; di seguito si dà una rappresentazione grafica dei dati appena analizzati.

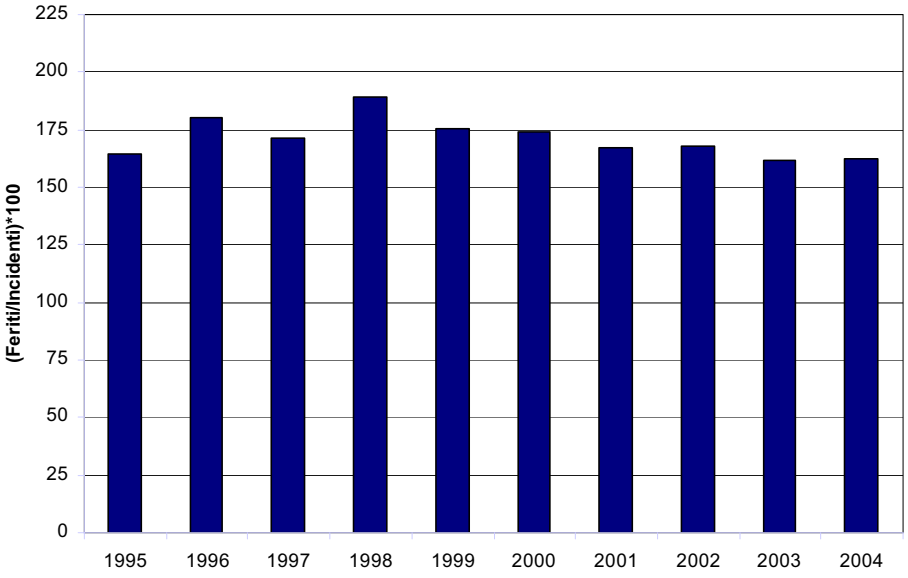


Grafico 128. Feriti/Incidenti*100 – periodo 1995-2004- provincia di Lecce

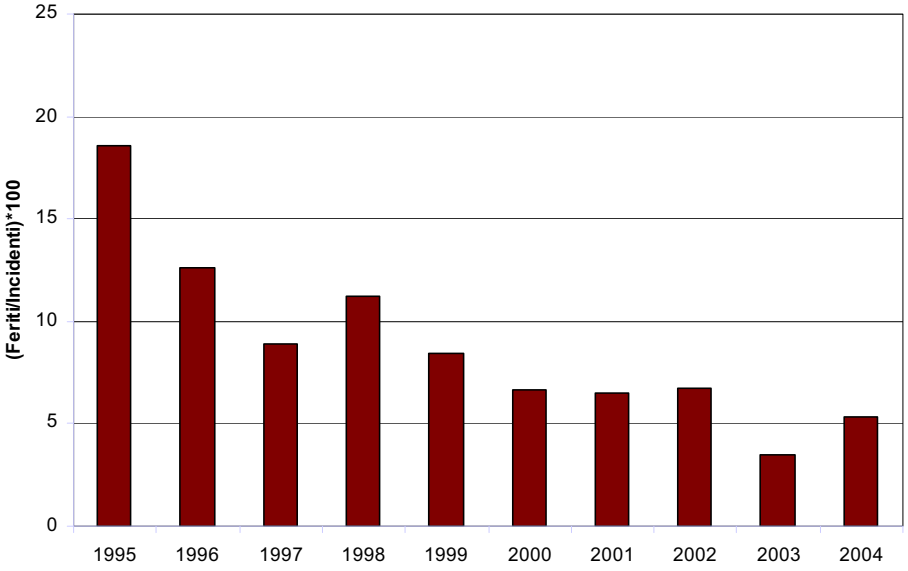


Grafico 129. Morti/Incidenti*100 – periodo 1995-2004- provincia di Lecce

I dati relativi agli incidenti possono essere suddivisi per tipologia di strada e raggruppati per ambiti (Tabella 83, Grafico 130 e Grafico 131).

Tabella 83. Incidenti dal 1995-2004 per tipo di strada e per ambito – Provincia di Lecce

Numero Incidenti per anno (dettaglio tipo strada)												
Tipo strada	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**Totale**	**Totale %**
1-Strada urbana	181	234	258	206	495	601	597	675	823	889	**4.959**	**59,1%**
2-Strada provinciale nell'abitato	28	31	23	17	29	46	38	35	27	37	**311**	**3,7%**
3-Strada statale nel-l'abitato	34	23	20	24	41	35	30	40	20	8	**275**	**3,3%**
4-Strada comunale e-xtraurbana	10	21	20	9	16	28	23	26	41	37	**231**	**2,8%**
5-Strada provinciale fuori dell'abitato	92	111	95	73	182	186	152	156	156	198	**1.401**	**16,7%**
6-Strada statale fuori dell'abitato	77	127	88	82	130	134	137	159	130	98	**1.162**	**13,8%**
7-Autostrada	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	**1**	**0,0%**
8-Altra strada	3	8	1	0	5	9	6	2	3	14	**51**	**0,6%**
Totale	**425**	**555**	**505**	**411**	**898**	**1.039**	**983**	**1.093**	**1.200**	**1.282**	**8.391**	**100,0%**
Numero Incidenti per anno (dettaglio ambito)												
Tipo strada	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**Totale**	**Totale %**
In ambito urbano (tipo 1 + 2 +3)	243	288	301	247	565	682	665	750	870	934	**5.545**	**66,1%**
In ambito extraurbano (tipo 4 + 5 +6 +7 +8)	182	267	204	164	333	357	318	343	330	348	**2.846**	**33,9%**
Totale	**425**	**555**	**505**	**411**	**898**	**1.039**	**983**	**1.093**	**1.200**	**1.282**	**8.391**	**100,0%**

Per quanto riguarda il solo ambito extraurbano il dettaglio grafico della suddivisione per tipologia di strada è riportato di seguito.

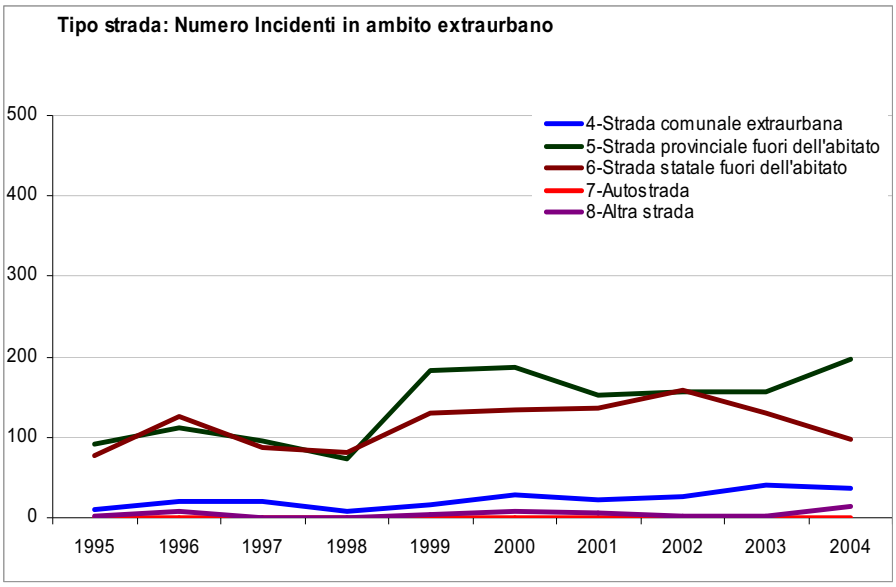


Grafico 130. Incidenti per strada nel periodo 1995-2004

La suddivisione del numero di incidenti fra ambito urbano ed extraurbano viene mostrata nel Grafico 131.

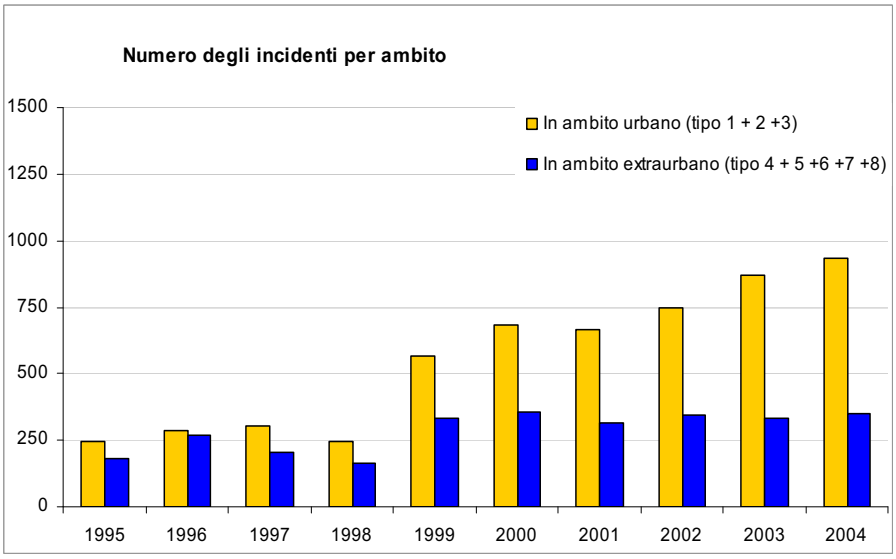


Grafico 131. Incidenti per ambito nel periodo 1995-2004

Nel corso dei 10 anni dal 1995 al 2004, nella provincia di Lecce si sono registrati più incidenti nell'anno 2004, con 1.283 eventi, di questi il 73% in ambito urbano e la restante quota in ambito e-xtraurbano.

Il dato medio del decennio indica che sono circa 839 gli incidenti in provincia di Lecce; 554 (circa 66% del totale) mediamente in ambito urbano e 285 (circa 34% del totale) in ambito extraurbano. In ambito extraurbano sono le strade provinciali ad aver determinato il maggior numero di sinistri, con un'incidenza del 17% sul totale provinciale, seguite da quelle statali con il 14%. Di seguito vengono riportati il numero medio di feriti e di morti ogni 100 incidenti del solo ambito extraurbano.

Tabella 84. Incidenti, feriti, morti – periodo 1995-2004 – provincia di Lecce – ambito extraurbano

				Variazione % rispetto all'anno precedente		
Anno	Incidenti	Feriti	Morti	Incidenti	Feriti	Morti
1995	182	307	50	-	-	-
1996	267	533	54	47%	74%	8%
1997	204	379	33	-24%	-29%	-39%
1998	164	336	34	-20%	-11%	3%
1999	333	620	59	103%	85%	74%
2000	357	686	46	7%	11%	-22%
2001	318	622	35	-11%	-9%	-24%
2002	343	631	57	8%	1%	63%
2003	330	606	31	-4%	-4%	-46%
2004	348	663	41	5%	9%	32%

In ambito extraurbano la variazione percentuale più elevata di incidenti, di feriti e di morti si verifica fra il 1998 ed il 1999. Le variazioni percentuali dell'ultimo anno di rilievo, 2004, rispetto al primo, 1995 sono: 91% per il numero di incidenti, 116% per quello di feriti e -18% per quello di morti. Anche in questo caso, per ogni anno rilevato, sono calcolati il tasso di lesività stradale ed il tasso di mortalità stradale che evidenziano rispettivamente i valori medi di feriti e morti ogni 100 incidenti (Tabella 85).

Tabella 85. Feriti e morti rapportati al numero d'incidenti *100 – periodo 1995-2004 – provincia di Leccei

	Tasso di lesività stradale	Tasso di mortalità stradale	Variazione % rispetto all'anno precedente	
Anno	(Feriti/ Incidenti)*100	(Morti/ Incidenti)*100	Feriti	Morti
1995	169	27	-	-
1996	200	20	18%	-26%
1997	186	16	-7%	-20%
1998	205	21	10%	28%
1999	186	18	-9%	-15%
2000	192	13	3%	-27%
2001	196	11	2%	-15%
2002	184	17	-6%	51%
2003	184	9	0%	-43%
2004	191	12	4%	25%

In ambito extraurbano se si considera il numero medio di feriti o morti si può notare che, la variazione percentuale più elevata di feriti si verifica fra il 1995 ed il 1996, quella di morti fra il 2001 ed il 2002. Le variazioni percentuali dell'ultimo anno di rilievo, 2004, rispetto al primo, 1995 sono: 13% per quello di feriti e -57% per quello di morti. Il numero medio di feriti è maggiore nel 1998 mentre quello di morti nel 1995; di seguito si riporta il confronto grafico dei dati totali della provincia (analizzati in precedenza) rispetto ai dati del solo ambito extraurbano.

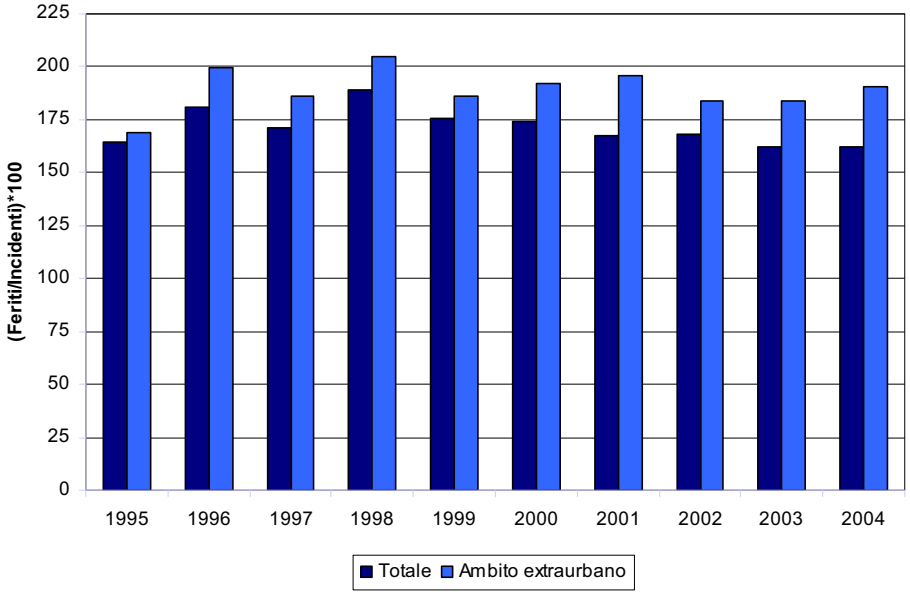


Grafico 132. Feriti/Incidenti*100 – periodo 1995-2004- provincia di Lecce – Confronto Totale-Ambito extraurbano

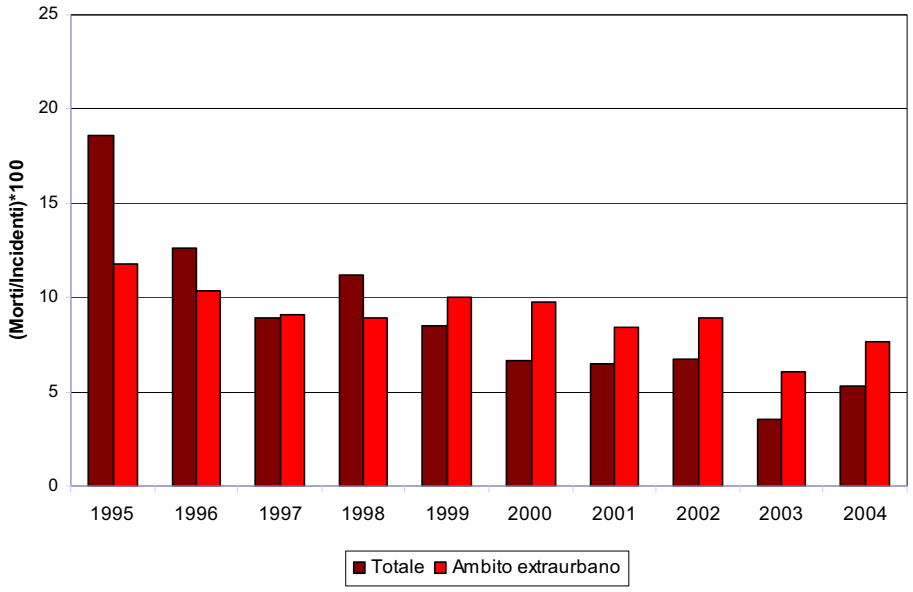


Grafico 133. Morti/Incidenti*100 – periodo 1995-2004- provincia di Lecce – Confronto Totale-Ambito extraurbano

La media del numero di feriti e quella del numero di morti in ambito extraurbano risultano sempre superiori rispetto alla media totale degli incidenti, nel caso del numero di morti la differenza (in percentuale) è elevata; le differenze maggiori si hanno, nel caso dei feriti nel 2001, 2003 e 2004 con una percentuale rispettivamente di 17%, 13% e 17%, nel caso dei morti nel 2002, 2003 e 2004 con una percentuale rispettivamente di 145%, 168%, 122%. Del numero di incidenti, di morti e dei tassi di lesività e mortalità, relativamente al solo ambito extraurbano, vengono di seguito riportati, in forma grafica, per ogni comune, i dati del 2004 e della variazione 1995-2004.

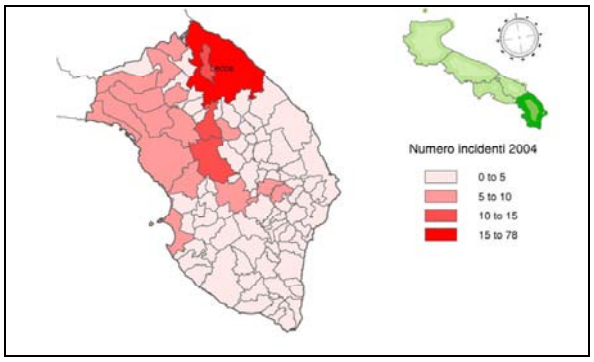


Figura 63. N° Incidenti anno 2004

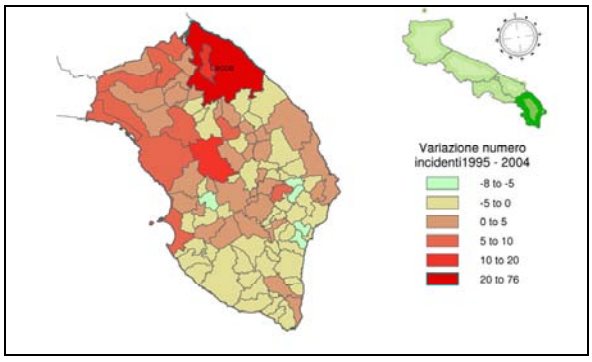


Figura 64. Variazione N° Incidenti 1995-2004

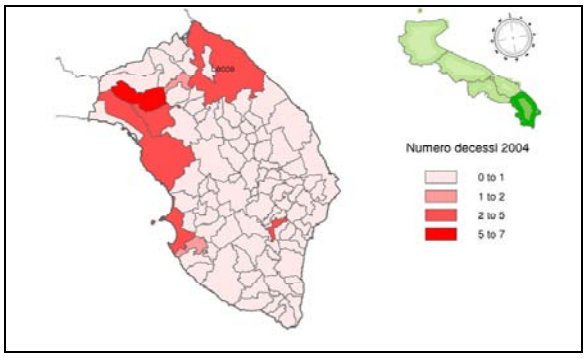


Figura 65. N° Morti anno 2004

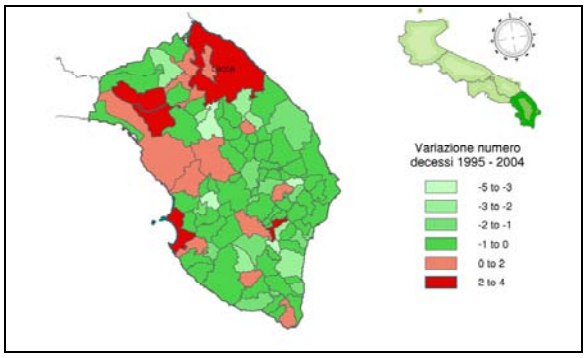


Figura 66. Variazione N° Morti. 1995-2004

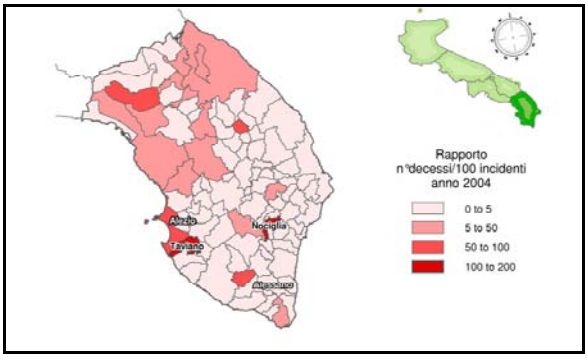


Figura 67. N° Morti/100 Incidenti anno 2004

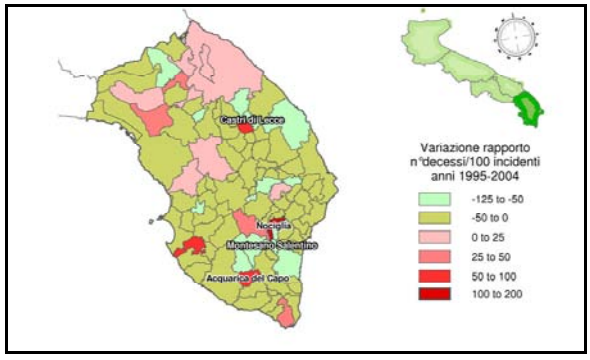


Figura 68. Variazione N° Morti/100 Inc. 1995-2004

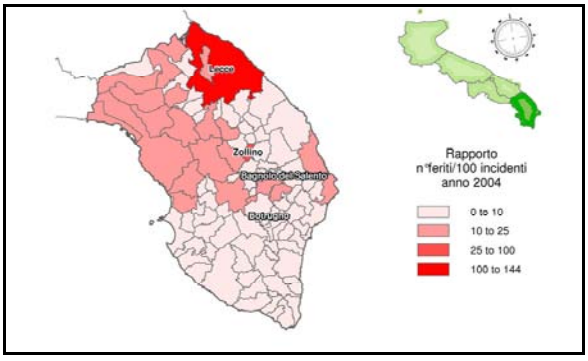


Figura 69. N° Feriti/100 Incidenti anno 2004

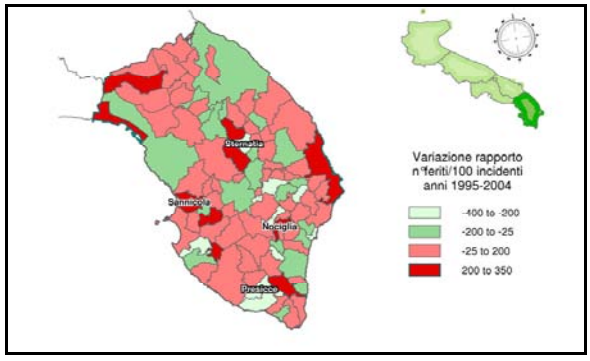


Figura 70. Variazione N° Feriti/100 Inc. 1995-2004

Dal confronto tra l'anno 1995 e il 2004 è possibile individuare l'evoluzione della incidentalità di ciascun comune ed evidenziare le realtà più "virtuose", ovvero con valori relativi all'incidentalità diminuiti, rispetto a quelle più critiche (con valori in aumento).

Di seguito vengono visualizzati, in maniera tabellare, i comuni le cui variazioni (in negativo o in positivo) dei dati di incidentalità fra il 2004 ed il 1995 sono più significative; in particolare:

- per quanto riguarda il numero di incidenti sono elencati solo i comuni con una differenza percentuale maggiore o uguale al 70% rispetto al 1995 ed una differenza in valore assoluto di almeno 5 incidenti
- per quanto riguarda il numero di feriti sono elencati solo i comuni con una differenza percentuale maggiore o uguale al 70% rispetto al 1995 ed una differenza in valore assoluto di almeno 10 feriti
- per quanto riguarda il numero di morti sono elencati solo i comuni con una differenza percentuale maggiore o uguale al 70% rispetto al 1995 ed una differenza in valore assoluto di almeno 3 morti.

Tabella 86. Comuni con maggiori variazioni di n° incidenti fra 2004 e 1995

Comune	N_Incidenti_1995	N_Incidenti_2004	Differenza Incidenti 2004-1995	Differenza Incidenti 2004-1995 %
Campi Salentina	3	10	7	233%
Cutrofiano	2	7	5	250%
Diso	7	0	-7	-100%
Galatone	2	7	5	250%
Gallipoli	1	7	6	600%
Giuggianello	7	0	-7	-100%
Lecce	2	78	76	3800%
Muro Leccese	2	8	6	300%
Nardò	3	10	7	233%
Neviano	10	2	-8	-80%
Ortelle	5	0	-5	-100%
Palmariggi	5	0	-5	-100%
Squinzano	1	8	7	700%
Veglie	5	10	5	100%

Tabella 87. Comuni con maggiori variazioni di n° feriti 2004 e 1995

Comune	N_Feriti_1995	N_Feriti_2004	Differenza Feriti 2004-1995	Differenza Feriti 2004-1995 %
Campi Salentina	2	16	14	700%
Carmiano	4	15	11	275%
Corigliano d'Otranto	19	4	-15	-79%
Diso	11	0	-11	-100%
Galatone	4	15	11	275%
Giuggianello	15	0	-15	-100%
Lecce	5	144	139	2780%
Muro Leccese	6	18	12	200%
Nardò	9	21	12	133%
Neviano	12	2	-10	-83%
Soleto	1	11	10	1000%
Squinzano	2	21	19	950%
Veglie	3	18	15	500%

Tabella 88. Comuni con maggiori variazioni di n° morti fra 2004 e 1995

Comune	N_Morti_1995	N_Morti_2004	Differenza Morti 2004-1995	Differenza Morti 2004-1995 %
Gallipoli	1	4	3	300%
Lequile	6	1	-5	-83%
Leverano	1	4	3	300%
Montesano Salentino	5	0	-5	-100%
Neviano	3	0	-3	-100%
Palmariggi	4	0	-4	-100%
Veglie	3	7	4	133%

Fra i dati più significativi quelli di maggior rilievo sono quelli relativi al comune di Lecce dove dal 2004 al 1995 si ha un notevole aumento del numero degli incidenti e dei feriti mentre il numero dei morti aumenta di solo quattro unità (si passa da 0 del 1995 a 4 del 2004).

La distribuzione percentuale del numero degli incidenti verificatasi in ambito extraurbano rispetto al totale del decennio analizzato indica che sulle strade extraurbane all'interno del comune capoluogo il numero dei sinistri è del 13% contro il 87% del resto della provincia; la distribuzione dei feriti è molto simile e più precisamente 14 % e 86%; la distribuzione dei morti invece si discosta leggermente ed è rispettivamente pari a 8% e 92% ciò indica, ovviamente, che gli incidenti più gravi accadono in ambito extraurbano. Per la distribuzione annuale dei dati si veda il Grafico 134, Grafico 135 e Grafico 136.

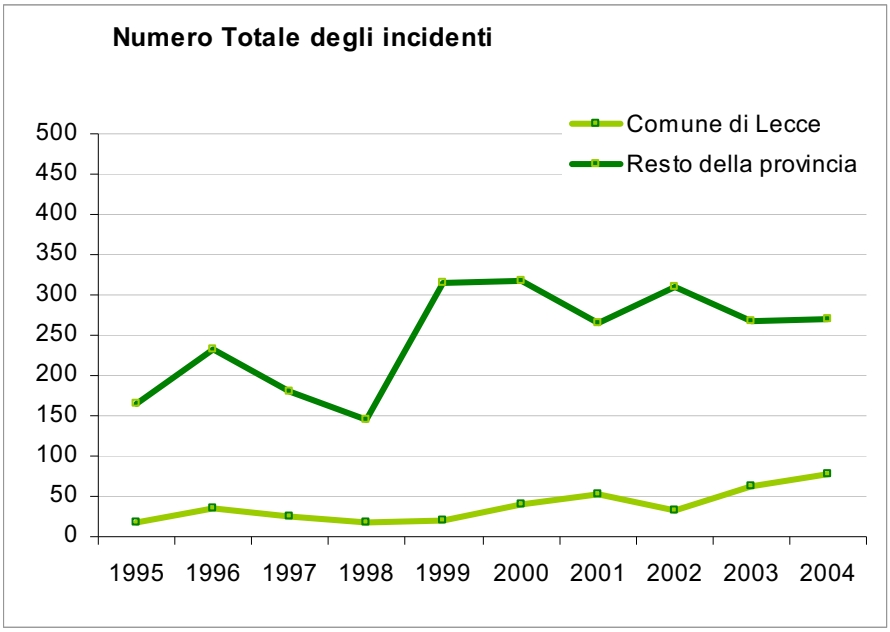


Grafico 134. N° Incidenti Lecce-Provincia .1995-2004

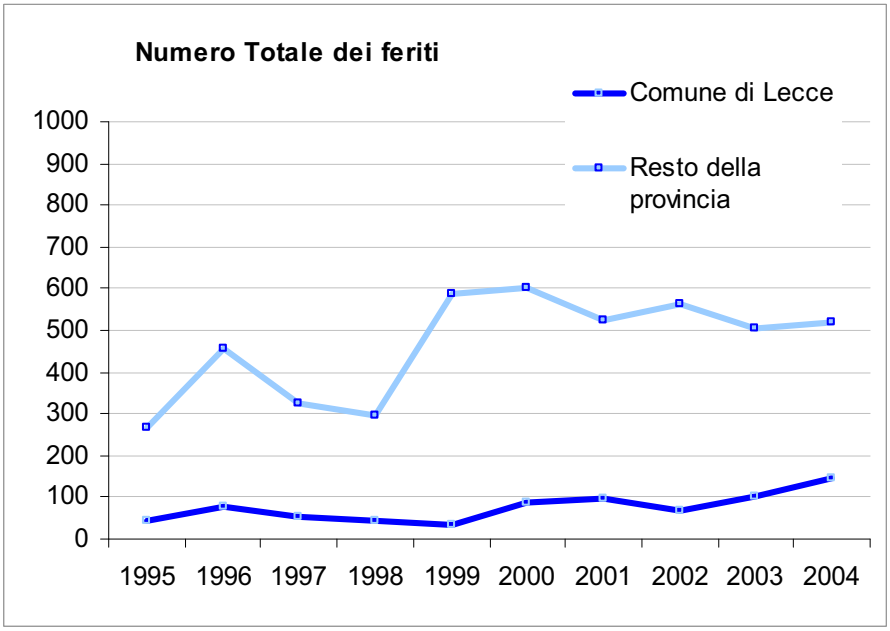


Grafico 135. N° Feriti Lecce-Provincia .1995-2004

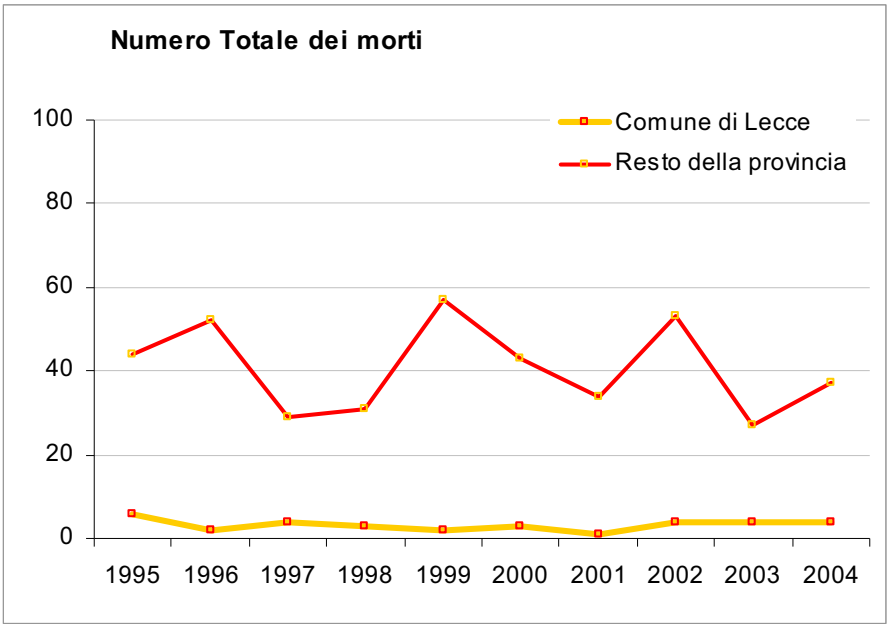


Grafico 136. N° Morti Lecce-Provincia. 1995-2004

Se rapportiamo il dato di incidentalità del 1995 e del 2004 alla popolazione residente in ciascun comune della provincia (dati ISTAT 2001), utilizzando il parametro incidenti/abitanti*10.000 (per avere una media degli incidenti ogni 10.000 abitanti), si verifica che i valori del 2004 sono generalmente maggiori di quelli del 1995; unica eccezione degna di nota riguarda Lequile e Tiggiano, i cui valori il numero di incidenti e di feriti riferiti alla popolazione sono minori nel 2004 rispetto al 1995. Di seguito si riporta il dettaglio comunale degli incidenti, feriti e morti rapportato al numero di abitanti*10.000 (nei grafici vengono visualizzati solo i primi 15 report del 2004 posti a confronto con il 1995).

Tabella 89.Numero medio di incidenti ogni 10.000 abitanti

Comune	(N_Incidenti_2004/Residenti_2001)*10.000	(N_Incidenti_1995/Residenti_2001)*10.000
Acquarica del Capo	2,11	2,11
Alessano	1,53	0,00
Alezio	3,93	3,93
Alliste	1,65	1,65
Andrano	1,94	1,94
Aradeo	2,07	1,03
Arnesano	11,58	5,79
Bagnolo del Salento	0,00	0,00
Botrugno	0,00	3,28
Calimera	2,74	1,37
Campi Salentina	8,90	2,67
Cannole	0,00	0,00

Comune	(N_Incidenti_2004/Residenti_2001)*10.000	(N_Incidenti_1995/Residenti_2001)*10.000
Caprarica di Lecce	3,55	0,00
Carmiano	5,76	2,47
Carpignano Salentino	2,60	2,60
Casarano	2,43	1,94
Castri di Lecce	3,21	6,43
Castrignano de' Greci	0,00	0,00
Castrignano del Capo	3,65	5,48
Castro	0,00	11,73
Cavallino	3,77	0,00
Collepasso	1,49	4,48
Copertino	4,04	0,00
Corigliano d'Otranto	5,33	12,43
Corsano	0,00	5,23
Cursi	0,00	0,00
Cutrofiano	7,70	2,20
Diso	0,00	21,22
Gagliano del Capo	1,77	0,00
Galatina	4,27	0,00
Galatone	4,40	1,26
Gallipoli	3,45	0,49
Giuggianello	0,00	54,43
Giurdignano	0,00	0,00
Guagnano	8,07	0,00
Lecce	9,36	0,24
Lequile	16,36	21,39
Leverano	7,19	6,47
Lizzanello	2,95	2,95
Maglie	3,93	1,31
Martano	1,05	0,00
Martignano	16,95	0,00
Matino	0,86	0,00
Melendugno	2,15	1,07
Melissano	2,69	4,03
Melpignano	9,05	0,00
Miggiano	0,00	5,33
Minervino di Lecce	2,53	5,06
Monteroni di Lecce	1,46	1,46
Montesano Salentino	0,00	14,47
Morciano di Leuca	0,00	0,00
Muro Leccese	15,19	3,80
Nardò	3,28	0,98
Neviano	3,38	16,88

Comune	(N_Incidenti_2004/Residenti_2001)*10.000	(N_Incidenti_1995/Residenti_2001)*10.000
Nociglia	7,49	0,00
Novoli	5,89	0,00
Ortelle	0,00	20,09
Otranto	7,57	0,00
Palmariggi	0,00	31,19
Parabita	1,05	1,05
Patù	0,00	5,72
Poggiardo	0,00	0,00
Porto Cesareo	20,37	0,00
Presicce	0,00	3,55
Racale	0,00	0,97
Ruffano	1,05	1,05
Salice Salentino	7,90	0,00
Salve	0,00	6,58
San Cassiano	9,00	9,00
San Cesario di Lecce	4,08	1,36
San Donato di Lecce	10,49	0,00
San Pietro in Lama	0,00	8,04
Sanarica	6,92	6,92
Sannicola	8,13	0,00
Santa Cesarea Terme	0,00	0,00
Scorrano	5,92	1,48
Seclì	0,00	0,00
Sogliano Cavour	2,45	2,45
Soleto	5,42	1,81
Specchia	0,00	0,00
Spongano	2,62	2,62
Squinzano	5,21	0,65
Sternatia	0,00	3,71
Supersano	6,52	2,17
Surano	16,75	16,75
Surbo	8,64	0,00
Taurisano	1,61	2,41
Taviano	0,80	0,80
Tiggiano	10,45	24,38
Trepuzzi	2,83	0,00
Tricase	0,58	2,30
Tuglie	5,65	1,88
Ugento	0,00	0,00
Uggiano la Chiesa	6,91	0,00
Veglie	7,13	3,57
Vernole	0,00	0,00
Zollino	13,67	9,12

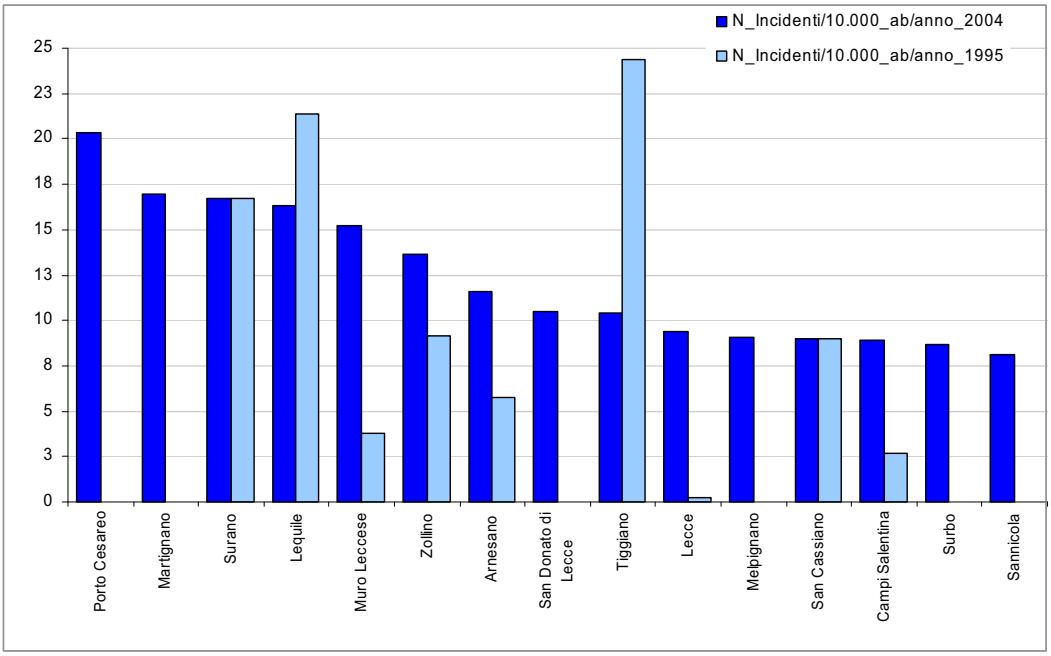


Grafico 137. Numero medio di incidenti ogni 10.000 abitanti – 1995-2004

Tabella 90. Numero medio di feriti ogni 10.000 abitanti

Comune	(N_Feriti_2004/Residenti_2001)*10.000	(N_Feriti_1995/Residenti_2001)*10.000
Acquarica del Capo	4,22	2,11
Alessano	4,58	0,00
Alezio	7,87	7,87
Alliste	3,30	1,65
Andrano	3,88	1,94
Aradeo	7,23	2,07
Arnesano	17,38	14,48
Bagnolo del Salento	0,00	0,00
Botrugno	0,00	9,85
Calimera	6,85	2,74
Campi Salentina	14,23	1,78
Cannole	0,00	0,00
Caprarica di Lecce	3,55	0,00
Carmiano	12,34	3,29
Carpignano Salentino	2,60	5,20
Casarano	3,89	3,40
Castri di Lecce	3,21	9,64
Castrignano de' Greci	0,00	0,00

Comune	(N_Feriti_2004/Residenti_2001)*10.000	(N_Feriti_1995/Residenti_2001)*10.000
Castrignano del Capo	5,48	9,13
Castro	0,00	27,38
Cavallino	7,53	0,00
Collepasso	2,99	7,47
Copertino	7,18	0,00
Corigliano d'Otranto	7,10	33,73
Corsano	0,00	5,23
Cursi	0,00	0,00
Cutrofiano	13,20	4,40
Diso	0,00	33,35
Gagliano del Capo	1,77	0,00
Galatina	7,12	0,00
Galatone	9,44	2,52
Gallipoli	2,96	0,00
Giuggianello	0,00	116,64
Giurdignano	0,00	0,00
Guagnano	14,53	0,00
Lecce	17,29	0,60
Lequile	31,46	52,86
Leverano	10,78	9,34
Lizzanello	7,87	1,97
Maglie	7,87	5,24
Martano	1,05	0,00
Martignano	16,95	0,00
Matino	0,86	0,00
Melendugno	2,15	0,00
Melissano	9,40	5,37
Melpignano	18,11	0,00
Miggiano	0,00	10,66
Minervino di Lecce	10,13	10,13
Monteroni di Lecce	2,19	2,19
Montesano Salentino	0,00	10,85
Morciano di Leuca	0,00	0,00
Muro Leccese	34,18	11,39
Nardò	6,88	2,95
Neviano	3,38	20,25
Nociglia	26,23	0,00
Novoli	7,07	0,00
Ortelle	0,00	24,11
Otranto	22,72	0,00
Palmariggi	0,00	31,19
Parabita	4,19	1,05

Comune	(N_Feriti_2004/Residenti_2001)*10.000	(N_Feriti_1995/Residenti_2001)*10.000
Patù	0,00	5,72
Poggiardo	0,00	0,00
Porto Cesareo	56,57	0,00
Presicce	0,00	12,44
Racale	0,00	0,97
Ruffano	1,05	1,05
Salice Salentino	20,31	0,00
Salve	0,00	13,17
San Cassiano	17,99	9,00
San Cesario di Lecce	6,80	2,72
San Donato di Lecce	22,74	0,00
San Pietro in Lama	0,00	10,72
Sanarica	13,83	6,92
Sannicola	27,63	0,00
Santa Cesarea Terme	0,00	0,00
Scorrano	11,84	2,96
Seclì	0,00	0,00
Sogliano Cavour	2,45	2,45
Soleto	19,87	1,81
Specchia	0,00	0,00
Spongano	2,62	2,62
Squinzano	13,68	1,30
Sternatia	0,00	14,82
Supersano	8,69	2,17
Surano	33,50	11,17
Surbo	15,71	0,00
Taurisano	3,22	3,22
Taviano	0,00	1,60
Tiggiano	13,93	34,83
Trepuzzi	2,12	0,00
Tricase	0,58	2,88
Tuglie	9,42	3,77
Ugento	0,00	0,00
Uggiano la Chiesa	6,91	0,00
Veglie	12,84	2,14
Vernole	0,00	0,00
Zollino	13,67	22,79

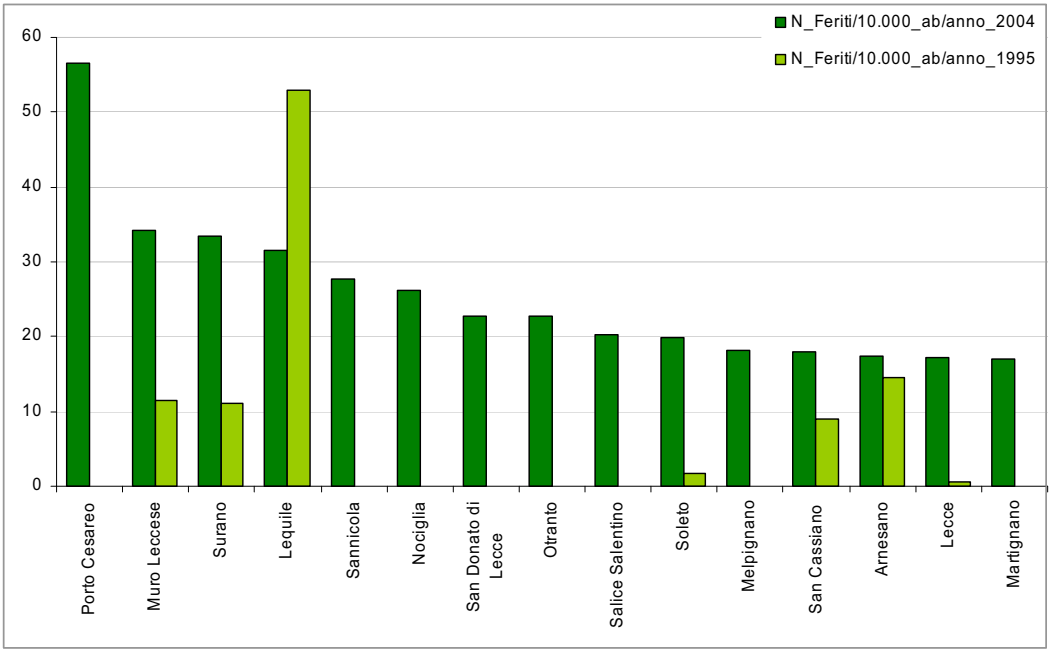


Grafico 138. Numero medio di feriti ogni 10.000 abitanti – 1995-2004

Tabella 91. Numero medio di morti ogni 10.000 abitanti

Comune	(N_Morti_2004/Residenti_2001)*10.000	(N_Morti_1995/Residenti_2001)*10.000
Acquarica del Capo	2,11	0,00
Alessano	0,00	0,00
Alezio	0,00	0,00
Alliste	0,00	0,00
Andrano	0,00	0,00
Aradeo	0,00	0,00
Arnesano	2,90	0,00
Bagnolo del Salento	0,00	0,00
Botrugno	0,00	0,00
Calimera	0,00	0,00
Campi Salentina	0,00	1,78
Cannole	0,00	0,00
Caprarica di Lecce	3,55	0,00
Carmiano	0,00	0,00
Carpignano Salentino	0,00	0,00
Casarano	0,00	0,00
Castri di Lecce	0,00	6,43
Castrignano de' Greci	0,00	0,00
Castrignano del Capo	1,83	0,00
Castro	0,00	3,91
Cavallino	0,00	0,00

Comune	(N_Morti_2004/Residenti_2001)*10.000	(N_Morti_1995/Residenti_2001)*10.000
Collepasso	0,00	0,00
Copertino	0,00	0,00
Corigliano d'Otranto	0,00	1,78
Corsano	0,00	1,74
Cursi	0,00	0,00
Cutrofiano	0,00	0,00
Diso	0,00	3,03
Gagliano del Capo	0,00	0,00
Galatina	0,36	0,00
Galatone	0,63	0,00
Gallipoli	1,97	0,49
Giuggianello	0,00	7,78
Giurdignano	0,00	0,00
Guagnano	0,00	0,00
Lecce	0,48	0,00
Lequile	1,26	7,55
Leverano	2,87	0,72
Lizzanello	0,00	1,97
Maglie	0,00	0,66
Martano	0,00	0,00
Martignano	0,00	0,00
Matino	0,00	0,00
Melendugno	0,00	1,07
Melissano	0,00	1,34
Melpignano	0,00	0,00
Miggiano	0,00	0,00
Minervino di Lecce	0,00	0,00
Monteroni di Lecce	0,00	0,00
Montesano Salentino	0,00	18,08
Morciano di Leuca	0,00	0,00
Muro Leccese	1,90	0,00
Nardò	0,98	0,33
Neviano	0,00	5,06
Nociglia	14,99	0,00
Novoli	2,36	0,00
Ortelle	0,00	0,00
Otranto	0,00	0,00
Palmariggi	0,00	24,95
Parabita	0,00	0,00
Patù	0,00	0,00
Poggiardo	0,00	0,00
Porto Cesareo	0,00	0,00

Comune	(N_Morti_2004/Residenti_2001)*10.000	(N_Morti_1995/Residenti_2001)*10.000
Presicce	0,00	0,00
Racale	0,00	0,00
Ruffano	0,00	1,05
Salice Salentino	0,00	0,00
Salve	0,00	2,19
San Cassiano	0,00	0,00
San Cesario di Lecce	0,00	0,00
San Donato di Lecce	0,00	0,00
San Pietro in Lama	0,00	5,36
Sanarica	0,00	0,00
Sannicola	0,00	0,00
Santa Cesarea Terme	0,00	0,00
Scorrano	0,00	0,00
Seclì	0,00	0,00
Sogliano Cavour	0,00	0,00
Soleto	0,00	0,00
Specchia	0,00	0,00
Spongano	0,00	0,00
Squinzano	0,00	0,00
Sternatia	0,00	0,00
Supersano	2,17	0,00
Surano	0,00	11,17
Surbo	0,79	0,00
Taurisano	0,00	1,61
Taviano	1,60	0,80
Tiggiano	0,00	0,00
Trepuzzi	0,71	0,00
Tricase	0,00	1,15
Tuglie	0,00	1,88
Ugento	0,00	0,00
Uggiano la Chiesa	0,00	0,00
Veglie	4,99	2,14
Vernole	0,00	0,00
Zollino	0,00	0,00

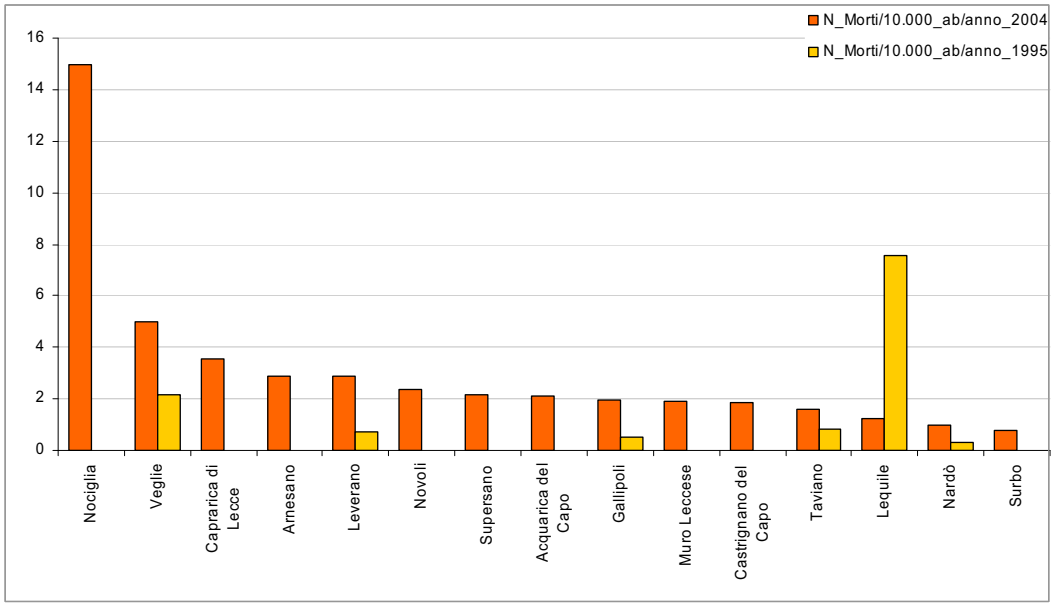


Grafico 139. Numero medio di morti ogni 10.000 abitanti – 1995-2004

1.4.7 DATI DI INCIDENTALITÀ LUNGO LE PRINCIPALI ARTERIE STRADALI

1.4.7.1 I dati di incidentalità lungo la SS 16

Il numero di incidenti, di feriti e di morti del 2004 lungo la SS16 sono tabellati di seguito suddivisi per provincia.

Tabella 92. Dati relativi agli incidenti (anno 2004) lungo la SS 16, provincia di Foggia.

PROVINCIA	COMUNE	DATO	ANNO 2004
FOGGIA	Lesina	Incidenti	5
		Feriti	10
		Morti	0
FOGGIA	Chieuti	Incidenti	1
		Feriti	5
		Morti	0
FOGGIA	Poggio Imperiale	Incidenti	1
		Feriti	1
		Morti	1
FOGGIA	Serracapriola	Incidenti	1
		Feriti	2
		Morti	0
FOGGIA	San Paolo di Civitate	Incidenti	3
		Feriti	7
		Morti	1

PROVINCIA	COMUNE	DATO	ANNO 2004
FOGGIA	San Severo	Incidenti	17
		Feriti	32
		Morti	3
FOGGIA	Foggia	Incidenti	52
		Feriti	79
		Morti	5
FOGGIA	Carapelle	Incidenti	3
		Feriti	7
		Morti	0
FOGGIA	Orta Nova	Incidenti	7
		Feriti	15
		Morti	0
FOGGIA	Stornara	Incidenti	1
		Feriti	2
		Morti	0
FOGGIA	Cerignola	Incidenti	10
		Feriti	17
		Morti	2
FOGGIA	Trinitapoli	Incidenti	2
		Feriti	2
		Morti	0
	Incidenti totale		**103**
	Feriti totale		**179**
	Morti totale		**12**

Tabella 93.Dati relativi agli incidenti (anno 2004) lungo la SS 16, provincia di Bari.

PROINCIA	COMUNE	DATO	ANNO 2004
BARI	Barletta	Incidenti	19
		Feriti	41
		Morti	3
BARI	Trani	Incidenti	8
		Feriti	17
		Morti	0
BARI	Bisceglie	Incidenti	16
		Feriti	25
		Morti	0
BARI	Molfetta	Incidenti	17
		Feriti	30
		Morti	0
BARI	Giovinazzo	Incidenti	8
		Feriti	15
		Morti	0

BARI	Bari	Incidenti	156
		Feriti	318
		Morti	3
BARI	Triggiano	Incidenti	2
		Feriti	12
		Morti	0
BARI	Mola di Bari	Incidenti	20
		Feriti	38
		Morti	2
BARI	Conversano	Incidenti	1
		Feriti	2
		Morti	0
BARI	Polignano a Mare	Incidenti	14
		Feriti	27
		Morti	0
BARI	Monopoli	Incidenti	34
		Feriti	72
		Morti	0
	Incidenti totale		**295**
	Feriti totale		**597**
	Morti totale		**8**

Tabella 94.Dati relativi agli incidenti (anno 2004) lungo la SS 16, provincia di .Brindisi

PROVINCIA	COMUNE	DATO	ANNO 2004
BRINDISI	Fasano	Incidenti	11
		Feriti	18
		Morti	0
BRINDISI	Carovigno	Incidenti	2
		Feriti	8
		Morti	0
BRINDISI	Ostuni	Incidenti	5
		Feriti	12
		Morti	0
BRINDISI	San Vito dei Normanni	Incidenti	3
		Feriti	4
		Morti	0
BRINDISI	Brindisi	Incidenti	14
		Feriti	24
		Morti	2
BRINDISI	San Pietro Vernotico	Incidenti	1
		Feriti	1
		Morti	0
	Incidenti totale		**36**

PROVINCIA	COMUNE	DATO	ANNO 2004
	Feriti totale		**67**
	Morti totale		**2**

Tabella 95. Dati relativi agli incidenti (anno 2004) lungo la SS 16, provincia di Lecce.

PROVINCIA	COMUNE	DATO	ANNO 2004
LECCE	Lecce	Incidenti	2
		Feriti	5
		Morti	0
LECCE	Cavallino	Incidenti	3
		Feriti	7
		Morti	0
LECCE	San Donato di Lecce	Incidenti	3
		Feriti	8
		Morti	0
LECCE	Martano	Incidenti	1
		Feriti	1
		Morti	0
LECCE	Melpignano	Incidenti	2
		Feriti	4
		Morti	0
LECCE	Maglie	Incidenti	3
		Feriti	4
		Morti	0
LECCE	Muro Leccese	Incidenti	2
		Feriti	6
		Morti	0
LECCE	Otranto	Incidenti	3
		Feriti	10
		Morti	0
	Incidenti totale		**19**
	Feriti totale		**45**
	Morti totale		**0**

Fra i quattro capoluoghi attraversati dalla SS16 i tratti più pericolosi sono quelli che ricadono nei comuni di Foggia (52 incidenti, 79 feriti e 5 morti) e Bari (156 incidenti, 318 feriti e 3 morti); i due capoluoghi insieme sono il luogo in cui avviene quasi il 46% (34% solo il comune di Bari) degli incidenti lungo la SS 16; per quanto riguarda gli altri comuni, significativi sono, sempre per numero di incidenti (maggiore di 15), i dati di Monopoli, Mola di Bari, Barletta, San Severo, Molfetta e Bisceglie, eccetto San Severo, si tratta di comuni della provincia di Bari.

Bisogna tenere presente che la SS16 è una strada a due corsie per senso di marcia eccetto che da Fasano a Lecce a da Maglie ad Otranto.

1.4.7.2 I dati di incidentalità lungo la SS 89

La strada statale SS89, cinge il Gargano collegandone i principali centri.

Dai dati totali emerge che i tratti stradali maggiormente critici sono quelli che ricadono nei comuni di Foggia, Manfredonia e Vico del Gargano, il numero di incidenti riferito agli altri comuni attraversati si mantiene più basso, nell'ordine di poche unità.

All'interno del comune di Foggia, durante tutto il 2004, si sono registrati 12 incidenti su 52 (23%) e 22 feriti (26%), mentre nel comune di Manfredonia ci sono stati 13 incidenti, pari al 25%, ma con meno feriti, 17. Purtroppo risulta che è proprio nel comune di Manfredonia che si è avuto il maggior numero di morti, ben 6 su 15 complessivi (40%).

Tabella 96.Dati relativi agli incidenti (anno 2004) lungo la SS 89.

PROVINCIA	COMUNE	DATO	ANNO 2004
FOGGIA	San Severo	Incidenti	3
		Feriti	4
		Morti	4
FOGGIA	Cagnano Varano	Incidenti	2
		Feriti	4
		Morti	0
FOGGIA	Carpino	Incidenti	1
		Feriti	2
		Morti	0
FOGGIA	Vico del Gargano	Incidenti	4
		Feriti	12
		Morti	0
FOGGIA	Peschici	Incidenti	3
		Feriti	3
		Morti	0
FOGGIA	Vieste	Incidenti	5
		Feriti	7
		Morti	0
FOGGIA	Mattinata	Incidenti	1
		Feriti	1
		Morti	1
FOGGIA	Monte Sant'Angelo	Incidenti	1
		Feriti	2
		Morti	2
FOGGIA	Manfredonia	Incidenti	13
		Feriti	17

		Morti	6
FOGGIA	San Giovanni Rotondo	Incidenti	4
		Feriti	6
		Morti	1
FOGGIA	Foggia	Incidenti	12
		Feriti	22
		Morti	0
	Incidenti totale		**49**
	Feriti totale		**80**
	Morti totale		**14**

1.4.7.3 I dati di incidentalità lungo la SS 544

Il numero di incidenti, di feriti e di morti del 2004 lungo la SS544 da Foggia a Trinitapoli sono tabellati di seguito.

Tabella 97.Dati relativi agli incidenti (anno 2004) lungo la SS 544

PROVINCIA	COMUNE	DATO	ANNO 2004
FOGGIA	Cerignola	Incidenti	1
		Feriti	1
		Morti	1
FOGGIA	Trinitapoli	Incidenti	1
		Feriti	1
		Morti	1
	Incidenti totale		2
	Feriti totale		2
	Morti totale		2

Per quanto riguarda la direttrice Foggia-Bari esistono due percorsi alternatici che collegano i due capoluoghi il primo è quello costituito da dalla SS16, il secondo è costituito dalla SS544 da Foggia a Trinitapoli e dalla SS16 da Trinitapoli a Bari, considerando che quest'ultimo tratto è comune ai due percorsi i dati della **SS544** possono essere posti a **confronto** con i dati della **SS16** (analizzati in precedenza) nel tratto che va da Foggia a Trinitapoli, i dati relativi al comune di Foggia vengono esclusi poiché la SS16 attraversa tutto il comune di Foggia mentre la SS544 solo la parte sud del comune.

Tabella 98.Confronto dei dati relativi agli incidenti (anno 2004) lungo la SS 16 e la SS 544, tra Foggia e Trinitapoli.

DATO	SS 16 ADRIATICA	SS 544
Incidenti	13	2
Feriti	26	2
Morti	0	2

Bisogna tenere presente che i dati vengono posti a confronto senza tenere conto delle lunghezze dei due tratti di strada considerati e dei flussi di traffico degli stessi.

1.4.7.4 I dati di incidentalità lungo la SS 97

Il numero di incidenti, di feriti e di morti del 2004 lungo la SS97 da Canosa a Gravina di Puglia sono tabellati di seguito.

Tabella 99. Dati relativi agli incidenti (anno 2004) lungo la SS 97.

PROVINCIA	COMUNE	DATO	ANNO 2004
BARI	Spinazzola	Incidenti	1
		Feriti	3
		Morti	0
BARI	Gravina in Puglia	Incidenti	1
		Feriti	2
		Morti	1
	Incidenti totale		**2**
	Feriti totale		**5**
	Morti totale		**1**

1.4.7.5 I dati di incidentalità lungo la SS.96 tratta pugliese

Il numero di incidenti, di feriti e di morti del 2004 lungo la SS96 nella tratta pugliese.

Tabella 100. Dati relativi agli incidenti (anno 2004) lungo la SS 96, tra Bari e Gravina di Puglia.

PROVINCIA	COMUNE	DATO	ANNO 2004
BARI	Bari	Incidenti	27
		Feriti	14
		Morti	2
BARI	Modugno	Incidenti	35
		Feriti	16
		Morti	1
BARI	Palo del Colle	Incidenti	13
		Feriti	8
		Morti	1
BARI	Grumo Appula	Incidenti	14
		Feriti	6
		Morti	4
BARI	Toritto	Incidenti	2
		Feriti	2
		Morti	0
BARI	Altamura	Incidenti	71
		Feriti	23
		Morti	1

BARI	Gravina in Puglia	Incidenti	6
		Feriti	2
		Morti	0
	Incidenti totale		**168**
	Feriti totale		**71**
	Morti totale		**9**

Sulla SS96 si sono registrati 168 incidenti, di cui oltre il 42% nel comune di Altamura, con 71 feriti (23 nel territorio di Altamura) e 9 morti. Il secondo dato maggiore di incidentalità si registra a Modugno, con 35 incidenti e 16 feriti, cui segue il dato di Bari, con 27 incidenti e 14 feriti.

I dati relativi alla **SS96** (da Bari ad Altamura) possono essere sinteticamente posti a **confronto**, per quanto riguarda la direttrice Bari-Matera, con il percorso alternativo sulla **SS271**; su questa strada gli incidenti rilevati sono soltanto 2 (nel comune di Bari) con 2 feriti e nessun morto.

1.4.7.6 I dati di incidentalità lungo la SS 7

Per quanto riguarda i dati relativi alla SS7, mostrati di seguito (Tabella 101 e Tabella 102), e quelli relativi alla SS7ter, mostrati più avanti (Tabella 103 e Tabella 104), bisogna precisare che nel data base degli incidenti della provincia di Taranto nella colonna “Nome della strada” relativa al solo comune di Taranto sono stati segnalati incidenti sia sulla SS7 che sulla SS7ter in realtà questi sono da consideransi esclusivamente come incidenti accaduti sulla SS7 per due motivi:

1. il tratto di SS7ter presente nel comune di Taranto (in un’enclave del comune) è di soli 2,7 km circa
2. il tratto di SS7 che passa su ponte punta penne e quello a seguire, fino a San Giorgio Ionico, viene spesso erroneamente considerato come SS7ter.

Oltre a Taranto, che, come appena visto, viene considerata come percorsa solo dalla SS7 e non dalla SS7ter, l’unico altro comune in provincia di Taranto ad essere percorso sia dalla SS7 che dalla SS7ter è San Giorgio Ionico dove la SS7, proveniente da Taranto, si bifoca e proseguendo verso nord continua ad essere SS7, mentre proseguendo verso sud-est diviene SS7ter, nel 2004 risulta essere stato rilevato un unico incidente relativo a tali strade di questo comune e più precisamente sulla SS7.

Il numero di incidenti, di feriti e di morti del 2004 lungo la SS7 sono tabellati di seguito suddivisi per provincia.

Tabella 101. Dati relativi agli incidenti (anno 2004) lungo la SS 7, provincia di Taranto.

PROVINCIA	COMUNE	DATO	ANNO 2004
TARANTO	Laterza	Incidenti	10
		Feriti	22
		Morti	2
TARANTO	Castellaneta	Incidenti	6
		Feriti	15
		Morti	0
TARANTO	Monteiasi	Incidenti	2
		Feriti	6
		Morti	0
TARANTO	Palagianello	Incidenti	3
		Feriti	9
		Morti	0
TARANTO	Palagiano	Incidenti	11
		Feriti	19
		Morti	0
TARANTO	Massafra	Incidenti	15
		Feriti	25
		Morti	0
TARANTO	Taranto	Incidenti	66
		Feriti	131
		Morti	0
TARANTO	San Giorgio Ionico	Incidenti	1
		Feriti	1
		Morti	0
TARANTO	Grottaglie	Incidenti	3
		Feriti	4
		Morti	0
	Incidenti totale		**117**
	Feriti totale		**232**
	Morti totale		**2**

Tabella 102. Dati relativi agli incidenti (anno 2004) lungo la SS 7, provincia di Brindisi.

PROVINCIA	COMUNE	DATO	ANNO 2004
BRINDISI	Brindisi	Incidenti	9
		Feriti	18
		Morti	0
BRINDISI	Mesagne	Incidenti	7
		Feriti	12
		Morti	0
BRINDISI	Oria	Incidenti	2
		Feriti	1

		Morti	1
BRINDISI	Francavilla Fontana	Incidenti	3
		Feriti	3
		Morti	1
BRINDISI	Villa Castelli	Incidenti	1
		Feriti	1
		Morti	0
	Incidenti totale		**22**
	Feriti totale		**35**
	Morti totale		**2**

1.4.7.7 I dati di incidentalità lungo la SS 7ter

Il numero di incidenti, di feriti e di morti del 2004 lungo la SS7ter sono tabellati di seguito suddivisi per provincia.

Tabella 103. Dati relativi agli incidenti (anno 2004) lungo la SS 7ter, provincia di Taranto.

PROVINCIA	COMUNE	DATO	ANNO 2004
TARANTO	Monteparano	Incidenti	1
		Feriti	2
		Morti	0
TARANTO	Fragagnano	Incidenti	2
		Feriti	5
		Morti	0
TARANTO	Manduria	Incidenti	5
		Feriti	13
		Morti	0
	Incidenti totale		**8**
	Feriti totale		**20**
	Morti totale		**0**

Tabella 104.Dati relativi agli incidenti (anno 2004) lungo la SS 7ter, provincia di Lecce.

PROVINCIA	COMUNE	DATO	ANNO 2004
LECCE	Guagnano	Incidenti	3
		Feriti	6
		Morti	0
LECCE	Salice Salentino	Incidenti	3
		Feriti	9
		Morti	0
LECCE	Campi Salentina	Incidenti	3
		Feriti	6
		Morti	0
LECCE	Trepuzzi	Incidenti	2

		Feriti	3
		Morti	0
	Incidenti totale		**11**
	Feriti totale		**24**
	Morti totale		**0**

Il dato di incidentalità del corridoio Taranto-Lecce, individuato dalla SS7ter ed interessante i comuni di Monteparano, Fragagnano e Manduria (in provincia di Taranto) e Campi Salentina, Guagnano, Salice Talentino e Trepuzzi (in provincia di Lecce) fornisce un valore complessivo di 19 incidenti nel 2004, con 44 feriti e nessun morto. Il 58% degli incidenti si sono verificati in tratte interne alla provincia di Taranto, 55% è invece la percentuale dei feriti nella stessa provincia. È da notare che i comuni di Taranto e Lecce non rientrano nell'elenco dal momento che la SS7ter inizia a San Giorgio Ionico (TA) e finisce con la confluenza nella SS 16 ADRIATICA al confine fra i comuni di Lecce e Trepuzzi. I restanti comuni attraversati dall'arteria stradale considerata, registrano valori di incidentalità notevolmente minori, non degni di particolare nota critica.

1.4.7.8 I dati di incidentalità lungo la SS 613

Tabella 105.Dati relativi agli incidenti (anno 2004) lungo la SS 613, provincia di Brindisi.

PROVINCIA	COMUNE	DATO	ANNO 2004
BRINDISI	Brindisi	Incidenti	10
		Feriti	16
		Morti	1
BRINDISI	San Pietro Vernotico	Incidenti	3
		Feriti	4
		Morti	0
BRINDISI	Torchiarolo	Incidenti	1
		Feriti	2
		Morti	0
	Incidenti totale		**14**
	Feriti totale		**22**
	Morti totale		**1**

Tabella 106.Dati relativi agli incidenti (anno 2004) lungo la SS 613, provincia di Lecce.

PROVINCIA	COMUNE	DATO	ANNO 2004
LECCE	Squinzano	Incidenti	7
		Feriti	19
		Morti	0
LECCE	Surbo	Incidenti	8
		Feriti	14
		Morti	1

LECCE	Lecce	Incidenti	6
		Feriti	11
		Morti	0
	Incidenti totale		**21**
	Feriti totale		**44**
	Morti totale		**1**

Per quanto riguarda la direttrice Brinidisi-Lecce esistono due percorsi alternatici che collegano i due capoluoghi il primo è quello costituito da dalla **SS613**, il secondo è costituito dalla **SS16**, i dati dei due percorsi possono essere posti a **confronto**, i dati relativi ai comuni di Brindisi e Lecce vengono esclusi poiché la SS16 attraversa in maniera completa i due comuni mentre la SS613 solo la parte sud del comune di Brindisi e la parte nord del comune di Lecce.

Tabella 107.Confronto dei dati relativi agli incidenti (anno 2004) lungo la SS 613 e la SS 16, tra Brindisi e Lecce

DATO	SS 613	SS 16 ADRIATICA
Incidenti	19	1
Feriti	39	1
Morti	1	0

Nella lettura di questi dati bisogna tenere presente che fra Brindisi e Lecce la SS16, che in genere ha due corsie per senso di marcia (eccetto fra Fasano e Lecce e Maglie ed Otranto) ha una corsia per senso di marcia mentre la SS613 è una strada a due corsie per senso di marcia. Bisogna inoltre tenere presente che i dati vengono posti a confronto senza tenere conto delle lunghezze dei due tratti di strada considerati e dei flussi di traffico degli stessi.

2 Trasporto ferroviario

2.1 Quadro di sintesi

La **modalità ferroviaria**, che vede teoricamente la regione Puglia collocarsi sopra la media nazionale in termini di dotazione infrastrutturale, con 1507 km di linee ferroviarie, a fronte di una produzione per il trasporto regionale di oltre 12 milioni di treni*km/anno ed una spesa corrente tra contributi per l'infrastruttura e contributi per l'esercizio che rasenta i 170 M€, solo ora inizia ad affermarsi come struttura potante della rete di trasporto pubblico regionale. La ferrovia è in grado di garantire una copertura territoriale elevatissima: 3.300.000 residenti di 149 comuni hanno a disposizione una stazione ferroviaria e, di questi, poco meno di 800.000 risiedono a meno di 500 metri da una stazione. I risultati di traffico sono ben diversi: appena il 9% degli spostamenti intercomunali di natura sistematica a livello regionale utilizza i servizi ferroviari e la percentuale sale di poco (13%) anche considerando esclusivamente la domanda tra comuni direttamente serviti dalla ferrovia. Le criticità non sono uniformemente ripartite sulla rete e in alcuni casi si assiste ad un'incoraggiante inversione di tendenza soprattutto in accesso al nodo di Bari.

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

- la vetustà di molte tratte, dei relativi impianti tecnologici e del materiale rotabile che incide pesantemente sulla qualità dei servizi offerti;
- il relativo interesse da parte di aziende dotate di settore ferroviario e automobilistico ad accelerare interventi che portino alla riconversione di servizi sostitutivi in servizi ferroviari;
- l'assenza di un modello di esercizio di riferimento a scala regionale rispetto al quale orientare e programmare gli investimenti;

- la mancanza di integrazione tra servizi ferroviari ed automobilistici che in alcuni casi sfocia in una palese concorrenza;
- la tendenza alla parcellizzazione degli interventi sia infrastrutturali che di ammodernamento del materiale rotabile che tendono a vanificare possibili economie di scala;
- una scarsa percezione delle potenzialità della ferrovia da parte degli Enti locali che, non cogliendone la valenza strategica, indirizzano le loro istanze molto spesso verso interventi di semplice riduzione delle interferenze connesse all'esercizio ferroviario senza mettere in campo una seria politica insediativa che ricerchi tutte le possibili sinergie tra sistema territoriale e sistema trasportistico.

La prossima apertura all'esercizio del collegamento ferroviario metropolitano Quartiere San Paolo-Bari Centrale apre un capitolo nuovo nell'uso della modalità ferroviaria a supporto della mobilità nelle aree urbane. È pressante l'esigenza di un nuovo approccio nella gestione dei servizi ferroviari improntata alla interoperabilità tra reti in modo da massimizzare la potenzialità del sistema giocando sull'effetto rete e su una più flessibile gestione degli impianti e del materiale rotabile con tutte le economie di scala che ciò comporta. La struttura della rete e la localizzazione delle stazioni in corrispondenza delle principali città della regione pongono le premesse per valutare la fattibilità di interventi simili a quello in corso di realizzazione a Bari o anche più spinti sotto il profilo dell'innovazione tecnologica sul modello di ormai numerosi casi europei e indirizzati a sfruttare pienamente la capacità ferroviaria per il TPL. Questa prospettiva appare decisamente promettente in ragione dei benefici diretti conseguibili tenuto conto dell'estensione e della copertura garantita dalle linee secondarie in ambito regionale, ma anche, in uno scenario di lungo periodo, per le possibili ricadute in termini occupazionali ad esempio nel settore della costruzione e manutenzione di veicoli ferroviari guardando sia al mercato nazionale che a quello internazionale dell'area balcanica e del mediterraneo sud orientale.

Sul versante del trasporto merci la ferrovia svolge un ruolo abbastanza modesto (17% rispetto al tutto strada che scende al 5% se si considera anche il traffico merci dei tre porti di Bari, Brindisi e Taranto) seppure con una crescita consistente nell'ultimo anno (+20%) dopo alcuni anni di stagnazione. Su 3.600.000 tonnellate di merci movimentate da FS Cargo nel 2006, il segmento del Combinato con circa 1.200.000 tonn. in partenza e 800.000 tonn. in arrivo rappresenta oltre il 50% della domanda. Le potenzialità sono notevoli se si considera, come osservato in precedenza, che sulle relazioni di traffico nazionale su strada la componente con percorrenze superiori ai 500 Km generata da aziende di trasporto Pugliesi in conto proprio o in conto terzi (7.000.000 tonn.) rappresenta circa il 35% del totale con un'elevata polarizzazione delle O\D. Anche la componente di traffico estero, con 700.000 tonnellate di merci su strada, rappresenta una possibile sfida tenuto conto che ad oggi (2006) le quote su ferro ammontano a 200.000 tonnellate (67% import 33% export) con una forte flessione dei traffici

verso la Puglia (-30% rispetto al 2004) che è stata solo marginalmente compensata dall'incremento delle merci in partenza dalla regione (+45%).

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

2.2 Offerta di mobilità attuale

2.2.1 STRUTTURA E GESTIONE ATTUALE DELLE RETI E DEI SERVIZI FERROVIARI

La rete ferroviaria pugliese si estende per oltre 1.500 chilometri. Nella seguente tabella si riporta l'estensione della stessa sul solo territorio pugliese distinta per gestore della rete e l'indicazione dell'operatore prevalente.

Tabella 108. Estensione della rete ferroviaria pugliese distinta per Gestore dell'infrastruttura.

Gestore della rete	Operatore dei servizi di TPL	Estensione [km]
FERROTRAMVIARIA spa	FERROTRAMVIARIA spa	70
FERROVIE APPULO LUCANE srl	FERROVIE APPULO LUCANE srl	60
FERROVIE del GARGANO srl	FERROVIE del GARGANO srl	78
FERROVIE del SUD EST srl	FERROVIE del SUD EST srl	473
RFI	TRENITALIA spa	826
Totale		1.507

Nella tabella seguente si riporta il quadro delle percorrenze sviluppate dagli operatori ferroviari sia per i servizi ferroviari che automobilistici (limitatamente a quelli riconducibili al contratto ferroviario), dei contributi, inclusi quelli per l'infrastruttura. I dati sono annuali e si riferiscono al contratto per il triennio 2007-2009.

Tabella 109. Percorrenze annuali dei servizi eserciti dagli operatori ferroviari (Fonte AREM).

	percorrenze annuali servizi ferroviari [treni*km/anno]	percorrenze annuali servizi automobilistici sostitutivi/integrativi/aggiuntivi [bus*km/anno]
FERROTRAMVIARIA spa	917.119	1.052.291
FERROVIE APPULO LUCANE srl – Puglia	712.848	1.557.612
FERROVIE del GARGANO srl	402.670	668.437
FERROVIE del SUD EST srl	3.309.341	12.176.509
TRENITALIA spa	7.001.322	210.387
Totale	**12.343.300**	**15.665.236**

Tabella 110. Contributi annuali per le infrastrutture e l'esercizio (Fonte AREM).

	contributo annuale infrastrutture [€/anno]	contributo annuale servizi ferroviari [€/anno]	contributo annuale servizi sostitutivi/integrativi/aggiuntivi [€/anno]	Contributo annuale totale [€/anno]
FERROTRAMVIARIA spa	13.993.916	5.787.416	2.429.930	22.211.261
FERROVIE APPULO LUCANE srl – Puglia	6.362.332	4.508.044	4.484.921	15.355.297
FERROVIE del GARGANO srl	7.519.612	5.293.270	2.009.431	14.822.313
FERROVIE del SUD EST srl	44.850.000	34.950.000	31.416.505	111.216.505
TRENITALIA spa	-	42.290.211	420.774	42.710.986
Totale	**72.725.861**	**92.828.941**	**40.761.561**	**206.316.362**

Nell'immagine seguente è riportata la produzione di servizi offerta in un giorno feriale ordinario su ciascuna tratta della rete ferroviaria pugliese. Lo spessore delle barre è proporzionale al numero di treni circolanti distinti per operatore.

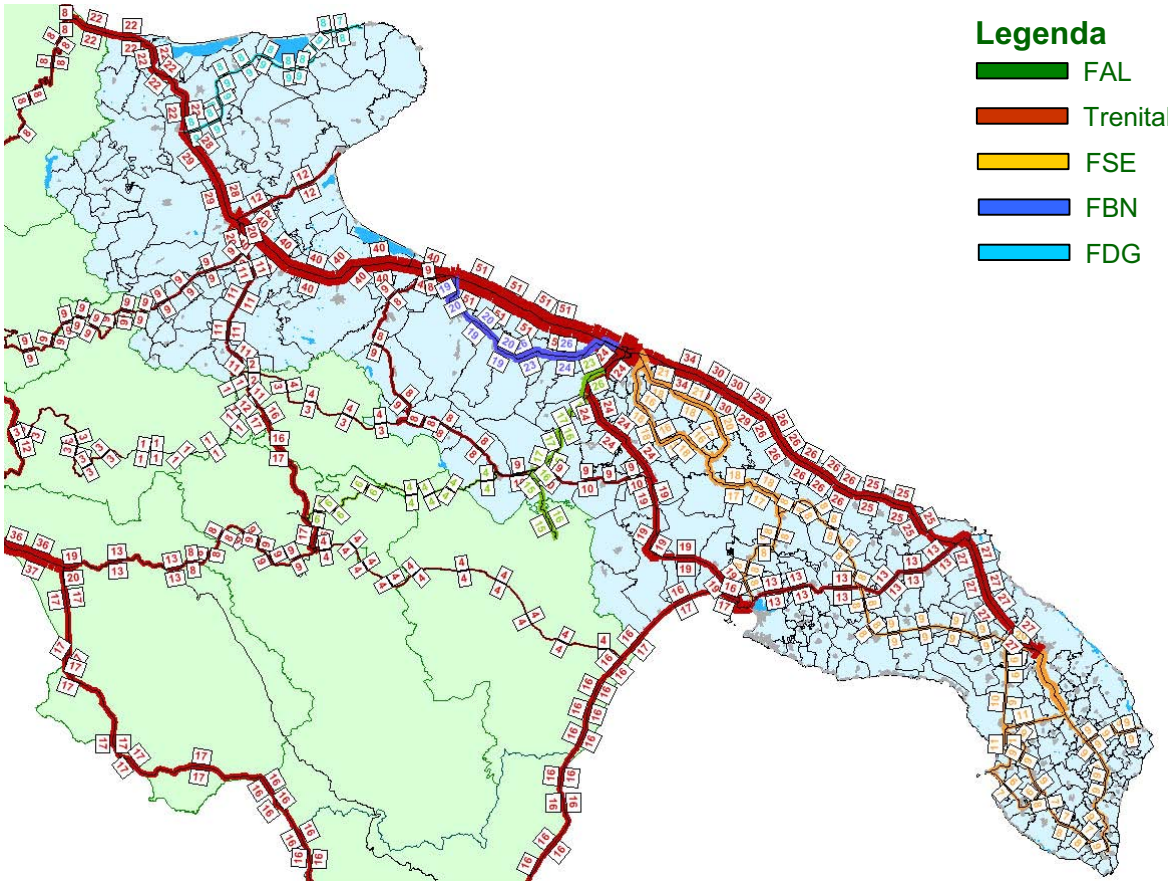


Figura 71. Numero di corse ferroviarie nel giorno feriale tipo.

Tabella 111. Percorrenze dei treni Regionali nel giorno feriale tipo per operatore ferroviario.

Operatore	Provincia	Percorrenze/giorno feriale tipo
Trenitalia	Foggia	5.895
	Bari	11.060
	Taranto	2.637
	Brindisi	3.279
	Lecce	510
	Totale Puglia	23.381
FDG	Foggia	1.307
	Bari	0
	Taranto	0
	Brindisi	0
	Lecce	0
	Totale Puglia	1.307
FAL	Foggia	0
	Bari	2.476

Operatore	Provincia	Percorrenze/giorno feriale tipo
	Taranto	0
	Brindisi	0
	Lecce	0
	Totale Puglia	2.476
FBN	Foggia	0
	Bari	3.086
	Taranto	0
	Brindisi	0
	Lecce	0
	Totale Puglia	3.086
FSE	Foggia	0
	Bari	4.170
	Taranto	1.137
	Brindisi	924
	Lecce	5.318
	Totale Puglia	11.549

Nella tabella seguente si riporta infine un quadro di sintesi sul materiale rotabile di cui dispongono le diverse aziende (al maggio 2007), con evidenziate le principali caratteristiche in termini di tipologia del mezzo e anzianità media.

Operatore	Tipo veicolo	Numero in servizio	Numero in manutenzione	Anzianità media	Posti a sedere	Posti in piedi
FAL	Automotrice	17	1	22	52	60
	automotrice articolata	1	0	11	50	100
	Lancianeve	1	0	34	0	0
	locomotiva vapore	0	2	76	0	0
	locomotore D. I.	2	3	32	0	0
	locomotore manovra	2	0	22	0	0
	Rimorchiata	16	6	42	62	55
	rimorchiata semipilota	4	0	15	57	52
	semimotrice semipilota	10	2	8	33	94
Totale FAL		53	14	28	2974	3726
FBN	caricatore strada - rotaia (manutenz. sede e armamento)	1	0	12	0	0
	Carro attrezzi rinven.da carrozza viaggiatori-Carminati-Toselli	1	0	79	0	0
	carrozza media distanza a vestibolo centrale	4	0	16	82	117
	elettromotrice bidirezionale a carrelli - 1° serie	9	0	44	80	112
	elettromotrice bidirezionale a carrelli - 2° serie	3	0	27	80	108

Operatore	Tipo veicolo	Numero in servizio	Numero in manutenzione	Anzianità media	Posti a sedere	Posti in piedi
	elettromotrice bidirezionale a carrelli - 3° serie	3	0	13	80	108
	elettrotreno a composizione bloccata (M + R + M)	6	0	3	142	432
	locomotiva da treno	2	0	44	0	0
	locomotore da treno diesel elettrico	1	0	54	0	0
	locomotore di manovra diesel elettrico	1	0	42	0	0
	motocarrelli MM40A01 (manutenz. sede e armamento)	4	0	12	0	0
	rimorchi MM3T (manutenz. sede e armamento)	4	0	12	0	0
	rimorchiata pilota bidirezionale a carrelli - 1° serie	6	0	44	80	112
	rimorchiata pilota bidirezionale a carrelli - 2° serie	2	0	27	80	108
	rimorchiata pilota bidirezionale a carrelli - 3° serie	3	0	13	80	108
Totale FBN		50	0	27	3260	5928
FDG	Composizioni bloccate	1	0		0	0
	Elettromotrice elettrica	8	1	33	80	120
	Locomotiva elettrica	1	0	27	0	0
Totale FDG		10	1	29	720	1080
FSE	Automotore	9	0	11	58	120
	Automotrice	42	0	31	68	73
	Locomotiva	21	0	41	0	0
	Locotrattore	5	0	48	0	0
	rimorchiata pilota	22	0	47	81	142
	rimorchiata semipilota	7	0	28	78	90
	Vettura	2	0	9	143	162
Totale FSE		108	0	35	5992	8224
Trenitalia	Ale 940	3	n.d.	29	n.d.	n.d.
	Automotrici Ale 801	4	n.d.	29	n.d.	n.d.
	Automotrici leggere diesel Aln 663	4	n.d.	22	n.d.	n.d.
	Automotrici leggere diesel Aln 668	40	n.d.	30	n.d.	n.d.
	Automotrici leggere elettriche Ale 582	10	n.d.	18	n.d.	n.d.
	Le 108	8	n.d.	29	n.d.	n.d.
	Locomotive D345 (diesel)	2	n.d.	31	n.d.	n.d.
	Locomotive D445 (diesel)	3	n.d.	19	n.d.	n.d.
	Locomotive E 464	11	n.d.	4	n.d.	n.d.
	Locomotive E424 (navetta)	7	n.d.	58	n.d.	n.d.
	Locomotive E646	15	n.d.	43	n.d.	n.d.
	Minuetto - Ale 501 - Complessi	4	n.d.	2	n.d.	n.d.
	Pilota leggera elettrica Le 562	8	n.d.	18	n.d.	n.d.
	Pilote BD78E TD (Diesel)	2	n.d.	23	n.d.	n.d.

Operatore	Tipo veicolo	Numero in servizio	Numero in manutenzione	Anzianità media	Posti a sedere	Posti in piedi
	Pilote SD84E Piano Rib.	12	n.d.	31	n.d.	n.d.
	Pilote SP85E D.P.	6	n.d.	26	n.d.	n.d.
	Rimorchio leggere elettriche Le 763	16	n.d.	17	n.d.	n.d.
	Vetture BP78E M.D. V.C. 2°	23	n.d.	23	n.d.	n.d.
	Vetture BP84E P.R.	56	n.d.	31	n.d.	n.d.
	Vetture BP85E D.P.	26	n.d.	26	n.d.	n.d.
	Vetture exUIC-X CLIM 2°	18	n.d.	23	n.d.	n.d.
	Vetture MP78E MISTE (Ia e 2a)	13	n.d.	23	n.d.	n.d.
Totale Trenitalia		291		27		
Totale complessivo		512	15	29		

2.2.2 UN CONFRONTO TRENO/AEREO SUI COLLEGAMENTI DI LUNGA PERCORRENZA

L'assetto e il funzionamento della rete dei collegamenti passeggeri di lunga percorrenza è il risultato di una stratificazione conseguente alla progressiva affermazione di ciascuna modalità di trasporto a servizio delle diverse componenti di domanda. Se fino a pochi anni or sono era impensabile immaginare lo sviluppo del traffico aereo a servizio sia del turismo che della domanda di altra natura, l'affermazione e la diffusione del Low cost di linea ha aperto scenari di grande prospettiva in particolare per regioni come la Puglia. Questa tendenza non può e non deve far passare in secondo piano la priorità della realizzazione dell'Alta Capacità ferroviaria Bari-Foggia-Napoli, che consentirà a tutta la regione di connettersi al sistema dell'Alta Velocità Italiana verso Firenze, Bologna, Milano (Torino-Venezia) ma i tempi di realizzazione sono tali da richiedere una strategia diversificata e in grado di colmare l'attuale deficit di accessibilità che affligge la regione. Al PRT spetta il compito di individuare il set di interventi e le relative misure di accompagnamento che, senza turbare gli equilibri di una sana economia di mercato del trasporto, consentano di sfruttare pienamente i benefici dell'offerta messa in campo dai diversi vettori presenti sulla piazza.

Si ritiene opportuno offrire alcuni elementi per la ricostruzione del costo generalizzato di trasporto con riferimento alle modalità di trasporto ferroviario e aereo sulle medesime relazioni. Dall'analisi dei dati non è difficile desumere alcune giustificazioni della crescente competizione, oltre certe distanze, tra trasporto aereo e trasporto ferroviario.

2.2.2.1 Collegamenti veloci di linea: riferimenti per la ricostruzione del costo generalizzato del trasporto

Nella seguente tabella si riportano i tempi di percorrenza dai capoluoghi di provincia pugliesi verso le principali destinazioni italiane; l'analisi viene condotta per i collegamenti in EuroStar; i collegamenti con Roma, Bologna e Milano sono da intendersi sempre diretti, quelli con Venezia, invece,

prevedono sempre interscambio ES-ES a Bologna. Oltre ai tempi di percorrenza vengono riportati anche i corrispondenti costi di viaggio.

Tabella 112. Tempi di percorrenza e tariffe sulle relazioni ferroviarie Puglia-Principali destinazioni italiane.

		Da Foggia		Da Barletta		Da Bari		Da Brindisi		Da Lecce		Da Taranto	
Destinazione	Tipo Treno	Tempo [h.min]	Costo [€]	Tempo [h.min]	Costo [€]	Tempo [h.min]	Costo [€]	Tempo [h.min]	Costo [€]	Tempo [h.min]	Costo [€]	Tempo [h.min]	Costo [€]
Roma	ES 1°cl	3.29	45	4.09	50	4.40	55	5.43	67	6.08	67	6.00	56
	ES 2°cl	3.29	33	4.09	36	4.40	38	5.43	47	6.08	47	6.00	38
Milano	ES 1°cl	6.47	72	7.25	82	7.52	82	9.04	89	9.30	92	9.21	89
	ES 2°cl	6.47	54	7.25	59	7.52	61	9.04	67	9.30	68	9.21	67
Bologna	ES 1°cl	4.52	60	5.34	66	5.56	66	7.08	76	7.34	76	7.30	76
	ES 2°cl	4.52	43	5.34	46	5.56	49	7.08	57	7.34	57	7.30	57
Venezia	ES 1°cl	7.08	83	7.58	93	8.13	92	9.32	99	9.58	103	9.54	99
	ES 2°cl	7.08	58	7.58	63	8.13	67	9.32	72	9.58	74	9.54	73

Per completezza si riportano anche tempi e tariffe dei treni notturni che collegano la Puglia con Roma e con il Nord Italia. Per ogni relazione è stato scelto il collegamento più rapido con treni Espressi (E) o InterCityNight (ICN): queste due tipologie di treno hanno di fatto le stesse caratteristiche di servizio offerto sia in termini di tempo di percorrenza che di tariffa applicata.

Le tariffe fanno riferimento alla soluzione di viaggio “Compartimento 2 letti”, ad eccezione del collegamento Taranto-Roma per cui tale opzione non è disponibile (si è quindi fatto riferimento alla tariffa per “Cuccetta C4”). Si precisa infine che non esiste attualmente un collegamento notturno diretto Taranto-Venezia.

Tabella 113. Tempi di percorrenza e tariffe dei treni notturni (E o ICN) Puglia-Principali destinazioni italiane.

		Da Foggia		Da Barletta		Da Bari		Da Brindisi		Da Lecce		Da Taranto	
Destinazione	Tipo Treno	Tempo [h.min]	Costo [€]	Tempo [h.min]	Costo [€]	Tempo [h.min]	Costo [€]	Tempo [h.min]	Costo [€]	Tempo [h.min]	Costo [€]	Tempo [h.min]	Costo [€]
Roma	E o ICN	4.30	61	5.27	63	6.17	66	7.43	72	8.09	72	7.40	41,5*
Milano	E o ICN	7.55	87	8.40	91	9.27	93	10.56	97	11.28	99	10.57	97
Bologna	E o ICN	5.22	68	6.07	70	6.54	72	8.23	89	8.55	89	8.20	89
Venezia	E o ICN	8.08	85	8.57	87	9.44	89	11.14	93	11.45	95	-	-

Al fine di poter effettuare un raffronto con il trasporto aereo si è preso in considerazione l’aeroporto di Bari dal quale sono operativi collegamenti di linea verso le medesime destinazioni prese in considerazione per la modalità ferroviaria. Nella seguente tabella si riportano tempi e tariffe per i collegamenti offerti dai diversi vettori.

Tabella 114. Tempi di percorrenza e tariffe sulle relazioni aeree Bari Palese-Principali destinazioni italiane.

Collegamenti da Bari Palese			
Destinazione	**Operatore**	**Tempo [h.min]**	**Costo [€]**
Roma	AirOne	1.00	54,22
	BluExpress	1.00	170,00
	Alitalia	1.00	64,22
Milano Linate	AirOne	1.20	54,22
	AlpiEagles	1.25	105,00
	VolareWeb	1.25	139,99
	Alitalia	1.25	64,22
Milano Malpensa	Alitalia	1.35	104,22
	EuroFly	1.35	80,22
Bologna	AirOne	1.00	84,22
	BluExpress	1.25	140,00
Venezia	AirOne	1.15	90,22
	AlpiEagles	1.15	65,00

Il notevole allineamento delle tariffe conferma, almeno nel medio periodo, la grande competitività del trasporto aereo rispetto a quello ferroviario a condizione di garantire capacità, frequenza, regolarità e, soprattutto, un'adeguata accessibilità al sistema aeroportuale. Un discorso a parte vale per l'offerta di treni notturni. In Europa, sulla scorta dei crescenti costi di pernottamento in molte grandi città, alcune Aziende ferroviarie stanno investendo su un'offerta di treni notte che garantiscono qualità (doccia e WC in ogni cabina) e sicurezza a bordo consentendo di coniugare i vantaggi dell'effettuazione del viaggio durante la notte con il risparmio di un pernottamento a destinazione.

In Italia tali servizi sono operati da Trenitalia con carrozze della classe "Excelsior" sulle relazioni rappresentate nella figura seguente tratta dal sito aziendale. Si noti la totale assenza di collegamenti di questa tipologia sulla dorsale adriatica.



Itinerario
Roma – Messina/Palermo e viceversa
Napoli/Roma – Milano e viceversa
Napoli/Roma – Udine e viceversa
Roma – Bolzano/S. Candido e viceversa
Roma – Calalzo e viceversa
Roma – Torino

Figura 72**. Treni notte - Relazioni nazionali servite con vetture della classe Excelsior**

2.3 Domanda di mobilità attuale

2.3.1 ANALISI DEI DATI ISTAT SUL PENDOLARISMO

In questo paragrafo (come al paragrafo1.3.1) verranno analizzati i dati del pendolarismo pugliese (fonte ISTAT 2001); verranno considerati solo gli spostamenti sistematici con auto privata e con mezzo pubblico (su gomma o su ferro) e da questi verranno poi esclusi gli spostamenti intracomunali (poiché non di interesse per il livello regionale).

Di seguito si riportano i dati (ISTAT 2001) del pendolarismo delle tre modalità distinti per provincia.

Tabella 115. Dati di pendolarismo (fonte ISTAT 2001) – inclusi spostamenti intracomunali

Provincia	Originati Auto Totale	Destinati Auto Totale	Originati Gomma	Destinati Gomma	Originati Ferro	Destinati Ferro
Bari	337.972	338.000	62.063	63.125	28.147	29.678
Brindisi	86.192	84.785	21.196	17.264	2.739	1.283
Foggia	123.949	122.102	29.686	28.589	3.029	2.443
Lecce	199.111	196.430	37.222	38.261	2.870	3.442
Taranto	116.572	119.091	37.958	37.494	1.486	1.507
Totale Puglia	863.796	860.408	188.125	184.733	38.271	38.353

Le figure seguenti mostrano rispettivamente la generazione (Figura 73) e l'attrazione (Figura 74) di flussi pendolari giornalieri che caratterizzano ciascuno dei comuni pugliesi. La rappresentazione considera tutti gli spostamenti effettuati con auto e trasporto pubblico, inclusi quelli con origine e destinazione nello stesso comune (intracomunali).

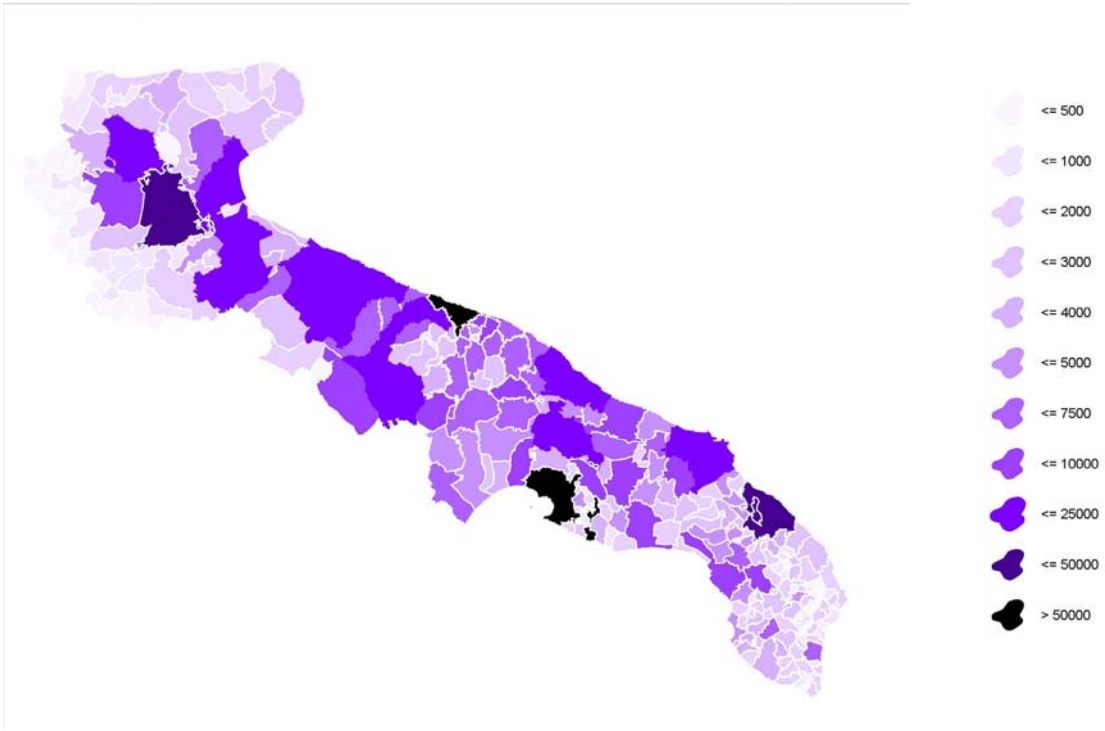


Figura 73. Spostamenti giornalieri per comune di origine (ISTAT 2001; auto+TP ferro+TP gomma)

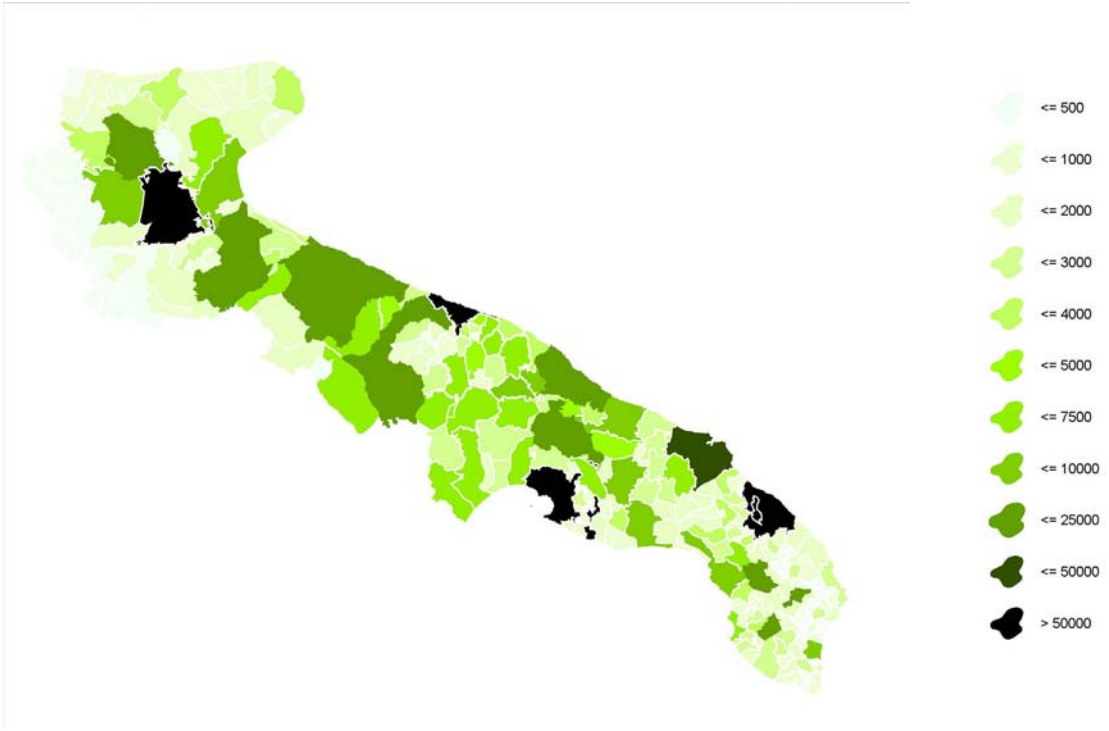


Figura 74. Spostamenti giornalieri per comune di destinazione (ISTAT 2001, auto+TP ferro+TP gomma)

Nella Tabella 116 vengono esclusi gli spostamenti intracomunali.

Tabella 116. Dati di pendolarismo (fonte ISTAT 2001) – esclusi spostamenti intracomunali

Provincia	Originati Auto Totale	Destinati Auto Totale	Originati Gomma	Destinati Gomma	Originati Ferro	Destinati Ferro
Bari	95.106	92.815	32.483	32.672	25.839	26.272
Brindisi	20.682	19.299	13.540	9.473	2.649	1.213
Foggia	23.709	21.878	15.492	14.402	2.819	2.235
Lecce	76.117	73.874	26.013	27.405	2.842	3.421
Taranto	31.938	34.422	19.726	19.437	1.271	1.276
Totale Puglia	247.552	242.288	107.254	103.389	35.420	34.417

Di seguito vengono mostrate le percentuali di ripartizione modale degli spostamenti totali suddivisi in originati e destinati e nei due casi con e senza spostamenti intracomunali.

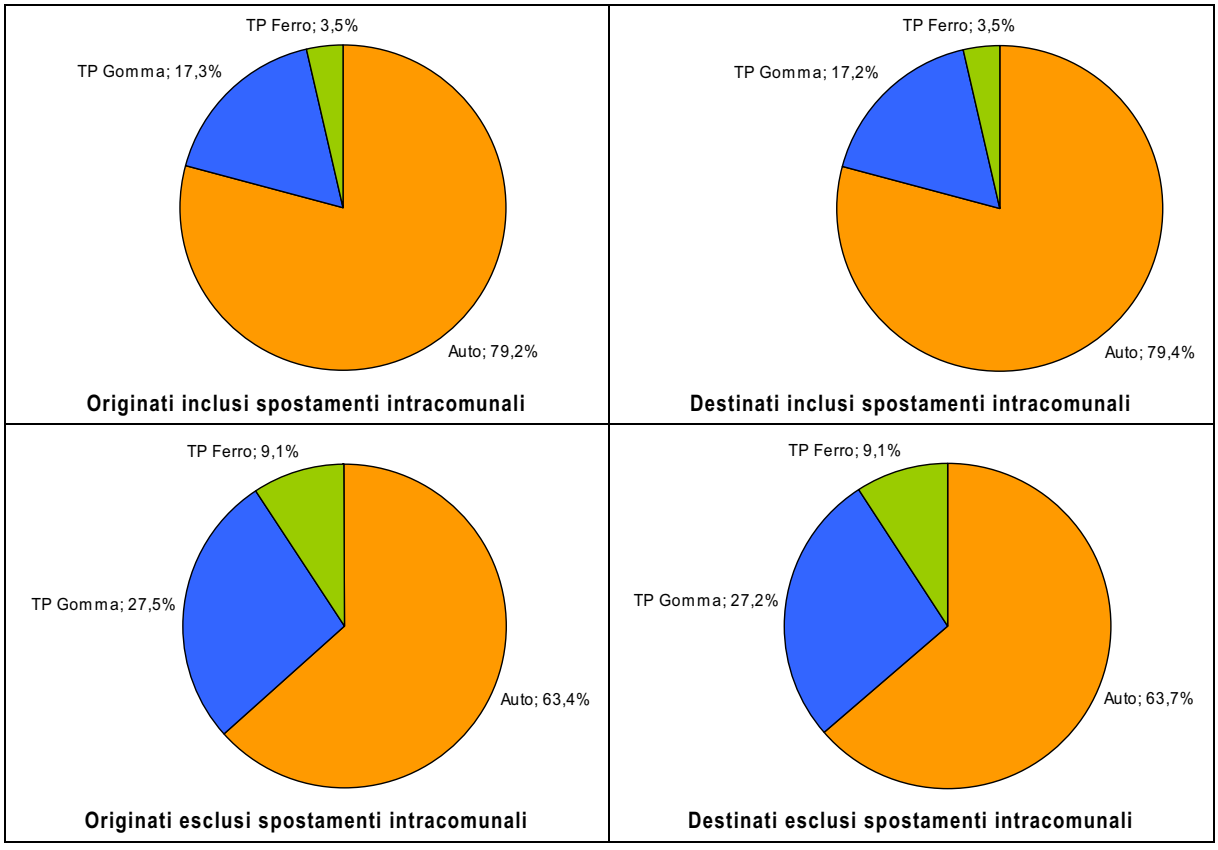


Figura 75**. Ripartizione modale spostamenti totali Puglia**

Passiamo ora ad analizzare nello specifico la modalità ferroviaria.

La Tabella 117 riporta gli spostamenti su ferro originati e destinati dalle province pugliesi.

Tabella 117. Spostamenti giornalieri (Istat 2001) – Modalità Ferro

Provincia	Originati Ferro	Destinati Ferro
Bari	28.147	29.678
Brindisi	2.739	1.283
Foggia	3.029	2.443
Lecce	2.870	3.442
Taranto	1.486	1.507
Totale	38.271	38.353

Ovviamente l'entità degli spostamenti intracomunali su ferro è esigua ma per completezza si riporta di seguito la tabella che esclude tali spostamenti.

Tabella 118. Spostamenti giornalieri (Istat 2001) esclusi dati intracomunali – Modalità Ferro

Provincia	Originati Ferro	Destinati Ferro
Bari	25.839	26.272
Brindisi	2.649	1.213
Foggia	2.819	2.235
Lecce	2.842	3.421
Taranto	1.271	1.276
Totale	35.420	34.417

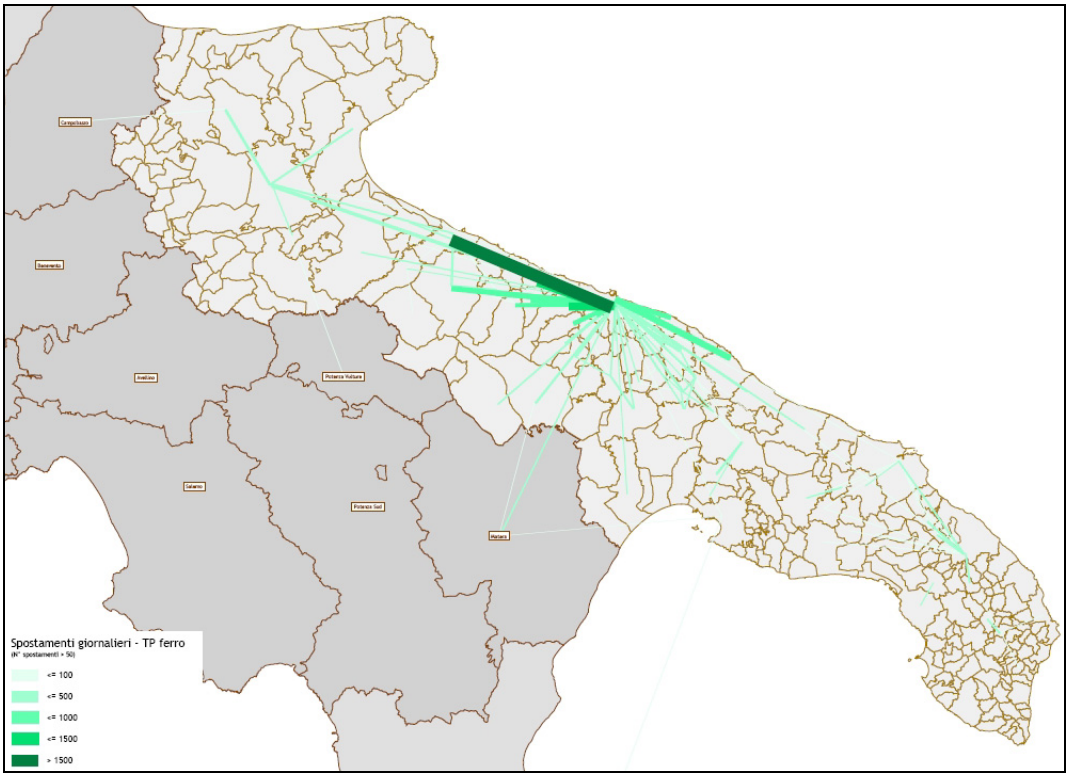


Figura 76**. Linee di desiderio – Spostamenti giornalieri (ISTAT 2001) – Ferro**

Gli spostamenti pendolari su ferro avvengono principalmente da/per Bari.

2.3.2 ANALISI DELLA DOMANDA IN AMBITO REGIONALE

La conformazione geografica della Puglia ha facilitato la realizzazione di una rete ferroviaria regionale estremamente diffusa e capillare: ben 149 dei 258 comuni pugliesi hanno accesso alla rete ferroviaria potendo disporre di almeno una stazione sul proprio territorio comunale distante non più di 3km, in linea d'aria, dal baricentro del centro abitato. Nella seguente immagine si riportano in verde i territori comunali con accesso alla ferrovia, in giallo quelli senza accesso diretto.

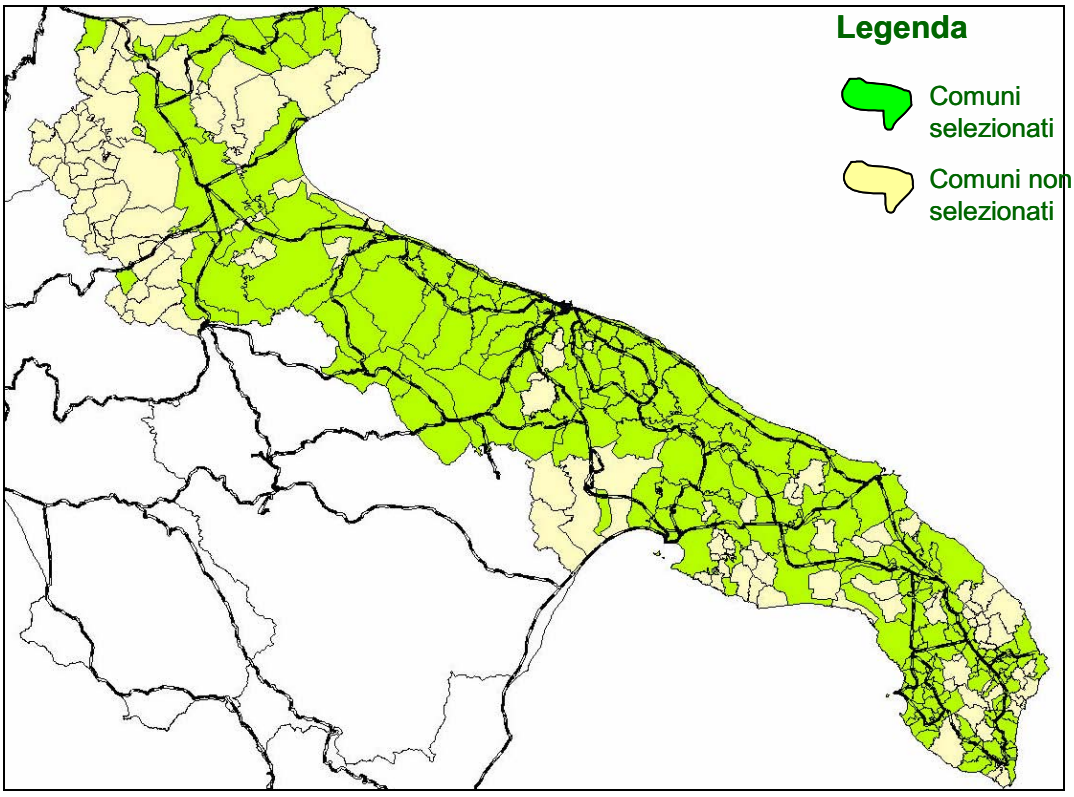


Figura 77. Comuni con accesso diretto alla rete ferroviaria.

Se poi si considera che i comuni pugliesi più popolosi (tutti i capoluoghi di provincia, per esempio) appartengono all'insieme dei 149 comuni con accesso diretto alla ferrovia, risulta evidente come la maggior parte della popolazione regionale abbia accesso "diretto" alla ferrovia: associando ad ogni comune la propria popolazione, si determina infatti una popolazione di 3.271.727 unità (pari all'81,4% della popolazione regionale) appartenente a comuni con accesso diretto alla ferrovia, eventualmente tramite mezzo privato o tramite mezzo pubblico urbano per i comuni che ne sono dotati.

La rete ferroviaria regionale risulta teoricamente estremamente competitiva anche in termini di accessibilità pedonale: la popolazione che dista a non più di 500 metri da una stazione ferroviaria è infatti pari a 643.671 unità (16% della popolazione regionale). Nella seguente immagine si riportano in nero le sezioni di censimento[3] che distano meno di 500 metri da una stazione ferroviaria.

[3] Solamente quelle classificate dall'Istat come "Centro".

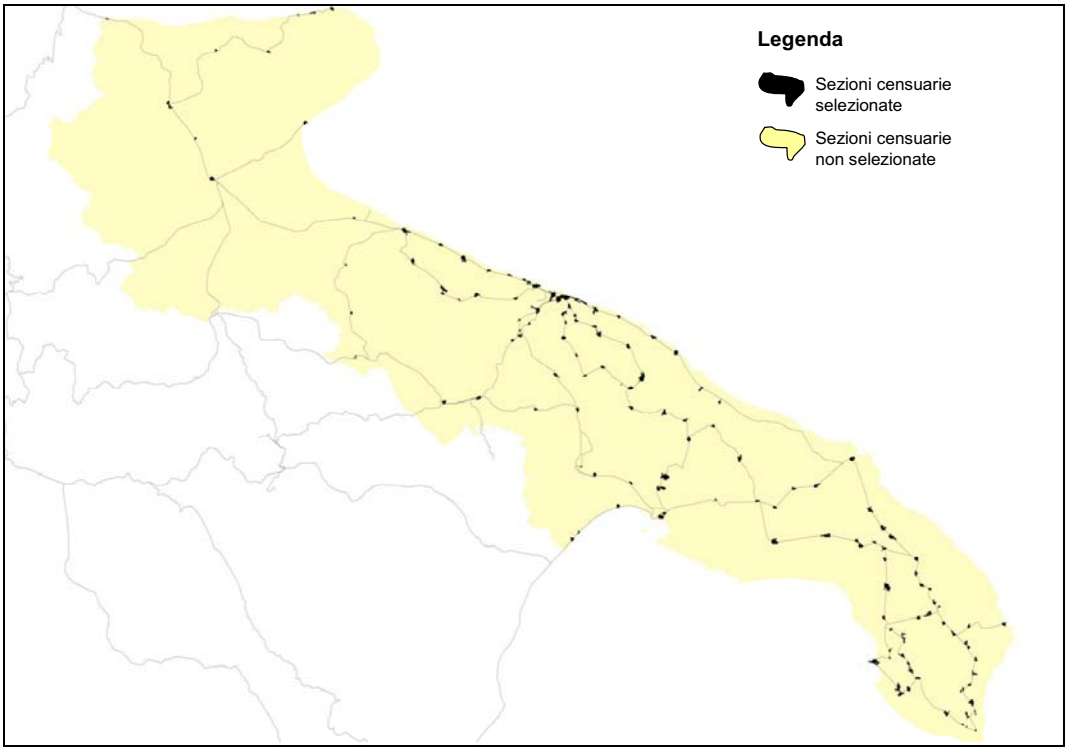


Figura 78**. Sezioni di censimento con accesso pedonale alla rete ferroviaria.**

Nella immagine seguente si riporta un dettaglio delle sezioni di censimento ad accessibilità pedonale per l'area di Bari; inoltre si riportano, con colori differenti per ciascun gestore, i buffer con raggio 500 metri costruiti sulle stazioni.

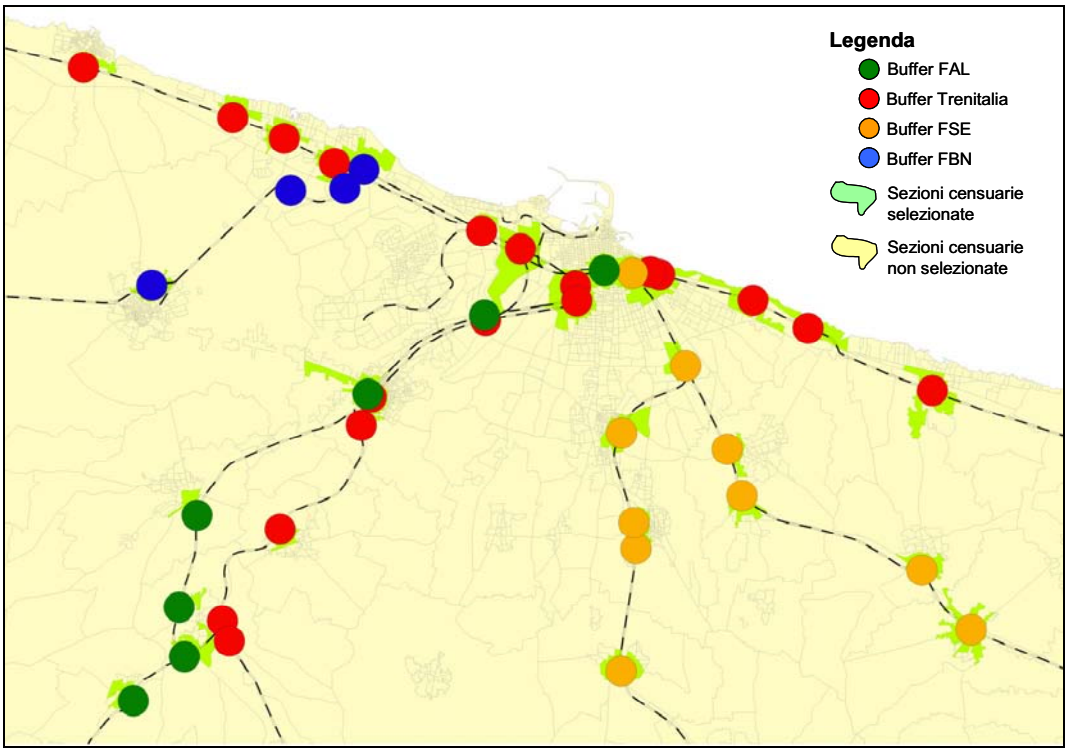


Figura 79. Sezioni di censimento con accesso pedonale alla rete ferroviaria – Dettaglio sull'area di Bari.

Nella seguente tabella si riporta la suddivisione per operatore della popolazione regionale con accessibilità pedonale alla rete ferroviaria. Si noti che la popolazione "Totale Ferro" è inferiore alla somma delle popolazioni dei singoli operatori poiché alcuni utenti possono accedere pedonalmente a più operatori (ad es. a Bari). Nell'ultima colonna della tabella viene indicata inoltre la percentuale di popolazione raccolta da ciascun operatore, rispetto al totale della popolazione regionale. Si evince come Trenitalia e Ferrovie del Sud Est siano gli operatori che potenzialmente raccolgono il maggior numero di persone, principalmente in virtù della loro maggior estensione della rete sul territorio regionale.

Tabella 119. Popolazione (2001) con accessibilità pedonale alla rete ferroviaria – Distinzione per Operatore.

Operatore	Popolazione 2001	Percentuale sul Totale
Trenitalia	320.945	7,98%
FSE	360.324	8,96%
FBN	103.961	2,59%
FDG	21.572	0,54%
FAL	64.858	1,61%
Totale Ferro	**643.671**	**16,01%**
Totale Regione	**4.020.707**	**100,00%**

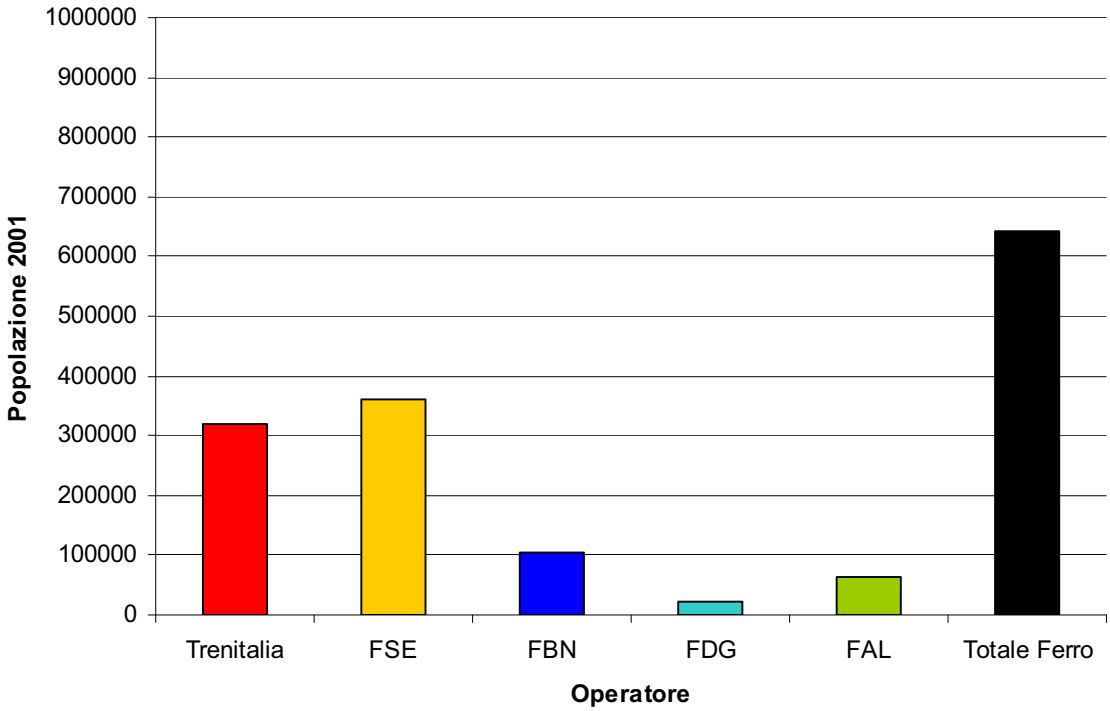


Grafico 140**. Popolazione (2001) con accessibilità pedonale alla rete ferroviaria – Distinzione per Operatore.**

2.3.3 ANALISI DELLA DOMANDA DI LUNGA PERCORRENZA

Facendo riferimento ai rilievi campione su base nazionale effettuati da Trenitalia, il traffico di scambio tra la Puglia e la direttrice Adriatica nord nella settimana campione tra il 20.10.2001 e il 26.10.2001 ammontava a 36.272 passeggeri AR (media di 5.281 pax/giorno). In assenza della messa disposizione di dati più recenti da parte di Trenitalia si sviluppano alcune riflessioni su quelli del 2001 gli unici disponibili con questo livello di disaggregazione.

Nella seguente immagine si riportano i passeggeri A/R, del trasporto ferroviario, per i collegamenti di scambio tra la Puglia e il resto d'Italia, nella settimana campione.

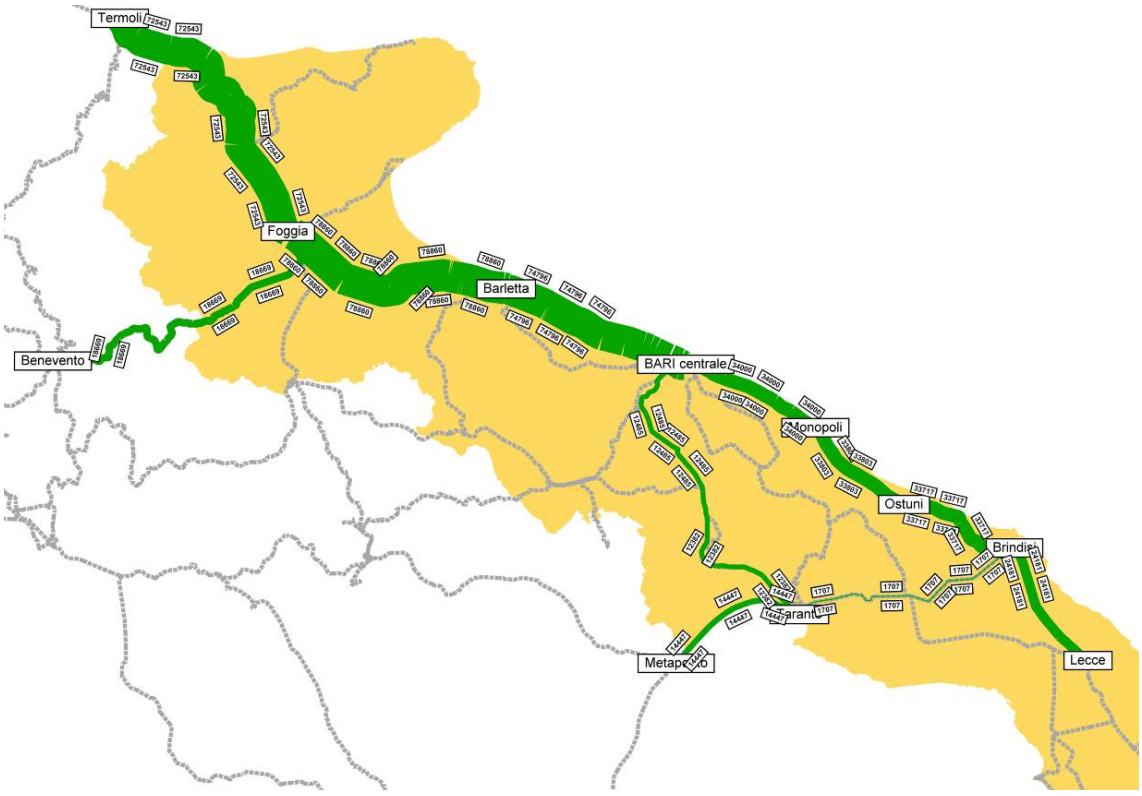


Figura 80. Passeggeri A/R per i collegamenti di scambio tra la Puglia e il resto del mondo nella settimana 20.10.2001-26.10.2001

Riprendendo il ragionamento sviluppato nel paragrafo 2.2.2, si può fare un confronto macroscopico di questi dati con il traffico aereo, nonostante siano diversi il periodo e l'anno di riferimento. Il traffico aereo in Puglia nella settimana tra il 27.02.2006 e il 05.03.2006 ammonta a 40.745 passeggeri AR; tenuto conto che il traffico aeroportuale annuale del 2001 era pari al 63% del traffico annuale registrato nel 2006 (passando da 1.763.162 a 2.776.407 pax), questa percentuale di riduzione si può applicare al traffico della settimana di febbraio 2006, ottenendo un valore stimato per una settimana invernale dell'anno 2001 pari a 25.878 passeggeri. Ciò significa che già al 2001 il trasporto aereo rappresentava una modalità estremamente competitiva rispetto al trasporto ferroviario per i collegamenti di scambio tra la Puglia e il resto d'Italia, catturando il 42% della domanda complessiva di scambio interregionale treno+aereo, come riportato nel grafico seguente.

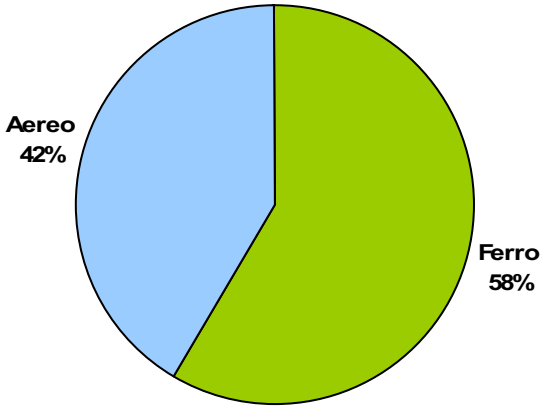


Grafico 141. Traffico di scambio tra la Puglia e il resto del mondo – stima della ripartizione per sistema di trasporto pubblico al 2001

Presumibilmente negli ultimi 6 anni tale ripartizione, soprattutto grazie all'incremento di offerta di voli low cost, si è ulteriormente spostata a favore della modalità aerea.

All'interno della modalità ferroviaria, si riporta nel grafi seguente la ripartizione del traffico di scambio relativo alla settimana campione per tipologia di servizio. Risulta evidente un uso consistente dei treni notturni.

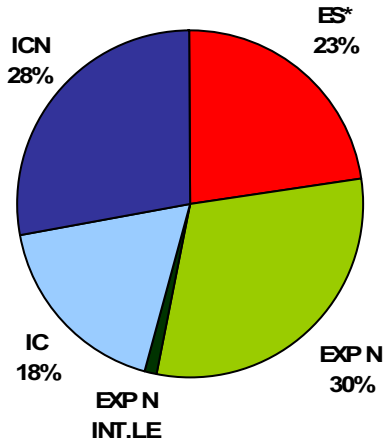


Grafico 142. traffico di scambio tra la Puglia e la direttrice Adriatica nord nella settimana dal 20/10/2001 al 26/10/2001 – ripartizione per tipologia di servizio

Infine si riporta l'andamento giornaliero del traffico, distinto per le due direttrici da e verso la Puglia.

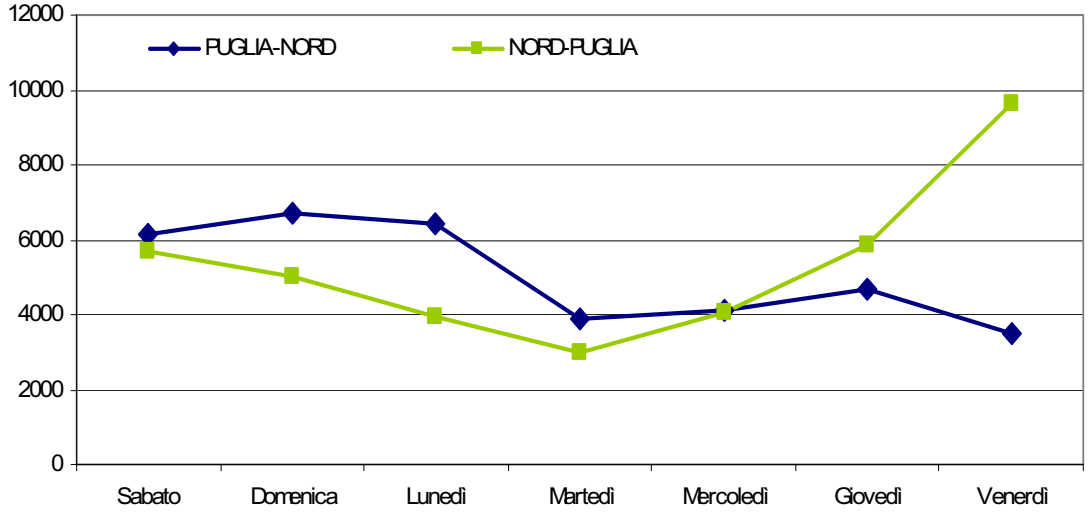


Grafico 143. traffico di scambio tra la Puglia e la direttrice Adriatica nord nella settimana dal 20/10/2001 al 26/10/2001 – andamento giornaliero

2.3.4 ANALISI DEI DATI DI FREQUENTAZIONE DELLE STAZIONI PUGLIESI

I dati forniti dalle diverse aziende (Trenitalia, Ferrovie del Sud Est, Ferrovie Bari Nord, Ferrovie Appulo Lucane e Ferrovie del Gargano) fanno riferimento al periodo compreso tra settembre e novembre 2006 con la sola eccezione di Trenitalia per cui i dati si riferiscono a gennaio 2006.

Le aziende hanno fornito dati dei saliti e dei discesi conteggiati per ogni corsa ad ogni stazione per un periodo che va da un minimo di una settimana ad un massimo di un mese. La media dei saliti e dei discesi ad ogni stazione è riferita ai soli giorni feriali, dal lunedì al venerdì.

Tabella 120. Frequentazione media giornaliera per operatore

Operatore	Frequentazione [pax / giorno]
Trenitalia	44.370
Ferrovie del Sud Est	21.317
Ferrovie Bari Nord	12.497
Ferrovie Appulo Lucane	9.183
Ferrovie del Gargano	341
Totale	87.708

Nell'immagine seguente si riporta la ripartizione fra i 5 operatori della frequentazione media giornaliera. La metà degli utenti saliti/discesi alle stazioni ferroviarie pugliesi utilizza servizi di Trenitalia, un ulteriore 25% utilizza servizi di Ferrovie del Sud Est mentre il restante 25% si divide tra Ferrovie Bari Nord (14%), Ferrovie Appulo Lucane (10,5%) e Ferrovie del Gargano che si attesta a 0,5%.

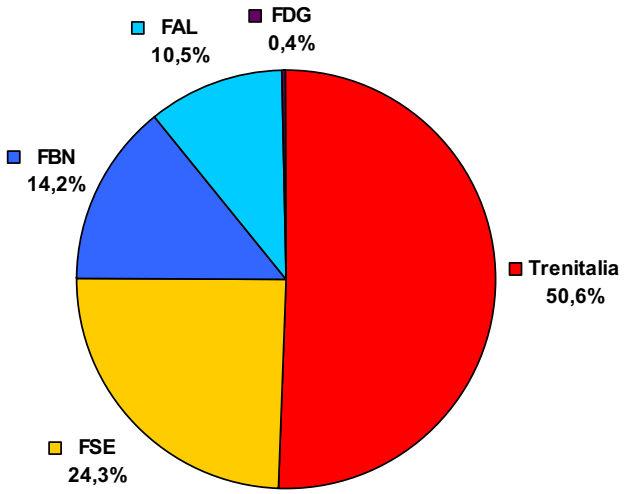


Grafico 144. Ripartizione fra gli operatori della frequentazione media giornaliera dei servizi ferroviari

Nelle immagini seguenti sono visualizzati i dati di frequentazione relative alla mattina di un giorno feriale tipo delle stazioni pugliesi suddivise per provincia.

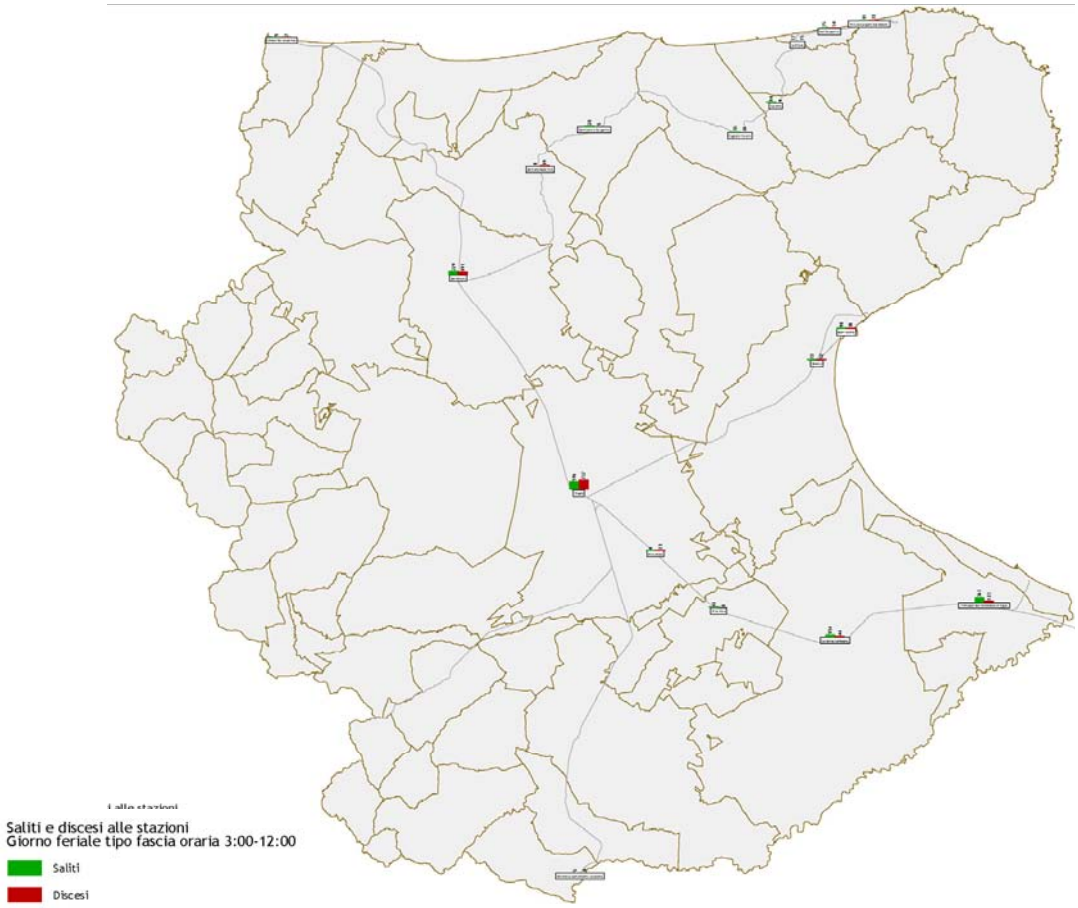


Figura 81. **Dati di frequentazione 2006 – Provincia di Foggia**

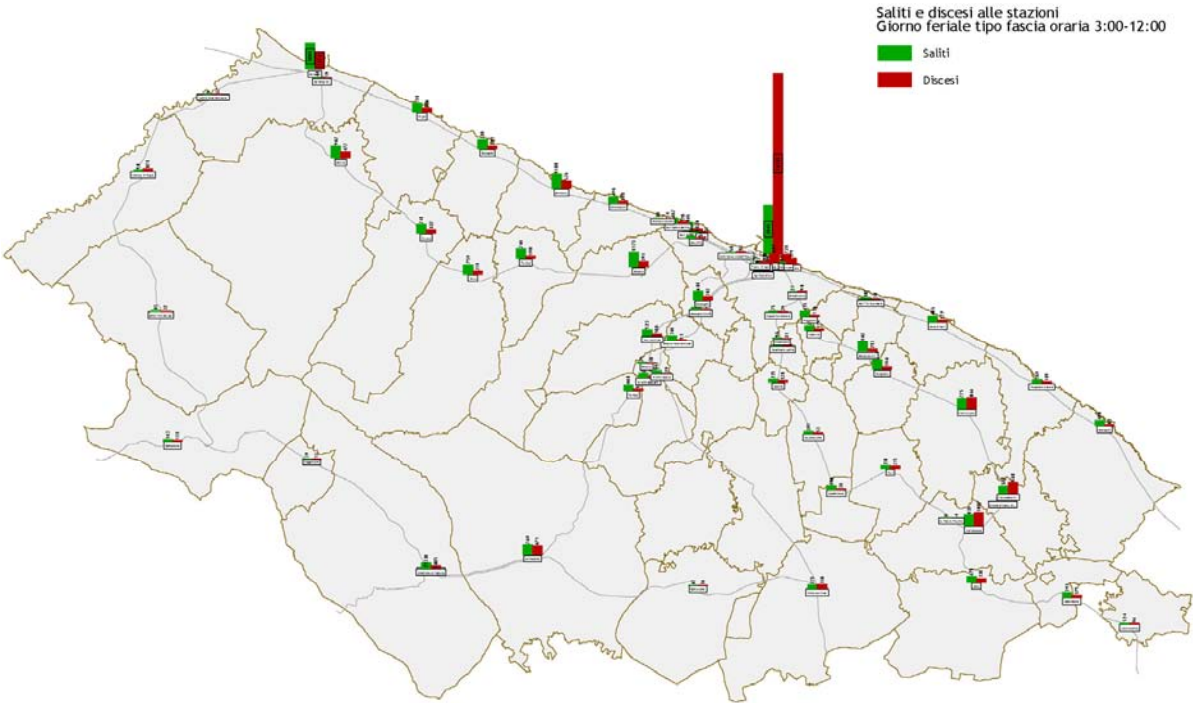


Figura 82**. Dati di frequentazione 2006 – Provincia di Bari**

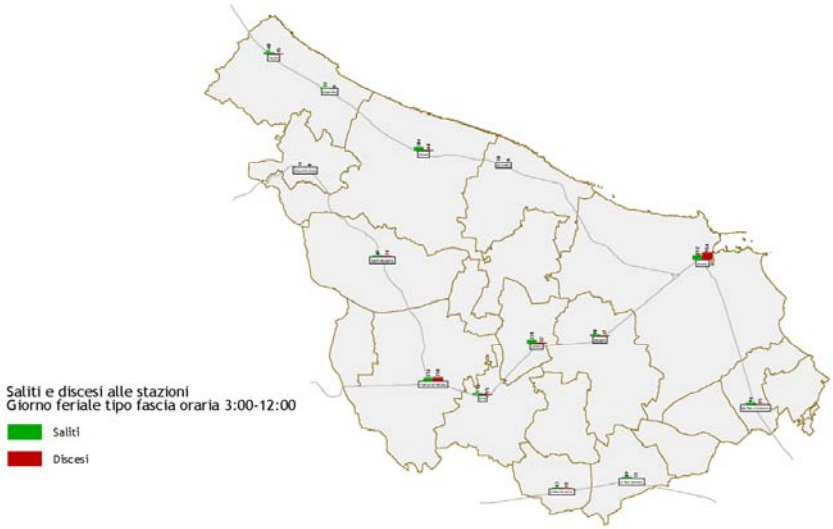


Figura 83**. Dati di frequentazione 2006 – Provincia di Brindisi**

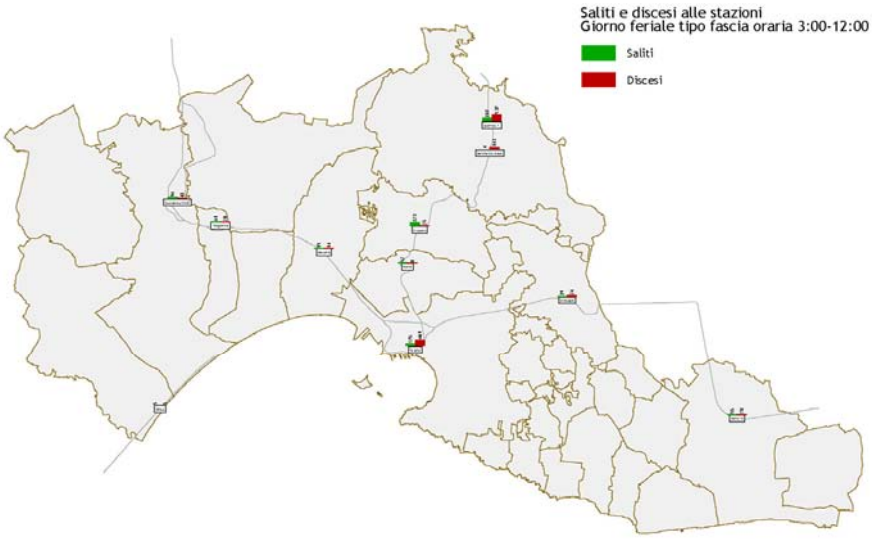


Figura 84**. Dati di frequentazione 2006 – Provincia di Taranto**

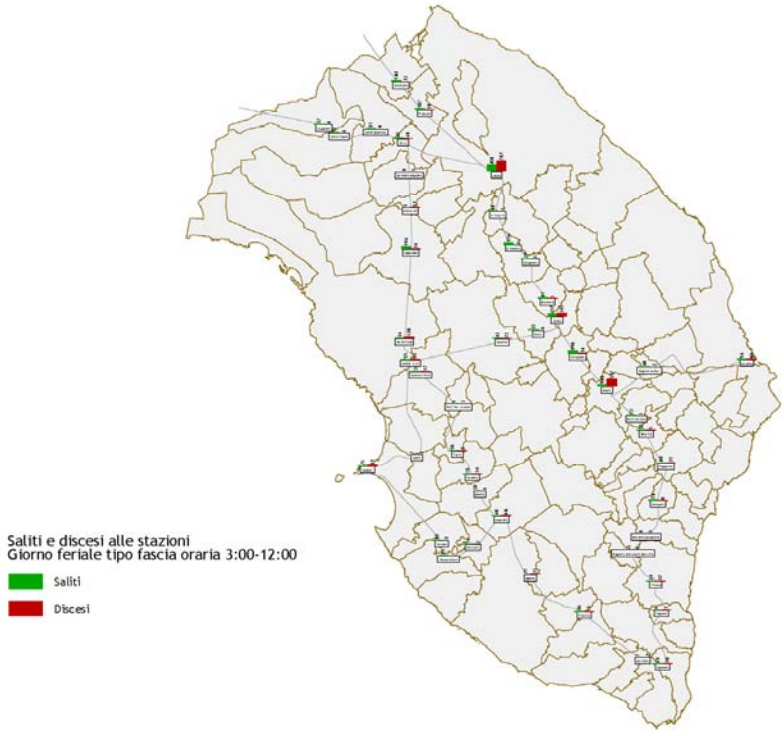


Figura 85**. Dati di frequentazione 2006 – Provincia di Lecce**

3 Trasporto marittimo

3.1 Quadro di sintesi

Il **trasporto marittimo** nel suo complesso registra un quadro piuttosto variegato. Sul versante del **traffico passeggeri** i porti di Bari e Brindisi mostrano tendenze diverse. Il porto di Brindisi tra il 2000 e il 2006 ha subito la crescente concorrenza degli altri porti dell'Adriatico perdendo circa il 50% del proprio traffico passeggeri (da 950.000 a 450.000 pax/anno); gli interventi realizzati nel 2007, insieme ai programmi del 2008, fanno però presagire un'inversione di tendenza, già manifestatasi nel 2007 con sensibili segni di ripresa sia nel movimento passeggeri che in quello delle merci. Il porto di Bari ha dimostrato una buona capacità competitiva incrementando i passeggeri su tutte le relazioni di linea (Grecia + 7%, Croazia + 5%, Montenegro + 40%, Albania + 25%) e triplicando, sempre tra il 2000 e il 2006, il traffico crocieristico (da 100.000 a 300.000 passeggeri). In particolare, il porto di Bari ha guadagnato nel 2007 quote significative del mercato dei collegamenti con la Grecia (+14,39% di traffico passeggeri complessivo), intaccando la leadership del porto di Ancona (il cui traffico, pur se ancora superiore in termini assoluti, ha subito una flessione del 5,6%). La situazione attuale e i suoi possibili sviluppi dipendono, in positivo e in negativo, da molteplici fattori tra cui la capacità manageriale delle Autorità Portuali, le strategie di sviluppo degli armatori e l'andamento del costo del bunker, elemento quest'ultimo che potrebbe favorire il sistema pugliese grazie alla sua minor distanza delle destinazioni internazionali rispetto ai porti del medio e alto Adriatico.

Sul versante del **traffico merci** il sistema portuale pugliese con 56,6 Milioni di tonnellate di merci movimentate (37Mtonn. di sbarchi e 19,6 M. tonn. di imbarchi) nel 2004 si collocava al 3° posto nella graduatoria dei sistemi portuali regionali. Gran parte di queste merci è costituito da combustibili e prodotti chimici. Gli altri settori di rilievo o in crescita sono costituiti dal Ro-Ro e dal Contaneirizzato. Il porto di Taranto sta portando avanti un programma di sviluppo e di potenziamento dell'infrastrutturazione sia a mare che a terra a supporto dello sviluppo dei traffici commerciali, principalmente di quelli containerizzati, e della logistica. La prospettiva è promettente, ma data la concor-

renza esercitata nell'attrazione di nuovi traffici dagli altri porti del bacino del Mediterraneo (Taranto con circa 890.000 TEU nel 2006 si collocava al 18° posto tra i porti europei e al 4° tra quelli italiani), il successo dell'iniziativa è legato alla capacità di mettere a punto, accanto all'infrastruttura portuale, una vero e proprio network multimodale di feederaggio in grado di offrire una penetrazione e una distribuzione adeguate verso mercati in parte consolidati e ben infrastrutturati e in parte in crescita ma con scarsa dotazione infrastrutturale. La contiguità con l'aeroporto di Grottaglie, per cui è da prevedersi una prevalente specializzazione cargo rende possibili scenari ancora più spinti in base ai quali ipotizzare lavorazioni per la trasformazione di merci ad alto valore aggiunto, ad esempio nell'area del Distripark di Taranto, e la successiva spedizione via aereo dilatando ulteriormente il bacino potenziale di traffico del porto di Taranto in primis verso l'Europa centro-settentrionale.

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

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

3.2 Offerta di mobilità attuale

3.2.1 CARATTERISTICHE DEI PORTI PUGLIESI

Allo stato attuale, i porti pugliesi non sono classificati secondo quanto disposto dalla Legge 84/94 "Riordino della legislazione in materia portuale" (Testo coordinato aggiornato alla legge 30 giu-

gno 2000, n. 186) che all'Art. 4 "Classificazione dei porti" (modificato dall'art. 2, comma 1, del D.L. 21/10/96, n. 535, convertito dalla legge 23/12/96, n. 647, integrato dall'art. 8-bis, comma 1, lett. a), del D.L. 30/12/97, n. 457, convertito dalla legge 27/02/98, n. 30) stabilisce che "I porti marittimi nazionali sono ripartiti nelle seguenti categorie e classi:

a. categoria I: porti, o specifiche aree portuali, finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato;
b. categoria II, classe I: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica internazionale;
c. categoria II, classe II: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica nazionale;
d. categoria II, classe III; porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica regionale e interregionale.

Si riprende quindi la classificazione base adottata dal PRT del 2002 che distingueva gli scali principali del sistema pugliese in porti di interesse nazionale e porti di interesse regionale.

Il sistema portuale pugliese è fondato su tre porti principali "di interesse nazionale", Bari, Taranto e Brindisi, sedi di Autorità Portuali e da un insieme di altri porti che il PRT del 2002 definiva "di interesse regionale" per la loro capacità di svolgere servizi commerciali e/o di supporto alla produzione industriale, e che sono localizzati nel territorio dei comuni di:

- Manfredonia (FG);
- Barletta (BA);
- Molfetta (BA);
- Monopoli (BA);
- Otranto (LE);
- Gallipoli (LE).

Le informazioni riportate in Tabella 121, Tabella 122 e Tabella 123 sintetizzano le caratteristiche infrastrutturali dei tre porti di interesse nazionale:

Tabella 121. Porto di Bari. Scheda infrastrutture e servizi.

INFRASTRUTTURE LATO TERRA						
COLLEGAMENTO FERROVIARIO	RACCORDO		NO ☒	SI ☐	DISTANZA DALLA STAZIONE ESTERNA [km]	1,5
COLLEGAMENTO STRADALE	NUMERO VARCHI DI ACCESSO		6		DISTANZA DAL CASELLO AUTOSTRADALE [km]	6,00
INTERPORTI E TERMINALI INTERMODALI CON CUI ESISTONO RELAZIONI OPERATIVE	DENOMINAZIONE				DISTANZA [km]	
	DENOMINAZIONE				DISTANZA [km]	
	DENOMINAZIONE				DISTANZA [km]	
AEROPORTI CON CUI ESISTONO RELAZIONI OPERATIVE	DENOMINAZIONE	BARI - PALESE			DISTANZA [km]	9,00
	DENOMINAZIONE				DISTANZA [km]	

INFRASTRUTTURE LATO MARE												
NUMERO IMBOCCATURE					1			**NUMERO DI MOVIMENTI DI ENTRATA/USCITA CONTEMPORANEAMENTE POSSIBILI**				1
TIPOLOGIA DI CARICO	**CARATTERISTICHE GEOMETRICHE**				**RACCORDO FERROVIARIO**			**SERVIZI PER LA LOGISTICA**				
								SERVIZI DOGANALI	NO ☐	SI ☒	**GIORNI DI APERTURA SETTIMANALE**	L☒ M☒ M☒ G☒ V☒ S☒ D☒
								SERVIZI FITOSANITARI	NO ☐	SI ☒	**GIORNI DI APERTURA SETTIMANALE**	L☒ M☒ M☒ G☒ V☒ S☒ D☒
	LUNGHEZZA BANCHINE [m]	NUMERO DI ORMEGGI	FONDALI [m]	DIMENSIONI MASSIME NAVI (LARGHEZZA x LUNGHEZZA) [m]	NUMERO BINARI	PRESENZA STAZIONI INTERNE		SUPERFICI STOCCAGGIO SCOPERTE [mq]	SUPERFICI STOCCAGGIO COPERTE (MAGAZZINI) [mq]	SUPERFICI STOCCAGGIO PER REFRIGERATI [mq]	ATTREZZATURE PER IL TRASBORDO	
PASSEGGERI (INCLUSE CROCIERE)	300,00	2	9	30x300		NO ☒	SI ☐	–	–	–	PONTILE PER SBARCO PASSEGGERI 1° PIANO T.C.	
RO-RO (INCLUSE RO-PAX)	1350,00	9	5 - 9	30x200		NO ☒	SI ☐				RIMORCHI SU GOMMA	
CONTAINER LO-LO						NO ☐	SI ☐					
SOLIDE RINFUSE	650,00	4	9 - 13	30x300		NO ☒	SI ☐	17.000,00	800,00		GRU DI BANCHINA E GRU SU GOMMA	
LIQUIDE RINFUSE	300,00	1	14	30x150		NO ☒	SI ☐	3.000,00			AUTOCISTERNE	
MERCI VARIE	570,00	5	9 - 13	30x300		NO ☒	SI ☐	25.000,00	4.000,00		GRU DI BANCHINA E GRU SU GOMMA	
NON SPECIFICATA (*)	200,00	1	9 - 13	30X300		NO ☒	SI ☐	4.000,00				
TOTALE	3.370,00		–	–		–		49.000,00	4.800,00		–	

(*) BANCHINE ED ORMEGGI UTILIZZATI PER PIÙ TIPOLOGIE DI CARICO

Tabella 122. Porto di Taranto. Scheda infrastrutture e servizi.

INFRASTRUTTURE LATO TERRA						
COLLEGAMENTO FERROVIARIO	RACCORDO		NO ☐	SI ☒	DISTANZA DALLA STAZIONE ESTERNA [km]	2
COLLEGAMENTO STRADALE	NUMERO VARCHI DI ACCESSO		3		DISTANZA DAL CASELLO AUTOSTRADALE [km]	20
INTERPORTI E TERMINALI INTERMODALI CON CUI ESISTONO RELAZIONI OPERATIVE	DENOMINAZIONE	INTERPORTO DI NOLA			DISTANZA [km]	320
	DENOMINAZIONE	ANCONA/BOLOGNA			DISTANZA [km]	540/755
	DENOMINAZIONE				DISTANZA [km]	
AEROPORTI CON CUI ESISTONO RELAZIONI OPERATIVE	DENOMINAZIONE				DISTANZA [km]	
	DENOMINAZIONE				DISTANZA [km]	

INFRASTRUTTURE LATO MARE												
NUMERO IMBOCCATURE					2			**NUMERO DI MOVIMENTI DI ENTRATA/USCITA CONTEMPORANEAMENTE POSSIBILI**				3
TIPOLOGIA DI CARICO	**CARATTERISTICHE GEOMETRICHE**				**RACCORDO FERROVIARIO**			**SERVIZI PER LA LOGISTICA**				
								SERVIZI DOGANALI	NO ☐	SI ☒	**GIORNI DI APERTURA SETTIMANALE**	L☒ M☒ M☒ G☒ V☒ S☒ D☐
								SERVIZI FITOSANITARI	NO ☐	SI ☒	**GIORNI DI APERTURA SETTIMANALE**	L☐ M☒ M☐ G☒ V☐ S☐ D☐
	LUNGHEZZA BANCHINE [m]	NUMERO DI ORMEGGI	FONDALI [m]	DIMENSIONI MASSIME NAVI (LARGHEZZA x LUNGHEZZA) [m]	NUMERO BINARI	PRESENZA STAZIONI INTERNE		SUPERFICI STOCCAGGIO SCOPERTE [mq]	SUPERFICI STOCCAGGIO COPERTE (MAGAZZINI) [mq]	SUPERFICI STOCCAGGIO PER REFRIGERATI [mq]	ATTREZZATURE PER IL TRASBORDO	
PASSEGGERI (INCLUSE CROCIERE)						NO ☒	SI ☐	–	–	–		
RO-RO (INCLUSE RO-PAX)						NO ☒	SI ☐					
CONTAINER LO-LO	2.000	10	15,0		5	NO ☒	SI ☐	1.000.000			10 gru a portale di banchina, 1 gru mobile, 22 gru a portale di piazzale, 3 reach stackers, 5 side loaders, 50 trattori pesanti	
SOLIDE RINFUSE	2.195	7	10,5-25,0		2	NO ☒	SI ☐	23.600			Ponti elettrici e nastri trasportatori, gru elettriche semoventi	
LIQUIDE RINFUSE	1.535	4	10,5-25,0			NO ☒	SI ☐				Bracci di prolungamento e Bracci in radice	
MERCI VARIE						NO ☒	SI ☐	700.700	1.044			
NON SPECIFICATA (*)	2.310	11	8,5-12,5		6	NO ☒	SI ☐					
TOTALE			–	–		–					–	

(*) BANCHINE ED ORMEGGI UTILIZZATI PER PIÙ TIPOLOGIE DI CARICO

Tabella 123. Porto di Brindisi. Scheda infrastrutture e servizi.

INFRASTRUTTURE LATO TERRA					
COLLEGAMENTO FERROVIARIO	RACCORDO	NO ☐	SI ☒	DISTANZA DALLA STAZIONE ESTERNA [km]	2
COLLEGAMENTO STRADALE	NUMERO VARCHI DI ACCESSO	4		DISTANZA DAL CASELLO AUTOSTRADALE [km]	2
INTERPORTI E TERMINALI INTERMODALI CON CUI ESISTONO RELAZIONI OPERATIVE	DENOMINAZIONE	GRUPPO BONATESTA		DISTANZA [km]	3
	DENOMINAZIONE	CEMAT		DISTANZA [km]	2
	DENOMINAZIONE			DISTANZA [km]	
AEROPORTI CON CUI ESISTONO RELAZIONI OPERATIVE	DENOMINAZIONE	PAPOLA		DISTANZA [km]	5
	DENOMINAZIONE			DISTANZA [km]	

INFRASTRUTTURE LATO MARE											
NUMERO IMBOCCATURE				1			**NUMERO DI MOVIMENTI DI ENTRATA/USCITA CONTEMPORANEAMENTE POSSIBILI**				5
TIPOLOGIA DI CARICO	**CARATTERISTICHE GEOMETRICHE**				**RACCORDO FERROVIARIO**		**SERVIZI PER LA LOGISTICA**				
							SERVIZI DOGANALI	NO ☐ SI ☒	**GIORNI DI APERTURA SETTIMANALE**	L☒ M☒ M☒ G☒ V☒ S☒ D☒	
							SERVIZI FITOSANITARI	NO ☐ SI ☒	**GIORNI DI APERTURA SETTIMANALE**	L☒ M☒ M☒ G☒ V☒ S☒ D☒	
	LUNGHEZZA BANCHINE [m]	NUMERO DI ORMEGGI	FONDALI [m]	DIMENSIONI MASSIME NAVI (LARGHEZZA x LUNGHEZZA) [m]	NUMERO BINARI	PRESENZA STAZIONI INTERNE	SUPERFICI STOCCAGGIO SCOPERTE [mq]	SUPERFICI STOCCAGGIO COPERTE (MAGAZZINI) [mq]	SUPERFICI STOCCAGGIO PER REFRIGERATI [mq]	ATTREZZATURE PER IL TRASBORDO	
PASSEGGERI (INCLUSE CROCIERE)	1000	16	10	300	1	NO ☐ SI ☒	–	–	–		
RO-RO (INCLUSE RO-PAX)	1000	16	10	300		NO ☐ SI ☐	500				
CONTAINER LO-LO	500	10	4	250		NO ☐ SI ☐	3000			GRU PACECO	
SOLIDE RINFUSE	2500	15	13	300		NO ☐ SI ☐				GRU - BENNE - NASTRO TRASPORTATORE	
LIQUIDE RINFUSE	3000	20	13	300	1	NO ☒ SI ☐					
MERCI VARIE	3500	20	13	300		NO ☐ SI ☐	2000	1000			
NON SPECIFICATA (*)						NO ☐ SI ☐					
TOTALE	4000	35	–	–		–	5500	1000		–	

(*) BANCHINE ED ORMEGGI UTILIZZATI PER PIÙ TIPOLOGIE DI CARICO

3.3 Domanda di mobilità attuale

3.3.1 DOMANDA PASSEGGERI

Il trasporto marittimo dei passeggeri in Puglia vede come principali porti di riferimento Bari e Brindisi.

Nel 2006 dal porto di Bari sono partiti traghetti con destinazione Albania, Grecia, Croazia e Montenegro per un traffico complessivo di 1.272.023 passeggeri, ripartiti per destinazioni come indicato nel grafico seguente.

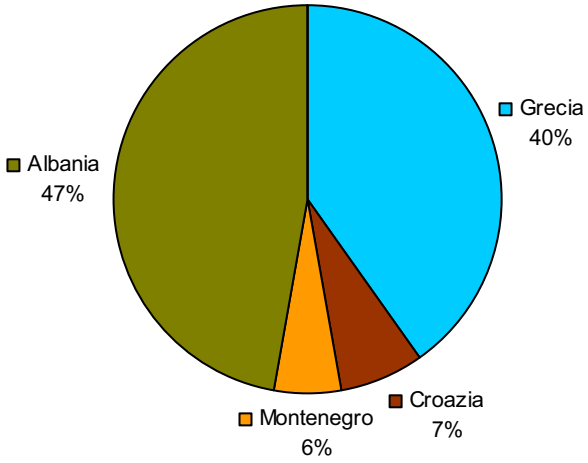


Grafico 145. Ripartizione dei passeggeri dei traghetti di linea per destinazione – Porto di Bari – Anno 2006.

In aggiunta ai servizi di linea, il porto di Bari è interessato anche dal traffico crocieristico che nel 2006 ha rappresentato quasi il 20% del traffico totale di passeggeri transitati al porto barese.

Tabella 124. Traffico di passeggeri – anno 2006 – Porto di Bari.

	Da/Per	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Linea	Grecia	513.241	435.877	354.350	409.076	430.420	428.466	481.512
	Croazia	86.231	81.566	70.220	60.907	54.193	48.413	39.416
	Montenegro	71.480	59.953	53.572	57.519	82.472	66.674	51.883
	Albania	601.065	599.573	598.434	567.333	491.122	496.765	475.598
	Israele	0	0	0	0	0	0	0
	Turchia	6	0	0	0	0	25	0
	Italia	0	0	0	0	455	0	0
	Totale	1.272.023	1.176.969	1.076.576	1.094.835	1.058.662	1.040.343	1.048.409
Crociera		303.338	277.979	262.888	213.984	203.431	145.781	106.789
Totale		1.575.361	1.454.948	1.339.464	1.308.819	1.262.093	1.186.124	1.155.198

Il traffico di passeggeri (sommando i contributi dei traghetti di linea con quelli delle crociere) ha raggiunto, nel 2006, 1.575.361 unità ed è frutto di un costante aumento registratosi negli ultimi anni, come indicato nella seguente immagine.

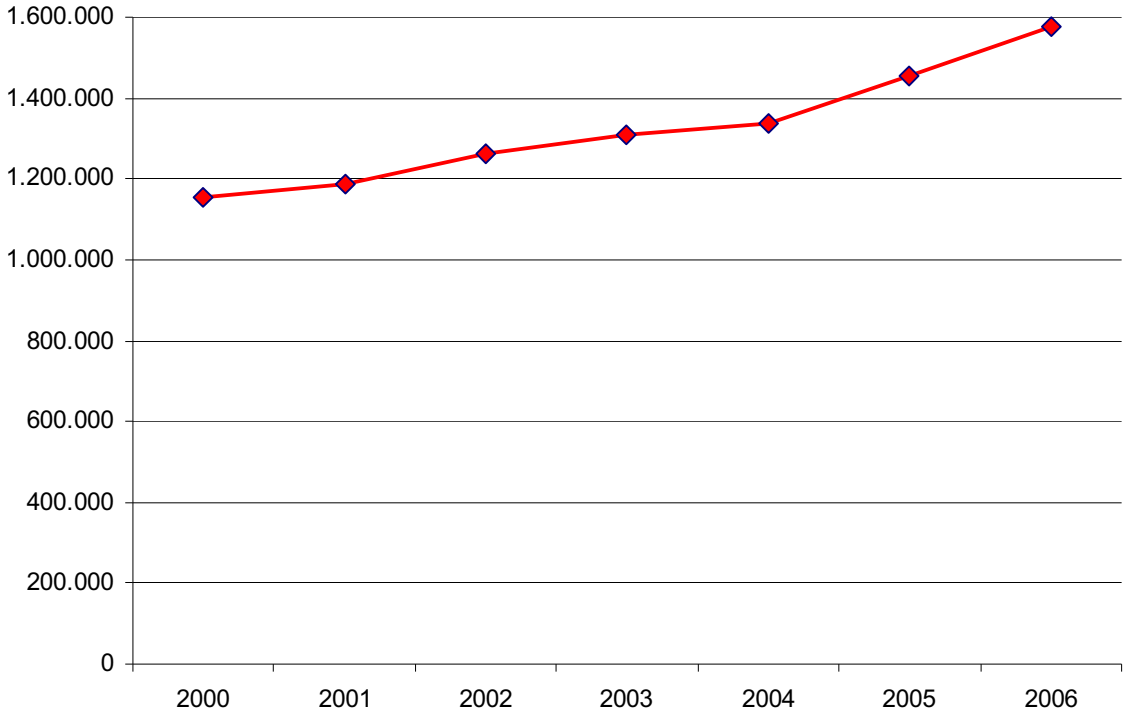


Grafico 146. Trend del traffico di passeggeri complessivo (linea + crociere) – Porto di Bari.

Il porto di Brindisi, nel 2006, ha accolto solamente servizi di linea per un traffico complessivo di passeggeri pari a 454.405 unità. Le destinazioni servite sono state Grecia, Albania e Turchia, con netta prevalenza della Grecia che rappresenta il 74% del volume totale di passeggeri transitato per il porto brindisino.

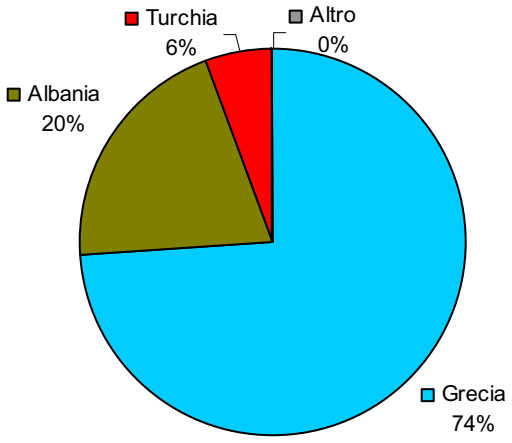


Grafico 147. Ripartizione dei passeggeri dei traghetti di linea per destinazione – Porto di Brindisi – Anno 2006.

Contrariamente al porto di Bari, il porto di Brindisi ha visto, negli ultimi anni, un netto calo dei passeggeri, passando da quasi 1.000.000 di unità nel 2000 a soli 454.000 passeggeri nel 2006.

Tabella 125. Traffico di passeggeri – anno 2006 – Porto di Brindisi.

	Da/Per	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Linea	Grecia	335.852	417.228	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
	Albania	92.702	92.410	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
	Turchia	25.832	52.539	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
	Altro	19	80	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
	Totale	454.405	562.257	544.457	684.578	721.187	863.211	949.894

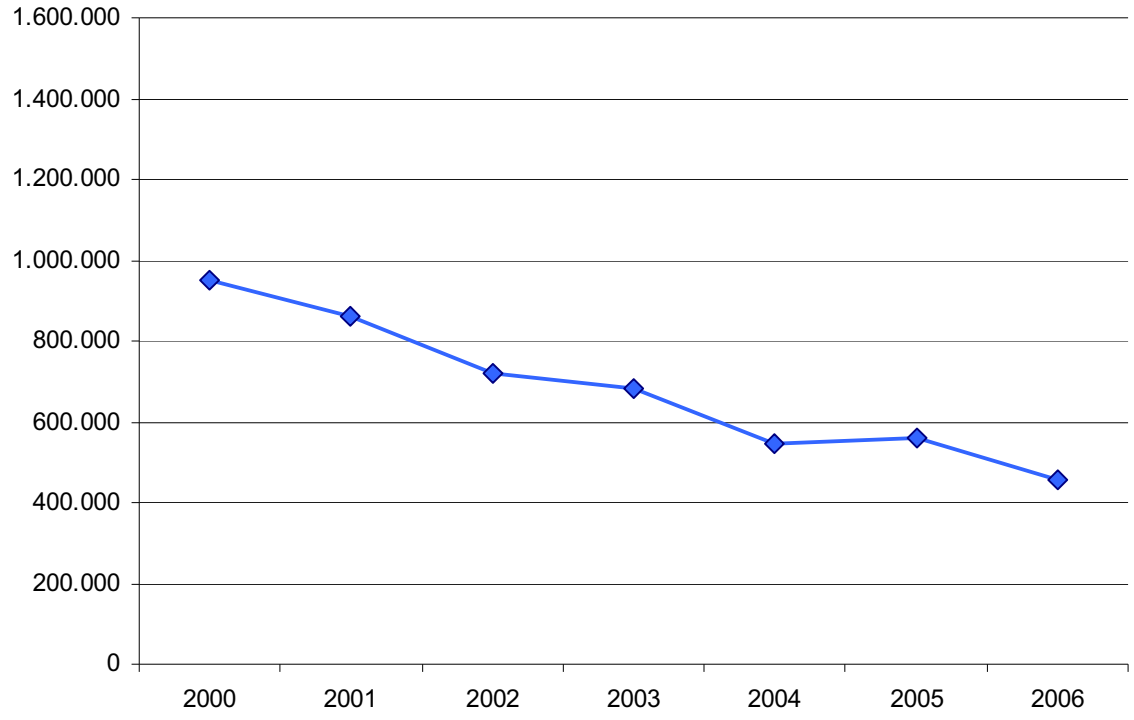


Grafico 148. Trend del traffico di passeggeri complessivo – Porto di Brindisi.

Infine si riportano le linee di desiderio della matrice marittima dei servizi di linea, per i porto di Bari (in rosso) e Brindisi (in blu).

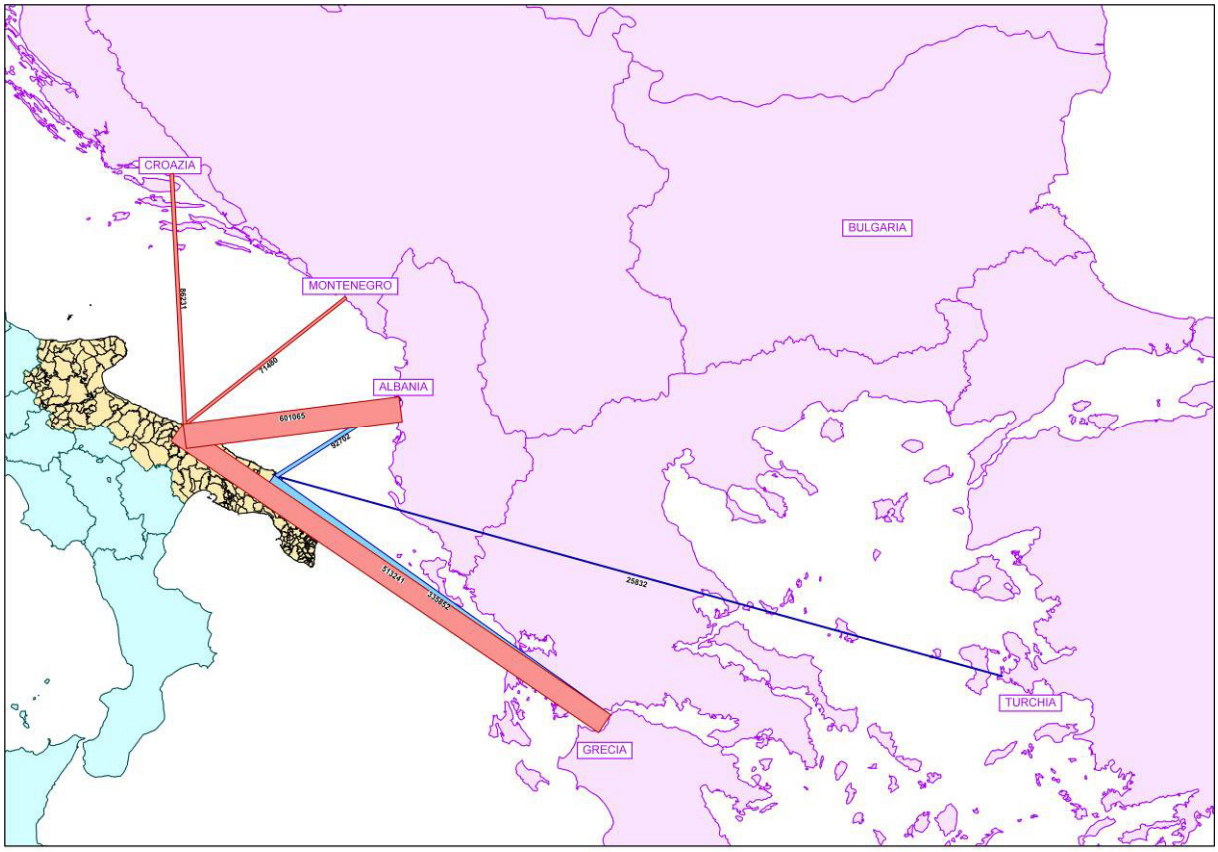


Figura 86. Linee di desiderio per le relazioni di linea – Porti di Bari e Brindisi.

3.3.2 DOMANDA MERCI

3.3.2.1 Il traffico container ell ruolo del porto di Taranto

Dal 2006, il porto di Taranto è il 2° porto nazionale e 18° porto europeo per il volume complessivo delle merci movimentate.[...]. Il volume delle merci movimentate dal 1995 al 2006 presenta una linea di tendenza costantemente positiva, con il massimo storico raggiunto Nell'anno 2006 con 49.434.294 di tonn. (Fonte: POT 2008-2010 del Porto di Taranto).

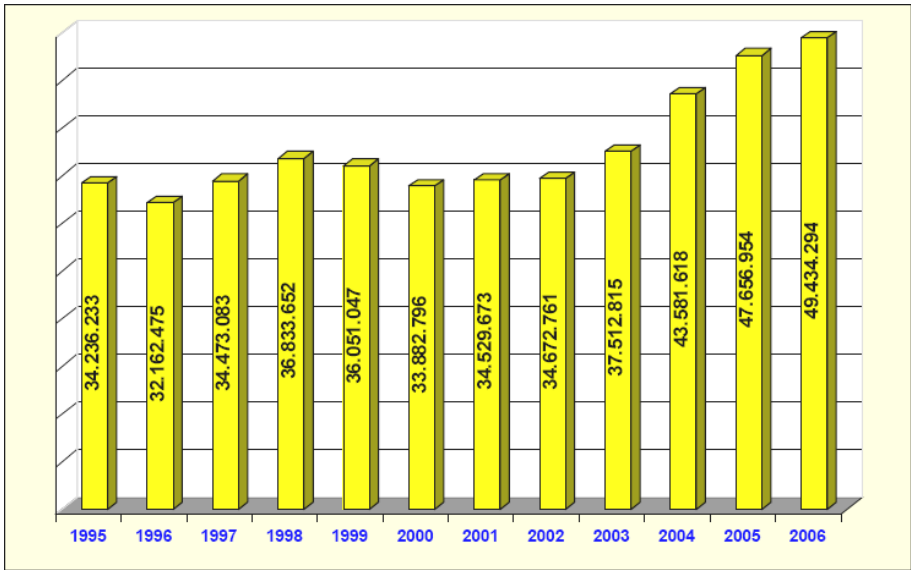


Grafico 149. Volume merci movimentate 1995-2006 – Porto di Taranto (Fonte: POT 2008-2010 del Porto di Taranto).

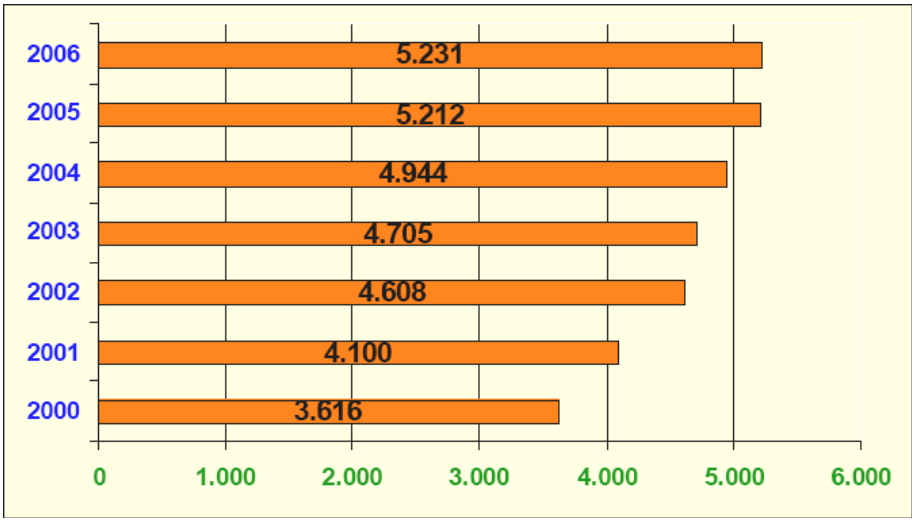


Grafico 150. Navi partite+arrivate 2000-2006 – Porto di Taranto (Fonte: POT 2008-2010 del Porto di Taranto).

Attualmente il porto offre 10 linee di navigazione, 4 di navigazione oceanica e 6 feeder:

- Linea CEM – China-Europe-Mediterranean Service
- Linea FEM – Far East- Mediterranean Service
- Linea ADR – China Adriatic Express Service
- Linea MUS – Mediterranean Usa (East Coast)
- Linea Feeder GT1 – Greece-Turkey Service (percorso: Taranto-Piraenus-Izmir)

- Linea Feeder GT2 – Greece-Turkey Service (percorso: Taranto-Salonicco-Haydarpasa-Gelmlik)
- Linea Feeder IMS – Inter Mediterranean Service
- Linea Feeder CTS – Civitavecchia-Tunis Service
- Linea Feeder TEX
- Linea Feeder SPL

Dal porto di Taranto partono inoltre attualmente 15/20 treni settimanali (tre partenze giornaliere) per gli interporti di Nola, Bologna ed Ancona.

La domanda complessiva di traffico merci del porto di Taranto per ciascuna tipologia di carico e il trend 1996-2007 è rappresentata nella Tabella 126.

Tabella 126. Porto di Taranto: trend traffico merci 1996-2007.

Tipologia di Carico		2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996
	Arrivi	n.d.	2.623	2.598	2.474	2.359	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
	Partenze	n.d.	2.608	2.614	2.470	2.346	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Numero Navi	Totale	n.d.	5.231	5.212	4.944	4.705	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
	Sbarchi	3.870.380	3.554.601	3.224.025	3.671.228	3.533.735	2.909.414	4.196.246	4.630.726	4.664.471	4.932.891	4.802.848	4.077.102
	Imbarchi	4.438.557	3.958.786	3.682.727	3.118.038	2.876.312	2.270.649	1.283.537	1.646.874	1.460.024	1.492.396	1.290.349	870.917
Rinfuse Liquide [t]	Totale	8.308.937	7.513.387	6.906.752	6.789.266	6.410.047	5.180.063	5.479.783	6.277.600	6.124.495	6.425.287	6.093.197	4.948.019
	Sbarchi	19.480.303	21.529.725	21.341.057	18.708.851	15.251.155	15.141.645	17.383.492	18.014.888	20.578.635	20.802.520	17.834.842	18.134.062
	Imbarchi	2.507.389	2.727.145	2.776.048	2.456.489	2.087.686	2.273.213	3.634.926	2.449.971	2.346.982	2.985.929	2.823.758	1.952.664
Rifuse Solide [t]	Totale	21.987.692	24.256.870	24.117.105	21.165.340	17.338.841	17.414.858	21.018.418	20.464.859	22.925.617	23.788.449	20.658.600	20.086.726
	Sbarchi	23.350.683	25.084.326	24.565.082	22.380.079	18.784.890	18.051.059	21.579.738	22.645.614	25.243.106	25.735.411	22.637.690	22.211.164
	Imbarchi	6.945.946	6.685.931	6.458.775	5.574.527	4.963.998	4.543.862	4.918.463	4.096.845	3.807.006	4.478.325	4.114.107	2.823.581
Totale rinfuse [t]	Totale	30.296.629	31.770.257	31.023.857	27.954.606	23.748.888	22.594.921	26.498.201	26.742.459	29.050.112	30.213.736	26.751.797	25.034.745
	Sbarchi	2.474.230	3.298.055	2.576.698	2.781.592	2.995.290	2.765.370	1.137.999	0	0	0	0	0
	Imbarchi	2.277.140	2.938.677	2.483.657	2.590.952	2.636.741	2.340.225	1.014.593	0	0	0	0	0
Merci in container [t]	Totale	4.751.370	6.236.732	5.060.355	5.372.544	5.632.031	5.105.595	2.152.592	0	0	0	0	0
	Sbarchi	372.045	453.136	360.735	381.922	331.940	235.836	101.516	0	0	0	0	0
	Imbarchi	383.889	439.167	356.121	381.396	326.486	235.734	96.239	0	0	0	0	0
Merci in container [teu]	Totale	755.934	892.303	716.856	763.318	658.426	471.570	197.755	0	0	0	0	0
	Sbarchi	0	0	0	6.549	0	0	0	0	0	0	0	0
	Imbarchi	0	0	0	6.590	0	0	0	0	0	0	0	0
RO-RO [t]	Totale	0	0	0	13.139	0	0	0	0	0	0	0	0
	Sbarchi	0	0	0	289	0	0	0	0	0	0	0	0
	Imbarchi	0	0	0	265	0	0	0	0	0	0	0	0
RO-RO [n]	Totale	0	0	0	554	0	0	0	0	0	0	0	0

Tipologia di Carico		2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996
Altri merci varie [t]	Sbarchi	3.499.341	2.562.572	2.850.936	2.355.877	1.632.740	825.560	1.008.373	607.893	928.556	111.727	859.641	512.611
	Imbarchi	8.674.092	8.864.733	8.721.806	7.885.452	6.499.156	6.146.685	4.870.507	6.532.444	6.072.379	6.508.189	6.861.645	6.615.119
	Totale	12.173.433	11.427.305	11.572.742	10.241.329	8.131.896	6.972.245	5.878.880	7.140.337	7.000.935	6.619.916	7.721.286	7.127.730
Totale merci varie [t]	Sbarchi	5.973.571	5.860.627	5.427.634	5.144.018	4.628.030	3.590.930	2.146.372	607.893	928.556	111.727	859.641	512.611
	Imbarchi	10.951.232	11.803.410	11.205.463	10.482.994	9.135.897	8.486.910	5.885.100	6.532.444	6.072.379	6.508.189	6.861.645	6.615.119
	Totale	16.924.803	17.664.037	16.633.097	15.627.012	13.763.927	12.077.840	8.031.472	7.140.337	7.000.935	6.619.916	7.721.286	7.127.730
Totale [t]	Sbarchi	29.324.254	30.944.953	29.992.716	27.524.097	23.412.920	21.641.989	23.726.110	23.253.507	26.171.662	25.847.138	23.497.331	22.723.775
	Imbarchi	17.897.178	18.489.341	17.664.238	16.057.521	14.099.895	13.030.772	10.803.563	10.629.289	9.879.385	10.986.514	10.975.752	9.438.700
	Totale	47.221.432	49.434.294	47.656.954	43.581.618	37.512.815	34.672.761	34.529.673	33.882.796	36.051.047	36.833.652	34.473.083	32.162.475

Il ruolo del porto di Taranto è fondamentale per lo sviluppo dell'economia regionale soprattutto se inquadrato nello scenario mondiale: il traffico container è in continua crescita a livello mondiale e nei porti europei e i flussi che interessano la rotta del canale di Suez, intercettata da Taranto, sono quelli che mostrano il tasso di crescita più alto.

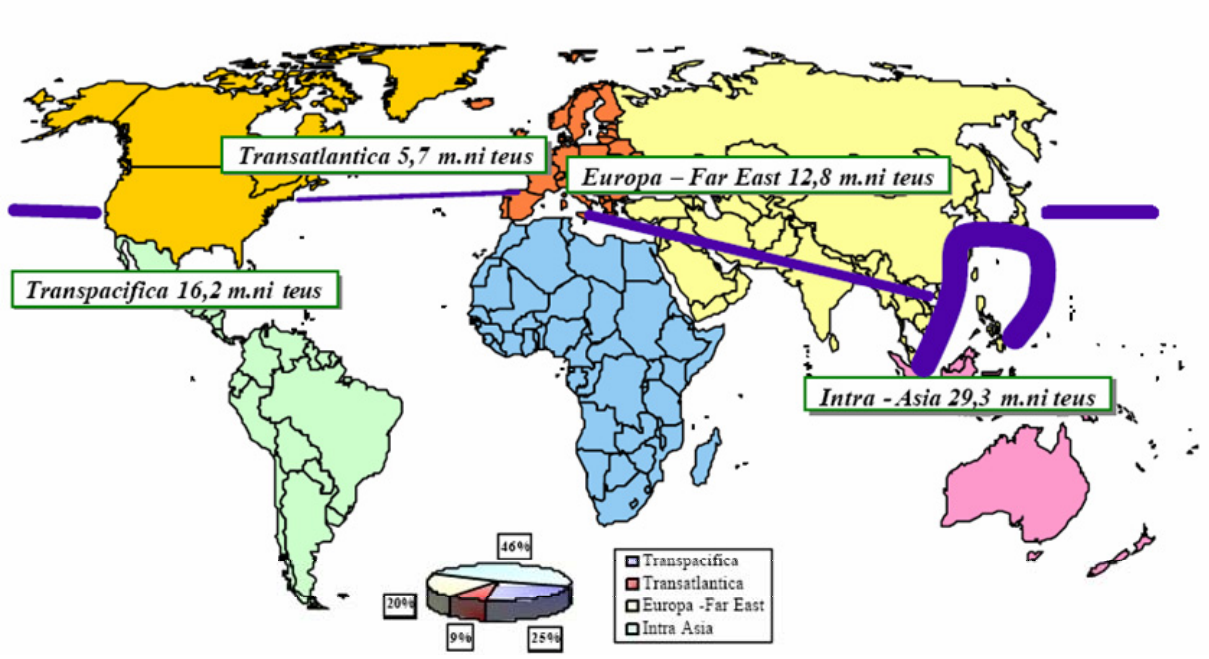


Figura 87. Le principali rotte mondiali. Dati 2004 (Fonte: Drewry)

Il traffico mondiale di container dal 1995 ad oggi è cresciuto con un tasso annuale del 10% e si prevede che la domanda aumenterà del 60% entro il 2010 (per arrivare a 495 milioni di teu) e di un ulteriore 32% **entro il 2015**, pari a **647 milioni di teu movimentati in tutto il mondo** (fonte: Ocean Shipping Consultants, "Marketing of Container Terminals", 2005). In particolare, il volume complessivo del traffico container nei porti europei e mediterranei è attualmente di 77,23 milioni di teu, avendo registrato un incremento del 126% dal 1995 al 2004. Nello stesso decennio la quota del Sud Europa è passata dal 39,6% al 46,2% (Fonte: Allegato 4 Master Plan Autostrade del Mare Regione Puglia).

L'**imporsi a scala mondiale delle economie asiatiche** ha indotto profondi cambiamenti nell'assetto del trasporto marittimo, sia in termini di rotte – i porti del Mediterraneo hanno appunto beneficiato dell'incremento dei flussi dall'Estremo Oriente all'Occidente – sia in termini di modelli organizzativi e caratteristiche delle flotte.

I porti dell'area dell'Asia orientale sono cresciuti sia nel volume del traffico, sia nel numero di scali attrezzati per la movimentazione dei container. Le tabelle che seguono, tratte dallo studio dell'Isfort "*Opzione Mediterranea 2006 Alla ricerca della competitività del sistema logistico italiano oltre*

l'alibi del gap infrastrutturale", evidenziano il peso crescente dei porti, riflesso dell'economia emergente, dell'Asia orientale e la relativa perdita di posizioni nella graduatoria degli scali marittimi dei porti europei.

Tabella 127. Primi 20 porti containerizzati nel 2005 (container movimentati in TEU). Fonte Isfort.

2005	2004	Porto	Paese	2005	2004	Var. %
1	1	Hong Kong	Cina	22,427,000	21.932.000	2,3
2	2	Singapore	Cina	22,288,000	20.600.000	8,2
3	3	Shangai	Cina	18,084,000[3]	14.557.200	24,2
4	4	Shenzen	Cina	16,197,100	13.650.000	18,7
5	5	Busan	Corea	10,857,326	11.430.000	-5,0
6	6	Kaohsiung	Taiwan	9,470,000	9.710.000	-2,5
7	7	Rotterdam	Olanda	9,300,000	8.300.000	10,7
8	9	Amburgo	Germania	8,050,000	7.003.479	14,9
9	10	Dubai	Emirati Arabi	7,619,222	6.428.883	18,5
10	8	Los Angeles	Stati Uniti	7,484,624	7.321.440	2,2
11	11	Anversa	Belgio	6,482,029	6.063.746	6,9
12	14	Quingdao	Cina	6,310,000	5.139.700	22,8
13	12	Long Beach	Stati Uniti d'America	6,164,0465	5.779.852	6,6
14	13	Port Klang	Malesia	5,543,527	5.243.593	5,7
15	17	Ningbo	Cina	5,191,000	4.005.500	29,6
16	18	Tianjin	Cina	4,801,000	3.814.000	25,9
17	15	New York/New Jersey	Stati Uniti d'America	4,800,000	4.400.000	9,1
18	22	Guangzou	Cina	4,684,000	3.308.200	41,6
19	16	Tanjung Pelepas	Malesia	4,169,177	4.020.421	3,7
20	19	Laem Chabang	Thailandia	3,765,967	3.624.000	3,9

Tabella 128. Primi 20 porti containerizzati nel 1998 (container movimentati in TEU). Fonte Isfort.

Classifica	Porto	Paese	1998
1	Singapore	Cina	15.100.000
2	Hong Kong	Cina	14.650.000
3	Kaohsiung	Taiwan	6.271.053
4	Rotterdam	Olanda	6.032.000
5	Busan	Corea	5.752.955
6	Long Beach	Stati Uniti d'America	4.097.689
7	Amburgo	Germania	3.550.000
8	Los Angeles	Stati Uniti d'America	3.378.218
9	Anversa	Belgio	3.265.750
10	Shanghai	Cina	3.066.000
11	Dubai	Emirati Arabi	2.800.000
12	Felixtowe	Gran Bretagna	2.500.000

13	New York/New Jersey	Stati Uniti d'America	2.450.000
13	Tokyo	Giappone	2.450.000
15	Yokohama	Giappone	2.200.000
16	Gioia Tauro	Italia	2.125.640
17	Kobe	Giappone	2.087.000
18	San Juan	Messico	1.992.150
19	Tanjung Priok	Indonesia	1.898.069
20	Algesiras	Spagna	1.825.614

La tabella seguente mostra i volumi registrati e le previsioni di crescita del traffico container tra Estremo Oriente e area del Mediterraneo (Europa), stimati dalla Drewry:

Tabella 129. Volumi di traffico di container 1999-2010 sulla relazione Mediterraneo/Estremo Oriente; (migliaia di teu). Fonte: CNEL su dati del studio annuale "The Drewry Container Market Review – 2005/06".

	direttrice Europa-Estremo Oriente	% crescita	Rapporto Est/Ovest	direttrice Estremo Oriente-Europa	% crescita
1999	570	6,6	2.1	1.198	-1,6%
2005	1.014	12,0	2.5	2.552	20,8
2006	1.071	5,6	2.7	2.890	13,2
2007	1.148	7,2	2.8	3.187	10,3
2008	1.239	7,9	2.8	3.491	9,5
2009	1.334	7,7	2.8	3.802	8,9
2010	1.435	7,5	2.8	4.121	8,4

La prima conseguenza dell'espansione dei volumi di traffico dell'area asiatica è la **crescita della quota di traffico transhipment**, la seconda l'aumento della portata delle navi (**aumento delle dimensioni delle navi**), che accentuerà ancora di più nei prossimi anni la concentrazione del traffico intercontinentale su pochi porti hub dotati di infrastrutture adeguate (fondali, banchine e aree di movimentazione) collegati a porti feeder (modello *hub&spoke*). Taranto è in grado di cogliere questa evoluzione come un'opportunità di crescita da riversare su tutto il sistema regionale.

Considerando i porti europei e mediterranei, il traffico complessivo di transhipment è attualmente (2004) pari a 22,5 milioni di teu, che si prevedono crescere di un valore compreso tra l'80 e il 97% entro il 2010 (23,5-25,7 milioni di teu) contro il valore compreso tra il 50 e il 61% (33,9-36,3 milioni di teu) del traffico dei regional ports (Fonte: Allegato 4 Autostrade del Mare Regione Puglia su dati OSC).

Considerando i porti dell'area mediterranea e nello specifico quelli italiani, la crescita relativa del traffico transhipment è ancora più evidente.

Tabella 130. Previsioni di crescita della domanda di traffico transhipment di container; ipotesi di base (milioni di teu). Fonte: CNEL su dati del rapporto 2006 di Ocean Shipping Consultants "The European & Mediterranean Containerport Markets to 2015"

	2005	2010	2015
Mediterraneo Occidentale[4]	4,50	8,17	12,28
Mediterraneo Centrale[5]	6,94	10,40	15,46
Mediterraneo Orientale/Mar Nero[6]	2,66	5,10	8,34
Italia	4,94	7,69	11,60

Tabella 131. Previsioni di crescita della domanda di traffico non transhipment di container; ipotesi di base (milioni di teu). Fonte: CNEL su dati del rapporto 2006 di Ocean Shipping Consultants "The European & Mediterranean Containerport Markets to 2015"

	2005	2010	2015
Mediterraneo Occidentale	6,01	8,64	11,75
Mediterraneo Centrale	5,57	7,79	10,86
Mediterraneo Orientale/Mar Nero	9,64	16,12	24,48
Italia	4,78	6,33	8,24

Le merci che interesseranno il Mediterraneo saranno trasportate, lungo la direttrice transcontinentale che, attraverso il Canale di Suez recentemente allargato in risposta alla crescente domanda di traffico, collega Cina ed Estremo Oriente con l'Europa (e oltre con l'Atlantico), su **navi sempre più grandi** (il c.d. fenomeno del gigantismo navale), che necessitano di porti dotati di **fondali profondi fino a 18 metri**; i carichi sempre maggiori necessiteranno di spazi a terra sempre più vasti per la movimentazione delle merci; fondamentale sarà inoltre la capacità del porto di dare accessibilità a mercati di produzione e consumo rilevanti, capaci di assorbire le merci in arrivo con bassi costi di arrivo a destinazione.

I porti italiani possono intercettare i flussi di merci su questa direttrice intersecandoli con le direttrici est-ovest (Europa orientale-Penisola Iberica) e nord-sud (Europa Centrale-Mediterraneo meridionale), prima dei porti del Nord Europa. Attualmente i soli porti che dispongono di fondali profondi 18 metri in Italia sono Trieste e Gioia Tauro, mentre Taranto presenta allo stato attuale fondali di 15 m.

Tuttavia, nonostante il vantaggio localizzativo, la competitività dei porti europei, soprattutto del Nord Europa, in termini di accessibilità e connettività a mercati forti attualmente è tale da annullare i

[4] Mediterraneo Occidentale: Spagna meridionale e orientale, Francia mediterranea, Marocco e Algeria.

[5] Mediterraneo Centrale: Italia, Malta, Slovenia, Croazia, Serbia e Montenegro, e Tunisia.

[6] Mediterraneo Orientale e Mar Nero: Grecia, Romania, Bulgaria, Ucraina, Russia (affaccio sul Mar Nero), Georgia, Turchia, Cipro, Israele mediterraneo, Libano, Siria ed Egitto mediterraneo.

benefici di un minore tempo di viaggio via mare che Taranto può garantire alle rotte provenienti dal Canale di Suez.

Tabella 132. Movimento Container nei principali porti europei (migliaia di Teu) – Fonte: Confitarma

Porti	2001	2002	2003	2004	2005	Var.% 2005/2004	Var.% 2004/2003
Rotterdam	6.100,0	6.515,4	7.100,0	8.300,0	9.287,0	11,9	16,9
Amburgo	4.700,0	5.374,0	6.138,0	7.003,5	8.088,0	15,5	14,1
Anversa	4.200,0	4.777,4	5.445,4	6.064,0	6.482,0	6,9	11,4
Bremerhaven	2.973,0	3.031,6	3.190,7	3.469,1	3.736,0	7,7	8,7
Gioa Tauro	2.488,0	2.954,0	3.080,7	3.261,0	3.161,0	-3,1	5,9
Algeciras	2.151,0	2.229,1	2.515,9	2.937,4	3.180,0	8,3	16,8
Felixstowe	2.800,0	2.750,0	2.700,0	2.700,0	2.700,0	0,0	0,0
Le Havre	1.525,0	1.720,0	1.977,0	2.150,0	2.150,0	0,0	8,8
Valencia	1.506,0	1.821,0	1.992,0	2.127,0	2.397,9	12,7	6,8
Barcellona	1.400,0	1.461,2	1.652,4	1.883,0	2.071,0	10,0	14,0
Genova	1.527,0	1.530,9	1.605,9	1.628,6	1.625,0	-0,2	1,4
Pireo	1.166,0	1.350,0	1.605,0	1.550,0	1.550,0	0,0	-3,4
Malta	1.205,8	1.244,2	1.300,0	1.461,0	1.461,0	0,0	12,4
Southampton	1.170,0	1.275,7	1.377,8	1.441,0	1.441,0	0,0	4,6
Zeebrugge	870,0	959,0	1.220,0	1.200,0	1.420,0	18,3	-1,6
La Spezia	975,0	975,4	1.006,6	1.040,0	1.025,0	-1,4	3,3
Marsiglia	740,0	809,2	831,0	916,0	916,0	0,0	10,2
Taranto	186,0	471,0	658,0	763,3	717,0	-6,1	16,0
Livorno	521,0	547,0	593,0	638,6	659,0	3,2	7,7
Cagliari	29,0	47,0	314,0	501,2	631,0	25,9	59,6
Totale/Total	38.232,8	41.843,3	46.303,4	51.034,7	54.697,9	7,2	10,2
Totale porti italiani	5.726,0	6.525,4	7.258,3	7.832,7	7.818,0	-0,2	7,9
Incidenza porti italiani su tot.	15,0	15,6	15,7	15,3	14,3		
Incidenza porti italiani su incremento totale porti europei	2004/2003	12,1					
	2005/2004	-0,4					

Secondo le stime di Ocean Shipping Consultants i porti del Nord Europa arriveranno nel 2015 ad avere una capacità globale di movimentazione di 47,6 milioni di teu; in particolare Rotterdam passerà dagli 8,37 milioni di teu del 2003 ai 20,02 milioni nel 2015, Anversa da 6,15 a 15,98 milioni ed Amburgo da 6,95 a 14 milioni. Anche i porti del Mediterraneo occidentale incrementeranno significativamente la loro capacità: Algeciras passerà dai 2,90 milioni di teu del 2003 ai 9,10 milioni nel 2015,

Valencia da 2,30 a 6,15 milioni, Barcellona da 1,9 a 6 milioni. **Taranto, anche dopo le recenti opere di potenziamento del porto, offre una capacità di 2 milioni di teu** (contro gli 8 milioni previsti per Gioia Tauro entro il 2015, i 3,55 di Genova, gli 1,9 di La Spezia, l'1,05 di Livorno e gli 0,6 di Trieste).

Il vantaggio di 3-4 giorni di viaggio che offrono i porti italiani rispetto ai **competitor** del **Nord Europa**[7] è inoltre annullato in massima parte dalla grande efficienza e capillarità dei collegamenti terrestri (in particolare ferroviari) che i porti del nord garantiscono, nonché dalle economie di scala che le compagnie riescono ad ottenere in virtù dei grandi mercati di produzione e consumo espressi dalle aree settentrionali e centrali dell'Europa.

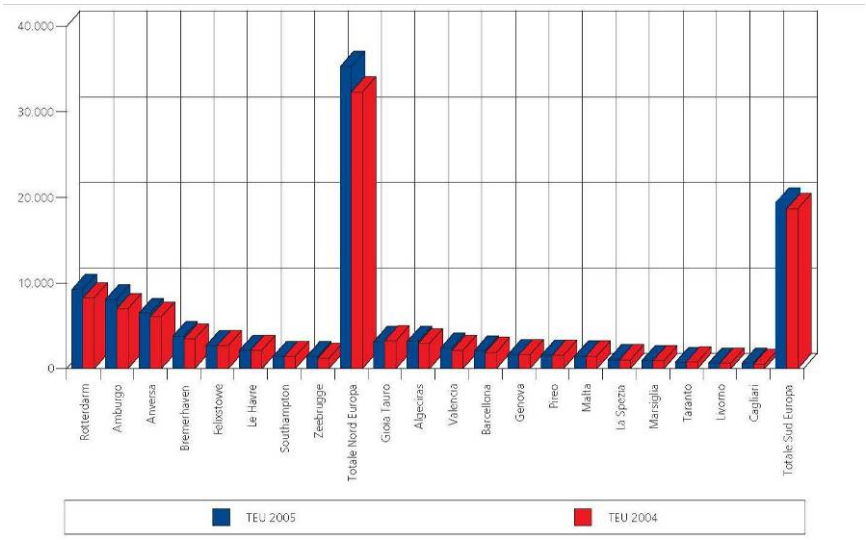


Grafico 151. Confronto tra porti del Nord Europa e del Sud Europa (migliaia di teu). Fonte: Confitarma su fonti varie.

I porti italiani sono svantaggiati anche rispetto ai competitor europei del **Mediterraneo occidentale** dal punto di vista delle infrastrutture, sia portuali sia terrestri. I porti spagnoli e francesi stanno infatti realizzando grandi investimenti per potenziare la capacità delle proprie strutture, che anche se più distanti dal Canale di Suez sono dotate di un buon bacino di produzione e consumo alle spalle; Spagna e Francia sono inoltre impegnate nel progetto comune di sviluppare un **asse ferroviario dedicato al traffico delle merci** che colleghi il centro intermodale di Duisburg con i porti di Algeciras, Valencia, Tarragona e Barcellona, che comprometterebbe ulteriormente l'attrattività dei porti italiani.

Per completare il quadro dei competitor va rilevato il tasso di crescita dei porti del **Mediterraneo orientale**, in particolare di Turchia e area del Mar Nero, per i quali, oltre agli incrementi storici dal

[7] La differenza di tempo per le rotte provenienti da Shangai e dirette in Europa tra gli approdi di Amburgo e Taranto è di circa 5 giorni.

1995 ad oggi, si prevede un aumento del traffico circa quadruplo rispetto ai valori stimati per l'Italia (Fonte: CNEL su dati OSC 2006).

Tabella 133. Volumi di traffico container nel Mediterraneo orientale (teu). Fonte CNEL su dati OSC 2006.

Main Ports of	1995	2000	2004
Greece	743.500	1.390.800	1.877.700
Turkey	727.400	1.546.900	3.032.700
Mar Nero	176.000	345.300	1.103.900
Med. Israel	858.000	1.349.900	1.588.300
Med. Egypt	1.225.200	1.713.000	2.251.700

Va infine considerato che proprio i paesi dell'Est europeo che gravitano sul Mediterraneo orientale vedranno aumentare il traffico di merci in destinazione (tramite feederaggio dai porti hub) provenienti da Cina ed Estremo oriente in virtù della maggior domanda che le economie emergenti esprimeranno nei prossimi anni.

3.3.2.2 Il traffico Ro-Ro e il ruolo dei porti di Bari e Brindisi

"Secondo le valutazioni degli studi condotti dal CNEL, trasformando in equivalenti TEU i mezzi pesanti sbarcati e imbarcati nei nostri porti, lo short sea shipping produce un traffico superiore a quello del movimento container. A questo concorrono non solo l'impetuosa crescita di nuove linee sul Mare Tirreno (…) ma soprattutto i circa 750.000 camion che sbarcano e s'imbarcano nei porti adriatici per i collegamenti giornalieri con Grecia, Turchia, Croazia, Albania ecc., di cui ***solo una quota oscillante tra il 20% e il 25% ha come destinazione l'Italia, i tre quarti di quel traffico è puro transito****."* (CNEL "Osservazioni e proposte" su "La competitività della portualità italiana"). Lo sbilanciamento a favore dell'internazionale è nettamente superiore sull'Adriatico, dove il traffico riguarda prevalentemente scambi internazionali e dove gli operatori marittimi sono per il 90% esteri (greci e turchi); sul Tirreno, al contrario, gli operatori marittimi sono per il 90% italiani e il traffico interessa prevalentemente le regioni italiane (Fonte: Master Plan nazionale delle Autostrade del Mare).

Analizzando la situazione del **porto di Bari**, si rileva che i due terzi del traffico commerciale che lo interessa sono rappresentati da merci varia con provenienza e/o destinazione Ro-Ro (camion e trailer). Nel 2006 i camion/trailer transitati nel porto di Bari sono stati 185.673 (+25,7% rispetto al 2005 e + 73% rispetto al 2000). La componete Ro-Ro rappresenta per il porto di Bari il traffico dominante del settore merci; nel 2006 le merci movimentate relativamente a tale componente sono state 3.628.895 tonn. (+25,6% rispetto al 2005 e + 72% rispetto al 2000). Il 74,4% della movimentazione totale ha provenienza/destinazione Grecia, il 22,92% Albania e Montenegro con il 2,41%. Turchia (0,08%) e Croazia (0,19%). Bari si configura quale come porto "hub" del traffico gommato proveniente dall'est.

La domanda complessiva di traffico merci del porto di Bari per ciascuna tipologia di carico e il trend 1996-2006 è rappresentata nella Tabella 134.

Tabella 134. Porto di Bari: trend traffico merci 1996-2006.

Tipologia di Carico		2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996
	Arrivi	2.962	3.012	2.988	2.935	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
	Partenze	2.964	3.007	2.985	2.944	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Numero Navi	Totale	5.926	6.019	5.973	5.879	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
	Sbarchi	82.064	100.192	34.327	20.203	49.708	58.020	69.146	40.360	26.911	14.360	n.d.
	Imbarchi	2.450	5.831	11.528	12.447	9.472	12.601	28.760	36.447	34.577	4.049	n.d.
Rinfuse Liquide [t]	Totale	84.514	106.023	45.855	32.650	59.180	70.621	97.906	76.807	61.488	18.409	11.854
	Sbarchi	1.484.723	1.361.201	1.241.794	1.443.932	1.184.179	1.397.769	1.243.335	812.979	701.231	749.741	n.d.
	Imbarchi	17.579	3.478	19.989	36.269	38.544	8.448	6.029	16.722	4.804	2.010	n.d.
Rifuse Solide [t]	Totale	1.502.302	1.364.679	1.261.783	1.480.201	1.222.723	1.406.217	1.249.364	829.701	706.035	751.751	724.518
	Sbarchi	1.566.787	1.461.393	1.276.121	1.464.135	1.233.887	1.455.789	1.312.481	853.339	728.142	764.101	n.d.
	Imbarchi	20.029	9.309	31.517	48.716	48.016	21.049	34.789	53.169	39.381	6.059	n.d.
Totale rinfuse [t]	Totale	1.586.816	1.470.702	1.307.638	1.512.851	1.281.903	1.476.838	1.347.270	906.508	767.523	770.160	736.372
	Sbarchi	0	35.595	55.170	41.914	20.119	1.777	1.675	4.501	1.119	3.009	12.798
	Imbarchi	532	39.633	66.300	64.247	43.969	5.255	5.179	27.244	4.204	22.670	284
Merci in container [t]	Totale	532	75.228	121.470	106.161	64.088	7.032	6.854	31.745	5.323	25.679	13.082
	Sbarchi	0	4.756	10.242	12.297	5.952	802	558	1.649	848	1.596	709
	Imbarchi	49	5.252	9.950	12.044	6.045	775	815	3.349	597	1.679	1.061
Merci in container [teu]	Totale	49	10.008	20.192	24.341	11.997	1.577	1.373	4.998	1.445	3.275	1.770
	Sbarchi	1.768.995	1.475.638	1.192.624	1.121.779	1.081.784	945.649	940.822	826.977	440.134	372.000	n.d.
	Imbarchi	1.760.319	1.334.463	1.132.636	1.130.784	1.107.132	1.017.905	1.110.959	1.015.200	577.868	527.615	n.d.
RO-RO [t]	Totale	3.529.314	2.810.101	2.325.260	2.252.563	2.188.916	1.963.554	2.051.781	1.842.177	1.018.002	899.615	20.242
	Sbarchi	n.d.	77.561	62.477	59.326	56.564	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
	Imbarchi	n.d.	70.148	59.389	58.734	57.914	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
RO-RO [n]	Totale	185.673	147.709	121.866	118.060	114.478	102.726	107.252	95.233	84.582	82.680	74.991
	Sbarchi	38.296	31.473	39.180	38.832	37.827	28.473	33.737	61.344	4.830	21.177	n.d.
	Imbarchi	60753	28.641	22.578	17.255	35.746	28.014	15.043	36.892	11.063	12.681	n.d.
Altri merci varie [t]	Totale	99.049	60.114	61.758	56.087	73.573	56.487	48.780	98.236	15.893	33.858	112.910
Totale merci varie [t]	Sbarchi	1.807.291	1.542.706	1.286.974	1.202.525	1.139.730	975.899	976.234	892.822	446.083	396.186	n.d.

Tipologia di Carico		2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996
	Imbarchi	1.821.604	1.402.737	1.221.514	1.212.286	1.186.847	1.051.174	1.131.181	1.079.336	593.135	562.966	n.d.
	Totale	3.628.895	2.945.443	2.508.488	2.414.811	2.326.577	2.027.073	2.107.415	1.972.158	1.039.218	959.152	146.234
	Sbarchi	3.374.078	3.004.099	2.563.095	2.666.660	2.373.617	2.431.688	2.288.715	1.746.161	1.174.225	1.160.287	n.d.
	Imbarchi	1.841.633	1.412.046	1.253.031	1.261.002	1.234.863	1.072.223	1.165.970	1.132.505	632.516	569.025	n.d.
Totale [t]	Totale	5.215.711	4.416.145	3.816.126	3.927.662	3.608.480	3.503.911	3.454.685	2.878.666	1.806.741	1.729.312	882.606

La domanda complessiva di traffico merci del porto di Brindisi per ciascuna tipologia di carico e il trend 1996-2006 è rappresentata nella Tabella 135.

Tabella 135. Porto di Brindisi: trend traffico merci 1996-2006.

Tipologia di Carico		2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996
	Arrivi	1.137	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
	Partenze	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Numero Navi	Totale	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
	Sbarchi	2.430.407	2.430.407	2.452.371	3.388.740	3.648.703	3.870.075	3.683.621	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
	Imbarchi	539.318	539.318	588.816	434.713	496.764	491.322	661.716	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Rinfuse Liquide [t]	Totale	2.969.725	2.969.725	3.041.187	3.823.453	4.145.467	4.361.397	4.345.337	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
	Sbarchi	7.025.536	7.025.536	7.502.076	5.693.334	5.260.514	4.148.148	2.593.693	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
	Imbarchi	378.213	378.213	589.619	503.420	401.126	220.770	245.840	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Rifuse Solide [t]	Totale	7.403.749	7.403.749	8.091.695	6.196.754	5.661.640	4.368.918	2.839.533	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
	Sbarchi	9.455.943	9.455.943	9.954.447	9.082.074	8.909.217	8.018.223	6.277.314	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
	Imbarchi	917.531	917.531	1.178.435	938.133	897.890	712.092	907.556	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Totale rinfuse [t]	Totale	10.373.474	10.373.474	11.132.882	10.020.207	9.807.107	8.730.315	7.184.870	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
	Sbarchi	16.624	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
	Imbarchi	90.944	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Merci in container [t]	Totale	107.568	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
	Sbarchi	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
	Imbarchi	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Merci in container [teu]	Totale	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
	Sbarchi	n.d.	10.274	34.341	5.855	4.681	27.867	16.483	9.447	n.d.	n.d.	n.d.
	Imbarchi	n.d.	57.714	61.632	4.436	17.781	29.213	29.730	28.658	n.d.	n.d.	n.d.
RO-RO [t]	Totale	n.d.	67.988	95.973	10.291	22.462	57.080	46.213	38.105	n.d.	n.d.	n.d.
	Sbarchi	n.d.	782	1.705	1.722	460	3.291	3.409	2.178	n.d.	n.d.	n.d.
	Imbarchi	n.d.	1.384	1.751	349	463	3.065	3.463	2.632	n.d.	n.d.	n.d.
RO-RO [n]	Totale	2.679	2.166	3.456	2.071	923	6.356	6.872	4.810	n.d.	n.d.	n.d.
	Sbarchi	10.805	10.805	7.660	20.685	12.565	98.503	90.571	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
	Imbarchi	5.855	5.855	11.606	43.499	44.092	132.826	129.788	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Altri merci varie [t]	Totale	16.660	16.660	19.266	64.184	56.657	231.329	220.359	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Totale merci varie [t]	Sbarchi	27.429	21.079	42.001	26.540	17.246	126.370	107.054	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.

Tipologia di Carico		2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996
	Imbarchi	96.799	63.569	73.238	47.935	61.873	162.039	159.518	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
	Totale	124.228	84.648	115.239	74.475	79.119	288.409	266.572	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
	Sbarchi	9.466.748	9.477.022	9.996.448	9.108.614	8.926.463	8.144.593	6.384.368	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
	Imbarchi	1.014.330	981.100	1.251.673	986.068	959.763	874.131	1.067.074	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Totale [t]	Totale	10.497.702	10.458.122	11.248.121	10.094.682	9.886.226	9.018.724	7.451.442	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.

4 Trasporto aereo

4.1 Quadro di sintesi

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

4.2 Offerta di mobilità attuale

4.2.1 CARATTERISTICHE DEGLI AEROPORTI PUGLIESI

La Puglia dispone di quattro aeroporti civili, localizzati nei comuni di Foggia, Bari, Brindisi e Grottaglie, quest'ultimo attualmente non servito da voli passeggeri. La tabella seguente riassume le caratteristiche principali dei quattro scali:

Tabella 136. Caratteristiche delle infrastrutture dei quattro scali aeroportuali pugliesi. Fonte: Master Plan Aeroporti di Puglia, aggiornamento 2007.

	Bari	Brindisi	Foggia	Taranto
Posizione Geografica	41°08'21'' N Lat 16°45'57'' E.Long.	40°39'29'' N Lat 17°56'48''E.Long.	41°26'02'' N Lat 15°32'09''E.Long.	40°31'00'' N Lat 17°23'59''E.Long
Grandezza sedime	240 ha	127.000 ha	246.00 ha	130 ha
Pista di Volo	07 – 25	14 – 32 05 - 23	16 -34	17 – 35
Dimensioni	2440,00x45,00	2628,00 x 45,00 1970,00 x 45	1596,00 – 45,00	1870 – 45
Piazzole sosta aeromobili	18	12	4	2
Dimensioni	150.000,00 m^2	485.000,00 m^2	17.300 m^2	10.500 m^2
Max Land/T.O./h.	20 h	20 h	12 h	12 h
Aerostazione Passeggeri	29.000 mq	5474,00 mq	2.560,00 mq	9.600 mq
Banchi accettazione	29	12	2	2
Tempo medio accettazione	1.5 min	1.5 min	3 min	3 min
Sviluppo lunghezza nastri	280,00 m	60,00 m	50 m	20 m

Per quanto riguarda l'offerta di voli, allo stato attuale (orario invernale 2008-2009) Bari offre 265 coppie di voli settimanali con origine/destinazione sia sul territorio nazionale che europeo, Brindisi ne offre 115, ed infine Foggia offre 26 collegamenti settimanali, tutti destinati in Italia (Milano, Roma, Torino e Palermo).

Tabella 137. Numero di voli settimanali di linea dagli aeroporti pugliesi – 2008-2009.

Origine/Destinazione	Voli Settimanali da/per Bari	Voli Settimanali da/per Brindisi	Voli Settimanali da/per Foggia
Milano (tutti)	87	37	12
Roma	75	61	7
Venezia	14	6	0
Verona	12	0	0
Genova	10	0	0
Bologna	7	0	0
Parigi CDG	7	4	0
Pisa	7	0	0
Torino	7	0	4
Tirana	4	0	0
Atene	3	0	0
Bucarest Bbu	3	0	0
Colonia	3	0	0
Francoforte Hahn	3	0	0
Londra Stansted	3	3	0
Malta	3	0	0

Stoccarda	3	0	0
Timisoara	3	0	0
Amsterdam	2	0	0
Barcellona	2	0	0
Brussels	2	0	0
Madrid	2	0	0
Monaco	2	0	0
Praga	2	0	0
Ginevra	0	3	0
Memmingem	0	1	0
Palermo	0	0	3
Totale	265	115	26

Di seguito viene riportata anche la tabella relativa ai voli invernali del 2006-2007 i cui dati sono stati utilizzati per l'analisi effettuata nel 2007 e descritta nel § 4.2.2 relativa alla catchment area degli aeroporti.

Tabella 138. Numero di voli settimanali di linea dagli aeroporti pugliesi – 2006-2007.

Origine/Destinazione	Voli Settimanali da/per Bari	Voli Settimanali da/per Brindisi	Voli Settimanali da/per Foggia
Milano (tutti)	70	33	5
Roma	66	28	0
Venezia	18	6	0
Bologna	16	3	0
Verona	7	0	0
Trapani	7	0	0
Torino	7	0	0
Tirana	4	0	0
Stoccarda	4	0	0
Londra Stansted	4	3	0
Francoforte Hahn	3	0	0
Colonia	3	0	0
Mosca	2	0	0
Monaco	2	0	0
Zurigo	1	2	0
Totale	**214**	**75**	**5**

Dal confronto delle due tabelle precedenti si può notare come, rispetto al 2006-2007, attualmente alcune rotte aeree siano state incrementate (ad es. Milano e Roma), altre eliminate (Trapani, Mosca

e Zurigo) e altre aggiunte (ad es. Genova, Parigi e Pisa); nel complesso il numero di voli settimanali è aumentato di 51 unità per l'aeroporto di Bari, di 40 unità quello di Brindisi e 11 unità quello di Foggia.

4.2.2 ACCESSIBILITÀ AL SISTEMA AEROPORTUALE

La catchment area di un aeroporto non dipende esclusivamente dai tempi di collegamento a terra con l'aeroporto ma varia in funzione della tipologia di domanda e della frequenza di collegamenti offerti verso una determinata destinazione. Questa precisazione, oggetto di alcune analisi presentate più avanti, è fondamentale ai fini di una corretta pianificazione degli interventi complementari di potenziamento del trasporto aereo sul versante dell'accessibilità aeroportuale.

La maggior parte dei comuni pugliesi dista in auto non più di un'ora dall'aeroporto più vicino; fanno eccezione alcuni comuni delle aree periferiche del Gargano e del Salento distanti comunque non più di due ore dagli aeroporti rispettivamente di Foggia e Brindisi.

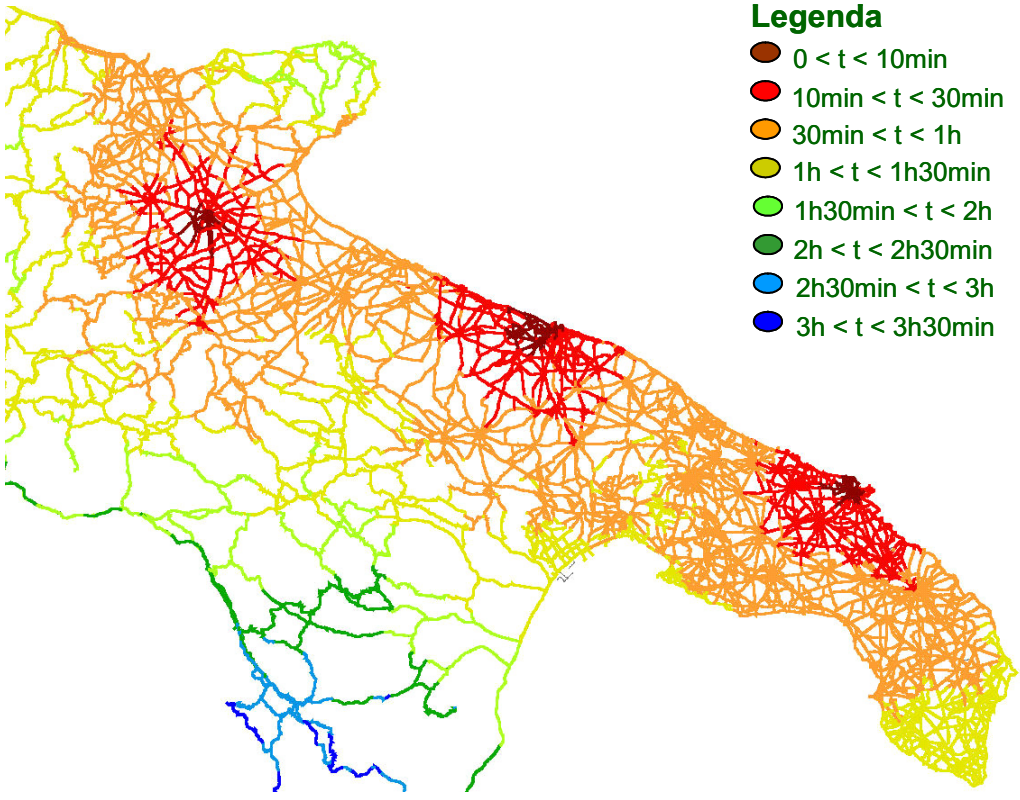


Figura 88. Isocrone di accessibilità con mezzo privato agli aeroporti di Foggia, Bari e Brindisi.

Le isocrone degli aeroporti pugliesi possono essere mostrate singolarmente in riferimento al bacino prevalente del singolo aeroporto.

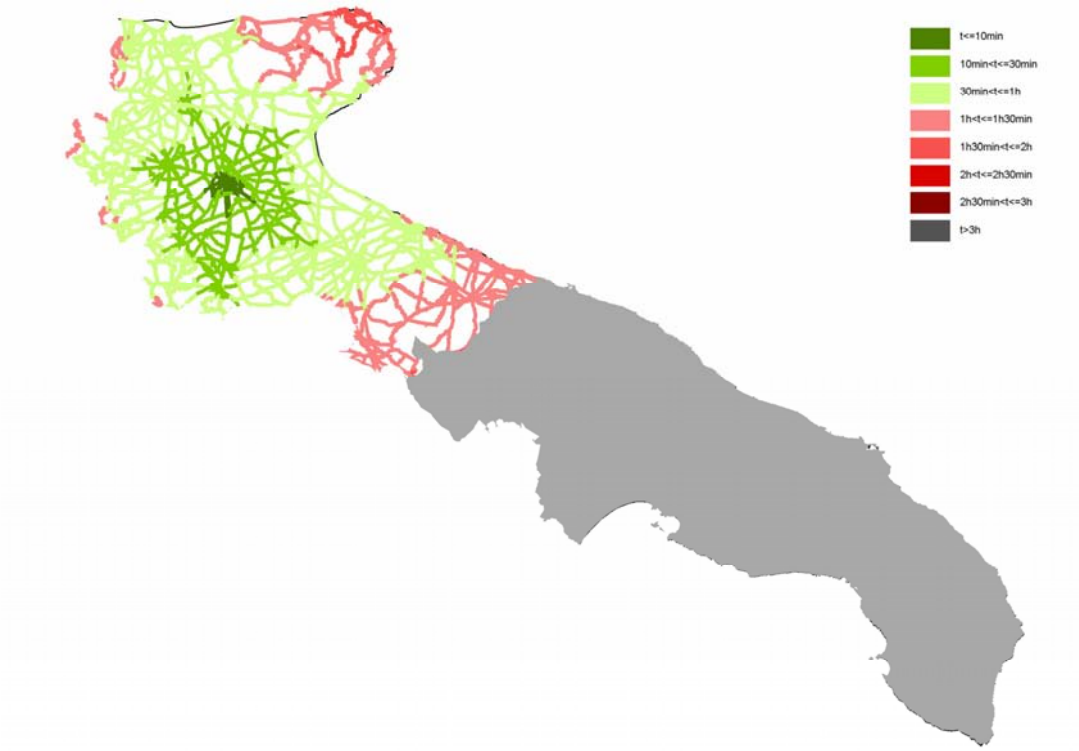


Figura 89. Isocrone di accessibilità con mezzo privato all'aeroporto di Foggia.



Figura 90. Isocrone di accessibilità con mezzo privato all'aeroporto di Bari.

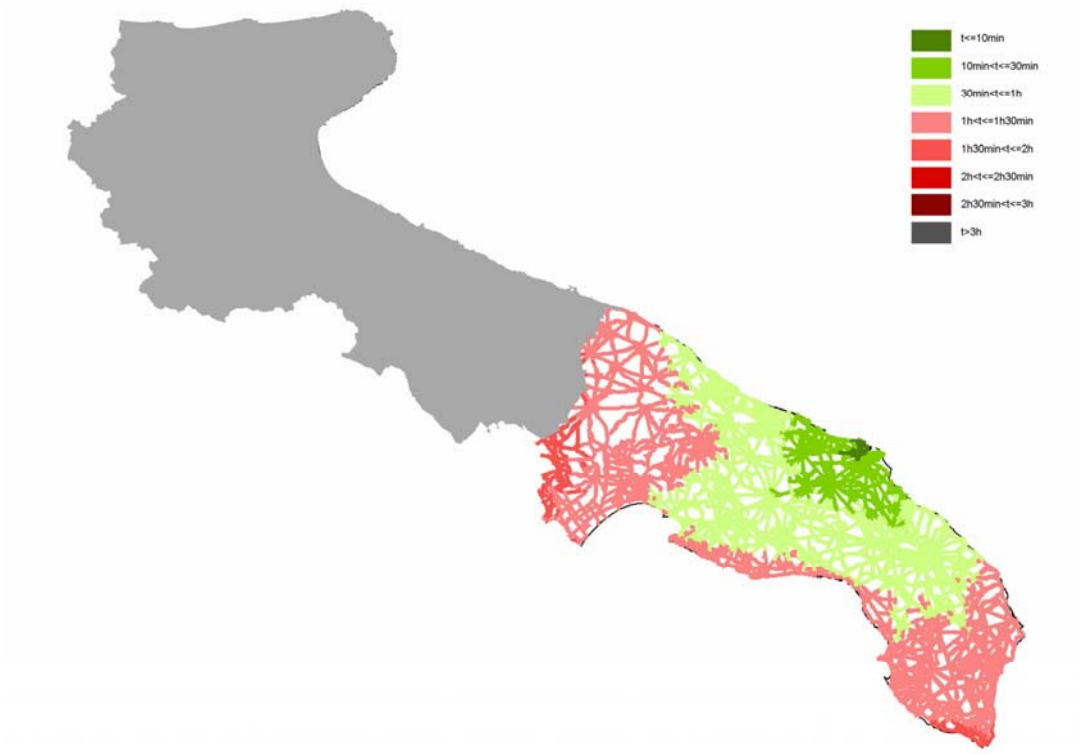


Figura 91. Isocrone di accessibilità con mezzo privato all'aeroporto di Brindisi.

Risultati analoghi, seppure tutti incrementati mediamente di circa 30', si ottengono analizzando l'accessibilità agli aeroporti mediante modalità ferroviaria (nell'ipotesi di collegamento finale in bus dalla stazione più vicina), a dimostrazione della capillarità della rete su ferro regionale.

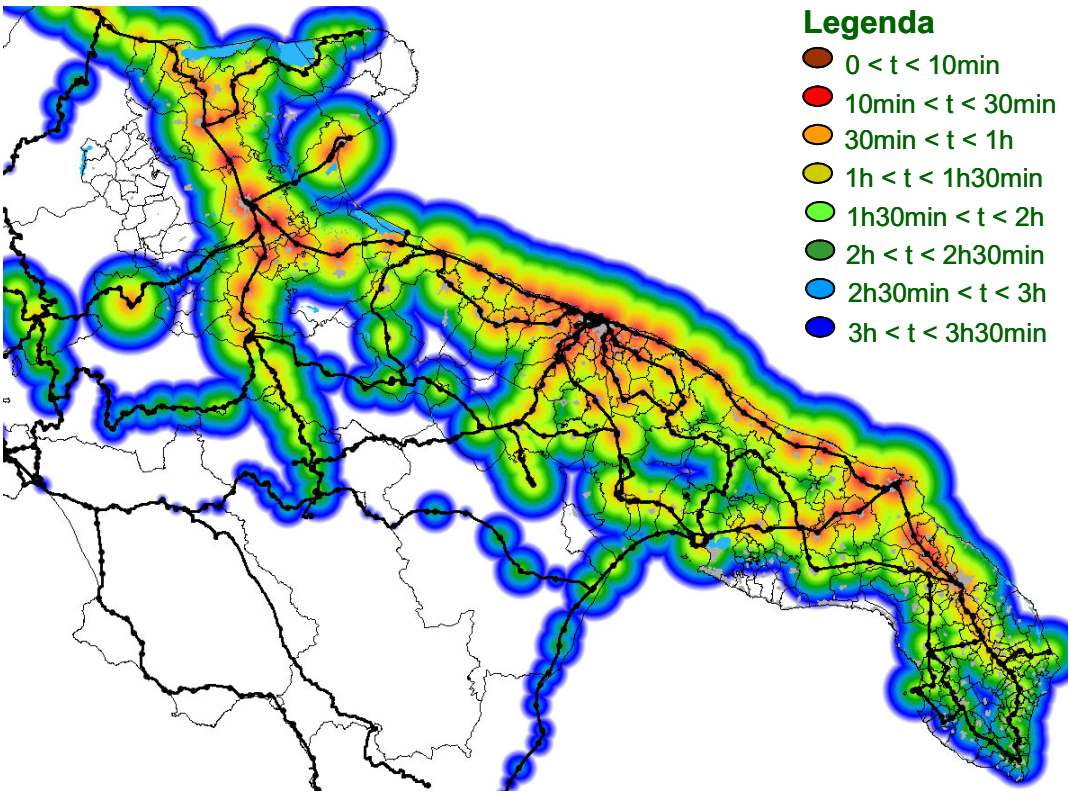


Figura 92. Isocrone di accessibilità con modalità ferroviaria agli aeroporti di Foggia, Bari e Brindisi.

In una situazione come quella pugliese, che vede ben quattro aeroporti con una distanza tra impianti limitrofi al massimo dell'ordine di 100 km, e prendendo in considerazione esclusivamente le isocrone, la soluzione ideale potrebbe apparire quella di mettere in grado ciascun aeroporto di svolgere funzioni equivalenti rispetto al traffico nazionale verso Roma e Milano e concentrare, semmai, i voli internazionali sull'aeroporto principale (quello di Bari). Tale impostazione, come verrà sommariamente dimostrato nel paragrafo "Calcolo della catchment area", è fuorviante e rischia di essere controproducente in primo luogo proprio per i territori più "periferici" che dovrebbero essere i primi beneficiari di questa strategia.

4.2.2.1 Calcolo della catchment area

L'analisi del presente paragrafo è stata sviluppata agli inizi del 2007 pertanto i dati cui essa si riferisce sono quelli del 2006-2007.

Integrando in forma pesata i tempi di accessibilità su strada e su ferrovia agli aeroporti pugliesi (escluso Grottaglie) e a quello di Napoli, che rappresenta il principale competitor del sistema aeroportuale pugliese, si possono determinare i bacini di traffico (catchment area) di ciascun aeroporto: per ciascun comune pugliese *x* viene calcolato il tempo di accessibilità $t_{y,x}$ a ciascuno dei quattro aeroporti

y presi in esame e il comune viene assegnato al bacino dell'aeroporto *y* per cui tale tempo risulta minimo. La relazione assume l'espressione:

$$t_{y,x} = 0{,}79 * t_{auto,y,x} + 0{,}21 * t_{treno,y,x} * \left(1 + \log_{10}(f)\right)$$

in cui *f* è la frequenza dei servizi ferroviari dal comune *x* all'aeroporto *y*.

L'applicazione di questa procedura porta a determinare bacini di traffico che tengono conto esclusivamente dei tempi di accessibilità agli aeroporti come riportati nella seguente immagine.

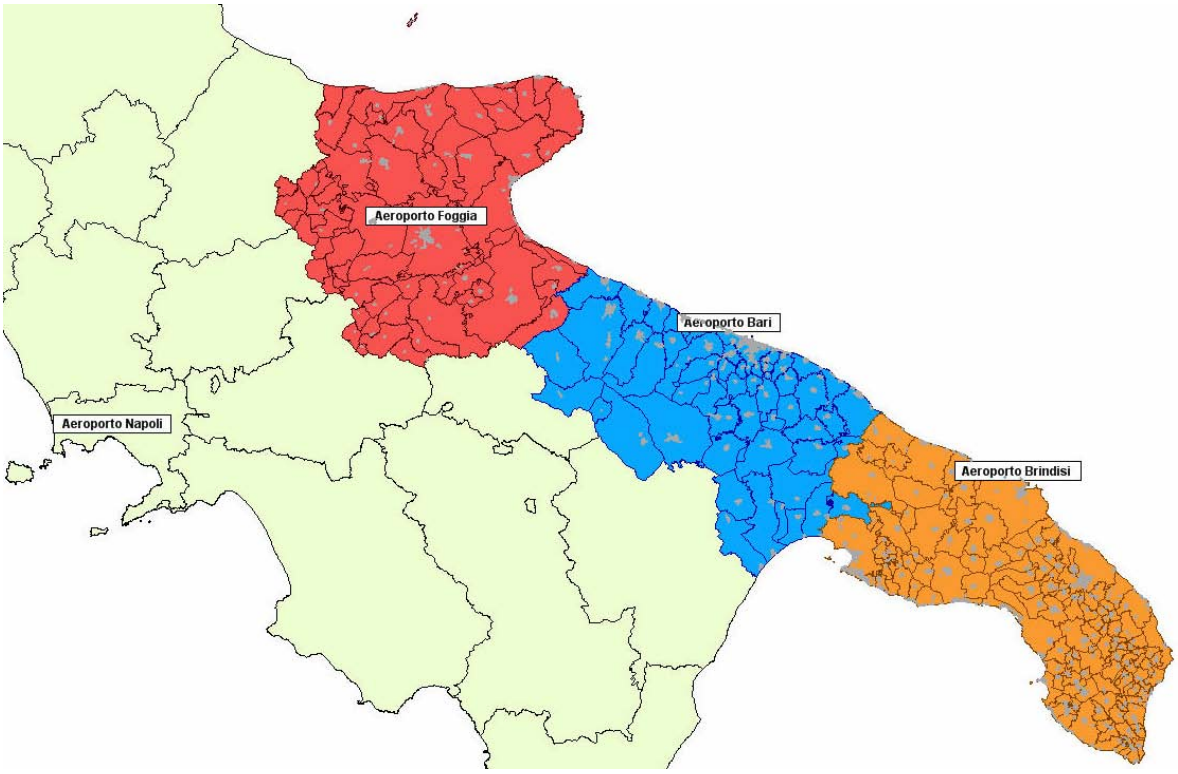


Figura 93. Bacini di accessibilità aeroportuali in relazione al solo tempo di accessibilità.

In queste condizioni nessun comune pugliese troverebbe conveniente accedere all'aeroporto di Napoli mentre i tre aeroporti pugliesi si distribuiscono equamente il territorio regionale. Associando ad ogni comune la corrispondente popolazione, si determinerebbe la seguente relazione fra bacino aeroportuale e relativa popolazione (ISTAT 2001):

Tabella 139. Popolazione (2001) associata a ciascun bacino aeroportuale.

Bacino Aeroportuale	Popolazione (2001)	%
Bari	1.636.778	41%
Brindisi	1.661.492	41%
Foggia	722.437	18%
Napoli	0	0%
Totale	4.020.707	

Il bacino dell'aeroporto di Foggia, pur avendo un'estensione spaziale paragonabile a quella di Bari e Brindisi, è caratterizzato da una popolazione di riferimento decisamente inferiore rispetto a quella dei bacini di Bari e Brindisi a causa di una più bassa densità abitativa.

I risultati sono stati ottenuti non prendendo in considerazione l'offerta di voli aerei in ciascun aeroporto: si tratta quindi di bacini teorici, che danno indicazioni sulle potenzialità d'accessibilità degli aeroporti. Se invece si intersecano valutazioni di accessibilità con la reale offerta di voli di ciascun aeroporto, si ottengono bacini di traffico che prendono in qualche modo in considerazione le opportunità offerte agli utenti e si evidenzia la netta predominanza dell'aeroporto di Bari rispetto agli altri, in virtù della maggior offerta di voli.

Per circoscrivere il problema è stata presa in esame la sola offerta di voli da/per gli aeroporti di Milano (Malpensa, Linate e Orio al Serio) dal momento che, nel periodo 2006-2007, cui l'analisi fa riferimento, essa era l'unica ad avere collegamenti da Bari, Brindisi e Foggia; in questo caso la relazione per determinare il bacino di appartenenza di ciascun comune assume l'espressione:

$$c_{y,x} = t_{y,x} * \left(1 + \log_{10}\left(f_{aer}\right)\right)$$

in cui $c_{y,x}$ è il costo da minimizzare, $t_{y,x}$ il tempo di accessibilità dal comune *x* all'aeroporto *y* precedentemente definito e f_{aer} è la frequenza dei servizi aerei dal dall'aeroporto *y* a Milano.

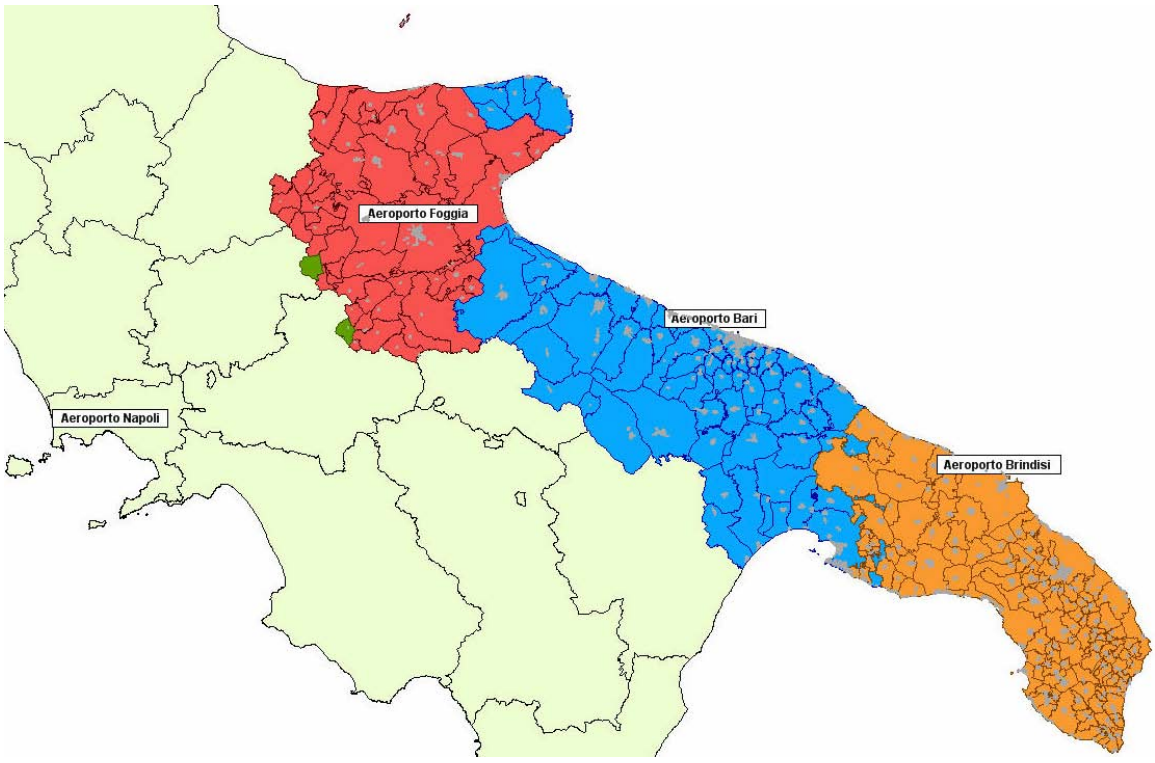


Figura 94. Bacini di accessibilità aeroportuali in relazione al tempo di accessibilità e all'offerta di voli.

Rispetto alla precedente configurazione, funzione della sola accessibilità, si nota come il bacino di Bari si sia decisamente ampliato (+26%) sottraendo il comune di Taranto al bacino di Brindisi (-15%) e vari comuni al bacino di Foggia (da cui si effettuano solo 5 collegamenti settimanali per Milano). Si noti a proposito della provincia di Foggia l'apparente paradosso della transizione dei comuni più svantaggiati del Gargano al bacino potenziale dell'aeroporto di Bari. La giustificazione di questa tendenza risiede proprio nel vantaggio costituito dalla disponibilità di una maggiore frequenza, 70 voli/settimana dell'aeroporto di Bari contro i 5 dell'aeroporto di Foggia (dati del 2006-2007, tali dati trovano conferma in quelli del 2008-2009 in cui si hanno rispettivamente 86 e 11 voli/settimana), che aumenta il suo peso man mano che il peso relativo delle differenze in termini di tempo di accessibilità diminuisce. In sostanza l'aeroporto di Foggia tende a comportarsi come un terminal per servizi di aerotaxi caratterizzato da un bacino molto compatto e circoscritto.

Nella precedente immagine, si notano, infine, due comuni rappresentati in verde, all'estremità occidentale della Regione: questi comuni scelgono l'aeroporto di Napoli che ha 109 collegamenti settimanali per Milano (dati 2006-2007).

Tabella 140. Popolazione (2001) associata a ciascun bacino aeroportuale.

Bacino Aeroportuale	Popolazione (2001)	Popolazione (2001) – solo tempo di accessibilità	Var %
Bari	2.070.855	1.636.778	+26%
Brindisi	1.415.131	1.661.492	-15%
Foggia	531.992	722.437	-26%
Napoli	2.729	0	-
Totale	4.020.707	4.020.707	-

4.3 Domanda di mobilità attuale

I dati relativi al traffico passeggeri e del movimento di aeromobili degli aeroporti pugliesi sono riportati di seguito in forma tabellare (trend dal 2003 al 2007) e, solo per il traffico passeggeri, in forma grafica (trend dal 1998 al 2007).

Tabella 141. Traffico passeggeri 2003-2007 – aeroporti pugliesi (dati Aeroporti di Puglia s.p.a.)

Aeroporto	Tipo	2007	2006	2005	2004	2003
Bari	Linea	2.207.887	1.825.782	1.508.668	1.616.403	1.344.255
	Charter	152.802	122.815	109.130	99.751	68.181
	Taxi	3.257	2.158	2.111	6.396	4.556
	Aviazione Generale	1.753	1.113	1.121	1.196	2.466
	Totale	2.365.699	1.951.868	1.621.030	1.723.719	1.419.458
Brindisi	Linea	898.899	777.624	757.751	707.323	650.241
	Charter	29.486	36.319	30.201	45.486	51.580
	Taxi	1.022	1.937	1.276	897	678
	Aviazione Generale	420	752	489	583	486
	Totale	930.125	816.632	789.717	754.289	702.985
Foggia	Linea	n.d.	n.d.	5.746*	7.928	7.167
	Charter	n.d.	n.d.	n.d.	0	2.384
	Taxi	n.d.	n.d.	n.d.	560	533
	Aviazione Generale	n.d.	n.d.	n.d.	1.473	1.599
	Totale	n.d.	7.871*	7.615*	9.331	9.383

L'aeroporto di Bari ha visto, nell'ultimo decennio, un notevole incremento del traffico passeggeri che si è attestato, nel 2007, a quasi 2.400.000 di passeggeri.

Tabella 142. Movimenti Aeromobili 2003-2007 – aeroporti pugliesi (dati Aeroporti di Puglia s.p.a.)

Aeroporto	Tipo[8]	2007	2006	2005	2004	2003
Bari	Linea	25.427	21.965	18.158	19.725	18.235
	Charter	2.403	2.193	2.121	1.995	1.459
	Taxi	1.330	865	801	883	717
	Aviazione Generale	1.950	1.966	1.875	1.991	2.319
	Totale	31.110	26.989	22.955	24.594	22.730
Brindisi	Linea	8.992	7.884	8.420	7.371	7.110
	Charter	520	556	518	656	691
	Taxi	722	1.002	676	518	428
	Aviazione Generale	897	1.185	885	873	804
	Totale	11.131	10.627	10.499	9.418	9.033
Foggia	Linea	n.d.	n.d.	1.627*	1.660	1.731
	Charter	n.d.	n.d.	0*	0	4
	Taxi	n.d.	n.d.	233*	229	237
	Aviazione Generale	n.d.	n.d.	1.344*	1.550	1.714
	Totale	n.d.	3.309*	3.204*	3.439	3.686

La fonte dei dati relativi all'aeroporto di Foggia degli anni 2005 e 2006 (contrassegnati in tabella con *) è il Master Plan del 2007, mentre gli altri dati hanno come fonte Aeroporti di Puglia s.p.a..

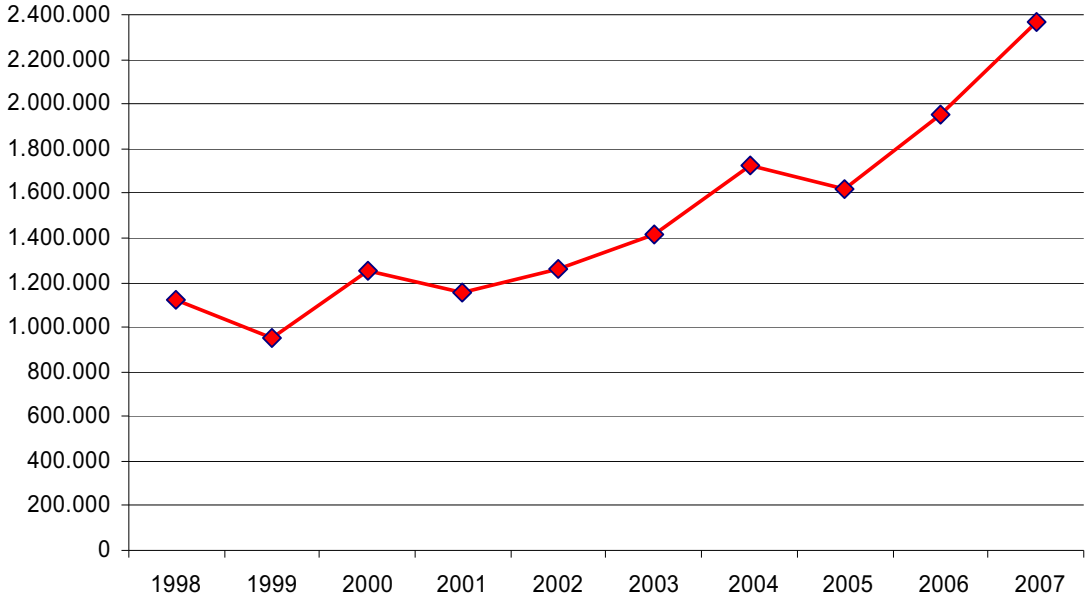


Grafico 152 Andamento dal 1998 al 2007 del traffico passeggeri all'aeroporto di Bari.

[8] I dati sui charter comprendono i charter passeggeri e i voli aerei tutto-merci, considerato come non di linea.

Il secondo aeroporto pugliese per traffico passeggeri è Brindisi, anch'esso in crescita negli ultimi anni e che ha fatto registrare nel 2007 un traffico superiore a 900.000 passeggeri.

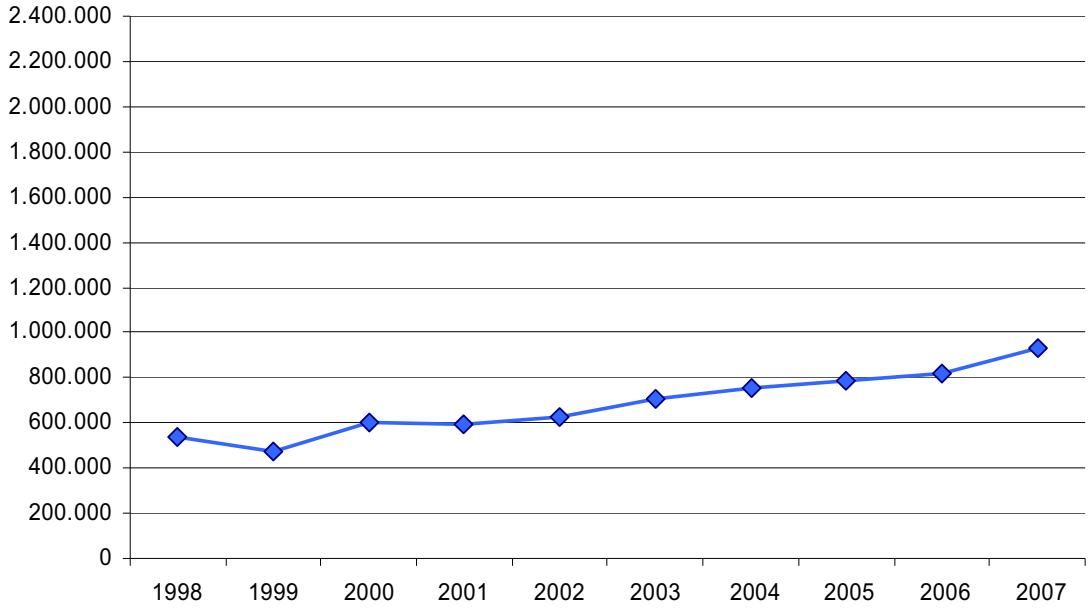


Grafico 153. Andamento dal 1998 al 20 07 del traffico passeggeri all'aeroporto di Brindisi.

Su ben altri livelli si attesta, infine, l'aeroporto di Foggia, con un traffico di passeggeri nel 2006 (ultimo anno disponibile di piena operatività dell'aeroporto) inferiore a 10.000 unità.

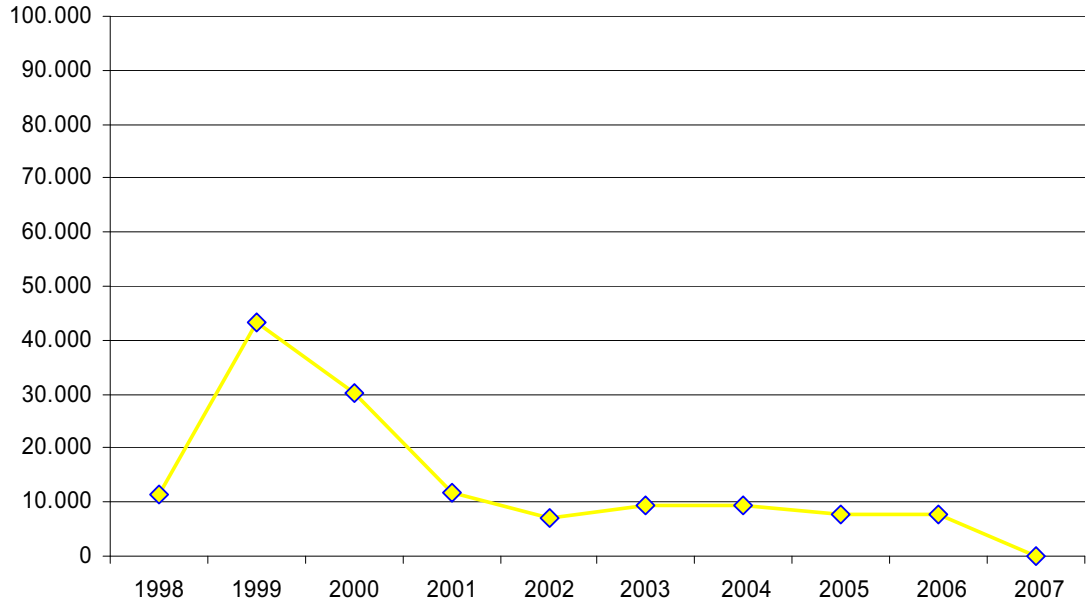


Grafico 154. Andamento dal 1998 al 2007 del traffico passeggeri all'aeroporto di Foggia.

Relativamente agli aeroporti di Bari e Brindisi, Aeroporti di Puglia S.p.a. ha condotto, nell'ambito del P.S.A. del 2006, uno studio per la previsione del traffico passeggeri (e merci nel caso di Bari), fino al 2017; si mette in evidenza che in tale studio il dato del 2007 è di previsione mentre al momento in cui si scrive tale dato è divenuto disponibile. Nelle seguenti tabelle ed immagini si riportano i risultati di tale analisi; per l'aeroporto di Bari è stato previsto un incremento annuo di passeggeri pari al 5,26% fino al 2011 e pari al 4,17% dal 2012 in poi; per l'aeroporto di Brindisi è stato previsto un incremento annuo di passeggeri pari al 4%.

Tabella 143. Aeroporto di Bari Palese – Previsioni di traffico passeggeri al 2017 – Fonte: Aeroporti di Puglia S.p.a.

anno	passeggeri	var %	movimenti	var %	pax/mov
1982	311.242		5.733		54,29
1983	348.801	12,07%	5.398	-5,84%	64,62
1984	356.774	2,29%	6.020	11,52%	59,26
1985	392.603	10,04%	6.291	4,50%	62,41
1986	406.054	3,43%	6.034	-4,09%	67,29
1987	423.451	4,28%	6.468	7,19%	65,47
1988	477.771	12,83%	9.846	52,23%	48,52
1989	521.052	9,06%	9.311	-5,43%	55,96
1990	629.572	20,83%	9.366	0,59%	67,22
1991	645.830	2,58%	8.761	-6,46%	73,72
1992	716.959	11,01%	10.453	19,31%	68,59
1993	740.569	3,29%	15.843	51,56%	46,74
1994	741.466	0,12%	14.418	-8,99%	51,43
1995	705.817	-4,81%	13.394	-7,10%	52,70
1996	835.408	18,36%	16.768	25,19%	49,82
1997	1.060.041	26,89%	19.142	14,16%	55,38
1998	1.120.045	5,66%	21.701	13,37%	51,61
1999	954.609	-14,77%	17.412	-19,76%	54,82
2000	1.249.863	30,93%	24.528	40,87%	50,96
2001	1.158.724	-7,29%	23.173	-5,52%	50,00
2002	1.259.372	8,69%	20.848	-10,03%	60,41
2003	1.458.302	15,80%	23.352	12,01%	62,45
2004	1.778.561	21,96%	25.376	8,67%	70,09
2005	1.658.668	-6,74%	23.488	-7,44%	70,62
2006	1.880.000	13,34%	26.622	13,34%	70,62
2007	1.978.947	5,26%	27.486	3,25%	72,00
2008	2.083.102	5,26%	28.892	5,12%	72,10
2009	2.192.739	5,26%	30.370	5,12%	72,20
2010	2.308.147	5,26%	31.924	5,12%	72,30
2011	2.429.628	5,26%	33.558	5,12%	72,40

anno	passeggeri	var %	movimenti	var %	pax/mov
2012	2.530.863	4,17%	34.908	4,02%	72,50
2013	2.636.315	4,17%	36.312	4,02%	72,60
2014	2.746.162	4,17%	37.774	4,03%	72,70
2015	2.860.585	4,17%	39.294	4,02%	72,80
2016	2.979.776	4,17%	40.875	4,02%	72,90
2017	3.103.934	4,17%	42.520	4,02%	73,00

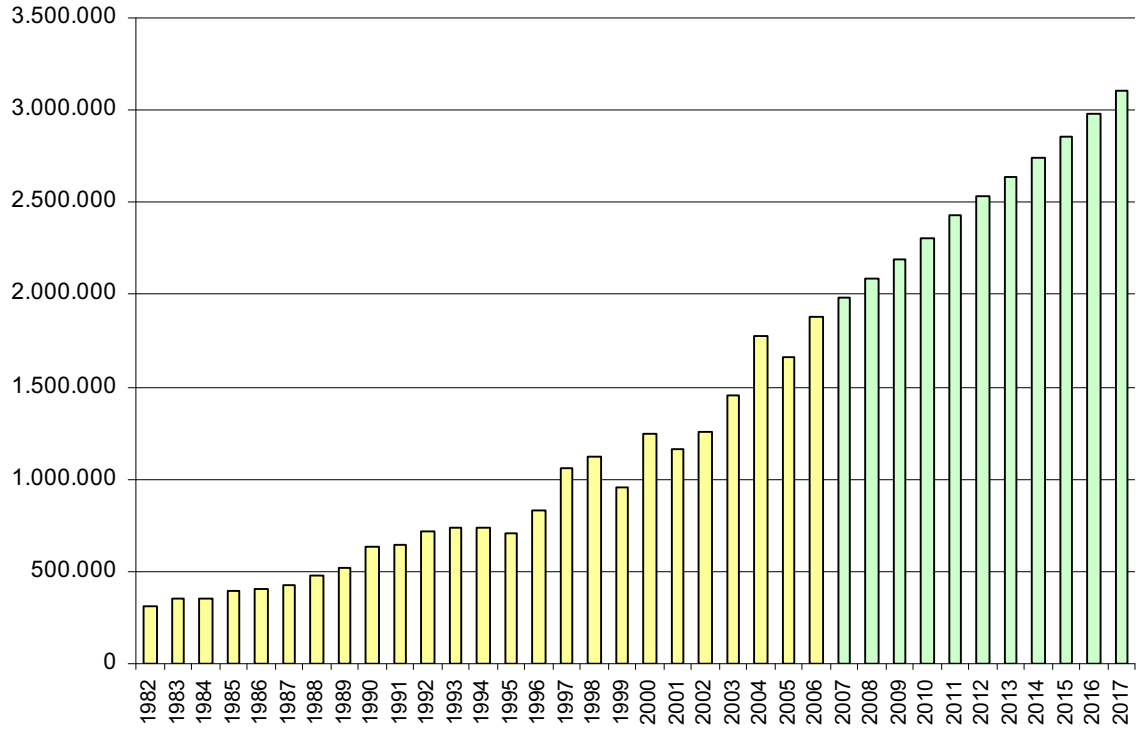


Grafico 155. Aeroporto di Bari Palese – Previsioni di traffico passeggeri al 2017 – Fonte: Aeroporti di Puglia S.p.a.

Tabella 144. Aeroporto di Brindisi Papola – Previsioni di traffico passeggeri al 2017 – Fonte: Aeroporti di Puglia S.p.a.

anno	passeggeri	var %	movimenti	var %	pax/mov
1982	153.721	---	3.510	---	43,8
1983	155.843	1,38%	3.202	-8,77%	48,67
1984	166.442	6,80%	3.592	12,18%	46,34
1985	203.360	22,18%	3.567	-0,70%	57,01
1986	217.750	7,08%	3.682	3,22%	59,14
1987	262.102	20,37%	4.710	27,92%	55,65
1988	239.639	-8,57%	4.237	-10,04%	56,56

anno	passeggeri	var %	movimenti	var %	pax/mov
1989	284.601	18,76%	4.303	1,56%	66,14
1990	323.223	13,57%	4.338	0,81%	74,51
1991	320.043	-0,98%	4.371	0,76%	73,22
1992	335.348	4,78%	4.194	-4,05%	79,96
1993	361.666	7,85%	4.442	5,91%	81,42
1994	369.523	2,17%	4.314	-2,88%	85,66
1995	375.072	1,50%	4.775	10,69%	78,55
1996	414.350	10,47%	5.475	14,66%	75,68
1997	507.769	22,55%	6.088	11,20%	83,4
1998	540.858	6,52%	6.931	13,85%	78,03
1999	470.645	-12,98%	7.618	9,91%	61,78
2000	598.822	27,23%	10.550	38,49%	56,76
2001	591.044	-1,30%	8.350	-20,85%	70,78
2002	615.571	4,15%	8.028	-3,86%	76,68
2003	706.885	14,83%	9.308	15,94%	75,94
2004	759.647	7,46%	9.576	2,88%	79,33
2005	788.769	3,83%	10.662	11,34%	73,98
2006	829.312	5,14%	11.386	6,79%	72,84
2007	862.484	4,00%	11.732	3,04%	73,52
2008	896.984	4,00%	12.089	3,04%	74,2
2009	932.863	4,00%	12.456	3,04%	74,89
2010	970177	4,00%	12.835	3,04%	75,59
2011	1.008.985	4,00%	13.225	3,04%	76,29
2012	1.049.344	4,00%	13.627	3,04%	77
2013	1.091.318	4,00%	14.041	3,04%	77,72
2014	1.134.970	4,00%	14.468	3,04%	78,45
2015	1.180.369	4,00%	14.908	3,04%	79,18
2016	1.227.584	4,00%	15.361	3,04%	79,91
2017	1.276.687	4,00%	15.828	3,04%	80,66

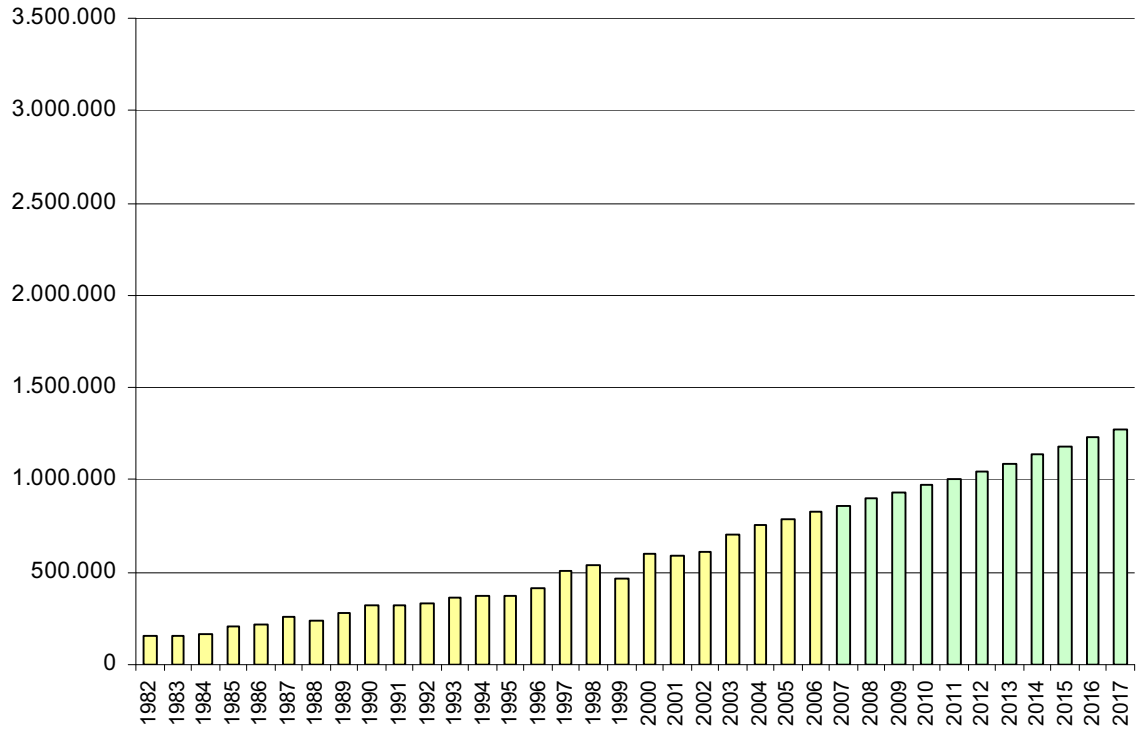


Grafico 156. Aeroporto di Brindisi Papola – Previsioni di traffico passeggeri al 2017 – Fonte: Aeroporti di Puglia S.p.a.

Infine si riporta la previsione di traffico merci al 2017 per l'aeroporto di Bari: Aeroporti di Puglia ha ipotizzato, in questo caso, un incremento annuo di merci del 7% fino al 2011 e del 5,05% dal 2012 in poi.

Tabella 145. Aeroporto di Bari Palese – Previsioni di traffico merci al 2017 – Fonte: Aeroporti di Puglia S.p.a.

anno	merci [tonn]	var %
2005	1377,558	
2006	1765,536	28,16%
2007	2000,000	13,28%
2008	2140,000	7,00%
2009	2289,800	7,00%
2010	2450,086	7,00%
2011	2621,592	7,00%
2012	2753,878	5,05%
2013	2892,838	5,05%
2014	3038,811	5,05%
2015	3192,149	5,05%
2016	3353,225	5,05%
2017	3522,429	5,05%

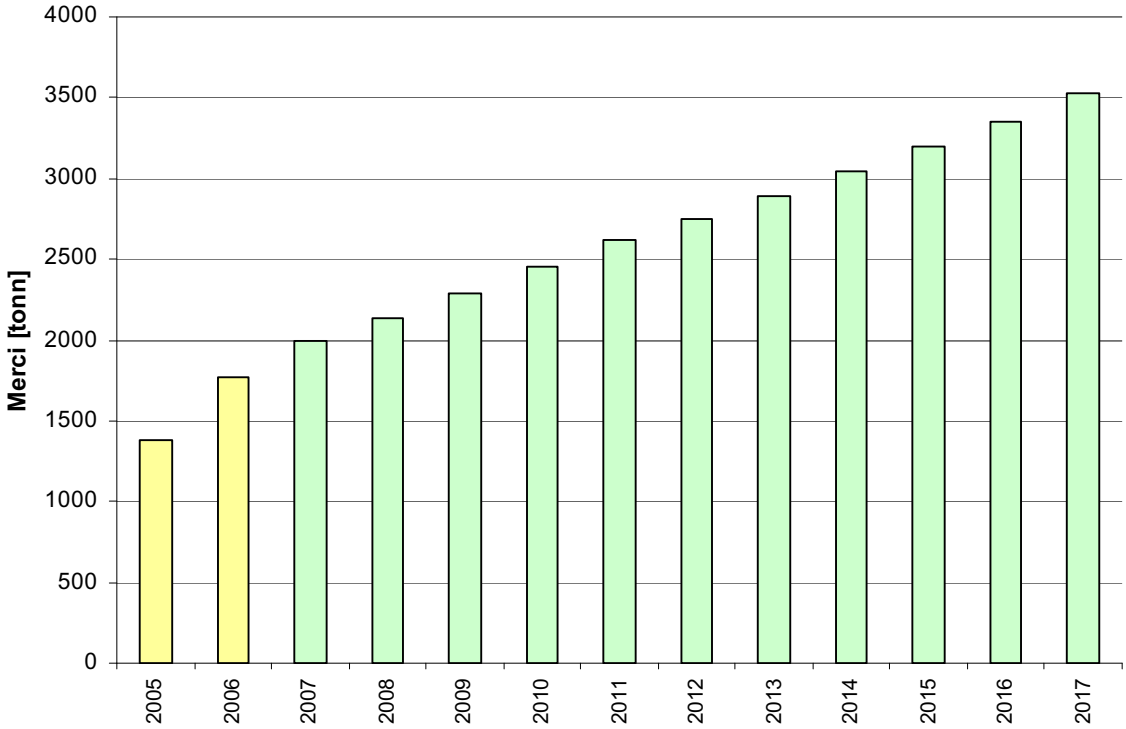


Grafico 157. Aeroporto di Bari Palese – Previsioni di traffico merci al 2017 – Fonte: Aeroporti di Puglia S.p.a.

Le analisi ed osservazioni riportate di seguito sono state sviluppate nel 2007, pertanto fanno riferimento ai dati di domanda di trasporto aereo disponibili al momento dell'elaborazione (dati relativi al 2006).

Sia l'aeroporto di Bari che quello di Brindisi sono caratterizzati da un netto incremento del traffico di passeggeri nel periodo estivo: se si confronta il traffico passeggeri nella settimana invernale campione (dal 27.02.2006 al 05.03.2006) con quello della settimana estiva campione (dal 31.07.2006 al 06.08.2006), l'aeroporto di Bari vede un incremento del 63%, compresi i voli charter, (passando da 28.138 a 45.956 pax) e quello di Brindisi addirittura dell'85% (passando da 12.607 a 23.293 pax), a dimostrazione della forte vocazione turistica di quest'ultimo. Di seguito si riportano i volumi di passeggeri movimentati dai due aeroporti, nelle due settimane campione, distinti in destinazioni italiane ed estere.

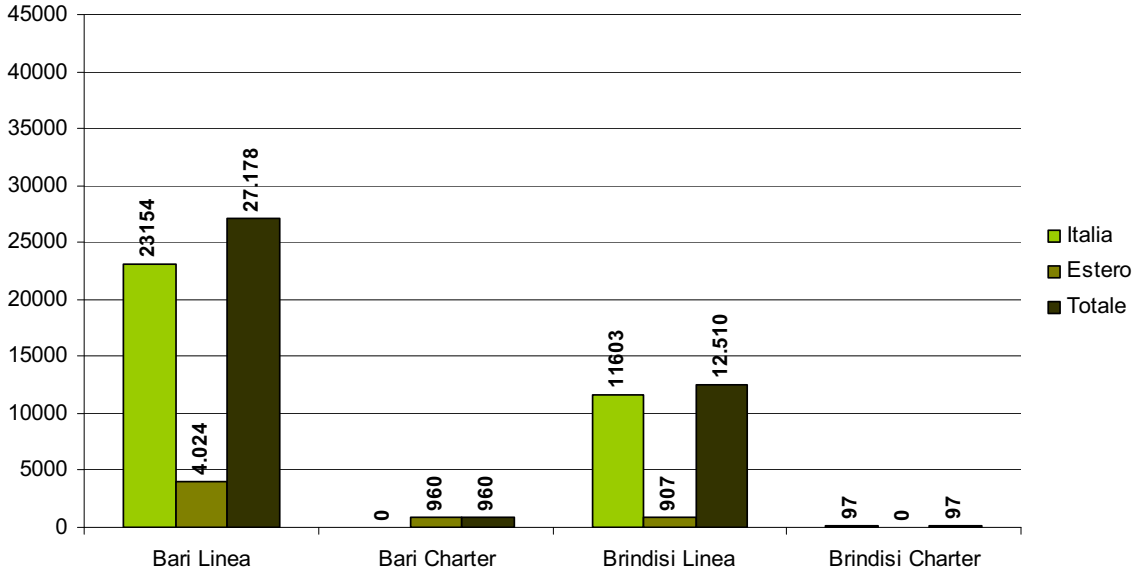


Grafico 158. Passeggeri Trasportati – Aeroporti di Bari e Brindisi – 27.02.2006-05.03.2006.

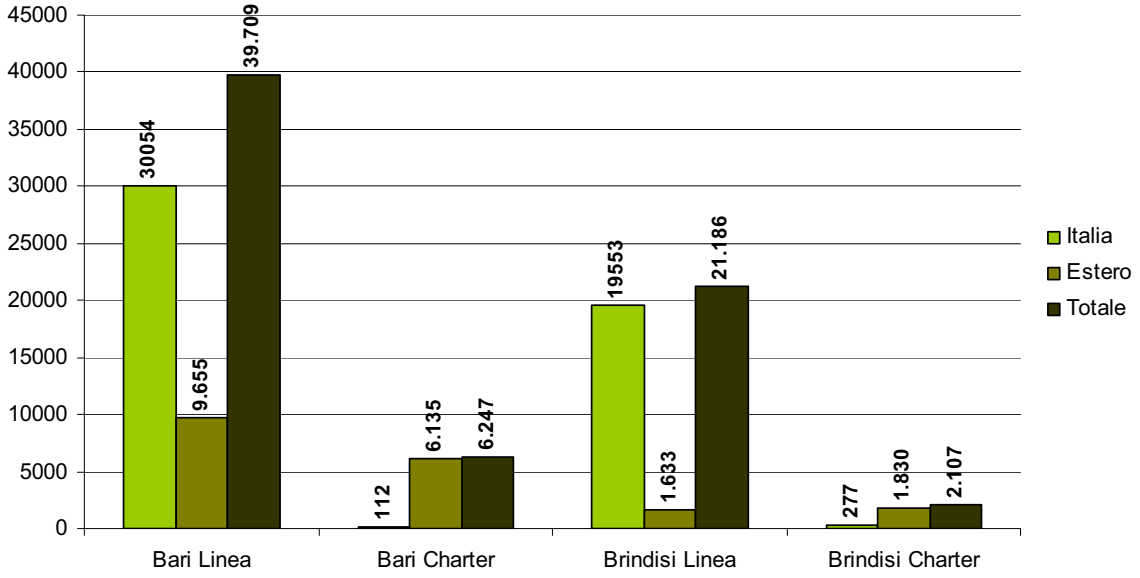


Grafico 159. Passeggeri Trasportati – Aeroporti di Bari e Brindisi – 31.07.2006-06.08.2006.

Il peso dei passeggeri trasportati su voli charter (rapporto pax charter su pax totali) passa dal 3% della settimana invernale al 14% di quella estiva nel caso dell'aeroporto di Bari; dall'1% al 10% nel caso dell'aeroporto di Brindisi (seguenti immagini).

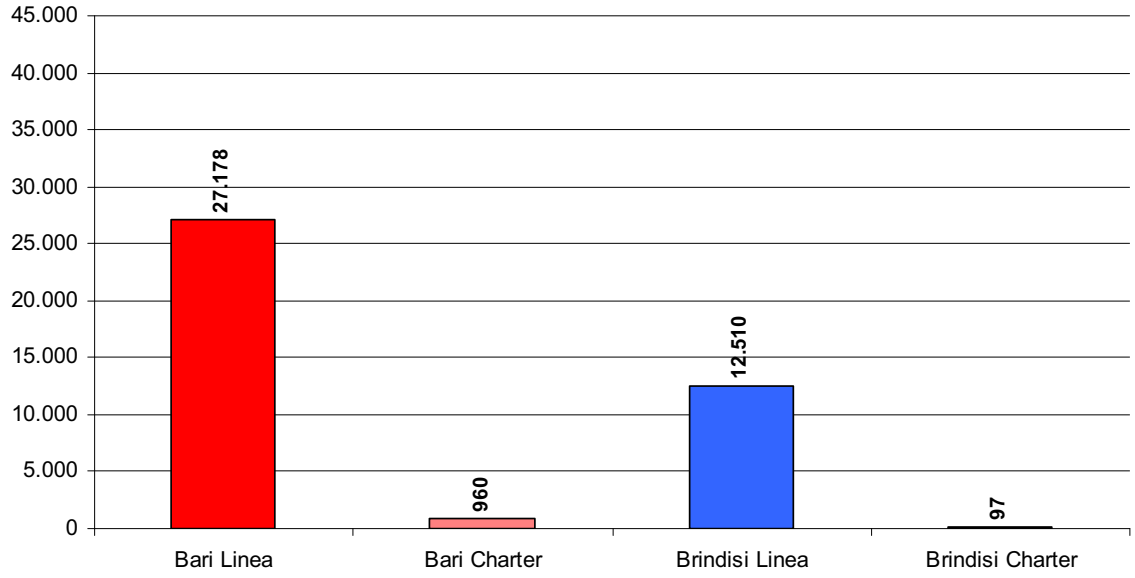


Grafico 160. Passeggeri Trasportati – Aeroporti di Bari e Brindisi – 27.02.2006-05.03.2006.

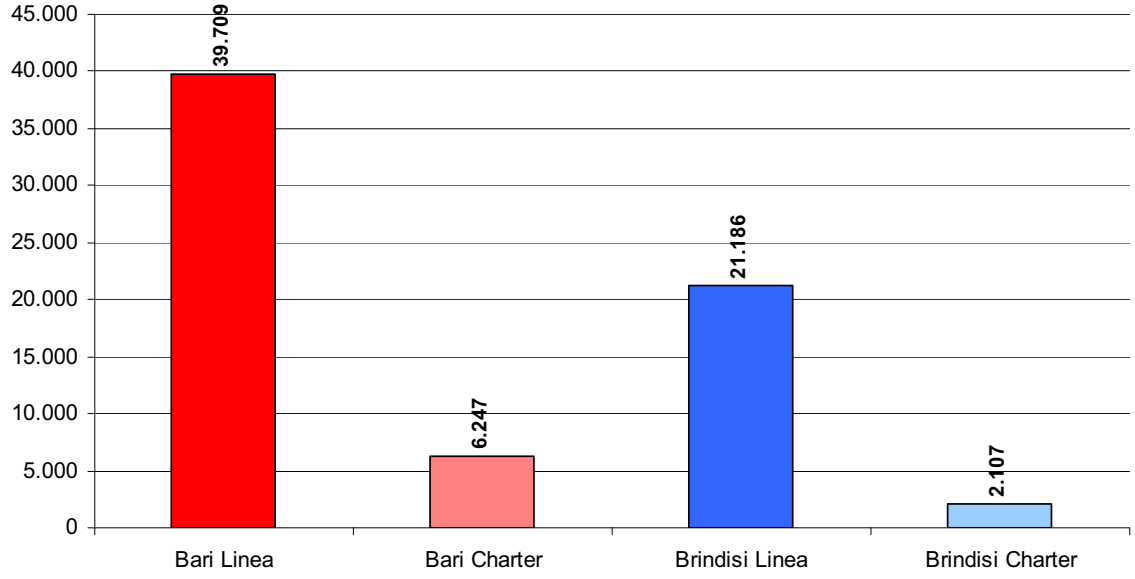


Grafico 161. Passeggeri Trasportati – Aeroporti di Bari e Brindisi – 31.07.2006-06.08.2006.

Nelle seguenti immagini si riportano le linee di desiderio delle matrici di domanda settimanali, estiva ed invernale (orario 2006); le linee di desiderio fanno riferimento ai soli voli di linea.



Figura 95. Linee di desiderio, collegamenti nazionali – Aeroporto di Bari – 27.02.2006-05.03.2006

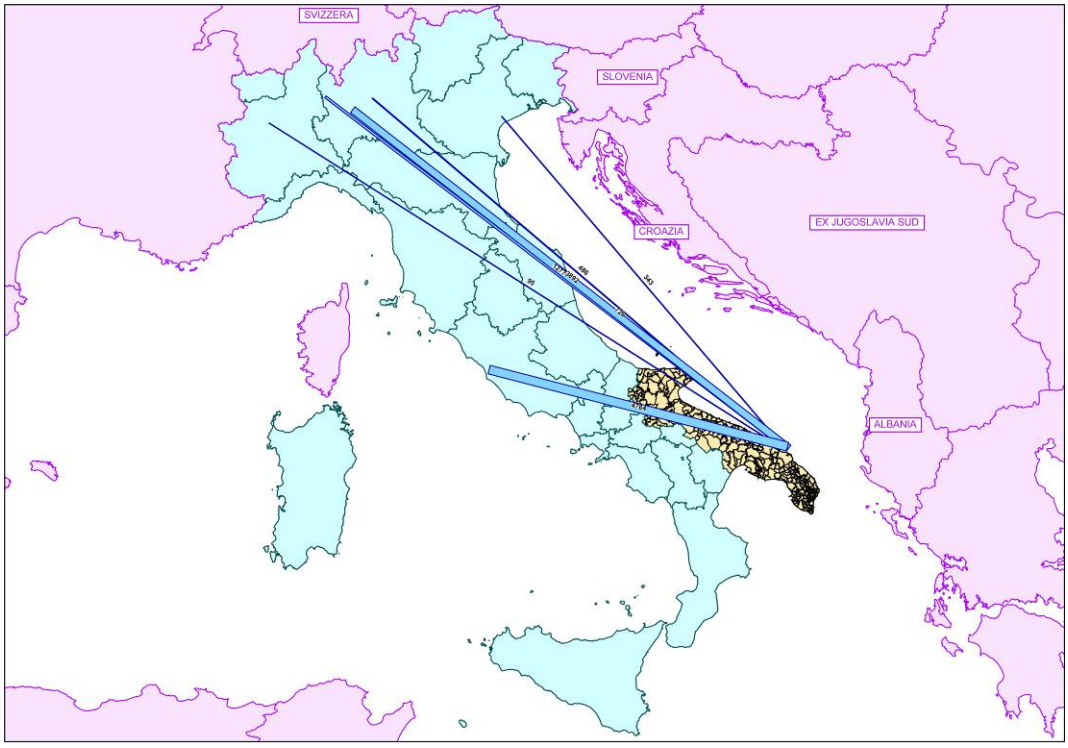


Figura 96. Linee di desiderio, collegamenti nazionali – Aeroporto di Brindisi – 27.02.2006-05.03.2006

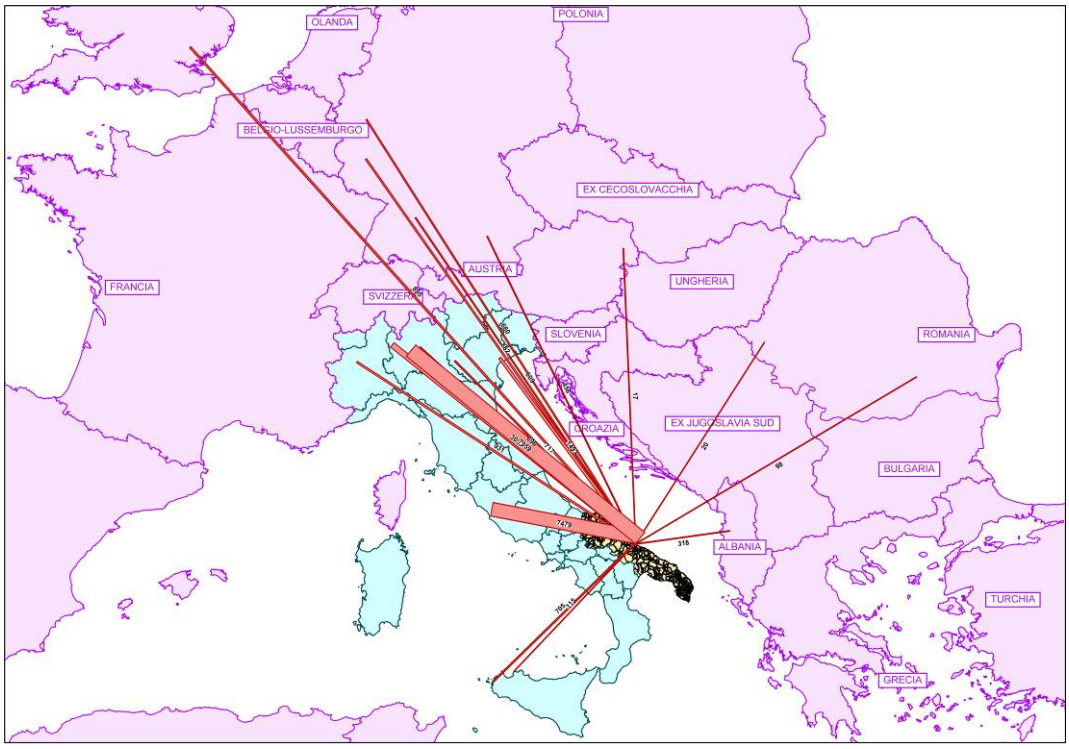


Figura 97. Linee di desiderio, tutti i collegamenti – Aeroporto di Bari – 27.02.2006-05.03.2006

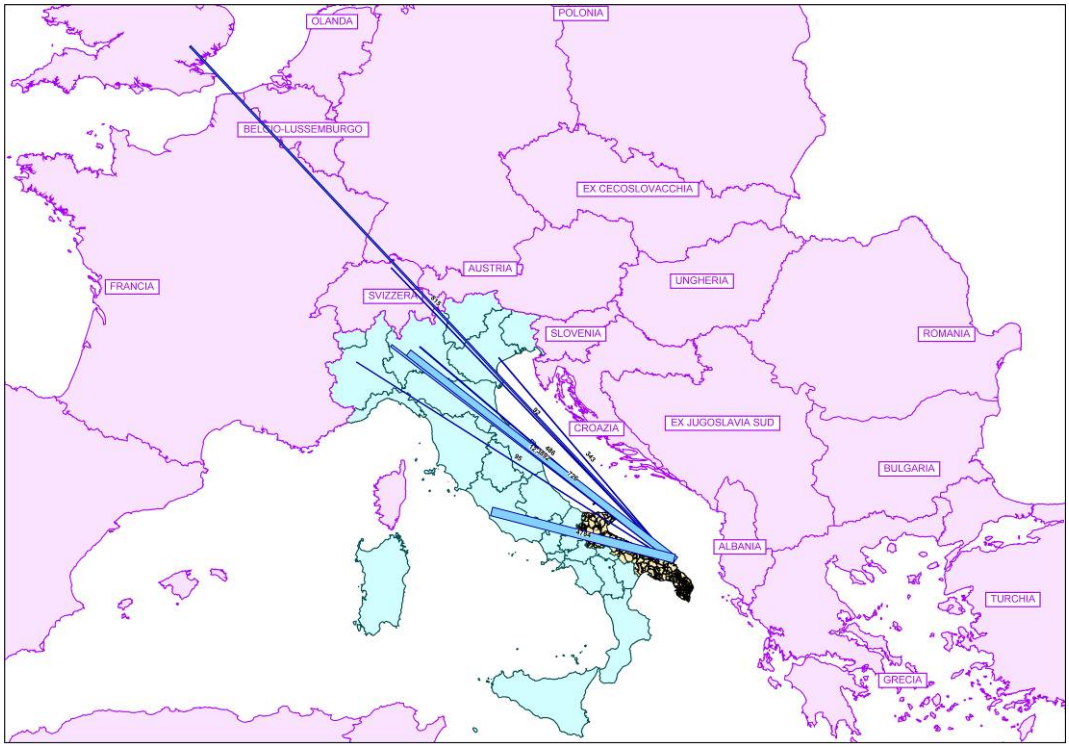


Figura 98. Linee di desiderio, tutti i collegamenti – Aeroporto di Brindisi – 27.02.2006-05.03.2006

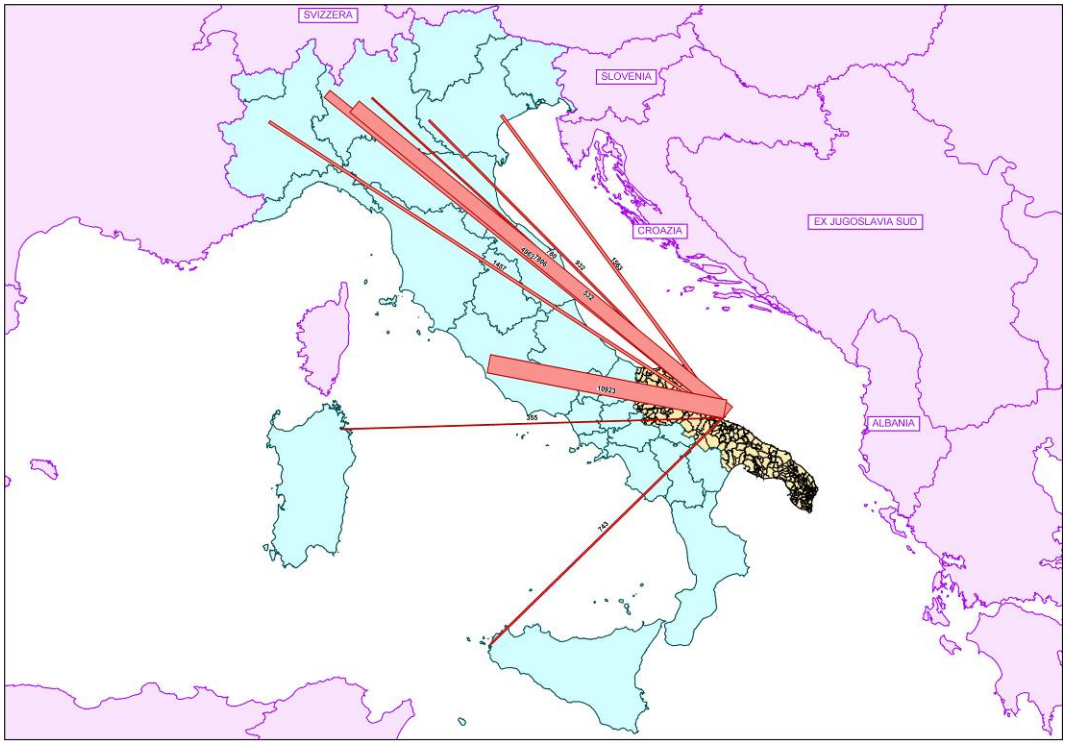


Figura 99. Linee di desiderio, collegamenti nazionali – Aeroporto di Bari – 31.07.2006-06.08.2006

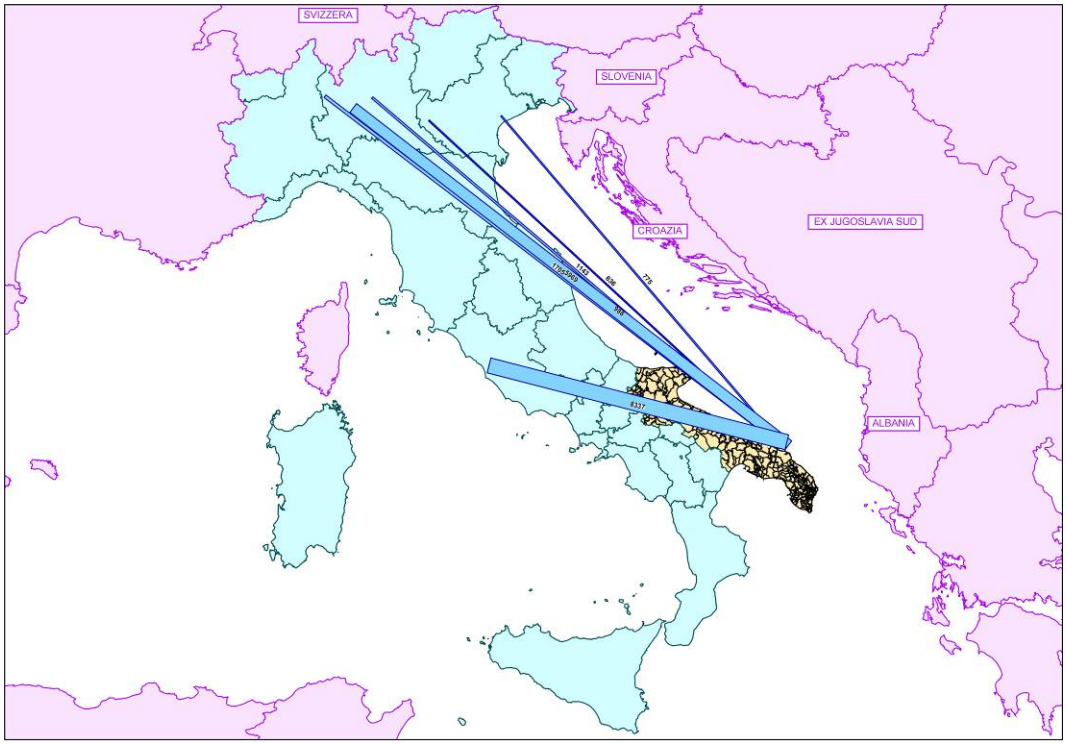


Figura 100. Linee di desiderio, collegamenti nazionali – Aeroporto di Brindisi – 31.07.2006-06.08.2006

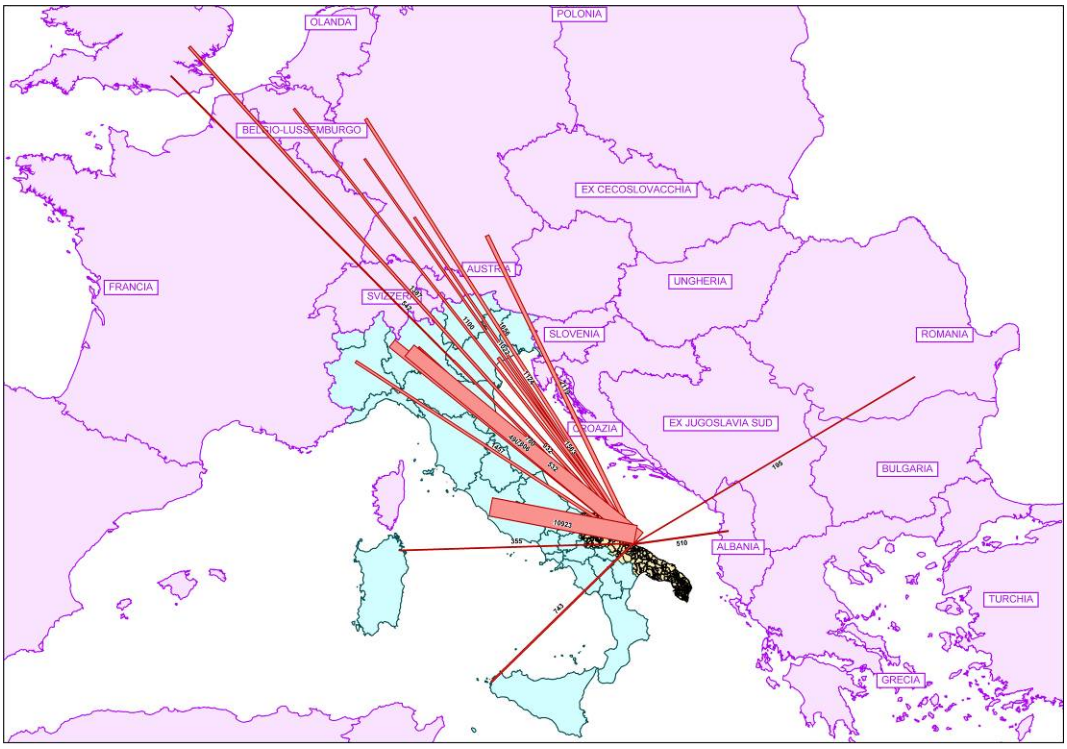


Figura 101. Linee di desiderio, tutti i collegamenti – Aeroporto di Bari – 31.07.2006-06.08.2006

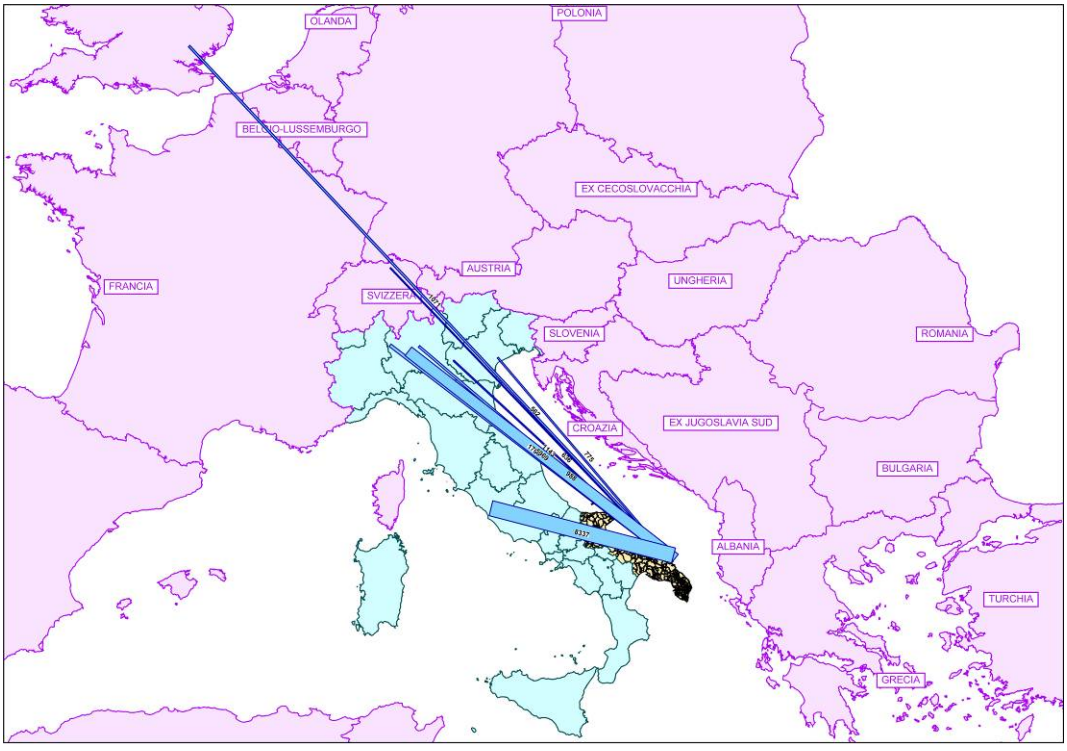


Figura 102. Linee di desiderio, tutti i collegamenti – Aeroporto di Brindisi – 31.07.2006-06.08.2006

Relativamente all'aeroporto di Bari, e limitatamente ai voli di linea, i passeggeri destinati a Roma e Milano rappresentano l'80% del traffico totale di passeggeri verso destinazioni nazionali, sia nella settimana invernale che in quella estiva.

Per quanto riguarda l'aeroporto di Brindisi, i passeggeri destinati a Roma e Milano rappresentano l'86% del traffico totale di passeggeri verso destinazioni nazionali nella settimana invernale, l'82% in quella estiva.

I passeggeri trasportati, sempre con riferimento ai voli di linea, sono riportati, per le sole destinazioni nazionali, nelle seguenti immagini.

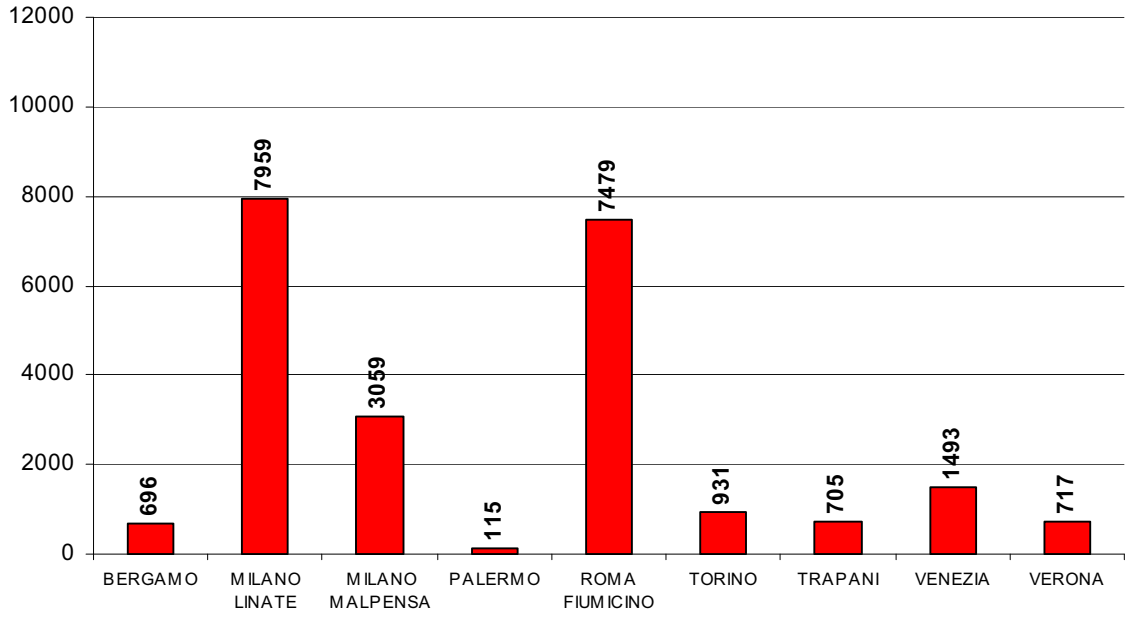


Grafico 162. Passeggeri trasportati, destinazioni nazionali – voli di linea – Aeroporto di Bari – 27.02.2006-05.03.2006

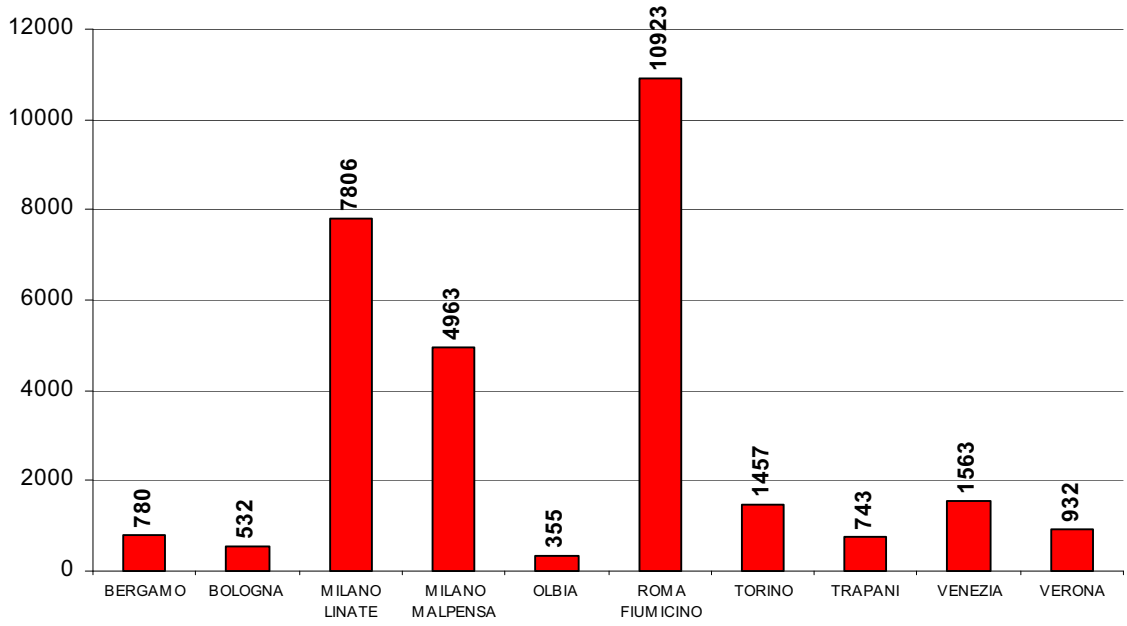


Grafico 163. Passeggeri trasportati, destinazioni nazionali – voli di linea – Aeroporto di Bari – 31.07.2006-06.08.2006

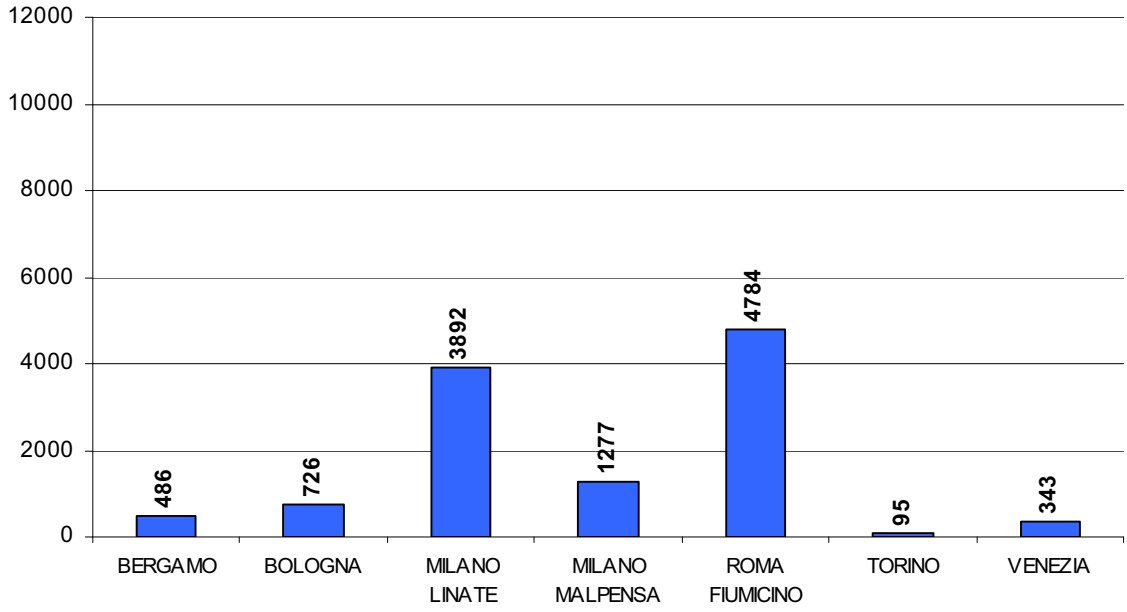


Grafico 164. Passeggeri trasportati, destinazioni nazionali – voli di linea – Aeroporto di Brindisi – 27.02.2006-05.03.2006

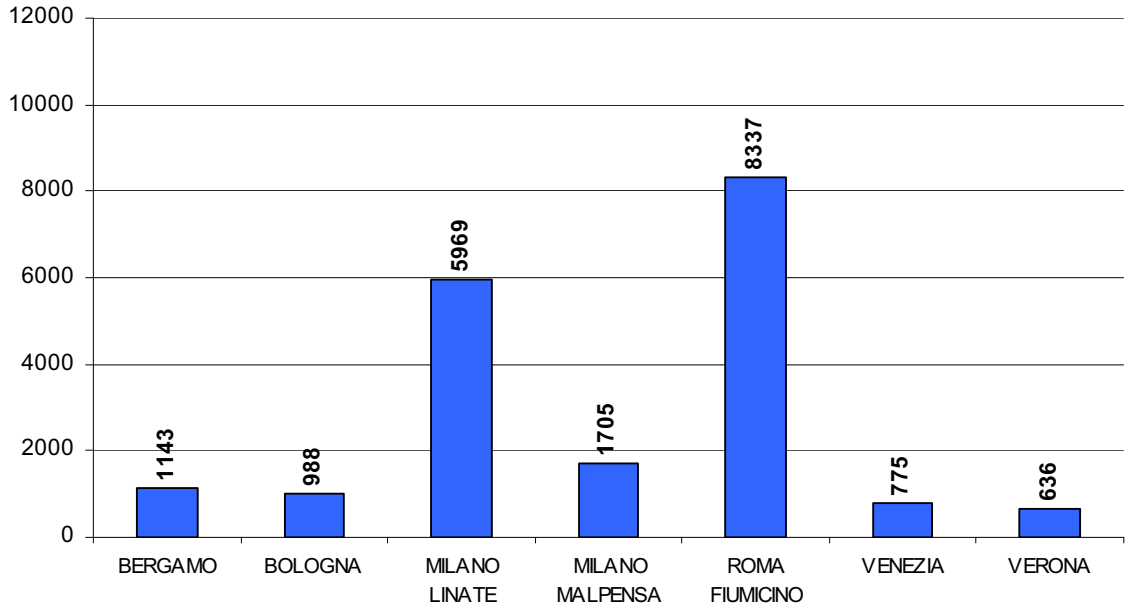


Grafico 165. Passeggeri trasportati, destinazioni nazionali – voli di linea – Aeroporto di Brindisi – 31.07.2006-06.08.2006

5 Quadro programmatico-progettuale

La ricostruzione del quadro programmatico-progettuale è un'operazione necessaria e propedeutica alla prefigurazione dello scenario progettuale del Piano; tale ricostruzione, iniziata nel 2007 e via via aggiornata fino al novembre 2008, riguarda gli interventi previsti da strumenti di pianificazione e/o programmazione nazionale, regionale e di Enti gestori di infrastrutture o servizi di trasporto che hanno provveduto a fornire e validare i dati di propria competenza. Ai fini di tale ricostruzione non sono stati considerati gli interventi previsti esclusivamente da strumenti di programmazione di livello provinciale e comunale, con l'eccezione di quelli che sono attualmente oggetto di accordo programmatico con la Regione stessa.

Il punto di partenza per la ricostruzione del quadro programmatico-progettuale è stata la verifica dello stato di attuazione degli interventi previsti dal PRT del 2002: ciascun intervento è stato confrontato con la programmazione successiva al fine di aggiornare le informazioni relative a costi e finanziamenti, eventuali revisioni progettuali, percentuale di realizzazione ecc.. Sono inoltre stati considerati tutti gli interventi programmati a partire dal 2002, e quindi non ricompresi nel PRT 2002.

L'Allegato A al presente documento riporta la tabella con l'elenco degli interventi, cui sono associate le seguenti informazioni:

Informazione fornita	Descrizione
Modalità di trasporto	indica a quale modalità di trasporto fa riferimento l'intervento (aeroporti, ferrovia, porti, strada)
Codice intervento	indica il codice identificativo dell'intervento (provvisorio)
Tratta ferroviaria o asse viario o nodo di trasporto	indica l'infrastruttura oggetto dell'intervento
PRT 2002	indica se l'intervento era previsto nel PRT del 2002 (1/0)
Maturità intervento PRT 2002	se previsto, riporta il livello di maturità che il PRT 2002 attribuiva all'intervento
Codice intervento PRT 2002	se previsto, riporta il codice con cui il PRT 2002 identificava l'intervento
Denominazione intervento PRT 2002	se previsto, riporta la denominazione con cui il PRT 2002 identificava l'intervento
	AGGIORNAMENTO

Informazione fornita	Descrizione
Fonti dell'informazione	indica la fonte (documentale od orale) da cui sono state fornite le informazioni riportate in tabella relative all'intervento
Documento di riferimento	indica il documento programmatico ufficiale in cui l'intervento è inserito
Denominazione intervento	indica la denominazione dell'intervento come riportata nel documento programmatico di riferimento (o dichiarato dal soggetto attuatore)
Soggetto attuatore	indica il soggetto responsabile dell'attuazione dell'intervento
Costo totale dell'intervento	indica il costo totale dell'intervento come riportato nel documento programmatico di riferimento (o dichiarato dal soggetto attuatore)
Fonti di finanziamento	indica le fonti di finanziamento già individuate
Risorse disponibili	indica l'entità delle risorse già rese disponibili attraverso le fonti di finanziamento già individuate
Livello di copertura	indica la quota di risorse disponibili rispetto al costo dell'intervento (in percentuale o in valore assoluto)
Stato dell'intervento	indica se l'intervento risulta avviato o da avviare
Livello di progettazione	indica il livello di progettazione a cui risulta l'intervento (da studio di fattibilità a progetto definitivo)
Stato di avanzamento	indica lo stato di avanzamento a cui risulta l'intervento (da progettazione in corso a lavori ultimati)
Percentuale di realizzazione	se l'intervento risulta avviato, indica la percentuale di realizzazione dei lavori
Data presunta di fine lavori	indica la data presunta di fine dei lavori

Le **Tavole S_QP1 e F_QP1** (Quadro programmatico-progettuale di trasporto stradale e trasporto ferroviario) riportano su cartografia gli interventi contenuti nella tabella con lo stesso codice identificativo (Codice intervento).

Regione Puglia

Assessorato ai Trasporti e alle Vie di Comunicazione

Piano Regionale dei Trasporti

Piano Attuativo 2009-2013

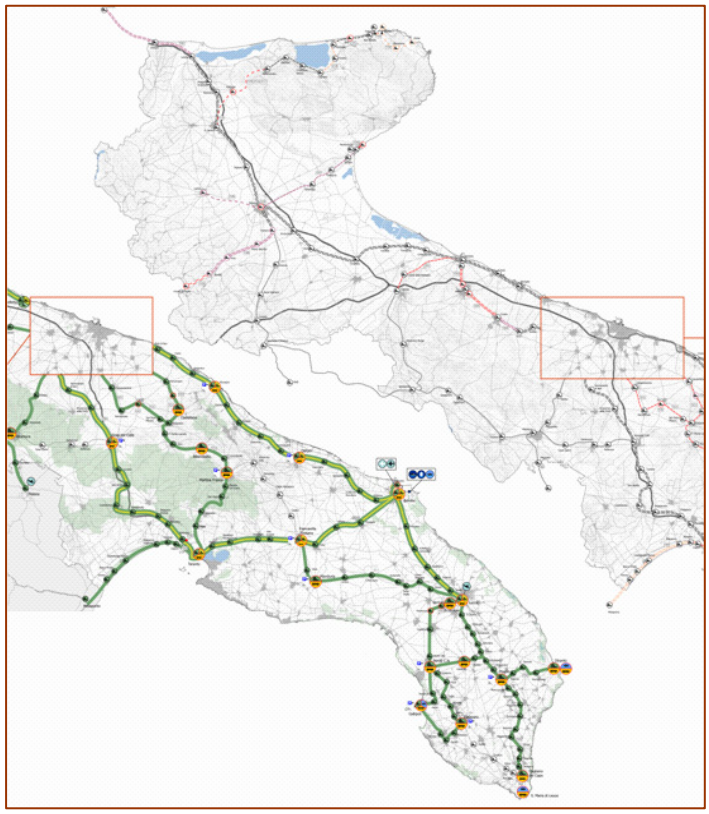
Quadro Conoscitivo Allegato "Quadro programmatico-progettuale"











[1656A]

Modalità di trasporto	Codice intervento	Tratta ferroviaria o asse viario o nodo di trasporto	PRT 2002	Maturità intervento PRT 2002	Codice intervento PRT 2002	Denominazione intervento PRT 2002	AGGIORNAMENTO	Fonti dell'informazione	Documento di riferimento	Denominazione intervento	Soggetto attuatore	Costo totale dell'intervento	Fonti di finanziamento	Risorse disponibili	Livello di copertura	Stato dell'intervento	Livello di progettazione	Stato di avanzamento	Percentuale di realizzazione	Data presunta di fine lavori
Strada	s101	SSV Garganica	1	B	VP_17	**SSV Garganica Prolungamento variante Tratta: Vico-Peschici**		ANAS (02/2007) e Piano Investimenti ANAS 2007-2011	Piano Investimenti ANAS 2007-2011	S.S. 89. Progetto per il prolungamento della variante della SSV Garganica Tratto: Vico-Peschici	ANAS	90.000.000	Piano degli investimenti ANAS 2007-2011	21.197.237	24%	Da avviare	n/d	Progetto Preliminare da attivare		
Strada	s102	SSV Garganica	0					ANAS (02/2007)	Convenzione ANAS-Regione Puglia 21/11/2003	SSV Rodi Garganico-Vico del Gargano svincolo al Km 56+320	ANAS	1.289.000	n/d	1.289.000	100%	Avviato	Progetto Esecutivo	Lavori in corso	n/d	n/d
Strada	s103	Viabilità Gargano	1	B	VP_30	**Rete stradale di accessibilità al parco del Gargano**		PRT 2002	PRT 2002		Provincia di Foggia	n/d	Regione Puglia	0	n/d	Da avviare	n/d	Da realizzare studio di fattibilità per definizione standard funzionali ed ambientali		
Strada	s104	SS89 SS272	1	B	VP_15	**SS89-SS272 Razionalizzazione della viabilità di San Giovanni Rotondo per San Severo e Foggia, compresa l'asta di collegamento abitato capoluogo Dauno (Tipo III CNR)**		ANAS (02/2007)	Bozza di Piano Triennale ANAS 2006-2008	S.S. 272 – 273. Realizzazione dell'asta di collegamento da S. Giovanni Rotondo al capoluogo dauno (Razionalizzazione viabilità per San Giovanni Rotondo)	ANAS	190.815.000	ANAS	0	0%	Da avviare	Progetto Definitivo			
Strada	s105	SS89 SS272	1	B	VP_15	**SS89-SS272 Razionalizzazione della viabilità di San Giovanni Rotondo per San Severo e Foggia, compresa l'asta di collegamento abitato capoluogo Dauno (Tipo III CNR)**		ANAS (02/2007) e Piano Investimenti ANAS 2007-2011 e proposta per DPEF 2009-2013 luglio 2008	Convenzione ANAS-Regione Puglia 21/11/2003 e proposta per DPEF 2009-2013 luglio 2008	S.S. 89. Razionalizzazione viabilità per San Giovanni Rotondo 1° stralcio	ANAS	57.658.000	44.000.00 da QSN 2007-2013 a valere su Progr. Nazionali. Le risorse di 44M€ a valere su Progr.Nazionalli sono confermate dalla proposta per DPEF 2009-2013 del luglio 2008 con l'aggiunta di 14 M€ a	57.658.000	100%	Da avviare	Progetto Definitivo	Progettazione ultimata		
Strada	s106	SP141	0					Monitoraggio APQ Agosto 2006 e Deliberazione della Giunta Regionale N. 74 del 08/02/2007	APQ II atto integr 22/12/2005 e Deliberazione della Giunta Regionale N. 74 del 08/02/2007	SP11 Viabilità Provincia di Foggia SP 141 (ex SS 159 delle Saline) -I stralcio	Provincia di Foggia	14.689.000	Delibera CIPE n. 20/2004 e ulteriori 5M€ da Del. Giunta Regionale 74 del 08/02/2007	14.689.000	100%	Da avviare	Progetto Preliminare			01/12/2009
Strada	s107	SP77	0					Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ II atto integr 28/06/2006	FG T01 Ammodernamento SP 77 Rivolese Cerignola - Manfredonia	Provincia di Foggia	20.000.000	Delibera CIPE n. 35/2005	20.000.000	100%	Da avviare	Progetto Preliminare			30/11/2009
Strada	s108	SP109	0					Monitoraggio APQ Agosto 2006 e Deliberazione della Giunta Regionale N. 74 del 08/02/2007	APQ II atto integr 22/12/2005 e Deliberazione della Giunta Regionale N. 74 del 08/02/2007	SP12 Viabilità Provincia di Foggia SP 109 di Lucera (ex SS 160) -I stralcio	Provincia di Foggia	15.400.000	Delibera CIPE n. 20/2004 e ulteiori 5M€ da Del. Giunta Regionale 74 del 08/02/2007	15.400.000	100%	Da avviare	Progetto Preliminare			01/12/2009
Strada	s109	SS17	1	B	VP_20	**SS17 Collegamento interregionale Puglia-Molise Itinerario Foggia-Campobasso**		PRT 2002	PRT 2002		ANAS	18.075.991		0	0%	Da avviare	Studio di Fattibilità			
Strada	s110	SS16	1	M	VP_13	**SS16 Tangenziale ovest di Foggia Recupero funzionale**		ANAS (02/2007) e Piano Investimenti ANAS 2007-2011	Convenzione ANAS-Regione Puglia 21/11/2003	S.S. 16. Tangenziale Ovest di Foggia - Progetto per il Recupero funzionale - 2° Lotto dal casello autostradale al km 676+700	ANAS	55.280.000		55.280.000	100%	Da avviare	Progetto Preliminare	Progettazione in corso		
Strada	s111	SS16	1	M	VP_13	**SS16 Tangenziale ovest di Foggia Recupero funzionale**		ANAS (02/2007) e Piano Investimenti ANAS 2007-2011 e proposta per DPEF 2009-2013 luglio 2008	Convenzione ANAS-Regione Puglia 21/11/2003 e proposta per DPEF 2009-2013 luglio 2008	S.S. 16. Tangenziale Ovest di Foggia - Progetto per il Recupero funzionale - 1° Lotto dal km 676+700 al km 683+700	ANAS	53.774.000	QSN 2007-2013 30,00 M€ a valere su prog. Nazionali	53.774.000	100%	Da avviare	Progetto Preliminare	Progettazione in corso		
Strada	s112	SS16	1	M	VP_13	**SS16 Tangenziale ovest di Foggia Recupero funzionale**		ANAS (02/2007) e Piano Investimenti ANAS 2007-2011	Convenzione ANAS-Regione Puglia 21/11/2003	S.S. 16. Tangenziale Ovest di Foggia - Progetto per il Recupero funzionale - 3° Lotto dal km. 683+700 all'innesto con il 1° Lotto della Foggia-Cerignola	ANAS	27.630.000		27.630.000	100%	Da avviare	Progetto Preliminare	Progettazione in corso		
Strada	s113	SS16	1	A	VP_06	**SS16 Tronco:Foggia-Cerignola Adeguamento alla Sez. Tipo III CNR**		ANAS (02/2007)	Convenzione ANAS-Regione Puglia 21/11/2003	S.S. 16 "Adriatica". Tronco: Foggia – Cerignola. Lavori di ammodernamento del tratto con ampliamento della sezione da due a quattro corsie. 1° lotto Foggia – Incoronata (Km 662+000 – 680+000)	ANAS	29.800.000	ANAS	29.800.000	100%	Avviato	Progetto Esecutivo	Lavori in corso	25%	n/d
Strada	s114	SS16	1	A	VP_06	**SS16 Tronco:Foggia-Cerignola Adeguamento alla Sez. Tipo III CNR**		ANAS (02/2007)	Convenzione ANAS-Regione Puglia 21/11/2003	S.S. 16. Foggia - Cerignola - 2° Lotto	ANAS	43.380.000	ANAS	43.380.000	100%	Da avviare	Progetto esecutivo	Appalto integrato aggiudicato		
Strada	s115	SS16	1	A	VP_06	**SS16 Tronco:Foggia-Cerignola Adeguamento alla Sez. Tipo III CNR**		ANAS (02/2007)	Convenzione ANAS-Regione Puglia 21/11/2003	S.S. 16. Foggia - Cerignola - 3° Lotto	ANAS	40.280.000	ANAS	40.280.000	100%	Da avviare	Progetto Esecutivo	Appalto integrato aggiudicato		
Strada	s116	SS16	1	A	VP_06	**SS16 Tronco:Foggia-Cerignola Adeguamento alla Sez. Tipo III CNR**		ANAS (02/2007)	Convenzione ANAS-Regione Puglia 21/11/2003	S.S. 16 "Adriatica". Variante di Cerignola. Lavori di adeguamento della sede stradale alla sezione III CNR.	ANAS	23.100.000	ANAS	23.100.000	100%	Ultimato	Progetto Esecutivo	Lavori ultimati	100%	n/d
Strada	s117	exSS98	0					Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ Trasporti 31/03/2003	TR-V-004-B SP95 bis (ex SS 98) adeguamento funzionale e messa in sicurezza	Provincia di Foggia	2.274.000	Legge n. 208/1998 Delibera CIPE n. 142/1999	2.274.000	100%	Da avviare	Progetto Definitivo			31/12/2007
Strada	s118	SP28	0					Deliberazione della Giunta Regionale N. 74 del 08/02/2007	Deliberazione della Giunta Regionale N. 74 del 08/02/2007	Ammodernamento e messa in sicurezza della SP28 Pedegargarica	Provincia di Foggia	14.000.000	del. della Giunta regionale 74 del 8/2/2007 (del. CIPE 3/2006)	14.000.000	100%	Da avviare	n/d			
Strada	s181	SS693	0					Provincia di Foggia	Proposta APQ Provincia di Foggia-Regione	Prolungamento SS 693 "dei laghi di Lesina e Varano" (collegamento tra SS693 e SS89)	ANAS	90.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			
Strada	s182	SR1	0					Provincia di Foggia	Proposta APQ Provincia di Foggia-Regione	Bretella di raccordo del casello A14 Poggio Imperiale *eadeguamento tratto SR*		10.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			
Strada	s183	SR1	0					Provincia di Foggia	Proposta APQ Provincia di Foggia-Regione	Strada Regionale n. 1 "Pedesubappenninica" + bretelle di connessione SR1-Appennino Dauno		300.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			

Modalità di trasporto	Codice intervento	Tratta ferroviaria o asse viario o nodo di trasporto	PRT 2002	Maturità intervento PRT 2002	Codice intervento PRT 2002	Denominazione intervento PRT 2002	AGGIORNAMENTO	Fonti dell'informazione	Documento di riferimento	Denominazione intervento	Soggetto attuatore	Costo totale dell'intervento	Fonti di finanziamento	Risorse disponibili	Livello di copertura	Stato dell'intervento	Livello di progettazione	Stato di avanzamento	Percentuale di realizzazione	Data presunta di fine lavori
Strada	s184	SP29	0					Provincia di Foggia	Proposta APQ Provincia di Foggia-Regione	Bretella di raccordo del casello A14 San Severo		48.000.000		0	0%	Da avviare				
Strada	s185	A14	0					Provincia di Foggia	Proposta APQ Provincia di Foggia-Regione	Nuovo casello A14 Foggia sud (zona Cervaro Incoronata)		5.000.000		0	0%	Da avviare				
Strada	s201	SS97	1	B	VP_23	**SS97 Viabilità delle Murge Itinerario Gravina-Spinazzola-Minervino-Canosa**		PRT 2002	PRT 2002		Provincia di Bari	51.646.000		0	0%	Da avviare	Studio di fattibilità			
Strada	s202	SS97	1	B	VP_31	**SR6 di attraversamento della Dorsale Murgiana**		Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ Trasporti 31/03/2003	TR-V-002 Strada regionale n. 6 -I lotto - Variante di Minervino Murge	Regione Puglia	30.000.000	Legge n. 208/1998 Del. CIPE 84/2000 e 138/2000	30.000.000	100%	Avviato	Progetto Definitivo da aggiornare	Lavori in corso sospesi	30%	
Strada	s203	SP130	1	B	VP_24	**SP130 Collegamento: Andria-Trani Ammodernamento e allargamento**		Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ Trasporti II atto integrativo 22/12/2005	SP04 SP 130 Trani-Andria Lavori ammodernamento, allargamento piano viabile e relative pertinenze; risoluzione intersezione con SP 168 a livelli sfalsati;	Provincia di Bari	16.131.655	Legge n. 208/1998 Del. CIPE 20/2004, quota E.4 Risorse regioni Mezzogiorno	16.131.655	100%	Da avviare	Progetto Preliminare			30/06/2010
Strada	s204	SS16	0					ANAS (02/2007) e Piano Investimenti ANAS 2007-2011	Convenzione ANAS-Regione Puglia 21/11/2003	S.S. 16. Completamento delle aste di collegamento tra S.S. 16 e la litoranea (ex S.S. 16) a nord ed a sud di Molfetta e Giovinazzo tra il Km 774+200 e il	ANAS	14.970.000	QSN 2007-2013 a valere su Progr. Nazionali confermato dal DPEF 2009-2013 del luglio 2008	14.970.000	100%	Da avviare	Progetto Definitivo			
Strada	s205	SP231 (exSS98)	0					Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ Trasporti 31/03/2003	TR-V-004A Intervento stradale SS98 (ora SP231) in lotti di adeguamento funzionale e messa in sicurezza	Provincia di Bari	17.726.000	Legge n. 208/1998 Del. CIPE 142/1999	17.726.000	100%	Da avviare	Progetto Preliminare			30/07/2009
Strada	s206	SP231 (exSS98)	0					Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ Trasporti II atto integrativo 22/12/2005	SP05 SP231-Andriese-Coratina- Stralcio funzionale per la costruzione di diramazioni dell' SP231 al Km 1+450 verso la SP 54 Modugno-Palese	Provincia di Bari	5.431.000	Legge n. 208/1998 Del. CIPE 20/2004, quota E.4 Risorse regioni Mezzogiorno	5.431.000	100%	Da avviare	Studio di Fattibilità			30/06/2010
Strada	s207	SS96	0					ANAS (02/2007)	Bozza di Piano Triennale ANAS 2006-2008	S.S. 96. Intervento di completamento funzionale ai fini della sicurezza stradale della SS 96, tronco Modugno - Bari e realizzazione del collegamento funzionale con la Tangen iale di	ANAS	25.000.000		0	0%	Da avviare	Progetto Preliminare da attivare previa stipula di convenzione con l'ASI di Bari			
Strada	s208	Nodo di Bari	1	B	VP_18	**Grande viabilità di Bari Nuova tangenziale esterna- Mediana esterna a scorrimento veloce**		PRT 2002	PRT 2002		ANAS Regione Puglia Provincia di Bari Comune di Bari	180.760.000		0	0%	Da avviare	n/d	Verifiche di Fattibilità		
Strada	s209	Nodo di Bari	1	M	VP_10	**Grande viabilità di Bari III Mediana Bis a scorrimento veloce di collegamento est-ovest**		Priorità Regioni 2007		Asse viario cittadino di Bari-Terza mediana Bis		100.000.000	QSN 2007-2013 100M€ a valere su Progr. Nazionali	100.000.000	100%	Da avviare	n/d			
Strada	s210	Nodo di Bari	1	M	VP_10b	**II lotto asse nord-sud-attraversamento ferroviario (area metropolitana di Bari)**		Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ III atto integr 28/06/2006	BAT01 Attraversamento ferroviario Asse Nord-Sud II Lotto	Comune di Bari	32.020.330	31.000.000(Del. CIPE N.35/05), 1.020.330 (mutuo DD.PP.)	32.020.330	100%	Da avviare	Studio di Fattibilità			15/03/2010
Strada	s211		0					Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ III atto integr 28/06/2006	TR-V-305 Circonvallazione di Triggiano	Comune di Triggiano	3.500.000	Del. CIPE 138/00	3.500.000	100%	Da avviare	Progetto Preliminare			02/11/2009
Strada	s212	SS16	1	M	VP_07	**SS16 Tangenziale di Bari Variante V. Caldarola-Torre a Mare dal km 806+400 al km814+000**		ANAS (02/2007)	Bozza di Piano Triennale ANAS 2006-2008	S.S. 16. Variante alla Tangenziale di Bari tra il km 806+400 ed il km 814+000	ANAS	80.000.000		0	0%	Da avviare	Progetto Preliminare da adeguare			
Strada	s213	SP206	0					Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ III atto integr 28/06/2006	BAT05 Variante esterna alla SP 206- Circonvallazione di Bitetto- tra la S.P. 87 Palo-Bitetto e la SP1 Bitetto-Grumo	Provincia di Bari	3.616.457	3.100.000 (Del.CIPE 35/05), 516.457 (Programma triennale delle OO.PP. della Provincia di Bari)	3.616.457	100%	Da avviare	Progetto Preliminare			30/06/2010
Strada	s214	SS96	1	A	VP_01	**SS96 SS99 Direttrice Bari-Matera Adeguamento alla Sez. Tipo III CNR**		ANAS (02/2007) e Piano Investimenti ANAS 2007-2011 e proposta per DPEF 2009-2013 luglio 2008	Convenzione ANAS-Regione Puglia 21/11/2003 e proposta per DPEF 2009-2013 luglio 2008	S.S. 96. Progetto dei lavori di ammodernamento con adeguamento alla sez. III CNR del tronco fine Variante di Toritto-Modugno *(tra km 105+705 e il km 114+750)*, compreso la	ANAS	76.439.000	QSN 2007-2013 76,87 M€ a valere su prog. Nazionali	76.870.000	100%	Da avviare	Progetto Definitivo	Progettazione ultimata		
Strada	s215	SS96	1	A	VP_01	**SS96 SS99 Direttrice Bari-Matera Adeguamento alla Sez. Tipo III CNR**		ANAS (02/2007) e Piano Investimenti ANAS 2007-2011 e proposta DPEF 2009-2013 luglio 2008	Convenzione ANAS-Regione Puglia 21/11/2003	S.S. 96. Progetto dei lavori di ammodernamento con adeguamento alla sez. III CNR del tronco Altamura inizio variante Toritto - 1° e 2° stralcio	ANAS	92.000.000	Regione Puglia. L. 208/1998 – Del. CIPE n. 20/2004 –Quota E. 4 Risorse Regioni Mezzogiorno 43,9 M€ per il 1° stralcio. Proosta DPEF 2009-2013 luglio 2008: 43,9 M€ per il 1° stralcio e 48,10 M€ per il 2° stralcio.	92.000.000	100%	Da avviare	Progetto Definitivo	Progettazione ultimata		
Strada	s216	SS96 SS99	1	A	VP_01	**SS96 SS99 Direttrice Bari-Matera Adeguamento alla Sez. Tipo III CNR**		ANAS (02/2007)	Convenzione ANAS-Regione Puglia 21/11/2003	S.S. 96 - 99. Tronco Matera – Altamura. Progetto dei lavori di adeguamento alla sez. III CNR. Lotto 1° - S.S. 96 dal Km 85+000 (inizio variante di Altamura) al km 81+300 (innesto S.S. 99)	ANAS	28.591.000	ANAS	28.591.000	100%	Da avviare	Progetto Esecutivo	Appalto Integrato aggiudicato		
Strada	s217	SS96 SS99	1	A	VP_01	**SS96 SS99 Direttrice Bari-Matera Adeguamento alla Sez. Tipo III CNR**		ANAS (02/2007)	Convenzione ANAS-Regione Puglia 21/11/2003	S.S. 96 - 99. Tronco Matera – Altamura. Progetto dei lavori di adeguamento alla sez. III CNR. Lotto 2° - S.S. 99 dall'innesto S.S. 96 (Km 81+300) al Km 10+150	ANAS	23.142.000	ANAS	23.142.000	100%	Da avviare	Progetto Esecutivo	Appalto Integrato aggiudicato		

Modalità di trasporto	Codice intervento	Tratta ferroviaria o asse viario o nodo di trasporto	PRT 2002	Maturità intervento PRT 2002	Codice intervento PRT 2002	Denominazione intervento PRT 2002	AGGIORNAMENTO	Fonti dell'informazione	Documento di riferimento	Denominazione intervento	Soggetto attuatore	Costo totale dell'intervento	Fonti di finanziamento	Risorse disponibili	Livello di copertura	Stato dell'intervento	Livello di progettazione	Stato di avanzamento	Percentuale di realizzazione	Data presunta di fine lavori
Strada	s218	SP236	1	B	VP_32	**Tangenziali urbane (Santeramo, Cassano, Altamura)**		Deliberazione della Giunta Regionale N. 74 del 08/02/2007	Deliberazione della Giunta Regionale N. 74 del 08/02/2007	Realizzazione di una nuova circonvallazione in abitato di Cassano Murge per collegare la SP236 Santeramo-Bari.	Comune di Cassano Murge	8.000.000,00	del. della Giunta regionale 74 del 8/2/2007 (del. CIPE 3/2006)	8.000.000	100%	Da avviare	n/d			
Strada	s219	SS171 SS271	1	B	VP_32	**Tangenziali urbane (Santeramo, Cassano, Altamura)**		ANAS (02/2007)	Convenzione ANAS-Regione Puglia 21/11/2003	S.S. 171 – 271. Variante esterna abitato di Santeramo in Colle - 1° e 2° Stralcio	ANAS	50.600.000	ANAS+Regione Puglia. (Finanziamento Regione Puglia: € 30600000)	50.600.000	100%	Da avviare	Progetto Esecutivo in fase di redazione	Appalto integrato aggiudicato		
Strada	s220		0					Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ III atto integr 28/06/2006	TR-V-304 Strada di collegamento tra aree PIP in agro di Adelfia	Provincia di Bari	4.000.000	Del. CIPE 138/00	4.000.000	100%	Da avviare	Studio di Fattibilità			01/03/2009
Strada	s221	SP84	0					Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ Trasporti II atto integrativo 22/12/2005	SP06 SP 84 Adelfia-Rutigliano. Lavori di ampliamento e ristrutturazione funzionale del tronco di collegamento di Rutigliano con la SS 100-1° stralcio	Provincia di Bari	6.098.740	Legge n. 208/1998 Del. CIPE 20/2004, quota E.4 Risorse regioni Mezzogiorno	6.098.740	100%	Da avviare	Progetto Preliminare			31/01/2010
Strada	s222	SS100	1	M	VP_11	**SS100 Direttrice Bari-Taranto Adeguamento a Sez. Tipo IV/III CNR (allargamento da km 27+200 a km 32+950; completamento viabilità di servizio)**		ANAS (02/2007) e Piano Investimenti ANAS 2007-2011 proposta DPEF 2009-2013 del luglio 2008	Convenzione ANAS-Regione Puglia 21/11/2003	S.S. 100, Tronco BA - TA - Completamento funzionale e messa in sicurezza tra i km 27+200 e 44+500	ANAS	28.305.000	QSN 2007-2013 a valere su Progr. Nazionali: € 27.300.000. Confermato da proposta DPEF 2009-2013 del luglio 2008.Piano di finanziamento ANAS 2007-2011: € 1.007.643	28.305.000	100%	Da avviare	Progetto Definitivo	Progettazione ultimata		
Strada	s223	SS172	1	M	VP_09	**SS172 dei Trulli Adeguamento alla Sez. Tipo IV CNR**		ANAS (02/2007) e Piano Investimenti ANAS 2007-2011	Convenzione ANAS-Regione Puglia 21/11/2003	S.S. 172. Progetto dei lavori di adeguamento alla sez. IV CNR del tronco Casamassima - Putignano	ANAS	50.000.000	QSN 2007-2013 a valere su Progr. Nazionali	50.000.000	100%	Da avviare	Progetto Preliminare	Progettazione ultimata		
Strada	s224	SS172	0					ANAS (02/2007) e Piano Investimenti ANAS 2007-2011	Piano Investimenti ANAS 2007-2011	S.S. 172. Lavori di adeguamento al tipo IV CNR del tronco Putignano - Alberobello	ANAS	97.046.614		0	0%	Da avviare	Progetto Preliminare da attivare			
Strada	s225	SP237	1	B	VP_25	**SP 237 Collegamento: Monopoli-Castellana Grotte Ammodernamento ed allargamento alla Sez. Tipo IV CNR**		PRT 2002	PRT 2002		Provincia di Bari	15.000.000		0	0%	Da avviare	Studio di Fattibilità			
Strada	s226		1	B	VP_19	**Collegamento Matera-Gioia del Colle (Completamento itinerario Murge-Pollino)**		Monitoraggio APQ Agosto 2006				n/d		0	0%		n/d	Annullato		
Strada	s227	SS100	1	M	VP_11b	**SS100: asse attrezzato plurimodale integrato con sistema stradale di accessibilità alle realtà economiche di area metropolitana**		PRT 2002	PRT 2002		ANAS, Comune e Provincia di Bari, Regione Puglia	n/d		0	0%	Da avviare	n/d	Da realizzare progetto integrato del sistema stradale e ferroviario e selezione delle priorità		
Strada	s228		0					Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ Trasporti III atto integrativo 28/06/2006	TR-V-303 Cavalcavia stradale al km 685+0, 15 in agro di Polignano	Comune di Polignano, RFI	1.500.000	Del. CIPE 138/00	1.500.000	100%	Da avviare	Studio di Fattibilità			30/06/2010
Strada	s229		0					Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ Trasporti III atto integrativo 28/06/2006	TR-V-302 Sottovia stradale al km 681+1,93 in agro di Polignano	Comune di Polignano, RFI	1.500.000	Del. CIPE 138/00	1.500.000	100%	Da avviare	Studio di Fattibilità			30/06/2010
Strada	s230		0					Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ Trasporti III atto integrativo 28/06/2006	TR-V-301 Sottovia stradale -S. Caterina- al km 680+0,44 in agro di Polignano	Comune di Polignano, RFI	3.000.000	Del. CIPE 138/00	3.000.000	100%	Da avviare	Studio di Fattibilità			30/06/2010
Strada	s231	SR6	1	B	VP_31	**SR6 di attraversamento della Dorsale Murgiana**		Verifiche PRT2007		SR6 di attraversamento della Dorsale Murgiana da Canosa a innesto con SP138		n/d		n/d	100%	Realizzato	Lavori ultimati	Lavori ultimati		
Strada	s232	SR6	1	B	VP_31	**SR6 di attraversamento della Dorsale Murgiana**		Verifiche PRT2007		SR6 di attraversamento della Dorsale Murgiana diramazione di raccordo con la SS655		n/d		n/d	0%	Da avviare	n/d			
Strada	s233									Completamento dell'asse di PRG di collegamento diretto tra l'Area di Sviluppo Industriale e l'Interporto Regionale della Puglia con la SS16		14.000.000		14.000.000		Da avviare				
Strada	s301		1	B	VP_29	**Collegamento tra la SS580 e l'itinerario Bradanico-Salentino**		PRT 2002	PRT 2002		Provincia di Taranto	n/d	Regione Puglia	0	0%	Da avviare	n/d	Da realizzare studio di fattibilità per definizione standard funzionali ed ambientali		
Strada	s302	SS7	0					ANAS (02/2007) e Piano Investimenti ANAS 2007-2011	Piano Investimenti ANAS 2007-2011	S.S. 7. Lavori per il completamento del tronco Massafra – Matera 2° Lotto	ANAS	237.510.328		0	0%	Da avviare	Progetto Preliminare da attivare			
Strada	s303	SS7	1	B	VP_16	**SS7 Direttrice Taranto-Matera Adeguamento alla Sez. Tipo IV CNR (asta di raccordo SS7-A14; completamento tronco Matera_Taranto Lotto 1 Taranto-Massafra**		ANAS (02/2007) e Piano Investimenti ANAS 2007-2011 e proposta DPEF 2009-2013 luglio 2008	Atto aggiuntivo del 15/12/2004 alla Convenzione ANAS-Regione Puglia 21/11/2003 e proposta DPEF 2009-2013 luglio 2008	S.S. 7. Itinerario Bradanico Salentino. Progetto dei lavori per il completamento del tronco Taranto – Matera. 1° lotto Taranto - Massafra	ANAS	10.100.000		0	0%	Da avviare	Progetto preliminare non condiviso	Progettazione in corso		
Strada	s304	SS7	1	B	VP_16	**SS7 Direttrice Taranto-Matera Adeguamento alla Sez. Tipo IV CNR (asta di raccordo SS7-A14; completamento tronco Matera_Taranto Lotto 1 Taranto-Massafra**		ANAS (02/2007)	Convenzione ANAS-Regione Puglia 21/11/2003	S.S. 7. Progetto dei lavori per la costruzione dell'asta di raccordo tra la S.S. 7 (Km 621+000) e l'autostrada A/14, in comune di Palagianello	ANAS	10.846.000	n/d	10.846.000	100%	Da avviare	Progetto Esecutivo in fase di redazione	Appalto Integrato aggiudicato		
Strada	s305	Nodo di Taranto	1	M	VP_14	**Grande viabilità di Taranto Nuova tangenziale tipo B CNR Realizzazione per stralci funzionali III lotto tronco Statte - SS106**		PRT 2002	PRT 2002		Provincia di Taranto	45.449.000		0	0%	Da avviare	Progetto Esecutivo			
Strada	s306	Nodo di Taranto	1	M	VP_14b	**Grande viabilità di Taranto Nuova tangenziale tipo B CNR Realizzazione per stralci funzionali I lotto: Taccone-Masseria Nuova tronco Statte-SS106**		PRT 2002	PRT 2002		Provincia di Taranto	8.560.000		0	0%	Da avviare	Progetto Definitivo			

Modalità di trasporto	Codice intervento	Tratta ferroviaria o asse viario o nodo di trasporto	PRT 2002	Maturità intervento PRT 2002	Codice intervento PRT 2002	Denominazione intervento PRT 2002	AGGIORNAMENTO	Fonti dell'informazione	Documento di riferimento	Denominazione intervento	Soggetto attuatore	Costo totale dell'intervento	Fonti di finanziamento	Risorse disponibili	Livello di copertura	Stato dell'intervento	Livello di progettazione	Stato di avanzamento	Percentuale di realizzazione	Data presunta di fine lavori
Strada	s307	SS7 SS106dir	1	A	VP_05	**SS7-SS106 dir. Ammodernamento del collegamento SS106 dir/Casello autostradale TA con la SS106**		ANAS (02/2007)	Atto aggiuntivo del 15/12/2004 alla Convenzione ANAS-Regione Puglia 21/11/2003	S. S. 7 – S.S. 106 Dir. Ammodernamento del collegamento della 106 dir e del casello Autostradale di Taranto con la S. S. 106	ANAS	24.403.804	ANAS	24.403.804	100%	Da avviare	Progetto Esecutivo	Appalto Integrato in fase di gara		
Strada	s308	SP58	0					Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ Trasporti III atto integrativo 28/06/2006	SP03 Lavori di sistemazione ammodernamento e manutenzione straordinaria della rete stradale provinciale di Taranto -SP 58 I stralcio funzionale	Provincia di Taranto	6.441.847	6.132.000 Legge n. 208/1998 Del. CIPE n. 20/2004, 309.874 Fondi della Provincia di Taranto	6.441.847	100%	Da avviare	Progetto Definitivo			31/12/2009
Strada	s309		1	B	VP_27	**Nuovo collegamento Martina Franca-Mottola (A14) Nuova strada Tipo C1 CNR**		PRT 2002	PRT 2002		Provincia di Taranto	23.241.000		0	0%	Da avviare	Progetto Preliminare			
Strada	s310	SS172	0					ANAS (02/2007) e Piano Investimenti ANAS 2007-2011 e proposta per DPEF 2009-2013 luglio 2008	Convenzione ANAS-Regione Puglia 21/11/2003 e proposta per DPEF 2009-2013 luglio 2008	S.S. 172. Adeguamento ed ammodernamento in sede della 4a corsia Orimini superiore e aste di penetrazione al centro abitato di Martina Franca	ANAS	19.895.000	QSN 2007-2013	19.895.000	100%	Da avviare	n/d	Progettazione in corso		
Strada	s311		1	M	VP_09	**SS172 dei Trulli Adeguamento alla Sez. Tipo IV CNR**		ANAS (10/2008)		SS172 Adeguamento attraversamento Martina Franca (ex variante)	ANAS	n/d	n/d	n/d	n/d	Avviato	Progetto Esecutivo	Lavori in corso	n/d	n/d
Strada	s312		0					Protocollo Grande Salento 10/07/06	Protocollo Grande Salento 10/07/06	Potenziamento della direttrice viaria Francavilla Fontana-Manduria-Mare	Regione Puglia - Provincia di Taranto	24.700.000	Del. della Giunta regionale 74 del 8/2/2007 (del. CIPE 3/2006)	18.000.000	73%	Da avviare	n/d			
Strada	s313		0					Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ Trasporti II atto integrativo 22/12/2005	TA-02 Lavori di sistemazione, ammodernamento e manutenzione straordinaria della rete viaria, provincia di Taranto relativa all'aeroporto di Grottaglie	Provincia di Taranto	12.000.000	Legge n. 208/1998 Del. CIPE n.17/2003	12.000.000	100%	Da avviare	Progetto Preliminare			31/12/2008
Strada	s314	SS7 SS7ter	1	M	VP_12	**SS7-SS7 ter Itinerario Bradanico Salentino Adeguamento alla Sez. Tipo III CNR**		ANAS (02/2007)	Bozza di Piano Triennale ANAS 2006-2008	S.S. 7 - 7 ter. Lavori per il completamento del tronco Manduria - Taranto: Variante di Manduria innesto SSV Taranto Grottaglie	ANAS	95.545.000		0	0%	Da avviare	Progettazione in corso			
Strada	s315	SS7 SS7ter	1	M	VP_12	**SS7-SS7 ter Itinerario Bradanico Salentino Adeguamento alla Sez. Tipo III CNR**		ANAS (02/2007) e Piano Investimenti ANAS 2007-2011 e Proposta DPEF 2009-2013 luglio 2008	Piano Investimenti ANAS 2007-2011 e Proposta DPEF 2009-2013 luglio 2008	S.S. 7 ter. Progetto per il completamento funzionale del II stralcio (Sava-Manduria)	ANAS	53.620.000	QSN 2007-2013 53,6 M€ a valere su progr. regionale	53.600.000	100%	Da avviare	Progetto Definitivo			
Strada	s317	SR8	1	B	VP_26	**SR8 Litoranea Interna Salentina Nuova strada Tipo B CNR (da realizzare per stralci funzionali)**		Protocollo Grande Salento 10/07/06	Protocollo Grande Salento 10/07/06	Realizzazione della "Strada litoranea interna" da Taranto ad Avetrana	Regione Puglia - Provincia di Taranto	211.600.000	Provincia di Taranto per € 65.800.000	65.800.000	31,1%	Da avviare	n/d			
Strada	s381	Nodo di Taranto	0					Provincia di Taranto		Tangenziale Sud di Taranto		n/d	n/d	n/d	100%	Avviato		Appalto in corso		
Strada	s382	SP23	0					Province di Brindisi, Lecce e Taranto	Protocollo di Intesa "infrastrutture logistiche e di trasporto: le priorità del "Grande Salento" per la programmazione regionale 2007/2013"	"Itinerario Bradanico-Salentino" (adeguamento della strada provinciale SP23)		n/d		n/d	0%	Da avviare				
Strada	s383		1	M	VP_12	**SS7-SS7 ter Itinerario Bradanico Salentino Adeguamento alla Sez. Tipo III CNR**		Province di Brindisi, Lecce e Taranto	Protocollo di Intesa "infrastrutture logistiche e di trasporto: le priorità del "Grande Salento" per la programmazione regionale 2007/2013"	Itinerario Bradanico Salentino: Tratto Provincia di Taranto *(fine variante di Sava-Grottaglie).*		n/d	n/d	n/d	0%	Da avviare				
Strada	s401	SS172	0					ANAS (02/2007) e Piano Investimenti ANAS 2007-2011	Piano Investimenti ANAS 2007-2011	S.S. 172. Lavori per l'ammodernamento planoaltimetrico della S.S. 172 Locorotondo – Fasano	ANAS	81.724.037		0	0%	Da avviare	Progetto Preliminare da adeguare			
Strada	s402	SP Ostuni-Cisternino	0					Protocollo Grande Salento 10/07/06	Protocollo Grande Salento 10/07/06	Completamento della strada dei colli SP "Ostuni- Cisternino"	Regione Puglia - Provincia di Brindisi	9.000.000	Del. della Giunta regionale 74 del 8/2/2007 (del. CIPE 3/2006)	4.000.000	44%	Da avviare	n/d			
Strada	s403	SP20	0					Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ Trasporti III atto integrativo 28/06/2006	BRT05 Realizzazione di bretella sulla SP n. 20 Ostuni-Villanova per eliminazione incroci a raso in corrispondenza della zona SISRI di Ostuni	Comune di Ostuni	2.000.000	Legge n. 208/1998 Delibera CIPE n. 35/2005	2.000.000	100%	Da avviare	Studio di Fattibilità			30/06/2008
Strada	s404	SP54	0					Protocollo Grande Salento 10/07/06	Protocollo Grande Salento 10/07/06	Potenziamento della direttrice viaria Ostuni-Ceglie M.ca-Francavilla Fontana-Manduria-Mare per la parte di competenza del territorio brindisino	Regione Puglia - Provincia di Brindisi	20.000.000	1.100.000,00 previsti nel II atto integrativo dell'APQ in data 22/12/2005 attribuiti all'intervento "SP10 Potenziamento della strada provinciale SP n. 54-Francavilla F.na - Manduria". 3M€ previsti da Del. della Giunta regionale 74 del 8/2/2007 (del. CIPE 3/2006)	4.100.000	20,5%	Da avviare	n/d			
Strada	s405		0					Protocollo Grande Salento 10/07/06	Protocollo Grande Salento 10/07/06	Completamento della Strada di collegamento tra la SS 7, il comune di Oria e la SP 51 "Oria-Cellino San Marco"	Regione Puglia - Provincia di Brindisi	5.000.000	n/d	774.000	15,5%	Da avviare	n/d			

Modalità di trasporto	Codice intervento	Tratta ferroviaria o asse viario o nodo di trasporto	PRT 2002	Maturità intervento PRT 2002	Codice intervento PRT 2002	Denominazione intervento PRT 2002	AGGIORNAMENTO	Fonti dell'informazione	Documento di riferimento	Denominazione intervento	Soggetto attuatore	Costo totale dell'intervento	Fonti di finanziamento	Risorse disponibili	Livello di copertura	Stato dell'intervento	Livello di progettazione	Stato di avanzamento	Percentuale di realizzazione	Data presunta di fine lavori
Strada	s406	exSS581	0					Protocollo Grande Salento 10/07/06	Protocollo Grande Salento 10/07/06	Potenziamento della ex SS 581 "Ceglie Messapica- San Michele Salentino- San Vito dei Normanni"	Regione Puglia - Provincia di Brindisi	5.000.000		0	0,0%	Da avviare	n/d			
Strada	s407	SS7 SS7ter	1	M	VP_12	**SS7-SS7 ter Itinerario Bradanico Salentino Adeguamento alla Sez. Tipo III CNR**		ANAS (02/2007) e Piano Investimenti ANAS 2007-2011	Piano Investimenti ANAS 2007-2011	S.S. 7 ter. Completamento funzionale della variante di S. Pancrazio Salentino	ANAS	25.540.000	QSN 2007-2013 25,54M€ a valere su progr. regionale	25.540.000	100,0%	Da avviare	Progetto Definitivo in fase di redazione			
Strada	s408	exSS605	0					Protocollo Grande Salento 10/07/06	Protocollo Grande Salento 10/07/06	Potenziamento della ex SS 605 "San Vito dei Normanni-Mesagne"	Regione Puglia - Provincia di Brindisi	4.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			
Strada	s409	SP74	0					Protocollo Grande Salento 10/07/06	Protocollo Grande Salento 10/07/06	Ampliamento della SP 74 "Mesagne-San Pancrazio Salentino"	Regione Puglia - Provincia di Brindisi	20.000.000	dei 1.900.000 di risorse disponibili: 350.000,00 per lavori effettuati dalla Provincia di Brindisi, 250.000,00 inseriti nel piano annuale OO. PP. 2006, 1.300.000,00 previsti nel II atto integrativo APQ del 22/12/05	1.900.000	9,5%	Da avviare	n/d			
Strada	s410		0					Protocollo Grande Salento 10/07/06	Protocollo Grande Salento 10/07/06	Circonvallazione in corrispondenza del centro abitato di Mesagne (finalizzata al collegamento tra la SS 7 "Brindisi Taranto" e la SP 74)	Regione Puglia - Provincia di Brindisi	12.000.000	dei 8.400.000 di risorse disponibili: 1.200.000,00 spesi dalla Provincia di Brindisi per realizzare il primo lotto, 2.500.000,00 inseriti nel piano annuale OO. PP. 2005, 500.000,00 inseriti nel piano annuale OO. PP. 2006, 1.700.000,00 previsti dalla delibera CIPE n. 20/04; 2,5M€ previsti dal della	8.400.000	70,0%	Avviato	Progetto Esecutivo	Lavori in corso	n/d	n/d
Strada	s411		0					Protocollo Grande Salento 10/07/06	Protocollo Grande Salento 10/07/06	Circonvallazione in corrispondenza del centro abitato di San Pancrazio Salentino (finalizzata al collegamento tra SP 74 e SP 86)	Regione Puglia - Provincia di Brindisi	8.500.000	dei 7.500.000 di risorse disponibili: 1.000.000,00 per investimenti relativi all'anno 2005, 1.000.000,00 inseriti nel piano annuale OO. PP. 2006, 1.500.000,00 previsti nel II atto integrativo APQ del 22/12/05; 4M€ previsti	7.500.000	88,2%	Da avviare	Progetto esecutivo			
Strada	s412	exSS16	0					Protocollo Grande Salento 10/07/06	Protocollo Grande Salento 10/07/06	Potenziamento della ex SS 16 "San Vito dei Normanni- Brindisi"	Regione Puglia - Provincia di Brindisi	6.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			
Strada	s413		0					Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ Trasporti II atto integrativo 22/12/2005	SP07 Completamento circonvallazione di Mesagne III e IV lotto	Provincia di Brindisi	1.700.000	Delibera CIPE n. 20/2004	1.700.000	100%	Da avviare	Progetto Preliminare			30/09/2008
Strada	s414	SS7	0					ANAS (02/2007) e Piano Investimenti ANAS 2007-2011	Piano Investimenti ANAS 2007-2011	S.S. 7. Lavori di adeguamento della sede stradale alla sezione III CNR - lotti IV e V dal	ANAS	2.961.197	QCS 2000-2006: € 2.455.377 Piano degli investimenti ANAS 2007-2011: € 505.821	2.961.197	100%	Ultimato	Progetto Esecutivo	Lavori ultimati		
Strada	s415	SS7	1	A	VP_02	**SS7 Direttrice Taranto-Brindisi Adeguamento alla Sez. Tipo III CNR**		ANAS (02/2007)	Convenzione ANAS-Regione Puglia 21/11/2003	S.S. 7. Progetto dei lavori di adeguamento della sede stradale alla sez. III CNR. 6° Lotto – Collegamento con la Tangenziale di Brindisi	ANAS	18.619.000	ANAS	18.619.000	100%	Ultimato	Progetto Esecutivo	Lavori ultimati	100%	n/d
Strada	s416		0					Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ Trasporti III atto integrativo 28/06/2006	BRT03 Completamento e miglioramento della viabilità della z.i. di Brindisi a supporto del bacino logistico portuale industriale di Costa Morena	Prov.di Br, Cons.Sviluppo ind.le, serv.im	2.500.000	Legge n. 208/1998 Delibera CIPE n. 35/2005	2.500.000	100%	Da avviare	Progetto Definitivo			01/09/2009
Strada	s417	SP88	0					Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ Trasporti III atto integrativo 28/06/2006	BRT06 Potenziamento della strada provinciale S. P. 88 e realizzazione di cavalcaferrovia	Provincia di Brindisi	3.300.000	Legge n. 208/1998 Delibera CIPE n. 35/2005	3.300.000	100%	Da avviare	Studio di Fattibilità			28/05/2009
Strada	s418	SP81	0					Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ Trasporti III atto integrativo 28/06/2006	BRT07 Collegamento del nuovo parco merci di Tuturano alla SP n. 81	Provincia di Brindisi	1.600.000	Legge n. 208/1998 Delibera CIPE n. 35/2005	1.600.000	100%	Da avviare	Studio di Fattibilità			28/04/2008
Strada	s419	SP84	0					Protocollo Grande Salento 10/07/06	Protocollo Grande Salento 10/07/06	Completamento della Circonvallazione di San Pietro Vernotico e potenziamento della SP 84	Regione Puglia - Provincia di Brindisi	7.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			
Strada	s420	SS7 ter	0					Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ Trasporti II atto integrativo 22/12/2005	SP09 Potenziamento delle strade di raccordo con l'asse viario costituito dalla SS 7 ter	Provincia di Brindisi	1.500.000	Delibera CIPE n. 20/2004	1.500.000	100%	Da avviare	Progetto Preliminare			30/09/2008
Strada	s421	SP90	0					Deliberazione della Giunta Regionale N. 74 del 08/02/2007	Deliberazione della Giunta Regionale N. 74 del 08/02/2007	Realizzazione di variante esterna alla SP 90 in prossimità del sito archeologico "Egnatia" sulla SP 90 fino a Torre Canne	Provincia di Brindisi	2.500.000	Del. della Giunta regionale 74 del 8/2/2007 (del. CIPE 3/2006)	2.500.000	100%	Da avviare				
Strada	s422	SP90	0					Deliberazione della Giunta Regionale N. 74 del 08/02/2007	Deliberazione della Giunta Regionale N. 74 del 08/02/2007	Realizzazione di circonvallazione di San Vito dei Normanni, completamento	Provincia di Brindisi	4.000.000	Del. della Giunta regionale 74 del 8/2/2007 (del. CIPE 3/2006)	4.000.000	100%	Da avviare				
Strada	s481		0					Provincia di Taranto		Circonvallazione di Francavilla Fontana		5.000.000	n/d	n/d	100%	Da avviare				
Strada	s501	SS7 SS7ter	1	M	VP_12	**SS7-SS7 ter Itinerario Bradanico Salentino Adeguamento alla Sez. Tipo III CNR**		ANAS (02/2007)	Bozza di Piano Triennale ANAS 2006-2008	S.S. 7 ter. Progetto per il completamento del tronco Lecce - Manduria dall'innesto della variante di Lecce alla Variante di S. Pancrazio Salentino	ANAS	107.423.000		0	0,0%	Da avviare	Progetto Definitivo da aggiornare			
Strada	s502	SP359	1	B	VP_28	**SS174 Direttrice Manduria (SS7ter)-Nardò (SS101) Adeguamento**		Protocollo Grande Salento 10/07/06	Protocollo Grande Salento 10/07/06	Adeguamento, allargamento e messa in sicurezza della SP 359 "Nardò -Avetrana"	Regione Puglia - Provincia di Lecce	37.250.000	1.000.000,00 da fondi ministeriali e 250.000,00 da fondi della Provincia di Lecce	1.250.000	3,4%	Da avviare	n/d			

Modalità di trasporto	Codice intervento	Tratta ferroviaria o asse viario o nodo di trasporto	PRT 2002	Maturità intervento PRT 2002	Codice intervento PRT 2002	Denominazione intervento PRT 2002	AGGIORNAMENTO	Fonti dell'informazione	Documento di riferimento	Denominazione intervento	Soggetto attuatore	Costo totale dell'intervento	Fonti di finanziamento	Risorse disponibili	Livello di copertura	Stato dell'intervento	Livello di progettazione	Stato di avanzamento	Percentuale di realizzazione	Data presunta di fine lavori
Strada	s503	SP19	1	B	VP_28	**SS174 Direttrice Manduria (SS7ter)-Nardò (SS101) Adeguamento**		Protocollo Grande Salento 10/07/06	Protocollo Grande Salento 10/07/06	Adeguamento e ammodernamento della SP "Nardò alla SS 101 Lecce-Gallipoli"	Regione Puglia - Provincia di Lecce	6.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			
Strada	s504	SP109	0					Protocollo Grande Salento 10/07/06	Protocollo Grande Salento 10/07/06	Ammodernamento della SP 109 "San Pancrazio-Boncore"	Regione Puglia - Provincia di Lecce	20.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			
Strada	s505		0					Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ Trasporti III atto integrativo 28/06/2006	LET01 Circonvallazione Nord di Squinzano	Comune di Squinzano	3.000.000	Delibera CIPE n. 35/2005	3.000.000	100%	Da avviare	Progetto Preliminare			01/09/2007
Strada	s506	SP119-SP21	0					Monitoraggio APQ Agosto 2006 e Deliberazione della Giunta Regionale N. 74 del 08/02/2007	APQ II atto integr 22/12/2005 e Deliberazione della Giunta Regionale N. 74 del 08/02/2007	SP01 Adeguamento del collegamento Lecce-Porto Cesareo	Provincia di Lecce	19.000.000	Delibera CIPE n. 20/2004 e ulteiroi 13M€ da Del. Giunta Regionale 74 del 08/02/2007	19.000.000	100%	Da avviare	Progetto Preliminare			30/06/2009
Strada	s507	SS16 SS613	1	A	VP_04	**SS16-SS613 Completamento funzionale della variante esterna dell'abitato di Lecce**		ANAS (02/2007)	Convenzione ANAS-Regione Puglia 21/11/2003	Completamento funzionale della variante di Lecce	ANAS	85.492.000	ANAS+QSN 2007-2013 10,40M€ a valere su Progr. Nazionali (integrazione finanziamento)	85.492.000	100%	Ultimato	Progetto Esecutivo	Lavori ultimati		
Strada	s508	SS16	1	A	VP_03	**SS16 Tronco Maglie-Otranto Ammodernamento (L=16 km)**		ANAS (02/2007) e Piano Investimenti ANAS 2007-2011	Convenzione ANAS-Regione Puglia 21/11/2003	S. S. 16. Lavori di ammodernamento del tronco Maglie - Otranto. (Tipo B)	ANAS	80.187.694	ANAS. Finanziamento QCS 2000-2006: € 40.900.000,00; Piano degli investimenti ANAS 2007-2011: € 39.287.694,00	80.187.694	100,0%	Da avviare	Progetto Definitivo	Progetto Definitivo		
Strada	s509	SS275	1	M	VP_08	**SS275 Tronco: Maglie-S.M. Leuca Adeguamento alla Sez. B CNR**		Deliberazione della Giunta Regionale N. 965 del 19/06/2007	Convenzione ANAS-Regione Puglia 21/11/2003 e Deliberazione della Giunta Regionale N. 965 del 19/06/2007	Ampliamento della SS275 a quattro corsie da Maglie a intersezione con SP210 Alessano-Marina di Novaglie (con la realizzazione in variante a quattro corsie fra Montesano Salentino e l'incrocio con la SP210)	ANAS	153.213.000	Delibera CIPE n. 84/2000 [Accordo di Programma Quadro "Trasporti: Aeroporti e Viabilità" sottoscritto il 31 marzo 2003, per un costo totale di €. 152.400.000,00 (codice: TR-V-001)]	153.213.000	100%	Da avviare	Progetto Definitivo	Progettazione ultimata		
Strada	s510	SS275	1	M	VP_08	**SS275 Tronco: Maglie-S.M. Leuca Adeguamento alla Sez. B CNR**		Deliberazione della Giunta Regionale N. 965 del 19/06/2007	Convenzione ANAS-Regione Puglia 21/11/2003 e Deliberazione della Giunta Regionale N. 965 del 19/06/2007	Adeguamento del tratto a due corsie della SS275 dall'intersezione della SP210 a S. Maria di Leuca (con messa in sicurezza della SP210 per km 1+100 e della SP81 per km 2+700, fino all'incrocio con vecchio tracciato di SS275 alla periferia nord di Gagliano del Capo)	ANAS	4.500.000		0	0%	Da avviare	n/d			
Strada	s511		0					Protocollo Grande Salento 10/07/06	Protocollo Grande Salento 10/07/06	Circonvallazione di Casarano	Regione Puglia - Provincia di Lecce	25.000.000	dei 14.500.000,00 di risorse disponibili 5.048.000,00 previsti nel II atto integrativo dell'APQ in data 22/12/2005, 7.000.000,00 previsti dalla delibera del CIPE n. 35/5, 2.452.000,00 con fondi della Provincia di Lecce	14.500.000	58%	Da avviare	n/d			
Strada	s512		0					Deliberazione della Giunta Regionale N. 74 del 08/02/2007	Deliberazione della Giunta Regionale N. 74 del 08/02/2007	Circonvallazione di Novoli	Provincia di Lecce	3.000.000	del. della Giunta regionale 74 del 8/2/2007 (del. CIPE 3/2006)	3.000.000	100%	Da avviare	n/d			
Strada	s513	SR8	0					Deliberazione della Giunta Regionale n. 2009 del 28/12/2006	Deliberazione della Giunta Regionale n. 2009 del 28/12/2006	Strada Regionale n. 8 - Lotto 1 da Otranto a San Cataldo	Regione Puglia	57.207.931	Impegno di spesa del Settore LL.PP	N/D		Da avviare	Progetto Definitivo			
Strada	s581		0					Province di Brindisi, Lecce e Taranto	Accordo tra le Province di Brindisi, Lecce e Taranto del 23/03/2006	Circonvallazione di Nardò		7.000.000	Provincia di Lecce per € 4.500.000	4.500.000	64,3%	Da avviare	Progetto Definitivo			
Strada	s601		0					Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ Trasporti 31/03/2003	TR-V-006 Campagna Informazione Sicurezza Stradale	Regione Puglia	961.000	Legge n. 208/1998 Del. CIPE 84/2000	961.000	100%	Da avviare	Procedure di gara	La prog. verrà acquisita in sede di gara		31/05/2007
Strada	s602		0					Piano degli investimenti ANAS 2007-2011	Inserito in "Piano degli investimenti ANAS 2007-2011. Elenco opere infrastrutturali di nuova realizzazione per l'anno 2007 con proiezione programmatica fino al 2011. Appaltabilità 2007-2011."	SS SS. 7-7ter-16-100-106-106dir-172-379 App. integrato per la prog. Esecutiva e realizzazione di un sistema di rilevamento del traffico mediante sensori e telecamere ed informazione all'utenza attraverso pannelli a messaggio variabile per l'area metropolitana di Taranto e Brindisi e l'integr. con dati remoti della sala operativa	ANAS	5.980.000	QCS 2000-2006: € 5.067.500. Piano degli investimenti ANAS 2007-2011: € 912.500	5.980.000	100%	Da avviare	Progetto Definitivo			
Strada	s681		0					Province di Brindisi, Lecce e Taranto	Protocollo di Intesa "Infrastrutture logistiche e di trasporto: le priorità del "Grande Salento" per la programmazione regionale 2007/2013"	Costruzione di parcheggi di interscambio attorno alle Città Capoluogo		n/d		n/d	0%	Da avviare				

Modalità di trasporto	Codice intervento	Tratta ferroviaria o asse viario o nodo di trasporto	PRT 2002	Maturità intervento PRT 2002	Codice intervento PRT 2002	Denominazione intervento PRT 2002	AGGIORNAMENTO	Fonti dell'informazione	Documento di riferimento	Denominazione intervento	Soggetto attuatore	Costo totale dell'intervento	Fonti di finanziamento	Risorse disponibili	Livello di copertura	Stato dell'intervento	Livello di progettazione	Stato di avanzamento	Percentuale di realizzazione	Data presunta di fine lavori
Ferrovia	f101	Linea Bologna-Pescara-Bari	1	A	F_RFI_01	**Linea Bologna-Pescara-Bari (tratta regione Puglia) Completamento raddoppio (Lesina-Apricena-San Severo; Termoli-Lesina) Sviluppo totale = 42 km circa**		RFI (02/2007)		Raddoppio Termoli-Lesina	RFI	204.067.000	CONTRPRO+CDPLF02 +CDPLF03	204.067.000	100%	Da avviare	Progetto Preliminare	Progetto preliminare completato. In attesa approvazione CIPE		
Ferrovia	f102	Linea Bologna-Pescara-Bari	1	A	F_RFI_01	**Linea Bologna-Pescara-Bari (tratta regione Puglia) Completamento raddoppio (Lesina-Apricena-San Severo; Termoli-Lesina) Sviluppo totale = 42 km circa**		RFI (02/2007)		Raddoppio Lesina-Apricena e SSE Lesina	RFI	32.805.000,00	CONTRPRO	32.805.000,00	100%	Ultimato	n/d	Lavori ultimati	100%	Lavori ultimati
Ferrovia	f103	Linea Bologna-Pescara-Bari	1	A	F_RFI_01	**Linea Bologna-Pescara-Bari (tratta regione Puglia) Completamento raddoppio (Lesina-Apricena-San Severo; Termoli-Lesina) Sviluppo totale = 42 km circa**		RFI (02/2007)		Raddoppio Apricena-San Severo	RFI	35.519.000,00	CONTRPRO	27.519.000		Ultimato	n/d	Lavori ultimati	100%	
Ferrovia	f104	Linea San Severo-Rodi-Peschici	0					FdG (02/2007)		Velocizzazione del tracciato nella tratta San Nicandro G.Co - Cagnano V.	FdG	n/d	n/d	n/d	100%	Ultimato	n/d	Lavori ultimati	100%	Lavori ultimati
Ferrovia	f105	Linea San Severo-Rodi-Peschici	0					FdG (02/2007)		Velocizzazione del tracciato nella tratta San Severo - Apricena - San Nicandro G.Co - Completamento opere civili	FdG	26.258.760	Atto Integrativo all'Accordo di Programma del 22/12/2004 Art. 2, comma 3, L.910/86	26.258.760	100%	Avviato	Progetto Esecutivo	Lavori in corso	2,32%	2010
Ferrovia	f106	Linea Foggia-Lucera	1	A	F_FDG_01	**Linea Foggia-Lucera Ripristino della linea a semplice binario**		FdG (02/2007)		Ripristino della linea a semplice binario: Completamento Opere Civili; Armamento; Elettrificazione; Segnalamento	FdG	21.908.607	POP 91/99; L. 211/92 POR 2000'06; Fondi Ferrovie del Gargano	21.908.607	100%	Avviato	Progetto Esecutivo	Lvori in corso	1	100%
Ferrovia	f107	Linea Foggia-Manfredonia	1	B	N/D	**Elettrificazione linea Foggia-Manfredonia**		PRT 2002	PRT 2002		RFI	n/d	n/d	0	0%	Da avviare	n/d			
Ferrovia	f108	Linea Bari-Napoli	1	A	F_RFI_05	**LINEA NAPOLI - BARI Tronco: Caserta - Foggia Raddoppio Orsara - Cervaro ed ulteriori potenziamenti**		DPEF 2007-2011 Allegato Infrastrutture-Opere ferroviarie	DPEF 2007-2011 Allegato Infrastrutture-Opere ferroviarie	Raddoppio Vitulano-Apice e Bovino-Cervaro	RFI	251.000.000	n/d	251.000.000	100%	Avviato	Progetto Esecutivo	Opere funzionali cantierizzate	n/d	
Ferrovia	f109	Linea Bari-Napoli	1	A	F_RFI_05	**LINEA NAPOLI - BARI Tronco: Caserta - Foggia Raddoppio Orsara - Cervaro ed ulteriori potenziamenti**		DPEF 2007-2011 Allegato Infrastrutture-Opere ferroviarie	DPEF 2007-2011 Allegato Infrastrutture-Opere ferroviarie	Raddoppio Bovino-Orsara	RFI	299.000.000	n/d	299.000.000	100%	Da avviare	Procedure di gara	Procedure di gara		
Ferrovia	f110	Linea Bari-Napoli	0					RFI - PPI	RFI - PPI	Raddoppio Apice-Orsara	RFI	2.500.000.000	n/d	n/d	0%	Da avviare	n/d			
Ferrovia	f111	Linea Bologna-Pescara-Bari	1	A	F_RFI_01	**Linea Bologna-Pescara-Bari (tratta regione Puglia) Completamento raddoppio (Lesina-Apricena-San Severo; Termoli-Lesina) Sviluppo totale = 42 km circa**		RFI (02/2007)		PRG FOGGIA	RFI	7.489.000	CONTRPRO	7.489.000	100%	Da avviare	Studio di Fattibilità			
Ferrovia	f112	Linea Foggia-Lucera	1	A	F_FDG_02	**Linea Foggia-Lucera Completamento attrezzaggio e materiale rotabile 4 unità di trazione (3 pezzi ciascuno a composizione bloccata)**		FdG (02/2007)		2 unità di trazione	FdG	9.856.000	D.D. n. 299 del 22/12/2005	9.856.000	100%	Da avviare	Procedure di gara	Contratto in corso di stipula		
Ferrovia	f113	Linea Foggia-Lucera	1	A	F_FDG_02	**Linea Foggia-Lucera Completamento attrezzaggio e materiale rotabile 4 unità di trazione (3 pezzi ciascuno a composizione bloccata)**		FdG (02/2007)		1 unità di trazione	FdG	4.140.000	Delibera G.R. n. 1181 del 06/08/2005 Fondi Ferrovie del Gargano	4.140.000	100%	Da avviare	Procedure di gara	Contratto in corso di stipula		
Ferrovia	f114	Linea San Severo-Rodi-Peschici	0					FdG (02/2007)		Realizzazione di n° 3 complessi bloccati a due casse intercomunicanti - Revamping	FdG	3.826.770	Fondo Comune ex Legge 297/78	3.826.770	100%	Avviato	Progetto Definitivo	Lavori in corso	n/d	2008
Ferrovia	f115	Linea San Severo-Rodi-Peschici	0					FdG (02/2007)		Velocizzazione del tracciato nella tratta San Severo - Apricena - San Nicandro G.Co - Opere civili per la tratta in affiancamento con linea RFI	FdG	3.000.000	Atto Integrativo all'Accordo di Programma del 22/12/2004	3.000.000	100%	Da avviare	Progetto Esecutivo			
Ferrovia	f116	Linea San Severo-Rodi-Peschici	0					FdG (02/2007)		Velocizzazione del tracciato nella tratta San Severo - Apricena - San Nicandro G.Co - Armamento	FdG	12.000.000	Atto Integrativo all'Accordo di Programma del 22/12/2004. Recupero anticipazione COGEI. Accordo di programma del 23/12/2004	7.500.000	62,5%	Da avviare	Progetto di massima			
Ferrovia	f117	Linea San Severo-Rodi-Peschici	0					FdG (02/2007)		Velocizzazione del tracciato nella tratta San Severo-Apricena-San Nicandro G.Co-Elettrificazione; Segnalamento sicurezza; Adeguamento galleria e impianti sicurezza	FdG	15.000.000		0	0%	Da avviare				
Ferrovia	f118	Linea Lucera-Campobasso	0					FdG (02/2007)		Nuovo collegamento ferroviario Lucera-Campobasso	FdG	450.000.000		0	0%	Da avviare	Studio di fattibilità			
Ferrovia	f119	Linea San Severo-Rodi-Peschici	0					FdG (02/2007)		Velocizzazione del tracciato nella tratta Cagnano V.-Rodi G.co	FdG	60.000.000		0	0%	Da avviare	Studio di fattibilità			
Ferrovia	f201	Linea Andria-Canosa-Cerignola	1	B	N/D	**Itinerario Andria - Canosa -Cerignola: verifica inserimento nella rete ferroviaria regionale**		PRT 2002	PRT 2002		n/d	n/d	n/d	0	0%		n/d			
Ferrovia	f202	Linea Bari-Barletta	1	M	F_FBN_01	**LINEA BARI – BARLETTA** Raddoppio Tratto: Ruvo – Barletta *Sviluppo totale 33.3 km*		Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ II atto integr 22/12/2005	SdF01 Studio di fattibilità per l'adeguamento della linea ferroviaria Bari Nord nella tratta Andria-Barletta ed estendimento del servizio verso Canosa	Ferrotramviaria	1.500.000	Legge n. 208/1998 Del. CIPE 20/2004, quota E.4 Risorse regioni Mezzogiorn	1.500.000	100%	Da avviare	Studio di Prefattibilità			31/07/2007

Modalità di trasporto	Codice intervento	Tratta ferroviaria o asse viario o nodo di trasporto	PRT 2002	Maturità intervento PRT 2002	Codice intervento PRT 2002	Denominazione intervento PRT 2002	AGGIORNAMENTO	Fonti dell'informazione	Documento di riferimento	Denominazione intervento	Soggetto attuatore	Costo totale dell'intervento	Fonti di finanziamento	Risorse disponibili	Livello di copertura	Stato dell'intervento	Livello di progettazione	Stato di avanzamento	Percentuale di realizzazione	Data presunta di fine lavori
Ferrovia	f203	Linea Bari-Barletta	1	M	F_FBN_01	**LINEA BARI – BARLETTA** Raddoppio Tratto: Ruvo – Barletta *Sviluppo totale 33.3 km*		Scheda Grandi Progetti 2008	Scheda Grandi Progetti 2008	raddoppio, velocizzazione e potenziamento della tratta Corato-Barletta, interconnessione con RFI nelle Stazioni RFI di Barletta e Bari, riorganizzazione delle viabilità di accesso e dell'intermodalità multimodale	Ferrotramviaria	180.000.000	QSN 2007-2013 180M€ a valere su Progr. Regionali. Risorsa confermata dal DPEF 2009-2013 del luglio 2008	180.000.000	100%	Da avviare	Studio di Fattibilità in fase di redazione			
Ferrovia	f204	Linea Bari-Barletta	1	M	F_FBN_01	**LINEA BARI – BARLETTA** Raddoppio Tratto: Ruvo – Barletta *Sviluppo totale 33.3 km*		Ferrotramviaria (02/2007)		Intervento di raddoppio della linea Ruvo-Corato	Ferrotramviaria	30.000.000	Accordo di programma Stato Regione ex lege 422/97 e fondi ex lege 297/78	11.400.000	38,0%	Da avviare	Progetto Preliminare			
Ferrovia	f205	Linea Bari-Barletta	0					Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ III atto integr 28/06/2006	BAT04 Sottopasso veicolare della ferrovia Bari-Barletta in comune di Bitonto e soppressione P.L. di Via Giovinazzo	Ferrotramviaria	4.986.875	2.800.000 (Del. CIPE 35/05), 2.186.875 (d.l. 422/1997)	4.986.875	100%	Da avviare	Progetto Preliminare			30/12/2008
Ferrovia	f206	Nodo di Bari	0					Accordo Preliminare tra il Ministero delle Infrastrutture e la Regione Puglia (QSN 2007-2013)	Accordo Preliminare tra il Ministero delle Infrastrutture e la Regione Puglia (QSN 2007-2013)	Bari Nord: interramento in galleria superficiale della linea RFI tratta S.Spirito-Palese, con realizzazione di binari per l'esercizio provvisorio in affiancamento alla linea esistente	RFI	360.000.000	QSN 2007-2013 360M€ a valere su Progr. Nazionali	360.000.000	100%	Da avviare	Studio di Prefattibilità			
Ferrovia	f207	Nodo di Bari	1		___	**NODO DI BARI** Collegamento metropolitano Aerostazione Bari Palese – Area centrale BA		Ferrotramviaria (02/2007)		Collegamento ferroviario a doppio binario Aerostazione Bari Palese – Area centrale BA mediante deviazione della ferrovia Bari-Barletta	Ferrotramviaria	77.529.176	PON Trasporti 2000-2006; Legge 135/97; Legge 211/92.	77.529.176	100%	da avviare	Progetto Esecutivo	In corso la gara per l'affidamento con appalto integrato		
Ferrovia	f208	Nodo di Bari	0					Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ III atto integr 28/06/2006	TR-V-311 Studio di fattibilità per l'interramento del tratto Bari-Palese nell'ambito del riassetto del nodo ferroviario di Bari	Regione Puglia	100.000	Del. CIPE 138/00	100.000	100%	Ultimato	Studio di Prefattibilità		100%	
Ferrovia	f209	Nodo di Bari	1	A	N_FBN_01	**NODO DI BARI** Collegamento metropolitano Quartiere S.PAOLO - Area centrale BA. Prolungamento dalla Fermata "OSPEDALE" alle zone CECILIA e REGIONI *Galleria Artificiale di 1.3 km a d.b.*		Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ III atto integr 28/06/2006	BAT03 Completamento del collegamento ferroviario tra Bari C.le e il Quartiere San Paolo, per un importo pari a 15 milioni di euro	Ferrotramviaria	13.608.680	DEL. CIPE 35/05	13.608.680	100%					01/03/2009
Ferrovia	f210	Nodo di Bari	1	A	N_FBN_01	**NODO DI BARI** Collegamento metropolitano Quartiere S.PAOLO - Area centrale BA. Prolungamento dalla Fermata "OSPEDALE" alle zone CECILIA e REGIONI *Galleria Artificiale di 1.3 km a d.b.*		Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ II atto integr 22/12/2005	SFL02 Prolungamento del collegamento ferroviario Bari Lamasinata -Bari - Quartiere San Paolo della fermata-Ospedale-alla Stazione delle Regioni	Ferrotramviaria	25.431.185	Legge n. 208/1998 Del. CIPE 20/2004, quota E.4 Risorse regioni Mezzogiorn	25.431.185	100%					01/08/2009
Ferrovia	f211	Nodo di Bari	1	B	N_ALL_03	**NODO DI BARI Realizzazione n°2 Piattaforme di Scambio Intermodale** Ferro-Gomma		Ferrotramviaria (02/2007)	Legge Obiettivo -Intesa Quadro Stato-Regione del 10/10/2003 (p.to 1.i.2)	Piattaforma di scambio intermodale ferro-gomma "Ferrotramviaria S.p.A. presso la stazione "Fesca-San Girolamo" (ex Lamasinata) della ferrovia Bari-Barletta	Ferrotramviaria	22.000.000		0	0%	Da avviare	Progetto Preliminare			
Ferrovia	f212	Nodo di Bari	1	M	N_ALL_02	**NODO DI BARI Stazione di Interscambio** RFI / Ferrovie concesse		Ferrotramviaria (02/2007)		Opere di raddoppio della sede ferroviaria dal Km 3+635,88 (Stazione di Fesca San Girolamo) al Km 1+585,86.	Ferrotramviaria	n/d		0	0%	Da avviare	Progettazione da avviare			
Ferrovia	f213	Nodo di Bari	1	M	N_ALL_02	**NODO DI BARI Stazione di Interscambio** RFI / Ferrovie concesse		Ferrotramviaria (02/2007)		Realizzazione della nuova Stazione Porta di Brigata Bari per l'interconnessione della linea FNB a Rete Ferroviaria Italiana	Ferrotramviaria	n/d		0	0%	Da avviare	Progetto Preliminare			
Ferrovia	f214	Nodo di Bari	1	M	N_ALL_02	**NODO DI BARI Stazione di Interscambio** RFI / Ferrovie concesse		PRT 2002	PRT 2002		RFI, altri gestori ferroviari	41.317.000		0	0%	Da aggiornare	n/d	Da aggiornare		
Ferrovia	f215	Nodo di Bari	1	A	N_RFI_01	**NODO DI BARI Sistemazione (SP1.** Raddoppio Tratta: Bari P.co Sud – Bari Torre a Mare *Lavori In corso* ; SP2. Cantiere Formazione Treni *Attività negoziale;* SP3. Ingresso in variante linea Bari-Taranto e variante merci *Attività negoziale*; SP4. Sistemazione e razionalizzazione del piano del ferro a Bari C.le e realizzazione dell'impianto ACS a Bari P.co Sud, Bari Torre a Mare, Bari P.co .Nord e Bari C.le *Progettazione Preliminare.*		RFI (02/2007)		Ingresso in variante linea Bari - Taranto e variante merci compreso ACC Bari PN	RFI	42.500.000	contrpro	42.500.000,00	100%	avviato	Variante merci: lavori in corso; Ingresso viaggiatori BA-TA: prog. Preliminare; ACC BARI PN: studio fattibilità.	Variante merci: lavori in corso	32%	2011
Ferrovia	f216	Nodo di Bari	0					FSE (02/2007)		Nuova Fermata Ferroviaria Bari Campus - Via Orabona	FSE	10.000.000		0	0%	Da avviare	Progetto Definitivo in fase di redazione			
Ferrovia	f217	Nodo di Bari	0					Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ III atto integr 28/06/2006	TR-V-310 Studio di fattibilità del tracciato S. Giorgio-Mungivacca-Bari Centrale-nell'ambito del riassetto del nodo ferroviario di Bari	Regione Puglia	100.000	Del. CIPE 138/00	100.000	100%	Avviato	Studio di Prefattibilità		n/d	
Ferrovia	f218	Nodo di Bari	1	M	N_FSE_01	**NODO DI BARI TRONCO: BARI – PUTIGNANO** Nuova fermata Bari Executive Center		FSE (02/2007)		Bari - Nuova fermata ferroviaria Executive Center	FSE	4.880.000	Legge 211/92. Voto Commissione Interministeriale 1042/62 voto n.314/211 del 01.01.2005 e nulla osta ministeriale n. 129 del 30.01.2006 e del CIPE 22/05 del 18.03.2005	4.880.000	100%	Da avviare	Progetto Esecutivo in fase di redazione			

Modalità di trasporto	Codice intervento	Tratta ferroviaria o asse viario o nodo di trasporto	PRT 2002	Maturità intervento PRT 2002	Codice intervento PRT 2002	Denominazione intervento PRT 2002	AGGIORNAMENTO	Fonti dell'informazione	Documento di riferimento	Denominazione intervento	Soggetto attuatore	Costo totale dell'intervento	Fonti di finanziamento	Risorse disponibili	Livello di copertura	Stato dell'intervento	Livello di progettazione	Stato di avanzamento	Percentuale di realizzazione	Data presunta di fine lavori
Ferrovia	f219	Nodo di Bari	0					FSE (02/2007)		BARI - Sottopasso per soppressione P.L. Km 0+800 B-T	FSE	9.350.000	Legge 211/92. Voto Commissione Interministeriale 1042/62 voto n.314/211 del 01.01.2005 e nulla osta ministeriale n. 129 del 30.01.2006 e del CIPE 22/05 del 18.03.2005	9.350.000	100%	Sospeso	Progetto Esecutivo			
Ferrovia	f220	Nodo di Bari	0					FSE (02/2007)		Bari - soppressione PL Km 3+447 e costruzione sottopasso	FSE	9.800.000	Legge 211/92. Voto Commissione Interministeriale 1042/62 voto n.314/211 del 01.01.2005 e nulla osta ministeriale n. 129 del 30.01.2006 e del CIPE 22/05 del 18.03.2005	9.800.000	100%	Da avviare	Progetto Esecutivo			
Ferrovia	f221	Nodo di Bari	0					FSE (02/2007)		Bari - soppressione PL Km 4+116	FSE	4.740.000	Legge 211/92. Voto Commissione Interministeriale 1042/62 voto n.314/211 del 01.01.2005 e nulla osta ministeriale n. 129 del 30.01.2006 e del CIPE 22/05 del 18.03.2005	4.740.000	100%	Da avviare	Progetto Esecutivo			
Ferrovia	f222	Nodo di Bari	0					Accordo Preliminare tra il Ministero delle Infrastrutture e la Regione Puglia (QSN 2007-2013)	Accordo Preliminare tra il Ministero delle Infrastrutture e la Regione Puglia (QSN 2007-2013)	Bari Sud: variante della linea RFI tratta Bari C.Le-Bari S.Giorgio, in affiancamento alla circonvallazione stradale	RFI	444.000.000	QSN 2007-2013 444M€ a valere su Progr. Nazionali	444.000.000	100%	Da avviare	Studio di Prefattibilità			
Ferrovia	f223	Nodo di Bari	0					FSE (02/2007)		Riqualificazione del Nodo Ferroviario della Stazione di Mungivacca	FSE	4.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			
Ferrovia	f224	Nodo di Bari	0					FSE (02/2007)		Parcheggio interscambio Mungivacca	FSE	2.190.000	PIT 3.Determina Regionale n.26/PVL/0427 del 12.04.2006	2.190.000	100%	Da avviare	Progetto Definitivo			
Ferrovia	f225	Rete ferroviaria salentina	0					FSE (02/2007)		Soppressioni PP.LL. area Barese	FSE	66.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			
Ferrovia	f226	Linea Bari-Matera	1	B	F_FAL_06	**Nuovo ingresso Linea Bari-Matera in Stazione Bari C.le** Raddoppio della Toritto-Bari sino all'intersezione con l'asse Nord-Sud		FAL (02/2007)		Raddoppio linea ferroviaria FAL Bari-Matera a scartamento ridotto da Toritto a Bari Centrale	FAL	n/d	n/d	n/d	0%	Da avviare	Studio di fattibilità			
Ferrovia	f227	Linea Bari-Matera	0					Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ III atto integr 28/06/2006	BAT02 Interramento linea ferroviaria Ferrovie Appulo Lucane in agro di Modugno	FAL	24.361.000	DEL. CIPE 35/05	24.361.000	100%	Da avviare	Studio di Prefattibilità			30/06/2010
Ferrovia	f228	Linea Bari-Bitritto	1	A	F_FAL_01	**Nuova linea Bari-Bitritto Opere civili Tratto: Bitritto-V.Losacco**		PRT 2002	PRT 2002		FAL	54.745.000	n/d	54.745.000	100%	Ultimato	n/d	Lavori ultimati	almeno 90%	
Ferrovia	f229	Linea Bari-Bitritto	1	B	F_FAL_04	**NUOVA LINEA BARI – BITRITTO** Raddoppio e completamento (Armamento e segnalamento) Tratto: Bitritto - Via Losacco		Accordo tra il Ministero delle Infrastrutture e la Regione Puglia (QSN 2007-2013)	APQ II atto integr 22/12/2005	Linea Bari-Bitritto: Completamento con variante ingresso a Bari Centrale	FAL	29.961.849	L. 208/1998 Del. CIPE 20/2004, quota E.4 Risorse Reg.Mez.;L.910/1986, L.6; QSN 2009-25013 29,90Mi a valere su Programmazione Regionale	29.961.849	100%	Da avviare	Studio di Fattibilità			31/12/2009
Ferrovia	f230	Linea Bari-Mungivacca-Rutigliano-Putignano-Taranto	0							Elettrificazione 1° Lotto (Bari-Mungivacca)	FSE	8.950.000		8.950.000	100%	Da avviare	Gara in corso		100%	
Ferrovia	f231	Linea Bari-Mungivacca-Rutigliano-Putignano-Taranto	0					Accordo tra il Ministero delle Infrastrutture e la Regione Puglia (QSN 2007-2013)		Elettrificazione 2° Lotto (Anello Mungivacca-Conversano-Putignano-Casamassima-Mungivacca)	FSE	vedi f232	vedi f232	vedi f232	100%	vedi f232	vedi f232	vedi f232	vedi f232	vedi f232
Ferrovia	f232	Linea Bari-Mungivacca-Rutigliano-Putignano-Taranto	0					Accordo tra il Ministero delle Infrastrutture e la Regione Puglia (QSN 2007-2013)		Elettrificazione 2° lotto (anello Mungivacca-Conversano-Putignano-Casamassima-Mungivacca) e 3° Lotto (Putignano-Martina Franca)	FSE	64.680.000	QSN 2007-2013 64,68M€ a valere su Progr. Regionale PER f231 e f232 INSIEME (Importo superiore a costi indicati da FSE)	64.680.000	100%	Da avviare	Progetto Definitivo			
Ferrovia	f233	Linea Bari-Mungivacca-Rutigliano-Putignano-Taranto	0					FSE (02/2007)		Elettrificazione 4° Lotto (II Binario Putignano-Martina Franca)	FSE	20.300.000		0	0%	Da avviare	n/d			
Ferrovia	f234	Linea Bari-Mungivacca-Rutigliano-Putignano-Taranto	0					FSE (02/2007)		Interramento della stazione e raddoppio nelle tratte Mungivacca-Triggiano, Triggiano-Capurso, Capurso-Noicattaro	FSE	126.000.000	QSN 2007-2013 126M€ a valere su Progr. Regionali. La risorsa è confermata dal DPEF 2009-2013 luglio 2008	126.000.000	100%	Da avviare	Progetto preliminare			
Ferrovia	f235	Linea Bari-Mungivacca-Rutigliano-Putignano-Taranto	1	B	F_FSE_12	**TRONCO: BARI - RUTIGLIANO – PUTIGNANO** COMPLETAMENTO RADDOPPIO Tratta: Rutigliano - Putignano		FSE (02/2007)		Raddoppio binario tratta Rutigliano - Putignano	FSE	241.000.000		0	0%	Da avviare	Studio preliminare			
Ferrovia	f236	Linea Bari-Mungivacca-Casamassima-Putignano	1	M	F_FSE_06	**TRONCO: BARI-ADELFIA-PUTIGNANO** Raddoppio Tratta: Bari Mungivacca-Adelfia per Servizio Metropolitano di superficie		FSE (02/2007)		(Interramento e) raddoppio linea ferroviaria tratta Mungivacca-Carbonara-Valenzano-Adelfia	FSE	21.000.000		0	0%	Da avviare	Progetto Definitivo			
Ferrovia	f237	Linea Bari-Mungivacca-Casamassima-Putignano	0					Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ III atto integr 28/06/2006	TR-V-307 Interramento linea ferroviaria Sud-Est in agro di Adelfia	FSE	14.000.000	Del. CIPE 138/00	14.000.000	100%	Da avviare	Studio di Fattibilità			01/05/2008

Modalità di trasporto	Codice intervento	Tratta ferroviaria o asse viario o nodo di trasporto	PRT 2002	Maturità intervento PRT 2002	Codice intervento PRT 2002	Denominazione intervento PRT 2002	AGGIORNAMENTO	Fonti dell'informazione	Documento di riferimento	Denominazione intervento	Soggetto attuatore	Costo totale dell'intervento	Fonti di finanziamento	Risorse disponibili	Livello di copertura	Stato dell'intervento	Livello di progettazione	Stato di avanzamento	Percentuale di realizzazione	Data presunta di fine lavori
Ferrovia	f238	Linea Bari-Mungivacca-Casamassima-Putignano	1	B	F_FSE_10	**TRONCO: BARI - ADELFIA – PUTIGNANO** Raddoppio Tratta: Adelfia – Casamassima per Servizio Metropolitano di superficie		FSE (02/2007)		Raddoppio binario tratta Adelfia - Putignano	FSE	166.600.000		0	0%	Da avviare	Studio di Fattibilità			
Ferrovia	f239	Linea Bari-Mungivacca-Rutigliano-Putignano-Taranto	1	B	N/D	**TRONCO: PUTIGNANO - Martina Franca – TARANTO** ADEGUAMENTO INFRASTRUTTURALE E TECNOLOGICO		FSE (02/2007)			FSE	n/d		0	0%	Annullato	Studio di fattibilità	Annullato		
Ferrovia	f240	Linea Bari-Mungivacca-Casamassima-Putignano	0					FSE (02/2007)		Carbonara (in sostituzione di quella esistente	FSE	5.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			
Ferrovia	f241	Linea Bari-Mungivacca-Casamassima-Putignano	1	B	F_FSE_09	**TRONCO: BARI - CASAMASSIMA – PUTIGNANO** SOPPRESSIONE n° 4 PL - INTERVENTI VARI In Comune di CASAMASSIMA (Cavalcaferrovia in via Adelfia - Bari;Sopralzo in Via S. Michele (km 19,7); Sottovia in Via Quasimodo (km 17,4)) Viabilità di accesso al centro		FSE (02/2007)			Comune di Casamassima	n/d		0	0%	Da avviare	n/d			
Ferrovia	f242	Linea Bari-Mungivacca-Casamassima-Putignano	0					FSE (02/2007)		Turi (in sostituzione di quella esistente	FSE	4.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			
Ferrovia	f243	Linea Bari-Mungivacca-Rutigliano-Putignano-Taranto	1	M	F_FSE_08	**TRONCO: BARI - RUTIGLIANO – PUTIGNANO** RADOPPIO E SOPPRESSIONE PL Interramento e raddoppio ferroviario con eliminazione P.L. a raso nell'abitato di Rutigliano		FSE (02/2007)			FSE	n/d		0	0%	Da avviare	n/d			
Ferrovia	f244	Linea Bari-Mungivacca-Rutigliano-Putignano-Taranto	0					FSE (02/2007)		Rutigliano, Conversano, Castellana (in sostituzione di quelle esistenti) intermedia tra Castellana e Conversano	FSE	14.000.000		0	0%	Da avviare	Studio preliminare			
Ferrovia	f245	Rete ferroviaria salentina	0					FSE (02/2007)		Rinnovo traverse legno/c.a. biblocco Linea Bari-Taranto - Rinnovo traverse legno/c.a. biblocco Linea Mungivacca-Putignano	FSE	15.000.000		0	0%	Da avviare	Progetto Definitivo			
Ferrovia	f246	Linea Bari-Taranto	1	A	F_RFI_04	**Linea Bari-Taranto Completamento raddoppio e variante di Bellavista**		RFI (02/2007)		Raddoppio Bari S.Andrea-Bitetto e tecnologie telecomandabili Bari-Taranto	RFI	219.799.000	CONTRATTO DI PROGRAMMA + LEGGE OBIETTIVO	169.299.000	77,0%	Da avviare	Progetto Definitivo			
Ferrovia	f247	Linea Bari-Brindisi-Lecce	1	A	F_RFI_03	**Linea Bari-Brindisi_Lecce Completamento raddoppio ed elettrificazione Tratta: Mola di Bari-Fasano tratto Tuturano-Surbo sviluppo totale=61 km**		RFI (02/2007)		Raddoppio ed elettrificazione Bari-Lecce	RFI	217.900.000	CONTRATTO DI PROGRAMMA	217.900.000	100%	Ultimato	n/d	Lavori ultimati	100%	2009
Ferrovia	f248	Linea Bari-Barletta	1	B	N/D	**Raddoppio linea Bari-Barletta, tratta Ruvo-Barletta**		PRT 2002	PRT 2002	Coincide con f203 e f204	coincide con f203 e f204	coincide con f203 e f204	coincide con f203 e f204	coincide con f203 e f204	coincide con f203 e f204	coincide con f203 e f204	coincide con f203 e f204	coincide con f203 e f204	coincide con f203 e f204	coincide con f203 e f204
Ferrovia	f249	Nodo di Bari	1	M	N_FBN_03	**NODO DI BARI** Collegamento metropolitano Quartiere S.PAOLO - Area centrale BA Prolungamento ASI/autostrade		Ferrotramviaria (02/2007)	coincide con f209 ef210	Coincide con f209 ef210	coincide con f209 ef210	coincide con f209 ef210	coincide con f209 ef210	coincide con f209 ef210	coincide con f209 ef210	coincide con f209 ef210	coincide con f209 ef210	coincide con f209 ef210	coincide con f209 ef210	coincide con f209 ef210
Ferrovia	f250	Nodo di Bari	1	A	N_ALL_01	**NODO DI BARI Completamento** Interventi Vari Accordo di Programma Nodo di Bari		PRT 2002	PRT 2002		RFI, altri gestori ferroviari	36.152.000		0	0%	Da aggiornare	n/d	Da aggiornare		
Ferrovia	f251	Nodo di Bari	1	M	N_ALL_02	**NODO DI BARI Stazione di interscambio** RFI / Ferrovie concesse		Ferrotramviaria (02/2007)		Delocalizzazione dell'attuale Officina Deposito locomotive e realizzazione di una nuova Officina Deposito	Ferrotramviaria	30.000.000		0	0%	Da avviare	Progettazione da avviare			
Ferrovia	f252	Nodo di Bari	1	M	N_FAL_02	**NODO DI BARI NUOVA LINEA BARI – BITRITTO** Tratto Terminale a doppio binario dall'intersezione con la Bari-Matera e Bari Centrale		coincide con f229	coincide con f229	Coincide con f229	coincide con f229	coincide con f229	coincide con f229	coincide con f229	coincide con f229	coincide con f229	coincide con f229	coincide con f229	coincide con f229	coincide con f229
Ferrovia	f253	Nodo di Bari	1	M	N_FAL_01	**NODO DI BARI INGRESSO LINEA BARI – MATERA** Nuovo ingresso a Bari Centrale da Asse N-S e Sottoferrovia Via S. Caterina all'intersezione Bari-Matera		FAL (02/2007)		Coincide con f226	coincide con f226	coincide con f226	coincide con f226	coincide con f226	coincide con f226	coincide con f226	coincide con f226	coincide con f226	coincide con f226	coincide con f226
Ferrovia	f254	Nodo di Bari	0					FSE (02/2007)		Nuovo Deposito e Officine Ferroviarie di Bari-Mungivacca	FSE	29.042.000	Legge 211/92. Voto Commissione Interministeriale 1042/62 voto n.314/211 del 01.01.2005 e nulla osta ministeriale n. 129 del 30.01.2006 e del CIPE 22/05 del 18.03.2009	29.042.000	100%	Da avviare	Progetto Esecutivo			
Ferrovia	f255	Rete Ferrotramviaria	0					Ferrotramviaria (02/2007)		Attrezzaggio dell'intera linea con impianto di Dirigenza Centrale Operativa (DCO).	Ferrotramviaria	n/d		0	0%	Da avviare	n/d			
Ferrovia	f256	Nodo di Bari	1	A	N_FBN_02	**NODO DI BARI** Area Urbana Sistema di Trasporto rapido di massa su rotaia		PRT 2002	PRT 2002		Ferrotramviaria	134.279.000		0	0%	Annullato	n/d	Annullato		
Ferrovia	f257	Nodo di Bari	1	B	N/D	**Integrazione sistema ferroviario in ambito sistema metropolitano di Bari**		PRT 2002	PRT 2002		n/d	n/d	n/d	0	0%	Da avviare	n/d			
Ferrovia	f258	Linea Bari-Matera	1	A	F_FAL_02	**Linea Bari-Matera Adeguamento tecnologico: segnalamento-Scambi-Stazioni Interventi locali sull'armamento**		FAL (02/2007)			FAL	11.879.000	Legge 910/86	11.879.000	100%	Ultimato	n/d	Lavori ultimati	100%	Lavori ultimati
Ferrovia	f259	Linea Bari-Matera	1	A	F_FAL_03	**Linea Bari-Matera Potenziamento materiale rotabile**		FAL (02/2007)			FAL	24.350.000	Legge 297/78	24.350.000	100%	Avviato	Prototipazione		n/d	
Ferrovia	f260	Linea Bari-Bitritto	1	B	F_FAL_05	**NUOVA LINEA BARI – BITRITTO** Acquisizione del Materiale Rotabile		FAL (02/2007)			FAL	n/d		0	0%	Annullato	n/d	Annullato		
Ferrovia	f261	Linea Bari-Mungivacca-Rutigliano-Putignano-Taranto	0					FSE (02/2007)		ACEI Stazione di Noicattaro	FSE	2.520.000	Legge 297/78.Determina Regionale 82 del 04.04.2005	2.520.000	100%	Avviato	Progetto Esecutivo	Inizio lavori:20/07/2006 contratto firmato:C/DG/23 del 20.06.2006	n/d	19/03/2008
Ferrovia	f262	Linea Bari-Mungivacca-Rutigliano-Putignano-Taranto	0					FSE (02/2007)		Nuovo materiale rotabile 6 Complessi elettrici (per il servizio sulla tratta Bari - Putignano - Martina F.)	FSE	21.000.000	Regione Puglia	7.000.000	0%	Da avviare	n/d			

Modalità di trasporto	Codice intervento	Tratta ferroviaria o asse viario o nodo di trasporto	PRT 2002	Maturità intervento PRT 2002	Codice intervento PRT 2002	Denominazione intervento PRT 2002	AGGIORNAMENTO Fonti dell'informazione	Documento di riferimento	Denominazione intervento	Soggetto attuatore	Costo totale dell'intervento	Fonti di finanziamento	Risorse disponibili	Livello di copertura	Stato dell'intervento	Livello di progettazione	Stato di avanzamento	Percentuale di realizzazione	Data presunta di fine lavori
Ferrovia	I263	Linea Bari-Mungivacca-Rutigliano-Putignano-Locorotondo-Taranto	0				FSE (02/2007)		N.6° Nuovi Complessi ferroviari elettrici	FSE	21.000.000		0	0%	Da avviare	nd			
Ferrovia	I264	Linea Bari-Mungivacca-Rutigliano-Putignano-Locorotondo-Taranto	0				FSE (02/2007)		N.8 complessi elettrici per servizio sull'Anello - Lotto I	FSE	26.000.000		0	0%	Da avviare	nd			
Ferrovia	I265	Linea Bari-Mungivacca-Rutigliano-Putignano-Locorotondo-Taranto	0				FSE (02/2007)		N.8 complessi elettrici per servizio sull'Anello - Lotto II	FSE	26.000.000		0	0%	Da avviare	nd			
Ferrovia	I266	Linea Bari-Barletta	0				Delibera zione della Giunta Regionale N. 74 del 08/02/2007	Delibera zione della Giunta Regionale N. 74 del 08/02/2007	Realizzazione di sottopasse veicolari e pedonali per la soppressione dei PL posti al km 29+555,27 e al km 30+457,57 della ferrovia Bari-Barletta (S.C. viale dei Lillium) nel comune di Terlizzi	Ferrotramviaria	7.500.000	del. della Giunta regionale 74 del 8/2/2007 (del. CIPE 3/2006)	7.500.000	100%	Da avviare	nd			
Ferrovia	I267	Linea Bari-Barletta	0				Delibera zione della Giunta Regionale N. 74 del 08/02/2007	Delibera zione della Giunta Regionale N. 74 del 08/02/2007	a) Realizzazione di sottopasso veicolare per l'eliminazione dell'attraversamento stradale al km 37+554,58 della ferrovia Bari-Barletta (SP130 Andria-Trani) nel comune di Andria. b) Realizzazione di sottopasso veicolare e veicolare leggero per la soppressione del PL posto al km 38+170,75 della ferrovia Bari-Barletta (SV vecchia di Barletta) nel comune di Andria	Ferrotramviaria	8.000.000	del. della Giunta regionale 74 del 8/2/2007 (del. CIPE 3/2006)	8.000.000	100%	Da avviare	nd			
Ferrovia	I268		0				Delibera zione della Giunta Regionale N. 74 del 08/02/2007	Delibera zione della Giunta Regionale N. 74 del 08/02/2007	Realizzazione di sottopasso veicolare e pedonale per la soppressione del PL posto al km 16+613,86 della ferrovia Bari-Barletta (SP91 Bitonto-S. Spirito) nel comune di Bitonto	Ferrotramviaria	4.000.000	del. della Giunta regionale 74 del 8/2/2007 (del. CIPE 3/2006)	4.000.000	100%	Da avviare	nd			
Ferrovia	I269		0				Delibera zione della Giunta Regionale N. 74 del 08/02/2007	Delibera zione della Giunta Regionale N. 74 del 08/02/2007	Estensione di 4 PRLL relativi alle FSE nel comune di Casamassima attraverso il raddoppio della linea ferroviaria e la realizzazione di un sottopasso su via Gioberti, anche con realizzazione di un sopralzo su via Sammichele; realizzazione bretella di collegamento)	Comune di Casamassima	6.000.000	del. della Giunta regionale 74 del 8/2/2007 (del. CIPE 3/2006)	6.000.000	100%	Da avviare	nd			
Ferrovia	I270		0				Delibera zione della Giunta Regionale N. 74 del 08/02/2007	Delibera zione della Giunta Regionale N. 74 del 08/02/2007	Realizzazione bretella di attraversamento del fascio ferroviario per collegare le aree del comune a sud della (area PIP e industriale) alla viabilità esistente	Comune di Modi di Bari	3.000.000	del. della Giunta regionale 74 del 8/2/2007 (del. CIPE 3/2006)	3.000.000	100%	Da avviare	nd			
Ferrovia	I271		0				Delibera zione della Giunta Regionale N. 74 del 08/02/2007	Delibera zione della Giunta Regionale N. 74 del 08/02/2007	Viabilità sostitutiva per la chiusura del PL nel comune di San Pietro Vernotico	Comune di San Pietro Vernotico	400.000	del. della Giunta regionale 74 del 8/2/2007 (del. CIPE 3/2006)	400.000	100%	Da avviare	nd			
Ferrovia	I272	Interporto di Bari	0				Società Interporto Regionale		Realizzazione del fascio di binari per la presa in consegna a terzi dell'Interporto di Bari	nd	34.000.000	Regione Puglia	9.000.000	26%	Da avviare	nd			
Ferrovia	I501	Linea Bari-Taranto	1A	F_RFI_04	**Linea Bari-Taranto Completamento raddoppio e variante di Bellavista (Tratta: Bari Sc. Ferrov.-Bitetto; Acquaviva delle Fonti-Gioia; Catellaneta-Massafra; Massafra-Taranto; bretella merci tra Cagioni e Bellavista)**	RFI (02/2007)		Raddoppio Castellaneta-Palagianello	RFI	78.244.000	CONTRATTO DI PROGRAMMA + AREE DEPRESSE 4	78.244.000	100%	Ultimato	nd	Lavori ultimati	100%	2008
Ferrovia	I502	Linea Bari-Taranto	1A	F_RFI_04	**Linea Bari-Taranto Completamento raddoppio e variante di Bellavista**	RFI (02/2007)		Raddoppio Acquaviva delle Fonti-Gioia del Colle e Palagianello - Massafra - Bellavista - Taranto	RFI	118.517.000	CONTRATTO DI PROGRAMMA + CCDPLF03+2ADDEND2	113.117.000	95,4%	Ultimato	nd	Lavori ultimati	100%	2007
Ferrovia	I503	Linea Bari-Taranto	1A	F_RFI_04	**Linea Bari-Taranto Completamento raddoppio e variante di Bellavista**	RFI (02/2007)		Bretella di collegamento Bari-Taranto e Taranto-Metaponto (Bellavista-Cagioni)	RFI	45.000.000	CONTRATTO DI PROGRAMMA	45.000.000	100%	Da avviare	Progetto Esecutivo	Opere funzionali affidate e da cantierizzare		
Ferrovia	I504	Rete ferroviaria salentina	0				FSE (02/2007)		Soppressioni PP.LL. area Tarantina	FSE	52.000.000		0	0%	Da avviare	nd			

Modalità di trasporto	Codice intervento	Tratta ferroviaria o rete viaria o nodo di trasporto	PRT 2002	Maturità intervento PRT 2002	Codice intervento PRT 2002	Denominazione intervento PRT 2002	AGGIORNAMENTO Fonti dell'informazione	Documento di riferimento	Denominazione intervento	Soggetto attuatore	Costo totale dell'intervento	Fonti di finanziamento	Risorse disponibili	Livello di copertura	Stato dell'intervento	Livello di progettazione	Stato di avanzamento	Percentuale di realizzazione	Data presunta di fine lavori
Ferrovia	I505	Linea Reggio C.-Sibari-Metaponto-Taranto		1 M	F_RFI_07	**Linea Reggio C-Sibari-Metaponto-Taranto Potenziamento infrastrutturale e tecnologico**	RFI (02/2007)		Velocizzazione/Potenzia mento Taranto-Metaponto	RFI	340.000.000	Legge Finanziaria 2004	1.360.000	0,2%	Da avviare	Progetto Preliminare in fase di redazione			
Ferrovia	I381	Nodo di Taranto		0			Provincia di Brindisi, Lecce e Taranto	Protocollo di intesa "infrastrutture logistiche ed il trasporto: le priorità del "Grande Salento" per la programmazione regionale 2007/2013"	Adeguamento dell'attuale stazione di Bellavista-Terra Jonica ed attivazione esclusivamente a stazione merci in quanto RFI sta costruendo la nuova stazione di Bellavista ad un km a monte verso Bari		nd		nd	0%	Da avviare				
Ferrovia	I382	Nodo di Taranto		0			Provincia di Brindisi, Lecce e Taranto	Protocollo di intesa "infrastrutture logistiche ed il trasporto: le priorità del "Grande Salento" per la programmazione regionale 2007/2013"	Costruzione dei raccordi ferroviari alla stazione Bellavista e le aree retroportuali del porto di Taranto		nd		nd	0%	Da avviare				
Ferrovia	I401	Linea Taranto-Brindisi		1 A	F_RFI_06	**Linea Taranto-Brindisi Elettrificazione linea a semplice binario e adeguamenti tecnologici**	RFI (02/2007)		Elettrificazione Taranto-Brindisi	RFI	15.493.734	AREDEDEP3	15.493.734	100%	Ultimato	nd	Lavori ultimati	100%	2007
Ferrovia	I402			0			PSA Brindisi (aggiornamento febbraio 2007)	PSA Brindisi (aggiornamento febbraio 2007)	Collegamento ferroviario aeroporto di Brindisi-stazione ferroviaria di Brindisi	RFI	40.000.000		0	0%	Da avviare	nd			2011
Ferrovia	I403			0			Monteroggio APQ Agosto 2006	APQ II atto integr 29/06/2006	Soppressione del passaggio a livello al Km 777+ 0,38 in ago di Sava, in comune di	Comune di San Pietro Vernotico	550.000	Delibera CIPE 138/2000	550.000	100%	Da avviare	Progetto Preliminare			
Ferrovia	I501	Linea Martina Franca-Francavilla Fontana-Lecce		0			FSE (02/2007)		Interramento S.F. e soppressione di n.3 PP.LL. Comune di Novoli	FSE	6.755.847,11	Legge 611/96 Determina Regionale n.199 del 13.06.2005	6.755.847,11	100%	Ultimato	Progetto Esecutivo	Lavori ultimati	1	
Ferrovia	I502	Rete ferroviaria salentina		0			FSE (02/2007)		Soppressioni PP.LL. area Leccese	FSE	84.000.000	PON 2007-20013 50 AM€ a valere su Progr. Nazionale e 33,6M€ a valere su Progr. Regionali. La risorsa di 84M€ tutta a valere su prog. Regionale è stata confermata dal CIPE/F 2009- 2013 del luglio 2008	84.000.000	100%	Da avviare	Progetto Preliminare			
Ferrovia	I503	Linea Lecce-Monteroni		1 M	F_FSE_07	**NUOVO COLLEGAMENTO: LECCE – MONTERONI** Metropolitana di Superficie **Lecce** per Servizio Metropolitano di Superficie con realizzazione della Fermata Ecotekne	FSE (02/2007)		Nuova Variante di Monteroni (Km 0+000) e nuove stazioni di Ecotekne, Monteroni, Ippodromo	FSE	42.000.000	PON 2007-20013 42M€ a valere su Progr. Regionali	42.000.000	100%	Da avviare	Progetto Definitivo da aggiornare			
Ferrovia	I504	Linea Lecce-Zollino-Maglie-Otranto		1 M	F_FSE_05	**TRONCO: LECCE-ZOLLINO-MAGLIE-OTRANTO** ARMAMENTO Rinnovo Binario e Risanamento Massicciata	FSE (02/2007)		Rinnovo binario con rotaie 50 UNI e traverse tronco Lecce-Zollino-Maglie.	FSE	nd	nd	nd	100%	Ultimato	nd	Lavori ultimati	100%	Lavori ultimati
Ferrovia	I505	Linea Lecce-Zollino-Maglie-Otranto		1 M	F_FSE_05	**TRONCO: LECCE-ZOLLINO-MAGLIE-OTRANTO** ARMAMENTO Rinnovo Binario e Risanamento Massicciata	FSE (02/2007)		Rinnovo binario con rotaie 50 UNI e traverse tronco Lecce-Zollino-Maglie-Otranto - Rinnovo binario con rotaie 50 uni E traverse Nuove tronco Lecce - Linea Maglie-Gagliano - Rinnovo binario con rotaie 50 uni e traverse tronco Zollino-Santa Cesarea - Risanamento massicciata	FSE	24.000.000	GSN 2007-2013 24M€ a valere su Progr. Regionali	24.000.000	100%	Da avviare	Progetto Definitivo			
Ferrovia	I506	Linea Maglie-GaglianoLeuca		0			FSE (02/2007)		Bretella Lecce-Gagliano-Santa Maria di Leuca	FSE	19.400.000		0	0%	Da avviare	nd			
Ferrovia	I507			0			FSE (02/2007)		Lavori di ristrutturazione Officina Manutenzione motori diesel - Lecce	FSE	1.160.000	Legge 297/78 Determina Regionale n.41 del 15.02.2005	1.160.000	100%	Da avviare	nd	contratto in fase di aggiudicazione		
Ferrovia	I508	Rete ferroviaria salentina		0			Monteroggio APQ Agosto 2006	APQ II atto integr 22/12/2005	SdF/O Studio di fattibilità per il potenziamento, la ristrutturazione, l'ammodernamento della rete ferroviaria salentina (metropolitana di superficie)	Provincia di Lecce	100.000	Legge n. 208/1998 Delibera CIPE n. 20/2004	100.000	100%	Da avviare	Procedure di gara	in corso la gara per l'affidamento dello SdF	30/03/2007	
Ferrovia	I581	Nodo di Lecce		0			Provincia di Brindisi, Lecce e Taranto	Protocollo di intesa "infrastrutture logistiche ed il trasporto: le priorità del "Grande Salento" per la programmazione regionale 2007/2013"	Riposizionamento della stazione ferroviaria di Lecce, potenziandone le funzioni di stazione di testa	RFI	40.000.000	Proposta DPEF 2009-2013 del luglio 2008	40.000.000	100%	Da avviare				
Ferrovia	I582	Rete ferroviaria salentina		0			Delibera Giunta Regionale N. 74 del 06/02/2007	Delibera Giunta Regionale N. 74 del 06/02/2007	Realizzazione della metropolitana di superficie Nardò-Neviano-Aradeo-Galatone-Gallipoli (Lecce). I lotto (ammodernamento dei passaggi a livello fra stade provinciali e FSE (casello di Lecce))	Provincia di Lecce	7.000.000		7.000.000	100%	Da avviare				
Ferrovia	I601	Linea Bologna-Pescara-Bari		1 A	F_RFI_01	**Linea Bologna-Pescara-Bari (tratta regione Puglia) Completamento raddoppio (Lesina-Apricena-San Severo, Termoli-Lesina) Sviluppo totale = 42 km circa**	RFI (02/2007)		Raddoppio a nord di Chieuti	RFI	35.928.000	CONTRPRO	23.712.480	66,0%	Da avviare	nd	Attività negoziale		

Modalità di trasporto	Codice intervento	Tratta ferroviaria o asse viario o nodo di trasporto	PRT 2002	Maturità intervento PRT 2002	Codice intervento PRT 2002	Denominazione intervento PRT 2002	AGGIORNAMENTO	Fonti dell'informazione	Documento di riferimento	Denominazione intervento	Soggetto attuatore	Costo totale dell'intervento	Fonti di finanziamento	Risorse disponibili	Livello di copertura	Stato dell'intervento	Livello di progettazione	Stato di avanzamento	Percentuale di realizzazione	Data presunta di fine lavori
Ferrovia	f602	Linea Bologna-Pescara-Bari	1	A	F_RFI_02	**Linea Bologna-Pescara-Bari (tratta regione Puglia) Potenziamento tecnologico sistema di comando e controllo SCC Telecomando e telecontrollo SCC Stazioni e diagnostica/manutenzioni dal posto centrale di Bari- Lamasitana**		RFI (02/2007)		Potenziamento tecnologico Bologna-Bari	RFI	334.973.500	CONTRPRO+CDPLF05	257.929.595	77,0%	Ultimato	n/d	Lavori ultimati	100%	2010
Ferrovia	f603	Linea Bologna-Pescara-Bari Linea Roma-Ancona	0					DPEF 2007-2011 Allegato Infrastrutture-Opere ferroviarie		Studio di integrazione Corridoio VIII con Orte/Falconara/Ancona		1.000.000	n/d	1.000.000	100%	Da avviare	n/d			
Ferrovia	f604	Linea Bari-Taranto	1	A	F_RFI_04	**Linea Bari-Taranto Completamento raddoppio e variante di Bellavista**		RFI (02/2007)		Realizzazione SCC Bari-Taranto	RFI	68.000.000		0	0%	Da avviare	Progetto Definitivo			
Ferrovia	f605	Linea Martina Franca-Francavilla Fontana-Lecce	1	B	N/D	**Martina Franca - Lecce: verifica in funzione efficacia interventi in corso e programmati FSE**		PRT 2002	PRT 2002		FSE	n/d	n/d	0	0%	Da avviare	n/d			
Ferrovia	f606	Rete ferroviaria salentina	0					FSE (02/2007)		Lavori di impianto di Sicurezza e Segnalamento - Sistema 4 - I° Lotto - Area Salentina	FSE	12.800.000	APQ 1° lotto.CIPE 138/00 e 35/05 e accordo quadro TR-V-00309 determina regionale 103 del 26.09.2006	12.800.000	100%	Ultimato	Lavori ultimati	Inizio lavori:23/01/2007 contratto firmato: CIDG/32 del 20.11.2006	100%	22/03/2008
Ferrovia	f607	Rete ferroviaria salentina	0					FSE (02/2007)		Lavori di impianto di Sicurezza e Segnalamento - Sistema 4 - 2° Lotto - Area Salentina	FSE	38.760.000	QSN 2007-2013 38,76M€ a valere su Progr. Regionali	38.760.000	100%	Da avviare	Progetto Esecutivo			
Ferrovia	f608	Rete ferroviaria salentina	0					FSE (02/2007)		Lavori di particolare valenza ambientale - Barriere contenimento acustico I lotto	FSE	7.000.000	Legge 297/78. I°LOTTO Delibera Giunta Reg. n.190 del 13.10.06	7.000.000	100%	Da avviare	Progetto Esecutivo	contratto:in fase di aggiudicazione		
Ferrovia	f609	Rete ferroviaria salentina	0					FSE (02/2007)		Lavori di particolare valenza ambientale - Barriere contenimento acustico II lotto (n.51 Comuni interessati)	FSE	36.600.000		0	0%	Da avviare	Progetto Definitivo			
Ferrovia	f610	Rete ferroviaria salentina	0					FSE (02/2007)		Adeguamento e ristrutturazione dei fabbricati Viaggiatori stazione (n.33 Area Barese e n.55 Area Salentina)	FSE	10.000.000		0	0%	Da avviare	Progetto Definitivo in fase di redazione			
Ferrovia	f611	Rete ferroviaria salentina	0					Deliberazione della Giunta Regionale N. 74 del 08/02/2007	Deliberazione della Giunta Regionale N. 74 del 08/02/2007	Risanamento conservativo e adeguamento alle norme di sicurezza delle stazioni ferroviarie sud-est	FSE	7.100.000	del. della Giunta regionale 74 del 8/2/2007 (del. CIPE 3/2006)	7.100.000	100%	Da avviare	n/d			
Ferrovia	f612	Rete regionale	1	M	F_FSE_01	**RETE REGIONALE INTERESSATA DALL'ASSETTO DI PIANO (Aree Metropolitane BA-TA-LE)** MATERIALE ROTABILE (Leggero) Acquisizione Automotrici a composizione binata diesel M+M. Fornitura di n. 27 composizioni		FSE (02/2007)		N.13 Nuove Composizioni Ferroviarie Diesel	FSE	47.476.000	(Legge 422-211-LR18) Accordo di programma 23/12/2002. Det.Reg. n.80 del 16/05/2006	42.650.000	89,8%	Ultimato	n/d	Acquisizione in corso	n/d	
Ferrovia	f613	Rete regionale	1	M	F_FSE_02	**RETE REGIONALE INTERESSATA DALL'ASSETTO DI PIANO** MATERIALE ROTABILE (Pesante) Nuove Locomotive diesel – elettriche fornitura di n. 8 locomotive		FSE (02/2007)			FSE	n/d		0	0%	Annullato	n/d	Annullato		
Ferrovia	f614	Rete regionale	1	M	F_FSE_03	**RETE REGIONALE INTERESSATA DALL'ASSETTO DI PIANO (Province TA-LE)** IMPIANTO SEGNALAMENTO E SICUREZZA Sistema 3		FSE (02/2007)		Lavori di impianto di Sicurezza e Segnalamento - Sistema 3 Area Salentina	FSE	40.242.000	POR 2000/2006 - Misura 6.1- Azione A. Determina Regionale 49 del 03.03.2005	40.242.000	100%	Ultimato	Progetto Esecutivo	Lavori ultimati	n/d	17/06/2008
Ferrovia	f615	Rete regionale	1	M	F_FSE_04	**RETE REGIONALE INTERESSATA DALL'ASSETTO DI PIANO (Province BA-LE)** ADEGUAMENTO PL alle disposizioni del Nuovo Codice della Strada		FSE (02/2007)		Adeguamento PP.LL. al codice della strada	FSE	5.122.000	POR - Puglia. Determina Regionale 01 del 19.01.2005	5.122.000	100%	Ultimato	Progetto Esecutivo	Lavori ultimati	n/d	15/05/2007 Proroga di 120gg
Ferrovia	f616	Rete regionale	1	B	F_FSE_11	**RETE REGIONALE INTERESSATA DALL'ASSETTO DI PIANO (Province BA-TA-BR)** AUTOMATIZZAZIONE PL		FSE (02/2007)		Automazione PP.LL. Area Salentina	FSE	4.585.000	Legge 297/78. Determina Regionale 139 del 30.06.2004	4.585.000	100%	Ultimato	Progetto Esecutivo	Lavori ultimati	n/d	19/08/2007 + 3 proroghe per complessivi 240 giorni
Ferrovia	f681	Rete regionale	0					Province di Brindisi, Lecce e Taranto	Protocollo di Intesa "infrastrutture logistiche e di trasporto: le priorità del "Grande Salento" per la programmazione regionale 2007/2013"	Realizzazione di stazioni di scambio lungo la ferrovia Sud-Est per trasporto merci ai centri intermodali oltre che per il miglioramento della mobilità dei flussi turistici e dei cittadini	FSE	n/d		0	0%	Da avviare				
Ferrovia	f682		0					Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ III atto integr 28/06/2006	TR-V 00309 Impianto di segnalamento e sicurezza relativo al sistema dell'area salentina (Lecce, Brindisi, Taranto) 1^ fase	Ferrovie del Sud Est e servizi automobili	12.800.000	Delibera CIPE 138/2000	12.800.000	100%	Da avviare	Progetto Esecutivo			31/12/2007

Modalità di trasporto	Codice intervento	Tratta ferroviaria o asse viario o nodo di trasporto	PRT 2002	Maturità intervento PRT 2002	Codice intervento PRT 2002	Denominazione intervento PRT 2002	AGGIORNAMENTO	Fonti dell'informazione	Documento di riferimento	Denominazione intervento	Soggetto attuatore	Costo totale dell'intervento	Fonti di finanziamento	Risorse disponibili	Livello di copertura	Stato dell'intervento	Livello di progettazione	Stato di avanzamento	Percentuale di realizzazione	Data presunta di fine lavori
Porti	p101	Porto di Manfredonia	1	n/d	PR0_02	Dati i servizi svolti come terminale dei collegamenti con le isole Tremiti e la posizione geografica, può mantenere una funzione autonoma nei sistemi portuali regionali come terminale dei sistemi produttivi locali (sistema logistico)		PRT 2002	PRT 2002			n/d		0	0%	Sospeso	n/d	Sospeso		
Porti	p201	Porto di Bari	1	A	PN1_01	PORTO DI BARI Interventi previsti nell'ambito del Piano Operativo Triennale (Nuova Darsena di Ponente; Terminale crociere; Ampliamento Molo San Cataldo; Nuovi Sporgenti (San Vito e Darsena Interna); Recupero Molo Borbonico; Ristrutturazione Casa del Portuale; Raddoppio Strada Molo Pizzoli - Mirabella; Copertura area antistante Stazione Marittima; Ristrutturazione P.I.F.; Ristrutturazione Stazione Bari M.ma e realizzazione Parcheggio Multipiano; Escavazioni; Completamento Area Marisabella.		AP Taranto (02/2007)		Stazione passeggeri sul molo San Vito, aree di parcheggio in prossimità di molo San Vito; Nuovo Terminal Traghetti e Crociere; Ristrutturazione Casa del Portuale; Realizzazione PIF; impianto illuminazione banchine e viabilità; recinzione doganale nell'area di Marisabella, nuovi varchi doganali di via Brigata Regina, via Caracciolo e corso V.E. Orlando e bretella stradale di collegamento degli stessi; Ristrutturazione Stazione Bari M.ma; Ristrutturazione stazione marittima ausiliaria .	Autorità Portuale di Bari	n/d	n/d	n/d	100%	Ultimato	n/d	Lavori ultimati	100%	Lavori ultimati
Porti	p202	Porto di Bari	1	A	PN1_01	PORTO DI BARI Interventi previsti nell'ambito del Piano Operativo Triennale		POT del Porto di Bari	POT del Porto di Bari	Costruzione dei piazzali e delle banchine della Darsena di Ponente	Autorità Portuale di Bari	n/d	n/d	n/d	0%	Avviato	n/d	Lavori in corso	n/d	24/08/2009
Porti	p203	Porto di Bari	1	A	PN1_02	PORTO DI BARI Completamento raccordo all'Asse stradale Nord-Sud		POT del Porto di Bari	POT del Porto di Bari	Costruzione terminale Asse Nord-Sud e raccordo ferroviario dell'area di Marisabella	Autorità Portuale di Bari e Comune di Bari	21.691.190	14.278.292,8 da Convenzione Ministero Infrastrutture Rep.20 del 11/12/2003; 6.197.482,79 da Cofinanziamento Comune di Bari	20.475.775,59 solo per asse Nord-Sud	94,4%	Sospeso	Progetto Esecutivo	Sospeso		
Porti	p204	Porto di Bari	1	B	PN1_03	PORTO DI BARI MOLO FORANEO - 3° BRACCIO Ampliamento area banchinata		POT del Porto di Bari	POT del Porto di Bari	Ampliamento delle banchine tra il III e IV braccio del nuovo molo foraneo	Autorità Portuale di Bari	55.000.000	Mutui Legge 166/2002	51.500.000	93,6%	Da avviare	n/d			
Porti	p205	Porto di Bari	1	B	PN1_04	PORTO DI BARI AREA MARISABELLA Infrastrutturazione Primaria e Collegamento Ferroviario Interno		PRT 2002	PRT 2002		Autorità Portuale di Bari	30.985.000		0	0%	Sostituito	n/d	Sostituito		
Porti	p206	Porto di Bari	1	B	PN1_05	PORTO DI BARI MOLO S.CATALDO Scalo "AUTOSTRADA DEL MARE" Completamento/Ampliamento e funzionalizzazione		POT del Porto di Bari	POT del Porto di Bari	Ampliamento dei piazzali e delle banchine del Molo S.Cataldo	Autorità Portuale di Bari	15.493.707	Convenzione Ministero Infrastrutture Rep.4 del 31/07/2002	15.493.707	100%	Sospeso	Progetto Definitivo da aggiornare	Sospeso		
Porti	p207	Porto di Bari	1	B	PN1_06	PORTO DI BARI MOLO FORANEO - 5° BRACCIO Realizzazione		POT del Porto di Bari (tavola Programma di infrastutturazione)	POT del Porto di Bari (tavola Programma di infrastutturazione)		Autorità Portuale di Bari	n/d		0	0%	Sospeso	n/d	Sospeso		
Porti	p208	Porto di Bari	1	B	PN1_07	PORTO DI BARI AREA MARISABELLA CENTRO DIREZIONALE Edificio Dogana ed Edificio Capitaneria di Porto Realizzazione		PRT 2002	PRT 2002		Autorità Portuale di Bari	15.493.000		0	0%	Sostituito	n/d	Sostituito		
Porti	p209	Porto di Bari	1	B	PN1_08	PORTO DI BARI IMPIANTI Canalizzazione e Depurazione Acque		POT del Porto di Bari	POT del Porto di Bari	Potenziamento ed adeguamento della rete di raccolta delle acque piovane delle aree operative e della viabilità	Autorità Portuale di Bari	6.000.000	Mutui Legge 413/1998	6.000.000	100%	Da avviare	n/d			
Porti	p210	Porto di Bari	1	B	PN1_09	PORTO DI BARI Progetto "Bari Open Port" (c.f.r. anche Progetto G.I.L.D.A. e Progetto Teleporto Adriatico) Infastrutture di base per : controllo varchi/accessi, controllo movimentazione pax/merci, parcheggio/sosta, servizi prenotazione/pagamento		PRT 2002	PRT 2002		Autorità Portuale di Bari	n/d	n/d	n/d	0%	Sostituito	n/d	Sostituito		
Porti	p211	Porto di Bari	1	B	PN1_10	PORTO DI BARI Collegamenti Ferroviari NODO DI BARI Realizzazione collegamento ferroviario con Bari Parco Nord e Interporto di Bari Lamasinata		POT del Porto di Bari		Collegamento con la rete ferroviaria nazionale	Autorità Portuale di Bari e Comune di Bari	n/d		0	0%	Sospeso	n/d	Sospeso		
Porti	p212	Porto di Bari	0					POT del Porto di Bari	POT del Porto di Bari	Costruzione di un'area di sosta attrezzata per passeggeri ed auto sulla Colmata di Marisabella	Autorità Portuale di Bari	2.000.000	QSN 2007-2013, a valere su Progr. Regionali	2.000.000	100%	Da avviare	n/d			
Porti	p213	Porto di Bari	0					POT del Porto di Bari	POT del Porto di Bari	Costruzione di un edificio per servizi ai viaggiatori in sosta sui piazzali della Colmata di Marisabella	Autorità Portuale di Bari	2.500.000	QSN 2007-2013, a valere su Progr. Regionali	2.500.000	100%	Da avviare	n/d			
Porti	p214	Porto di Bari	0					POT del Porto di Bari	POT del Porto di Bari	Potenziamento dell'impianto di illuminazione stradale della Colmata di Marisabella	Autorità Portuale di Bari	500.000	QSN 2007-2013, a valere su Progr. Regionali	500.000	100%	Da avviare	n/d			
Porti	p215	Porto di Bari	0					POT del Porto di Bari	POT del Porto di Bari	Completamento e manutenzione della pavimentazione stradale dell'area Marisabella	Autorità Portuale di Bari	1.500.000	QSN 2007-2013, a valere su Pregr. Regionali	1.500.000	100%	Da avviare	n/d			
Porti	p216	Porto di Bari	0					POT del Porto di Bari	POT del Porto di Bari	Riorganizzazione degli spazi per i controlli di frontiera nella Stazione Marittima Molo San Vito (Progetto CONFRONTI)	Autorità Portuale di Bari	700.000	Interreg IIIA Italia-Albania come da Convenzione con Regione Puglia rep.6905 24/03/2005	590.000	84,3%	Avviato	n/d	Lavori in corso	n/d	primavera 2008
Porti	p217	Porto di Bari	0					POT del Porto di Bari	POT del Porto di Bari	Costruzione del blocco servizi a supporto della Stazione Marittima Molo San Vito	Autorità Portuale di Bari	840.000	Interreg IIIA Italia-Albania come da Convenzione con Regione Puglia rep.6905 24/03/2005	840.000	100%	Avviato	n/d	Lavori in corso	n/d	estate 2007

Modalità di trasporto	Codice intervento	Tratta ferroviaria o asse viario o nodo di trasporto	PRT 2002	Maturità intervento PRT 2002	Codice intervento PRT 2002	Denominazione intervento PRT 2002	AGGIORNAMENTO Fonti dell'informazione	Documento di riferimento	Denominazione intervento	Soggetto attuatore	Costo totale dell'intervento	Fonti di finanziamento	Risorse disponibili	Livello di copertura	Stato dell'intervento	Livello di progettazione	Stato di avanzamento	Percentuale di realizzazione	Data presunta di fine lavori
Porti	p218	Porto di Bari	0				POT del Porto di Bari	POT del Porto di Bari	Lavori di escavo nella Darsena di levante finalizzato al mantenimento delle profondità operative	Autorità Portuale di Bari	4.000.000	QSN 2007-2013, a valere su Progr. Regionali	4.000.000	100%	Da avviare	n/d			
Porti	p219	Porto di Bari	0				POT del Porto di Bari	POT del Porto di Bari	Lavori di escavo nella Darsena interna finalizzato al mantenimento delle profondità operative	Autorità Portuale di Bari	2.000.000	QSN 2007-2013, a valere su Progr. Regionali	2.000.000	100%	Da avviare	n/d			
Porti	p220	Porto di Bari	0				POT del Porto di Bari	POT del Porto di Bari	Realizzazione impianto di illuminazione delle banchine sopra i massi del III braccio del Molo foraneo	Autorità Portuale di Bari	1.000.000	QSN 2007-2013, a valere su Progr. Regionali	1.000.000	100%	Da avviare	n/d			
Porti	p221	Porto di Bari	0				POT del Porto di Bari	POT del Porto di Bari	Realizzazione dei denti di arresto nella Darsena di ponente	Autorità Portuale di Bari	10.000.000	QSN 2007-2013, a valere su Progr. Regionali	10.000.000	100%	Da avviare	n/d			
Porti	p222	Porto di Bari	0				POT del Porto di Bari	POT del Porto di Bari	Ampliamento banchina Massi con creazione di una vasca di colmata per il contenimento dei materiali provenienti dal dragaggio manutentivo del bacino portuale	Autorità Portuale di Bari	1.500.000	QSN 2007-2013, a valere su Progr. Regionali	1.500.000	100%	Da avviare	n/d			
Porti	p223	Porto di Bari	0				POT del Porto di Bari	POT del Porto di Bari	Realizzazione di un impianto di segnaletica stradale a messaggistica variabile per le aree interessate dal transito e dalle manovre di mezzi destinati all'imbarco/sbarco dai traghetti	Autorità Portuale di Bari	2.000.000	Mutui Legge 413/1998	2.000.000	100%	Da avviare	n/d			
Porti	p224	Porto di Bari	0				POT del Porto di Bari	POT del Porto di Bari	Creazione di un sistema di monitoraggio permanente dei parametri ambientali, meteo-marini ed infrastrutturali nell'area portuale	Autorità Portuale di Bari	1.000.000	Mutui Legge 413/1998	1.000.000	100%	Da avviare	n/d			
Porti	p225	Porto di Bari	0				POT del Porto di Bari	POT del Porto di Bari	Potenziamento della rete di fognatura nera nell'area portuale	Autorità Portuale di Bari	500.000	Mutui Legge 413/1998	500.000	100%	Da avviare	n/d			
Porti	p226	Porto di Bari	0				POT del Porto di Bari	POT del Porto di Bari	Potenziamento della rete idrica nell'area portuale	Autorità Portuale di Bari	500.000	Mutui Legge 413/1998	500.000	100%	Da avviare	n/d			
Porti	p227	Porto di Bari	0				POT del Porto di Bari	POT del Porto di Bari	Realizzazione impianto di illuminazione del IV e V braccio del Molo foraneo	Autorità Portuale di Bari	500.000	Mutui Legge 413/1998	500.000	100%	Da avviare	n/d			
Porti	p228	Porto di Bari	0				POT del Porto di Bari	POT del Porto di Bari	Realizzazione di una darsena *per i* natanti dei servizi di pubblico interesse ed emergenza	Autorità Portuale di Bari	5.000.000	Mutui Legge 413/1998	5.000.000	100%	Da avviare	n/d			
Porti	p229	Porto di Bari	0				POT del Porto di Bari	POT del Porto di Bari	Innalzamento del muro paraonde dei I, II e III braccio del Molo foraneo e mantellata a protezione sttaordinaria dell'intera infrastruttura	Autorità Portuale di Bari	5.500.000	Mutui Legge 413/1998	5.500.000	100%	Da avviare	n/d			
Porti	p230	Porto di Bari	0				POT del Porto di Bari	POT del Porto di Bari	Riqualificazione Molo Pizzoli: realizzazione di edifici per uffici e depositi portuali	Autorità Portuale di Bari	31.000.000		0	0%	Da avviare	Progetto definitivo			
Porti	p231	Porto di Bari	0				POT del Porto di Bari	POT del Porto di Bari	Lavori di rifacimento dei piazzali della Darsena di levante tra il II e III braccio del nuovo Molo foraneo	Autorità Portuale di Bari	14.000.000	QSN 2007-2013, a valere su Progr. Regionali	14.000.000	100%	Da avviare	n/d	Progettazione avviata		
Porti	p232	Porto di Bari	0				POT del Porto di Bari	POT del Porto di Bari	Realizzazione sistema di illuminazione delle aree sterili	Autorità Portuale di Bari	1.000.000	Decreto Ministro Infrastrutture del 25/02/2004	1.000.000	100%	Da avviare	n/d			
Porti	p233	Porto di Bari	0				POT del Porto di Bari	POT del Porto di Bari	Realizzazione impianto di videosorveglianza, antintrusione e monitoraggio delle aree	Autorità Portuale di Bari	2.000.000	Decreto Ministro Infrastrutture del 25/02/2004	2.000.000	100%	Da avviare	n/d			
Porti	p234	Porto di Bari	0				POT del Porto di Bari	POT del Porto di Bari	Acquisto ed installazione apparecchiature per il controllo di passeggeri e delle merci.	Autorità Portuale di Bari	1.000.000	Decreto Ministro Infrastrutture del 25/02/2004	1.000.000	100%	Da avviare	n/d			
Porti	p235	Porto di Bari	0				POT del Porto di Bari	POT del Porto di Bari	Realizzazione opere edili di delimitazione delle aree sterili ed installazione di varco ai fini della rete tecnologiche.	Autorità Portuale di Bari	1.000.000	Decreto Ministro Infrastrutture del 25/02/2004	1.000.000	100%	Da avviare	n/d			
Porti	p236	Porto di Bari	0				POT del Porto di Bari	POT del Porto di Bari	SITIP - Modulo varchi portuali	Autorità Portuale di Bari	1.500.000	Interreg III	1.500.000	100%	Da avviare	n/d			
Porti	p237	Porto di Bari	0				POT del Porto di Bari	POT del Porto di Bari	GESTIP - Modulo gestione traffico RO-RO e passeggeri	Autorità Portuale di Bari	460.000	Interreg III	460.000	100%	Da avviare	n/d			
Porti	p238	Porto di Bari	0				POT del Porto di Bari	POT del Porto di Bari	ADRION - Modulo domanda/offerta nol di trasporto	Autorità Portuale di Bari	418.000	Interreg III	418.000	100%	Da avviare	n/d			
Porti	p239	Porto di Bari	0				POT del Porto di Bari	POT del Porto di Bari	STP - Modulo gestione rapporti con le navi e rapporti con autorità preposte	Autorità Portuale di Bari	1.250.000	Interreg III	1.250.000	100%	Da avviare	n/d			

Modalità di trasporto	Codice intervento	Tratta ferroviaria o asse viario o nodo di trasporto	PRT 2002	Maturità intervento PRT 2002	Codice intervento PRT 2002	Denominazione intervento PRT 2002	AGGIORNAMENTO	Fonti dell'informazione	Documento di riferimento	Denominazione intervento	Soggetto attuatore	Costo totale dell'intervento	Fonti di finanziamento	Risorse disponibili	Livello di copertura	Stato dell'intervento	Livello di progettazione	Stato di avanzamento	Percentuale di realizzazione	Data presunta di fine lavori
Porti	p240	Porto di Bari	0					POT del Porto di Bari	POT del Porto di Bari	INTRARADAR - Modulo gestione sorveglianza navigazione intraportuale	Autorità Portuale di Bari	1.570.000	Interreg III	1.570.000	100%	Da avviare	n/d			
Porti	p241	Porto di Bari	0					POT del Porto di Bari	POT del Porto di Bari	MAP - Modulo per l'integrazione con i porti extra U.E.	Autorità Portuale di Bari	1.130.200	Interreg III	1.130.200	100%	Da avviare	n/d			
Porti	p401	Porto di Brindisi	1	A	PN2_01	PORTO DI BRINDISI TERMINAL TRAGHETTI E RO-RO PORTO MEDIO - *Area S. Apollinare STAZIONE MARITTIMA*		POT 2007-2009 del porto di Brindisi	POT 2007-2009 del porto di Brindisi		Autorità Portuale di Brindisi	930.000	Fondi Min. Ambiente	930.000	100%	Avviato	n/d	Lavori in corso	n/d	n/d
Porti	p402	Porto di Brindisi	1	A	PN2_02	PORTO DI BRINDISI TERMINAL TRAGHETTI E RO-RO PORTO MEDIO - Area S. Apollinare. Stazione Marittima. COstruzione palazzina servizi		POT 2007-2009 del porto di Brindisi	POT 2007-2009 del porto di Brindisi		Autorità Portuale di Brindisi	2.583.000	P.O.N. Trasporti 2000 - 2006	2.583.000	100%	Da avviare	Progetto Definitivo			
Porti	p403	Porto di Brindisi	1	A	PN2_03	PORTO DI BRINDISI NUOVO CIRCUITO DOGANALE PORTO INTERNO - *Seno di Levante* Realizzazione		POT 2007-2009 del porto di Brindisi	POT 2007-2009 del porto di Brindisi		Autorità Portuale di Brindisi	517.000	Fondi U.E. Interreg II Italia-Grecia	517.000	100%	Avviato	n/d	Lavori in corso	n/d	n/d
Porti	p404	Porto di Brindisi	1	A	PN2_04	PORTO DI BRINDISI PUNTO DI ISPEZIONE FRONTALIERO (P.I.F.) PORTO INTERNO - *Punto Franco*		POT 2007-2009 del porto di Brindisi	POT 2007-2009 del porto di Brindisi		Autorità Portuale di Brindisi	1.034.000	Fondi Min. Infrastrutture	1.034.000	100%	Da avviare	Progetto Esecutivo			
Porti	p405	Porto di Brindisi	1	A	PN2_05	PORTO DI BRINDISI *COSTA MORENA* Completamento Funzionale dello Sporgente Molo Est		POT 2007-2009 del porto di Brindisi	POT 2007-2009 del porto di Brindisi		Autorità Portuale di Brindisi	17.560.000	P.O.N. Trasporti 2000 - 2006 e L.413	17.560.000	100%	Da avviare	Progetto Definitivo			
Porti	p406	Porto di Brindisi	1	M	PN2_06	PORTO DI BRINDISI TERMINAL TRAGHETTI E RO-RO PORTO MEDIO - *Area S. Apollinare. Banchine. N. 5 nuovi accosti per navi traghetto e Ro-Ro*		PRT 2002	PRT 2002		Autorità Portuale di Brindisi	15.493.000		0	0%	Da avviare	Progettazione Preliminare			
Porti	p407	Porto di Brindisi	1	M	PN2_07	PORTO DI BRINDISI TERMINAL TRAGHETTI E RO-RO PORTO MEDIO - Area S. Apollinare.. Piazzali e aree attrezzate. Ristrut. piazzali e crazione nuovo terminal passeggeri nell'area ex SIAC		PRT 2002	PRT 2002		Autorità Portuale di Brindisi	15.493.000		0	0%	Da avviare	Progettazione Preliminare			
Porti	p408	Porto di Brindisi	1	M	PN2_08	PORTO DI BRINDISI NUOVO MOLO ENEL PORTO ESTERNO *Costa Morena Est*		PRT 2002	PRT 2002		Autorità Portuale di Brindisi	25.823.000		0	0%	Da avviare	Progettazione Preliminare			
Porti	p409	Porto di Brindisi	1	M	PN2_09	PORTO DI BRINDISI NUOVO DISTRIPARK Infrastrutture Primarie		PRT 2002	PRT 2002		Autorità Portuale di Brindisi	41.317.000		0	0%	Da avviare	Studio di Fattibilità			
Porti	p410	Porto di Brindisi	1	B	PN2_10	PORTO DI BRINDISI NUOVO DISTRIPARK Piattaforme Intermodali		PRT 2002	PRT 2002		Autorità Portuale di Brindisi	41.317.000		0	0%	Da avviare	Studio di Fattibilità			
Porti	p411	Porto di Brindisi	1	B	PN2_11	PORTO DI BRINDISI NUOVO DISTRIPARK Collegamenti Stradali Collegamenti Ferroviari		PRT 2002	PRT 2002		Autorità Portuale di Brindisi	15.493.000		0	0%	Da avviare	Studio di Fattibilità			
Porti	p412	Porto di Brindisi	1	B	PN2_12	PORTO DI BRINDISI NUOVO DISTRIPARK Raccordi con viabilità consortile e comunale		PRT 2002	PRT 2002		Autorità Portuale di Brindisi	5.164.000		0	0%	Da avviare	Studio di Fattibilità			
Porti	p413	Porto di Brindisi	1	B	PN2_13	PORTO DI BRINDISI PORTO INTERNO - *Seno di Levante* - AREA POL.*BANCHINE* Miglioramento/Ampliamento accosti		POT 2007-2009 del porto di Brindisi	POT 2007-2009 del porto di Brindisi	Capo Bianco - Nuova area POL. Marina Militare	Autorità Portuale di Brindisi	21.900.000	Autostrade del mare I e lavoli d'Alema	21.900.000	100%	Da avviare	Progetto Esecitivo			
Porti	p414	Porto di Brindisi	1	B	PN2_14	PORTO DI BRINDISI SISTEMA URBANO PORTUALE VIABILITA'		PRT 2002	PRT 2002		Autorità Portuale di Brindisi	4.648.000		0	0%	Da avviare	Progettazione Preliminare			
Porti	p415	Porto di Brindisi	1	B	PN2_15	PORTO DI BRINDISI PROGETTO TELEMATICO "Trasporto Brindisi"		PRT 2002	PRT 2002		Autorità Portuale di Brindisi	8.263.000		0	0%	Da avviare	Progettazione Preliminare			
Porti	p416	Porto di Brindisi	1	B	PN2_16	PORTO DI BRINDISI NUOVO MOLO TERMINAL GASIERO PORTO ESTERNO *Costa Morena Est*		PRT 2002	PRT 2002		Autorità Portuale di Brindisi	25.823.000	Fondi Min. Ambiente	2.582.300	10,0%	Da avviare	Studio di Fattibilità			
Porti	p417	Porto di Brindisi	0					Accordo Preliminare tra il Ministero delle Infrastrutture e la Regione Puglia (QSN 2007-2013)	Accordo Preliminare tra il Ministero delle Infrastrutture e la Regione Puglia (QSN 2007-2013)	Consolidamento e messa in sicurezza delle Dighe di Punta riso e Bocca di Puglia	Autorità Portuale di Brindisi	62.000.000	QSN 2007-2013, a valere su Progr. Nazionale	62.000.000	100%	Da avviare	n/d			
Porti	p418	Porto di Brindisi	0					POT 2007-2009 del porto di Brindisi	POT 2007-2009 del porto di Brindisi	Varco di ingresso via Spalato	Autorità Portuale di Brindisi	2.500.000	Autostrade del mare II	2.500.000	100%	Da avviare	Studio di Fattibilità			
Porti	p419	Porto di Brindisi	0					POT 2007-2009 del porto di Brindisi	POT 2007-2009 del porto di Brindisi	Banchina antistante il varco di ingresso via Spalato	Autorità Portuale di Brindisi	8.000.000	Autostrade del mare II	2.500.000	100%	Da avviare	Studio di Fattibilità			
Porti	p420	Porto di Brindisi	0					POT 2007-2009 del porto di Brindisi	POT 2007-2009 del porto di Brindisi	Qualificazione area stazione marittima - dismissione fascio binari	Autorità Portuale di Brindisi	6.500.000	Autostrade del mare II	2.500.000	100%	Da avviare	Studio di Fattibilità			
Porti	p421	Porto di Brindisi	0					POT 2007-2009 del porto di Brindisi	POT 2007-2009 del porto di Brindisi	Qualificazione area stazione marittima - stazione marittima	Autorità Portuale di Brindisi	10.000.000	Autostrade del mare II	10.000.000	100%	Da avviare	Studio di Fattibilità			
Porti	p422	Porto di Brindisi	0					POT 2007-2009 del porto di Brindisi	POT 2007-2009 del porto di Brindisi	Prolungamento banchina Montecatini	Autorità Portuale di Brindisi	4.751.403	Autostrade del mare I	4.751.403	100%	Da avviare	Progetto Esecutivo	Lavori in corso		
Porti	p423	Porto di Brindisi	0					POT 2007-2009 del porto di Brindisi	POT 2007-2009 del porto di Brindisi	Prolungamento banchina Montecatini - Caparmone	Autorità Portuale di Brindisi e Comune di Brindisi	n/d		n/d		Da avviare	Studio di Fattibilità			
Porti	p424	Porto di Brindisi	0					POT 2007-2009 del porto di Brindisi	POT 2007-2009 del porto di Brindisi	Nuovi accosti di Sant'Apollinare	Autorità Portuale di Brindisi	23.184.000	Autostrade del mare I	23.184.000	100%	Da avviare	Studio di Fattibilità			
Porti	p425	Porto di Brindisi	0					POT 2007-2009 del porto di Brindisi	POT 2007-2009 del porto di Brindisi	Collegamento tra Sant'Apollinare e Costa Morena	Autorità Portuale di Brindisi	4.000.000	Autostrade del mare I	4.000.000	100%	Da avviare	Studio di Fattibilità			
Porti	p426	Porto di Brindisi	0					POT 2007-2009 del porto di Brindisi	POT 2007-2009 del porto di Brindisi	Completamento Costa Morena Est - II stralcio	Autorità Portuale di Brindisi	10.000.000	Delibera CIPE + P.O.N.	5.500.000	55%	Da avviare	Studio di Fattibilità			
Porti	p427	Porto di Brindisi	0					POT 2007-2009 del porto di Brindisi	POT 2007-2009 del porto di Brindisi	Punto di controllo animali vivi	Autorità Portuale di Brindisi	2.500.000	Interreg III Grecia - Italia	2.500.000	100%	Da avviare	Studio di Fattibilità			
Porti	p428	Porto di Brindisi	0					POT 2007-2009 del porto di Brindisi	POT 2007-2009 del porto di Brindisi	Molo Carbonifero	Autorità Portuale di Brindisi	n/d	n/d	n/d		Da avviare	n/d			
Porti	p429	Porto di Brindisi	0					POT 2007-2009 del porto di Brindisi	POT 2007-2009 del porto di Brindisi	Ampliamento molo Enichem	Autorità Portuale di Brindisi	25.823.000	2.582.300	2.582.300		Da avviare	Studio di Fattibilità			
Porti	p430	Porto di Brindisi	0					POT 2007-2009 del porto di Brindisi	POT 2007-2009 del porto di Brindisi	Consolidamento banchina Ammiraglio Millo	Autorità Portuale di Brindisi e Comune di Brindisi	1.500.000	Autostrade del Mare II	1.500.000	100%	Da avviare	Studio di Fattibilità			
Porti	p431	Porto di Brindisi	0					POT 2007-2009 del porto di Brindisi	POT 2007-2009 del porto di Brindisi	Area di espansione fra Capo Bianco e Capo di Torre Cavallo	Autorità Portuale di Brindisi	n/d	n/d	n/d		Da avviare	n/d			
Porti	p481	Porto di Brindisi	0					Province di Brindisi, Lecce e Taranto	Protocollo di Intesa "infrastrutture logistiche e di trasporto: le priorità del "Grande Salento" per la programmazione regionale 2007/2013"	Completamento e riadattamento delle banchine del porto esterno di Brindisi già previste nel Piano Regolatore per loro utilizzazione per il traffico commerciale		n/d		n/d	0%	Da avviare				
Porti	p301	Porto di Taranto	1	A	PN3_01	MOLO OVEST – PUNTA RONDINELLA Colmata per fanghi di dragaggio		AP Taranto (02/2007)	Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2007-2009 dell'Amministrazione dell'AP di Taranto	Vasca di contenimento dei materiali di risulta dei dragaggi del porto di Taranto	Autorità Portuale di Taranto	14.000.000	n/d	14.000.000	100%	Da avviare	Progetto Definitivo			Entro 2008

Modalità di trasporto	Codice intervento	Tratta ferroviaria o elemento o nodo di trasporto	PRT 2002	Maturità intervento PRT 2002	Codice intervento PRT 2002	Denominazione intervento PRT 2002	AGGIORNAMENTO Fonti dell'informazione	Documento di riferimento	Denominazione intervento	Soggetto attuatore	Costo totale dell'intervento	Fonti di finanziamento	Risorse disponibili	Livello di copertura	Stato dell'intervento	Livello di progettazione	Stato di avanzamento	Percentuale di realizzazione	Data presunta di fine lavori
Porti	p302	Porto di Taranto		1A	PN3_02	INFRASTRUTTURAZIONE PRIMARIA Realizzazione Strada dei Moli	AP Taranto (02/2007)	Delibera CIPE 74/03	Piastra portuale di Taranto: strada dei moli e infrastrutturazione a rete elettrica e opere idriche e fognarie	Autorità Portuale di Taranto e società di progetto "Taranto Logistica Spa"	26.146.000	delibera CIPE 74/03	26.146.000	100%	Da avviare	Progetto Definitivo			
Porti	p303	Porto di Taranto		1M	PN3_06	INFRASTRUTTURAZIONE PRIMARIA Rete Elettrica e di Illuminazione (ed. Strada dei Moli)	AP Taranto (02/2007)	coincide con p302	coincide con p302	coincide con p302	coincide con p302	coincide con p302	coincide con p302	coincide con p302	Da avviare	coincide con p302	coincide con p302	coincide con p302	coincide con p302
Porti	p304	Porto di Taranto		1M	PN3_07	INFRASTRUTTURAZIONE PRIMARIA Rete Idrica e Fognaria (ed. Strada dei Moli)	AP Taranto (02/2007)	coincide con p302	coincide con p302	coincide con p302	coincide con p302	coincide con p302	coincide con p302	coincide con p302	Da avviare	coincide con p302	coincide con p302	coincide con p302	coincide con p302
Porti	p305	Porto di Taranto		1A	PN3_03	Dragaggio, Bonifica e Approfondimento Fondali	AP Taranto (02/2007)	Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2007-2009 dell'Amministrazione dell'AP di Taranto	Dragaggio per approfondimento fondali al molo polisettoriale del porto di Taranto	Autorità Portuale di Taranto	10.000.000	nd	10.000.000	100%	Da avviare	nd			Entro 2009
Porti	p306	Porto di Taranto		1M	PN3_04	IV SPORGENTE: Ampliamento	AP Taranto (02/2007)	Delibera CIPE 74/03	Piastra portuale di Taranto: Ampliamento del IV sporgente	Autorità Portuale di Taranto e società di progetto "Taranto Logistica Spa"	74.686.000	delibera CIPE 74/03	74.686.000	100%	Da avviare	Progetto Definitivo			
Porti	p307	Porto di Taranto		1M	PN3_05	IV SPORGENTE: Sistemazione Darsena ad Ovest	AP Taranto (02/2007)	Delibera CIPE 74/03	Piastra portuale di Taranto: Realizzazione darsena ad ovest del IV sporgente	Autorità Portuale di Taranto e società di progetto "Taranto Logistica Spa"	27.743.000	delibera CIPE 74/03	27.743.000	100%	Da avviare	Progetto Definitivo			
Porti	p308	Porto di Taranto		1M	PN3_08	RISISTEMAZIONE VARCO NORD	AP Taranto (02/2007)				nd		0	100%	Ultimato	nd	Lavori ultimati	100%	Lavori ultimati
Porti	p309	Porto di Taranto		1M	PN3_09	TERMINAL PASSEGGERI Stazione Marittima Molo S. Cataldo	AP Taranto (02/2007)	Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2007-2009 dell'Amministrazione dell'AP di Taranto. Incluso anche in PRP 2007 del Porto di Taranto. Incluso anche nel PSEN	Centro servizi polivalente per usi portuali al molo San Cataldo nel porto di Taranto	Autorità Portuale di Taranto	5.000.000	nd	5.000.000	100%	Da avviare	Studio di Fattibilità			Entro 2010
Porti	p310	Porto di Taranto		1B	PN3_10	PORTO DI TARANTO TERMINAL PASSEGGERI Ristrutturazione Molo S. Cataldo	AP Taranto (02/2007)	coincide con p309	coincide con p309	coincide con p309	coincide con p309	coincide con p309	coincide con p309	coincide con p309	Da avviare	coincide con p309	coincide con p309	coincide con p309	coincide con p309
Porti	p311	Porto di Taranto		1B	PN3_11	PORTO DI TARANTO NUOVO DISTRIPARK Magazzini, Edifici Direzionali e di Servizio ed Aree Operative Collegamenti Stradali Collegamenti Ferroviari	AP Taranto (02/2007)		Opere di urbanizzazione primaria e secondaria al Distripark (strade, reti tecnologiche, uffici direzionali, etc.)	Autorità Portuale di Taranto	50.000.000		0	0%	Da avviare	Studio di Fattibilità			
Porti	p312	Porto di Taranto		0			AP Taranto (02/2007)		Dragaggi per approfondimento fondali darsena molo polisettoriale e per manutenzione fondali del porto in asda	Autorità Portuale di Taranto	30.000.000	QSN 2007-2013 a valere su Progr. Nazionali	30.000.000	100%	Da avviare	Studio di Fattibilità			
Porti	p313	Porto di Taranto		0			AP Taranto (02/2007)		Opere di raccordo e potenziamento della darsena polisettoriale con collegamenti ferroviari con la rete nazionale	Autorità Portuale di Taranto	35.000.000	PON 2007-2013 a valere su Progr. Nazionali	35.000.000	100%	Da avviare	Studio di Fattibilità			
Porti	p314	Porto di Taranto		0			AP Taranto (02/2007)		Bonifica e riqualificazione dell'area ex Yard Belleli	Autorità Portuale di Taranto	40.000.000		0	0%	Da avviare	Studio di Fattibilità			
Porti	p315	Porto di Taranto		0			AP Taranto (02/2007)		Riformimento e ampliamento delle opere di protezione dell'imboccatura del porto interno e della rada di Taranto	Autorità Portuale di Taranto	25.000.000	QSN 2007-2013 a valere su Progr. Nazionali	25.000.000	100%	Da avviare	Studio di Fattibilità			
Porti	p316	Porto di Taranto		0			AP Taranto (02/2007)	Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2007-2009 dell'Amministrazione dell'AP di Taranto	Demolizione del cavalcavia Porta Napoli e ristrutturazione della zona retrostante il terzo sporgente del porto di Taranto	Autorità Portuale di Taranto	800.000	nd	800.000	100%	Da avviare	Progetto Preliminare			Entro 2008
Porti	p317	Porto di Taranto		0			AP Taranto (02/2007)	Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2007-2009 dell'Amministrazione dell'AP di Taranto	Attrezzamento e riqualificazione della darsena per mezzi nautici della Capitaneria di Porto - Guardia costiera del Mar Grande del porto di Taranto	Autorità Portuale di Taranto	1.000.000	nd	1.000.000	100%	Da avviare	Studio di Fattibilità			Entro 2008
Porti	p318	Porto di Taranto		0			AP Taranto (02/2007)	Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2007-2009 dell'Amministrazione dell'AP di Taranto	Edifici per sistemazioni logistiche del personale tecnico-nautici in area retrostante la darsena servizi del porto di Taranto e il lotto funzionale	Autorità Portuale di Taranto	3.000.000	nd	3.000.000	100%	Da avviare	Progetto Preliminare			Entro 2008
Porti	p319	Porto di Taranto		0			AP Taranto (02/2007)	Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2007-2009 dell'Amministrazione dell'AP di Taranto	Caratterizzazione ambientale per le aree "fronte mare" e "imboccatura del porto" e "darsena capitaneria" nel porto di Taranto	Autorità Portuale di Taranto	1.150.000	nd	1.150.000	100%	Da avviare	Progetto Preliminare			Entro 2008
Porti	p320	Porto di Taranto		0			AP Taranto (02/2007)	Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2007-2009 dell'Amministrazione dell'AP di Taranto	Adeguamenti infrastrutturali di opere, attrezzature e impianti ai fini della sicurezza portuale e della security del porto di Taranto	Autorità Portuale di Taranto	5.000.000	nd	5.000.000	100%	Da avviare	Progetto Preliminare			Entro 2008
Porti	p321	Porto di Taranto		0			AP Taranto (02/2007)	Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2007-2009 dell'Amministrazione dell'AP di Taranto	Lavori diestifica e allargamento della darsena del molo San Cataldo del porto di Taranto e preventiva bonifica del fondale	Autorità Portuale di Taranto	16.200.000	nd	16.200.000	100%	Da avviare	nd			Entro 2009
Porti	p322	Porto di Taranto		0			AP Taranto (02/2007)	Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2007-2009 dell'Amministrazione dell'AP di Taranto	Adeguamento ed ampliamento delle reti idriche e fognanti della darsena servizi del porto di	Autorità Portuale di Taranto	2.500.000	nd	2.500.000	100%	Da avviare	nd			Entro 2009

Modalità di trasporto	Codice intervento	Tratta ferroviaria o asse viario o nodo di trasporto	PRT 2002	Maturità intervento PRT 2002	Codice intervento PRT 2002	Denominazione intervento PRT 2002	AGGIORNAMENTO	Fonti dell'informazione	Documento di riferimento	Denominazione intervento	Soggetto attuatore	Costo totale dell'intervento	Fonti di finanziamento	Risorse disponibili	Livello di copertura	Stato dell'intervento	Livello di progettazione	Stato di avanzamento	Percentuale di realizzazione	Data presunta di fine lavori
Porti	p323	Porto di Taranto	0					AP Taranto (02/2007)	Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2007-2009 dell'Amministrazione dell'AP di Taranto	Manutenzione e rifiorimento delle scogliere frangiflutto a protezione del paraggio in Mar Grande tra il molo Sant'Eligio e il Castello Aragonese nel porto di Taranto	Autorità Portuale di Taranto	500.000	n/d	500.000	100%	Da avviare	n/d			Entro 2009
Porti	p324	Porto di Taranto	0					AP Taranto (02/2007)	Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2007-2009 dell'Amministrazione dell'AP di Taranto	Adeguamento della diga foranea a protezione del molo polisettoriale del porto di Taranto	Autorità Portuale di Taranto	9.000.000	n/d	9.000.000	100%	Da avviare	n/d			Entro 2010
Porti	p325	Porto di Taranto	0					AP Taranto (02/2007)	Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2007-2009 dell'Amministrazione dell'AP di Taranto	Opere di completamento ed integrazione delle dighe foranee a protezione della "Darsena Taranto" nel porto di Taranto	Autorità Portuale di Taranto	10.000.000	n/d	10.000.000	100%	Da avviare	n/d			Entro 2010
Porti	p326	Porto di Taranto	0					AP Taranto (02/2007)	Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2007-2009 dell'Amministrazione dell'AP di Taranto	Opere di raccolta, collettamento e trattamento acque di pioggia nelle aree comuni del porto di Taranto	Autorità Portuale di Taranto	6.000.000	n/d	6.000.000	100%	Da avviare	n/d			Entro 2010
Porti	p327	Porto di Taranto	0					Delibera CIPE 74/03	Delibera CIPE 74/03	Piastra portuale di Taranto: Piattaforma logistica (sull'area ex squadra rialzo RFI)	Autorità Portuale di Taranto e società di progetto "Taranto Logistica Spa"	27.574.000	delibera CIPE 74/03	27.574.000	100%	Da avviare	Progetto Definitivo			
Porti	p501	Porto di Otranto	1	B	PR1_01	PORTO DI OTRANTO POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURE PORTUALI ED AREE OPERATIVE *Porto Turistico "Marina" di Otranto* - Attracchi per navi traghetto. Prolungamento Molo S. Nicola – Pontili interni - Costruzione Diga a		PRT 2002	PRT 2002		Consorzio porto di Otranto	10.330.000		0	0%	Da avviare	Progettazione Preliminare e di Massima			
Porti	p502	Porto di Otranto	1	B	PR1_02	PORTO DI OTRANTO NUOVE LINEE TRAGHETTO Otranto - Albania e Otranto – Gracia e Otranto - Turchia		PRT 2002	PRT 2002		Consorzio porto di Otranto	4.132.000		0	0%	Da avviare	Intese Preliminari			
Porti	p503	Porto di Otranto	1	n/d	PR0_03	Dati i servizi svolti come terminale per navi traghetto e la posizione geografica, può mantenere una funzione autonoma nei sistemi portuali regionali e come terminale dei sistemi produttivi locali (sistema logistico)		PRT 2002	PRT 2002			n/d		0	0%	Da avviare	n/d			
Porti	p601	Sistema portuale regionale	1			Sistema portuale regionale		PRT 2002	PRT 2002			n/d		0	0%	Da avviare	Verifiche di fattibilità			
Porti	p681	Sistema portuale salentino	0					Province di Brindisi, Lecce e Taranto	Protocollo di Intesa "infrastrutture logistiche e di trasporto: le priorità del "Grande Salento" per la programmazione regionale 2007/2013"	Ammodernamento e potenziamento dell'offerta di "posti-barca", a partire dalla riqualificazione dei principali porti a vocazione turistica del Salento così come indicato dal "Piano con le linee guida per la definizione del sistema regionale della portualità turistica", approvato dalla Giunta regionale il 10.1.2007.		n/d		n/d	0%	Da avviare				

Modalità di trasporto	Codice intervento	Tratta ferroviaria o asse viario o nodo di trasporto	PRT 2002	Maturità intervento PRT 2002	Codice intervento PRT 2002	Denominazione intervento PRT 2002	AGGIORNAMENTO	Fonti dell'informazione	Documento di riferimento	Denominazione intervento	Soggetto attuatore	Costo totale dell'intervento	Fonti di finanziamento	Risorse disponibili	Livello di copertura	Stato dell'intervento	Livello di progettazione	Stato di avanzamento	Percentuale di realizzazione	Data presunta di fine lavori
Aeroporti	a101	Aeroporto di Foggia	1	A	AN3_01	AEROPORTO DI FOGGIA - Gino Lise Sistemi tecnologici Costruzione nuova torre/blocco tecnico/ARO Met		PRT 2002	PRT 2002		ENAV s.p.a.	4.132.000	P.O.N. 2000-2006	4.132.000	100%	Avviato	n/d	Lavori in corso		
Aeroporti	a102	Aeroporto di Foggia	1	A	AN3_02	AEROPORTO DI FOGGIA - Gino Lise SISTEMI TECNOLOGICI Ammodernamento sistemi TLC		PRT 2002	PRT 2002		ENAV s.p.a.	2.583.000	P.O.N. 2000-2007	2.583.000	100%	Avviato	n/d	Lavori in corso		
Aeroporti	a103	Aeroporto di Foggia	1	A	AN3_03	AEROPORTO DI FOGGIA - Gino Lise SISTEMI TECNOLOGICI Ammodernamento		PRT 2002	PRT 2002		ENAV s.p.a.	1.033.000	P.O.N. 2000-2008	1.033.000	100%	Avviato	n/d	Lavori in corso		
Aeroporti	a104	Aeroporto di Foggia	1	A	AN3_04	AEROPORTO DI FOGGIA - Gino Lise SISTEMI TECNOLOGICI Ammodernamento AVL		Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ 31/03/2003	ENAV-FG-01 Aeroporto di Foggia Ammodernamento Sistema AVL	ENAV s.p.a.	n/d	Legge n. 208/1998 Delibera CIPE n. 142/1999	n/d	100%	Ultimato	Progetto Esecutivo	Lavori ultimati	100%	31/12/2003
Aeroporti	a105	Aeroporto di Foggia	1	M	AN3_05	AEROPORTO DI FOGGIA - Gino Lise PISTE E PIAZZALI - LATO ARIA Prolungamento pista, 2° raccordo ed opere connesse (Adeguamenti Infrastrutture Volo APT)		Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ 31/03/2003	ADEGUAMENTO INFRASTRUTTURE DI VOLO: prolungamnto pista RWY 16/34, adeguamento degli impianti voli notte e degli aiuti visivi luminosi, adeguamento ed implementazione delle vie di circolazione, ampliamento del piazzale di sosta aeromobili, adeguamento delle aree di sicurezza strip e RESA	SEAP s.p.a.	20.000.000	Legge n. 208/1998 Delibera CIPE n. 142/1999	10.000.000		Da avviare	Progetto Definitivo			18/10/2007
Aeroporti	a106	Aeroporto di Foggia	1	B	AN3_06	AEROPORTO DI FOGGIA - Gino Lise Miglioramento accessibilità ed interconnessione tra aeroporti Puglia		PRT 2002	PRT 2002		Vari	n/d		0	0%	Da avviare	Verifiche di fattibilità / Master Plan			2011
Aeroporti	a107	Aeroporto di Foggia	0					PSA Foggia (quadro comparativo, agg. gennaio 2007)		Implementazione della viabilità perimetrale e della recinzione	AdP	10.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			2011
Aeroporti	a108	Aeroporto di Foggia	0					PSA Foggia (quadro comparativo, agg. gennaio 2007)		Acquisizione aree per prolungamento pista e ampliamento piazzale	AdP	10.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			2011
Aeroporti	a109	Aeroporto di Foggia	0					PSA Foggia (quadro comparativo, agg. gennaio 2007)		Ampliamento aerostazione passeggeri I fase	AdP	15.000.000	QSN 2007-2013 a valere su Progr. Regionali	15.000.000	100%	Da avviare	n/d			2016
Aeroporti	a110	Aeroporto di Foggia	0					PSA Foggia (quadro comparativo, agg. gennaio 2007)		Ampliamento aerostazione passeggeri II fase	AdP	10.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			2021
Aeroporti	a111	Aeroporto di Foggia	0					PSA Foggia (quadro comparativo, agg. gennaio 2007)		Nuovi parcheggi	AdP	2.500.000		0	0%	Da avviare	n/d			2016
Aeroporti	a112	Aeroporto di Foggia	0					PSA Foggia (quadro comparativo, agg. gennaio 2007)		Parcheggi a raso e multipiano	AdP	10.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			2021
Aeroporti	a113	Aeroporto di Foggia	0					PSA Foggia (quadro comparativo, agg. gennaio 2007)		Realizzazione di nuova caserma vv.f.	AdP	2.500.000		0	0%	Da avviare	n/d			2016
Aeroporti	a114	Aeroporto di Foggia	0					PSA Foggia (quadro comparativo, agg. gennaio 2007)		Acquisizione aree per ampliamento aerostazione passeggeri lato nord	AdP	2.500.000		0	0%	Da avviare	n/d			2016
Aeroporti	a115	Aeroporto di Foggia	0					PSA Foggia (quadro comparativo, agg. gennaio 2007)		Nuova pista di volo	AdP	40.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			2017
Aeroporti	a116	Aeroporto di Foggia	0					PSA Foggia (quadro comparativo, agg. gennaio 2007)		Opere di mitigazione di impatto ambientale	AdP	10.000.000	QSN 2007-2013 a valere su Progr. Regionali	10.000.000	100%	Da avviare	n/d			2017
Aeroporti	a201	Aeroporto di Bari	1	A	AN1_01	AEROPORTO DI BARI – Palese SISTEMI TECNOLOGICI Ammodernamento sistemi TWR/TLC		PRT 2002	PRT 2002		ENAV s.p.a.	n/d	n/d	n/d	0%	Avviato	n/d	Lavori in corso	n/d	n/d
Aeroporti	a202	Aeroporto di Bari	1	A	AN1_02	AEROPORTO DI BARI – Palese Ammodernamento sistemi ILS		PRT 2002	PRT 2002		ENAV s.p.a.	n/d	n/d	n/d	0%	Avviato	n/d	Lavori in corso	n/d	n/d
Aeroporti	a203	Aeroporto di Bari	1	A	AN1_03	AEROPORTO DI BARI – Palese SISTEMI TECOLOGICI Ammodernamento AVL		Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ 31/03/2003	ENAV-BA-02 Aeroporto di Bari ammodernamento sistema AVL	ENAV s.p.a.	1.330.867	Legge n.183/1997	1.330.867	100%	Ultimato	Progetto Esecutivo	Lavori ultimati	100%	31/12/2003
Aeroporti	a204	Aeroporto di Bari	1	A	AN1_04	AEROPORTO DI BARI – Palese AEROSTAZIONE PASSEGGERI ed opere connesse		Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ 31/03/2003	ENAC-BA-01 Aeroporto di Bari Palese Realizzazione nuova aerostazione passeggeri e viabilità di accesso I lotto	SEAP s.p.a.	7.000.000	Legge 135 /1997	0	0%	Annullato	Progetto Esecutivo	Annullato (sostituito da BA 1-2-4), a5	100%	08/02/2002
Aeroporti	a205	Aeroporto di Bari	1	A	AN1_04	AEROPORTO DI BARI – Palese AEROSTAZIONE PASSEGGERI ed opere connesse		Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ 31/03/2003	BA-1-2-4- Nuova aerostazione passeggeri I e II Lotto con opere di pertinenza	SEAP s.p.a.	54.347.000	Legge 135 /1997	54.347.000	100%	Ultimato	Progetto Esecutivo	Lavori ultimati	100%	31/03/2003
Aeroporti	a206	Aeroporto di Bari	1	A	AN1_04	AEROPORTO DI BARI – Palese AEROSTAZIONE PASSEGGERI ed opere connesse		Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ 31/03/2003	ENAC-BA-02 Aeroporto di Bari Palese Realizzazione nuova aerostazione passeggeri e viabilità di accesso II lotto	SEAP s.p.a.	30.000.000	Legge 135 /1997	0	0%	Annullato	Progetto Esecutivo	Annullato (sostituito da BA 1-2-4), a5	54%	31/03/2003
Aeroporti	a207	Aeroporto di Bari	1	A	AN1_04	AEROPORTO DI BARI – Palese AEROSTAZIONE PASSEGGERI ed opere connesse		Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ 31/03/2003	TR022 Aeroporto di Bari -ampliamento nuova aerostazione	SEAP s.p.a.	8.600.000	Legge n. 208/1998 Del. CIPE 142/1999	8.600.000	100%	Da avviare	Progetto Preliminare			01/11/2008
Aeroporti	a208	Aeroporto di Bari	1	A	AN1_04	AEROPORTO DI BARI – Palese AEROSTAZIONE PASSEGGERI ed opere connesse		Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ 31/03/2003	ENAC-BA-04 Aeroporto di Bari Palese -Opere di pertinenza per la realizzazione Nuova aerostazione passeggeri	SEAP s.p.a.	8.000.000	Legge 135 /1997	0	0%	Annullato	Progetto Esecutivo	Annullato (sostituito da BA 1-2-4), a5	87%	01/04/2005
Aeroporti	a209	Aeroporto di Bari	1	A	AN1_05	AEROPORTO DI BARI – Palese Ampliamento piazzale sosta aa/mm		Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ 31/03/2003	ENAC-BA-03 Aeroporto di Bari Palese - ampliamento piazzali di sosta AA.MM e via di rullaggio	SEAP s.p.a.	9.347.000	Legge 135 /1997	0	100%	Ultimato	Progetto Esecutivo	Lavori ultimati	100%	02/03/2003
Aeroporti	a210	Aeroporto di Bari	1	M	AN1_06	AEROPORTO DI BARI – Palese AEROSTAZIONE MERCI Riconversione Vecchia Aerostazione Passeggeri in centro polifunzionale e commerciale		PSA Bari; Aggiornamento 2007 Master Plan SAP	PSA Bari; Aggiornamento Master Plan SAP 2007	Riconversione spazi attuale aerostazione in edificio commerciale	AdP	2.600.000		0	0%	Sospeso	n/d			

Modalità di trasporto	Codice intervento	Tratta ferroviaria o asse viario o nodo di trasporto	PRT 2002	Maturità intervento PRT 2002	Codice intervento PRT 2002	Denominazione intervento PRT 2002	AGGIORNAMENTO	Fonti dell'informazione	Documento di riferimento	Denominazione intervento	Soggetto attuatore	Costo totale dell'intervento	Fonti di finanziamento	Risorse disponibili	Livello di copertura	Stato dell'intervento	Livello di progettazione	Stato di avanzamento	Percentuale di realizzazione	Data presunta di fine lavori
Aeroporti	a211	Aeroporto di Bari	1	M	AN1_07	AEROPORTO DI BARI – Palese AEROSTAZIONI Sistemazione a verde dell'aeroporto		Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ 31/03/2003	TR017 Aeroporto di Bari -opere di mitigazione di impatto ambientale e sistemazione a verde	SEAP s.p.a.	2.276.780	P.O. N. 2000/2006 TRASPORTI	2.276.780	100%	Ultimato	Progetto Esecutivo	Lavori ultimati, da collaudare	100%	30/12/2005
Aeroporti	a212	Aeroporto di Bari	1	M	AN1_08	AEROPORTO DI BARI – Palese Ampliamento piazzale sosta aa/mm		Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ 31/03/2003	ENAC-BA-06 Aeroporto di Bari-ampliamento piazzali di sosta aeromobili	SEAP s.p.a.	10.000.000	Legge n. 208/1998 Del. CIPE 142/1999	10.000.000	100%	Da avviare	Progetto Definitivo			03/11/2006
Aeroporti	a213	Aeroporto di Bari	1	M	AN1_09	AEROPORTO DI BARI – Palese Piazzale e piste lato aria. Prolungamento pista di volo		Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ 31/03/2003	ENAC-BA-05 Aeroporto di Bari -adeguamento infrastrutture di volo e impianti alla normativa di riferimento	SEAP s.p.a.	10.000.000	Legge n. 208/1998 Del. CIPE 142/1999	10.000.000	100%	Da avviare	Progetto Definitivo	da completare conf. dei servizi e VIA		31/11/2006
Aeroporti	a214	Aeroporto di Bari	1	M	AN1_09	AEROPORTO DI BARI – Palese Piazzale e piste lato aria Prolungamento pista di volo		Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ 31/03/2003	BA 15 Interventi di riqualificazione della pavimentazione della pista di volo 07/25	SEAP s.p.a.	759.000	P.O. N. 2000/2006 TRASPORTI	759.000	100%	Da avviare	Progetto Esecutivo			08/12/2006
Aeroporti	a215	Aeroporto di Bari	1	M	AN1_09	AEROPORTO DI BARI – Palese Piazzale e piste lato aria Prolungamento pista di volo		Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ 31/03/2003	BA 11 Segnaletica luminosa verticale standard ICAO per le aree di manovra	SEAP s.p.a.	355.000	P.O. N. 2000/2006 TRASPORTI	355.000	100%	Ultimato	Progetto Esecutivo	Lavori ultimati, da collaudare	100%	31/12/2003
Aeroporti	a216	Aeroporto di Bari	1	M	AN1_10	AEROPORTO DI BARI – Palese AEROSTAZIONI – IMPIANTI Sistema di controllo bagagli stiva		Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ 31/03/2003	ENAC-BA-07 Aeroporto di Bari-sistema controllo 100% bagagli stiva	SEAP s.p.a.	2.600.000	P.O. N. 2000/2006 TRASPORTI	2.600.000	100%	Annullato	n/d	Annullato		
Aeroporti	a217	Aeroporto di Bari	1	M	AN1_10	AEROPORTO DI BARI – Palese AEROSTAZIONI – IMPIANTI Sistema di controllo bagagli stiva		Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ 31/03/2003	ENAC-BA-07 A Aeroporto di Bari – sistema controllo 100% bagagli stiva – attuale aerostazione	SEAP s.p.a.	800.000	P.O. N. 2000/2006 TRASPORTI	800.000	100%	Ultimato	Progetto Esecutivo	Lavori ultimati	100%	n/d
Aeroporti	a218	Aeroporto di Bari	1	M	AN1_10	AEROPORTO DI BARI – Palese AEROSTAZIONI – IMPIANTI Sistema di controllo bagagli stiva		Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ 31/03/2003	ENAC-BA-07 B Aeroporto di Bari – sistema controllo 100% bagagli stiva – attuale aerostazione	SEAP s.p.a.	1.840.774	P.O. N. 2000/2006 TRASPORTI	0	0%	Annullato	n/d	Annullato (sostituito dall'intervento ENAC BA 07 A), a18		
Aeroporti	a219	Aeroporto di Bari	1	M	AN1_11	AEROPORTO DI BARI – Palese AEROSTAZIONE – IMPIANTI Adeguamento depurazione e bottini bordo		Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ 31/03/2003	TR016 Aeroporto di Bari -impianto di depurazione e smaltimento bottini di bordo	SEAP s.p.a.	500.000	P.O. N. 2000/2006 TRASPORTI	500.000	100%	Ultimato	Progetto Esecutivo	Lavori ultimati, da collaudare	100%	30/05/2005
Aeroporti	a220	Aeroporto di Bari	1	M	AN1_12	AEROPORTO DI BARI – Palese AEROSTAZIONE – IMPIANTI Adeguamento sistema smaltimento rifiuti		PRT 2002	PRT 2002		SEAP s.p.a.	2.841.000		0	0%	Da avviare	n/d	Verifiche di Fattibilità		
Aeroporti	a221	Aeroporto di Bari	1	M	AN1_13	AEROPORTO DI BARI – Palese AEROSTAZIONE PARCHEGGIO MULTIPIANO		Aggiornamento 2007 Master Plan SAP		Realizzazione parcheggio multipiano	AdP	10.000.000	AdP	10.000.000	100%	Ultimato	Progetto Esecutivo	Lavori ultimati, da collaudare	100%	
Aeroporti	a222	Aeroporto di Bari	1	M	AN1_14	AEROPORTO DI BARI – Palese *Collegamenti Ferroviari* NODO DI BARI Nuovo Collegamento ferroviario -stazione Bari C.le Aerostazione Bari Palese e Zona nord Bari		coincide con f207	coincide con f207	coincide con f207	coincide con f207	coincide con f207	coincide con f207	coincide con f207	coincide con f207	coincide con f207	coincide con f207	coincide con f207	coincide con f207	coincide con f207
Aeroporti	a223	Aeroporto di Bari	1	B	AN1_15	AEROPORTO DI BARI – Palese AVIORIMESSE E RIPERIMETRAZIONE AEROPORTO		Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ 31/03/2003	BA 12 Adeguamento safety al codice E ICAO della pista di volo e vie di circolazione	SEAP s.p.a.	1.650.000	P.O. N. 2000/2006 TRASPORTI	1.650.000	100%	Ultimato	Progetto Esecutivo	Da collaudare	53%	15/05/2006
Aeroporti	a224	Aeroporto di Bari	1	B	AN1_15	AEROPORTO DI BARI – Palese AVIORIMESSE E RIPERIMETRAZIONE AEROPORTO		Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ 31/03/2003	ENAC – BA - 08 Aeroporto di Bari – realizzazione protezione perimetrale attiva e passiva	SEAP s.p.a.	7.800.000	P.O. N. 2000/2006 TRASPORTI	0	0%	Annullato	n/d	Annullato		
Aeroporti	a225	Aeroporto di Bari	1	B	AN1_15	AEROPORTO DI BARI – Palese AVIORIMESSE E RIPERIMETRAZIONE AEROPORTO		Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ 31/03/2003	ENAC – BA - 8A Aeroporto di Bari – realizzazione protezione perimetrale attiva e passiva – adeguamento recinzione nuova normativa security	SEAP s.p.a.	2.000.000	P.O. N. 2000/2006 TRASPORTI	2.000.000	100%	Avviato	Progetto Esecutivo	Lavori in corso	2%	02/10/2006
Aeroporti	a226	Aeroporto di Bari	1	B	AN1_15	AEROPORTO DI BARI – Palese AVIORIMESSE E RIPERIMETRAZIONE AEROPORTO		Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ 31/03/2003	ENAC – BA - 8B Aeroporto di Bari – realizzazione protezione perimetrale attiva e passiva - sistema di Sicurezza	SEAP s.p.a.	1.651.000	Legge n. 208/1998 Del. CIPE 142/1999	1.651.000	100%	Ultimato	Progetto Esecutivo	Lavori ultimati	100%	2005
Aeroporti	a227	Aeroporto di Bari	0	B	AN1_15	AEROPORTO DI BARI – Palese AVIORIMESSE E RIPERIMETRAZIONE AEROPORTO		Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ 31/03/2003	TR 014 Aeroporto di Bari – Adeguamento e completamento strada perimetrale	SEAP s.p.a.	500.000	P.O. N. 2000/2006 TRASPORTI	500.000	100%	Avviato	Progetto Esecutivo	Lavori in corso	2%	06/08/2006
Aeroporti	a228	Aeroporto di Bari	1	B	AN1_16	AEROPORTO DI BARI – Palese SISTEMA INFORMATIVO PER SERVIZI GESTIONALI		Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ 31/03/2003	TR018 Aeroporto di Bari -sistemi infomativi	SEAP s.p.a.	4.500.000	Risorse SEAP	4.500.000	100%	Avviato	Procedure di gara	Lavori in corso	14%	20/11/2008
Aeroporti	a229	Aeroporto di Bari	1	B	AN1_17	AEROPORTO DI BARI – Palese *Miglioramento accessibilità ed interconnessione tra aeroporti Pugli*		PRT 2002	PRT 2002		SEAP s.p.a.	2.582.000		0	0%	Da avviare	n/d	Verifiche di fattibilità / Master Plan		
Aeroporti	a230	Aeroporto di Bari	0					PSA Bari	PSA Bari	Acquisizione aree per ampliamento sedime aeroportuale (Prolungamento Pista di Volo): 43,00 ha circa - Trasferimento da Demanio Militare a Demanio Civile di parte dell' Area Militare: 58,00 ha circa -Superficie nuovo sedime: 346,21 ha circa	AdP	5.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			2011
Aeroporti	a231	Aeroporto di Bari	0					PSA Bari	PSA Bari	Acquisizione aree per ampliamento sedime aeroportuale (Area Merci): 14,50 ha circa - Superficie nuovo sedime: 360,71 ha circa	AdP	2.500.000		0	0%	Da avviare	n/d			2016
Aeroporti	a232	Aeroporto di Bari	0					PSA Bari	PSA Bari	Riqualifica cunicolo tecnologico esistente	AdP	6.000.000	QSN 2007-2013 a valere su Progr. Nazionali	6.000.000	100%	Da avviare	n/d			2011

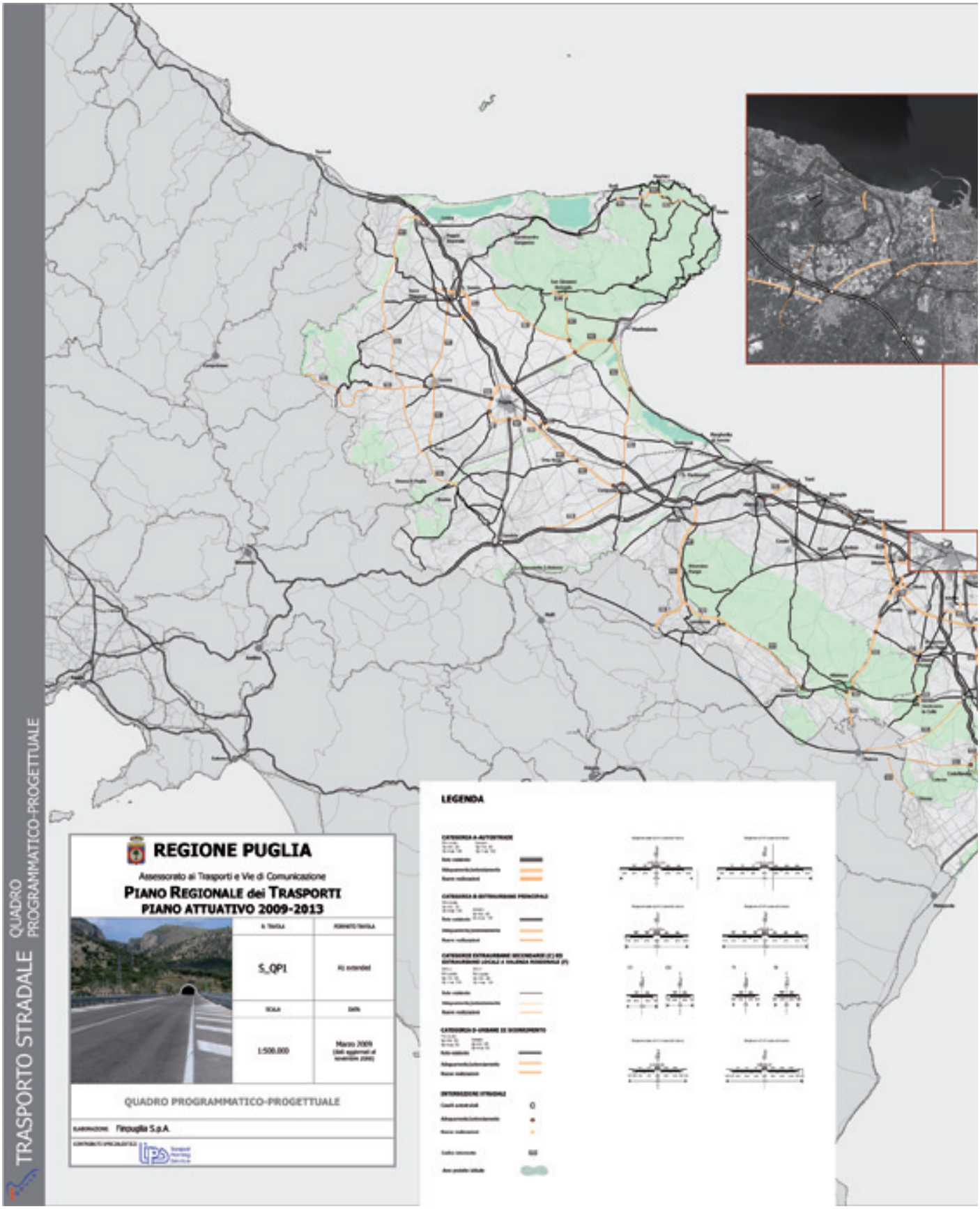
Modalità di trasporto	Codice intervento	Tratta ferroviaria o asse viario o nodo di trasporto	PRT 2002	Maturità intervento PRT 2002	Codice intervento PRT 2002	Denominazione intervento PRT 2002	AGGIORNAMENTO Fonti dell'informazione	Documento di riferimento	Denominazione intervento	Soggetto attuatore	Costo totale dell'intervento	Fonti di finanziamento	Risorse disponibili	Livello di copertura	Stato dell'intervento	Livello di progettazione	Stato di avanzamento	Percentuale di realizzazione	Data presunta di fine lavori
Aeroporti	ai233	Aeroporto di Bari	0				PSA Bari	PSA Bari	Riqualifica raccordi C e D e piazzale esistente	AdP	8.000.000	CSN 2007-2013 a valere su Progr. Nazionali	8.000.000	100%	Da avviare	n/d			2011
Aeroporti	ai234	Aeroporto di Bari	0				Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ 31/03/2003	BA 15 Ristrutturazione caserma VVF	SEAP s.p.a.	1.000.000	P.O. N. 2000/2006 TRASPORTI	1.000.000	100%	Da avviare	Progetto Esecutivo			15/10/2007
Aeroporti	ai235	Aeroporto di Bari	0				Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ 31/03/2003	BA 14 Realizzazione impianto fotovoltaico	SEAP s.p.a.	n/d	P.O. N. 2000/2006 TRASPORTI	n/d	100%	Da avviare	Progetto Esecutivo	Appalto in corso		30/12/2006
Aeroporti	ai236	Aeroporto di Bari	0				PSA Bari	PSA Bari	Ampliamento parcheggi a raso: n° 2400 circa - Totale parcheggi a raso: n° 2400 circa. I fase	AdP	850.000		0	0%	Da avviare	n/d			2011
Aeroporti	ai237	Aeroporto di Bari	0				PSA Bari	PSA Bari	Ampliamento parcheggi a raso: n° 200 circa - Totale parcheggi a raso: n° 2600 circa. II fase	AdP	500.000		0	0%	Da avviare	n/d			2016
Aeroporti	ai238	Aeroporto di Bari	0				PSA Bari	PSA Bari	Ampliamento parcheggi a raso: n° 200 circa - Totale parcheggi a raso: n° 2800 circa. III fase	AdP	500.000		0	0%	Da avviare	n/d			2021
Aeroporti	ai239	Aeroporto di Bari	0				Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ 31/03/2003	ENAC – BA /29 Aeroporto di Bari – smaltimento acque meteoriche	SEAP s.p.a.	2.000.000	P. O. N. 2000/2006 TRASPORTI	2.000.000	100%	Da avviare	Progetto Esecutivo			22/03/2007 (da acquisire approvazione del comitato tecnico provinciale)
Aeroporti	ai240	Aeroporto di Bari	0						ENAC – BA – 10 Aeroporto di Bari – demolizione hangar P.S. e VV FF	SEAP s.p.a.	n/d	Legge n. 183/1997	0	0%	Annullato	Progetto Esecutivo	Annullato (Sostituito dall'intervento BA 15)		
Aeroporti	ai241	Aeroporto di Bari	0				PSA Bari	PSA Bari	Riconversione spazi Hangar n.*MAGAZZINI DEPOSITI* - Superficie: mq. 176 circa -	AdP	250.000		0	0%	Da avviare	n/d			2011
Aeroporti	ai242	Aeroporto di Bari	0				PSA Bari	PSA Bari	Riconversione spazi Ricovero Mezzi di Rampa e Officina AeroportualeA - Superficie: mq 580 circa	AdP	500.000		0	0%	Da avviare	n/d			2011
Aeroporti	ai243	Aeroporto di Bari	0				PSA Bari	PSA Bari	RICONVERSIONE AREA ATTUALE EDIFICIO PER RICOVERO MEZZI IN EDIFICIO ANTINCENDIO	AdP	1.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			2011
Aeroporti	ai244	Aeroporto di Bari	0				PSA Bari	PSA Bari	Ampliamento ed adeguamento della Cabina Elettrica in adiacenza alla Caserma Vigili del Fuoco	AdP	100.000		0	0%	Da avviare	n/d			2011
Aeroporti	ai245	Aeroporto di Bari	0				PSA Bari	PSA Bari	Riconversione spazi Nucleo elicotteri VV.F. e Ricovero mezzi di rampa e officina aeroportuale-	AdP	2.000.000	CSN 2007-2013 a valere su Progr. Nazionali	2.000.000	100%	Da avviare	n/d			2011
Aeroporti	ai246	Aeroporto di Bari	0				PSA Bari	PSA Bari	Riconversione spazi Hangar -SEAP- Officina Aeroportuale- n. *MAGAZZINI E DEPOSITI*	AdP	250.000		0	0%	Da avviare	n/d			2011
Aeroporti	ai247	Aeroporto di Bari	0				PSA Bari	PSA Bari	Demolizione del manufatto ex Mensa esistente e realizzazione di nuovo manufatto in area adiacente al Piazzale Aerostati - Superficie: mq 25 circa	AdP	100.000		0	0%	Da avviare	n/d			2011
Aeroporti	ai248	Aeroporto di Bari	0				PSA Bari	PSA Bari	Realizzazione di Nuovi Hangar fronte Piazzale Sosta Aeromobili - Superficie totale: mq 3.000 circa	AdP	4.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			2016
Aeroporti	ai249	Aeroporto di Bari	0				PSA Bari	PSA Bari	Ampliamento del Ricovero Mezzi di Rampa - Superficie: mq 500 circa - Superficie totale: mq 1100 circa	AdP	1.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			2016
Aeroporti	ai250	Aeroporto di Bari	0				PSA Bari	PSA Bari	Realizzazione di Nuovi Magazzini e Depositi - Superficie totale: mq 3.000 circa	AdP	2.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			2016
Aeroporti	ai251	Aeroporto di Bari	0				PSA Bari	PSA Bari	Ampliamento ed adeguamento Caserma Vigili del Fuoco - Superficie di ampliamento: mq 700 circa - Superficie totale: mq 2.500 circa	AdP	2.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			2021
Aeroporti	ai252	Aeroporto di Bari	0				PSA Bari	PSA Bari	Realizzazione di Nuovi Magazzini e Depositi - Superficie totale: mq 3.000 circa	AdP	4.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			2021
Aeroporti	ai253	Aeroporto di Bari	0				PSA Bari	PSA Bari	Ampliamento area tecnica	AdP	1.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			2021
Aeroporti	ai254	Aeroporto di Bari	0				PSA Bari	PSA Bari	Demolizione dei manufatti esistenti e realizzazione di nuova "AREA AEROCLUB" nelle aree ex militari	AdP	100.000		0	0%	Da avviare	n/d			2011
Aeroporti	ai255	Aeroporto di Bari	0				PSA Bari	PSA Bari	RICONVERSIONE AREA MILITARE	AdP	20.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			2011
Aeroporti	ai256	Aeroporto di Bari	0				PSA Bari	PSA Bari	INTERRAMENTO VIA D'ANNUNZIO	AdP	10.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			2011

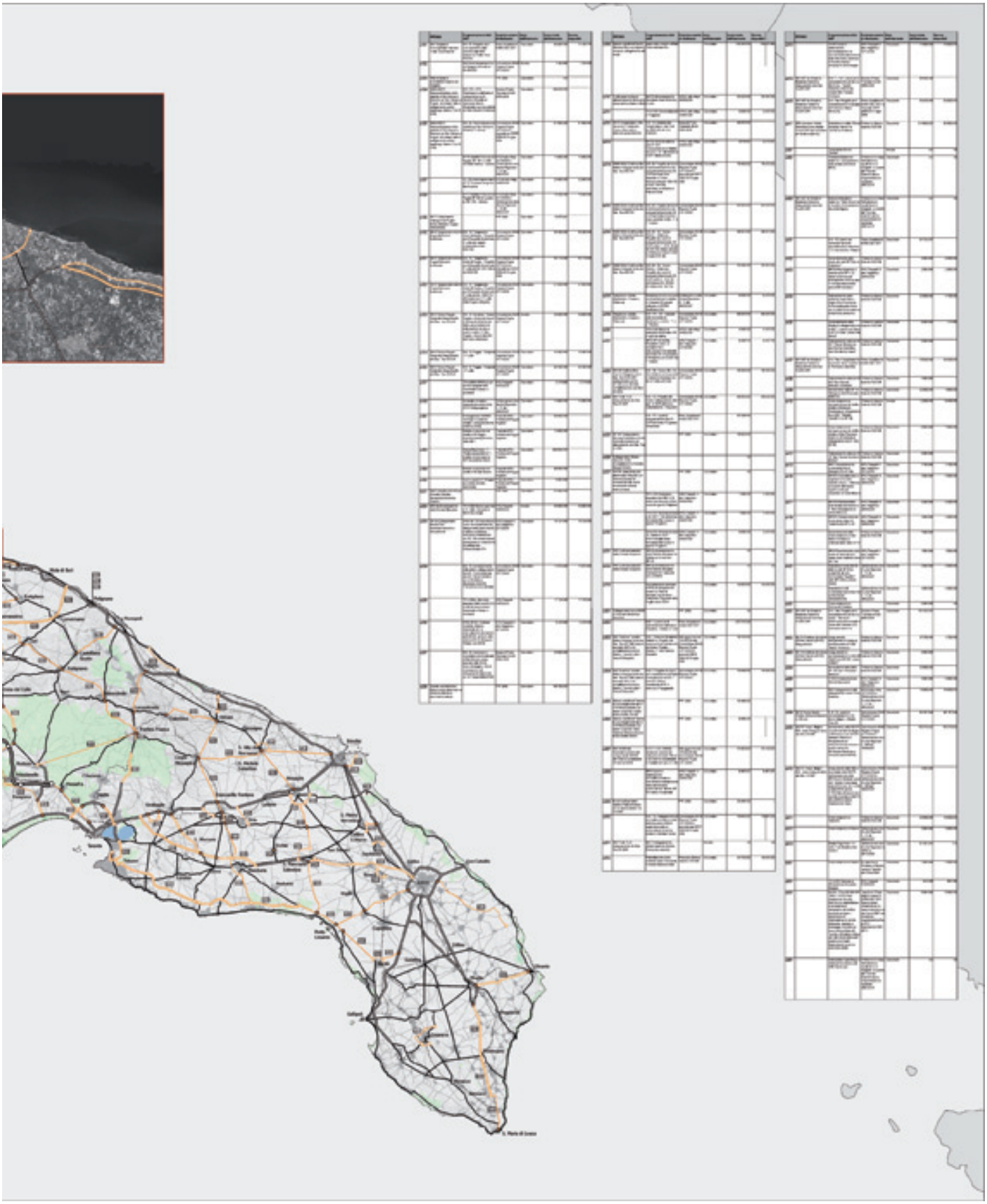
Modalità di trasporto	Codice intervento	Tratta ferroviaria o asse viario o nodo di trasporto	PRT 2002	Maturità intervento PRT 2002	Codice intervento PRT 2002	Denominazione intervento PRT 2002	AGGIORNAMENTO	Fonti dell'informazione	Documento di riferimento	Denominazione intervento	Soggetto attuatore	Costo totale dell'intervento	Fonti di finanziamento	Risorse disponibili	Livello di copertura	Stato dell'intervento	Livello di progettazione	Stato di avanzamento	Percentuale di realizzazione	Data presunta di fine lavori
Aeroporti	a257	Aeroporto di Bari	0					PSA Bari	PSA Bari	Opere di mitigazione impatto ambientale	AdP	10.000.000	QSN 2007-2013 a valere su Progr. Nazionali	10.000.000	100%	Da avviare	n/d			2011
Aeroporti	a258	Aeroporto di Bari	0					PSA Bari	PSA Bari	OPERE DI MITIGAZIONE IMPATTO AMBIENTALE	AdP	10.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			2021
Aeroporti	a259	Aeroporto di Bari	0					PSA Bari	PSA Bari	AREA TERMINALE MERCI Realizzazione di nuovo Piazzale Sosta Aeromobili -Superficie: mq 30.000 circa in CLS e relativa bretella di collegamento con la Via di Rullaggio	AdP	6.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			2016
Aeroporti	a260	Aeroporto di Bari	0					PSA Bari	PSA Bari	AREA TERMINALE MERCI Realizzazione di nuova viabilità di acesso all' area terminale Merci collegata alla rete stradale principale e realizzazione di piazzale sosta e manovra automezzi	AdP	1.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			2016
Aeroporti	a261	Aeroporto di Bari	0					PSA Bari	PSA Bari	AREA TERMINALE MERCI Adeguamento viabilità perimetrale in corrispondenza dell' ampliamento del Sedime Aeroportuale e nuova viabilità di servizio	AdP	1.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			2016
Aeroporti	a262	Aeroporto di Bari	0					PSA Bari	PSA Bari	AREA TERMINALE MERCI Realizzazione di Aerostazione Merci - mq 3.500 circa	AdP	5.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			2016
Aeroporti	a263	Aeroporto di Bari	0					PSA Bari	PSA Bari	AREA TERMINALE MERCI Realizzazione di Palazzina Uffici per i Servizi Operativi - mq 1.200 circa	AdP	4.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			2016
Aeroporti	a264	Aeroporto di Bari	0					PSA Bari	PSA Bari	AREA TERMINALE MERCI Realizzazione di Zona Sanitaria - mq 500 circa	AdP	1.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			2016
Aeroporti	a265	Aeroporto di Bari	0					PSA Bari	PSA Bari	AREA TERMINALE MERCI Ampliamento Piazzale: mq 18.000 circa - Superficie generale mq 48.000 circa	AdP	3.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			2021
Aeroporti	a266	Aeroporto di Bari	0					PSA Bari	PSA Bari	AREA TERMINALE MERCI Ampliamento piazzale sosta e manovra automezzi	AdP	600.000		0	0%	Da avviare	n/d			2021
Aeroporti	a267	Aeroporto di Bari	0					PSA Bari	PSA Bari	AREA TERMINALE MERCI Adeguamento viabilità perimetrale e nuova viabilità di servizio in corrispondenza dell' ampliamento del Piazzale Sosta Aeromobili	AdP	200.000		0	0%	Da avviare	n/d			2021
Aeroporti	a268	Aeroporto di Bari	0					PSA Bari	PSA Bari	AREA TERMINALE MERCI Realizzazione di Hangar - mq 3.500 circa	AdP	4.600.000		0	0%	Da avviare	n/d			2021
Aeroporti	a269	Aeroporto di Bari	0					PSA Bari	PSA Bari	AREA TERMINALE MERCI Realizzazione di Magazzini per attività indotte al sistema delle Merci -Superficie totale: mq 2.000 circa	AdP	2.600.000		0	0%	Da avviare	n/d			2021
Aeroporti	a270	Aeroporto di Bari	0					Accordo Preliminare tra il Ministero delle Infrastrutture e la Regione Puglia (QSN 2007-2013)		Ripristino ammaloramento piazzali di sosta	AdP	2.000.000	QSN 2007-2013 a valere su Progr. Nazionali	2.000.000	100%	Da avviare	n/d			
Aeroporti	a401	Aeroporto di Brindisi	1	A	AN2_01	AEROPORTO DI BRINDISI - Papola C. AEROSTAZIONE – IMPIANTI Potenziamento climatizzazione		PRT 2002	PRT 2002		ENAC - SEAP	1.808.000	P.O.N. 2000/2006	1.808.000	100%	Avviato	n/d	Lavori in corso		
Aeroporti	a402	Aeroporto di Brindisi	1	A	AN2_02	AEROPORTO DI BRINDISI - Papola C. PIAZZALI E PISTE - LATO ARIA PER SERVIZI DI LIVELLO NAZIONALE/INTERNAZIONALE		PRT 2002	PRT 2002		ENAC - SEAP	3.048.000	P.O.N. 2000/2006	3.048.000	100%	Avviato	n/d	Lavori in corso		
Aeroporti	a403	Aeroporto di Brindisi	1	M	AN2_03	AEROPORTO DI BRINDISI - Papola C. AEROSTAZIONE Viabilità interna e sistemazioni a verde		PRT 2002	PRT 2002		ENAC - SEAP	1.291.000		0	0%	Da avviare	Progetto Definitivo			
Aeroporti	a404	Aeroporto di Brindisi	1	M	AN2_04	AEROPORTO DI BRINDISI - Papola C. Prolungamento pista di volo SGAS (Adeguamento Infrastrutture Volo APT)		Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ 31/03/2003	BR-05 Adeg.to e poten.to infrastrutture di volo e impianti alla norma di rifer.: resa, strip , pista 14/32, prolung. pista e via di rullaggio 14/32 ,str. perim.l	ENAC	26.750.000	P.O.N. 2000/2006 TRASPORTI : esercizio 2005 8.025.000,00 esercizio 2004 2.675.000,00 esercizio 2006 14.712	26.750.000	100%	Da avviare	Progetto Esecutivo			16/08/2007
Aeroporti	a405	Aeroporto di Brindisi	1	B	AN2_05	AEROPORTO DI BRINDISI - Papola C. AEROSTAZIONE Adeguamento Funzionale/Distributivo		Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ 31/03/2003	ENAC-BR 02 Ampliamento e ristrutturazione aerostazione passeggeri -Aeroporto di Brindisi	SEAP s.p.a.	12.141.000	P.O.N. 2000/2006 TRASPORTI : esercizio 2006 12.141.000,00	12.141.000	100%	Avviato	Progetto Esecutivo	Lavori in corso	25%	31/01/2007
Aeroporti	a406	Aeroporto di Brindisi	0					PSA Brindisi (aggiornamento febbraio 2007)	PSA Brindisi	Ristrutturazione AEROSTAZIONE PASSEGGERI - Uffici 1° piano	AdP	4.000.000	QSN 2007-2013 a valere su Progr. Nazionali	4.000.000	100%	Da avviare	n/d			2011

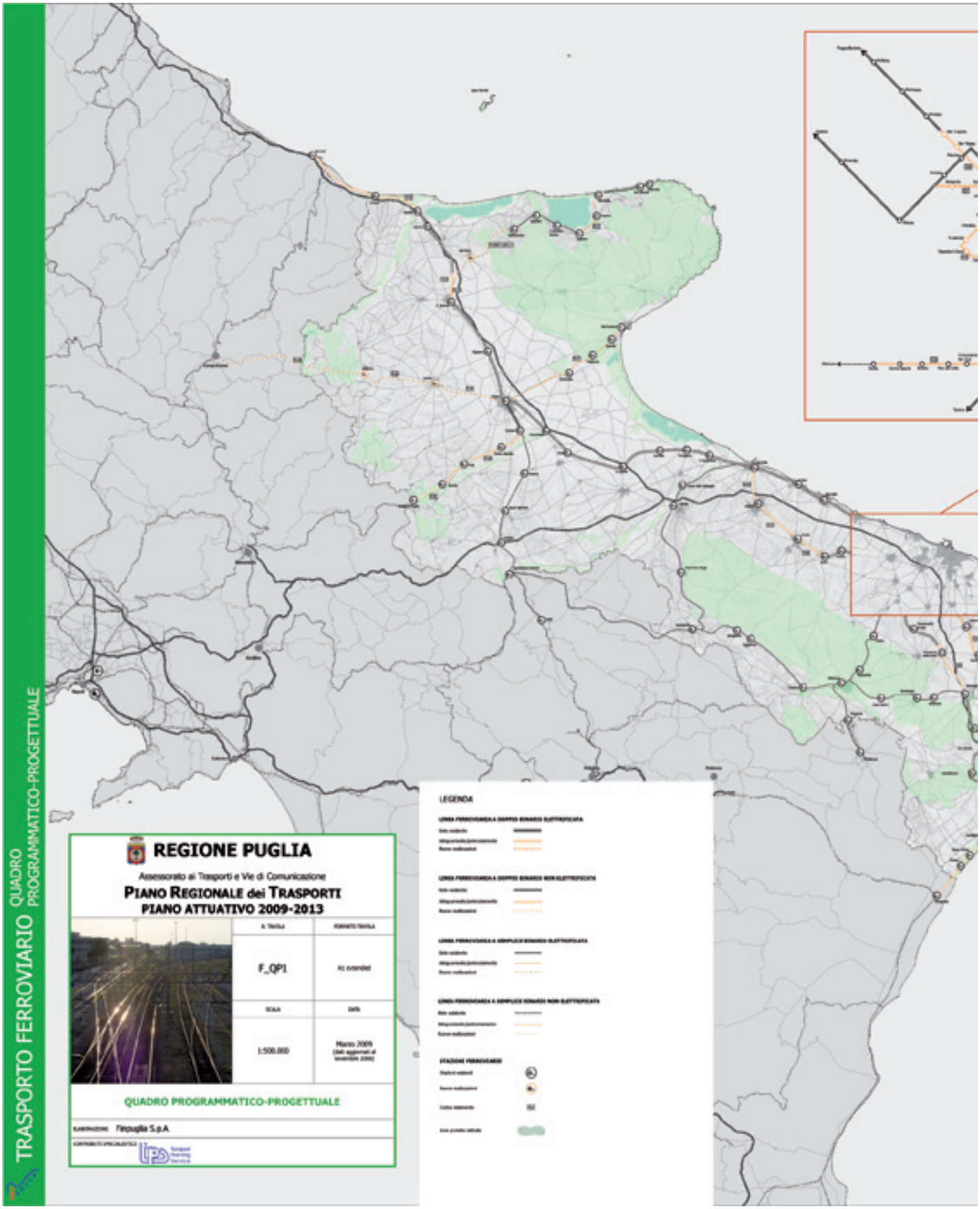
Modalità di trasporto	Codice intervento	Tratta ferroviaria o asse viario o nodo di trasporto	PRT 2002	Maturità intervento PRT 2002	Codice intervento PRT 2002	Denominazione intervento PRT 2002	AGGIORNAMENTO Fonti dell'informazione	Documento di riferimento	Denominazione intervento	Soggetto attuatore	Costo totale dell'intervento	Fonti di finanziamento	Risorse disponibili	Livello di copertura	Stato dell'intervento	Livello di progettazione	Stato di avanzamento	Percentuale di realizzazione	Data presunta di fine lavori
Aeroporti	a407	Aeroporto di Brindisi	0				PSA Brindisi (aggiornamento febbraio 2007)	PSA Brindisi	Ampliamento AEROSTAZIONE PASSEGGERI - mq 1.600 circa	AdP	6.000.000	PON 2007-2013 a valere su Progr. Nazionali	6.000.000	100%	Da avviare	n/d			2021
Aeroporti	a408	Aeroporto di Brindisi	1 B	ANZ_06	AEROPORTO DI BRINDISI - Piazzale C. AEROSTAZIONE Sistema informativo finalizzato ai servizi passionali	Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ 31/03/2003	T.60/1a Aeroporto di Brindisi -Sistemi informativi	SEAP s.p.a.	1.138.000	Risorse SEAP	1.138.000	100%	Da avviare	Prog. non richiesta			20/11/2006
Aeroporti	a409	Aeroporto di Brindisi	1 B	ANZ_07	AEROPORTO DI BRINDISI - Piazzale C. Nuovo sistema per la gestione ed interconnessione tra aeroporti Puglia	PRT 2002	PRT 2002		Vari	n/d		0	0%	Da avviare	Verifiche di fattibilità / Master Plan			
Aeroporti	a410	Aeroporto di Brindisi	0				Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ 31/03/2003	BR-03 Sistema controllo 100 % bagagli stiva - Linea 1 e Linea 2 (nuova linea da oggi sostituisce gli interventi ENAC BR 03 A e ENAC BR 03 B annulati)	SEAP s.p.a.	2.600.000	P.O.N. 2000/2006 TRASPORTI : esercizio 2005: 1.800.000,00 esercizio 2003 800.000,00 esercizio 2004 1.000.000	2.600.000	100%	Avviato	Progetto Esecutivo	Lavori in corso	33%	20/11/2006
Aeroporti	a411	Aeroporto di Brindisi	0				Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ 31/03/2003	BR-06 Segnaletica luminosa verticale standard ICAO per le aree di manovra	SEAP s.p.a.	n/d	P.O.N. 2000/2006 TRASPORTI : esercizio 2003 300.000,00 esercizio 2004 385.000,00 esercizio 2005 200.000,00	n/d	100%	Ultimato	Progetto Esecutivo	Lavori ultimati	100%	20/04/2004
Aeroporti	a412	Aeroporto di Brindisi	0				Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ 31/03/2003	BR-07 Riconfigurazione viabilità parcheggi operativi ed Enti di Stato	SEAP s.p.a.	1.500.000	P.O.N. 2000/2006 TRASPORTI : esercizio 2007: 500.000,00 esercizio 2008 1.000.000,00	1.500.000	100%	Avviato	Progetto Esecutivo	Lavori in corso	9%	31/01/2007
Aeroporti	a413	Aeroporto di Brindisi	0				Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ 31/03/2003	BR-08 Completamento piazzali ammaloramento piazzali di sosta aeromobili	SEAP s.p.a.	900.000	P.O.N. 2000/2006 TRASPORTI : esercizio 2006 900.000,00	900.000	100%	Avviato	Progetto Esecutivo	Lavori in corso	62%	05/07/2006
Aeroporti	a414	Aeroporto di Brindisi	0				Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ 31/03/2003	T.60/2b Aeroporto di Brindisi - realizzazione protezione perimetrale attiva e passiva - Sistema della sicurezza	SEAP s.p.a.	400.000	Legge n. 266/1998 Delibera CIPE 142/2000	400.000	100%	Da avviare	Progetto Esecutivo			15/12/2006
Aeroporti	a415	Aeroporto di Brindisi	0				Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ 31/03/2003	ENAC-BR-1D Aeroporto di Brindisi - adeguamento attrezzature di volo ed impianti alla normativa di riferimento- demolizione vecchia semaforica	SEAP s.p.a.	250.000	P. O. N. 2000/2006 TRASPORTI : Esercizio 2004 25.000,00 Esercizio 2005 125.000 Esercizio 2006 100.000,00	250.000	100%	Avviato	Progetto Esecutivo	Lavori in corso	10%	18/07/2006
Aeroporti	a416	Aeroporto di Brindisi	0				PSA Brindisi (aggiornamento febbraio 2007)	PSA Brindisi	Riconversione PIAZZALE DI SOSTA AEROMOBILI E VIABILITA' CONNESSA	AdP	20.000.000	CSN 2007-2013 a valere su Progr. Nazionali	20.000.000	100%	Da avviare	n/d			2011
Aeroporti	a417	Aeroporto di Brindisi	0				PSA Brindisi (aggiornamento febbraio 2007)	PSA Brindisi	Acquisizione aree: 24,20 ha circa - Sedime: superficie totale 309,20 ha circa di cui Aviazione Civile - 45,63 ha circa	AdP	10.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			2011
Aeroporti	a418	Aeroporto di Brindisi	0				PSA Brindisi (aggiornamento febbraio 2007)	PSA Brindisi	RICONVERSIONE AREE MILITARI (ONU)	AdP	10.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			2011
Aeroporti	a419	Aeroporto di Brindisi	0				PSA Brindisi (aggiornamento febbraio 2007)	PSA Brindisi	Acquisizione aree: 1,80 ha circa - Sedime: superficie totale 334,30 ha circa di cui Aviazione Civile - 70,73 ha circa	AdP	500.000		0	0%	Da avviare	n/d			2016
Aeroporti	a420	Aeroporto di Brindisi	0				PSA Brindisi (aggiornamento febbraio 2007)	PSA Brindisi	RICONVERSIONE AREE MILITARI A.M.	AdP	10.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			2016
Aeroporti	a421	Aeroporto di Brindisi	0				PSA Brindisi (aggiornamento febbraio 2007)	PSA Brindisi	Realizzazione di Nuova VIA DI RULLAGGIO (Primo tratto) parallela alla Pista di Volo 14/32	AdP	5.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			2016
Aeroporti	a422	Aeroporto di Brindisi	0				PSA Brindisi (aggiornamento febbraio 2007)	PSA Brindisi	Completamento VIA DI RULLAGGIO parallela alla Pista di Volo 14/32	AdP	10.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			2021
Aeroporti	a423	Aeroporto di Brindisi	0				PSA Brindisi (aggiornamento febbraio 2007)	PSA Brindisi	Riconversione PIAZZALE AEROMOBILI	AdP	3.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			2021
Aeroporti	a424	Aeroporto di Brindisi	0				PSA Brindisi (aggiornamento febbraio 2007)	PSA Brindisi	Adeguamento PERIMETRAZIONE AEROPORTUALE NORMATIVA SECURITY e realizzazione di STRADA A PERIMETRALE	AdP	5.150.000		0	0%	Da avviare	n/d			2011
Aeroporti	a425	Aeroporto di Brindisi	0				PSA Brindisi (aggiornamento febbraio 2007)	PSA Brindisi	Ampliamento PARCHEGGI a raso: n° 40 circa	AdP	250.000		0	0%	Da avviare	n/d			2011
Aeroporti	a426	Aeroporto di Brindisi	0				PSA Brindisi (aggiornamento febbraio 2007)	PSA Brindisi	Ampliamento PARCHEGGI a raso: n° 70 circa	AdP	200.000		0	0%	Da avviare	n/d			2016
Aeroporti	a427	Aeroporto di Brindisi	0				PSA Brindisi (aggiornamento febbraio 2007)	PSA Brindisi	Realizzazione di PARCHEGGIO a MULTIPIANO - n° 585 posti auto	AdP	8.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			2016
Aeroporti	a428	Aeroporto di Brindisi	0				PSA Brindisi (aggiornamento febbraio 2007)	PSA Brindisi	Ristrutturazione CASERMA VIGILI DEL FUOCO	AdP	1.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			2011
Aeroporti	a429	Aeroporto di Brindisi	0				PSA Brindisi (aggiornamento febbraio 2007)	PSA Brindisi	Riconversione attuale Magazzino Merci in RICOVERO MEZZI DI PISTA	AdP	500.000		0	0%	Da avviare	n/d			2016
Aeroporti	a430	Aeroporto di Brindisi	0				PSA Brindisi (aggiornamento febbraio 2007)	PSA Brindisi	Realizzazione di PALAZZINA UFFICI	AdP	5.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			2021

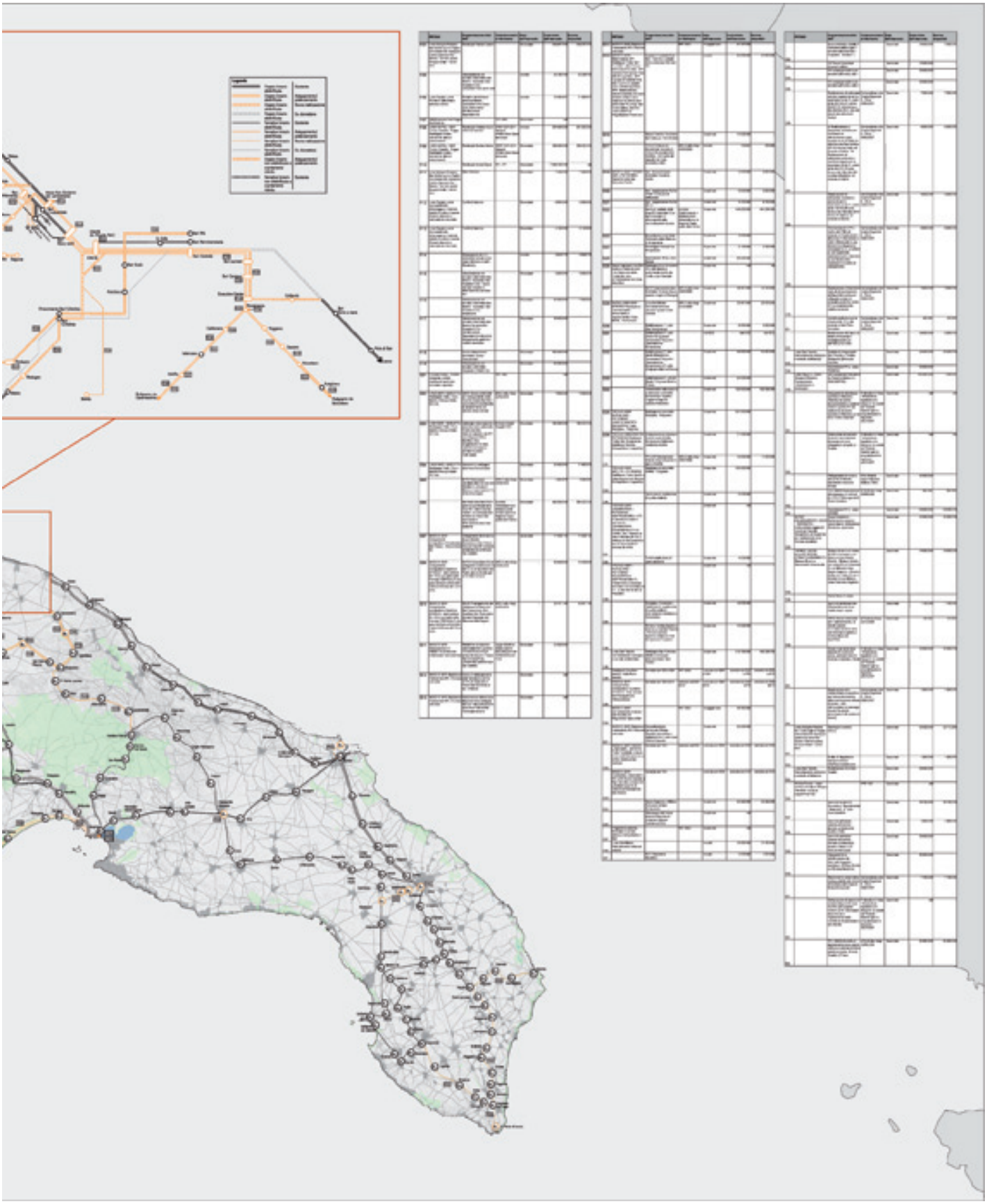
Modalità di trasporto	Codice intervento	Tratta ferroviaria o asse viario o nodo di trasporto	PRT 2002	Maturità intervento PRT 2002	Codice intervento PRT 2002	Denominazione intervento PRT 2002	AGGIORNAMENTO Fonti dell'informazione	Documento di riferimento	Denominazione intervento	Soggetto attuatore	Costo totale dell'intervento	Fonti di finanziamento	Risorse disponibili	Livello di copertura	Stato dell'intervento	Livello di progettazione	Stato di avanzamento	Percentuale di realizzazione	Data presunta di fine lavori
Aeroporti	a431	Aeroporto di Brindisi	0				PSA Brindisi (aggiornamento febbraio 2007)	PSA Brindisi	Realizzazione di MAGAZZINI E DEPOSITI	AdP	1.500.000		0	0%	Da avviare	n/d			2021
Aeroporti	a432	Aeroporto di Brindisi	0				PSA Brindisi (aggiornamento febbraio 2007)	PSA Brindisi	Ristrutturazione MAGAZZINI A VARCO DOGANALE	AdP	50.000		0	0%	Da avviare	n/d			2011
Aeroporti	a433	Aeroporto di Brindisi	0				PSA Brindisi (aggiornamento febbraio 2007)	PSA Brindisi	AREA TERMINALE MERCI Realizzazione di CELLA FRIGO A VARCO DOGANALE - mq 6 circa	AdP	100.000		0	0%	Da avviare	n/d			2016
Aeroporti	a434	Aeroporto di Brindisi	0				PSA Brindisi (aggiornamento febbraio 2007)	PSA Brindisi	Realizzazione di PALAZZINA UFFICI	AdP	5.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			2021
Aeroporti	a435	Aeroporto di Brindisi	0				PSA Brindisi (aggiornamento febbraio 2007)	PSA Brindisi	Realizzazione di MAGAZZINI E DEPOSITI	AdP	1.500.000		0	0%	Da avviare	n/d			2021
Aeroporti	a436	Aeroporto di Brindisi	0				PSA Brindisi (aggiornamento febbraio 2007)	PSA Brindisi	Realizzazione e ricostruzione delle strutture interferenti con la realizzazione della Nuova via di Adeguamento: Caserma Vigili del Fuoco, Complesso Depuratore, Hangar Aeronautici, Strada Perimetrale, Parcheggi, bretelle militari	AdP	15.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			2021
Aeroporti	a437	Aeroporto di Brindisi	0				PSA Brindisi (aggiornamento febbraio 2007)	PSA Brindisi	AREA TERMINALE MERCI Realizzazione di PIAZZALE SOSTA AEROMOBILI	AdP	10.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			2016
Aeroporti	a438	Aeroporto di Brindisi	0				PSA Brindisi (aggiornamento febbraio 2007)	PSA Brindisi	AREA TERMINALE MERCI Realizzazione di nuova viabilità di accesso all' Area Terminale Merci collegata alla rete viaria esistente e realizzazione di Piazzale Sosta e manovra automezzi	AdP	1.500.000		0	0%	Da avviare	n/d			2016
Aeroporti	a439	Aeroporto di Brindisi	0				PSA Brindisi (aggiornamento febbraio 2007)	PSA Brindisi	AREA TERMINALE MERCI Adeguamento viabilità perimetrale in corrispondenza dell' Ampliamento del sedime aeroportuale della intera di servizio	AdP	1.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			2016
Aeroporti	a440	Aeroporto di Brindisi	0				PSA Brindisi (aggiornamento febbraio 2007)	PSA Brindisi	AREA TERMINALE MERCI Realizzazione di AREE SCOPERTE MERCI - mq 2.400 circa	AdP	6.500.000		0	0%	Da avviare	n/d			2016
Aeroporti	a441	Aeroporto di Brindisi	0				PSA Brindisi (aggiornamento febbraio 2007)	PSA Brindisi	AREA TERMINALE MERCI Realizzazione di PALAZZINA UFFICI SERVIZI OPERATIVI - mq 1.200 circa	AdP	4.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			2016
Aeroporti	a442	Aeroporto di Brindisi	0				PSA Brindisi (aggiornamento febbraio 2007)	PSA Brindisi	AREA TERMINALE MERCI Realizzazione di ZONA SANITARIA - mq 600 circa	AdP	500.000		0	0%	Da avviare	n/d			2016
Aeroporti	a443	Aeroporto di Brindisi	0				PSA Brindisi (aggiornamento febbraio 2007)	PSA Brindisi	AREA TERMINALE MERCI Realizzazione di OFFICINA AEROPORTUALE - mq 1.000 circa	AdP	1.600.000		0	0%	Da avviare	n/d			2016
Aeroporti	a444	Aeroporto di Brindisi	0				PSA Brindisi (aggiornamento febbraio 2007)	PSA Brindisi	AREA TERMINALE MERCI Realizzazione di CENTRALE TECNOLOGICA - mq 1000 circa	AdP	4.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			2016
Aeroporti	a445	Aeroporto di Brindisi	0				PSA Brindisi (aggiornamento febbraio 2007)	PSA Brindisi	AREA TERMINALE MERCI Realizzazione di CABINA ELETTRICA	AdP	200.000		0	0%	Da avviare	n/d			2016
Aeroporti	a446	Aeroporto di Brindisi	0				PSA Brindisi (aggiornamento febbraio 2007)	PSA Brindisi	AREA TERMINALE MERCI Adeguamento ai Servizi Tecnologici	AdP	n/d		0	0%	Da avviare	n/d			2016
Aeroporti	a447	Aeroporto di Brindisi	0				PSA Brindisi (aggiornamento febbraio 2007)	PSA Brindisi	AREA TERMINALE MERCI Realizzazione di HANGAR - mq 4.350 circa	AdP	4.600.000		0	0%	Da avviare	n/d			2021
Aeroporti	a448	Aeroporto di Brindisi	0				PSA Brindisi (aggiornamento febbraio 2007)	PSA Brindisi	AREA TERMINALE MERCI Realizzazione di PIAZZALE SOSTA ATTIVITA' INDOTTE - mq 1.500 circa	AdP	1.900.000		0	0%	Da avviare	n/d			2021
Aeroporti	a449	Aeroporto di Brindisi	0				PSA Brindisi (aggiornamento febbraio 2007)	PSA Brindisi	AREA TERMINALE MERCI Realizzazione di PIAZZALE SOSTA ATTIVITA' INDOTTE - mq 1.000 circa	AdP	2.600.000		0	0%	Da avviare	n/d			2021
Aeroporti	a450	Aeroporto di Brindisi	0				PSA Brindisi (aggiornamento febbraio 2007)	PSA Brindisi	AREA TERMINALE MERCI Realizzazione di MITIGAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE E SISTEMAZIONE A VERDE	AdP	10.000.000	QSN 2007-2013 a valere sui Progr. Nazionali	10.000.000	100%	Da avviare	n/d			2021
Aeroporti	a451	Aeroporto di Brindisi	0				PSA Brindisi (aggiornamento febbraio 2007)	PSA Brindisi	OPERE DI MITIGAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE E SISTEMAZIONE A VERDE	AdP	10.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			2011

Modalità di trasporto	Codice intervento	Tratta ferroviaria o asse viario o nodo di trasporto	PRT 2002	Maturità intervento PRT 2002	Codice intervento PRT 2002	Denominazione intervento PRT 2002	AGGIORNAMENTO	Fonti dell'informazione	Documento di riferimento	Denominazione intervento	Soggetto attuatore	Costo totale dell'intervento	Fonti di finanziamento	Risorse disponibili	Livello di copertura	Stato dell'intervento	Livello di progettazione	Stato di avanzamento	Percentuale di realizzazione	Data presunta di fine lavori
Aeroporti	a452	Aeroporto di Brindisi	0					PSA Brindisi (aggiornamento febbraio 2007)	PSA Brindisi	BANCHINE ATTRACCO NAVI PER INTERMODALITA'	AdP	50.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			2016
Aeroporti	a301	Aeroporto di Taranto Grottaglie	1	A	AN4_01	AEROPORTO DI TARANTO/Grottaglie SISTEMI TECNOLOGICI Costruzione nuova Torre / Blocco Tecnico / ARO Met		PRT 2002			ENAV s.p.a.	2.583.000	P.O.N. 2000-2007	2.583.000	100%	Avviato	n/d	Lavori in corso		
Aeroporti	a302	Aeroporto di Taranto Grottaglie	1	A	AN4_02	AEROPORTO DI TARANTO/Grottaglie SISTEMI TECNOLOGICI Ammodernamento sistemi TLC		PRT 2002	PRT 2002		ENAV s.p.a.	2.583.000	P.O.N. 2000-2007	2.583.000	100%	Avviato	n/d	Lavori in corso		
Aeroporti	a303	Aeroporto di Taranto Grottaglie	1	A	AN4_03	AEROPORTO DI TARANTO/Grottaglie SISTEMI TECNOLOGICI Ammodernamento sistemi MET		PRT 2002	PRT 2002		ENAV s.p.a.	1.033.000	P.O.N. 2000-2007	1.033.000	100%	Avviato	n/d	Lavori in corso		
Aeroporti	a304	Aeroporto di Taranto Grottaglie	1	A	AN4_04	AEROPORTO DI TARANTO/Grottaglie SISTEMI TECNOLOGICI Ammodernamento AVL		Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ 31/03/2003	ENAV-TA-01 Aeroporto di Taranto-Grottaglie Ammodernamento sistema AVL	ENAV s.p.a.	1.072.701	Legge n. 183/1997 643.620,44 PON Trasporti 2000/2006 429.080,29	1.072.701	100%	Avviato	Progetto Esecutivo	Opera collaudata e finanziata	100%	22/02/2005
Aeroporti	a305	Aeroporto di Taranto Grottaglie	1	A	AN4_05	AEROPORTO DI TARANTO/Grottaglie PISTE E PIAZZALI - LATO ARIA Piazzale di sosta aa/mm - Taxiway - Rullaggio		PRT 2002	PRT 2002		ENAC - SEAP	2.583.000	P.O.N. 2000-2007	2.583.000	100%	Avviato	n/d	Lavori in appalto		
Aeroporti	a306	Aeroporto di Taranto Grottaglie	1	M	AN4_06	AEROPORTO DI TARANTO/Grottaglie Adeguamento impianti Aerostazione Passeggeri		PSA Foggia (quadro comparativo, agg. gennaio 2005)		Adeguamento impianti tecnologici aerostazione passeggeri.	AdP	2.500.000	QSN 2007-2013 a valere su Progr. Regionali	2.500.000	100%	Da avviare	n/d			2017
Aeroporti	a307	Aeroporto di Taranto Grottaglie	1	M	AN4_07	AEROPORTO DI TARANTO/Grottaglie PISTE E PIAZZALI - LATO ARIA Prolungamento pista di volo 1		Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ II atto integr 22/12/2005	TA-01 Adeguamento infrastrutture di volo e impianti con modifica della viabilità esistente dell'aeroporto di Grottaglie (TA)	SEAP s.p.a.	118.000.000	Legge n. 208/1998 Del. CIPE n.17/2003	118.000.000	100%	Avviato	Progetto Definitivo		34%	31/10/2006
Aeroporti	a308	Aeroporto di Taranto Grottaglie	1	B	AN4_08	AEROPORTO DI TARANTO/Grottaglie Miglioramento accessibilità ed interconnessione tra aeroporti Puglia		PRT 2002	PRT 2002		Vari	n/d		0	0%	Da avviare	Verifiche di fattibilità / Master Plan			2011
Aeroporti	a309	Aeroporto di Taranto Grottaglie	0					PSA Taranto (quadro comparativo, agg. gennaio 2005)		Ampliamento piazzale aeromobili	AdP	1.250.000		0	0%	Da avviare	n/d			2016
Aeroporti	a310	Aeroporto di Taranto Grottaglie	0					PSA Taranto (quadro comparativo, agg. gennaio 2005)		Ampliamento ed adeguamento aerostazione passeggeri	AdP	15.000.000	QSN 2007-2013 a valere su Progr. Regionale	15.000.000	100%	Da avviare	n/d			2016
Aeroporti	a311	Aeroporto di Taranto Grottaglie	0					PSA Taranto (quadro comparativo, agg. gennaio 2005)		Nuova aerostazione merci	AdP	9.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			2016
Aeroporti	a312	Aeroporto di Taranto Grottaglie	0					PSA Taranto (quadro comparativo, agg. gennaio 2005)		Parcheggio multipiano e sistema parcheggi a raso	AdP	10.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			2016
Aeroporti	a313	Aeroporto di Taranto Grottaglie	0					PSA Taranto (quadro comparativo, agg. gennaio 2005)		Opere di mitigazione di impatto ambientale e sistemazione a verde	AdP	10.000.000	QSN 2007-2013 a valere su Progr. Regionale	10.000.000	100%	Da avviare	n/d			2016
Aeroporti	a314	Aeroporto di Taranto Grottaglie	0					PSA Taranto (quadro comparativo, agg. gennaio 2005)		Realizzazione del sistema del verde attrezzato	AdP	5.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			2021
Aeroporti	a315	Aeroporto di Taranto Grottaglie	0					PSA Taranto (quadro comparativo, agg. gennaio 2005)		Realizzazione nuova via di rullaggio	AdP	10.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			2021
Aeroporti	a316	Aeroporto di Taranto Grottaglie	0					PSA Taranto (quadro comparativo, agg. gennaio 2005)		Acquisizione aree per ampliamento sedime aeroportuale	AdP	2.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			2021
Aeroporti	a317	Aeroporto di Taranto Grottaglie	0					PSA Taranto (quadro comparativo, agg. gennaio 2005)		Acquisizione nuove aree per implementazione attivita' aeronautiche e commerciali	AdP	5.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			2021
Aeroporti	a318	Aeroporto di Taranto Grottaglie	0					PSA Taranto (quadro comparativo, agg. gennaio 2005)		Acquisizione aree per realizzazione stazione di rifornimento carburante e annesso autolavaggio	AdP	5.000.000		0	0%	Da avviare	n/d			2021
Aeroporti	a601	Rete aeroportuale regionale	1	M	AN5_02	Scali di Galatina e Lecce Lepore: aviazione generale e servizi turistici per il salento (iniziativa privata)		PRT 2002	PRT 2002		Provincia di Lecce	n/d		0	0%	Da avviare	n/d			
Aeroporti	a602	Rete eliportuale regionale	1	M	AN5_01	Sistema eliportuale regionale		Monitoraggio APQ Agosto 2006	APQ II atto integr 22/12/2005	Elip Rete eliportuale regionale	SEAP s.p.a.	4.900.000	Legge n. 208/1998 Del. CIPE 20/2004, quota E.4 Risorse regioni Mezzogiorno	4.900.000	100%	Da avviare	Progetto Esecutivo			31/12/2007


TRASPORTO STRADALE
QUADRO PROGRAMMATICO-PROGETTUALE
REGIONE PUGLIA
Assessorato ai Trasporti e Vie di Comunicazione
PIANO REGIONALE dei TRASPORTI
PIANO ATTUATIVO 2009-2013
S_QP1
1:500.000
QUADRO PROGRAMMATICO-PROGETTUALE
LEGENDA




TRASPORTO FERROVIARIO
QUADRO PROGRAMMATICO-PROGETTUALE
REGIONE PUGLIA
Assessorato ai Trasporti e Vie di Comunicazione
PIANO REGIONALE dei TRASPORTI
PIANO ATTUATIVO 2009-2013
F_QP1
1:500.000
Marzo 2009
QUADRO PROGRAMMATICO-PROGETTUALE
Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici S.r.l.
Ferrovie del Gargano S.r.l.
Ferrotramviaria S.p.A.
Ferrovie Appulo Lucane S.r.l.
Ferrovie Sud Est e Servizi Automobilistici S.r.l.
Ferrovie del Gargano S.r.l.
Ferrotramviaria S.p.A.
Ferrovie Appulo Lucane S.r.l.
LEGENDA



Regione Puglia

Assessorato ai Trasporti e alle Vie di Comunicazione

Piano Regionale dei Trasporti

Piano Attuativo 2009-2013

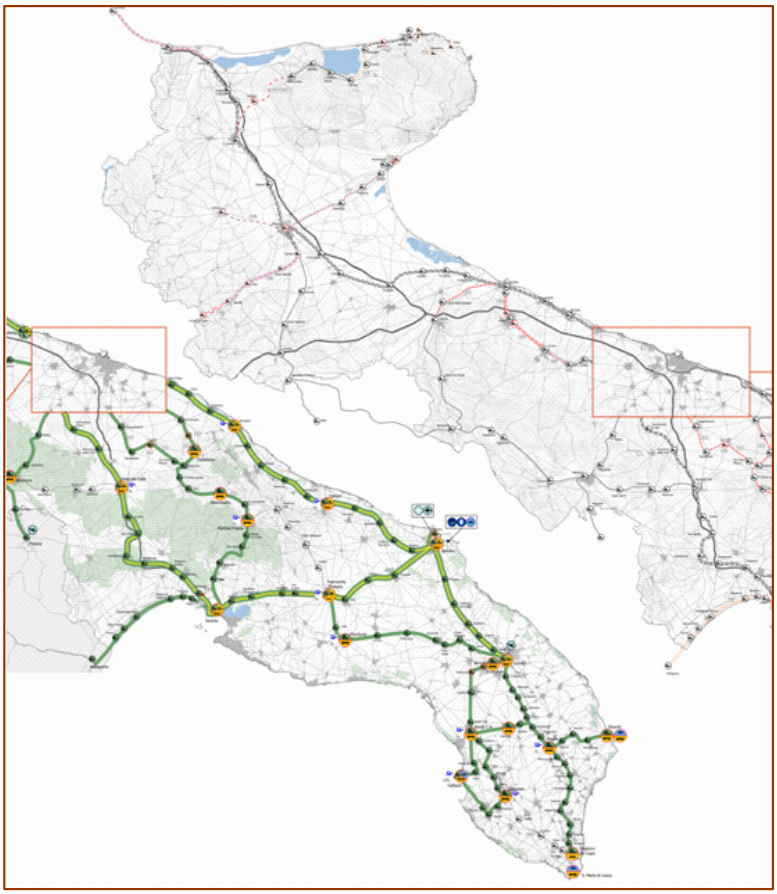
Quadro Conoscitivo_Allegato "Analisi territoriali e trasportistiche"



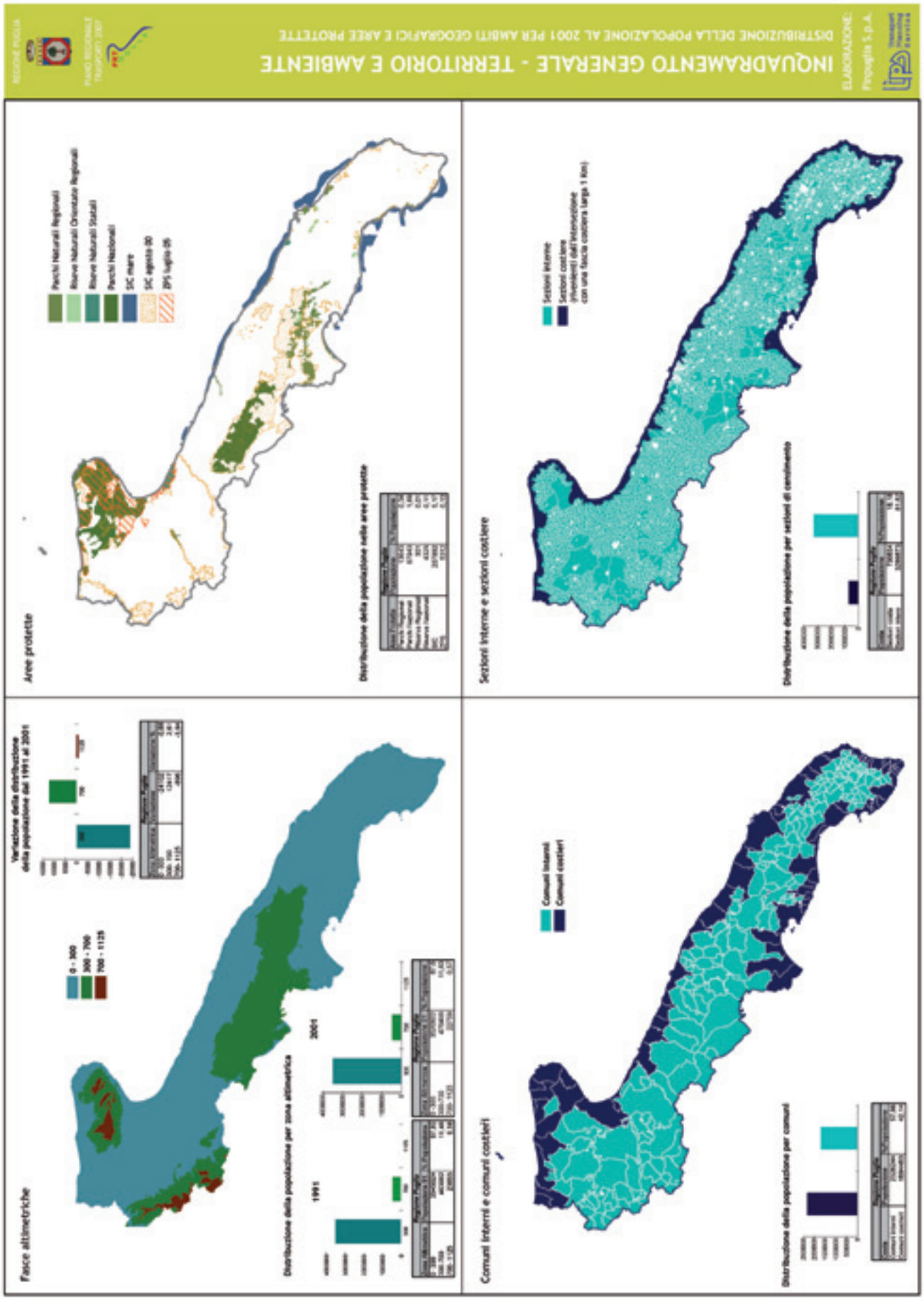


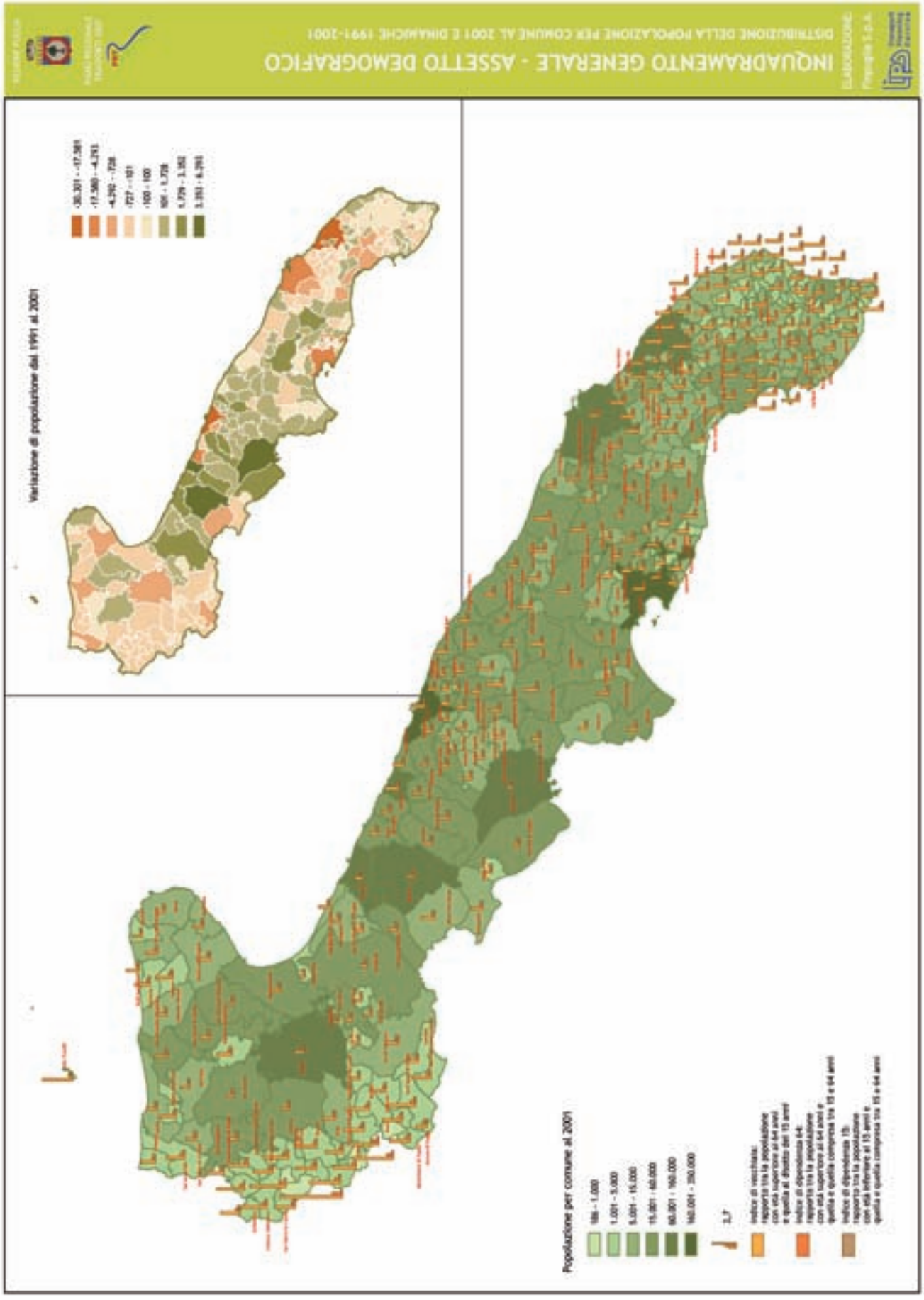


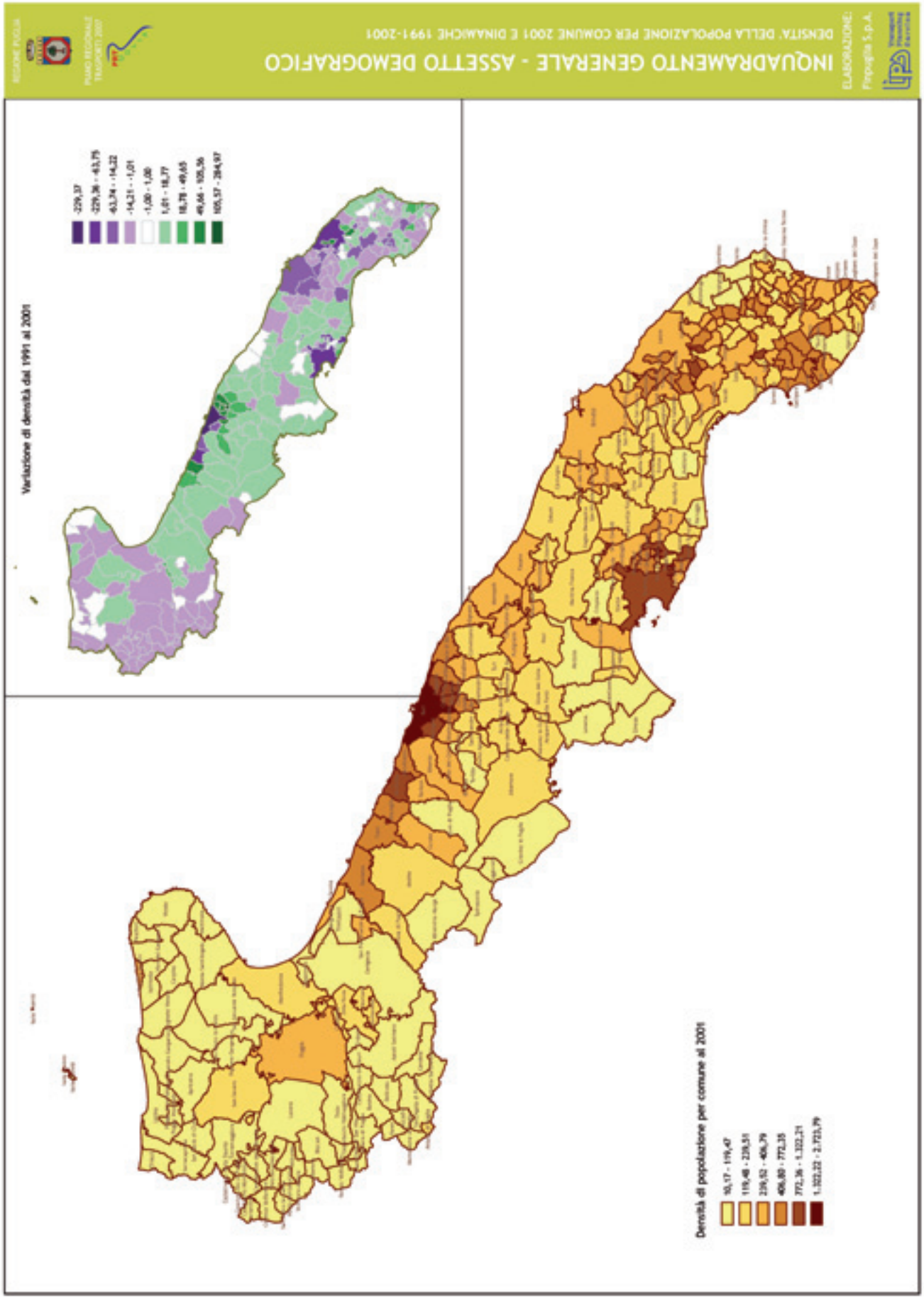


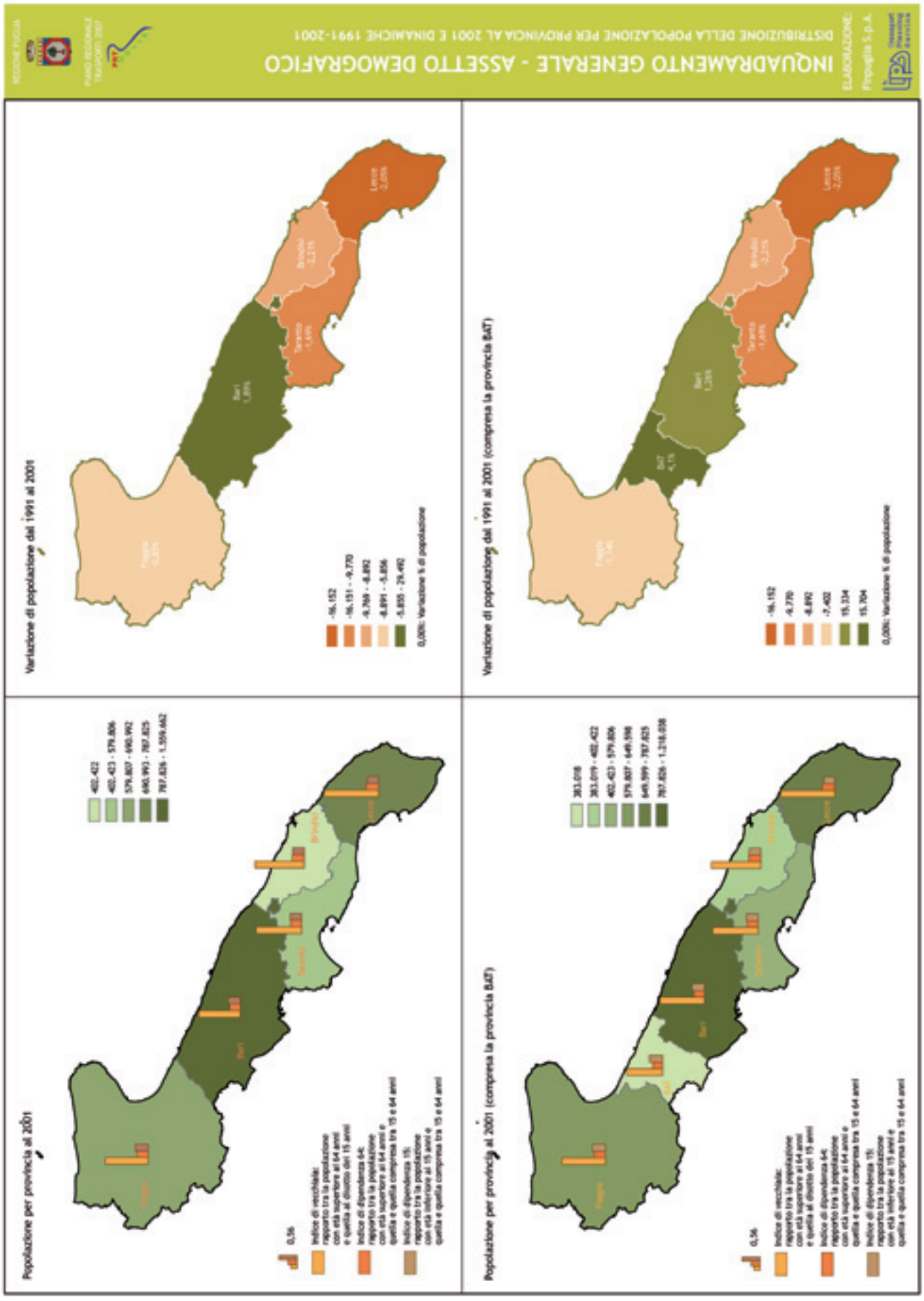


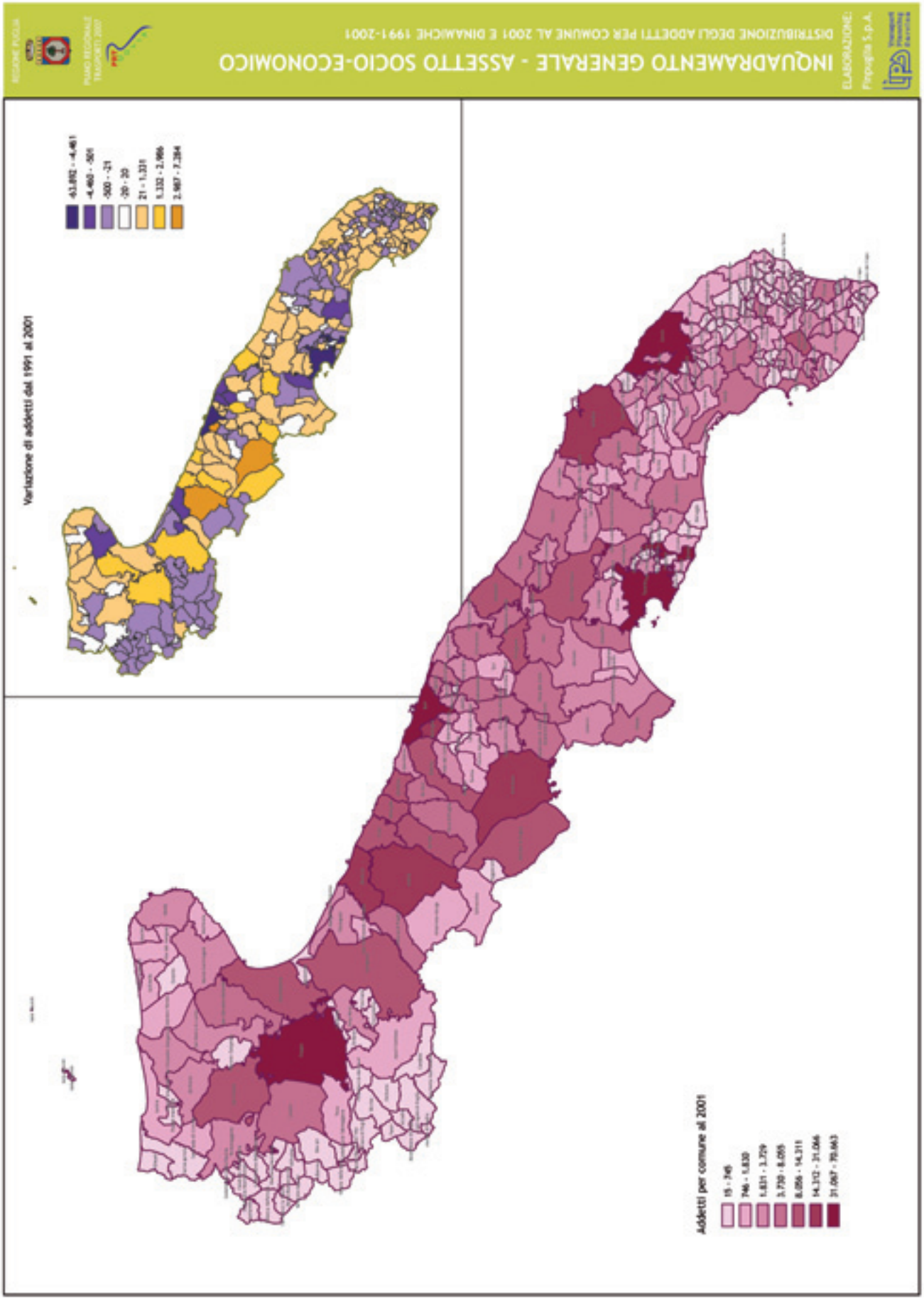
[1656A]

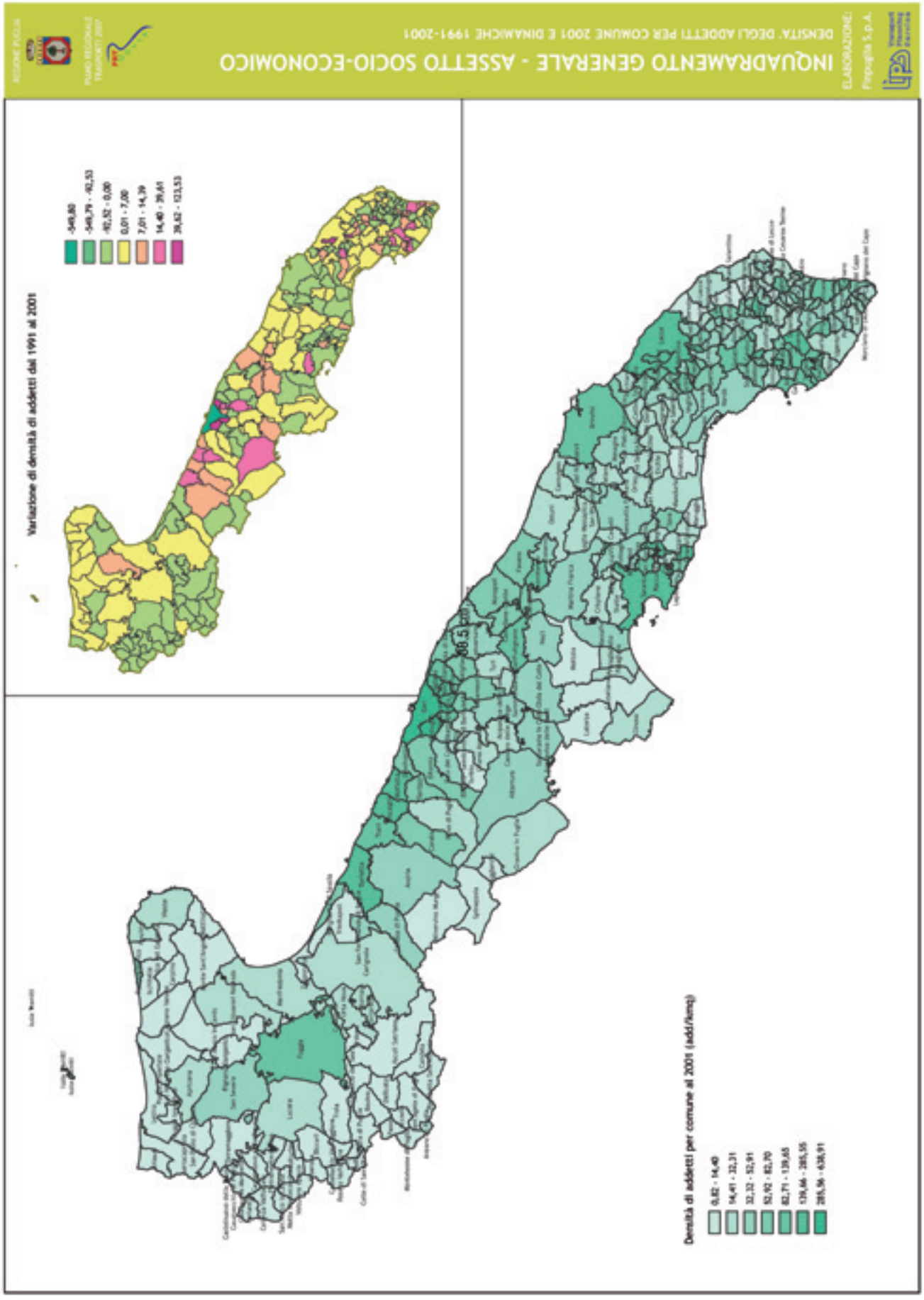

INQUADRAMENTO GENERALE - TERRITORIO E AMBIENTE
DISTRIBUZIONE DELLA POPOLAZIONE AL 2001 PER AMBITI GEOGRAFICI E AREE PROTETTE
Aree protette
Sezioni interne e sezioni costiere
Fasce altimetriche
Comuni interni e comuni costieri

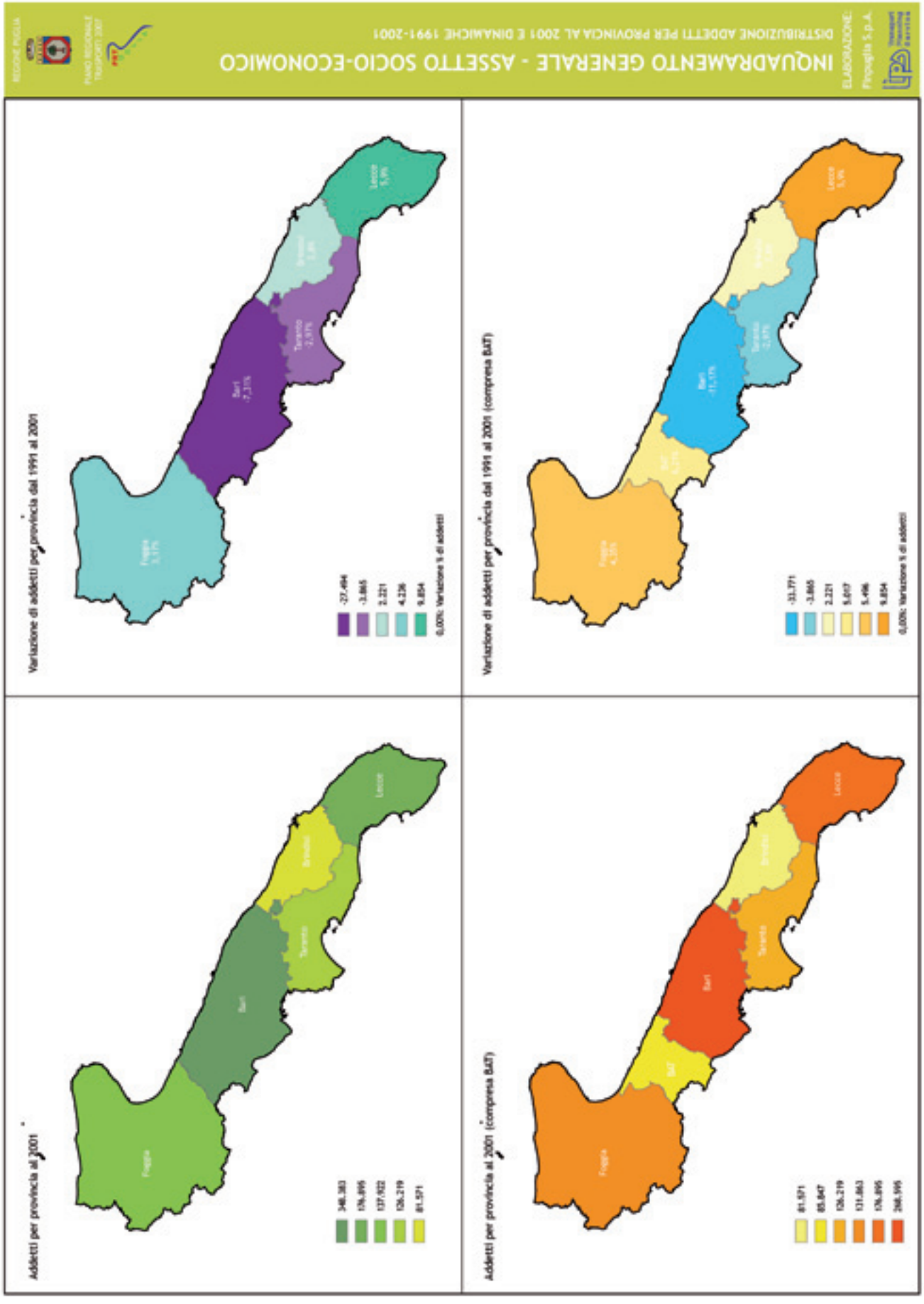

INQUADRAMENTO GENERALE - ASSETTO DEMOGRAFICO
DISTRIBUZIONE DELLA POPOLAZIONE PER COMUNE AL 2001 E DINAMICHE 1991-2001
Variazione di popolazione dal 1991 al 2001
Popolazione per comune al 2001

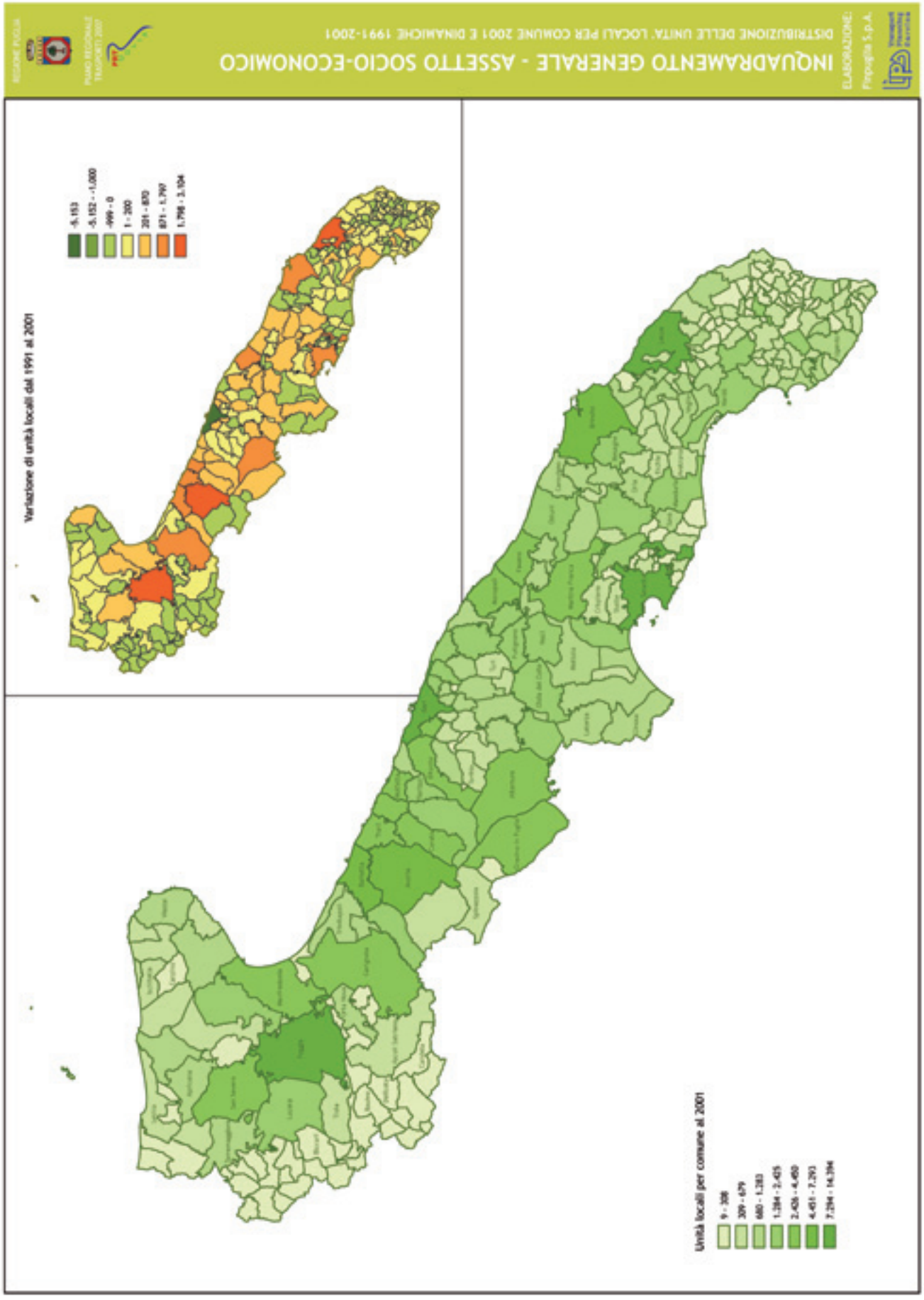

INQUADRAMENTO GENERALE - ASSETTO DEMOGRAFICO
DENSITA' DELLA POPOLAZIONE PER COMUNE 2001 E DINAMICHE 1991-2001
ELABORAZIONE:
Finpuglia S.p.A.
Variazione di densità dal 1991 al 2001
Densità di popolazione per comune al 2001


INQUADRAMENTO GENERALE - ASSETTO DEMOGRAFICO
DISTRIBUZIONE DELLA POPOLAZIONE PER PROVINCIA AL 2001 E DINAMICHE 1991-2001
Variazione di popolazione dal 1991 al 2001
Variazione di popolazione dal 1991 al 2001 (compresa la provincia BAT)
Popolazione per provincia al 2001
Popolazione per provincia al 2001 (compresa la provincia BAT)

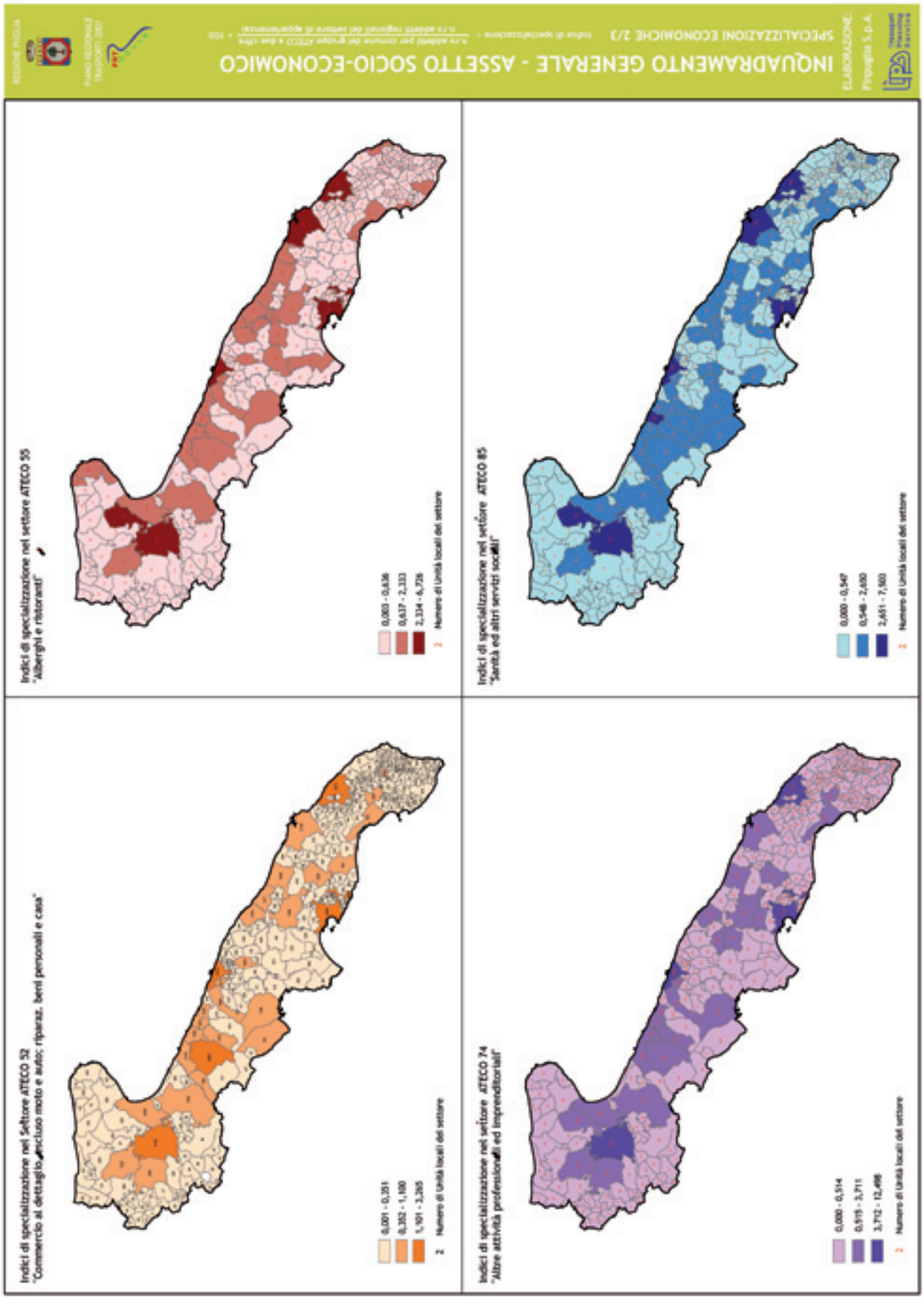

INQUADRAMENTO GENERALE - ASSETTO SOCIO-ECONOMICO
DISTRIBUZIONE DEGLI ADDETTI PER COMUNE AL 2001 E DINAMICHE 1991-2001
ELABORAZIONE:
Variazione di addetti dal 1991 al 2001
Addetti per comune al 2001

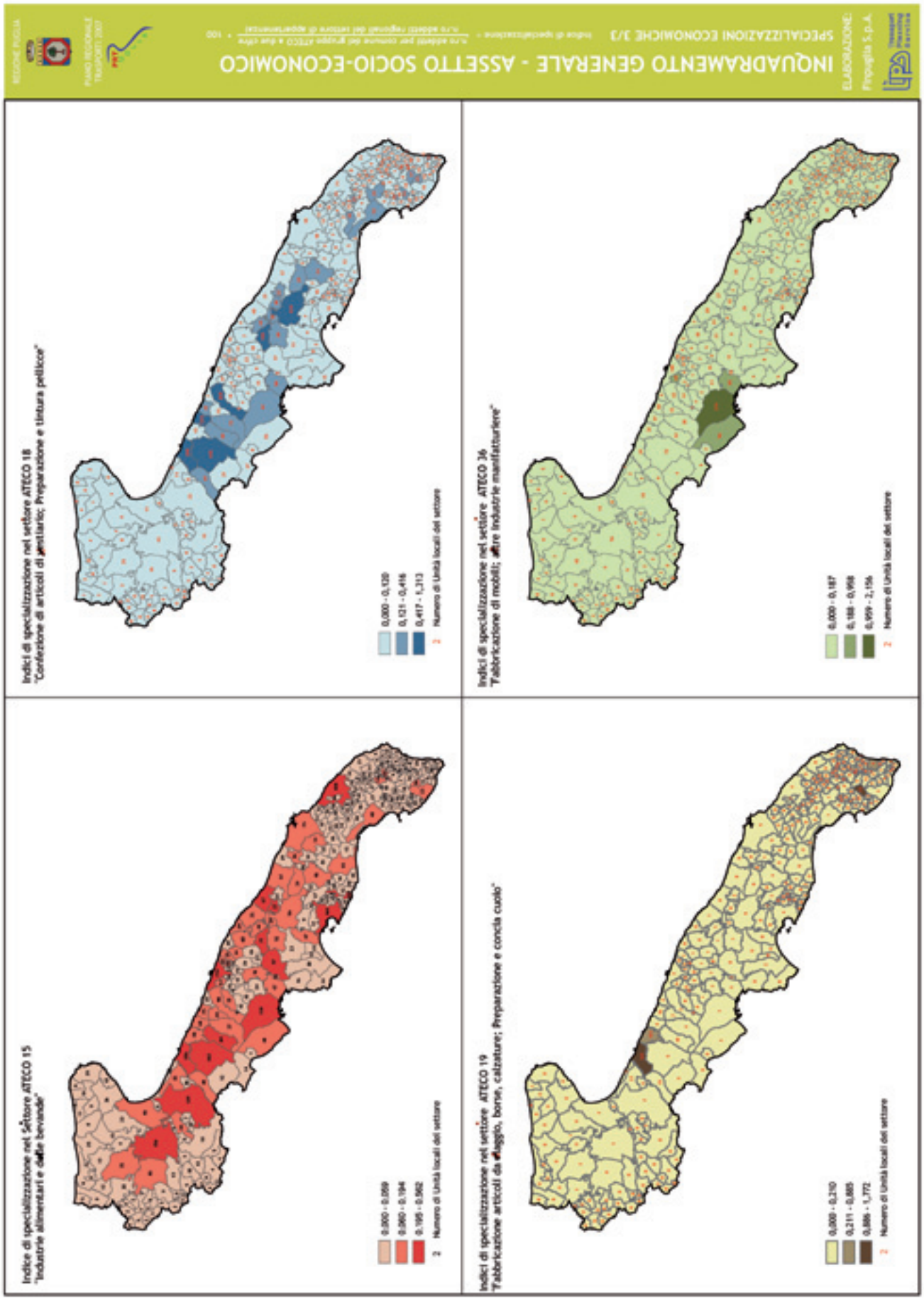

INQUADRAMENTO GENERALE - ASSETTO SOCIO-ECONOMICO
DENSITA' DEGLI ADDETTI PER COMUNE 2001 E DINAMICHE 1991-2001
ELABORAZIONE:
Variazione di densità di addetti dal 1991 al 2001
Densità di addetti per comune al 2001 (add/kmq)

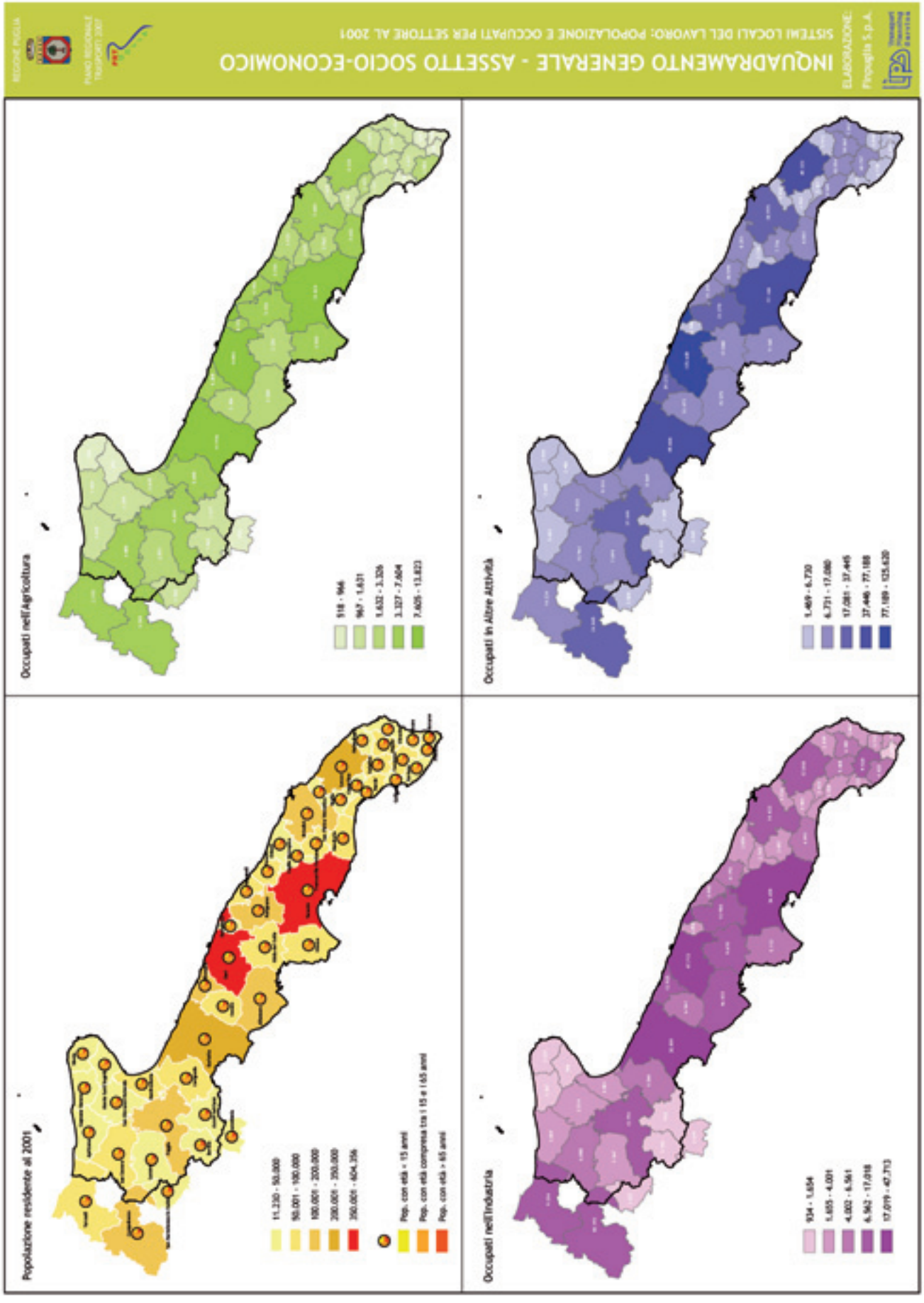

INQUADRAMENTO GENERALE - ASSETTO SOCIO-ECONOMICO
DISTRIBUZIONE ADDETTI PER PROVINCIA AL 2001 E DINAMICHE 1991-2001
ELABORAZIONE:
Progetto S.p.A.
Variazione di addetti per provincia dal 1991 al 2001
Addetti per provincia al 2001
Variazione di addetti per provincia dal 1991 al 2001 (compresa BAT)
Addetti per provincia al 2001 (compresa BAT)
Foggia
Bari
BAT
Brindisi
Taranto
Lecce

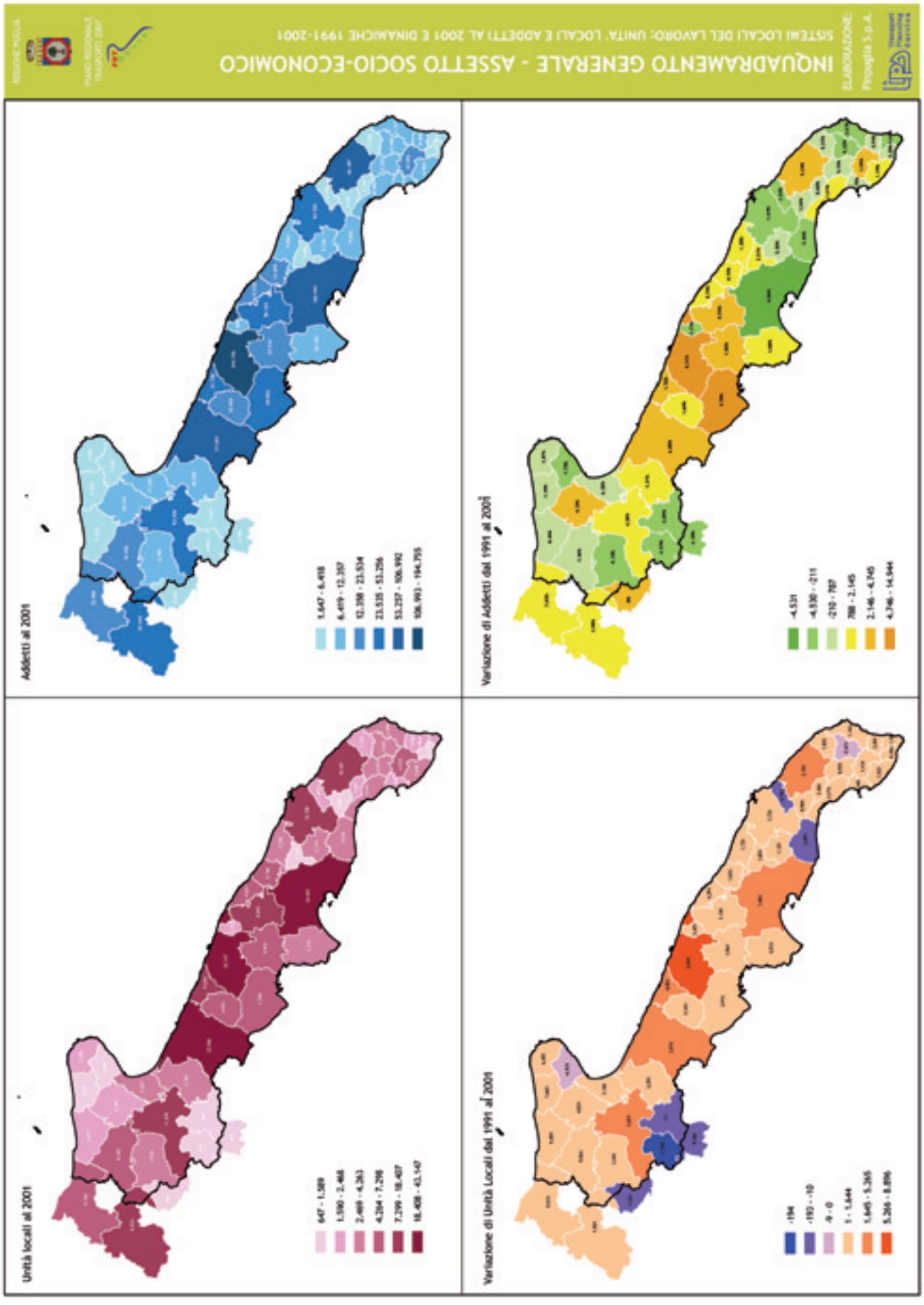

INQUADRAMENTO GENERALE - ASSETTO SOCIO-ECONOMICO
DISTRIBUZIONE DELLE UNITA' LOCALI PER COMUNE 2001 E DINAMICHE 1991-2001
ELABORAZIONE:
Finpuglia S.p.A.
Variazione di unità locali dal 1991 al 2001
-5.153
-5.152 - -1.000
-999 - 0
1 - 200
201 - 870
871 - 1.797
1.798 - 3.104
Unità locali per comune al 2001
9 - 308
309 - 679
680 - 1.283
1.284 - 2.425
2.426 - 4.450
4.451 - 7.293
7.294 - 14.394

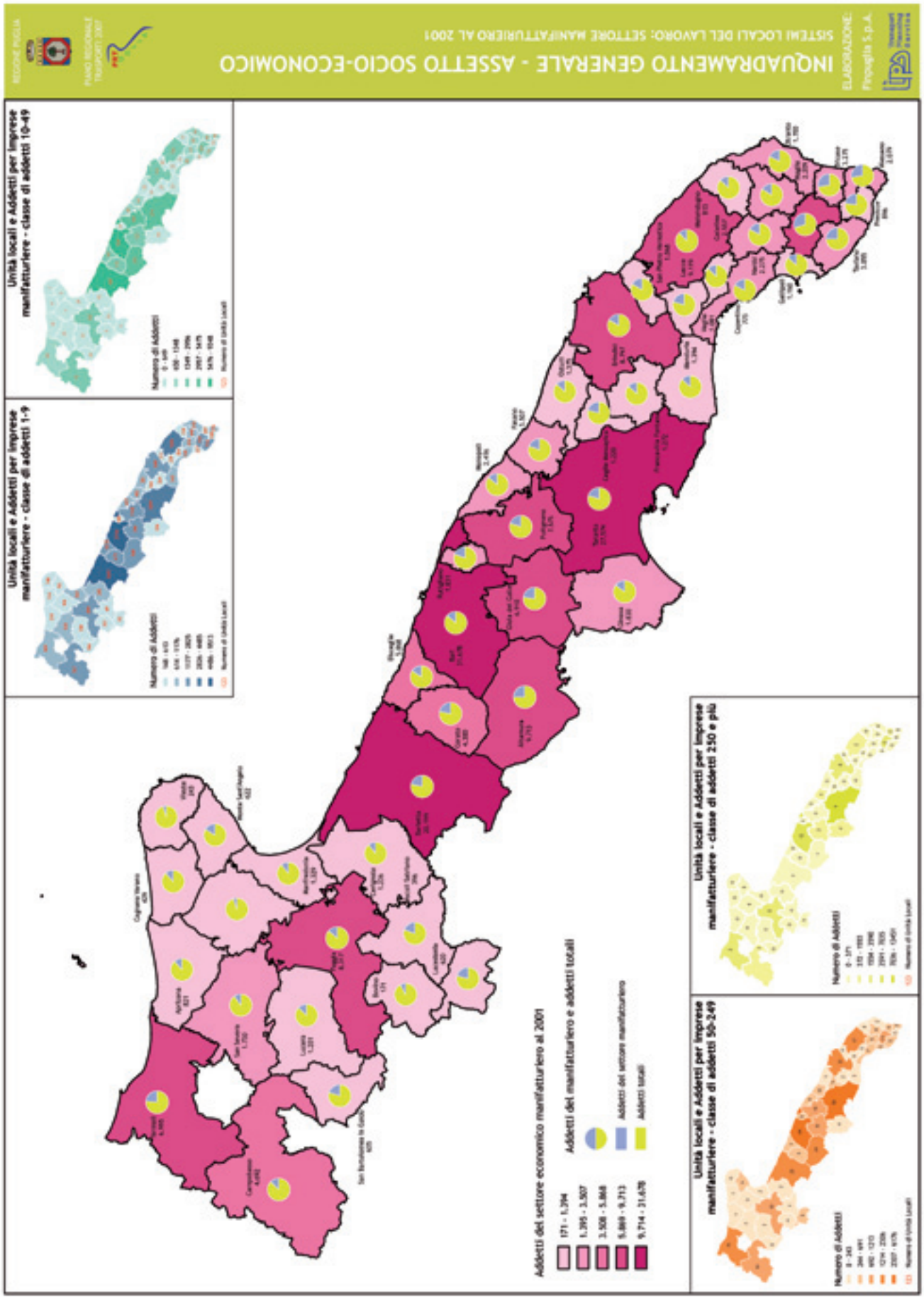
INQUADRAMENTO GENERALE - ASSETTO SOCIO-ECONOMICO
SPECIALIZZAZIONI ECONOMICHE 1/3
ELABORAZIONE:
Indici di specializzazione nel settore ATECO 27
"Produzione di metalli e loro leghe"
0,000 - 0,029
0,030 - 0,083
0,084 - 6,841
Numero di Unità locali del settore
Indici di specializzazione nel settore ATECO 45
"Costruzioni"
0,001 - 0,455
0,456 - 1,506
1,507 - 4,503
Numero di Unità locali del settore
Indice di specializzazione nel Settore ATECO 14
"Altre industrie estrattive"
0,000 - 0,710
0,711 - 2,942
2,943 - 6,717
Numero di Unità locali del settore
Indici di specializzazione nel settore ATECO 40
Produzione di energia elettrica, gas, vapore ed acqua calda
0,000 - 0,426
0,427 - 1,552
1,553 - 17,029
Numero di Unità locali del settore

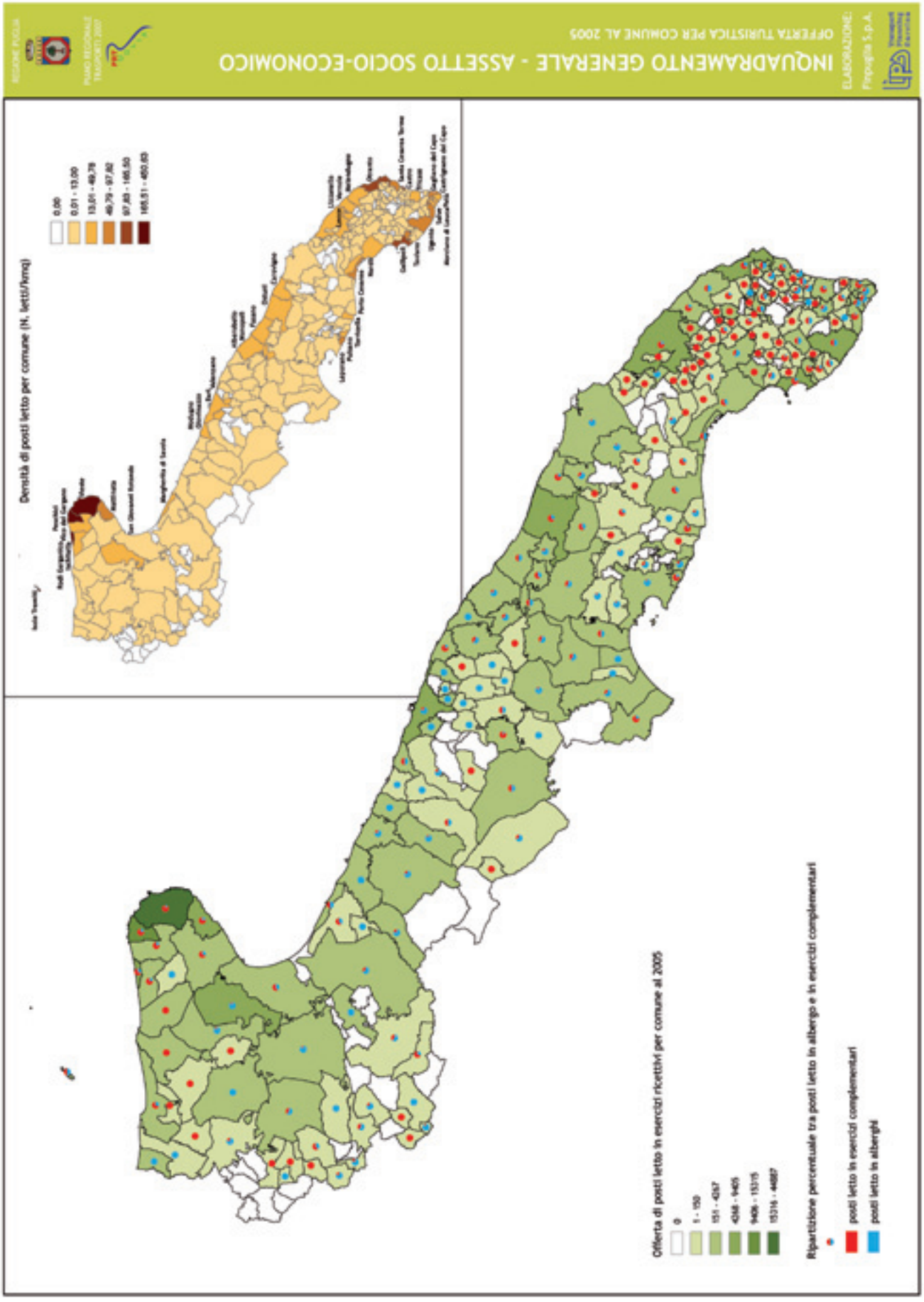

INQUADRAMENTO GENERALE - ASSETTO SOCIO-ECONOMICO
SPECIALIZZAZIONI ECONOMICHE 2/3
Indici di specializzazione nel settore ATECO 55
"Alberghi e ristoranti"
Indici di specializzazione nel settore ATECO 85
"Sanità ed altri servizi sociali"
Indici di specializzazione nel Settore ATECO 52
"Commercio al dettaglio escluso moto e auto; riparaz. beni personali e casa"
Indici di specializzazione nel settore ATECO 74
"Altre attività professionali ed imprenditoriali"
Numero di Unità locali del settore

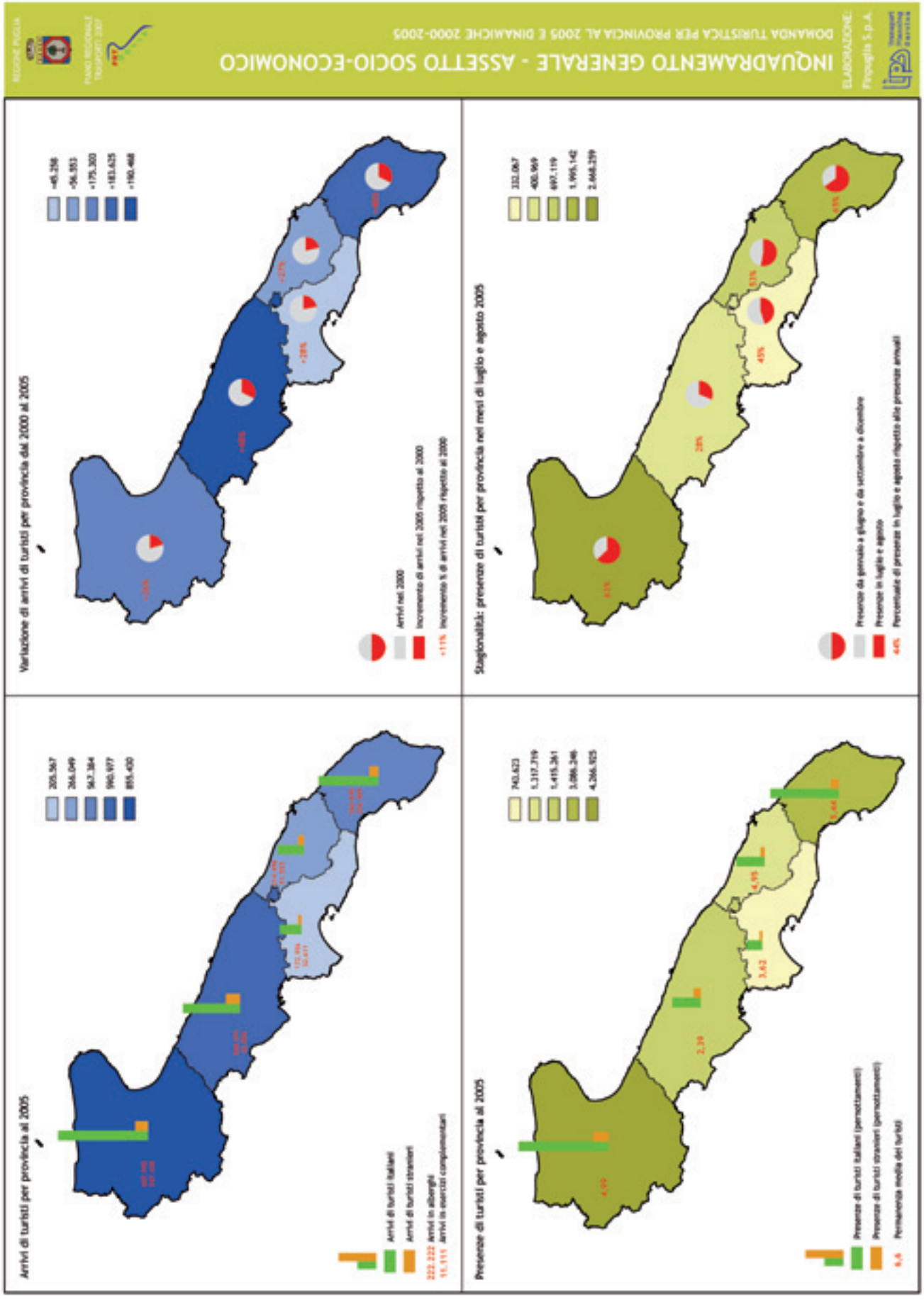

INQUADRAMENTO GENERALE - ASSETTO SOCIO-ECONOMICO
SPECIALIZZAZIONI ECONOMICHE 3/3
Indici di specializzazione nel settore ATECO 18
"Confezione di articoli di vestiario; Preparazione e tintura pellicce"
Indici di specializzazione nel settore ATECO 36
"Fabbricazione di mobili; altre industrie manifatturiere"
Indice di specializzazione nel settore ATECO 15
"Industrie alimentari e delle bevande"
Indici di specializzazione nel settore ATECO 19
"Fabbricazione articoli da viaggio, borse, calzature; Preparazione e concia cuoio"
Numero di Unità locali del settore

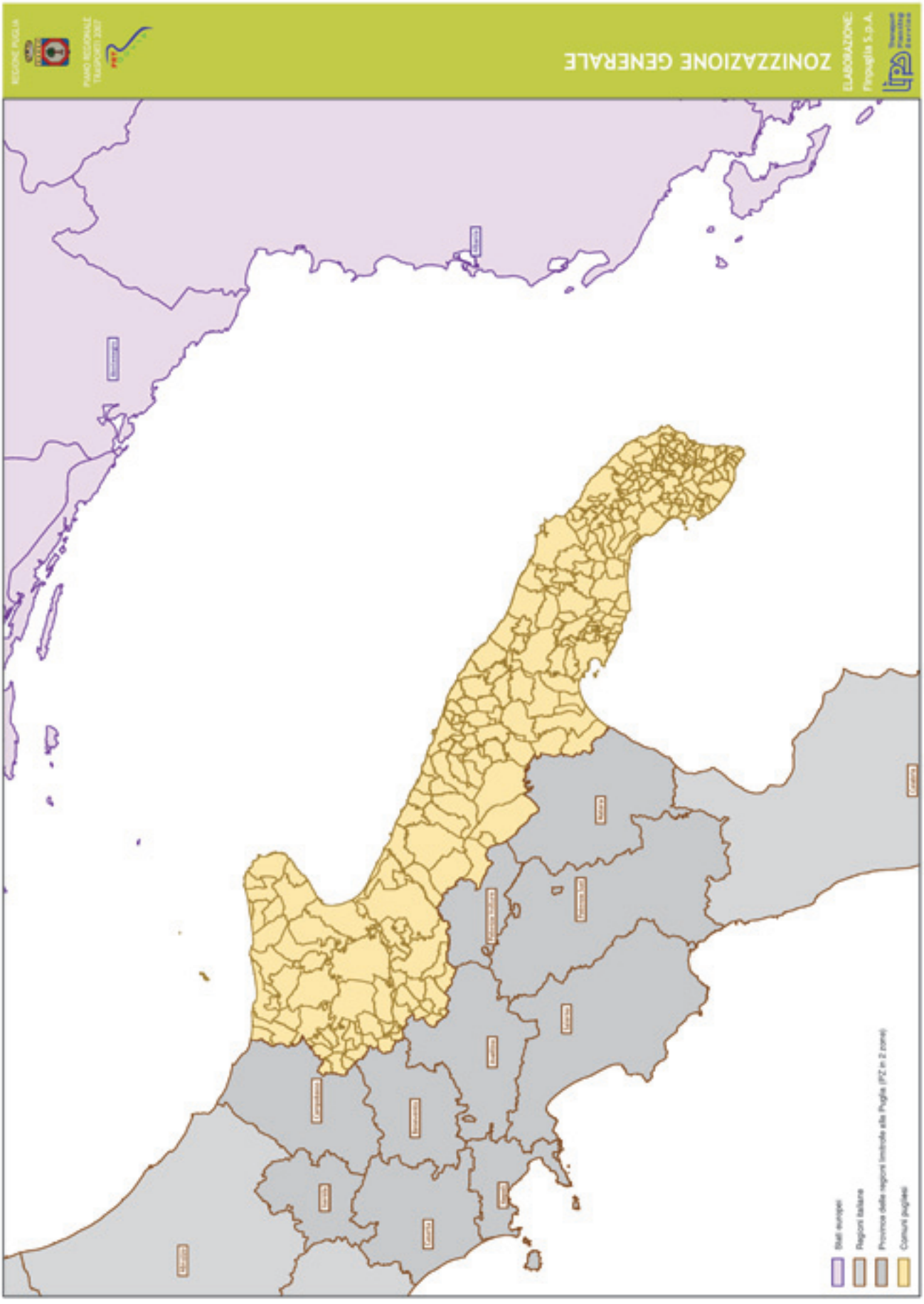

INQUADRAMENTO GENERALE - ASSETTO SOCIO-ECONOMICO
SISTEMI LOCALI DEL LAVORO: POPOLAZIONE E OCCUPATI PER SETTORE AL 2001
ELABORAZIONE:
Occupati nell'Agricoltura
Occupati in Altre Attività
Popolazione residente al 2001
Occupati nell'Industria

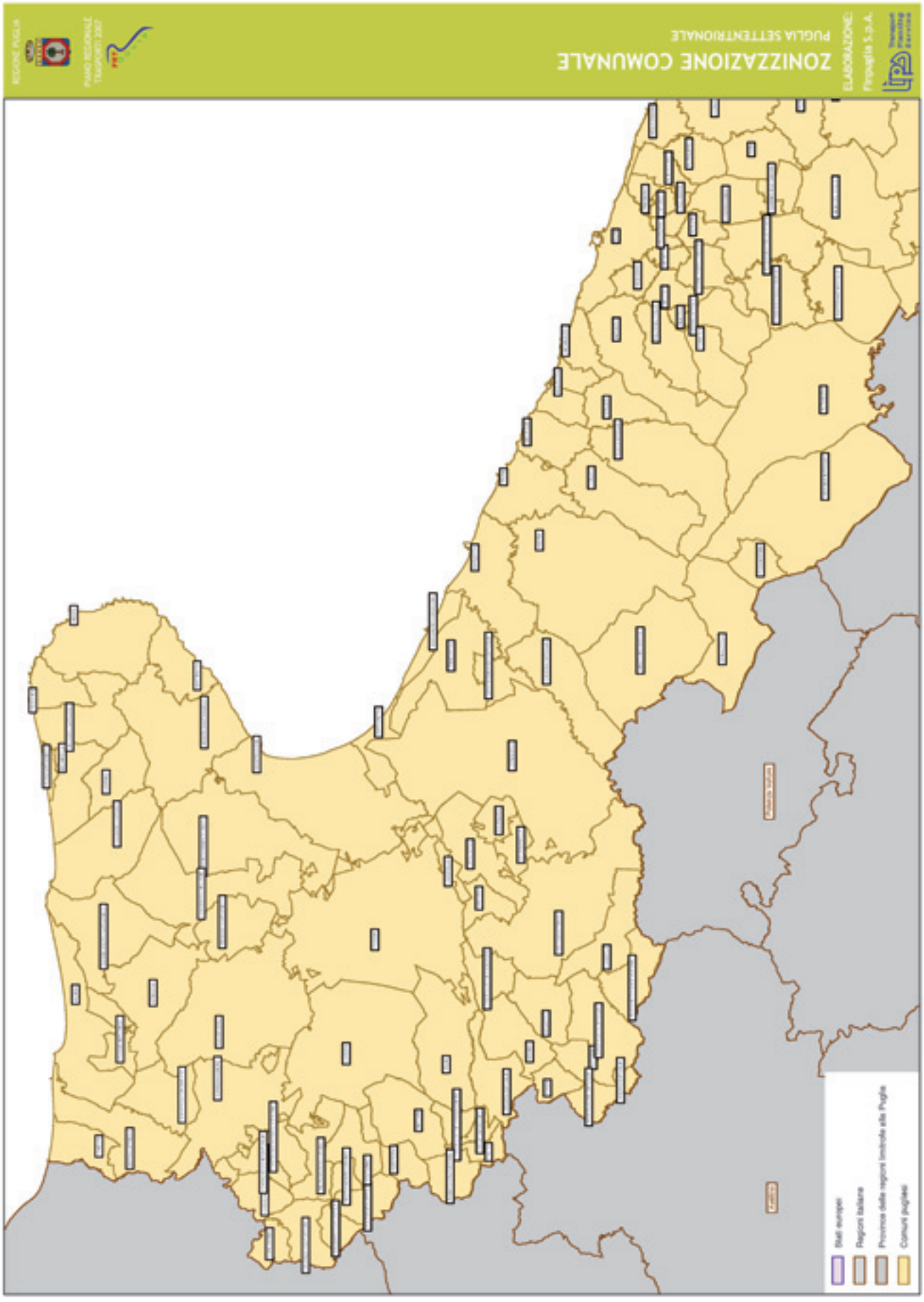

INQUADRAMENTO GENERALE - ASSETTO SOCIO-ECONOMICO
SISTEMI LOCALI DEL LAVORO: UNITA' LOCALI E ADDETTI AL 2001 E DINAMICHE 1991-2001
Addetti al 2001
Variazione di Addetti dal 1991 al 2001
Unità locali al 2001
Variazione di Unità Locali dal 1991 al 2001

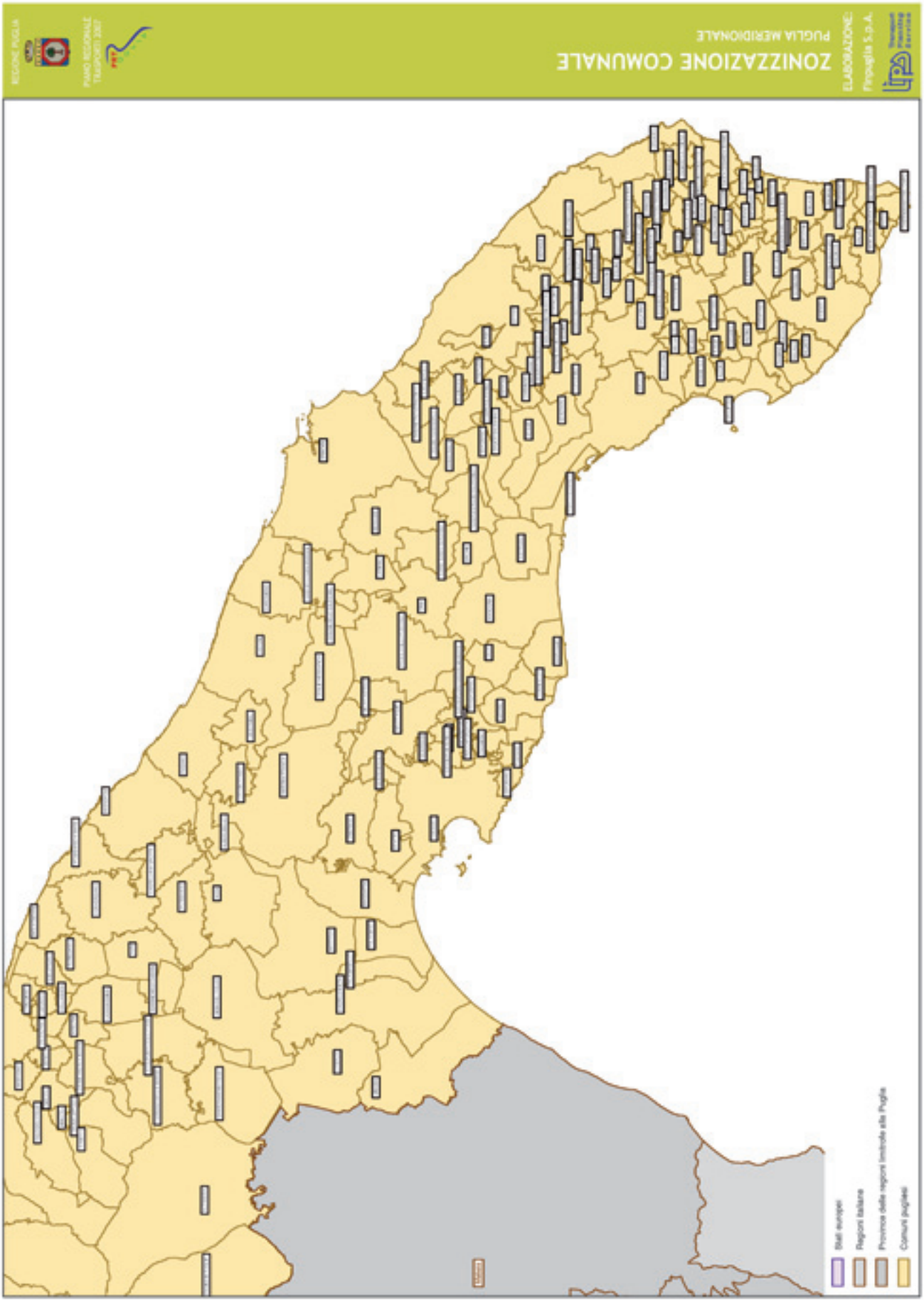

INQUADRAMENTO GENERALE - ASSETTO SOCIO-ECONOMICO
SISTEMI LOCALI DEL LAVORO: SETTORE MANIFATTURIERO AL 2001
ELABORAZIONE:
Progetto S.p.A.
PIANO REGIONALE TRASPORTI 2007
Unità locali e Addetti per imprese manifatturiere - classe di addetti 1-9
Unità locali e Addetti per imprese manifatturiere - classe di addetti 10-49
Unità locali e Addetti per imprese manifatturiere - classe di addetti 50-249
Unità locali e Addetti per imprese manifatturiere - classe di addetti 250 e più
Addetti del settore economico manifatturiero al 2001
Addetti del manifatturiero e addetti totali
Addetti del settore manifatturiero
Addetti totali

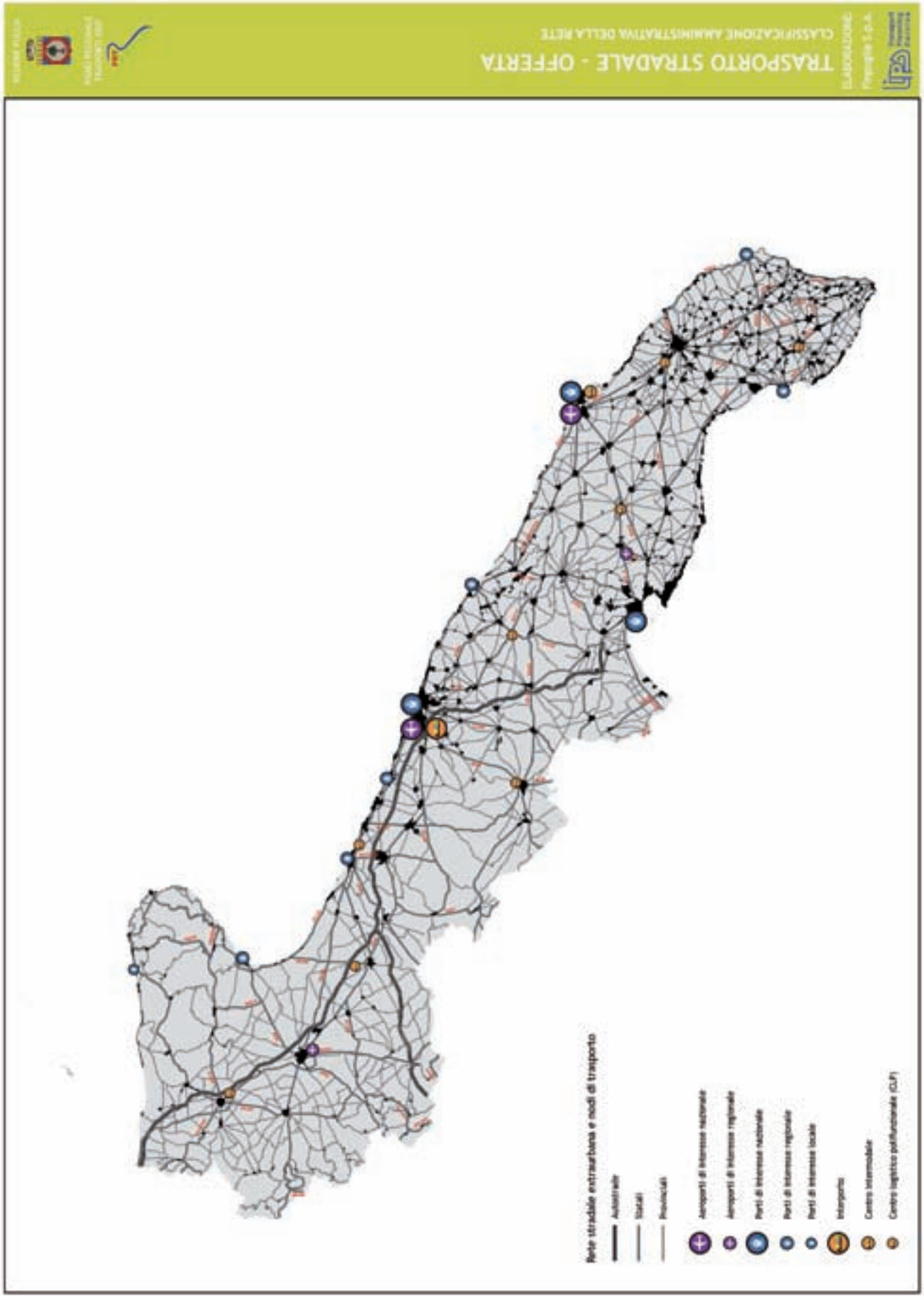

INQUADRAMENTO GENERALE - ASSETTO SOCIO-ECONOMICO
OFFERTA TURISTICA PER COMUNE AL 2005
Densità di posti letto per comune (N. letti/kmq)
Offerta di posti letto in esercizi ricettivi per comune al 2005
Ripartizione percentuale tra posti letto in albergo e in esercizi complementari
posti letto in esercizi complementari
posti letto in alberghi

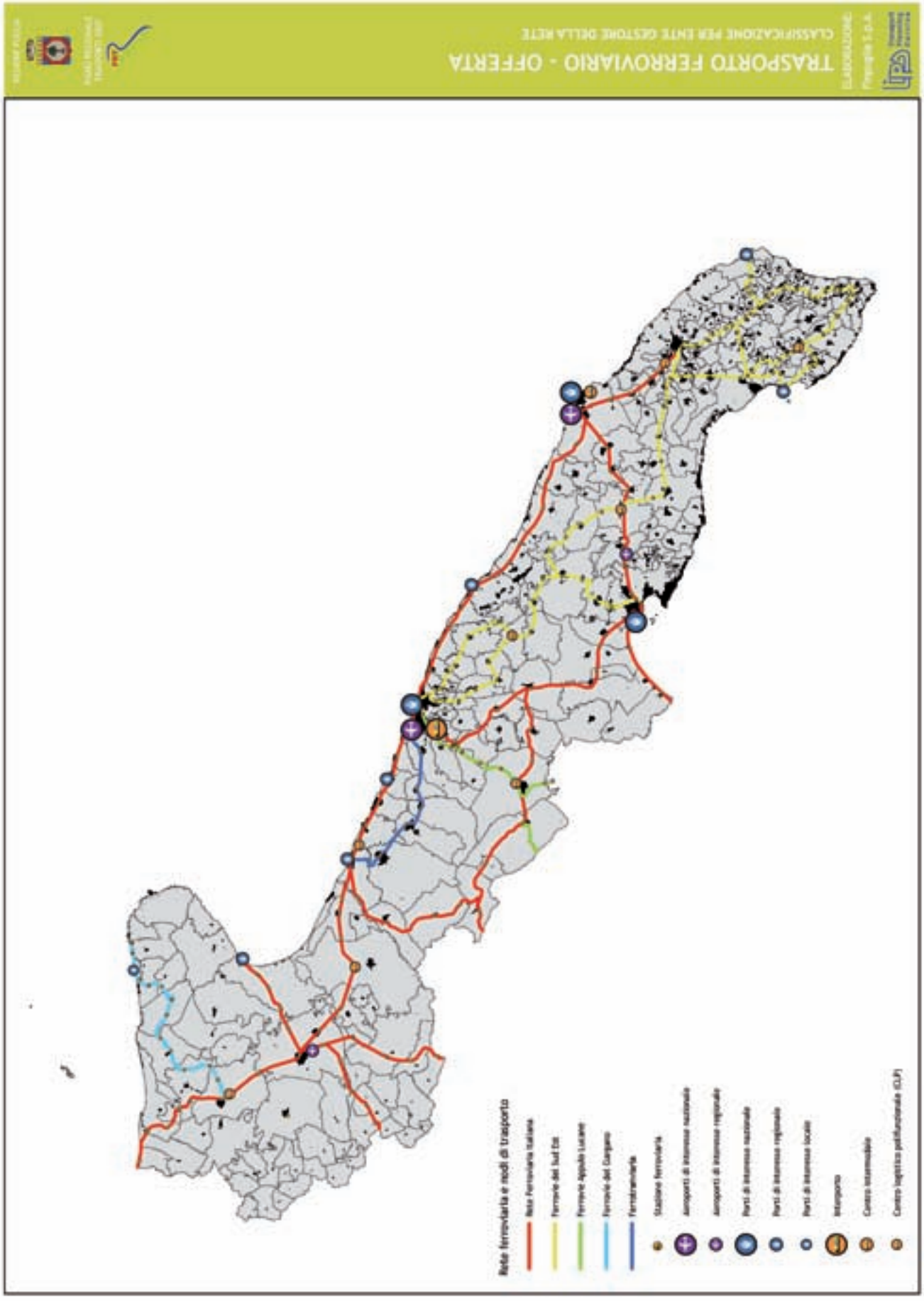

INQUADRAMENTO GENERALE - ASSETTO SOCIO-ECONOMICO
DOMANDA TURISTICA PER PROVINCIA AL 2005 E DINAMICHE 2000-2005
ELABORAZIONE:
Variazione di arrivi di turisti per provincia dal 2000 al 2005
Stagionalità: presenze di turisti per provincia nei mesi di luglio e agosto 2005
Arrivi di turisti per provincia al 2005
Presenze di turisti per provincia al 2005

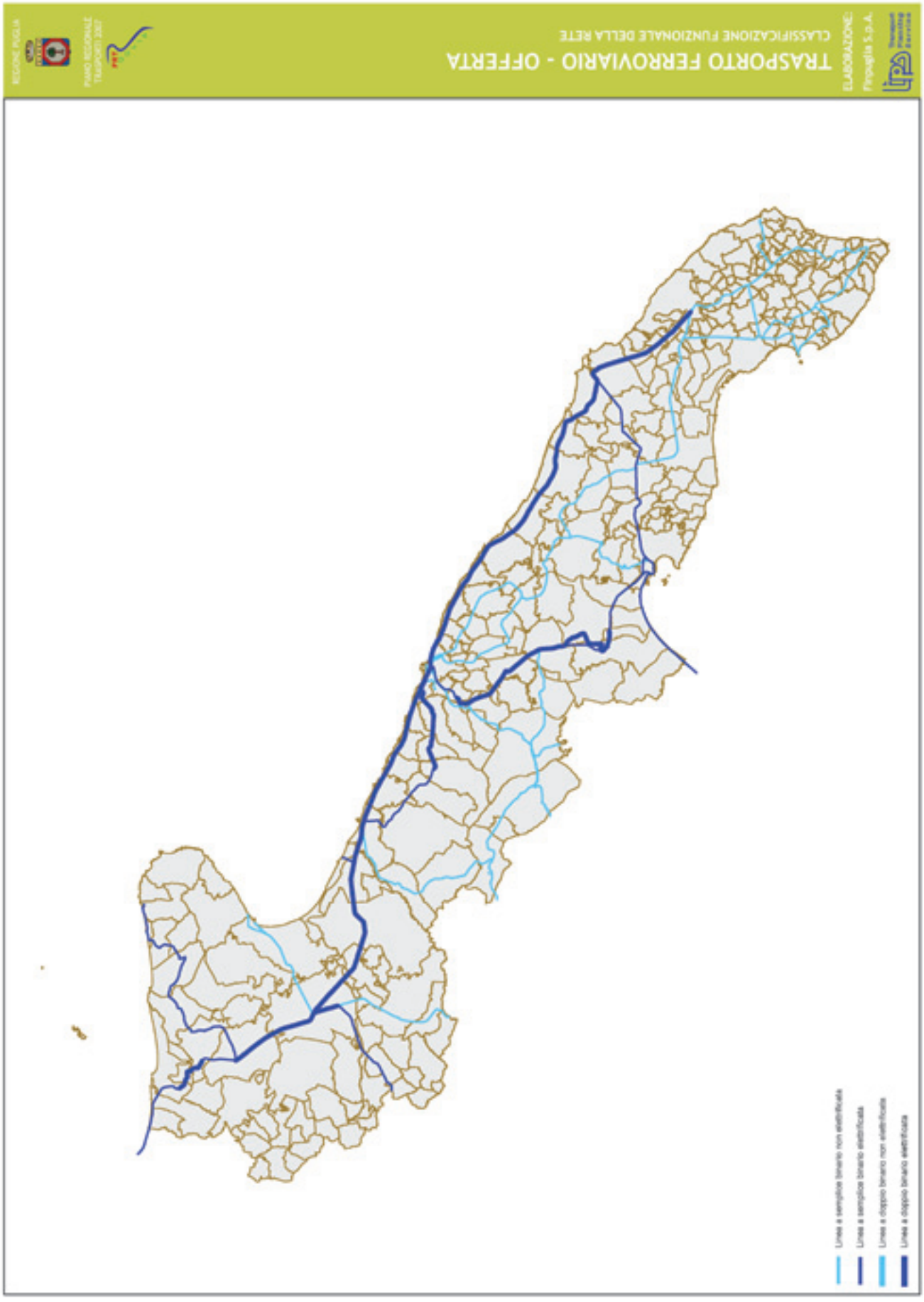

REGIONE PUGLIA
PIANO REGIONALE TRASPORTI 2007
ZONIZZAZIONE GENERALE
ELABORAZIONE:
Stati europei
Regioni italiane
Province della regione limitrofe alla Puglia (PZ in 2 zone)
Comuni pugliesi


REGIONE PUGLIA
PIANO REGIONALE TRASPORTI 2007
ZONIZZAZIONE COMUNALE
PUGLIA SETTENTRIONALE
ELABORAZIONE:
Progetto S.p.A.
Stati europei
Regioni italiane
Province della regione limitrofe alla Puglia
Comuni pugliesi

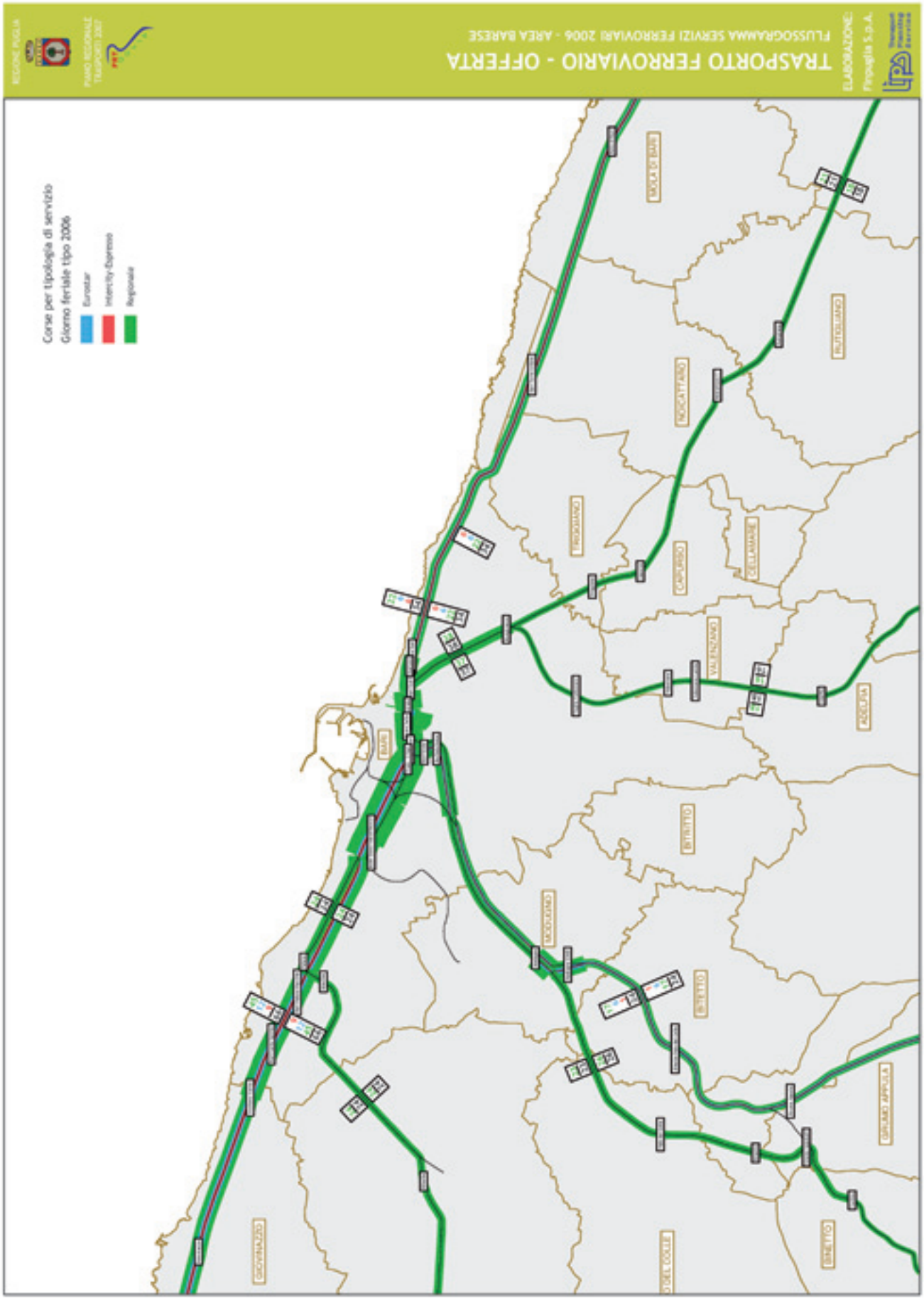

REGIONE PUGLIA
PIANO REGIONALE TRASPORTI 2007
ZONIZZAZIONE COMUNALE
PUGLIA MERIDIONALE
ELABORAZIONE:
Stati europei
Regioni italiane
Province della regione limitrofe alla Puglia
Comuni pugliesi

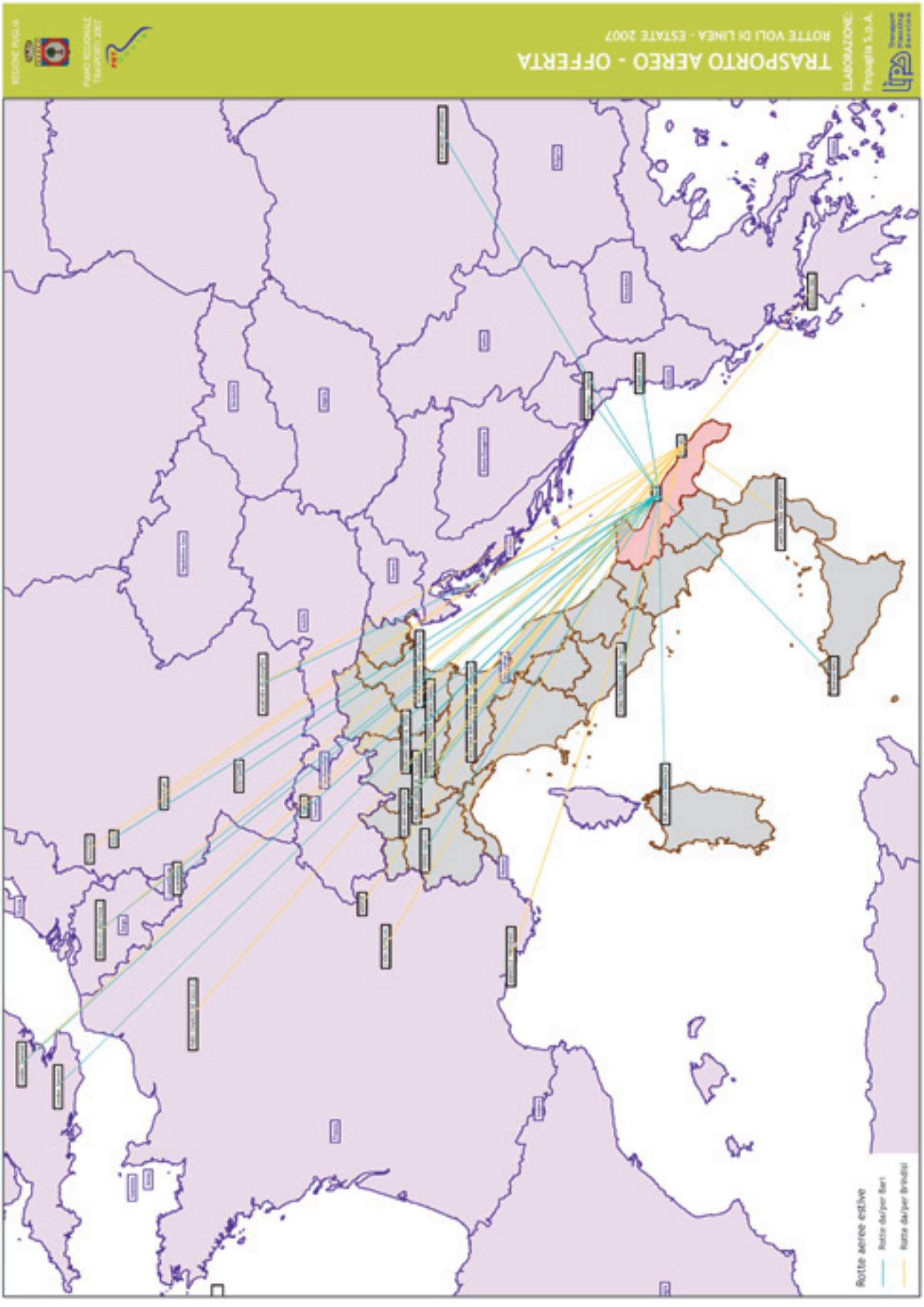

TRASPORTO STRADALE - OFFERTA
CLASSIFICAZIONE AMMINISTRATIVA DELLA RETE
Rete stradale extraurbana e nodi di trasporto
Autostrade
Statali
Provinciali
Aeroporti di interesse nazionale
Aeroporti di interesse regionale
Porti di interesse nazionale
Porti di interesse regionale
Porti di interesse locale
Interporto
Centro intermodale
Centro logistico polifunzionale (CLP)

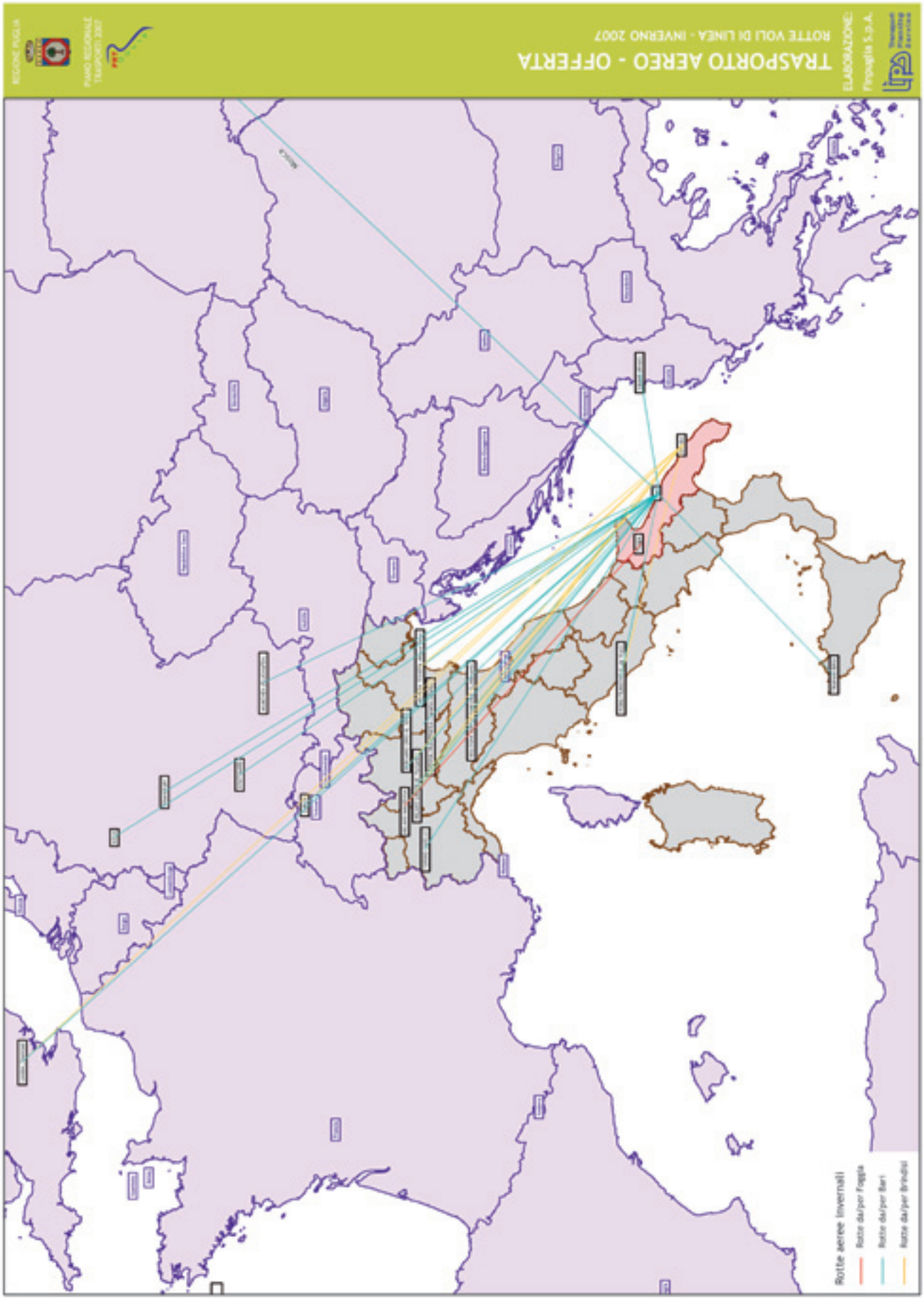

TRASPORTO FERROVIARIO - OFFERTA
CLASSIFICAZIONE PER ENTE GESTORE DELLA RETE
Rete ferroviaria e modi di trasporto
Rete Ferroviaria Italiana
Ferrovie del Sud Est
Ferrovie Appulo Lucane
Ferrovie del Gargano
Ferrotranviaria
Stazione ferroviaria
Aeroporti di interesse nazionale
Aeroporti di interesse regionale
Porti di interesse nazionale
Porti di interesse regionale
Porti di interesse locale
Interporto
Centro intermodale
Centro logistico polifunzionale (CLP)

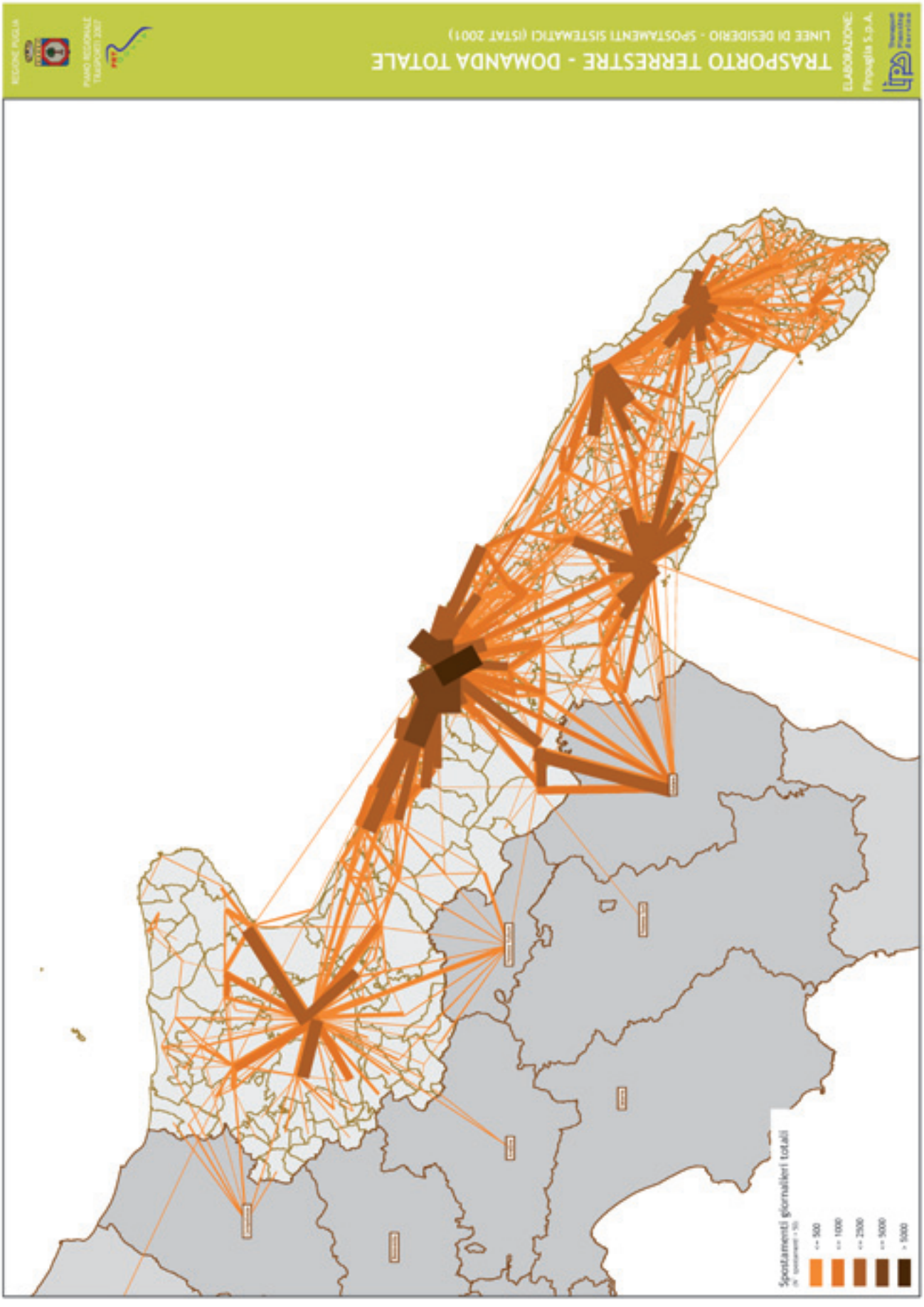

REGIONE PUGLIA
PIANO REGIONALE TRASPORTI 2007
TRASPORTO FERROVIARIO - OFFERTA
CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLA RETE
ELABORAZIONE:
Ferrovie S.p.A.
Linea a semplice binario non elettrificata
Linea a semplice binario elettrificata
Linea a doppio binario non elettrificata
Linea a doppio binario elettrificata


REGIONE PUGLIA
PIANO REGIONALE TRASPORTI 2007
TRASPORTO FERROVIARIO - OFFERTA
FLUSSOGRAMMA SERVIZI FERROVIARI 2006
ELABORAZIONE:
Corse per tipologia di servizio
Giorno feriale tipo 2006
Eurostar
Intercity-Espresso
Regionale

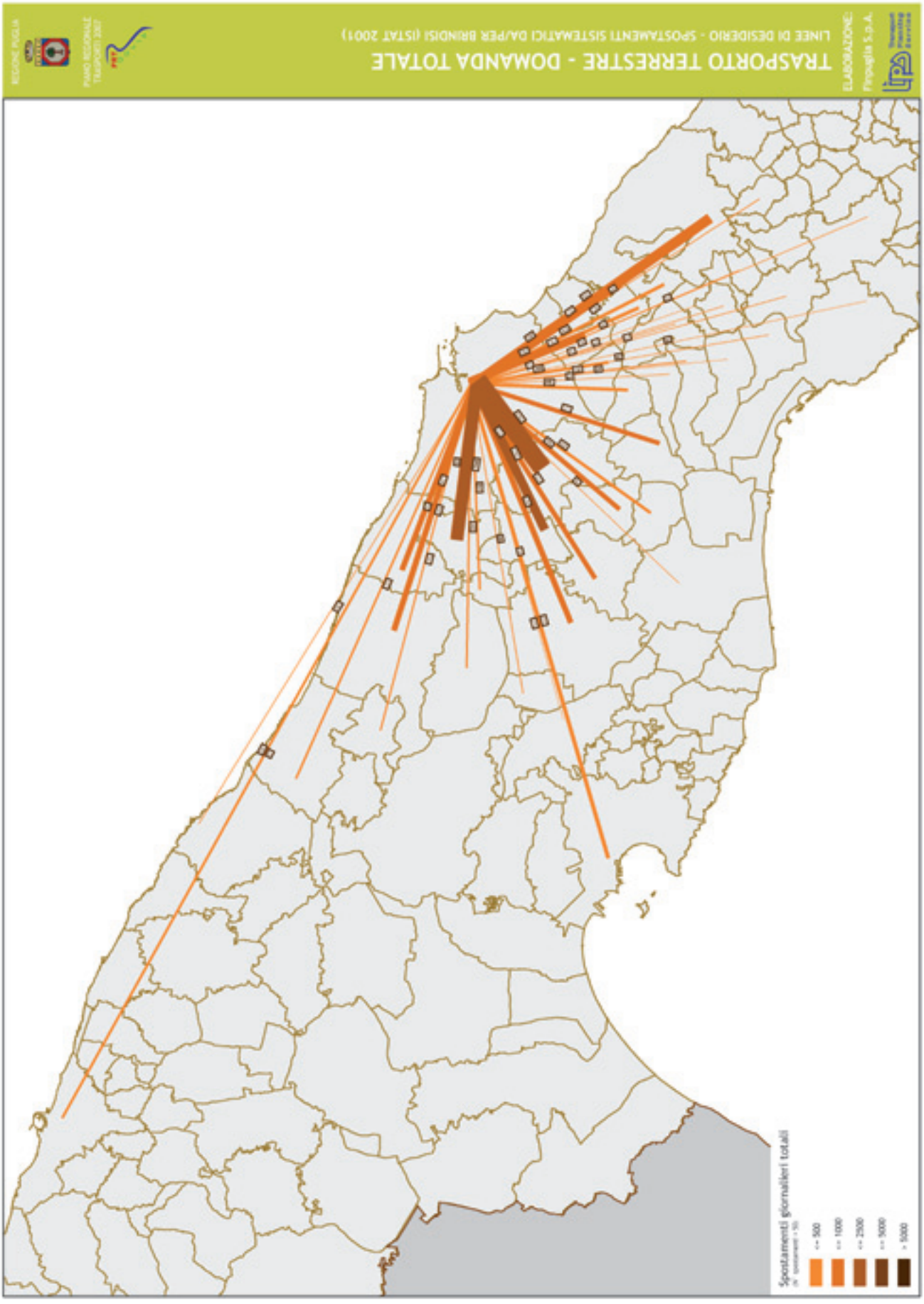

TRASPORTO FERROVIARIO - OFFERTA
FLUSSOGRAMMA SERVIZI FERROVIARI 2006 - AREA BARESE
ELABORAZIONE:
Finpuglia S.p.A.
Corse per tipologia di servizio
Giorno feriale tipo 2006
Eurostar
Intercity-Espresso
Regionale
MOLA DI BARI
RUTIGLIANO
NOICATTARO
TRIGGIANO
CAPURSO
CELLAMARE
VALENZANO
ADELFIA
BARI
BITRITTO
MODUGNO
BITETTO
GRUMO APPULA
GIOVINAZZO
BINETTO

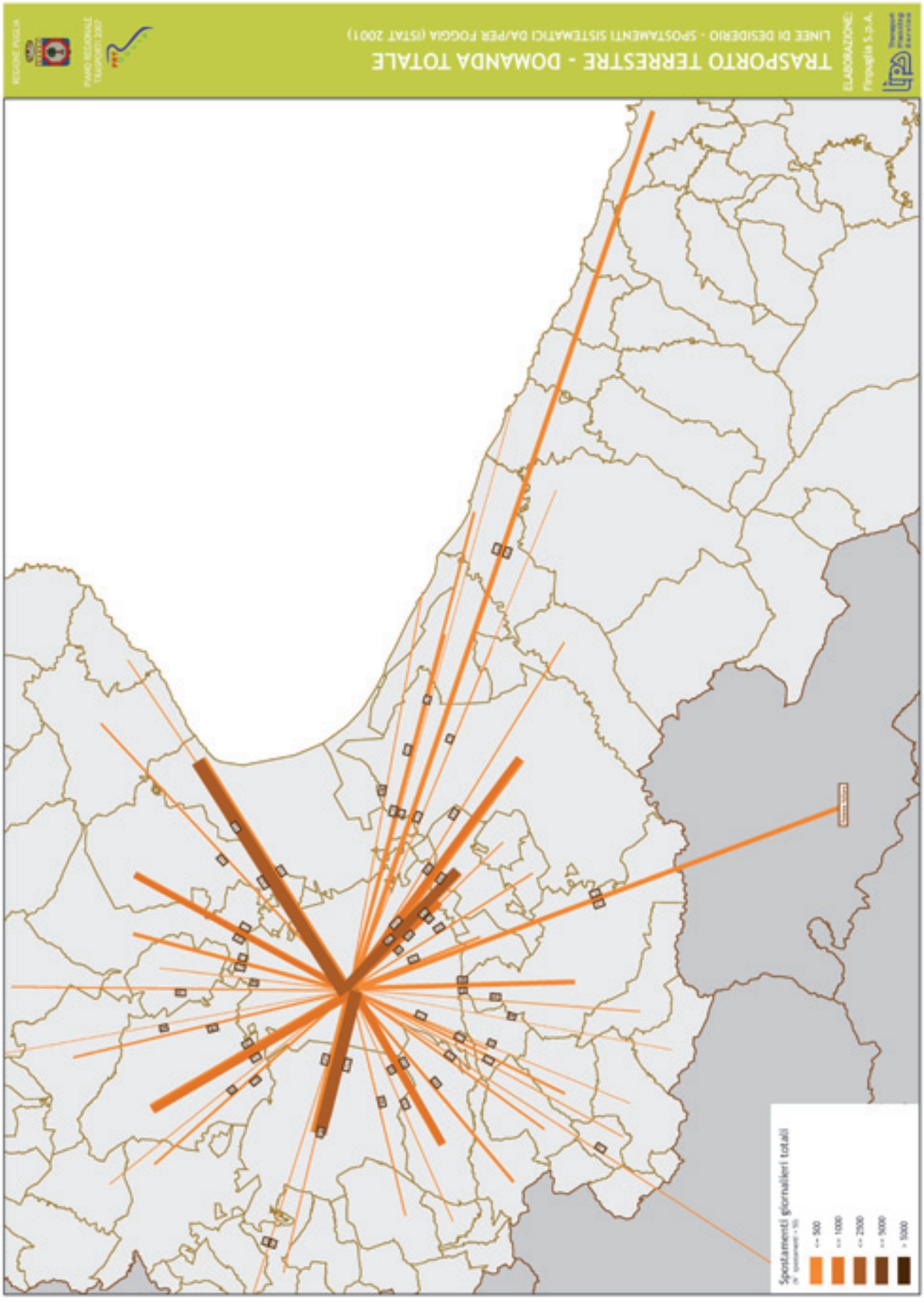

REGIONE PUGLIA
PIANO REGIONALE TRASPORTI 2007
TRASPORTO AEREO - OFFERTA
ROTTE VOLI DI LINEA - ESTATE 2007
ELABORAZIONE:
Rotte aeree estive
Rotte da/per Bari
Rotte da/per Brindisi

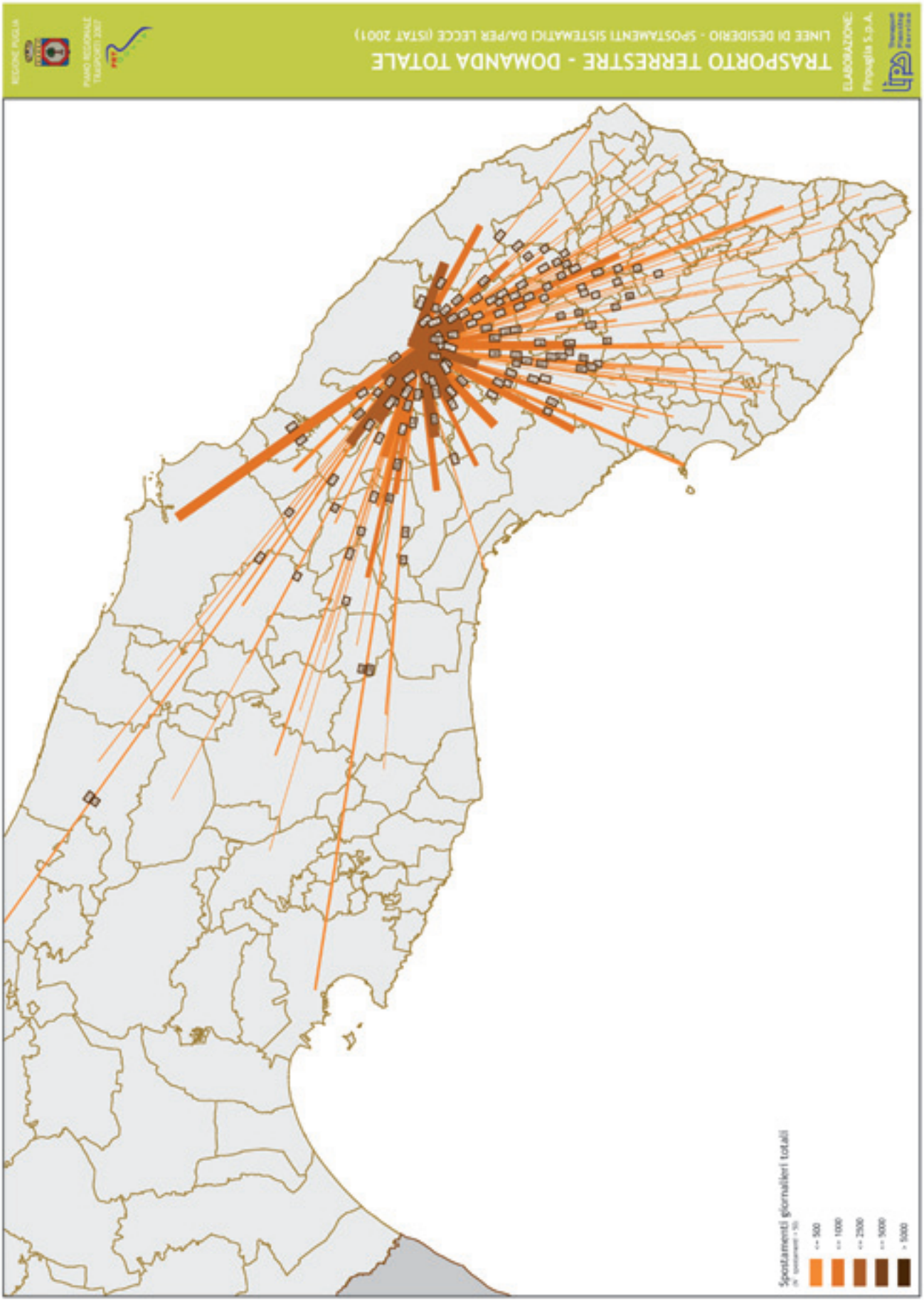

REGIONE PUGLIA
PIANO REGIONALE TRASPORTI 2007
TRASPORTO AEREO - OFFERTA
ROTTE VOLI DI LINEA - INVERNO 2007
ELABORAZIONE:
Progetto S.p.A.
Rotte aeree invernali
Rotte da/per Foggia
Rotte da/per Bari
Rotte da/per Brindisi

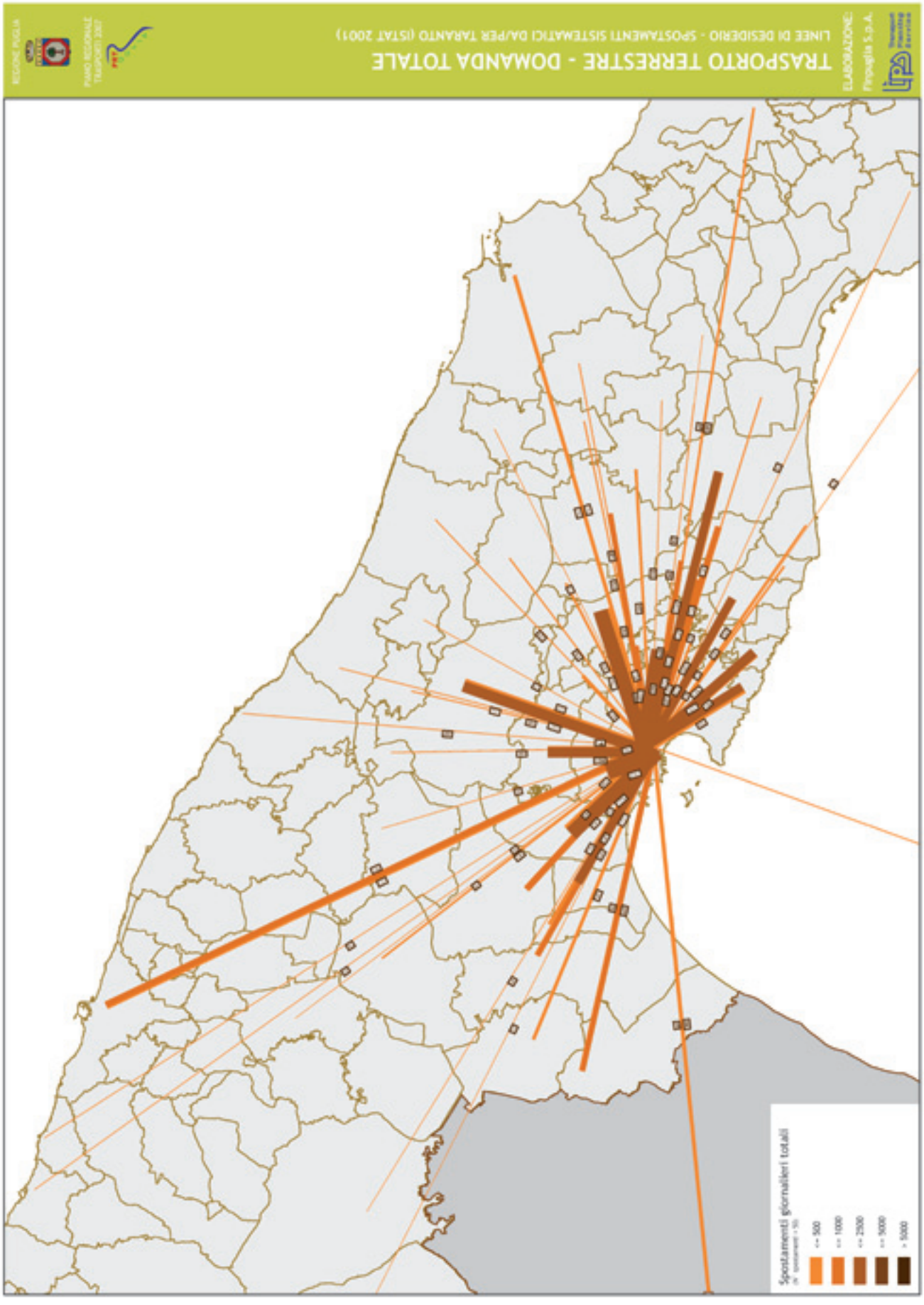

TRASPORTO TERRESTRE - DOMANDA TOTALE
LINEE DI DESIDERIO - SPOSTAMENTI SISTEMATICI (ISTAT 2001)
ELABORAZIONE:
Progetto S.p.A.
REGIONE PUGLIA
PIANO REGIONALE TRASPORTI 2007
Spostamenti giornalieri totali
<= 500
<= 1000
<= 2500
<= 5000
> 5000

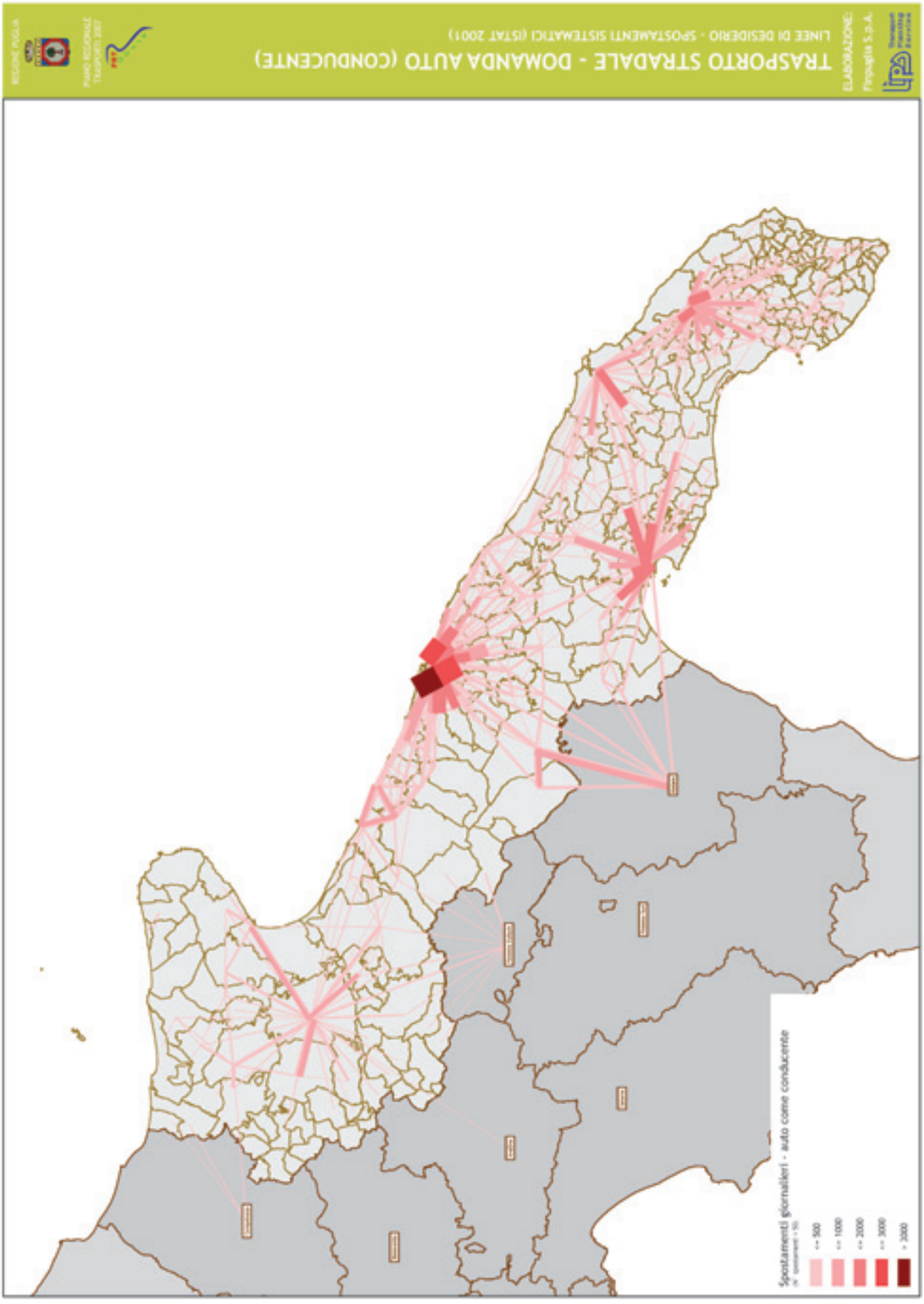

TRASPORTO TERRESTRE - DOMANDA TOTALE
LINEE DI DESIDERIO - SPOSTAMENTI SISTEMATICI DA/PER BARI (ISTAT 2001)
ELABORAZIONE:
Regione Puglia
PIANO REGIONALE TRASPORTI 2007
Spostamenti giornalieri totali
<= 500
<= 1000
<= 2500
<= 5000
> 5000

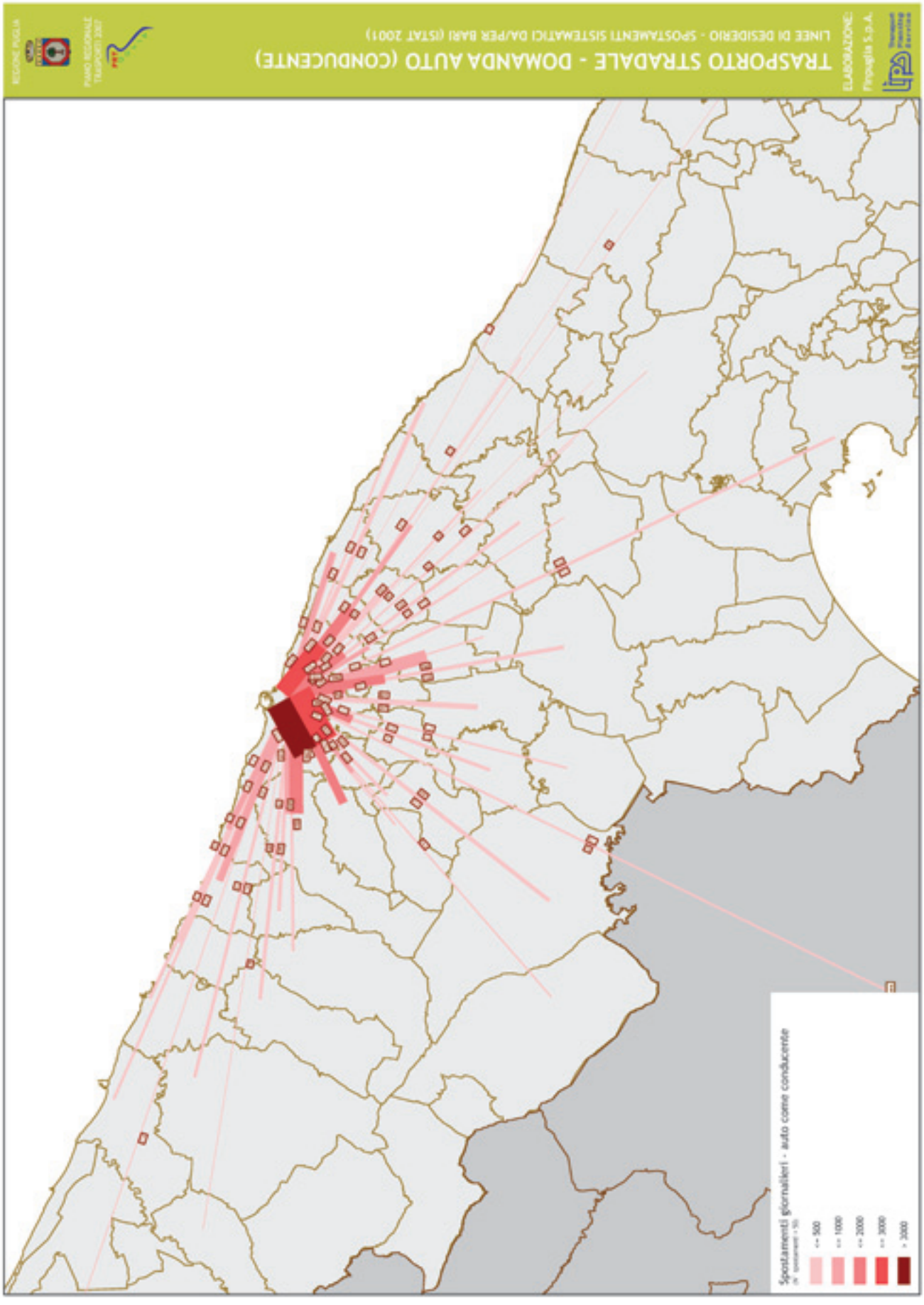

TRASPORTO TERRESTRE - DOMANDA TOTALE
LINEE DI DESIDERIO - SPOSTAMENTI SISTEMATICI DA/PER BRINDISI (ISTAT 2001)
ELABORAZIONE:
Finpuglia S.p.A.
Spostamenti giornalieri totali

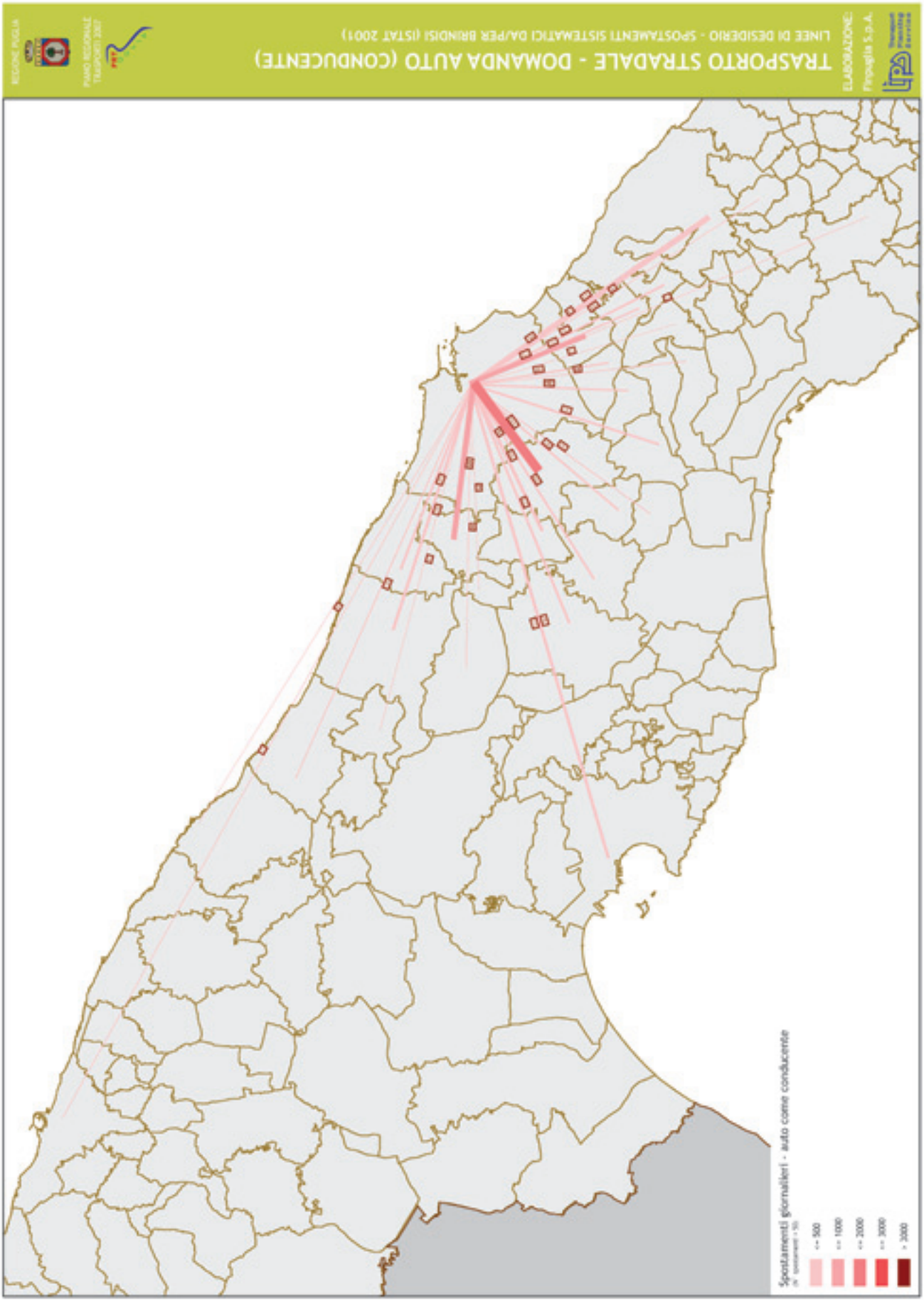

TRASPORTO TERRESTRE - DOMANDA TOTALE
LINEE DI DESIDERIO - SPOSTAMENTI SISTEMATICI DA/PER FOGGIA (ISTAT 2001)
ELABORAZIONE:
Finpuglia S.p.A.
Spostamenti giornalieri totali

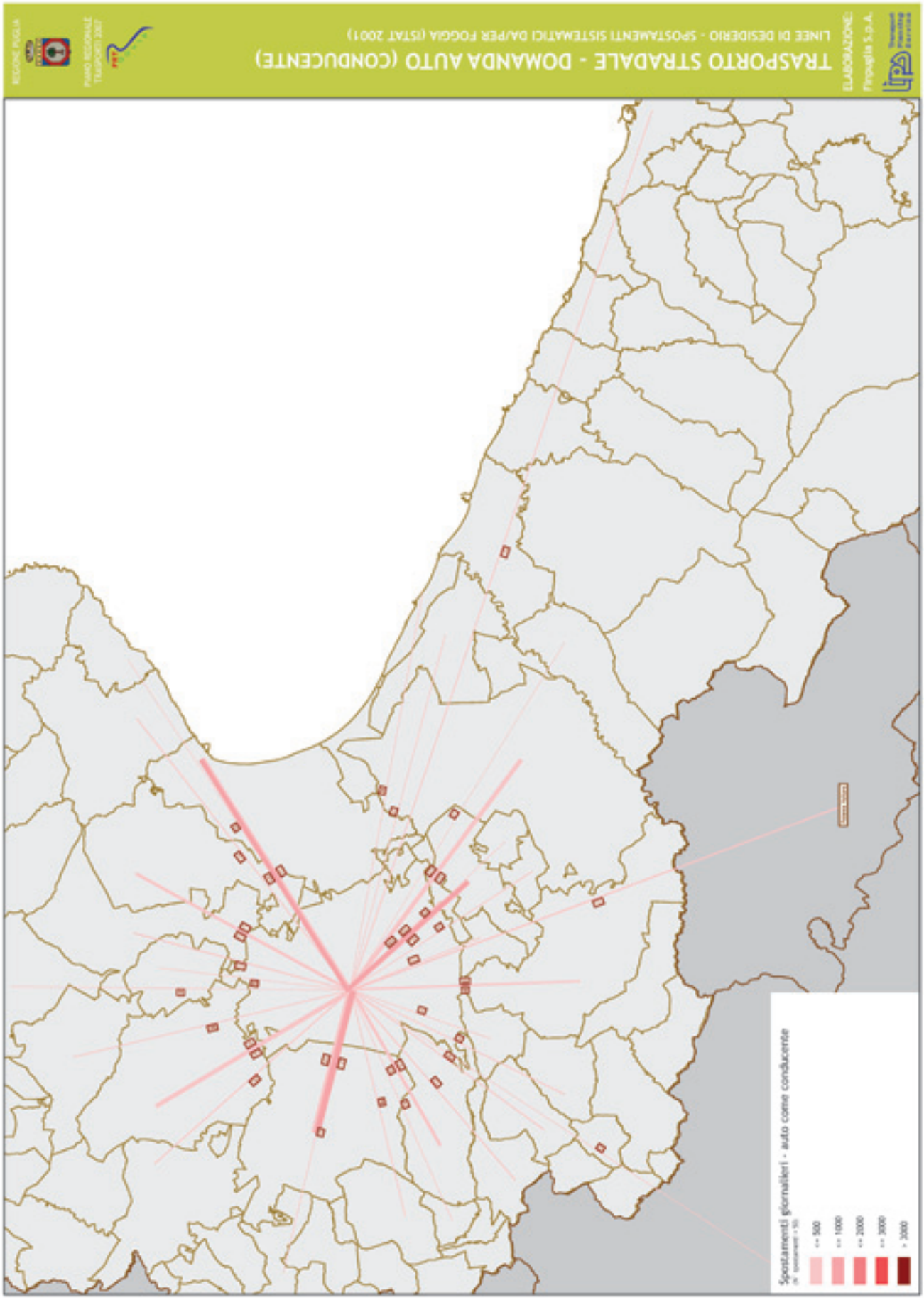

TRASPORTO TERRESTRE - DOMANDA TOTALE
LINEE DI DESIDERIO - SPOSTAMENTI SISTEMATICI DA/PER LECCE (ISTAT 2001)
ELABORAZIONE:
PIANO REGIONALE TRASPORTI 2007
REGIONE PUGLIA
Spostamenti giornalieri totali
<= 500
<= 1000
<= 2500
<= 5000
> 5000

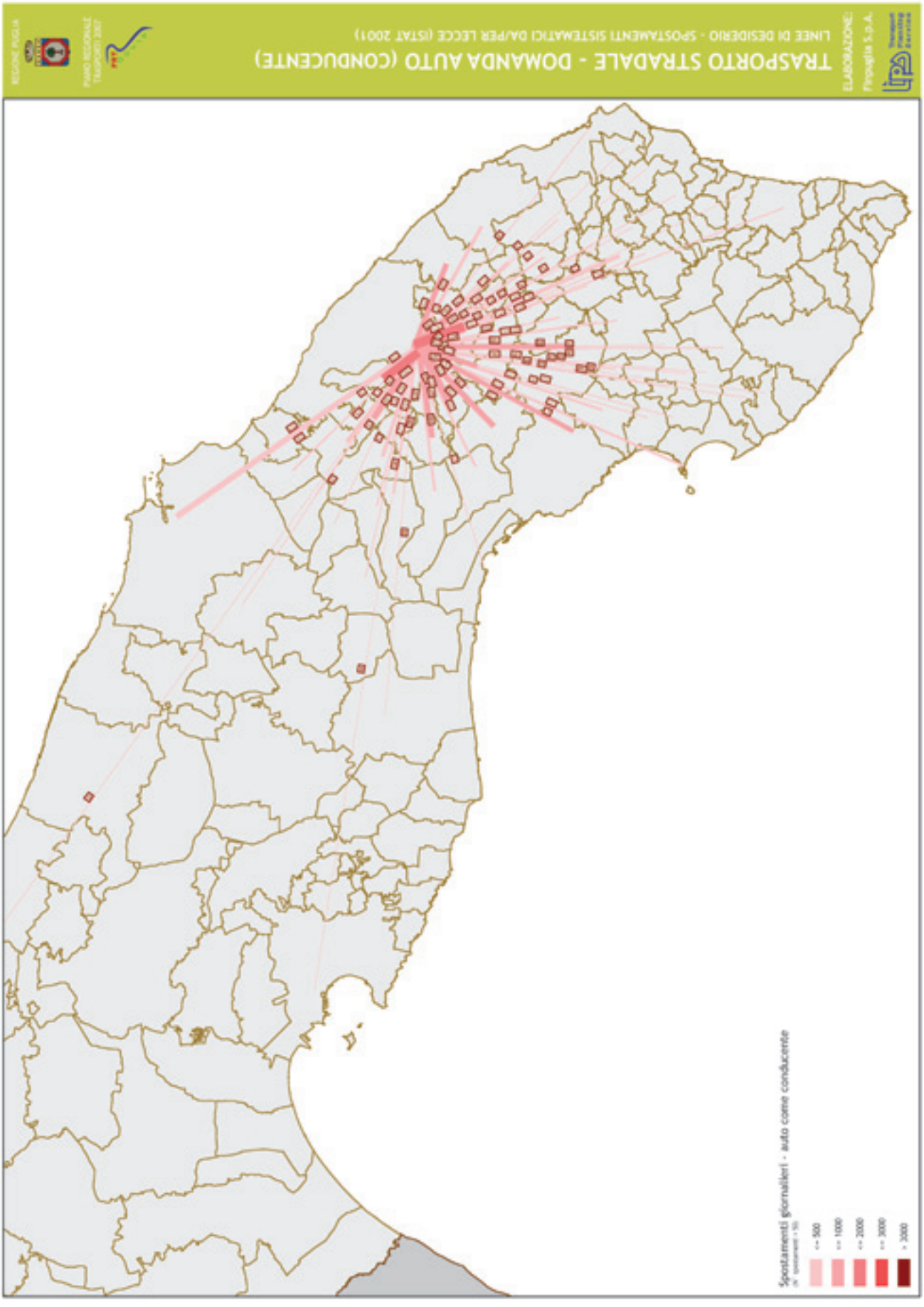

TRASPORTO TERRESTRE - DOMANDA TOTALE
LINEE DI DESIDERIO - SPOSTAMENTI SISTEMATICI DA/PER TARANTO (ISTAT 2001)
ELABORAZIONE:
Spostamenti giornalieri totali
<= 500
<= 1000
<= 2500
<= 5000
> 5000

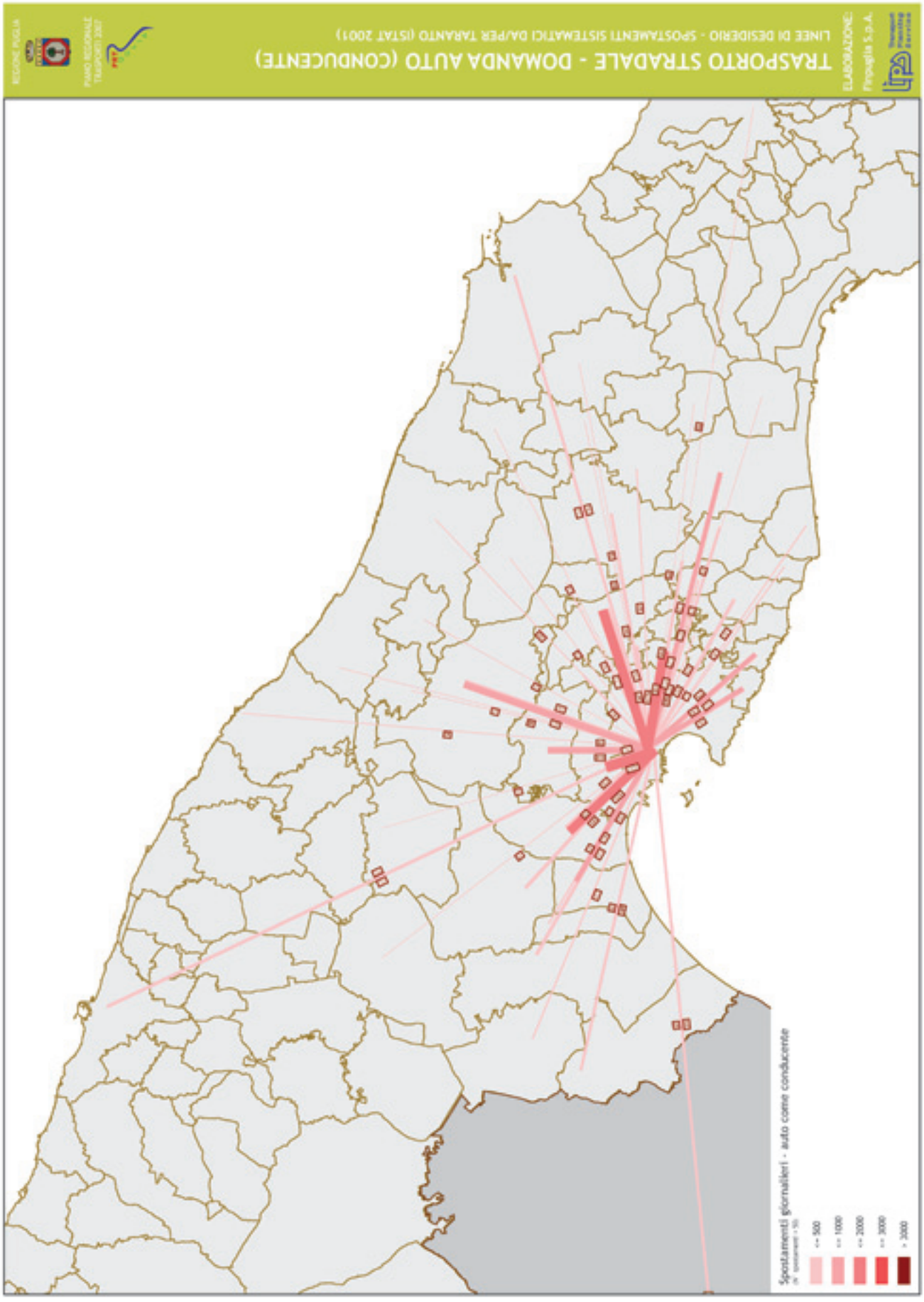

REGIONE PUGLIA
PIANO REGIONALE TRASPORTI 2007
TRASPORTO STRADALE - DOMANDA AUTO (CONDUCENTE)
LINEE DI DESIDERIO - SPOSTAMENTI SISTEMATICI (ISTAT 2001)
ELABORAZIONE:
Progetto S.p.A.
Spostamenti giornalieri - auto come conducente
<= 500
<= 1000
<= 2000
<= 3000
> 3000

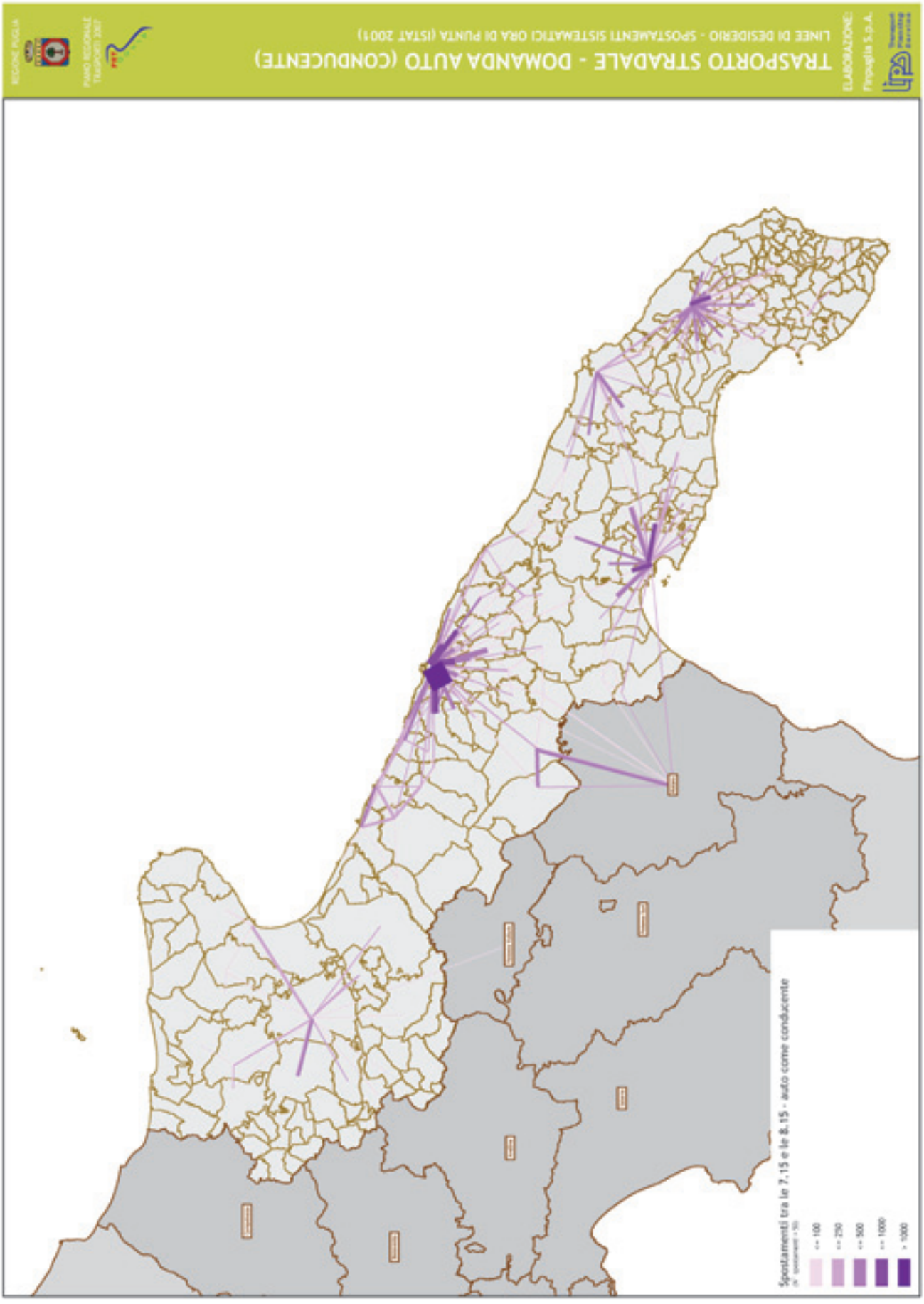

TRASPORTO STRADALE - DOMANDA AUTO (CONDUCENTE)
LINEE DI DESIDERIO - SPOSTAMENTI SISTEMATICI DA/PER BARI (ISTAT 2001)
ELABORAZIONE:
Spostamenti giornalieri - auto come conducente
<= 500
<= 1000
<= 2000
<= 3000
> 3000

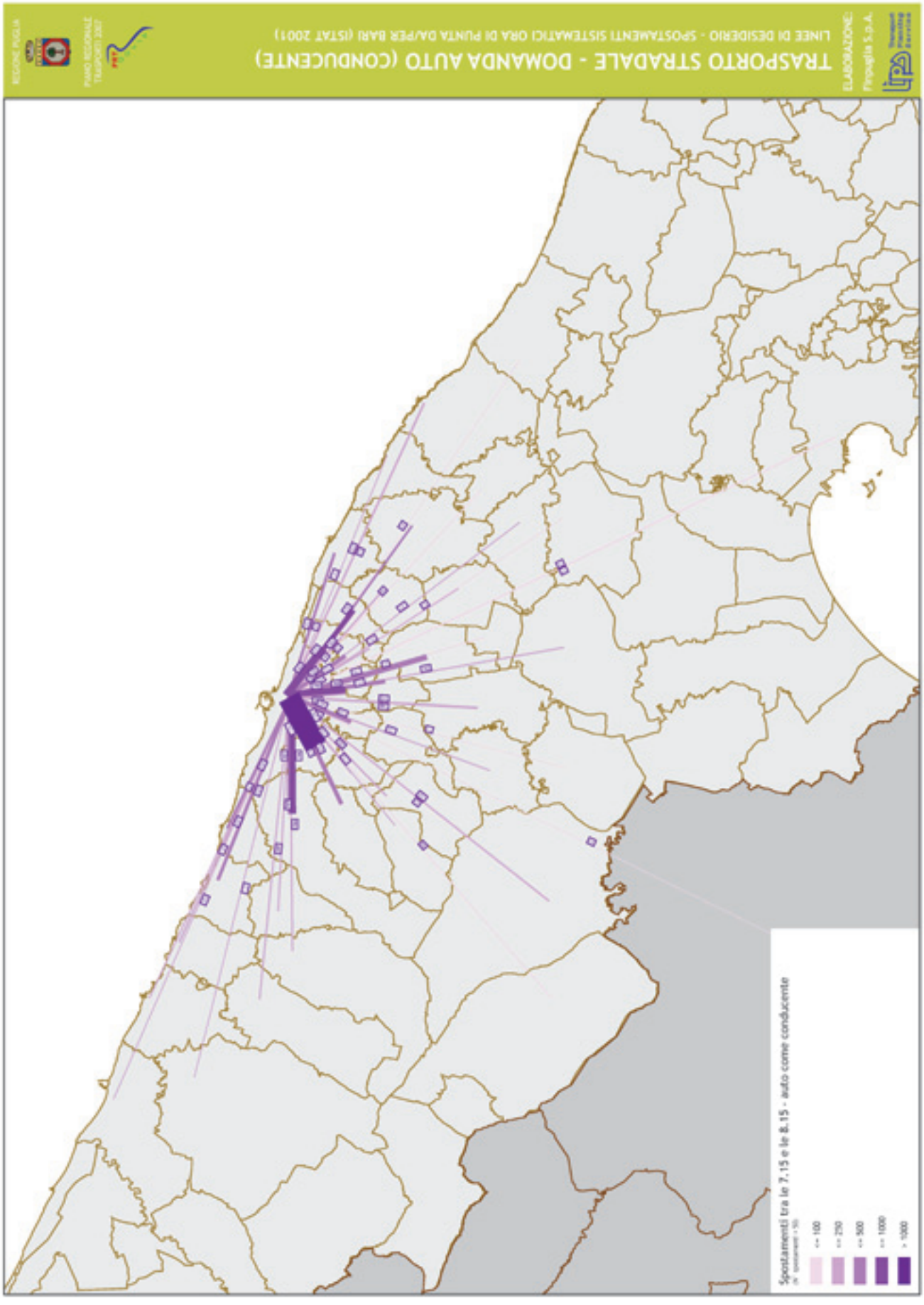

REGIONE PUGLIA
PIANO REGIONALE TRASPORTI 2007
TRASPORTO STRADALE - DOMANDA AUTO (CONDUCENTE)
LINEE DI DESIDERIO - SPOSTAMENTI SISTEMATICI DA/PER BRINDISI (ISTAT 2001)
ELABORAZIONE:
Ingegneria S.p.A.
Spostamenti giornalieri - auto come conducente
<= 500
<= 1000
<= 2000
<= 3000
> 3000

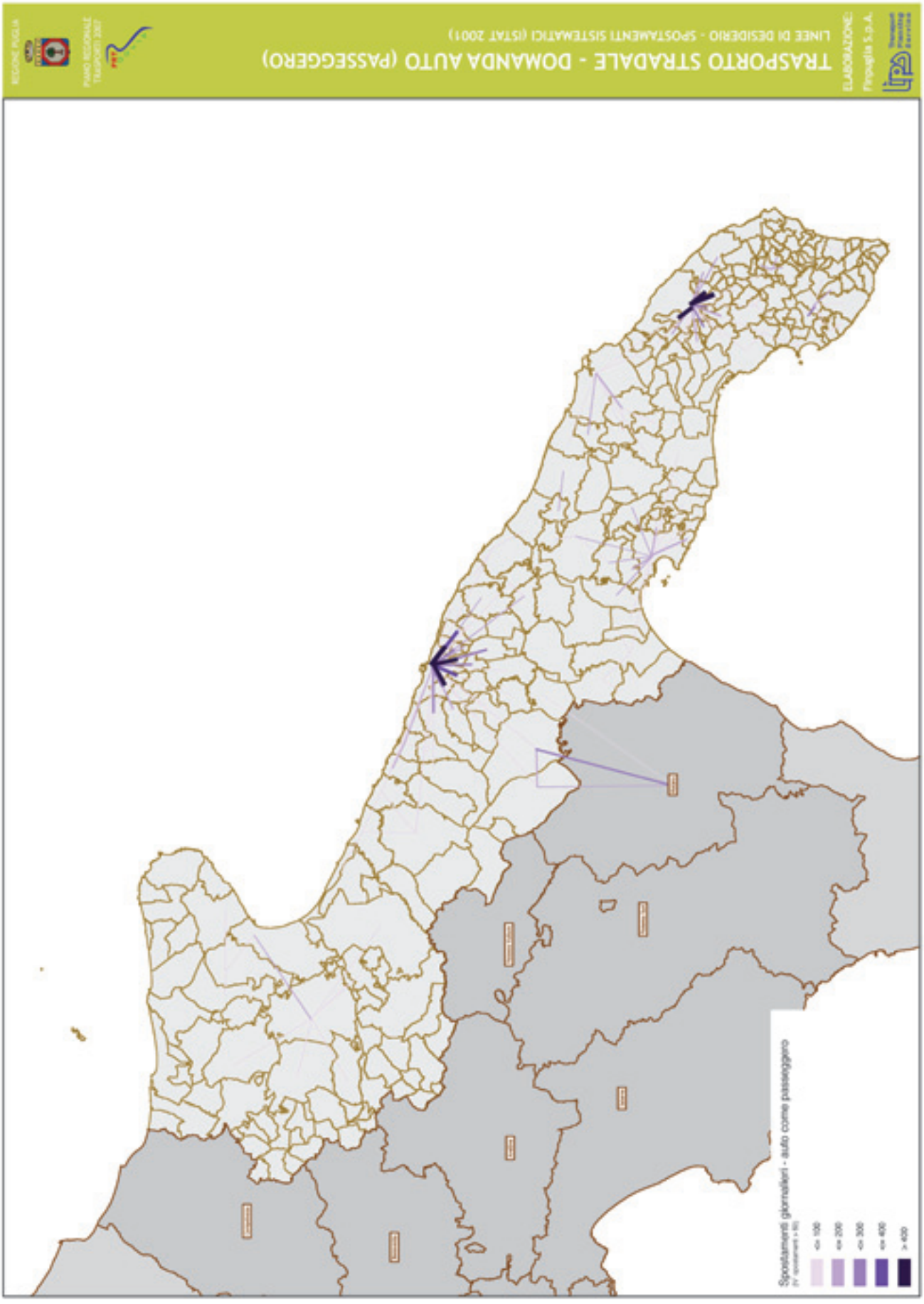

TRASPORTO STRADALE - DOMANDA AUTO (CONDUCENTE)
LINEE DI DESIDERIO - SPOSTAMENTI SISTEMATICI DA/PER FOGGIA (ISTAT 2001)
ELABORAZIONE:
Spostamenti giornalieri - auto come conducente
<= 500
<= 1000
<= 2000
<= 3000
> 3000

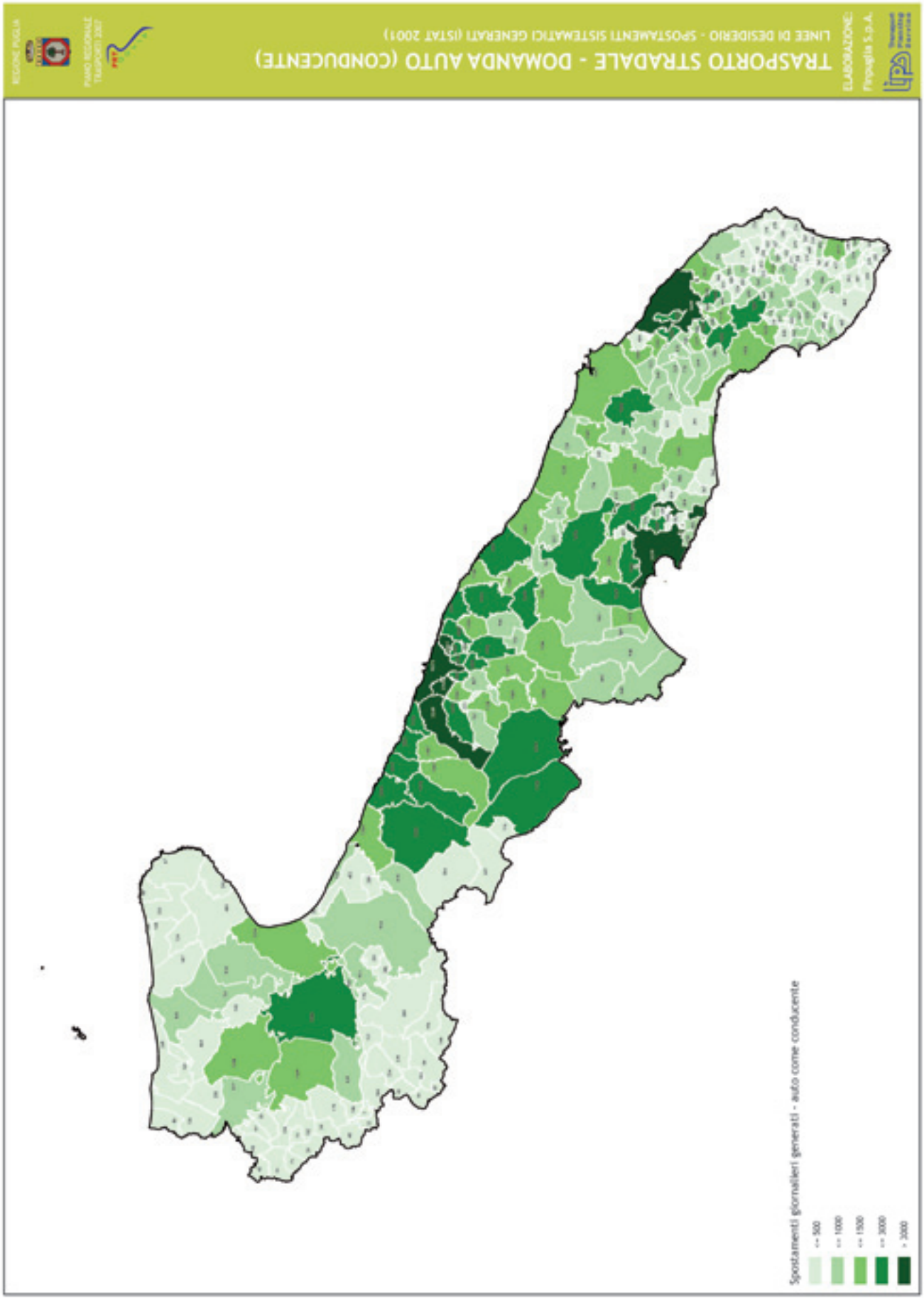

TRASPORTO STRADALE - DOMANDA AUTO (CONDUCENTE)
LINEE DI DESIDERIO - SPOSTAMENTI SISTEMATICI DA/PER LECCE (ISTAT 2001)
ELABORAZIONE:
Spostamenti giornalieri - auto come conducente
<= 500
<= 1000
<= 2000
<= 3000
> 3000

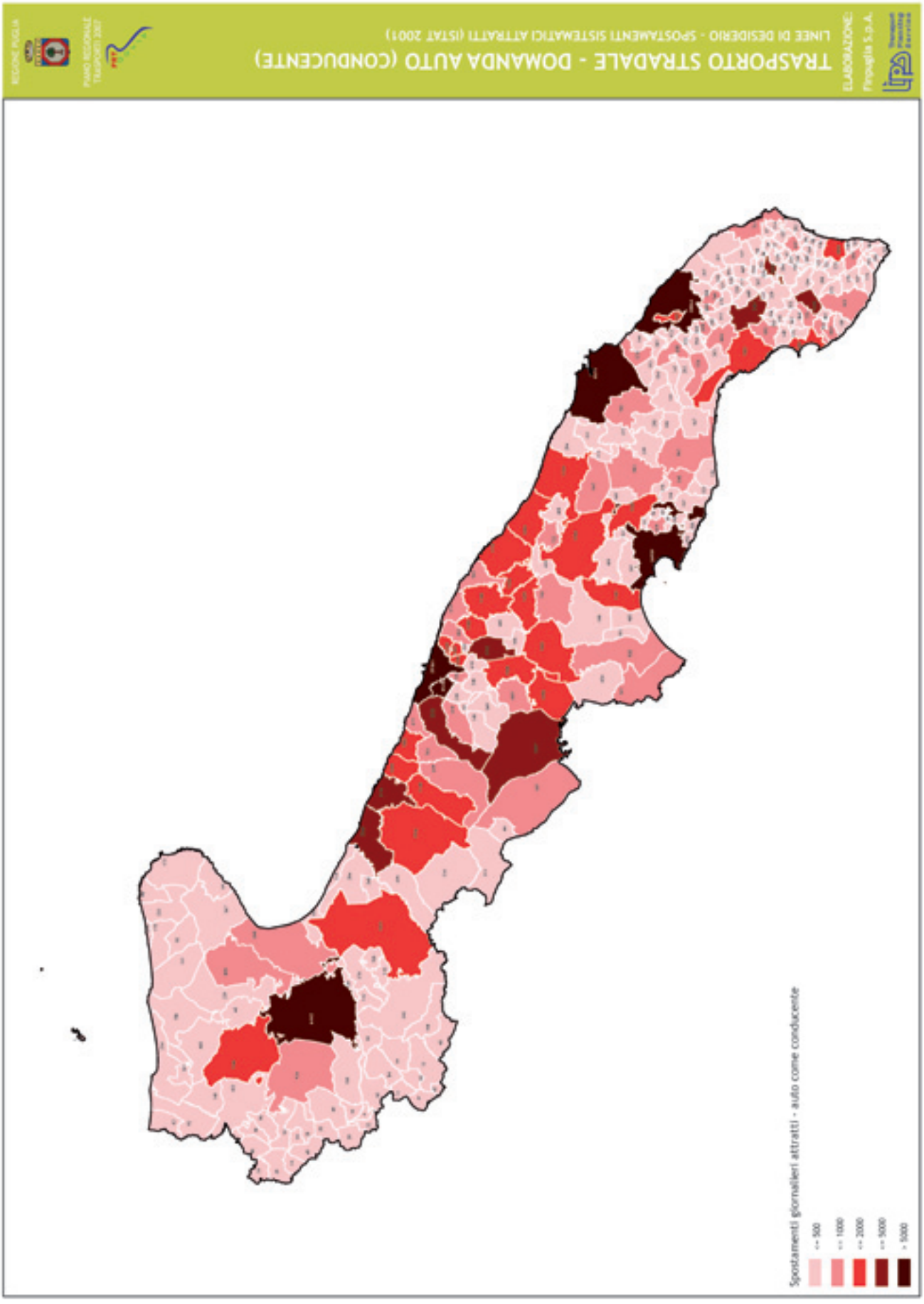

TRASPORTO STRADALE - DOMANDA AUTO (CONDUCENTE)
LINEE DI DESIDERIO - SPOSTAMENTI SISTEMATICI DA/PER TARANTO (ISTAT 2001)
ELABORAZIONE:
Puglia S.p.A.
PIANO REGIONALE TRASPORTI 2007
REGIONE PUGLIA
Spostamenti giornalieri - auto come conducente
<= 500
<= 1000
<= 2000
<= 3000
> 3000

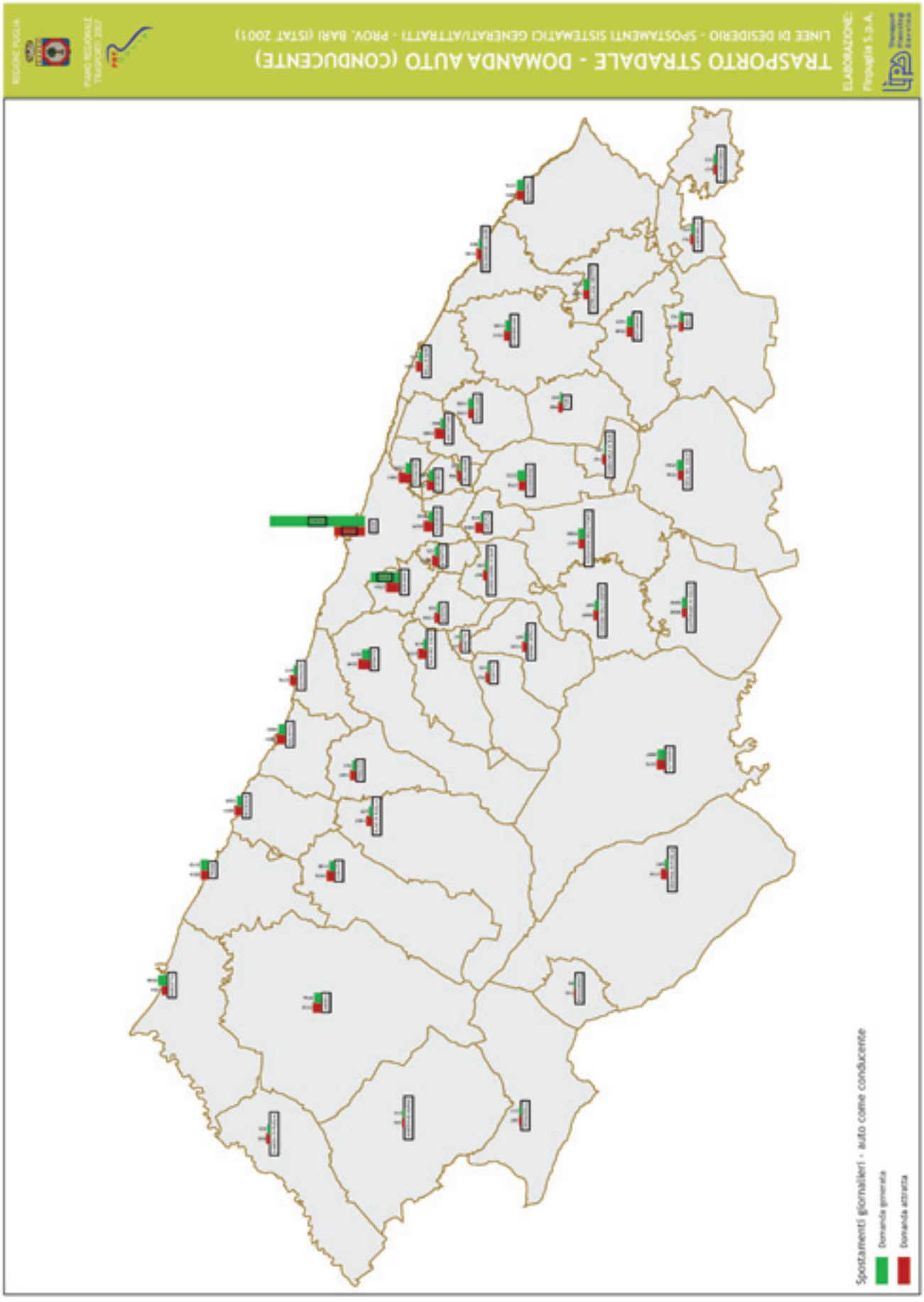

REGIONE PUGLIA
PIANO REGIONALE TRASPORTI 2007
TRASPORTO STRADALE - DOMANDA AUTO (CONDUCENTE)
LINEE DI DESIDERIO - SPOSTAMENTI SISTEMATICI ORA DI PUNTA (ISTAT 2001)
ELABORAZIONE:
Spostamenti tra le 7.15 e le 8.15 - auto come conducente
<= 100
<= 250
<= 500
<= 1000
> 1000

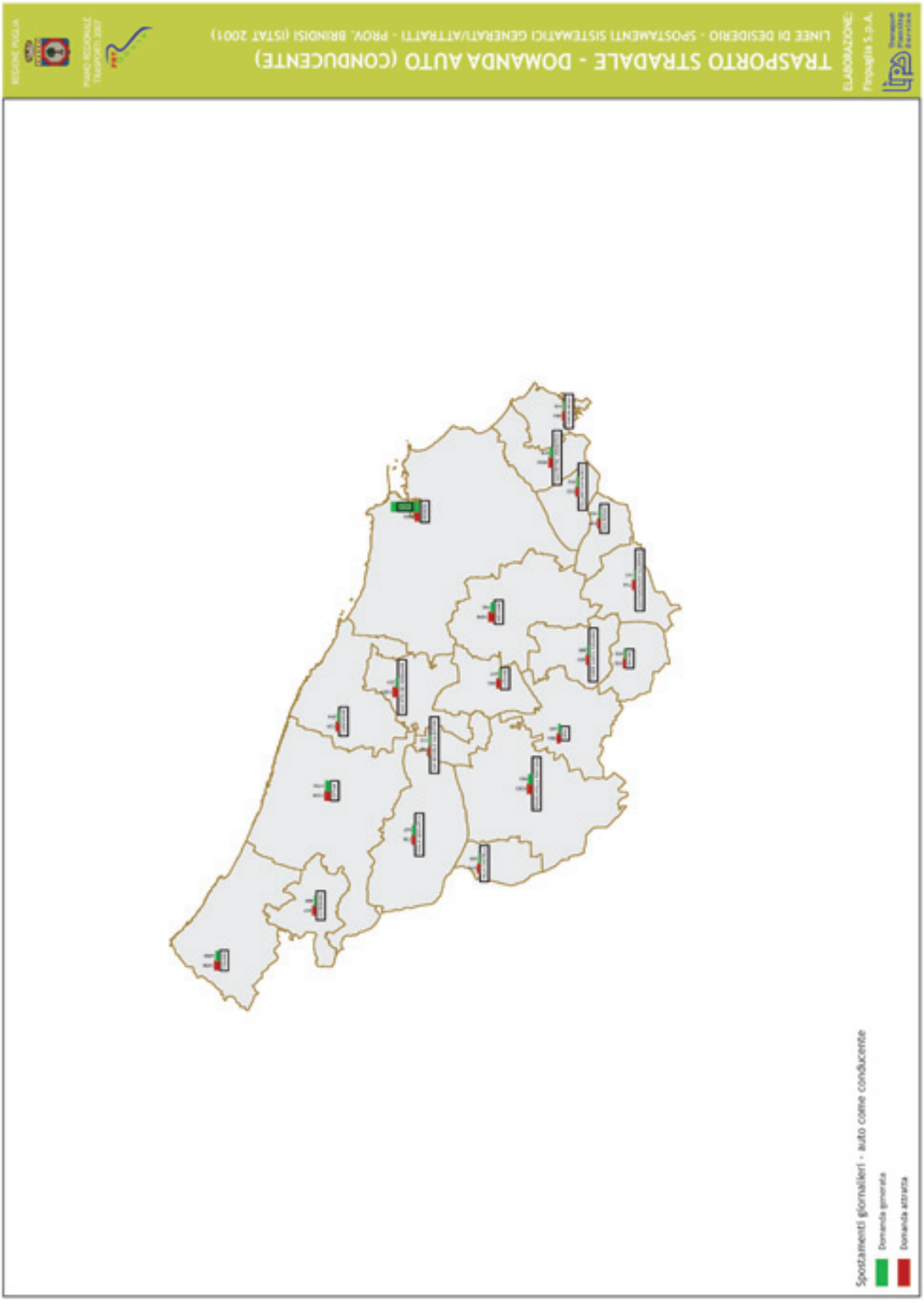

TRASPORTO STRADALE - DOMANDA AUTO (CONDUCENTE)
LINEE DI DESIDERIO - SPOSTAMENTI SISTEMATICI ORA DI PUNTA DA/PER BARI (ISTAT 2001)
ELABORAZIONE:
Progetto S.p.A.
REGIONE PUGLIA
PIANO REGIONALE TRASPORTI 2007
Spostamenti tra le 7.15 e le 8.15 - auto come conducente
<= 100
<= 250
<= 500
<= 1000
> 1000

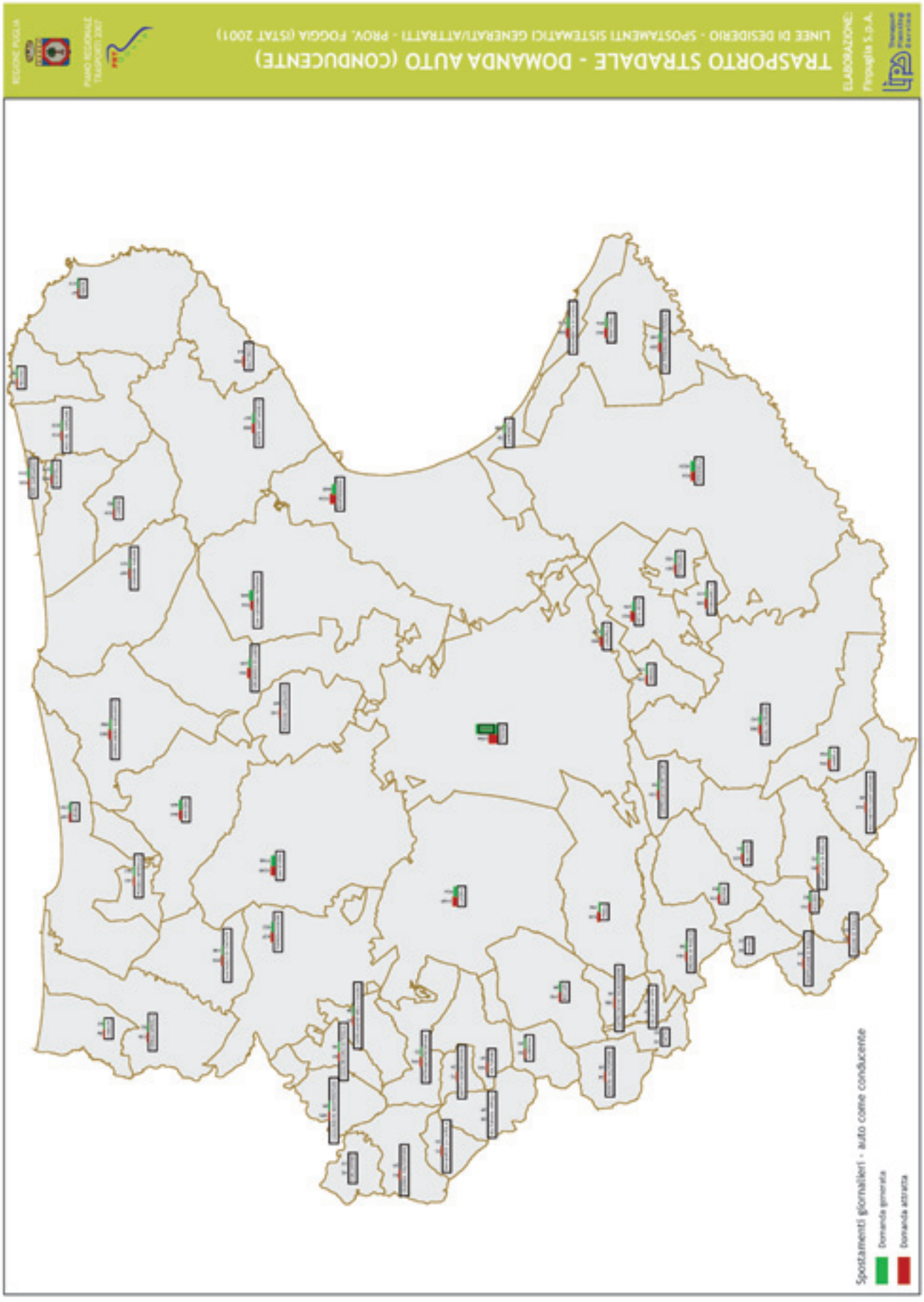

TRASPORTO STRADALE - DOMANDA AUTO (PASSEGGERO)
LINEE DI DESIDERIO - SPOSTAMENTI SISTEMATICI (ISTAT 2001)
ELABORAZIONE:
PIANO REGIONALE TRASPORTI 2007
REGIONE PUGLIA
Spostamenti giornalieri - auto come passeggero

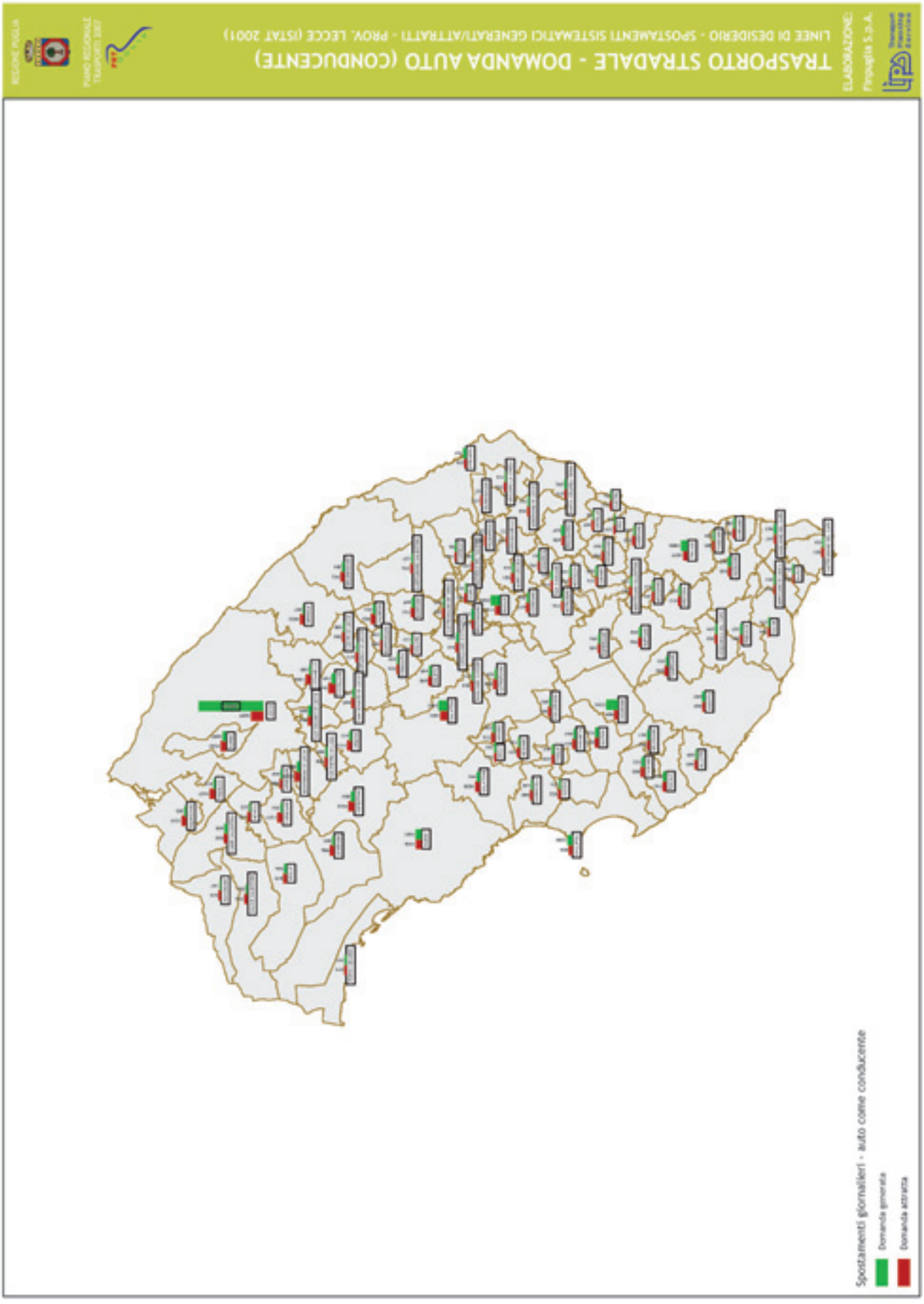

TRASPORTO STRADALE - DOMANDA AUTO (CONDUCENTE)
LINEE DI DESIDERIO - SPOSTAMENTI SISTEMATICI GENERATI (ISTAT 2001)
ELABORAZIONE:
Progetto S.p.A.
Spostamenti giornalieri generati - auto come conducente
<= 500
<= 1000
<= 1500
<= 3000
> 3000

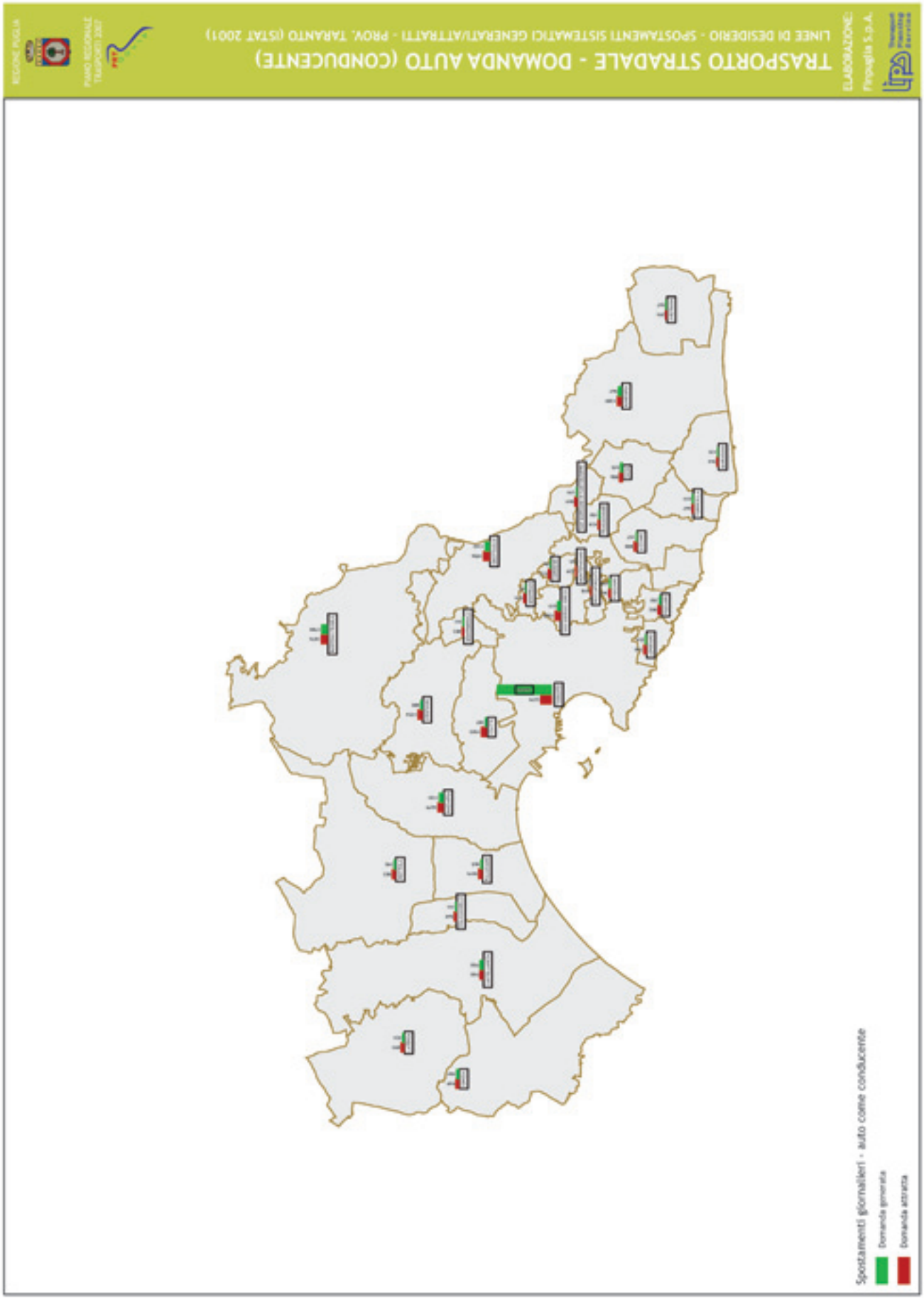

REGIONE PUGLIA
PIANO REGIONALE TRASPORTI 2007
TRASPORTO STRADALE - DOMANDA AUTO (CONDUCENTE)
LINEE DI DESIDERIO - SPOSTAMENTI SISTEMATICI ATTRATTI (ISTAT 2001)
ELABORAZIONE:
Trasporti Territorio Ambiente
Spostamenti giornalieri attratti - auto come conducente
<= 500
<= 1000
<= 2000
<= 5000
> 5000

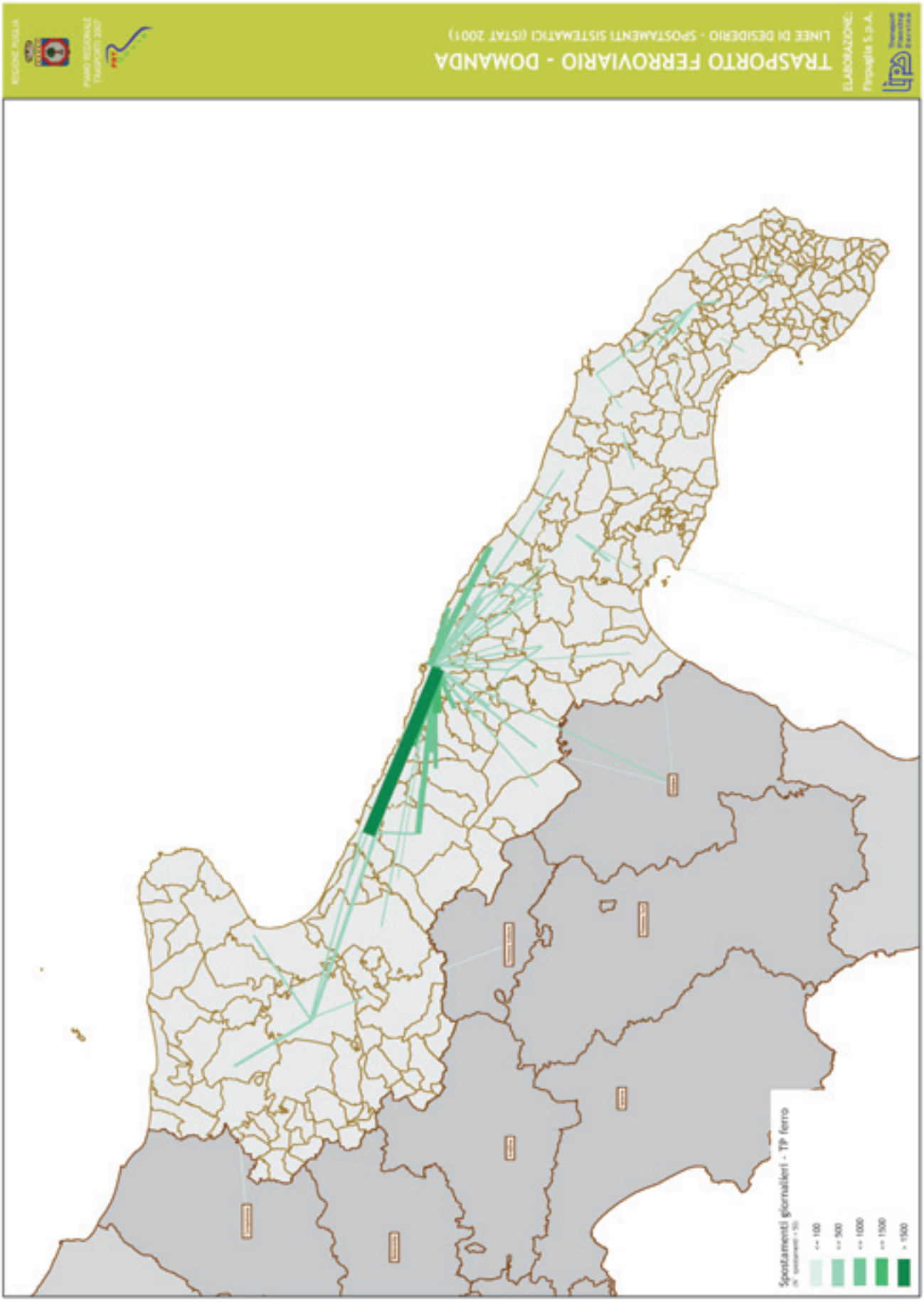

TRASPORTO STRADALE - DOMANDA AUTO (CONDUCENTE)
LINEE DI DESIDERIO - SPOSTAMENTI SISTEMATICI GENERATI/ATTRATTI - PROV. BARI (ISTAT 2001)
ELABORAZIONE:
Spostamenti giornalieri - auto come conducente
Domanda generata
Domanda attratta

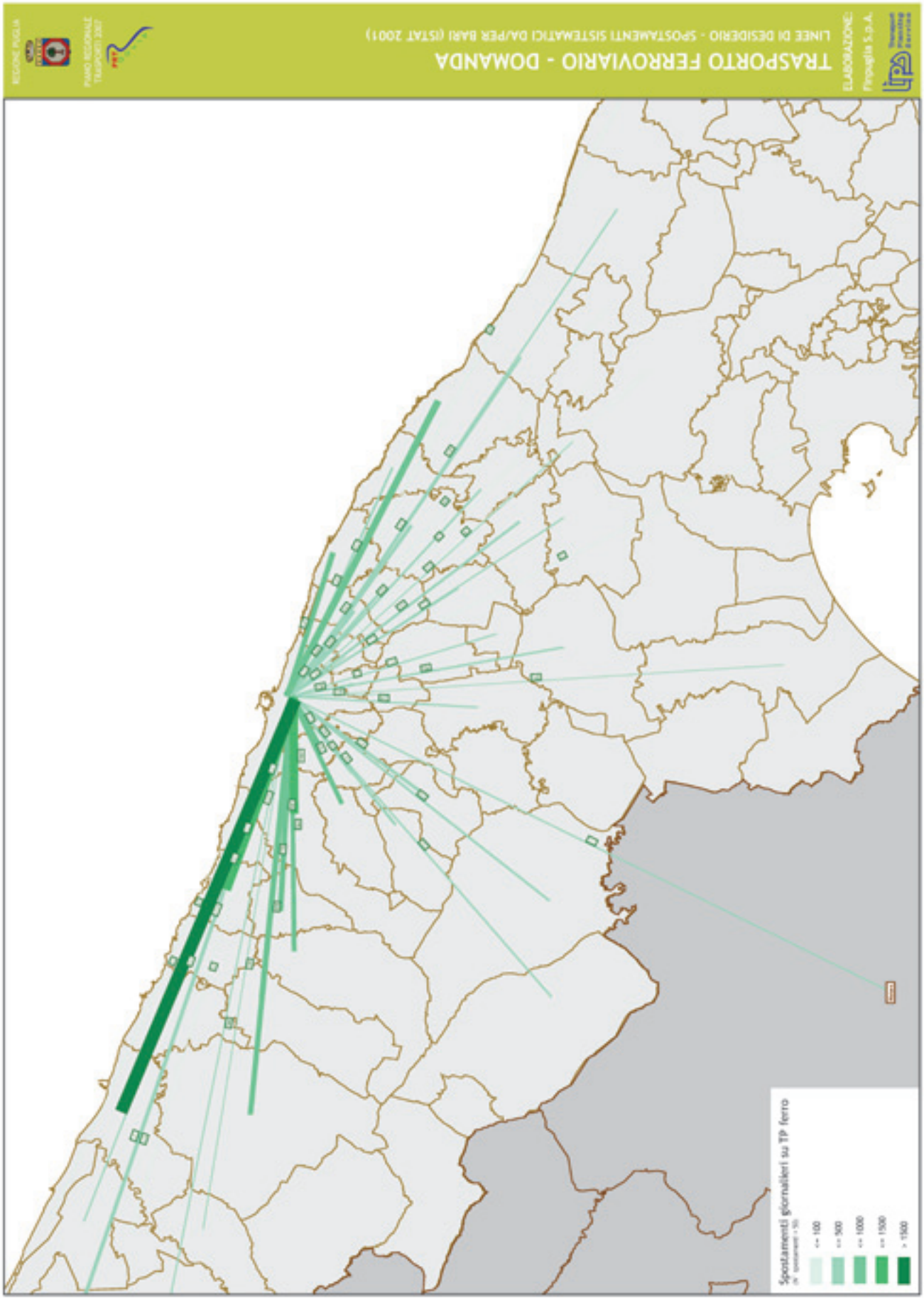

REGIONE PUGLIA
PIANO REGIONALE TRASPORTI 2007
TRASPORTO STRADALE - DOMANDA AUTO (CONDUCENTE)
LINEE DI DESIDERIO - SPOSTAMENTI SISTEMATICI GENERATI/ATTRATTI - PROV. BRINDISI (ISTAT 2001)
ELABORAZIONE:
Spostamenti giornalieri - auto come conducente
Domanda generata
Domanda attratta

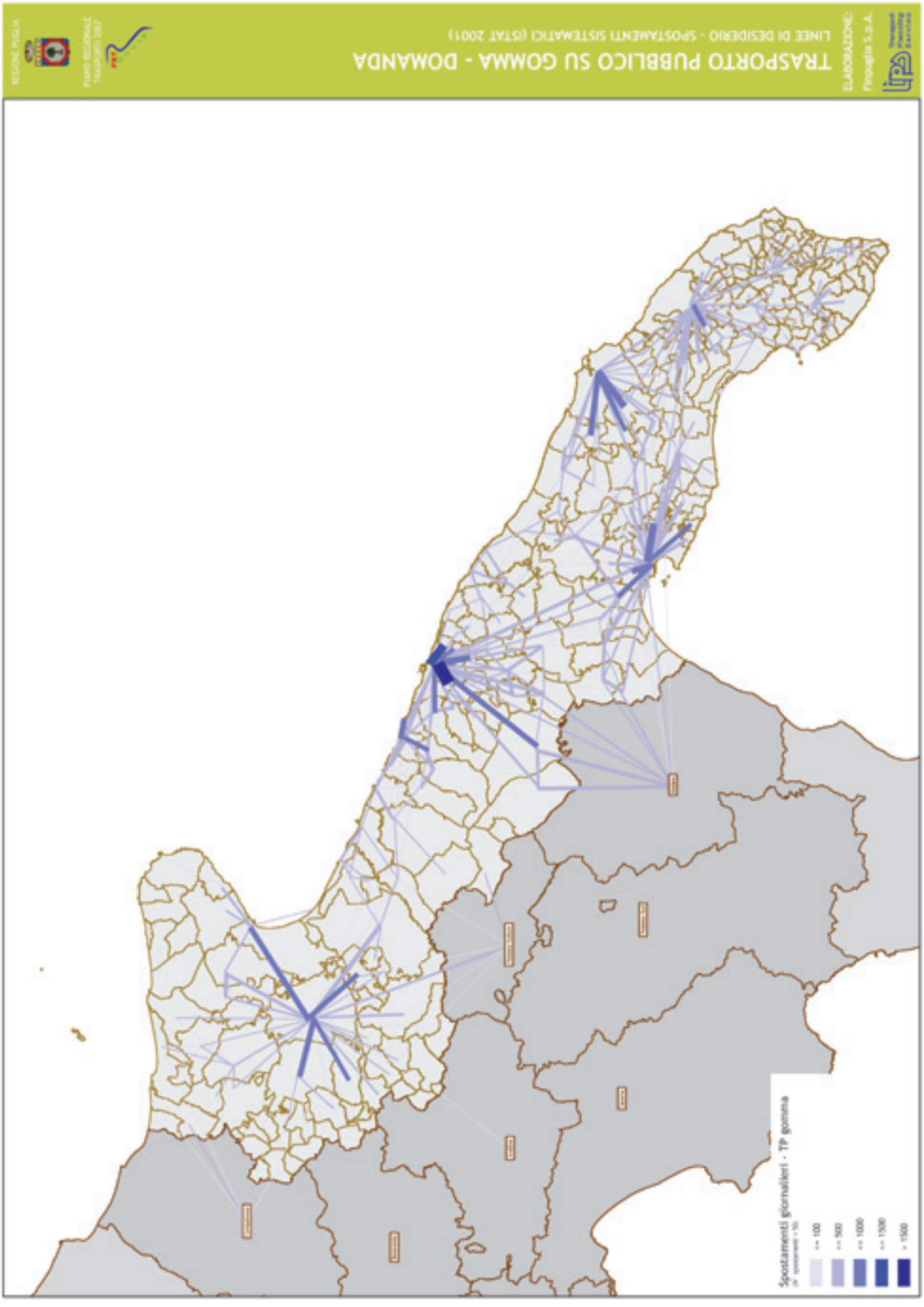

TRASPORTO STRADALE - DOMANDA AUTO (CONDUCENTE)
LINEE DI DESIDERIO - SPOSTAMENTI SISTEMATICI GENERATI/ATTRATTI - PROV. FOGGIA (ISTAT 2001)
ELABORAZIONE:
Spostamenti giornalieri - auto come conducente
domanda generata
domanda attratta

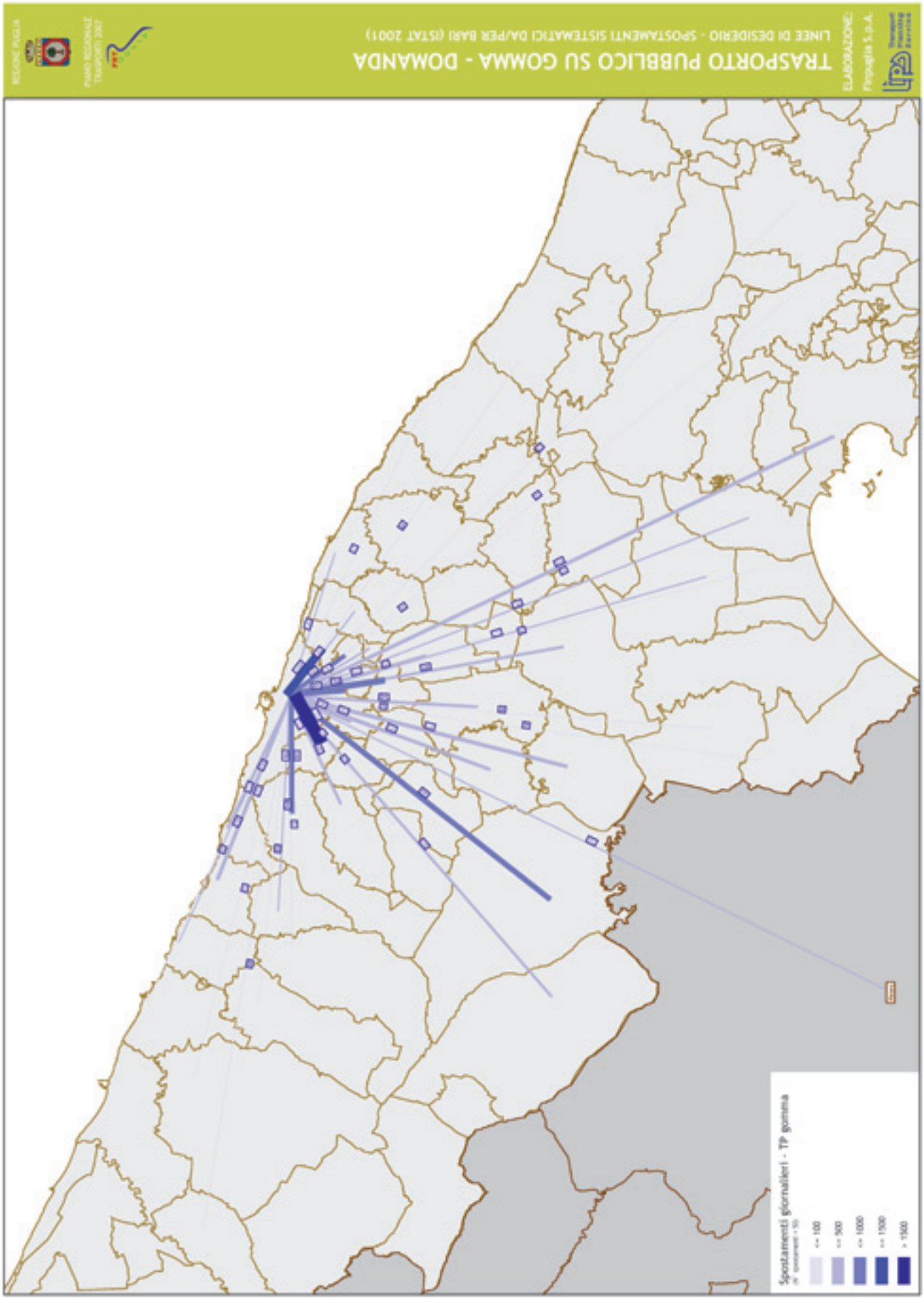

REGIONE PUGLIA
PIANO REGIONALE TRASPORTI 2007
TRASPORTO STRADALE - DOMANDA AUTO (CONDUCENTE)
LINEE DI DESIDERIO - SPOSTAMENTI SISTEMATICI GENERATI/ATTRATTI - PROV. LECCE (ISTAT 2001)
ELABORAZIONE:
Spostamenti giornalieri - auto come conducente
Domanda generata
Domanda attratta

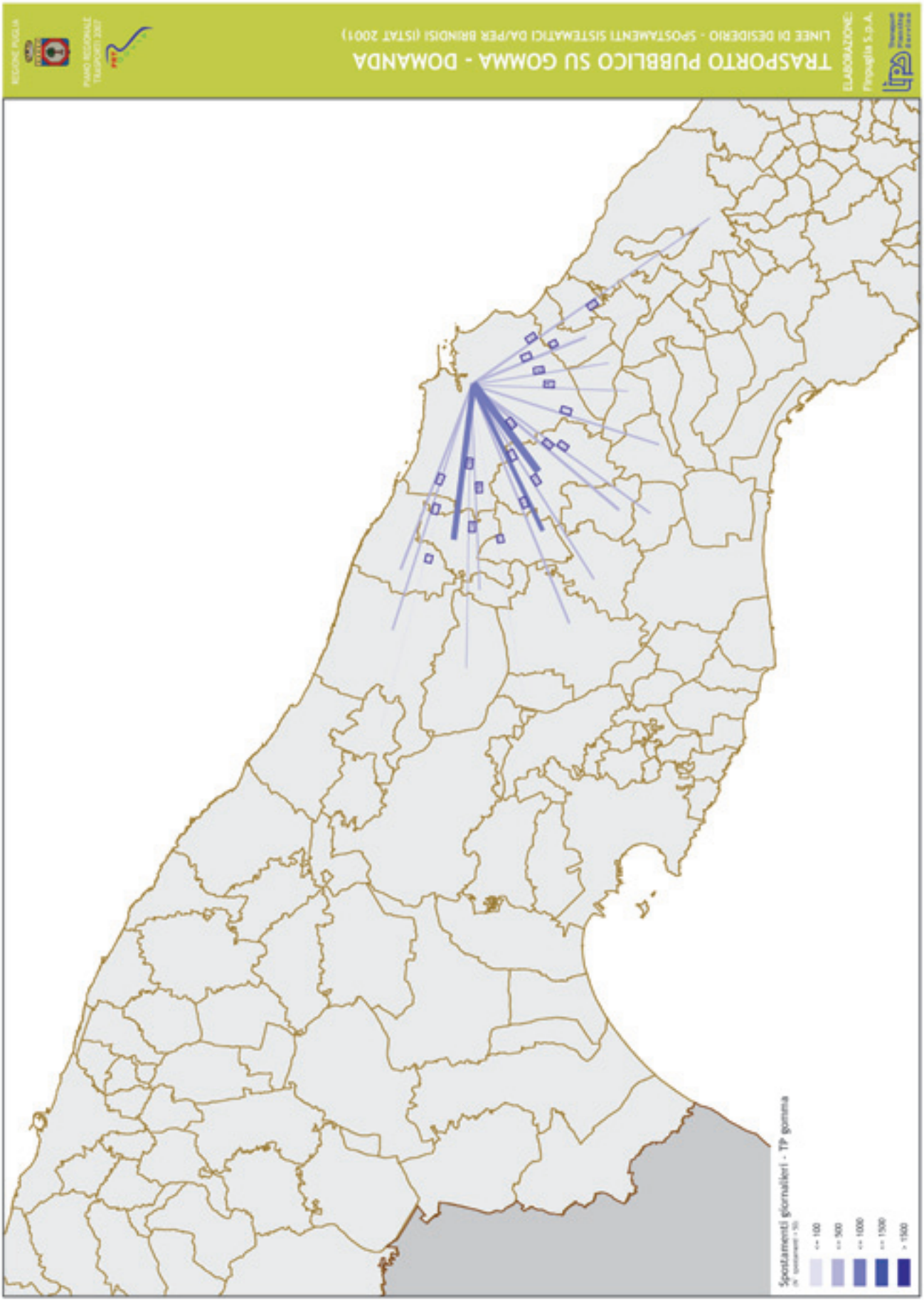

TRASPORTO STRADALE - DOMANDA AUTO (CONDUCENTE)
LINEE DI DESIDERIO - SPOSTAMENTI SISTEMATICI GENERATI/ATTRATTI - PROV. TARANTO (ISTAT 2001)
ELABORAZIONE:
Spostamenti giornalieri - auto come conducente
Domanda generata
Domanda attratta

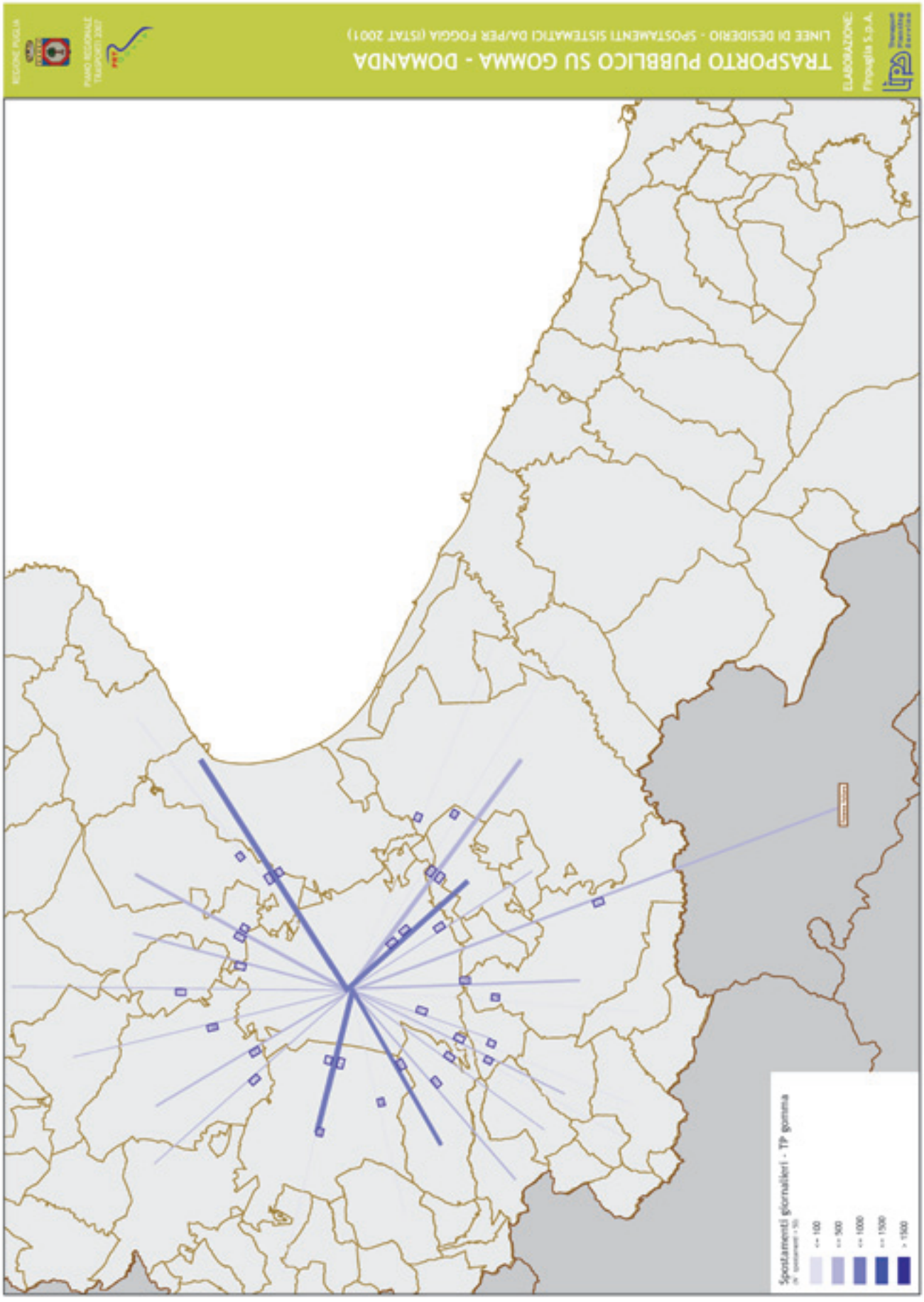

REGIONE PUGLIA
PIANO REGIONALE TRASPORTI 2007
TRASPORTO FERROVIARIO - DOMANDA
LINEE DI DESIDERIO - SPOSTAMENTI SISTEMATICI (ISTAT 2001)
ELABORAZIONE:
Spostamenti giornalieri - TP ferro
<= 100
<= 500
<= 1000
<= 1500
> 1500

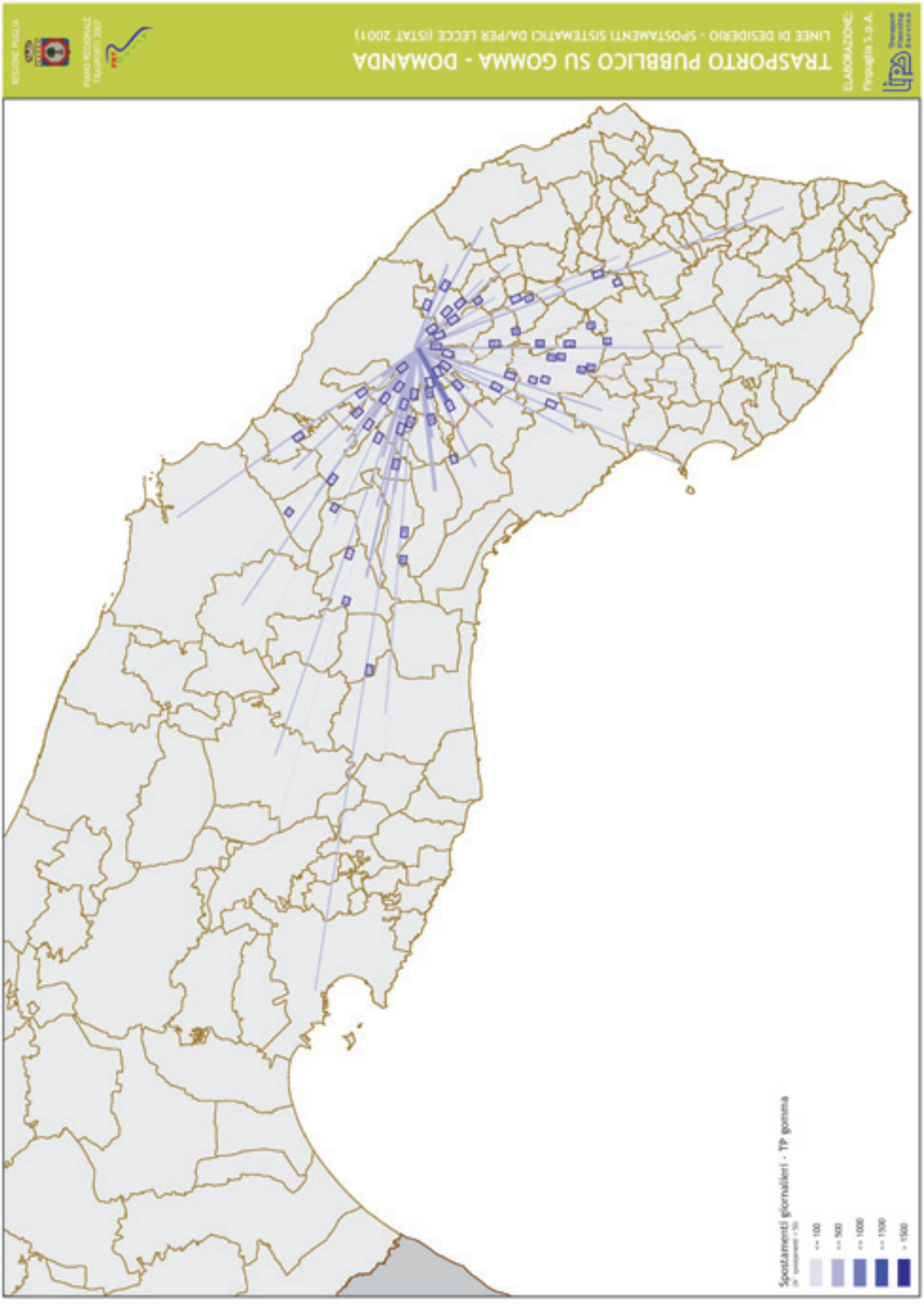

REGIONE PUGLIA
PIANO REGIONALE TRASPORTI 2007
TRASPORTO FERROVIARIO - DOMANDA
LINEE DI DESIDERIO - SPOSTAMENTI SISTEMATICI DA/PER BARI (ISTAT 2001)
ELABORAZIONE:
Progetto S.p.A.
Spostamenti giornalieri su TP ferro
<= 100
<= 500
<= 1000
<= 1500
> 1500

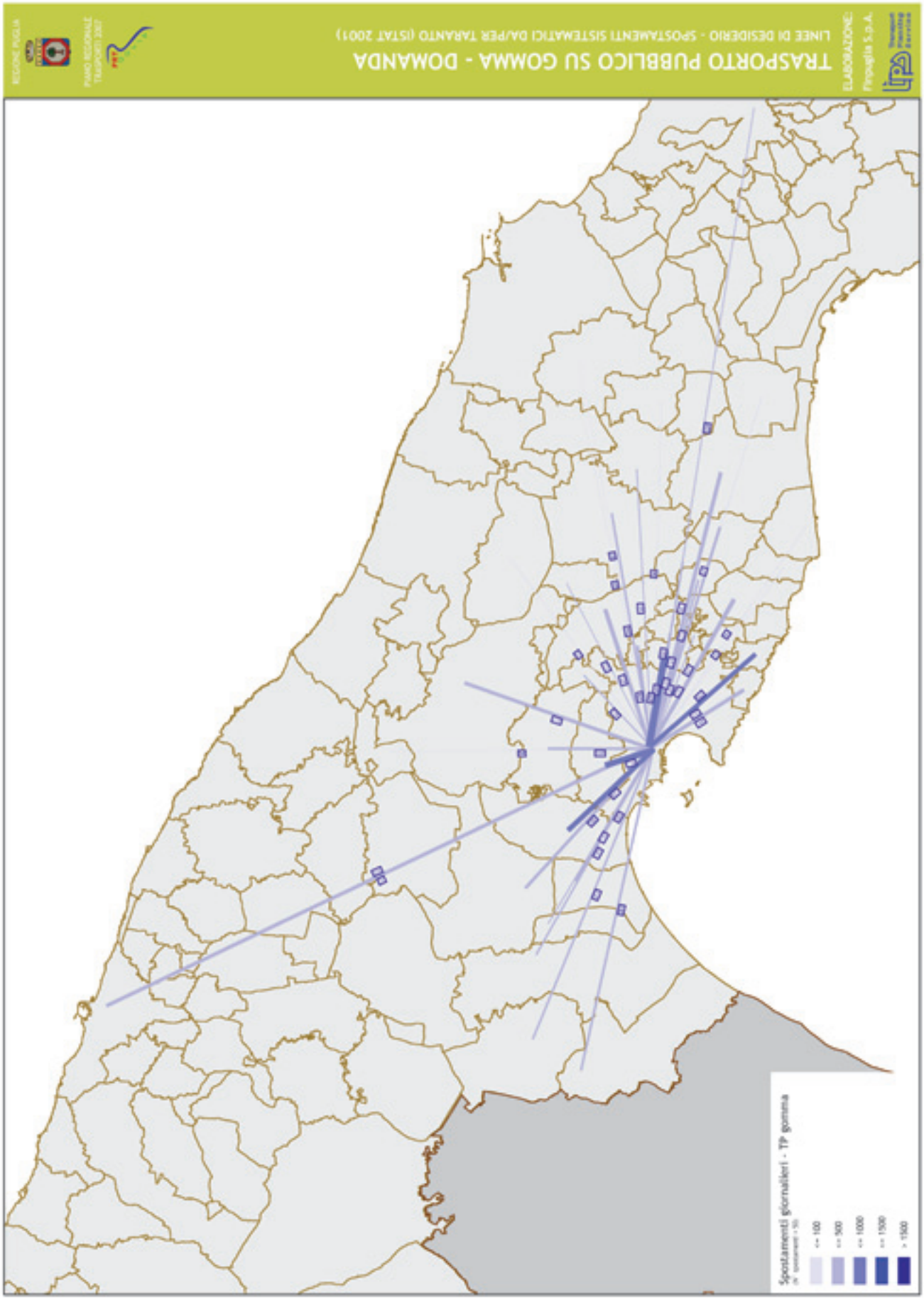

REGIONE PUGLIA
PIANO REGIONALE TRASPORTI 2007
TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA - DOMANDA
LINEE DI DESIDERIO - SPOSTAMENTI SISTEMATICI (ISTAT 2001)
ELABORAZIONE:
Progetto S.p.A.
Spostamenti giornalieri - TP gomma
<= 100
<= 500
<= 1000
<= 1500
> 1500

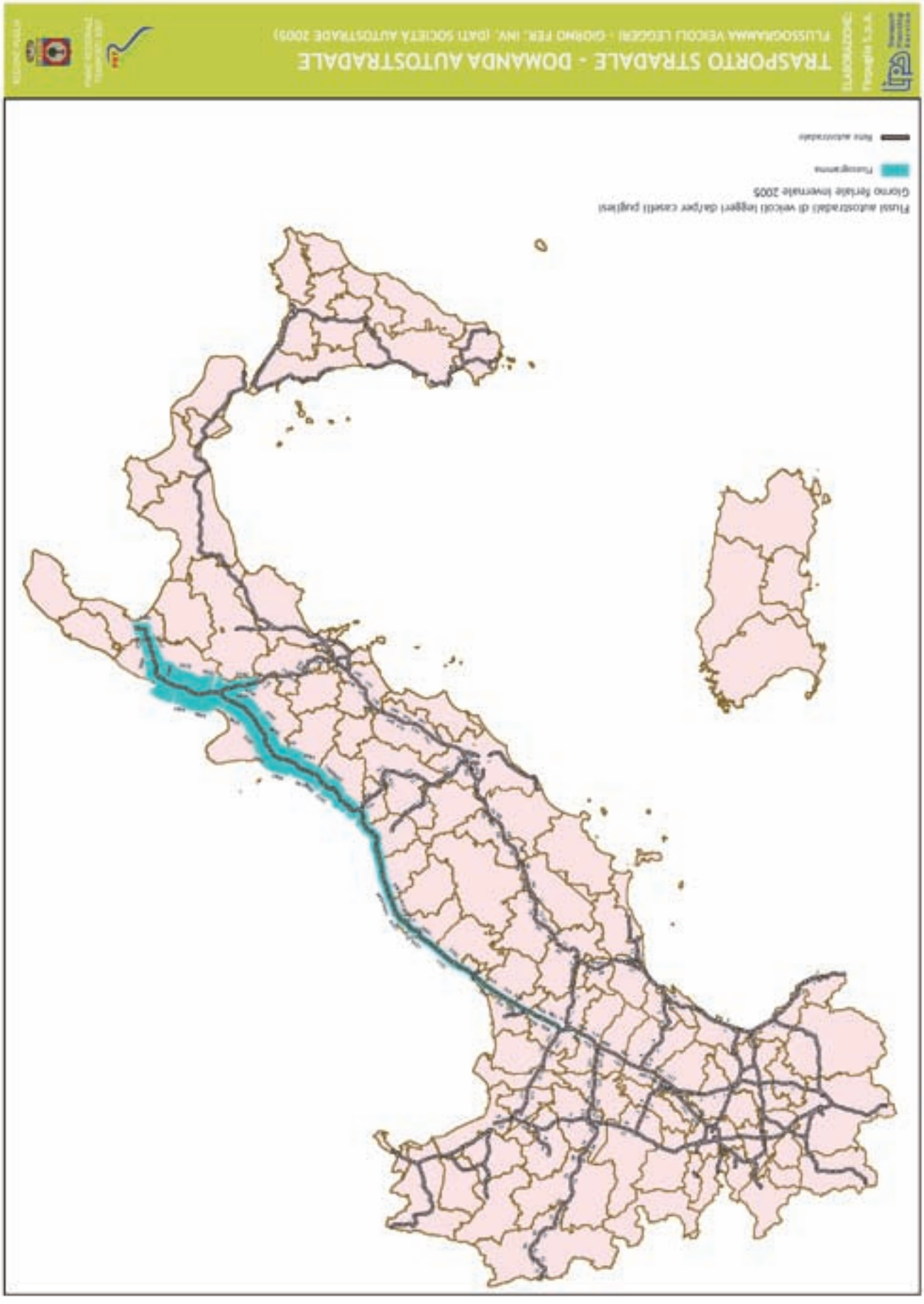

TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA - DOMANDA
LINEE DI DESIDERIO - SPOSTAMENTI SISTEMATICI DA/PER BARI (ISTAT 2001)
ELABORAZIONE:
Spostamenti giornalieri - TP gomma
<= 100
<= 500
<= 1000
<= 1500
> 1500

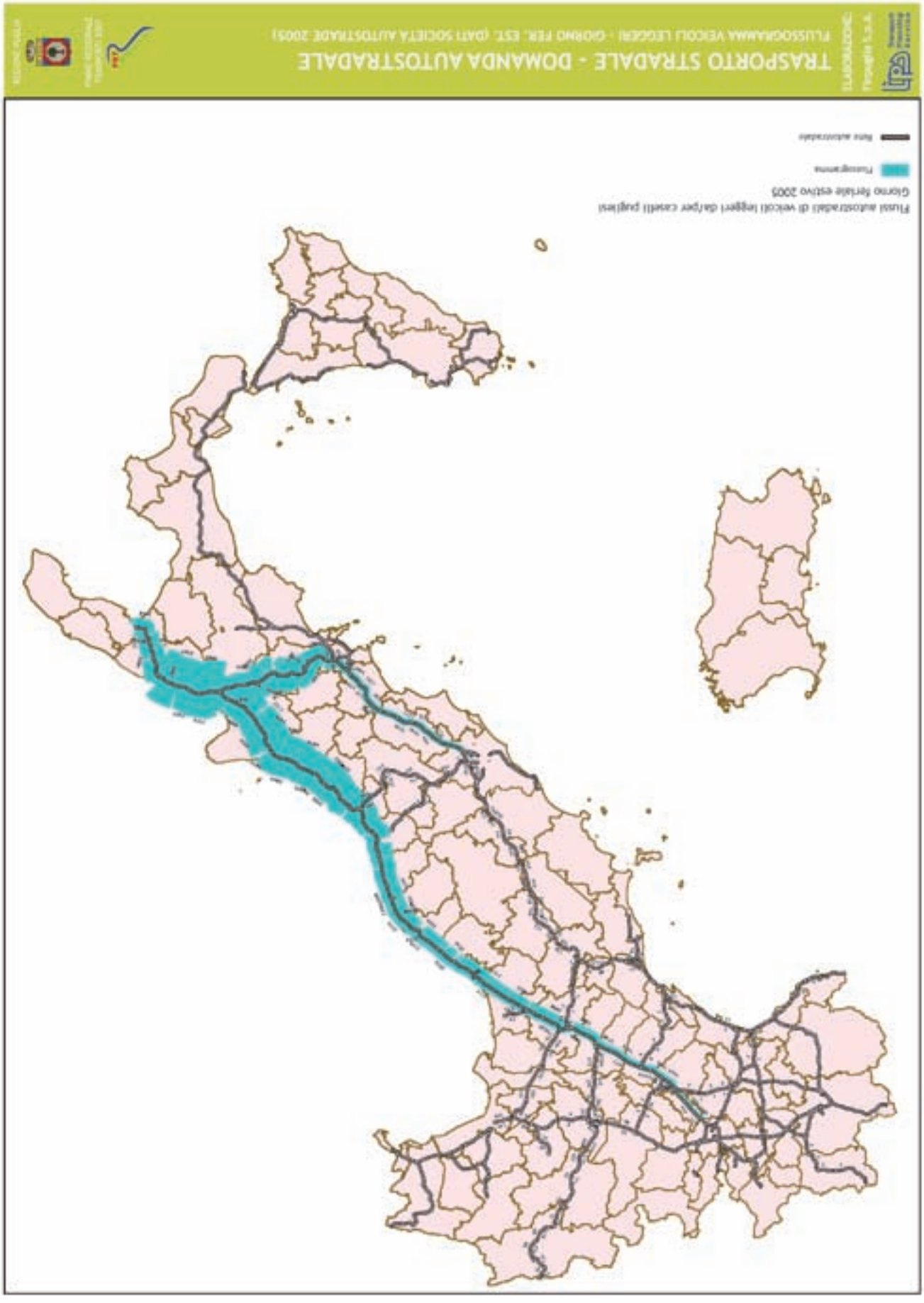

TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA - DOMANDA
LINEE DI DESIDERIO - SPOSTAMENTI SISTEMATICI DA/PER BRINDISI (ISTAT 2001)
ELABORAZIONE:
PIANO REGIONALE TRASPORTI 2007
REGIONE PUGLIA
Spostamenti giornalieri - TP gomma
<= 100
<= 500
<= 1000
<= 1500
> 1500

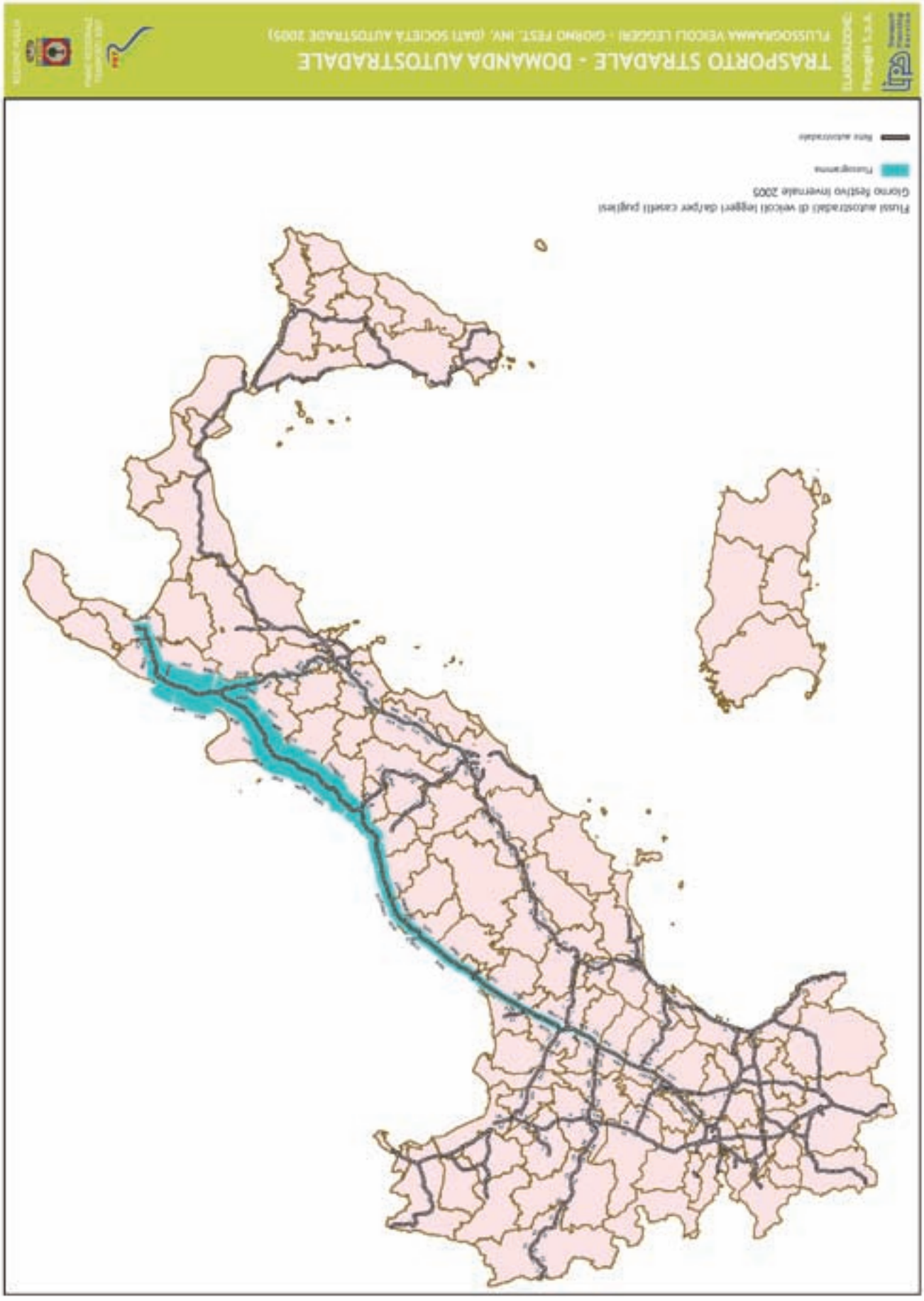

TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA - DOMANDA
LINEE DI DESIDERIO - SPOSTAMENTI SISTEMATICI DA/PER FOGGIA (ISTAT 2001)
ELABORAZIONE:
Spostamenti giornalieri - TP gomma
<= 100
<= 500
<= 1000
<= 1500
> 1500

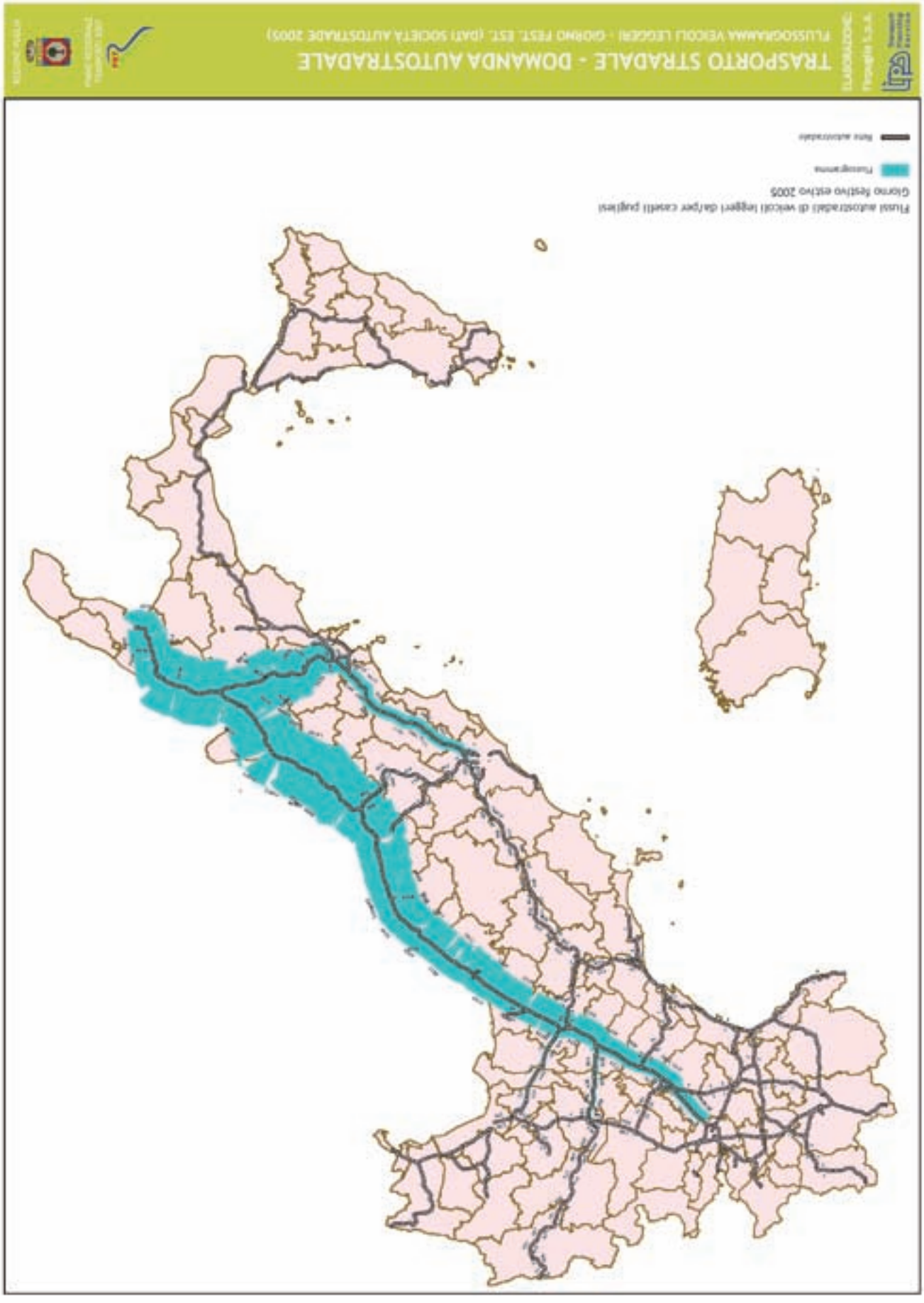

TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA - DOMANDA
LINEE DI DESIDERIO - SPOSTAMENTI SISTEMATICI DA/PER LECCE (ISTAT 2001)
ELABORAZIONE:
Spostamenti giornalieri - TP gomma
<= 100
<= 500
<= 1000
<= 1500
> 1500

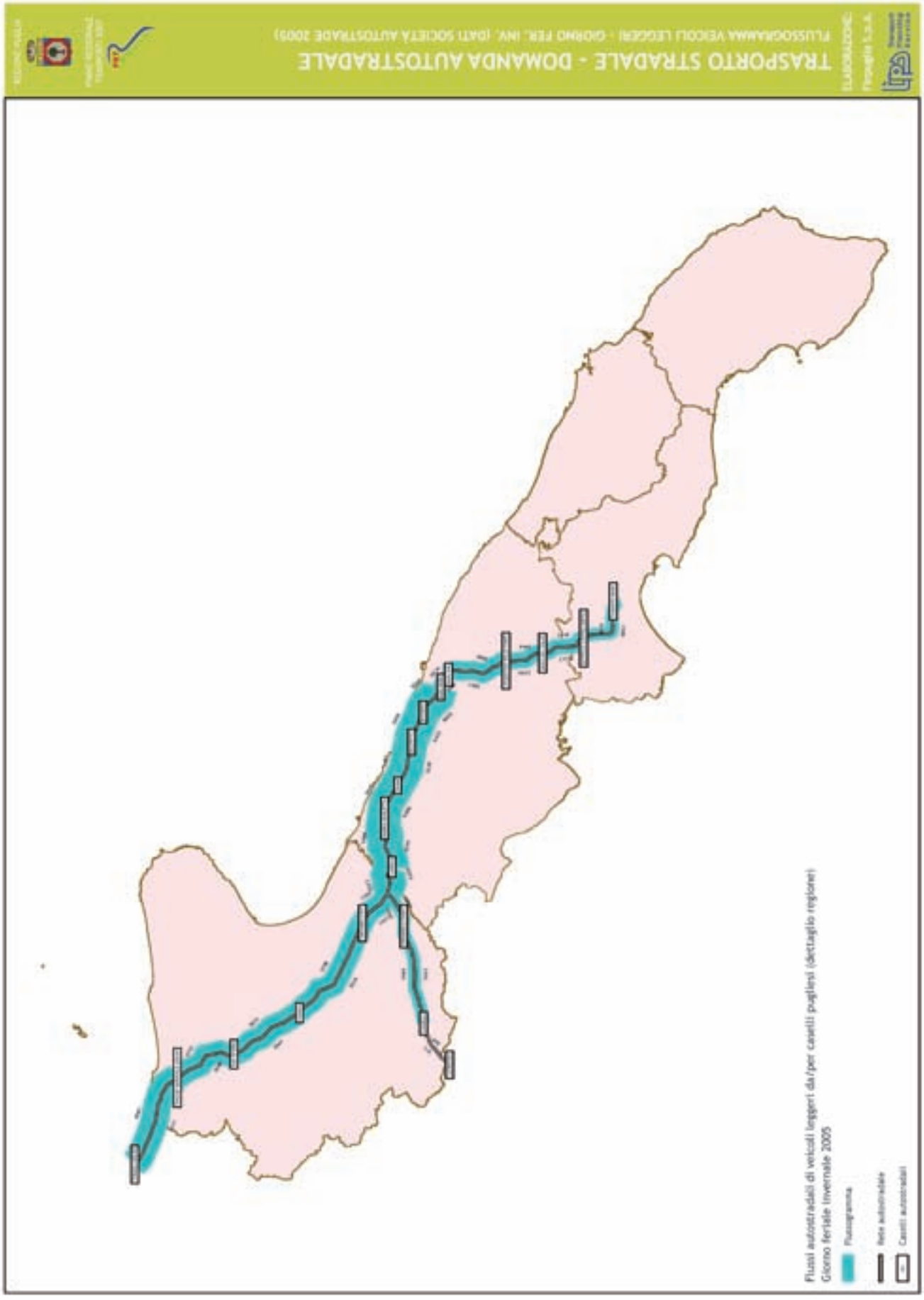

TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA - DOMANDA
LINEE DI DESIDERIO - SPOSTAMENTI SISTEMATICI DA/PER TARANTO (ISTAT 2001)
ELABORAZIONE:
Spostamenti giornalieri - TP gomma
<= 100
<= 500
<= 1000
<= 1500
> 1500

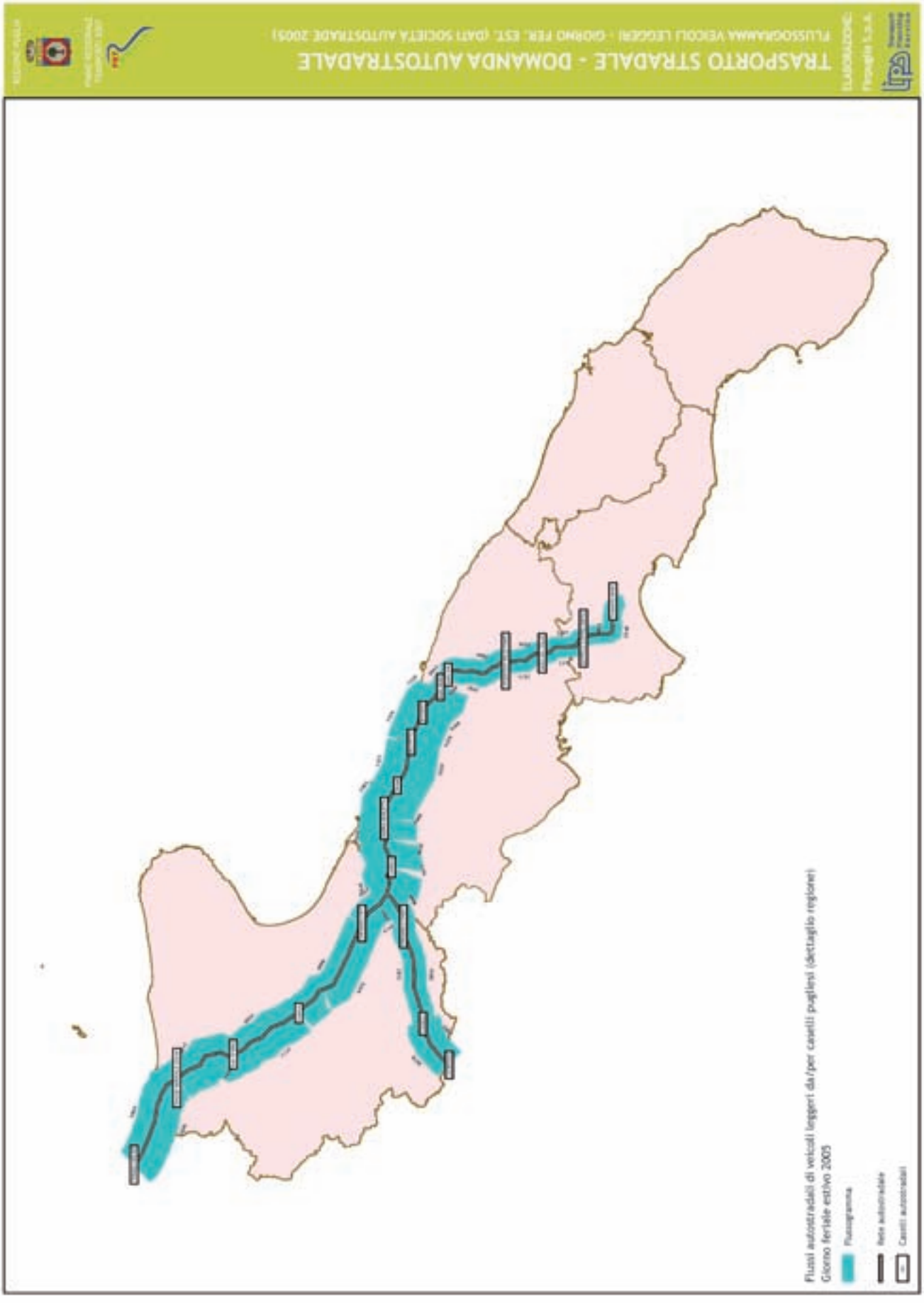

TRASPORTO STRADALE - DOMANDA AUTOSTRADALE
FLUSSOGRAMMA VEICOLI LEGGERI - GIORNO FER. INV. (DATI SOCIETÀ AUTOSTRADE 2005)
ELABORAZIONE:
Flussi autostradali di veicoli leggeri da/per caselli pugliesi
Giorno feriale invernale 2005
Flussogramma
Rete autostradale

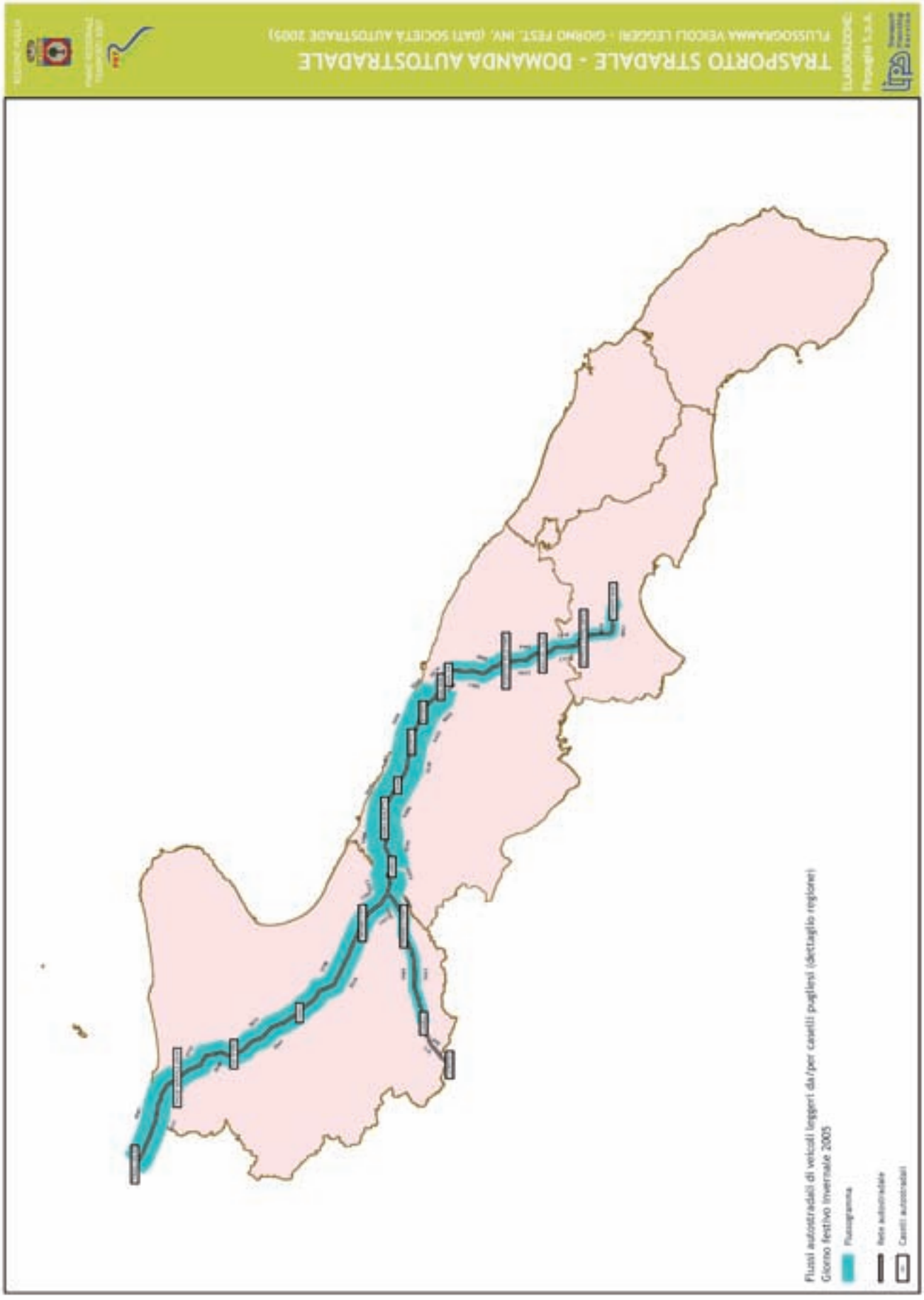

TRASPORTO STRADALE - DOMANDA AUTOSTRADALE
FLUSSOGRAMMA VEICOLI LEGGERI - GIORNO FER. EST. (DATI SOCIETÀ AUTOSTRADE 2005)
Flussi autostradali di veicoli leggeri da/per centri pugliesi
Giorno feriale estivo 2005

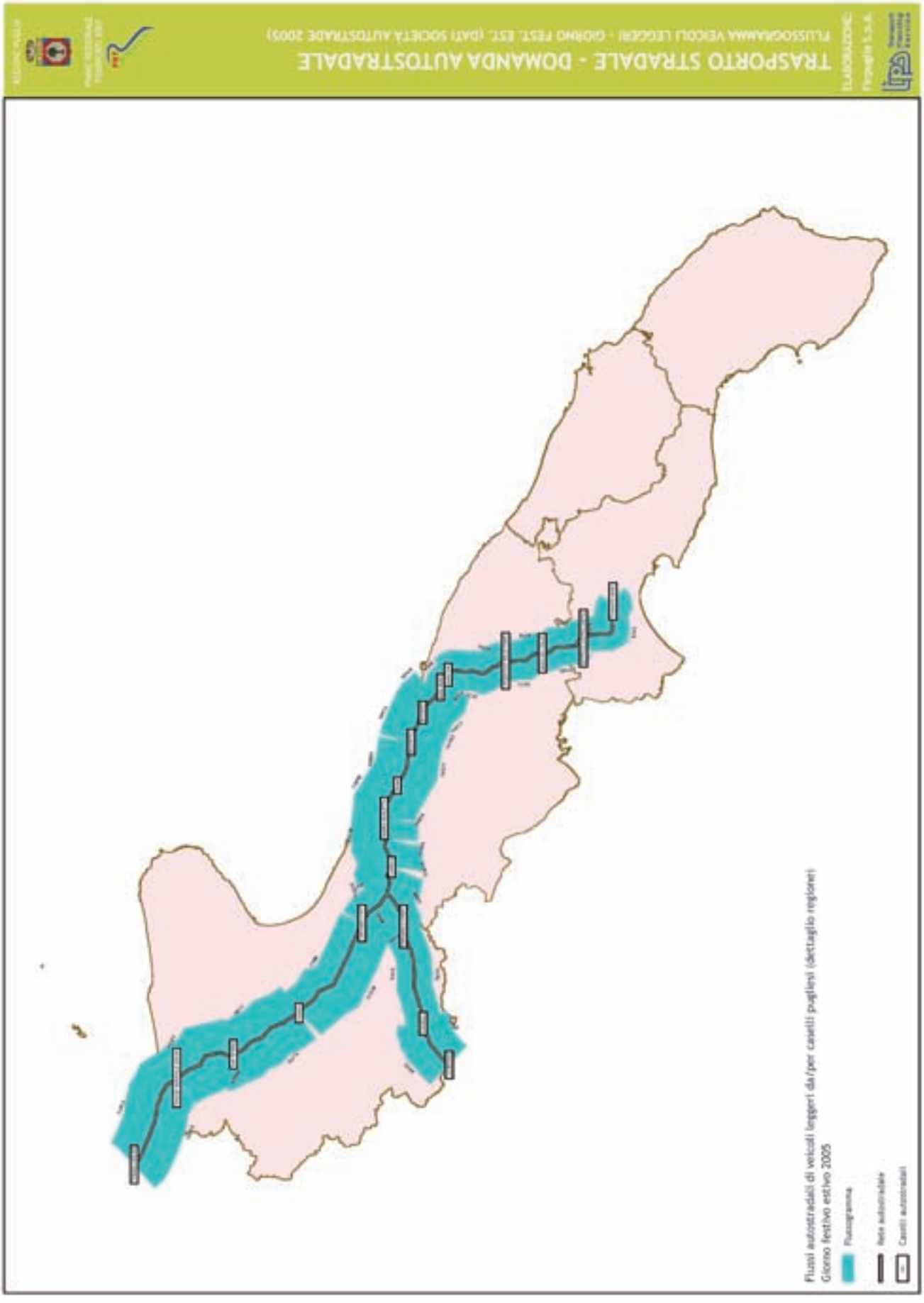

TRASPORTO STRADALE - DOMANDA AUTOSTRADALE
FLUSSOGRAMMA VEICOLI LEGGERI - GIORNO FEST. INV. (DATI SOCIETÀ AUTOSTRADE 2005)
Flussi autostradali di veicoli leggeri da/per caselli pugliesi
Giorno festivo invernale 2005
Flussogramma
Rete autostradale

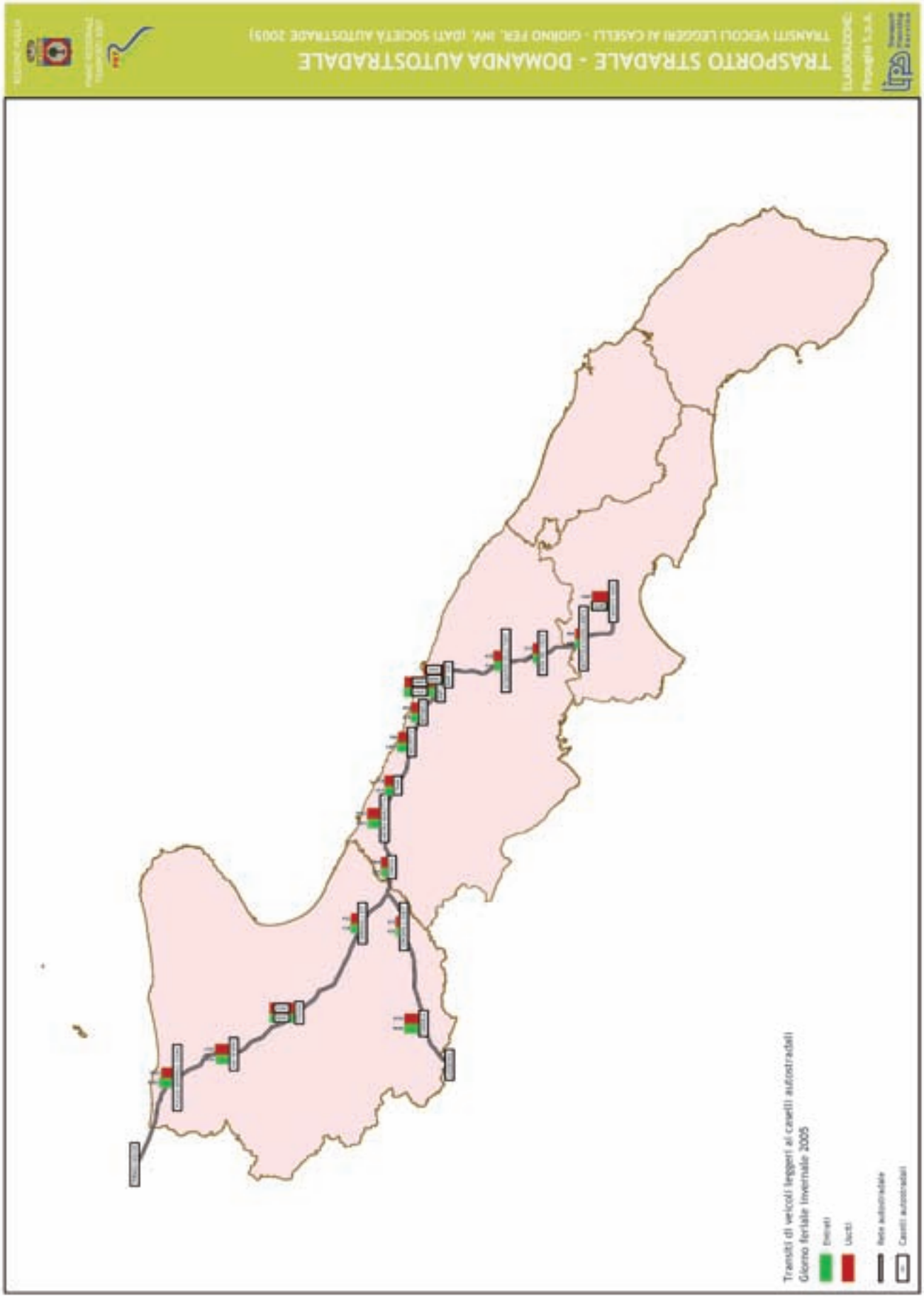

TRASPORTO STRADALE - DOMANDA AUTOSTRADALE
FLUSSOGRAMMA VEICOLI LEGGERI - GIORNO FEST. EST. (DATI SOCIETÀ AUTOSTRADE 2005)
Flussi autostradali di veicoli leggeri da/per caselli pugliesi
Giorno festivo estivo 2005
Flussogramma
Rete autostradale


TRASPORTO STRADALE - DOMANDA AUTOSTRADALE
FLUSSOGRAMMA VEICOLI LEGGERI - GIORNO FER. INV. (DATI SOCIETÀ AUTOSTRADE 2005)
ELABORAZIONE:
Flussi autostradali di veicoli leggeri da/per caselli pugliesi (dettaglio regione)
Giorno feriale invernale 2005
Flussogramma
Rete autostradale
Caselli autostradali


TRASPORTO STRADALE - DOMANDA AUTOSTRADALE
FLUSSOGRAMMA VEICOLI LEGGERI - GIORNO FER. EST. (DATI SOCIETÀ AUTOSTRADE 2005)
ELABORAZIONE:
Flussi autostradali di veicoli leggeri da/per caselli pugliesi (dettaglio regione)
Giorno feriale estivo 2005
Rete autostradale
Caselli autostradali

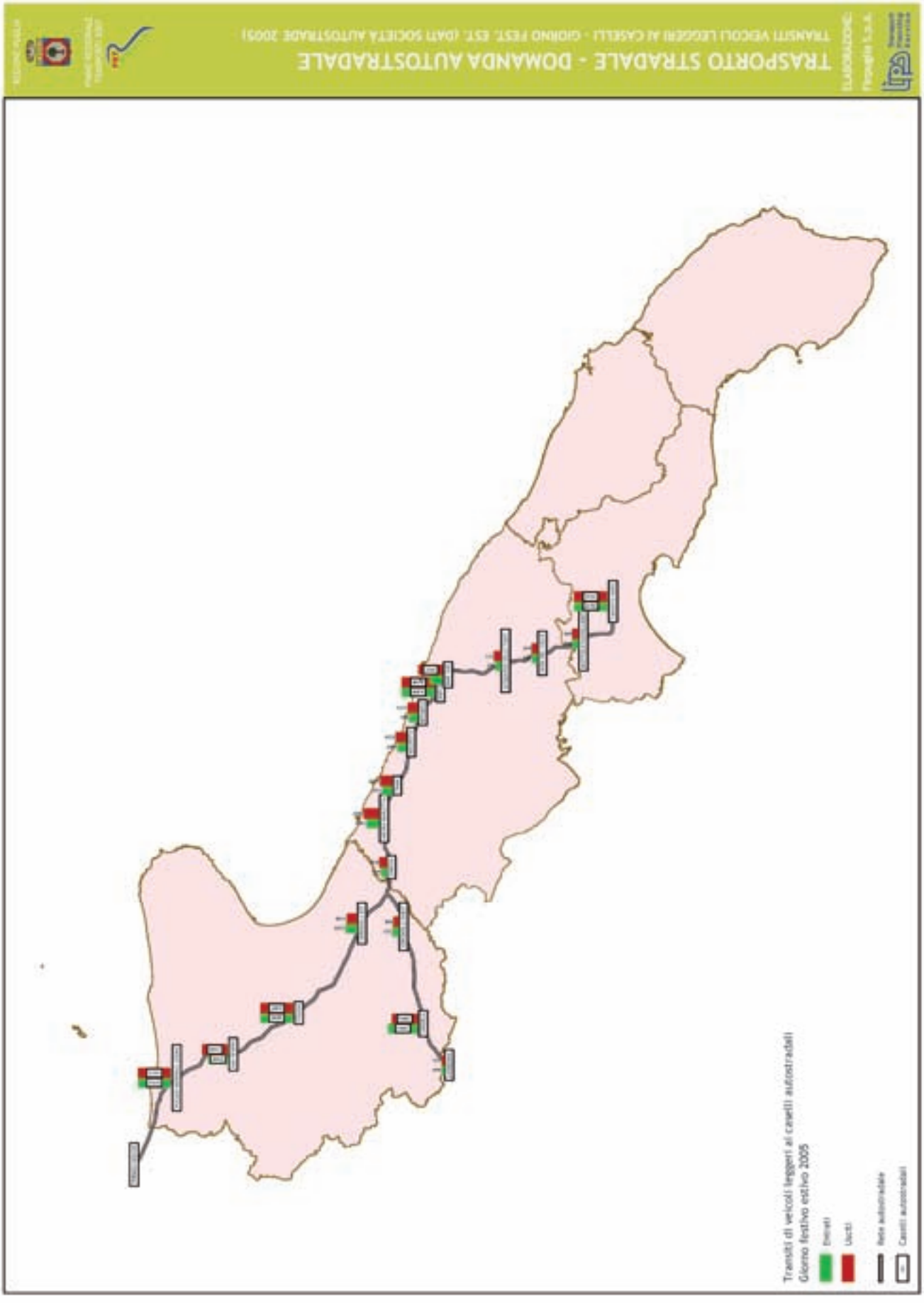

TRASPORTO STRADALE - DOMANDA AUTOSTRADALE
FLUSSOGRAMMA VEICOLI LEGGERI - GIORNO FEST. INV. (DATI SOCIETÀ AUTOSTRADE 2005)
ELABORAZIONE:
Flussi autostradali di veicoli leggeri da/per caselli pugliesi (dettaglio regioni)
Giorno festivo invernale 2005
Flussogramma
Rete autostradale
Caselli autostradali

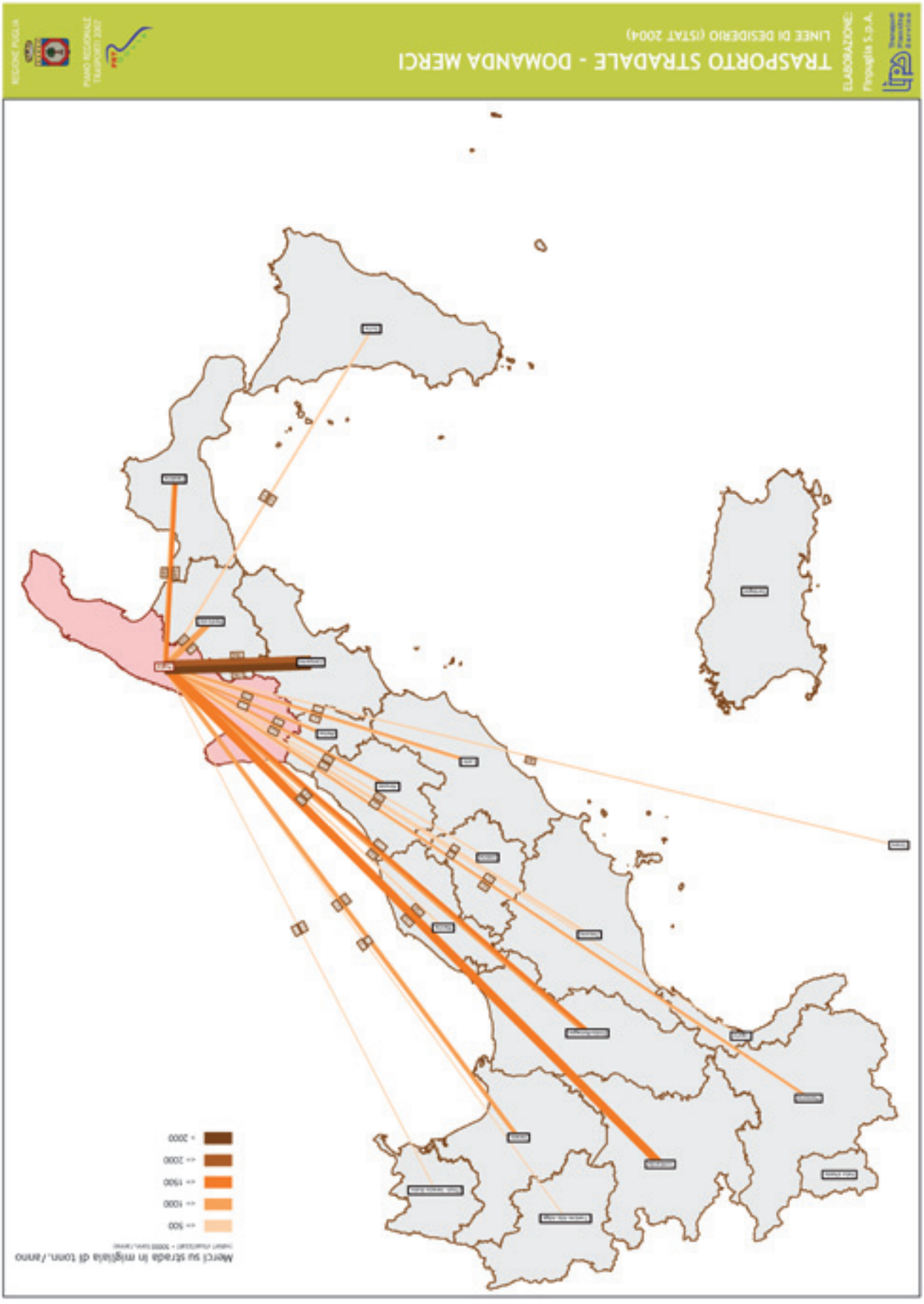

TRASPORTO STRADALE - DOMANDA AUTOSTRADALE
FLUSSOGRAMMA VEICOLI LEGGERI - GIORNO FEST. EST. (DATI SOCIETÀ AUTOSTRADE 2005)
ELABORAZIONE:
Flussi autostradali di veicoli leggeri da/per caselli pugliesi (dettaglio regione)
Giorno festivo estivo 2005
Flussogramma
Rete autostradale
Caselli autostradali

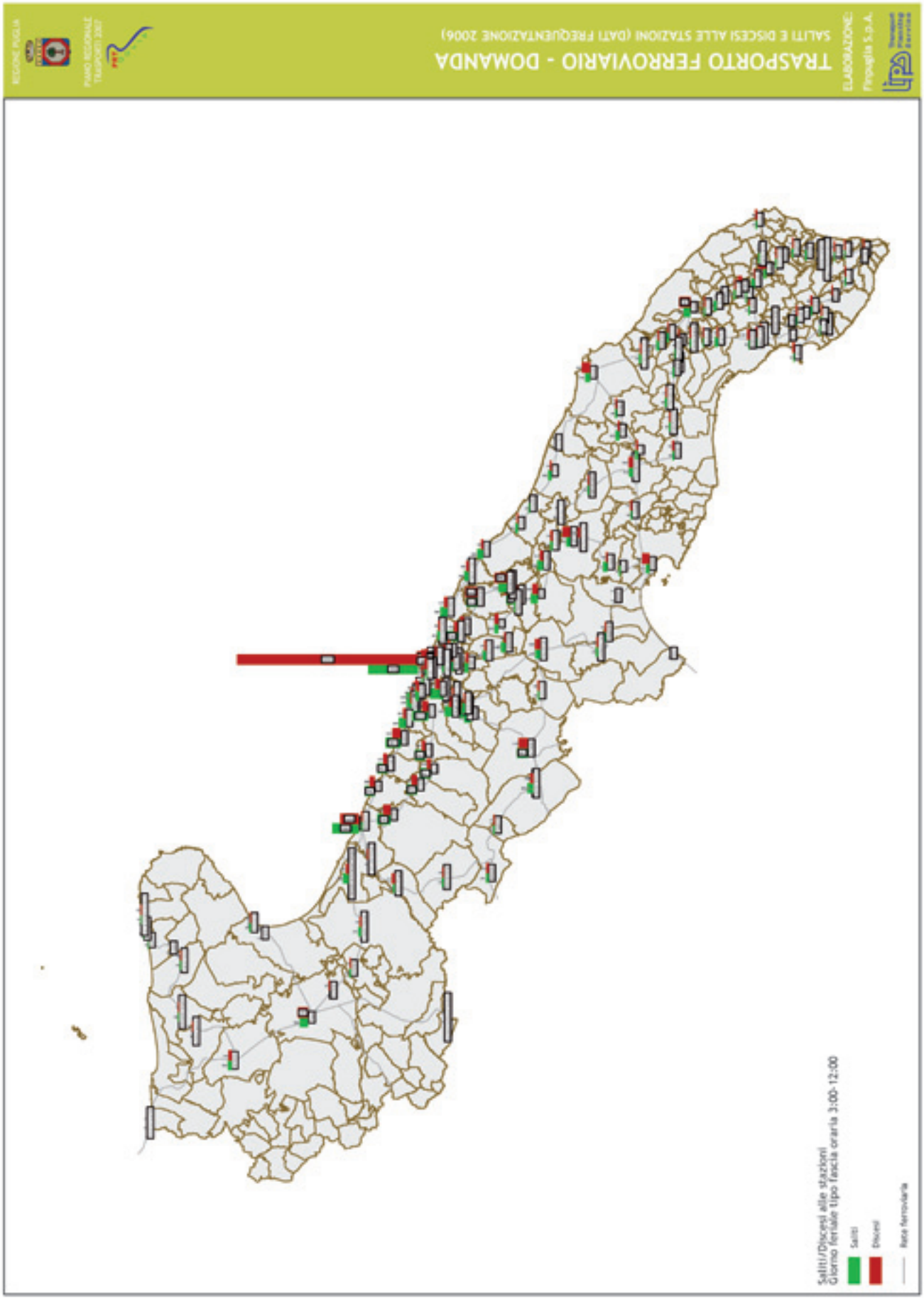

TRASPORTO STRADALE - DOMANDA AUTOSTRADALE
TRANSITI VEICOLI LEGGERI AI CASELLI - GIORNO FER. INV. (DATI SOCIETÀ AUTOSTRADE 2005)
Transiti di veicoli leggeri ai caselli autostradali
Giorno feriale invernale 2005
Entrati
Uscti
Rete autostradale
Caselli autostradali

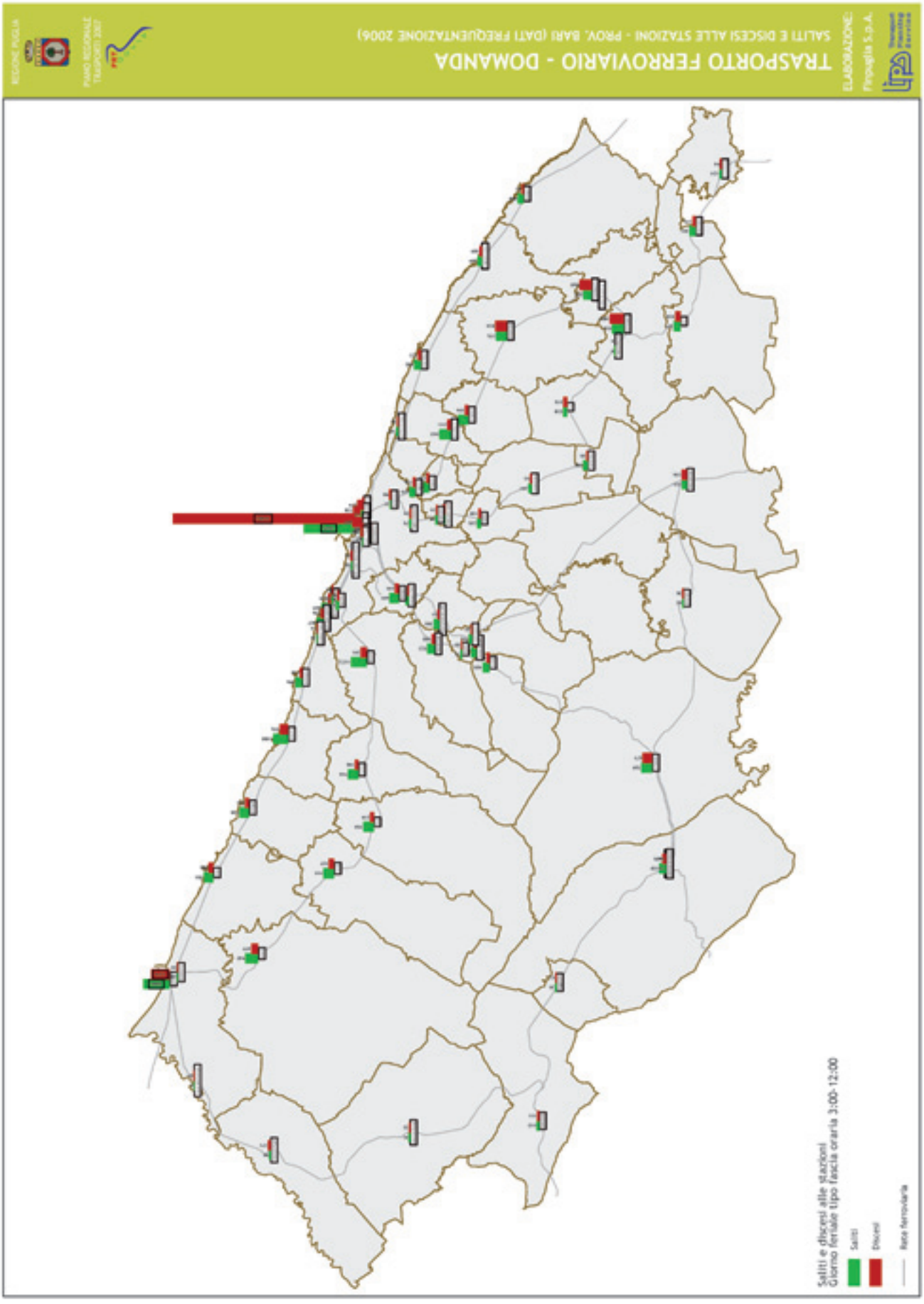
TRASPORTO STRADALE - DOMANDA AUTOSTRADALE
TRANSITI VEICOLI LEGGERI AI CASELLI - GIORNO FER. EST. (DATI SOCIETÀ AUTOSTRADE 2005)
ELABORAZIONE:
Progetto S.r.l.
Transiti di veicoli leggeri ai caselli autostradali
Giorno feriale estivo 2005
Entrati
Usciti
Rete autostradale
Caselli autostradali

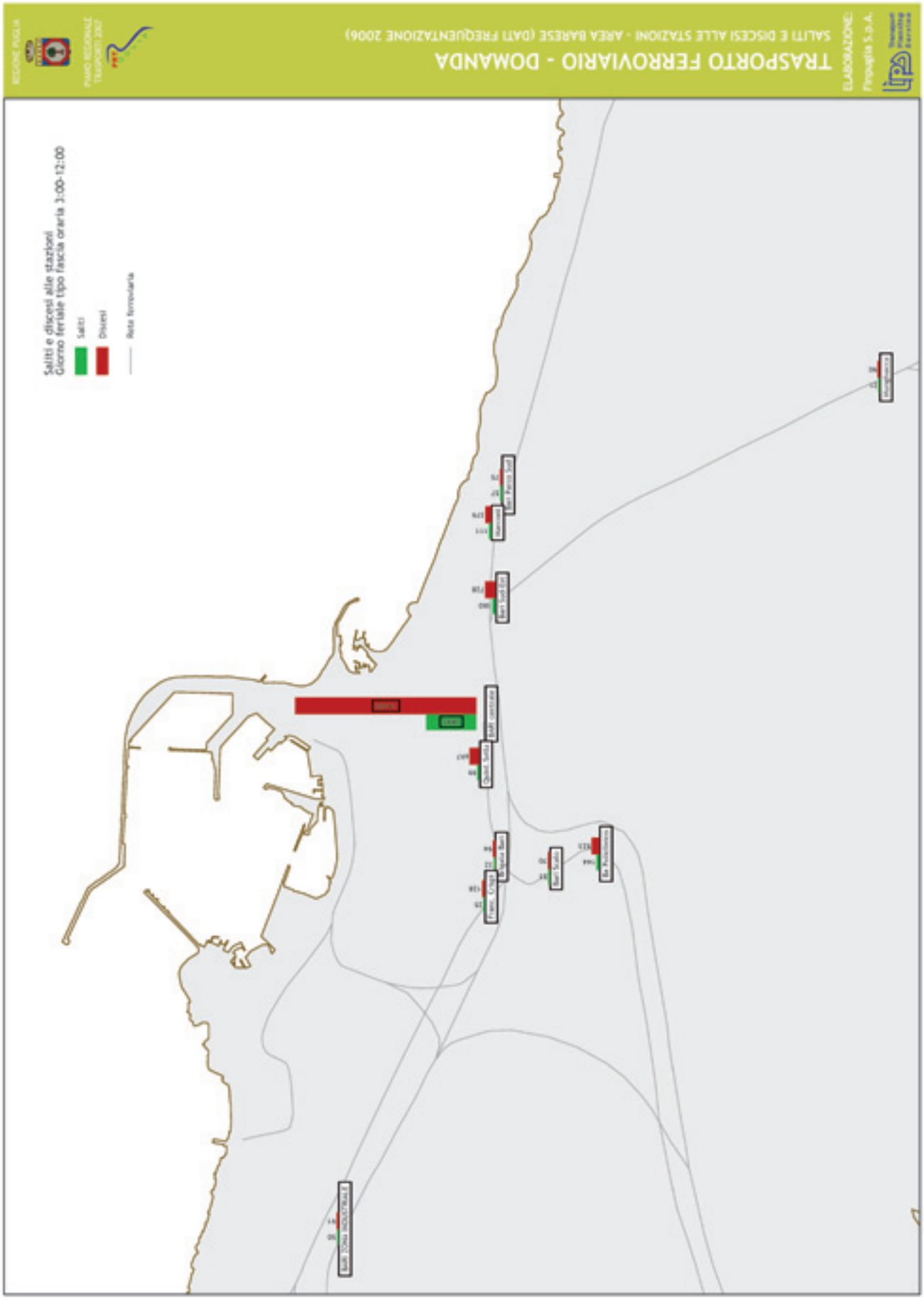
TRASPORTO STRADALE - DOMANDA AUTOSTRADALE
TRANSITI VEICOLI LEGGERI AI CASELLI - GIORNO FEST. INV. (DATI SOCIETÀ AUTOSTRADE 2005)
ELABORAZIONE:
Transiti di veicoli leggeri ai caselli autostradali
Giorno festivo invernale 2005
Entrati
Usciti
Rete autostradale
Caselli autostradali

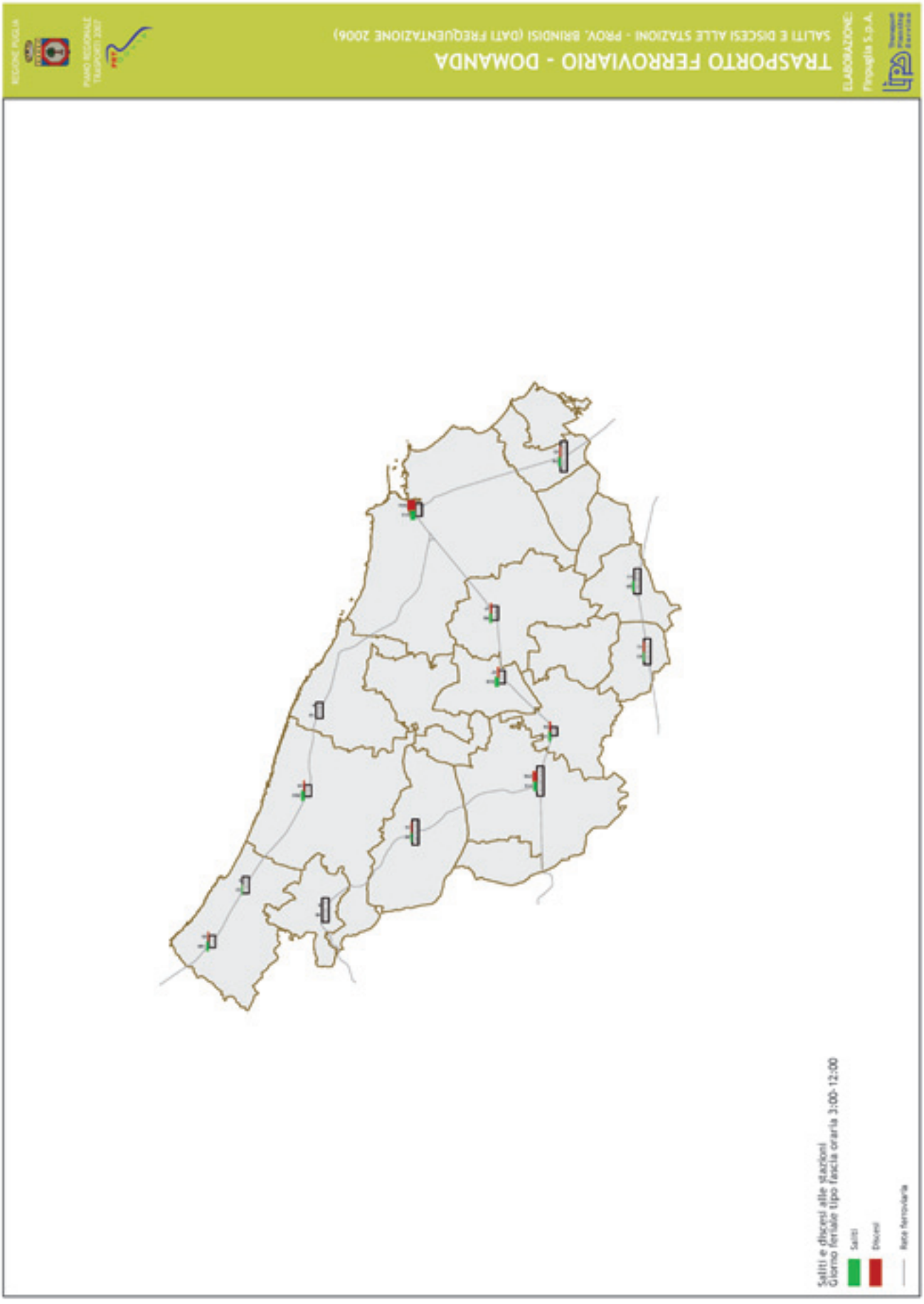

TRASPORTO STRADALE - DOMANDA AUTOSTRADALE
TRANSITI VEICOLI LEGGERI AI CASELLI - GIORNO FEST. EST. (DATI SOCIETÀ AUTOSTRADE 2005)
ELABORAZIONE:
Transiti di veicoli leggeri ai caselli autostradali
Giorno festivo estivo 2005
Entrati
Usciti
Rete autostradale
Caselli autostradali

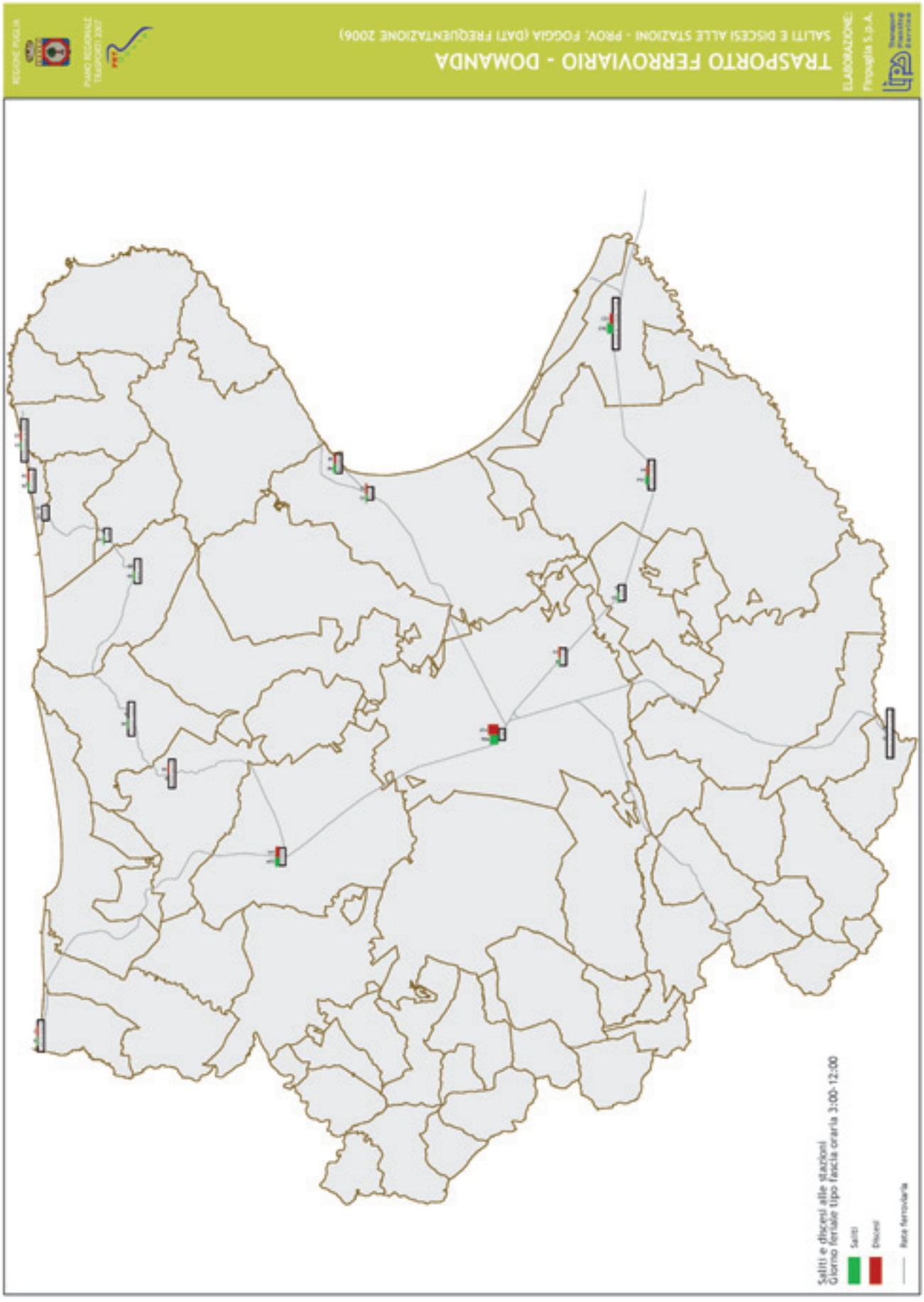

TRASPORTO STRADALE - DOMANDA MERCI
LINEE DI DESIDERIO (ISTAT 2004)
ELABORAZIONE:
REGIONE PUGLIA
PIANO REGIONALE TRASPORTI 2007
Merci su strada in migliaia di tonn. / anno
<= 500
<= 1000
<= 1500
<= 2000
> 2000


REGIONE PUGLIA
PIANO REGIONALE TRASPORTI 2007
TRASPORTO FERROVIARIO - DOMANDA
SALITI E DISCESI ALLE STAZIONI (DATI FREQUENTAZIONE 2006)
ELABORAZIONE:
Trasporti Territorio Ferrovie
Saliti/Discesi alle stazioni
Giorno feriale tipo fascia oraria 3:00-12:00
Saliti
Discesi
Rete ferroviaria

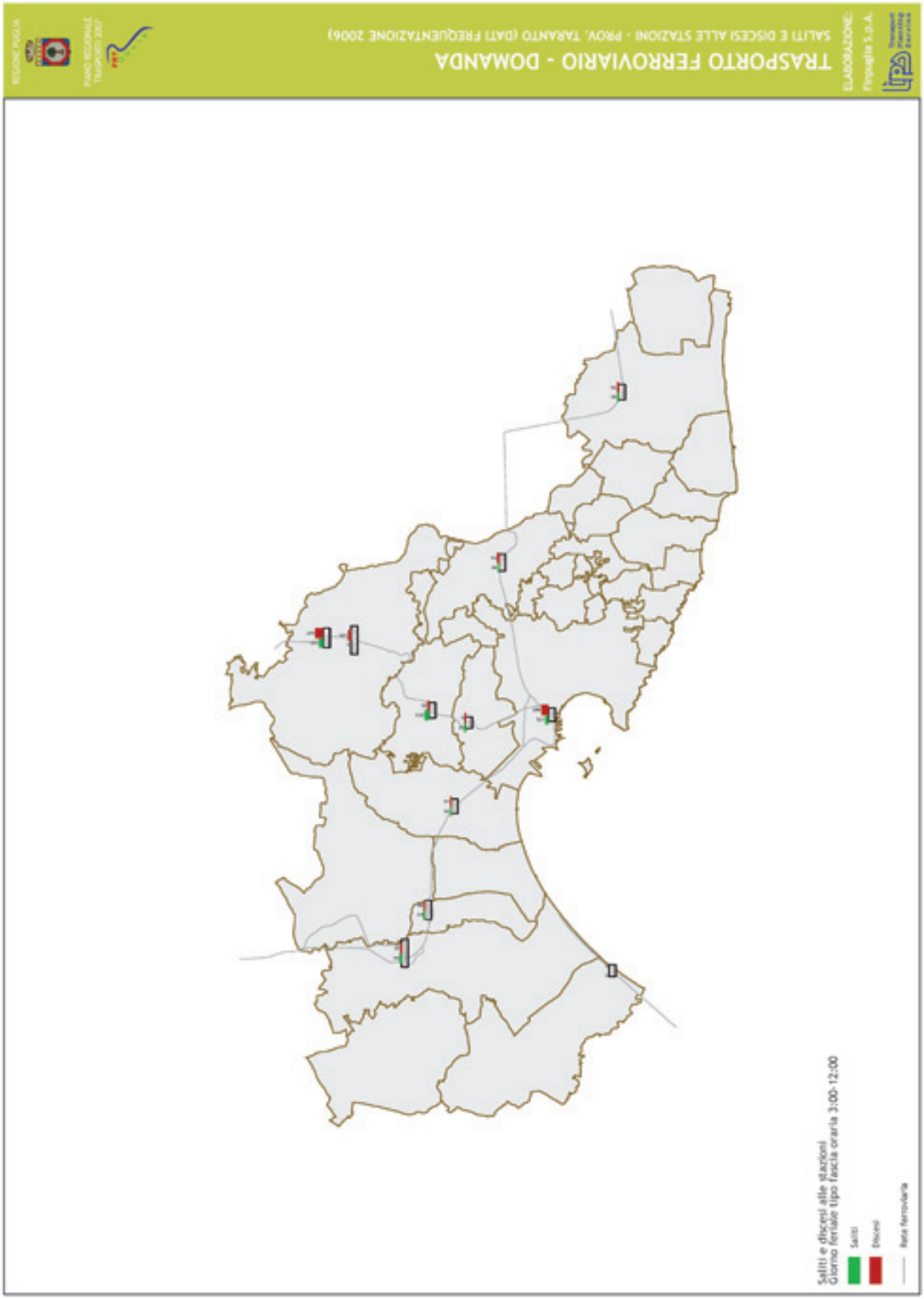

TRASPORTO FERROVIARIO - DOMANDA
SALITI E DISCESI ALLE STAZIONI - PROV. BARI (DATI FREQUENTAZIONE 2006)
ELABORAZIONE:
Finpuglia S.p.A.
Saliti e discesi alle stazioni
Giorno feriale tipo fascia oraria 3:00-12:00
Saliti
Discesi
Rete ferroviaria

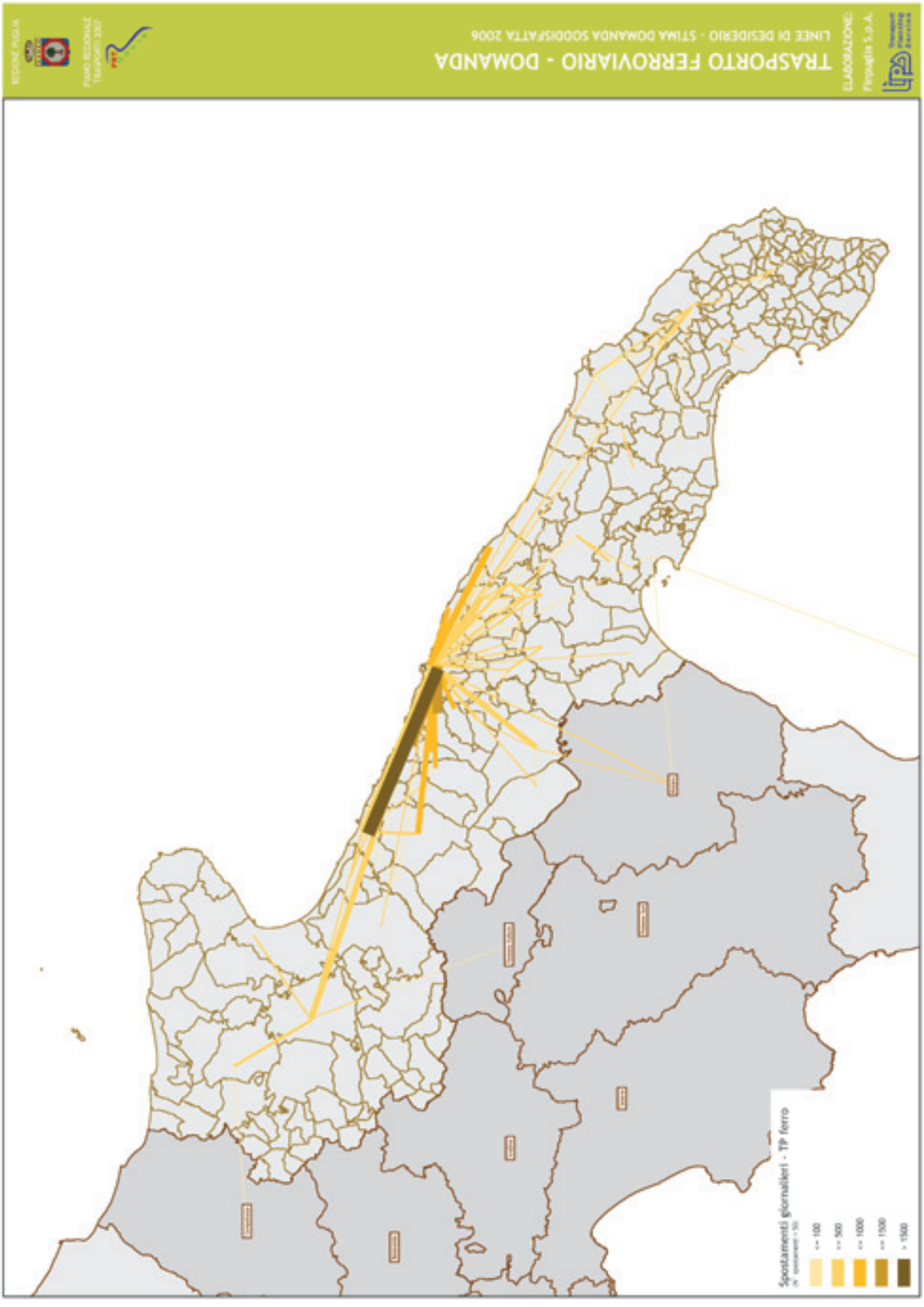

TRASPORTO FERROVIARIO - DOMANDA
SALITI E DISCESI ALLE STAZIONI - AREA BARESE (DATI FREQUENTAZIONE 2006)
ELABORAZIONE:
Saliti e discesi alle stazioni
Giorno feriale tipo fascia oraria 3:00-12:00
Saliti
Discesi
Rete ferroviaria

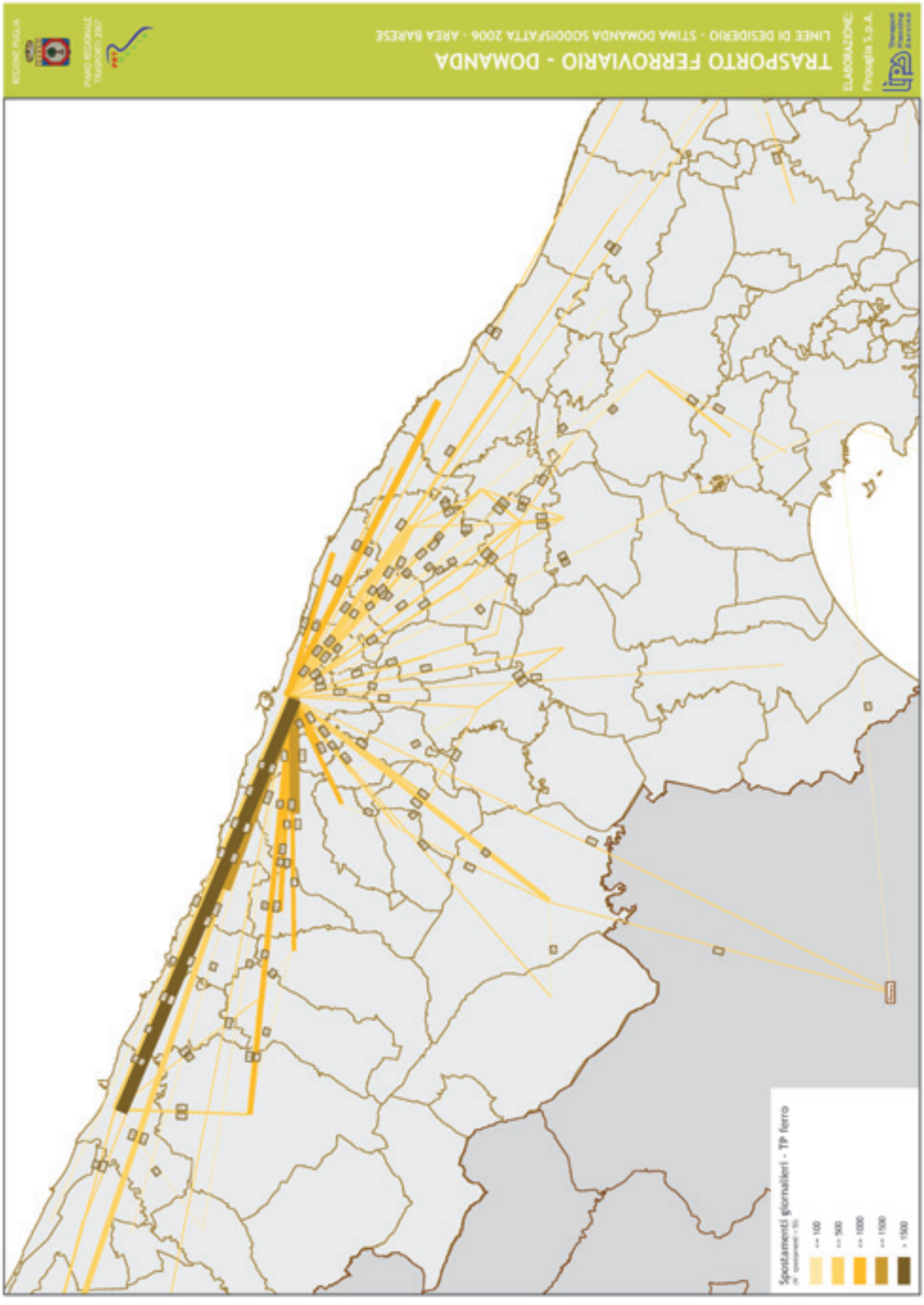

REGIONE PUGLIA
PIANO REGIONALE TRASPORTI 2007
TRASPORTO FERROVIARIO - DOMANDA
SALITI E DISCESI ALLE STAZIONI - PROV. BRINDISI (DATI FREQUENTAZIONE 2006)
ELABORAZIONE:
Ferrovie del Sud Est
Saliti e discesi alle stazioni
Giorno feriale tipo fascia oraria 3:00-12:00
Saliti
Discesi
Rete ferroviaria

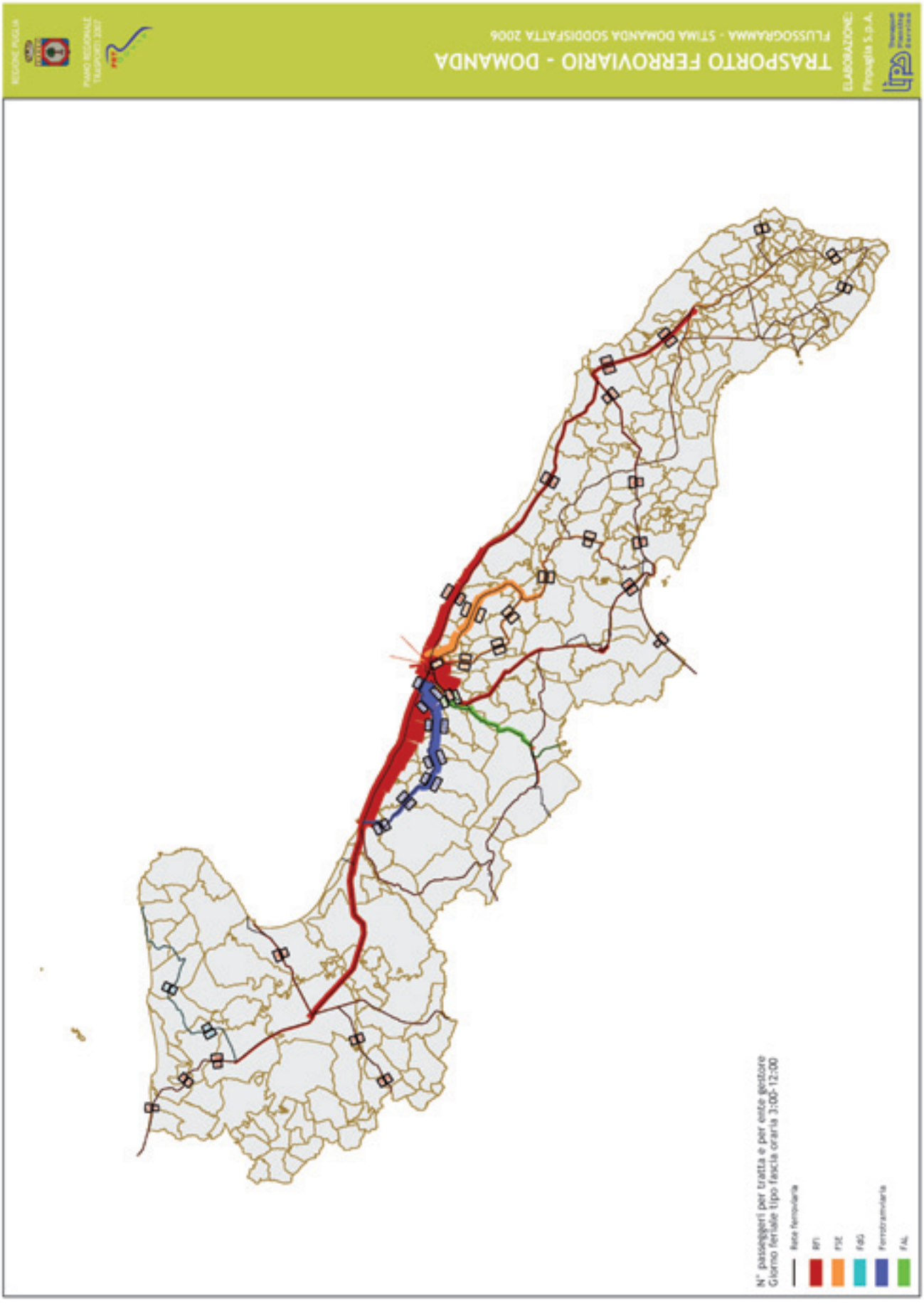

TRASPORTO FERROVIARIO - DOMANDA
SALITI E DISCESI ALLE STAZIONI - PROV. FOGGIA (DATI FREQUENTAZIONE 2006)
ELABORAZIONE:
Ferrovie del Gargano
Saliti e discesi alle stazioni
Giorno feriale tipo fascia oraria 3:00-12:00
Saliti
Discesi
Rete ferroviaria

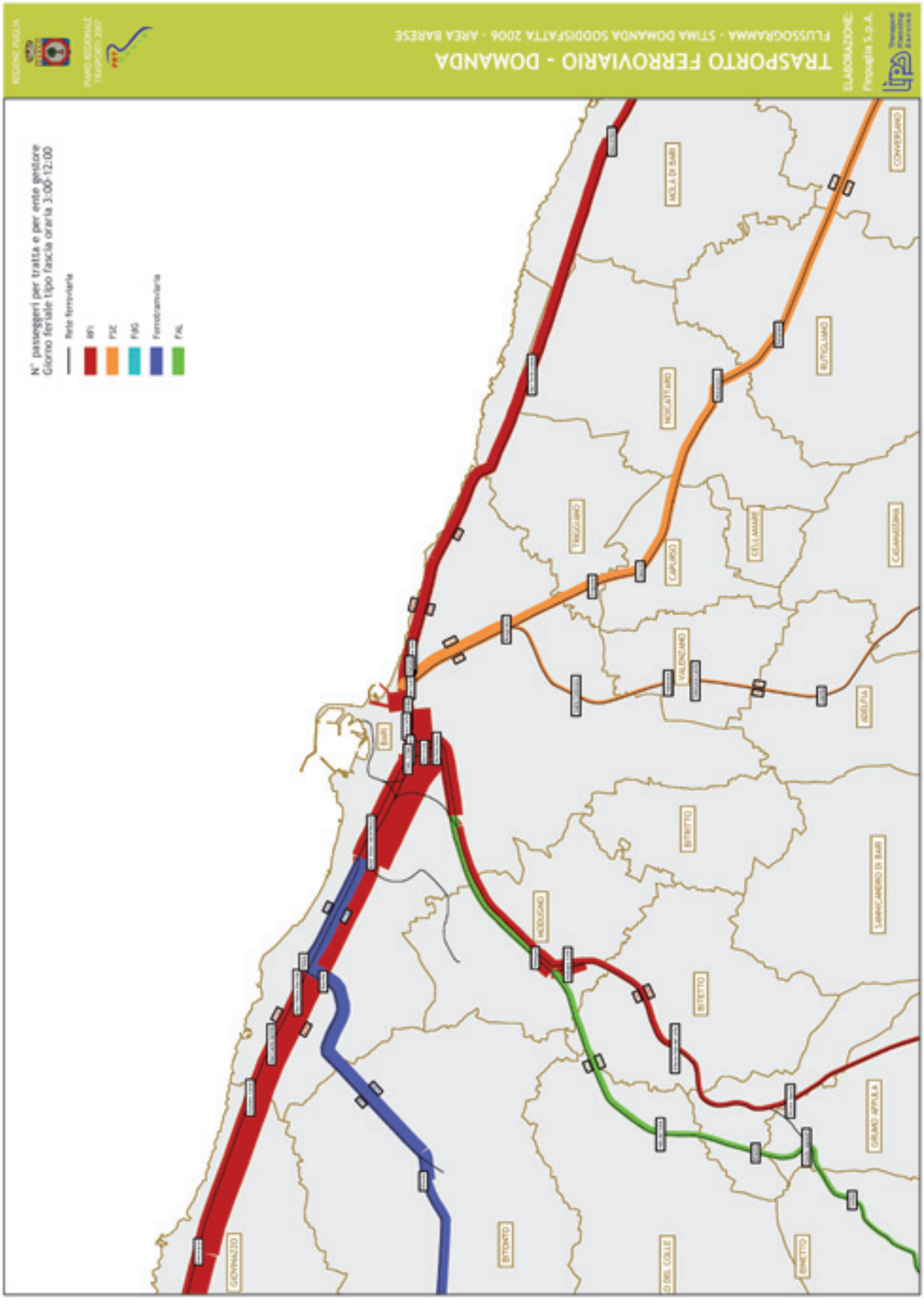
REGIONE PUGLIA
PIANO REGIONALE TRASPORTI 2007
TRASPORTO FERROVIARIO - DOMANDA
SALITI E DISCESI ALLE STAZIONI - PROV. LECCE (DATI FREQUENTAZIONE 2006)
ELABORAZIONE:
Ingegneria S.p.A.
Saliti/Discesi alle stazioni
Giorno feriale tipo fascia oraria 3:00-12:00
Saliti
Discesi
Rete ferroviaria

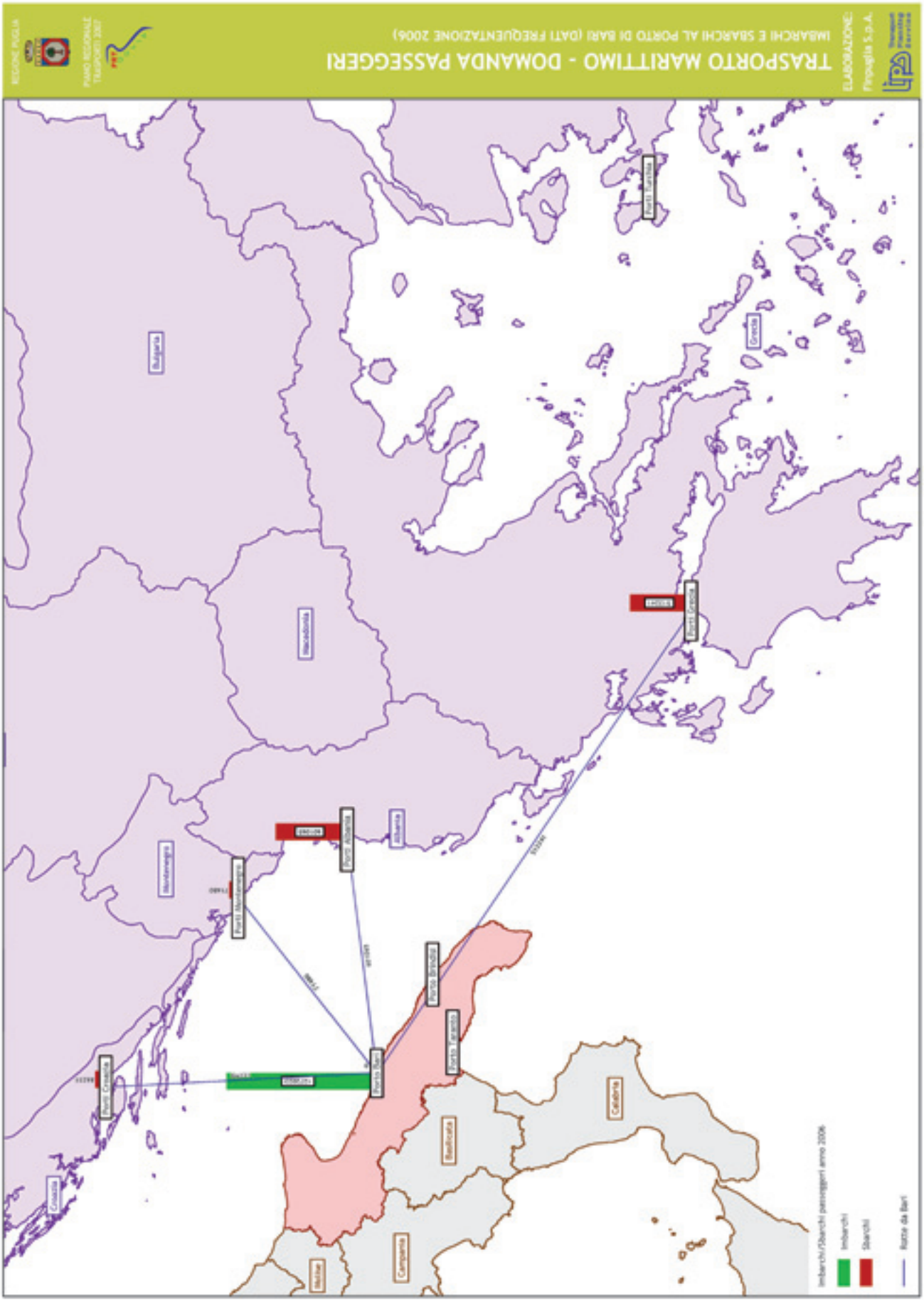

REGIONE PUGLIA
PIANO REGIONALE TRASPORTI 2007
TRASPORTO FERROVIARIO - DOMANDA
SALITI E DISCESI ALLE STAZIONI - PROV. TARANTO (DATI FREQUENTAZIONE 2006)
ELABORAZIONE:
Ferrovie S.p.A.
Saliti e discesi alle stazioni
Giorno feriale tipo fascia oraria 3:00-12:00
Saliti
Discesi
Rete ferroviaria

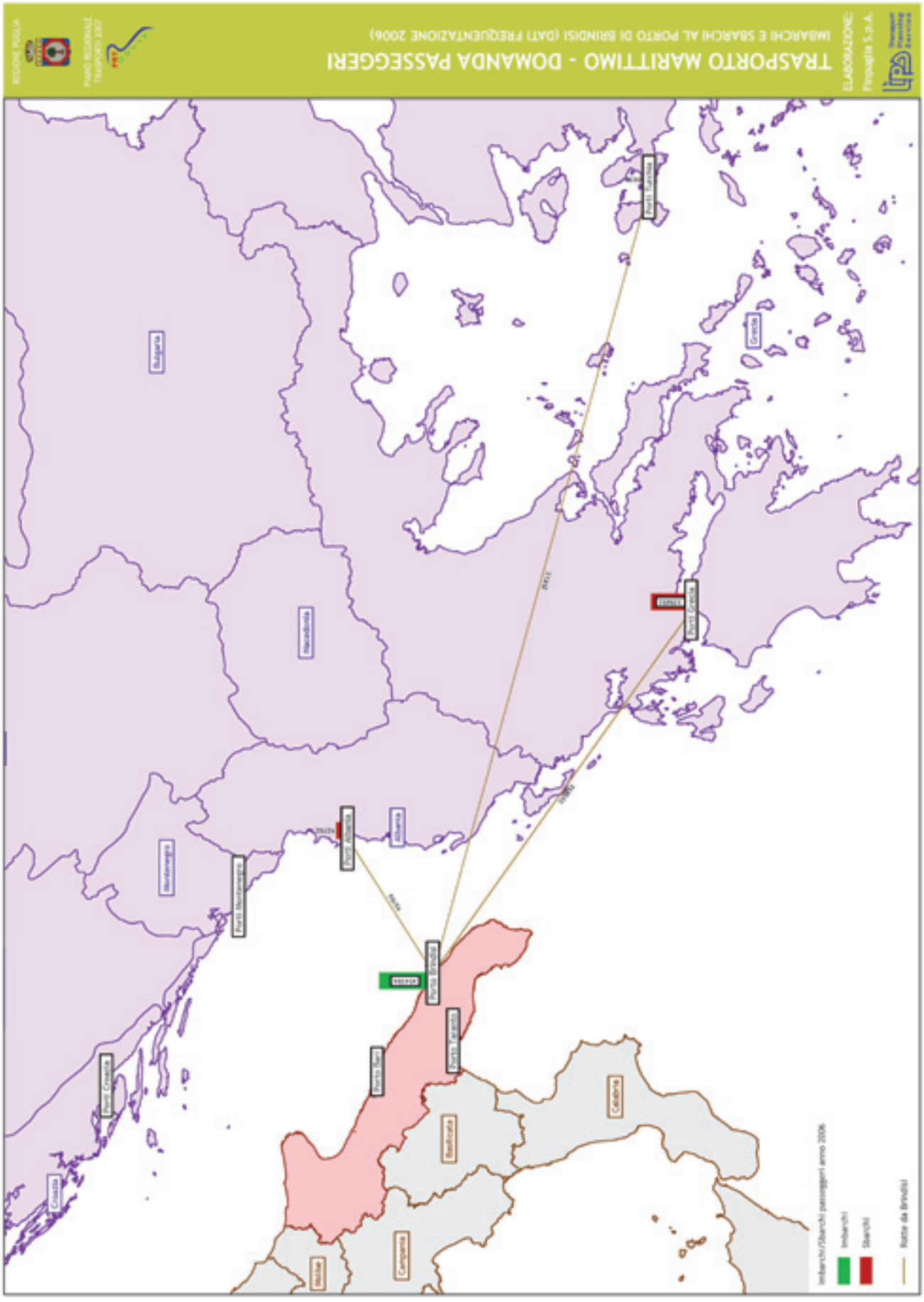

REGIONE PUGLIA
PIANO REGIONALE TRASPORTI 2007
TRASPORTO FERROVIARIO - DOMANDA
LINEE DI DESIDERIO - STIMA DOMANDA SODDISFATTA 2006
ELABORAZIONE:
Spostamenti giornalieri - TP ferro
<= 100
<= 500
<= 1000
<= 1500
> 1500

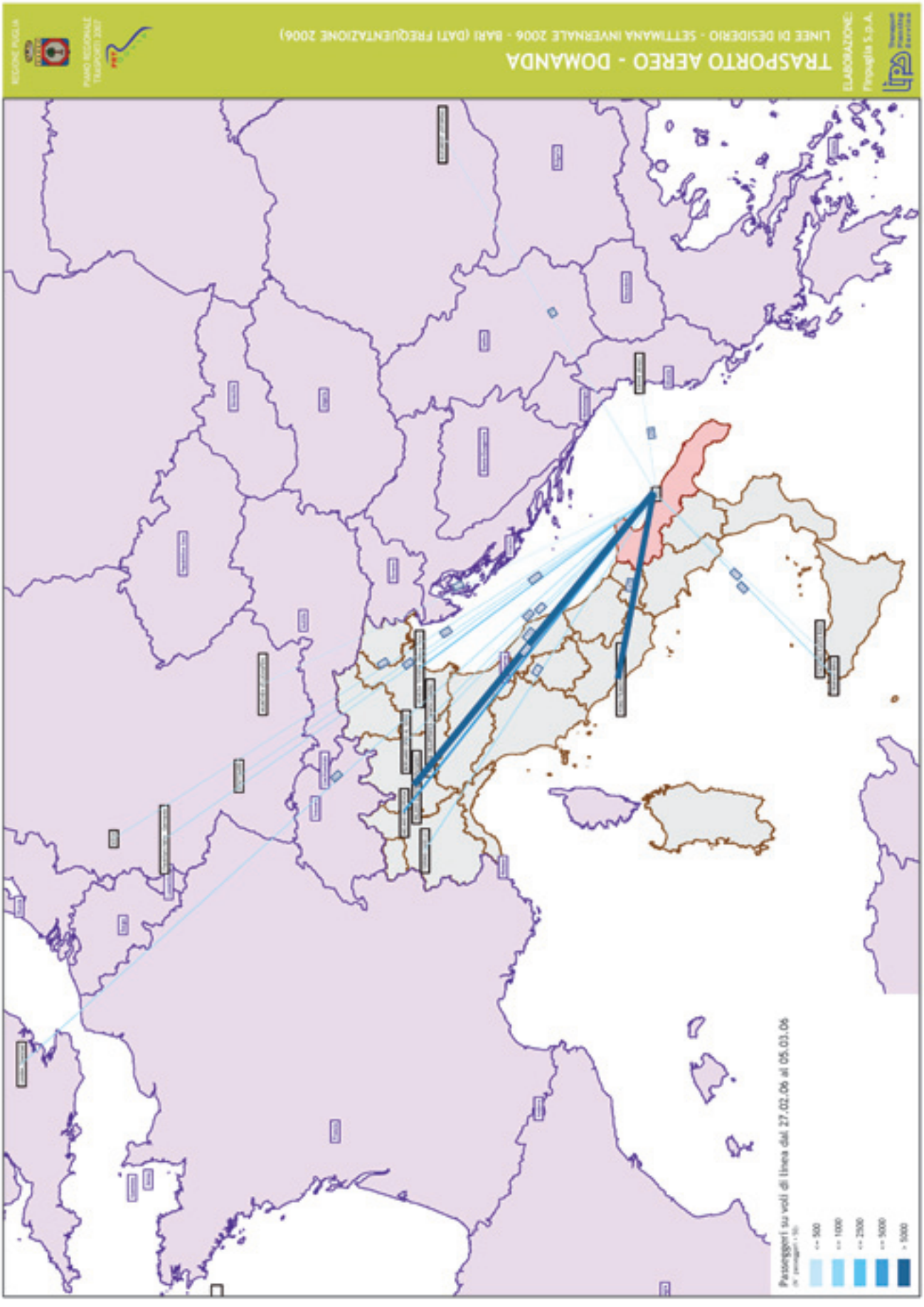

TRASPORTO FERROVIARIO - DOMANDA
LINEE DI DESIDERIO - STIMA DOMANDA SODDISFATTA 2006 - AREA BARESE
ELABORAZIONE:
Finpuglia S.p.A.
Spostamenti giornalieri - TP ferro
<= 100
<= 500
<= 1000
<= 1500
> 1500

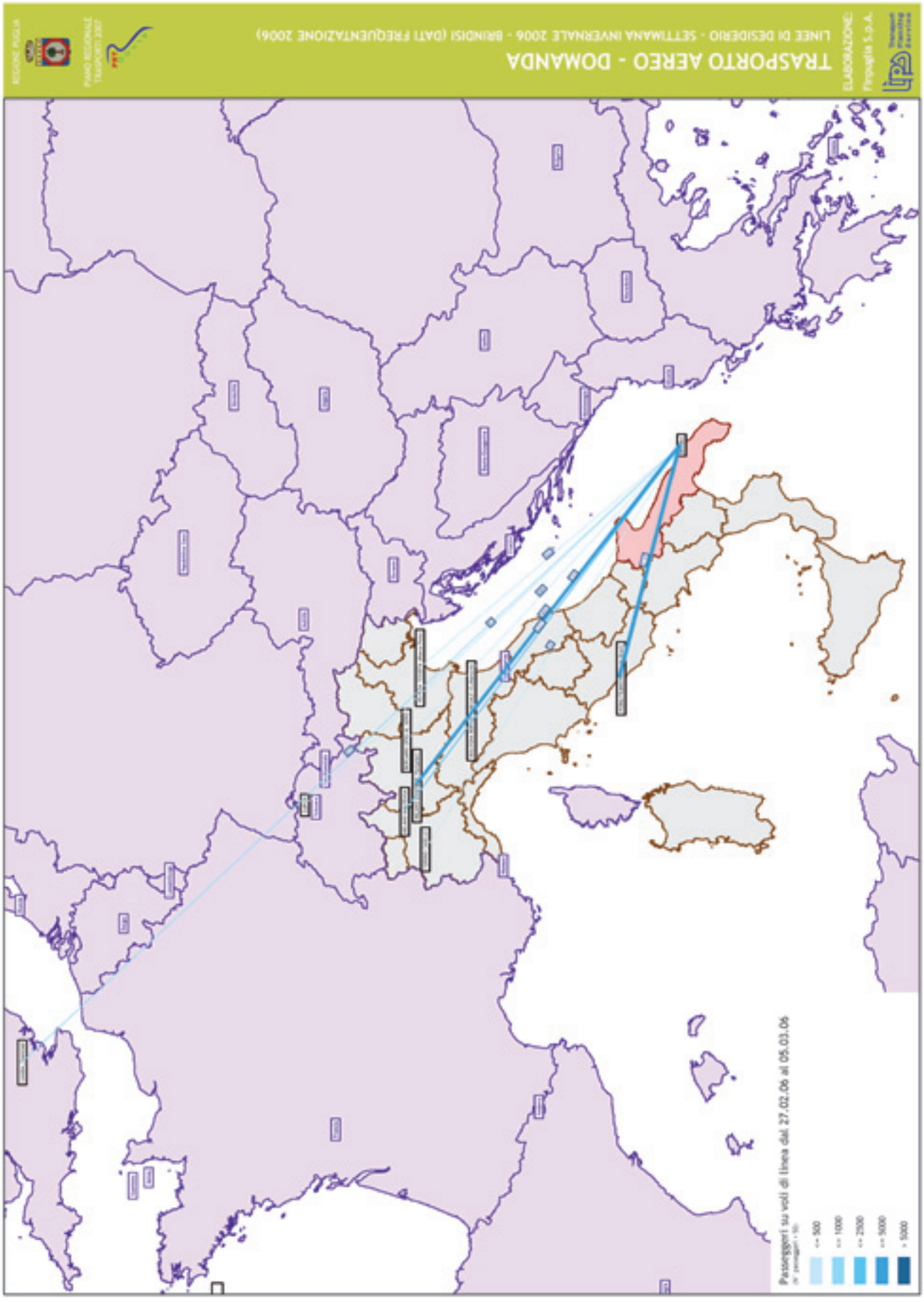

TRASPORTO FERROVIARIO - DOMANDA
FLUSSOGRAMMA - STIMA DOMANDA SODDISFATTA 2006
ELABORAZIONE:
Finpuglia S.p.A.
N° passeggeri per tratta e per ente gestore
Giorno feriale tipo fascia oraria 3:00-12:00
Rete ferroviaria
BFI
FSE
FdG
Ferrotramviaria
FAL

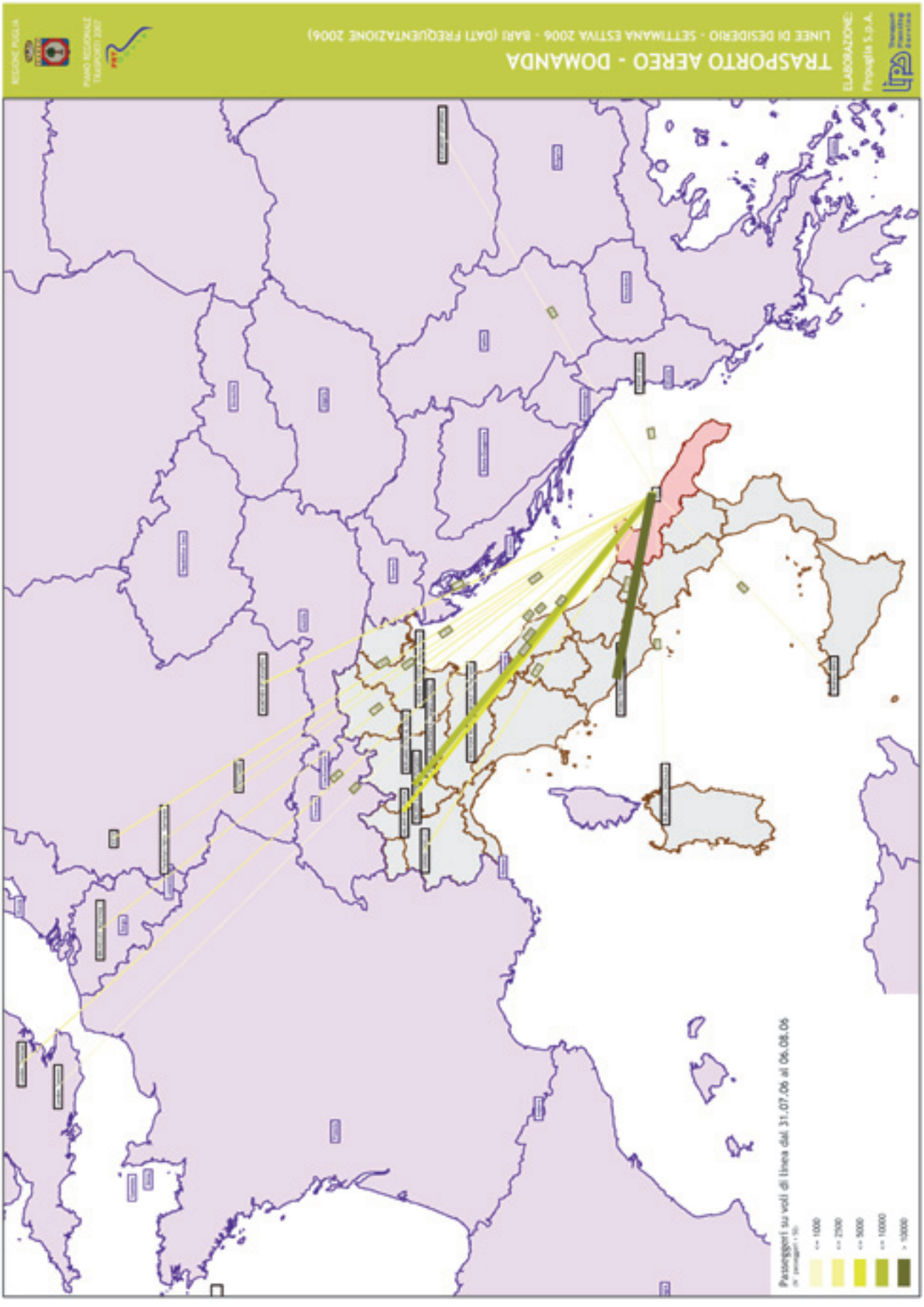

TRASPORTO FERROVIARIO - DOMANDA
FLUSSOGRAMMA - STIMA DOMANDA SODDISFATTA 2006 - AREA BARESE
ELABORAZIONE:
Finpuglia S.p.A.
N° passeggeri per tratta e per ente gestore
Giorno feriale tipo fascia oraria 3:00-12:00
Rete ferroviaria
RFI
FSE
FBG
Ferrotramviaria
FAL
MOLA DI BARI
CONVERSANO
RUTIGLIANO
NOICATTARO
TRIGGIANO
CAPURSO
CELLAMARE
CASAMASSIMA
VALENZANO
ADELFIA
BARI
BITRITTO
SANNICANDRO DI BARI
MODUGNO
BITETTO
GRUMO APPULA
GIOVINAZZO
BITONTO
BINETTO

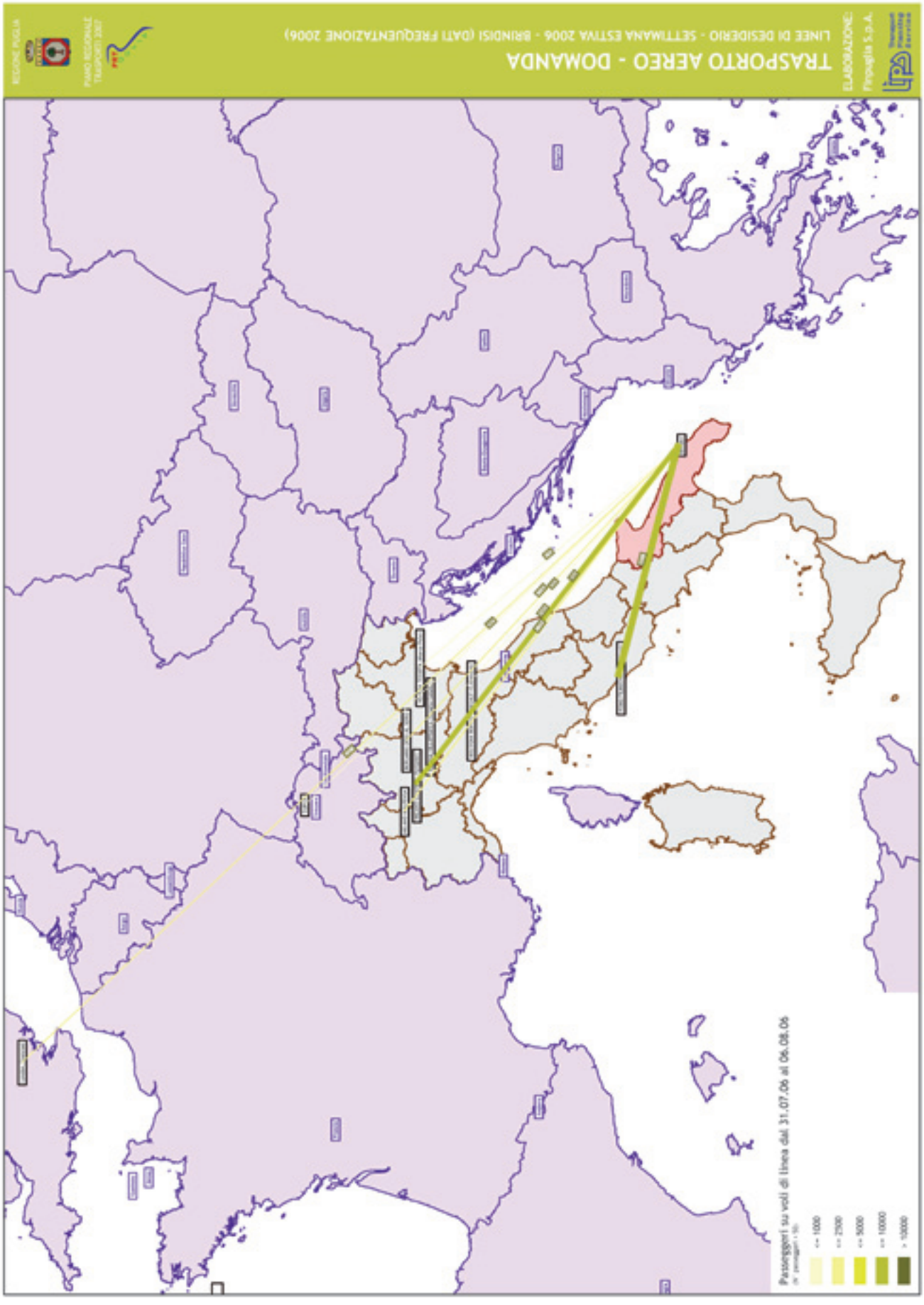

TRASPORTO MARITTIMO - DOMANDA PASSEGGERI
IMBARCHI E SBARCHI AL PORTO DI BARI (DATI FREQUENTAZIONE 2006)
ELABORAZIONE:
Finpuglia S.p.A.
Porti Turchia
Grecia
Bulgaria
Macedonia
Porti Grecia
Albania
Porti Albania
Montenegro
Porti Montenegro
Porto Brindisi
Porto Taranto
Porto Bari
Porti Croazia
Croazia
Calabria
Basilicata
Campania
Molise
Imbarchi/Sbarchi passeggeri anno 2006
Imbarchi
Sbarchi
Rotte da Bari


TRASPORTO MARITTIMO - DOMANDA PASSEGGERI
IMBARCHI E SBARCHI AL PORTO DI BRINDISI (DATI FREQUENTAZIONE 2006)
ELABORAZIONE:
Finpuglia S.p.A.
Porto Brindisi
Porto Taranto
Porto Bari
Porto Croazia
Porto Montenegro
Porto Albania
Porto Grecia
Porto Turchia
Bulgaria
Macedonia
Albania
Grecia
Croazia
Bosnia
Calabria
Basilicata
Campania
Imbarchi
Sbarchi
Rotte da Brindisi


TRASPORTO AEREO - DOMANDA
LINEE DI DESIDERIO - SETTIMANA INVERNALE 2006 - BARI (DATI FREQUENTAZIONE 2006)
ELABORAZIONE:
Passeggeri su voli di linea dal 27.02.06 al 05.03.06
<= 500
<= 1000
<= 2500
<= 5000
> 5000


TRASPORTO AEREO - DOMANDA
LINEE DI DESIDERIO - SETTIMANA INVERNALE 2006 - BRINDISI (DATI FREQUENTAZIONE 2006)
ELABORAZIONE:
Passeggeri su voli di linea dal 27.02.06 al 05.03.06
<= 500
<= 1000
<= 2500
<= 5000
> 5000


REGIONE PUGLIA
PIANO REGIONALE TRASPORTI 2007
TRASPORTO AEREO - DOMANDA
LINEE DI DESIDERIO - SETTIMANA ESTIVA 2006 - BARI (DATI FREQUENTAZIONE 2006)
ELABORAZIONE:
Passeggeri su voli di linea dal 31.07.06 al 06.08.06
<= 1000
<= 2500
<= 5000
<= 10000
> 10000


TRASPORTO AEREO - DOMANDA
LINEE DI DESIDERIO - SETTIMANA ESTIVA 2006 - BRINDISI (DATI FREQUENTAZIONE 2006)
ELABORAZIONE:
Passeggeri su voli di linea dal 31.07.06 al 06.08.06
<= 1000
<= 2500
<= 5000
<= 10000
> 10000



BOLLETTINO UFFICIALE

DELLA REGIONE PUGLIA

Direzione e Redazione: Lungomare Nazario Sauro, 33 - 70121 Bari
Tel. 0805406316 - 6317 - 6372 / fax 0805406379
Abbonamenti: 0805406376
Sito internet: http://www.regione.puglia.it
e-mail: burp@regione.puglia.it

Direttore Responsabile **Dott. Antonio Dell'Era**

Autorizzazione Tribunale di Bari N. 474 dell'8-6-1974
S.T.E.S. s.r.l. - 85100 Potenza