



Piano Regionale dei Trasporti
Piano Attuativo
2021 – 2030

30.05.2022

Il contesto di riferimento

Il processo di aggiornamento del Piano Attuativo 2021-2030 del Piano Regionale dei Trasporti, recentemente adottato con **DGR n. 754 del 23.05.2022**, si colloca in un momento storico di grande complessità: se da un lato infatti è stato necessario tenere conto della fase conclusiva del ciclo di programmazione comunitaria 2014-2020, dall'altro ci si è dovuti confrontare con gli orientamenti della nuova programmazione nazionale in materia di infrastrutture. In particolare con:

- ❑ l'**Allegato al DEF 2020** "Italia veloce. L'Italia resiliente progetta il futuro. Nuove strategie per trasporti, logistica e infrastrutture" e con l'**Allegato al DEF 2021** – "10 anni per trasformare l'Italia. Strategie per infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti per il benessere delle persone e la competitività delle imprese, nel rispetto dell'ambiente";
- ❑ **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)**, approvato con Decisione di Esecuzione del Consiglio il 13 luglio 2021 che fissa un orizzonte temporale per la conclusione degli interventi al 2026 e **Fondo complementare al PNRR**, istituito con legge n. 101 del 1 luglio 2021, destinato a finanziare specifiche azioni che integrano e completano il PNRR;
- ❑ i contenuti del nuovo **ciclo di programmazione europea 2021 – 2027**, con particolare riferimento ai 9 criteri di adempimento per la condizione abilitante di cui al Regolamento 1060/2021 CE;
- ❑ l'obiettivo fissato dal **Green New Deal**, di neutralità delle emissioni inquinanti (impatto climatico Zero) entro il 2050;
- ❑ proposta di **Piano per la Transizione Ecologica (PTE)** in data 28 luglio 2021 al CITE (Comitato Interministeriale per la Transizione Ecologica), i cui obiettivi generali da raggiungere, coerentemente con gli impegni internazionali ed europei, hanno un limite temporale al 2030 e un orizzonte prospettico al 2050.



Il sistema delle condizioni abilitanti

La nuova politica di coesione 2021-2027 ha rafforzato il **sistema delle condizioni abilitanti**, ossia i prerequisiti, connessi a ciascun obiettivo specifico, che devono essere assolti affinché la programmazione di ogni Stato membro/Regione possa accedere ai finanziamenti negli ambiti prescelti. Per quanto attiene alla programmazione degli interventi infrastrutturali, **Obiettivo di policy 3 -“un’Europa più connessa”**, è richiesto che ciascuna Regione sia dotata di una pianificazione aggiornata al periodo di programmazione in corso ed avente come obiettivo temporale degli interventi previsti il **2030**.

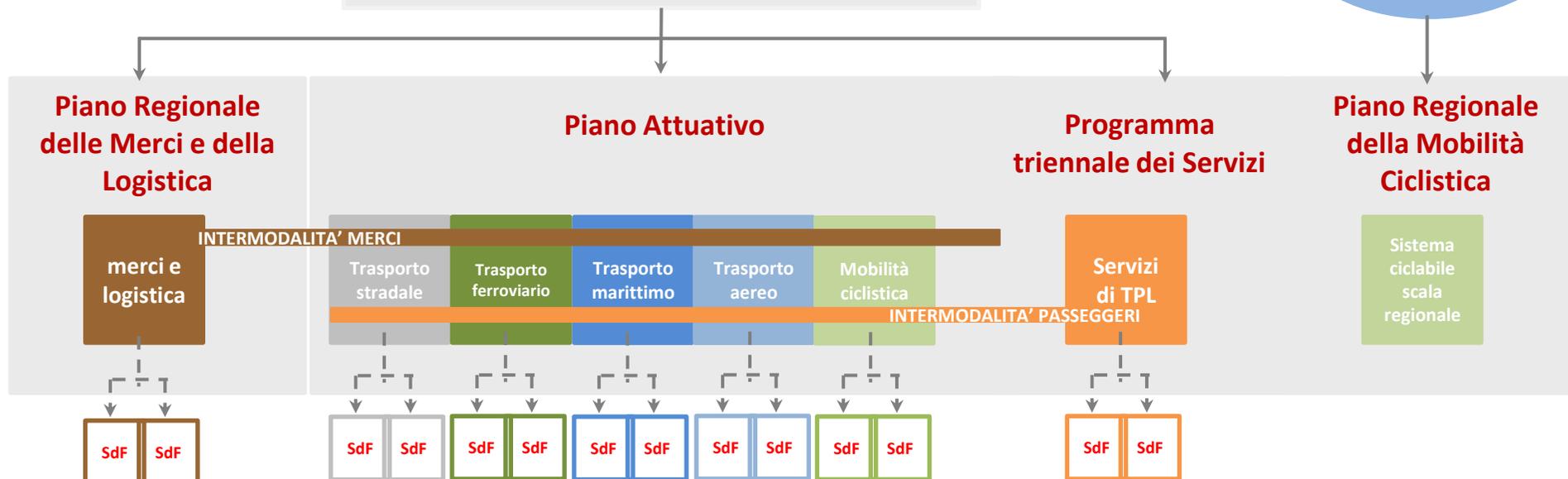
L’adozione del PA PRT 2021-2030 pertanto è stata fondamentale in quanto, dotando la Regione Puglia di una **“pianificazione completa dei trasporti al livello appropriato”** è stata assolta la suddetta condizione abilitante tematica (Regolamento (UE) 2021/1060) **che consentirà di accedere ai finanziamenti del nuovo ciclo di programmazione 2021-2027**.

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

Legge Regionale n. 16/2008

**Piano Regionale dei Trasporti
[Piano direttore]**

Legge Regionale n. 1/2013



9 criteri di adempimento

tematiche applicabili al FESR ed al Fondo di coesione relativamente alla Pianificazione completa dei trasporti al livello appropriato riportate nel **Regolamento (UE) 2021/1060**

DGR 269/2022

Coerenza del PRML con PA 2021-2030 e assolvimento condizione abilitante 3.1

DGR 551/2021 – DGR 1731/2021

Indirizzi Strategici e indirizzi operativi del PA 2021-2030

DGR 754/2022

Adozione del PA 2021-2030 e assolvimento condizione abilitante 3.1

DGR 268/2022

Coerenza del PRMC con PA 2021-2030 e assolvimento condizione abilitante 3.1

Gli orizzonti temporali del PA 2021-2030

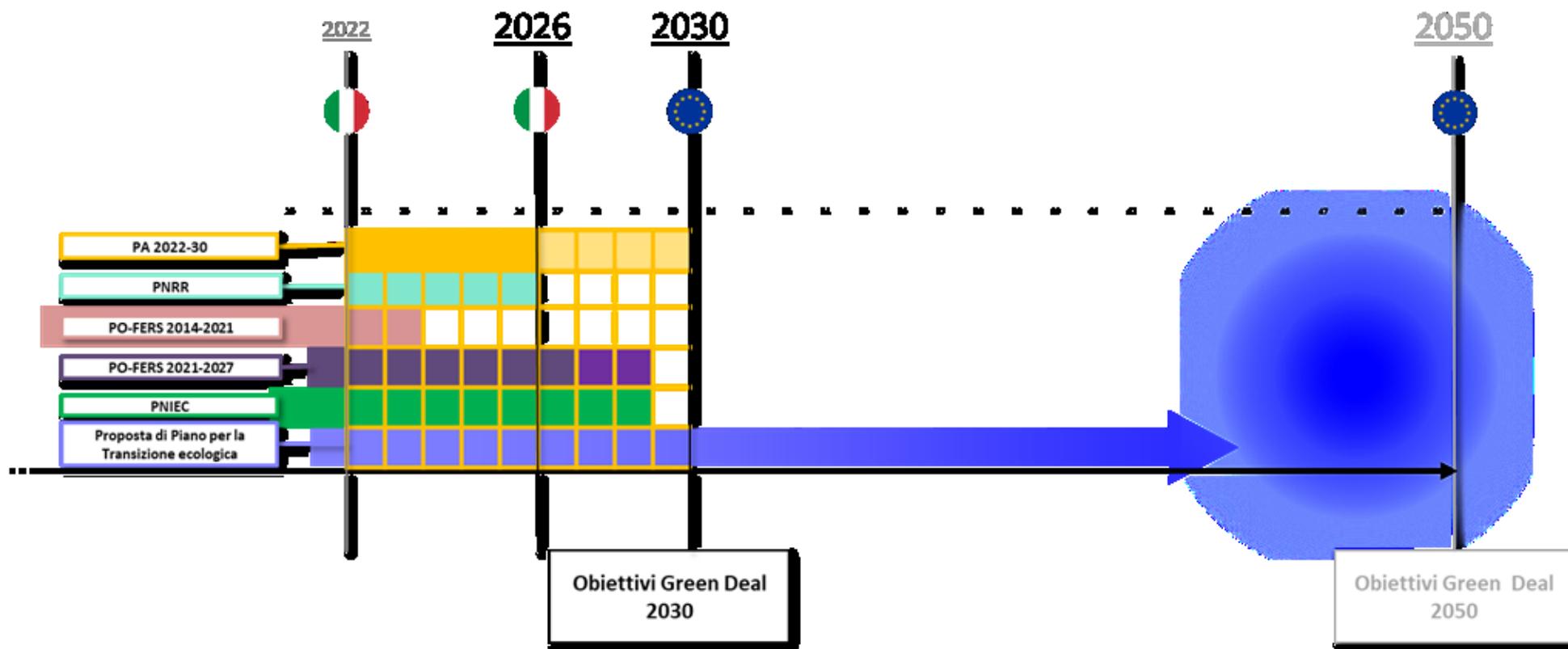
Il Piano, al fine di coordinarsi e integrarsi con gli atti di programmazione e pianificazione a livello europeo e nazionale, ha definito uno scenario di progetto coerente con il periodo di attuazione del PNRR e del ciclo di programmazione europea 2021-2027 ed ha trguardato gli orizzonti temporali degli obiettivi del PNIEC e del Green New Deal europeo di cui alla proposta di Piano per la Transizione Ecologica.

La pianificazione degli interventi è stata quindi articolata secondo tre orizzonti temporali:

2026 scenario di progetto di breve periodo coincidente con l'orizzonte temporale del PNRR

2030 scenario di progetto di medio periodo coincidente con l'orizzonte temporale del POR FESR 2021-2027 e del PNIEC

2050 scenario di progetto di lungo periodo coincidente con l'orizzonte temporale per il conseguimento degli obiettivi del Green New Deal europeo di cui alla proposta di Piano per la Transizione Ecologica

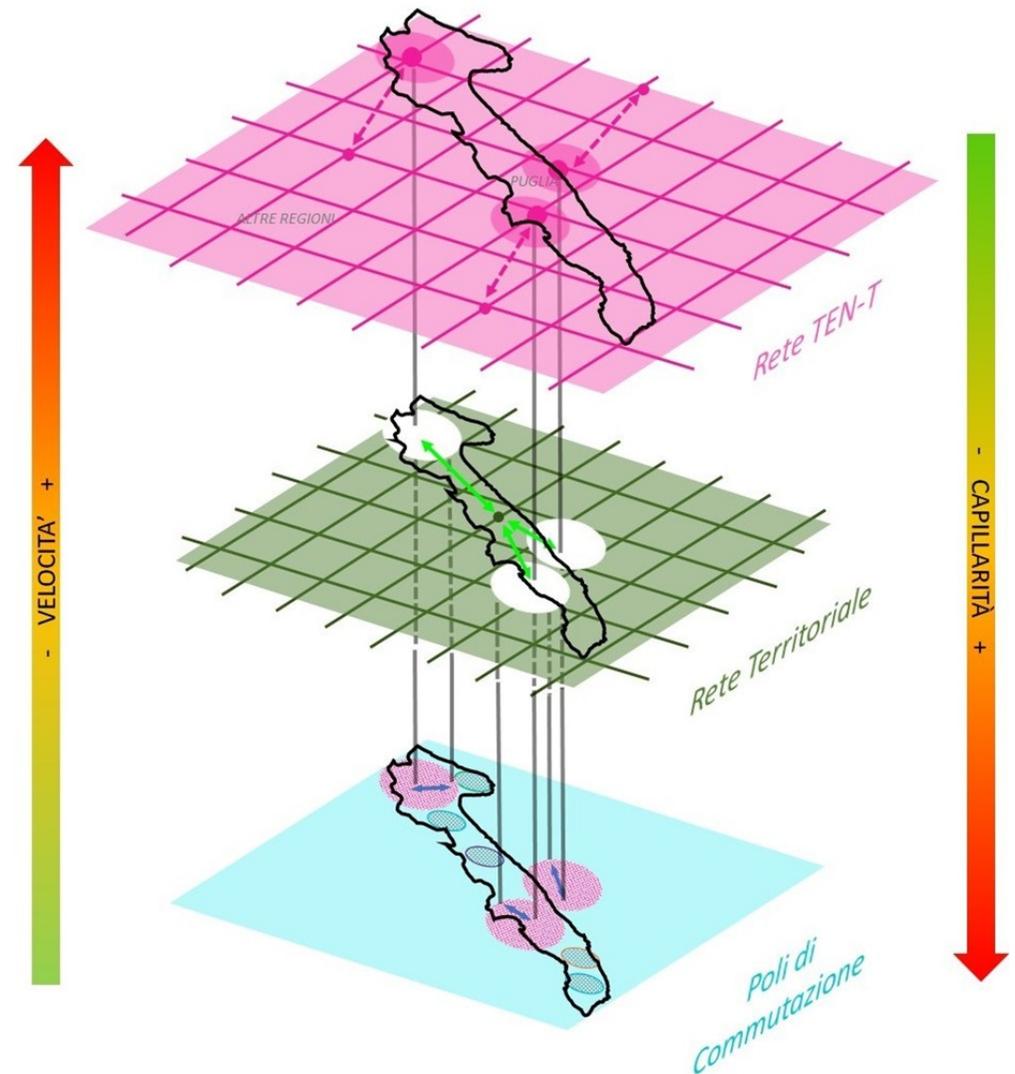


La già citata condizione abilitante tematica di cui al Regolamento (UE) 2021/1060 stabilisce con il criterio di adempimento n. 4 che **la pianificazione dei trasporti è appropriata se garantisce la complementarità degli investimenti al di fuori dei corridoi della rete centrale TEN-T, comprese le tratte transfrontaliere, fornendo alle reti urbane, alle regioni e alle comunità locali sufficiente connettività alla rete centrale TEN-T e ai suoi nodi.**

Sulla scorta di tale orientamento il Piano ha posto innanzitutto l'accento sul tema dell'**accessibilità** alla rete TEN-T da parte dei territori che essa non serve direttamente può essere schematicamente rappresentato ricorrendo a tre "strati".

1. La rete TEN-T con i suoi corridoi multimodali e relativi punti di accesso (poli di commutazione) che essa serve direttamente: Foggia, Barletta, Bari, Taranto, Brindisi, Lecce.
2. Il sistema territoriale regionale.
3. I poli di commutazione la cui dotazione infrastrutturale di servizi è necessaria a garantire l'accessibilità dal sistema territoriale regionale (strato "territoriale") alla rete TEN-T e viceversa.

Il Piano articola gli elementi che compongono i tre strati sopra descritti secondo **tre livelli**.

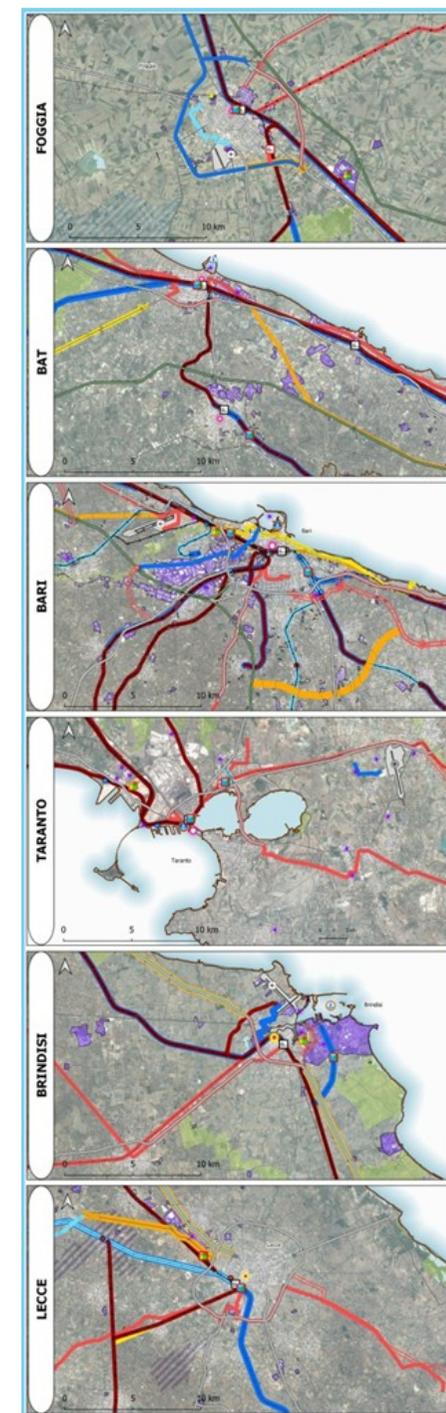


POLI DI COMMUTAZIONE DI PRIMO LIVELLO - RETE TEN-T: CORRIDOIO SCANDINAVO-MEDITERRANEO

OBIETTIVO: garantire il completamento della Rete TEN-T e l'accessibilità da/verso i poli di commutazione di primo livello.

PROPOSTA: definizione di un set di strategie d'intervento che garantisca l'interoperabilità della rete ferroviaria e il potenziamento dell'accessibilità multimodale alle stazioni, porti e aeroporti:

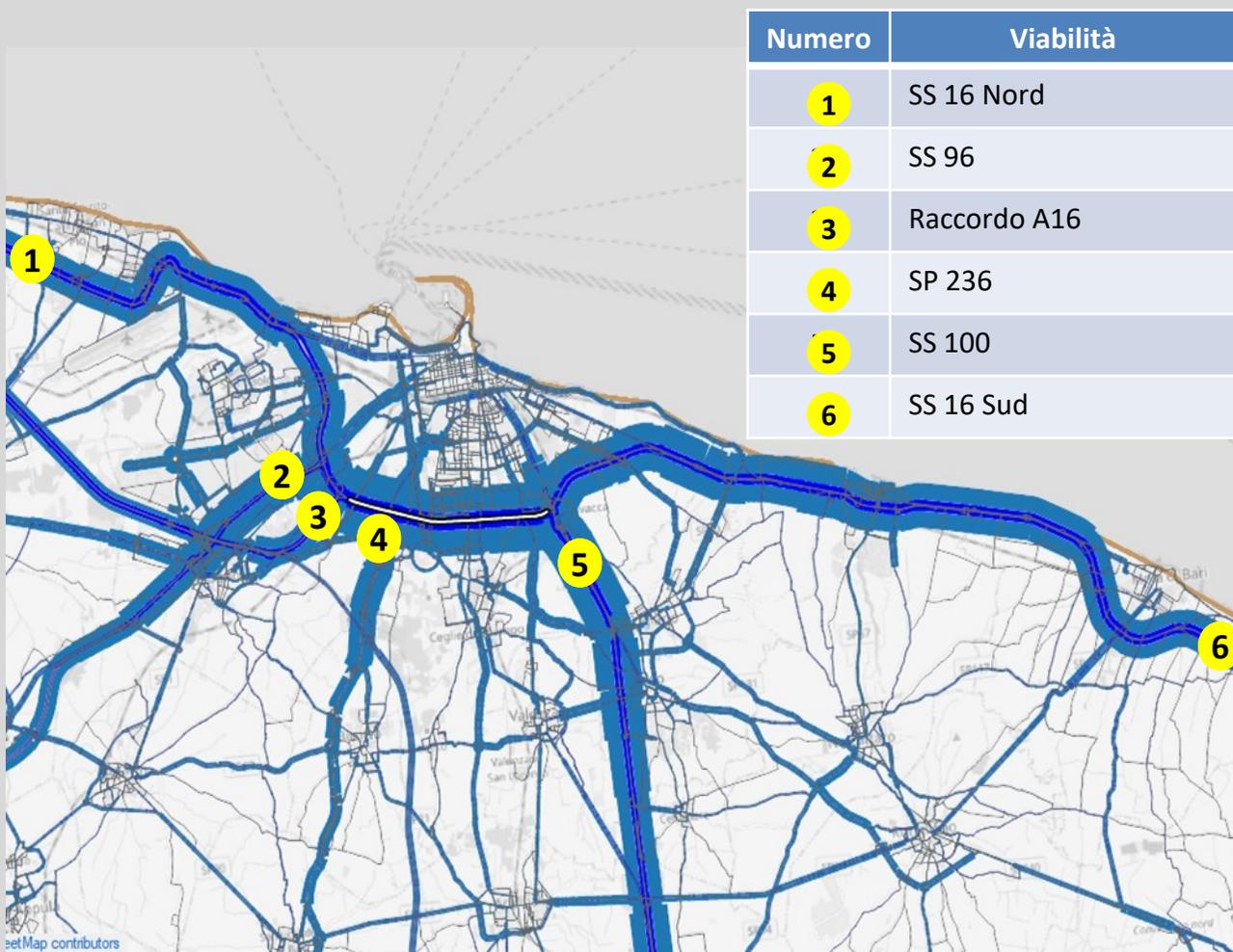
- realizzazione connessioni di “ultimo miglio” lineari e puntuali
- adeguamenti e messa in sicurezza delle strade
- sistemi ITC



La rete stradale di interesse nazionale

Utilizzo della tangenziale di Bari tra lo svincolo con la A14 e il raccordo con la SS100

La SS16 Bis a sud di Bari, costituisce un itinerario obbligato per tutti i collegamenti tra la viabilità autostradale e le province di Brindisi e Lecce. Dalle analisi di traffico è stato possibile osservare come tale tratto sia utilizzato prevalentemente da traffico che interessa l'area metropolitana nei pressi del Comune di Bari (le analisi mostravano che il traffico di attraversamento era pari a quasi il 10%). È evidente che tale utilizzo unito alle sue caratteristiche geometrico funzionali inadeguate su tutto il tratto che va dallo svincolo di San Giorgio a Mola, determinano ricorrenti fenomeni di congestione e incidentalità, acuiti durante la stagione estiva a causa degli spostamenti giornalieri verso le principali mete turistiche a sud della città di Bari.



Numero	Veicoli Leggeri	Mezzi Pesanti	Veicoli Totali
1-6 (bidirezionale)	1'319	963	2'282
2-6 (bidirezionale)	1'310	316	1'627
3-6 (bidirezionale)	2'552	1'189	3'741
4-6 (bidirezionale)	597	97	694
5-6 (bidirezionale)	216	92	308
1-5 (bidirezionale)	1'343	632	1'976
Totale	7'337	3'289	10'628

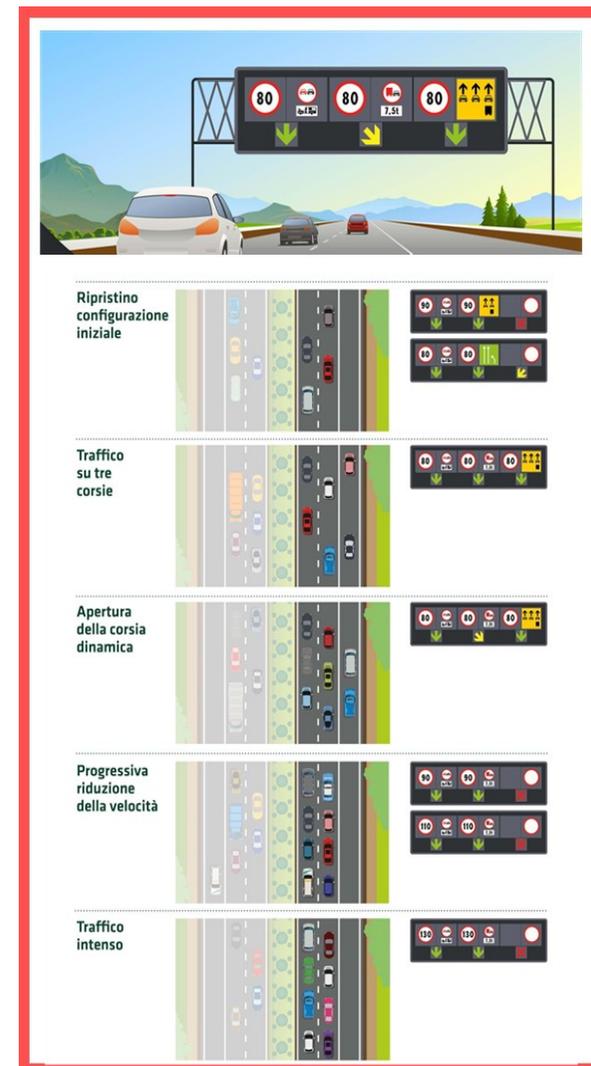
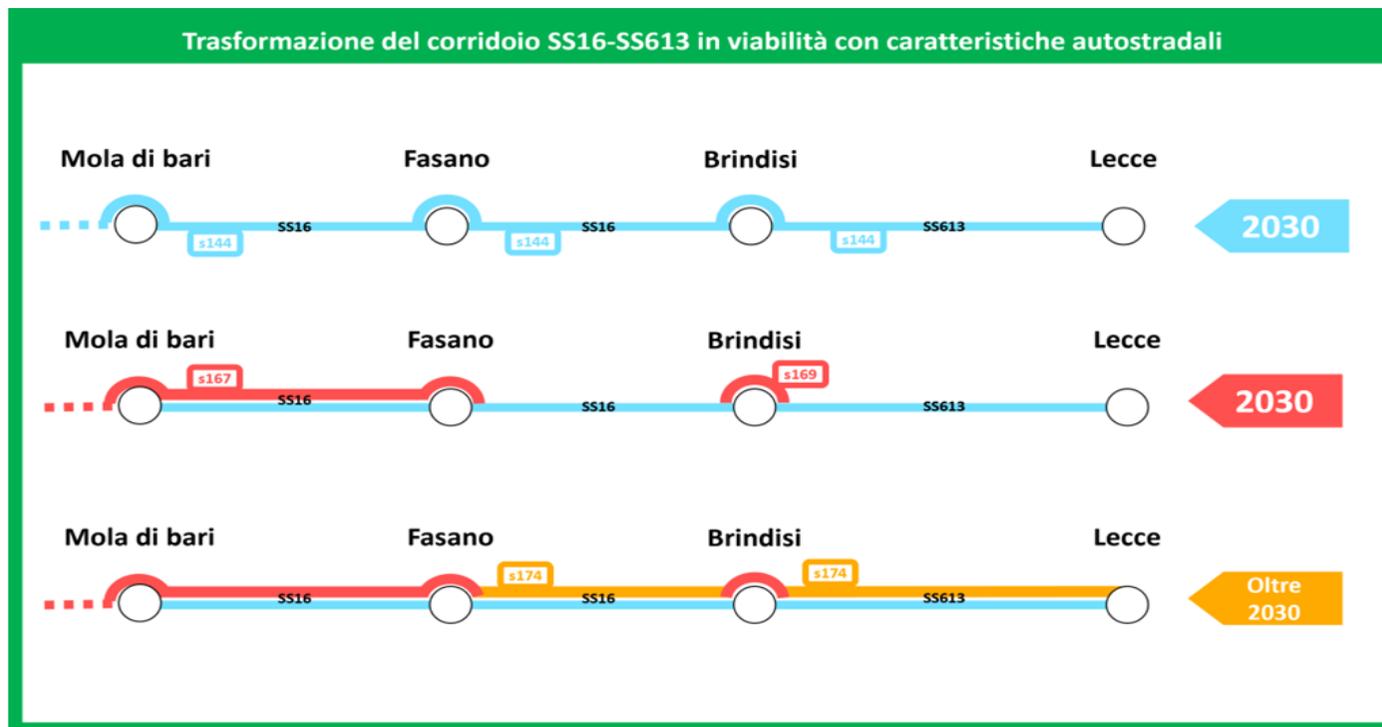
La rete stradale di interesse nazionale

Trasformazione del corridoio Bari - Lecce in viabilità con caratteristiche autostradali

Per tale motivo l'intervento considerato prioritario dal PA 2021 – 2030, è rappresentato dalla variante tra Bari e Mola (s48) con sezione di tipo B (e il relativo declassamento del tratto esistente della SS16 tra Mola e via Caldarola, s46 e s47). Gli interventi che contribuiscono alla messa in sicurezza e alla trasformazione del corridoio verranno realizzati per fasi: in primo luogo verrà realizzato l'intervento già finanziato di ANAS di **riqualificazione delle tratte prioritarie del corridoio tra Mola di Bari e Lecce (s144)**, poi verrà realizzata la **variante tra Bari e Mola (s48)**, **l'adeguamento della SS16 tra Mola e Fasano a sezione di tipo A con corsia dinamica (s167)** e **la messa in sicurezza della tangenziale di Brindisi (s169)**. Tali tratte infatti sono oggetto di congestione ricorrente del traffico stradale con decadimento del livello di servizio e di frequenti incidenti.

Infine, nel lungo periodo, verrà **adeguato a caratteristiche autostradali tutto il restante tratto del corridoio fino a Lecce (s174)**.

La realizzazione della corsia dinamica sui tratti della viabilità extraurbana principale del corridoio ha lo scopo di massimizzare la fluidità della circolazione in condizioni di deflusso critico (ndr. ad esempio durante il periodo estivo).



La rete stradale di interesse nazionale



Collegamento tra la SS673 e la nuova fermata ferroviaria Foggia AV sulla linea Bari – Napoli (s162)

Il PA 2021 – 2030 assegna al nodo di Foggia il ruolo di polo di commutazione di primo livello, prevedendo una serie di interventi infrastrutturali la cui realizzazione potrà trasformare tale polo in un nodo della rete Core TEN-T. A tal fine per la nuova stazione AC/AV di Foggia, da realizzarsi a cura di RFI, ed attualmente in corso di progettazione, è previsto un collegamento diretto con la viabilità principale (s162): al fine di migliorare l'accesso territoriale alla nuova stazione, il PA 2021 - 2030 prevede un collegamento diretto con la SS 16 attraverso la connessione tra la SS673 e la nuova fermata ferroviaria Foggia AV sulla linea Bari – Napoli.

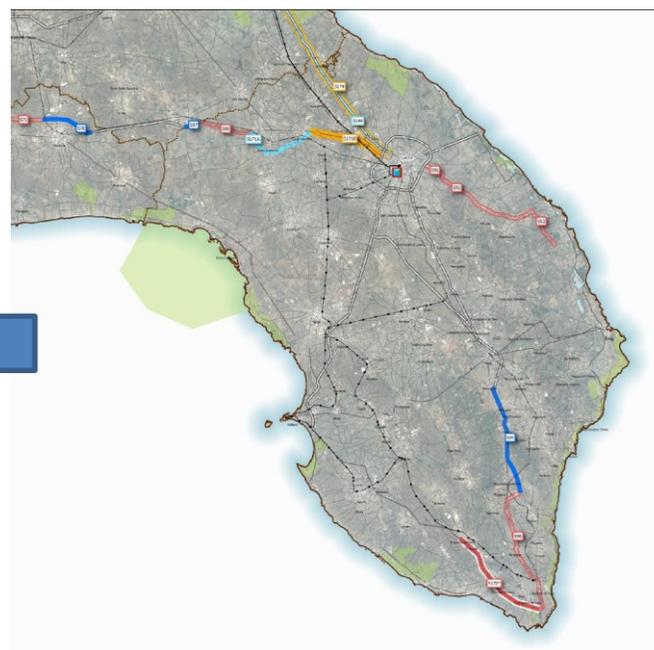


Taranto: Adeguamento e potenziamento del nodo complesso SS 7 – SS 100 – SS 106 (s164)

Il PA 2021-2030, punta a migliorare l'accessibilità di ultimo miglio al porto e alla stazione ferroviaria, in particolare al secondo fronte di stazione, attraverso la rifunzionalizzazione del nodo stradale complesso tra la SS 7 la SS 106 e la SS 100 (s164). Tale intervento inoltre consentirà di migliorare l'accessibilità stradale della nuova Piastra logistica di Taranto prevista dal Piano regionale delle Merci e della Logistica. Il nodo complesso è costituito da tre svincoli elementari che presentano alcune manovre mancanti e carenze dal punto di vista delle caratteristiche geometrico-funzionali.

Distribuzione retrocostiera Capo di Leuca: Adeguamento allo standard C1 e messa in sicurezza della SS274 tra Alessano, Castrignano del Capo, Gagliano del Capo e Presicce (s172)

Per quanto riguarda la provincia di Lecce, il PA 2021-2030 introduce e considera prioritaria l'adeguamento e la messa in sicurezza della SS274 e delle bretelle di collegamento con tutti i centri abitati localizzati lungo la costa tra Alessano, Castrignano del Capo, Gagliano del Capo e Presicce (s172). Questo intervento, messo a sistema con i lavori di ammodernamento ed adeguamento della SS275 tra Maglie e Santa Maria di Leuca, è finalizzato a migliorare l'accessibilità a tutta l'Area interna del Sud Salento. Nell'intervento andranno ricompresi gli interventi finalizzati a garantire la preferenziazione ai servizi di adduzione e distribuzione del TPL attestati sulle stazioni/fermate di FSE.



La rete ferroviaria di interesse nazionale

Linea Adriatica Bologna - Lecce

Progetto di velocizzazione in corso che prevede:

- aumento della velocità a 200 km/h su circa 650 km di linea.
- completo rinnovo della tecnologia.

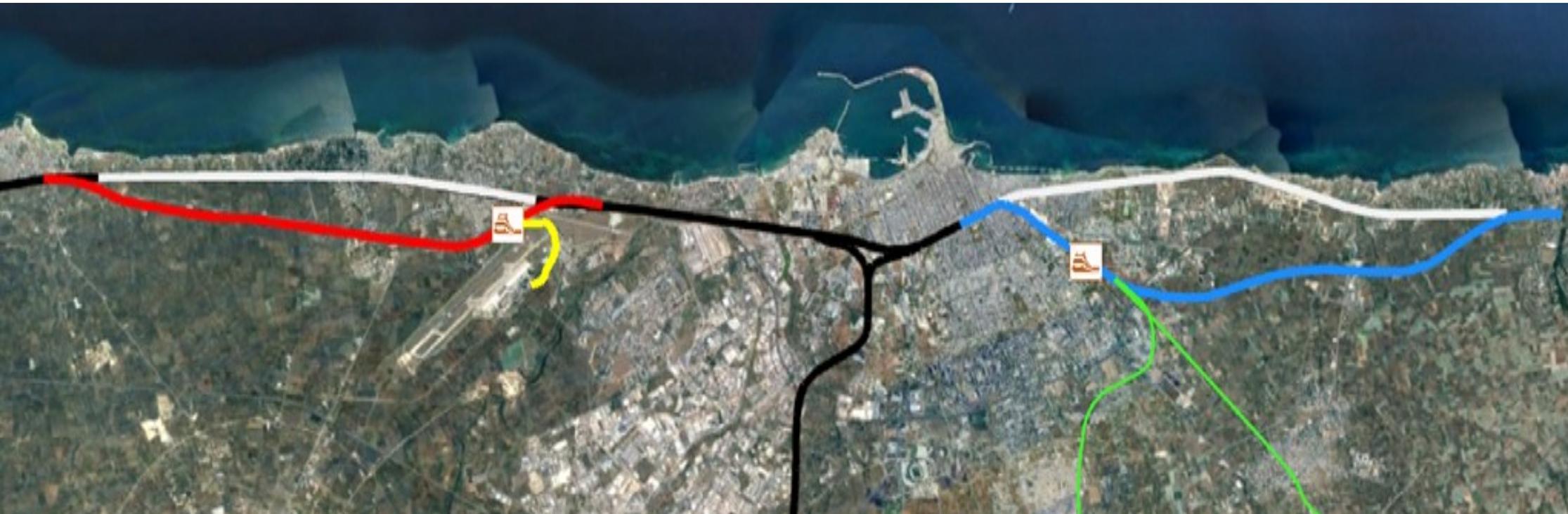
Obiettivi

- **Passeggeri:** Ridurre la percorrenza di circa 35' (dalle attuali 7 h 06' a 6 h 31')
- **Merci:** Incrementare la potenzialità di TEU/gg trasportati (dagli attuali 0,46 mln a 0,75 mln, da 36 a 46 treni/gg)

Stato di attuazione

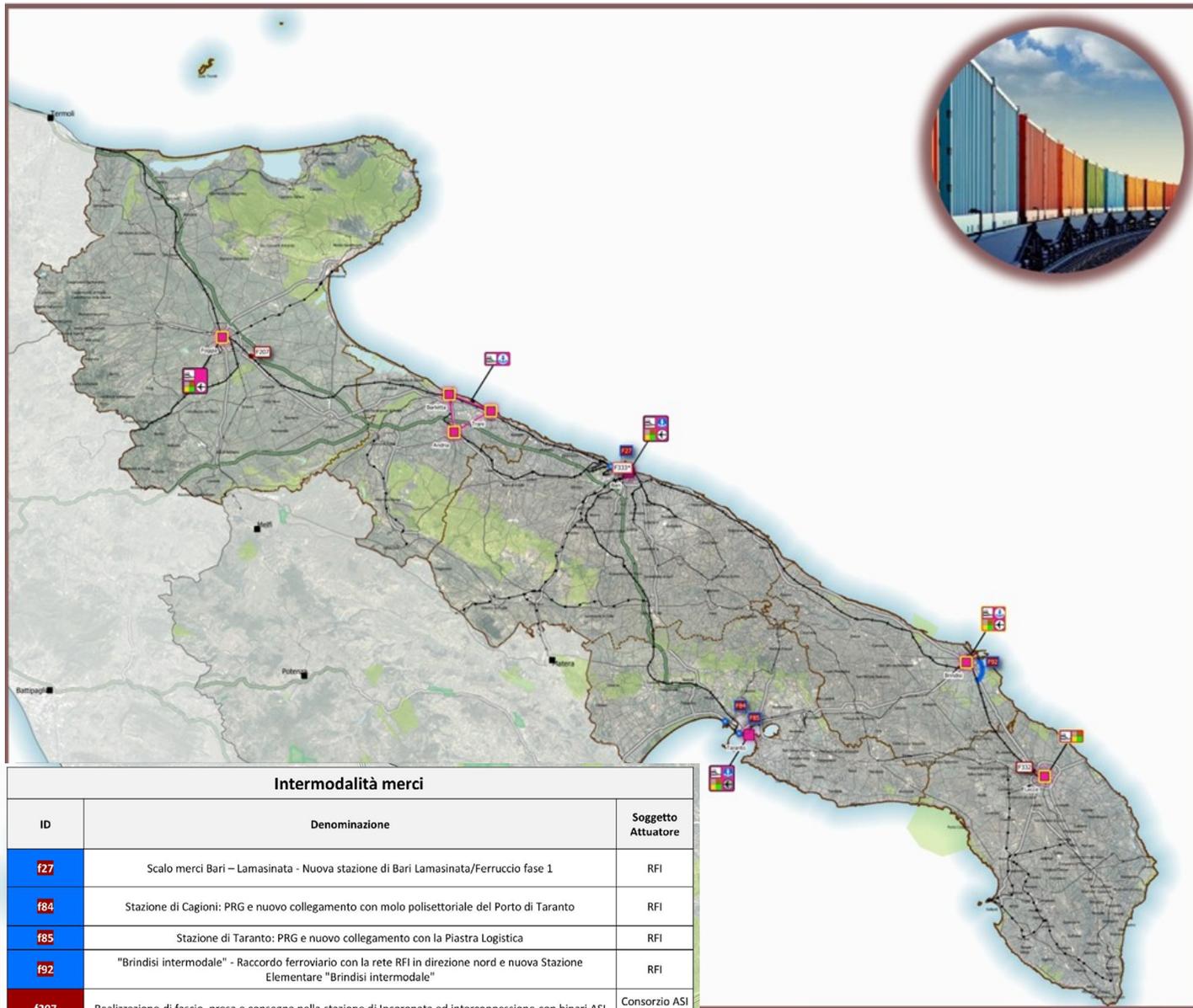
- Brindisi – Lecce: ultimata
- Bologna – Rimini: entro 2023
- Bari – Brindisi: entro 2023
- Tecnologie: da 2023 a 2024
- Foggia – Bari: entro 2024
- Rimini – Ancona: entro 2027
- Pescara – Foggia: entro 2028







La strategicità della rete nazionale nel contesto regionale è stata ulteriormente confermata dai finanziamenti del PNRR destinati agli interventi di completamento della **linea Bari-Napoli** (f323, f264a), potenziamento della **linea Sibari-Metaponto** (f268), e dall'upgrading tecnologico previsto tra **Bari e Taranto** (f264b, f277). Il PA, coerentemente alla programmazione di RFI, prevede il potenziamento della **linea Brindisi-Taranto** (f326), da considerarsi nel quadro più generale del potenziamento della direttrice Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto-Brindisi.

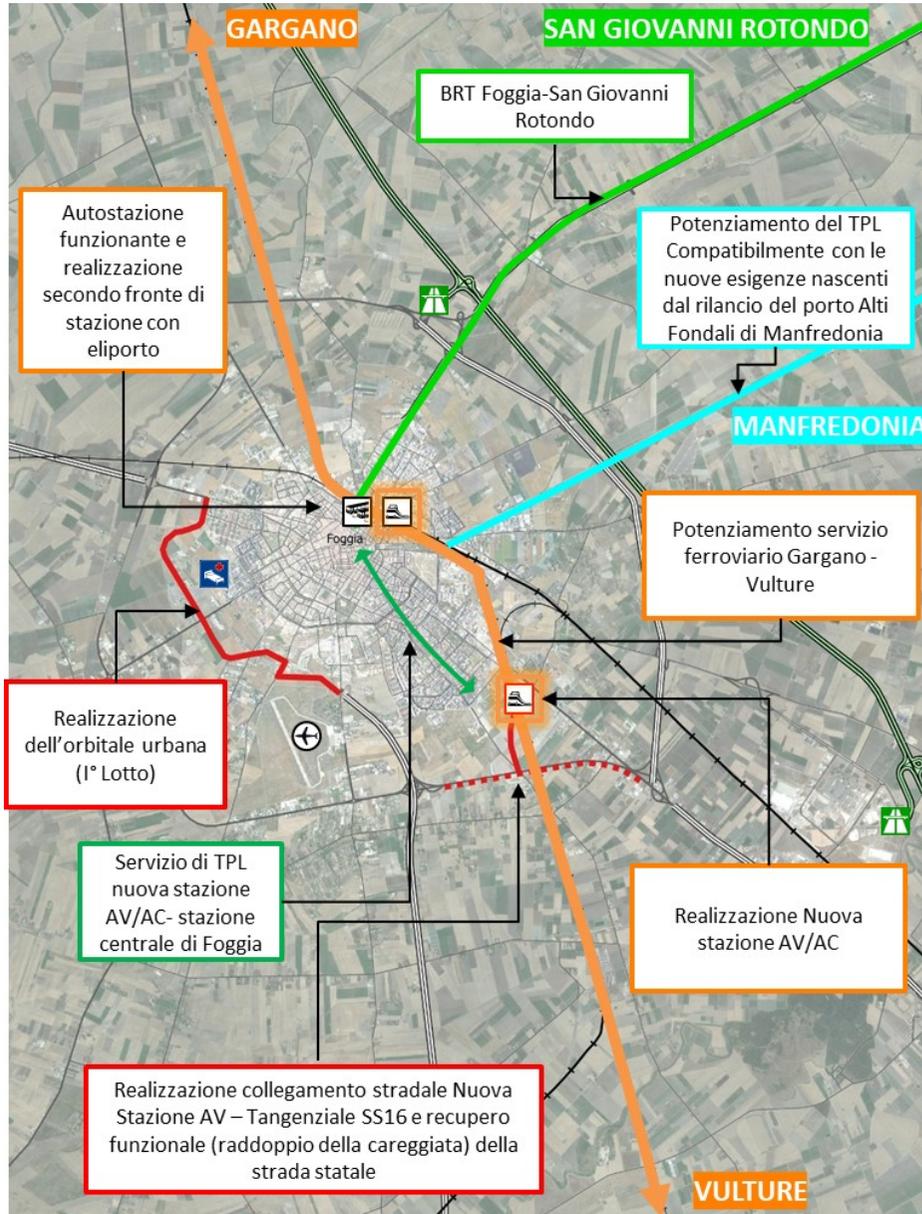


Sul versante del trasporto merci e della logistica il Piano Attuativo ha inoltre integralmente recepito gli interventi prioritari previsti dal recente Piano Regionale delle Merci e della Logistica, considerati di interesse primario per migliorare le politiche di sistema e sviluppare le infrastrutture logistiche. Di particolare importanza sono gli interventi sui nodi (**Bari Lamasinata – Brindisi - Taranto piastra logistica e Cagioni - Terminal ferroviario di Foggia Incoronata - Lecce – scalo di Surbo**) e gli interventi di adeguamento lungo la dorsale adriatica. La realizzazione di questo ambizioso programma permetterà la circolazione di treni lunghi fino a 750 m garantendo l'adeguamento dell'infrastruttura ferroviaria agli standard della rete TEN – T per lo sviluppo dei traffici verso l'Europa. **Gli impatti stimati vedono una potenzialità dei nodi e della linea quasi raddoppiate, incrementi potenziali della domanda merci intorno a circa 10% e un miglioramento della regolarità e sicurezza della circolazione.** Inoltre, nel rispetto di quanto previsto dall'Unione europea, la Regione Puglia intende perseguire l'obiettivo di riequilibrio modale trasferendo il 30% del traffico merci da strada a ferro (o nave). **Si stima che tale valore sarà pari a 190 milioni di tonnellate di merci per chilometro al 2030 e 320 milioni di tonnellate di merci per chilometro al 2050.**

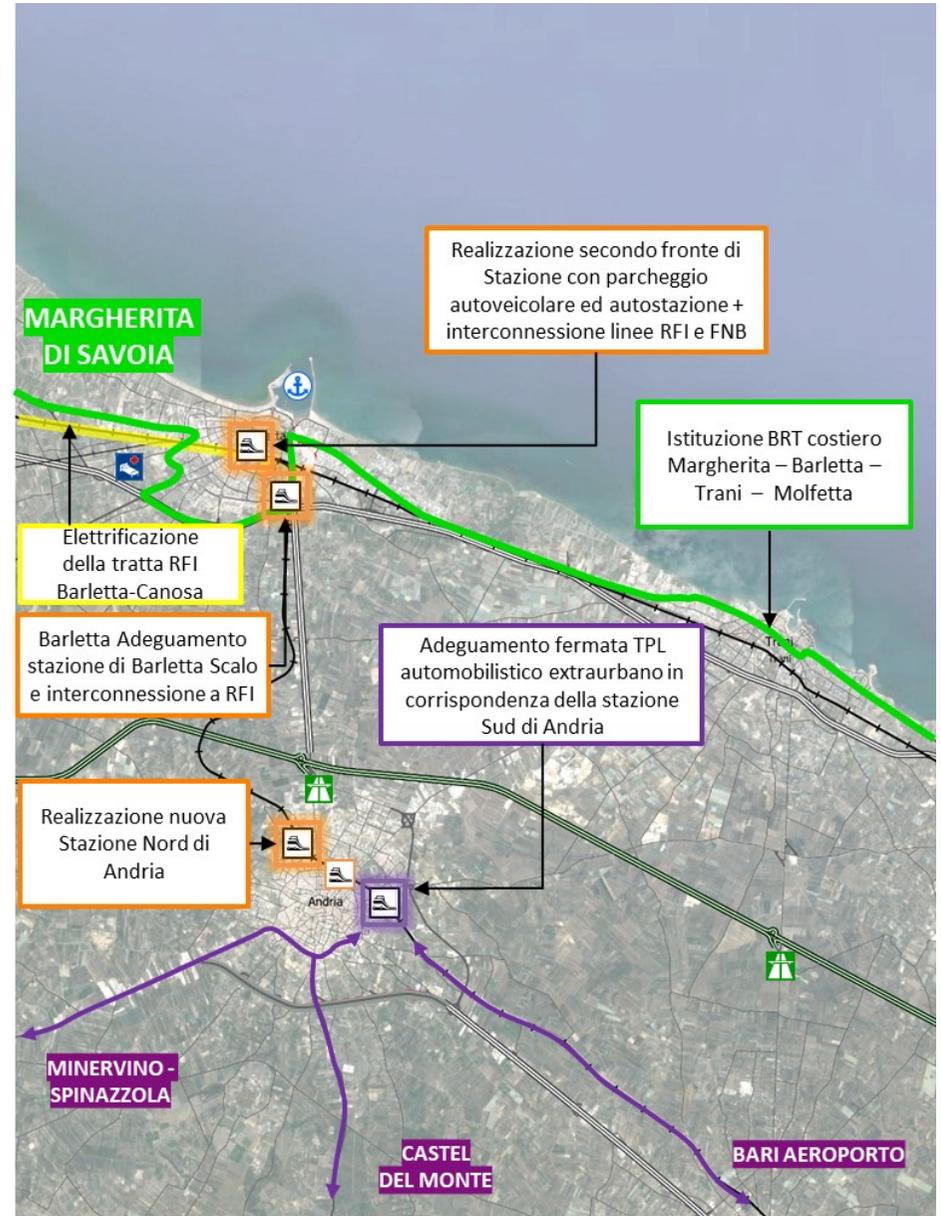
Intermodalità merci		
ID	Denominazione	Soggetto Attuatore
f27	Scalo merci Bari – Lamasinata - Nuova stazione di Bari Lamasinata/Ferruccio fase 1	RFI
f84	Stazione di Cagioni: PRG e nuovo collegamento con molo polisettoriale del Porto di Taranto	RFI
f85	Stazione di Taranto: PRG e nuovo collegamento con la Piastra Logistica	RFI
f92	"Brindisi intermodale" - Raccordo ferroviario con la rete RFI in direzione nord e nuova Stazione Elementare "Brindisi intermodale"	RFI
f207	Realizzazione di fascio, presa e consegna nella stazione di Incoronata ed interconnessione con binari ASI	Consorzio ASI Foggia
f332	ASI LECCE: Riattivazione scalo merci e rifacimento binari a Surbo (Lecce); ristrutturazione, potenziamento e completamento reti di servizi, efficientamento immobili adibiti a servizi e creazione centro di ricerca ed innovazione prodotti - settore ingegneristico (Surbo e moda e Disign a Soleto); servizi digitali alle imprese	ASI di Lecce
f333*	Adeguamento a modulo standard europeo a 750 m dei binari dei terminal allacciati alla nuova stazione Bari – Smistamento	Da definire

Poli di commutazione di primo livello

Nodo di Foggia

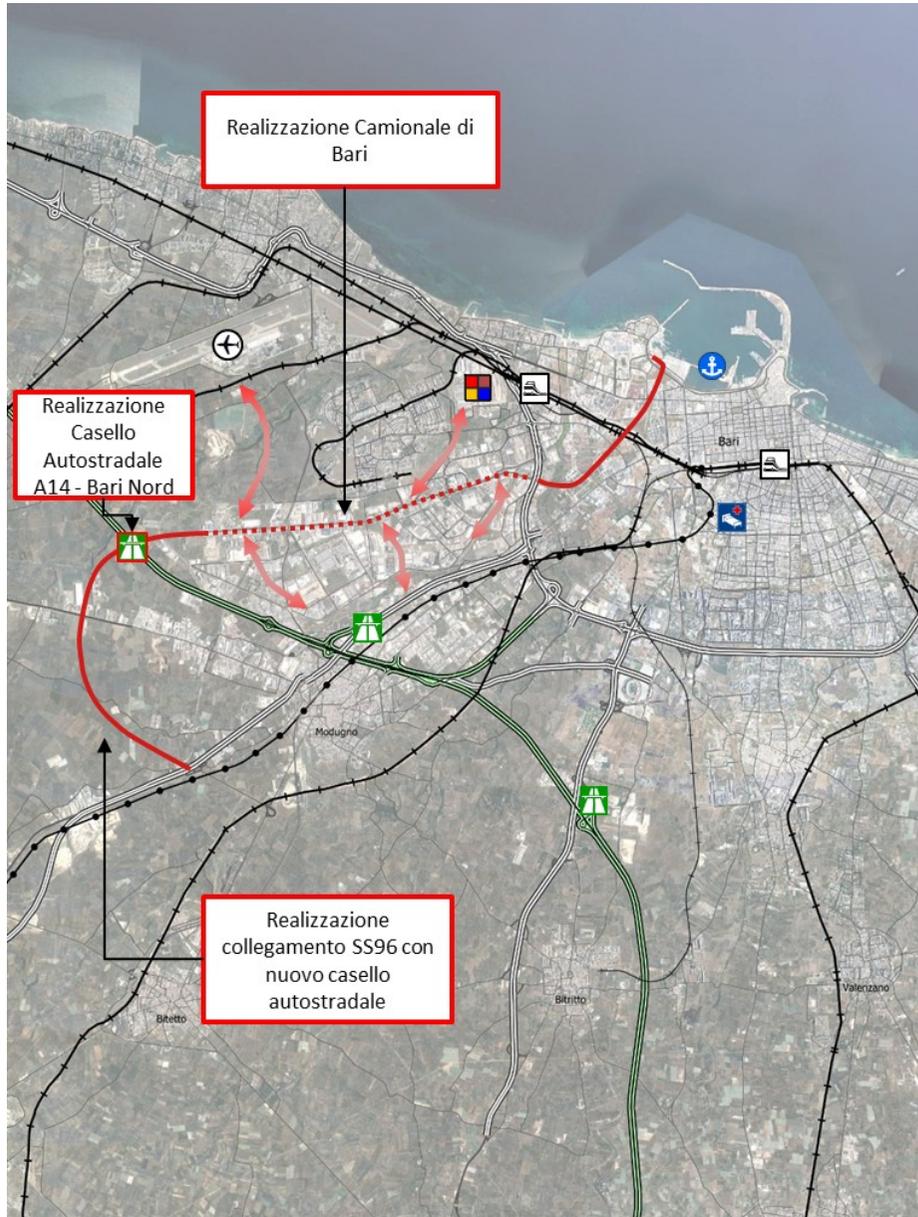


Il tripolo di Barletta – Andria - Trani

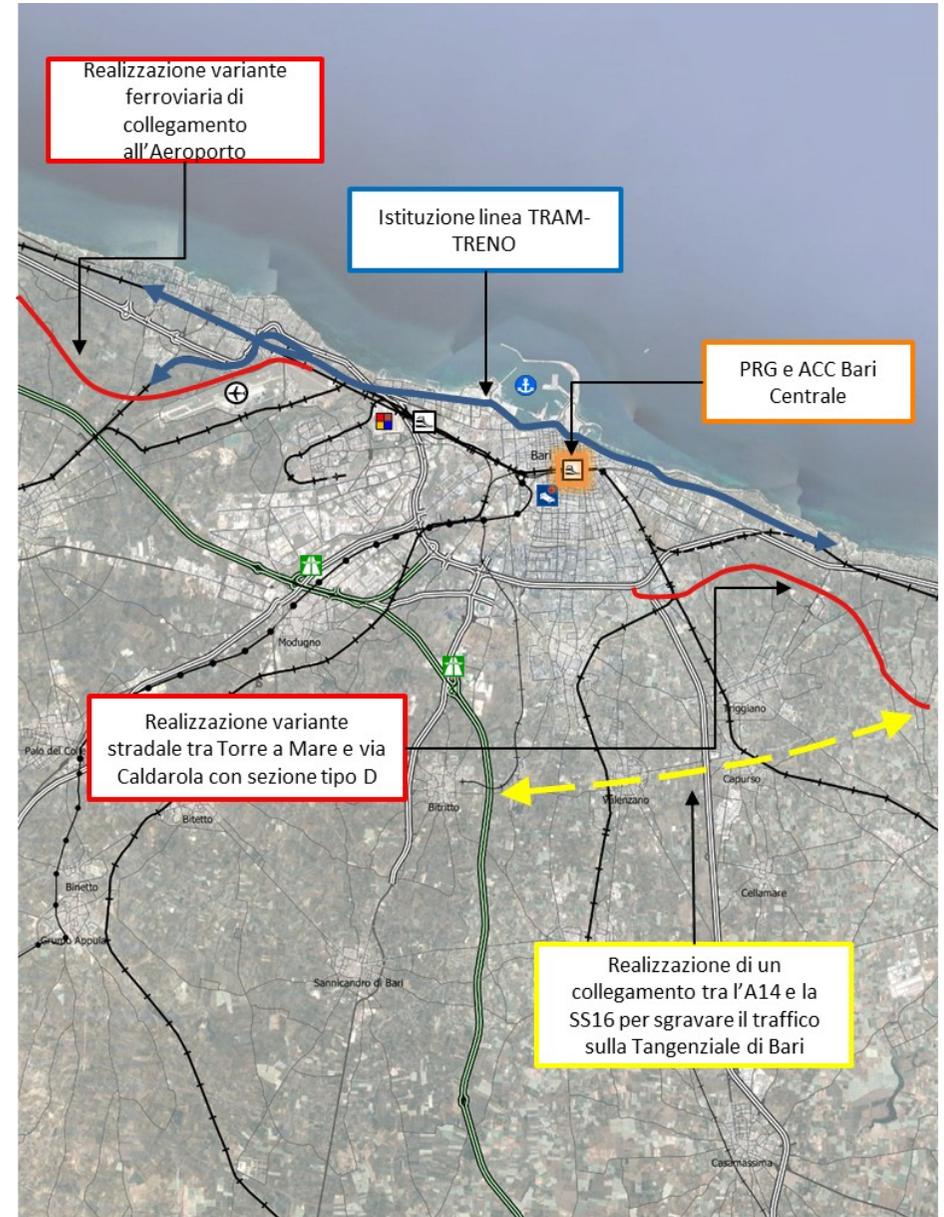


Poli di commutazione di primo livello

Nodo di Bari: zona ovest

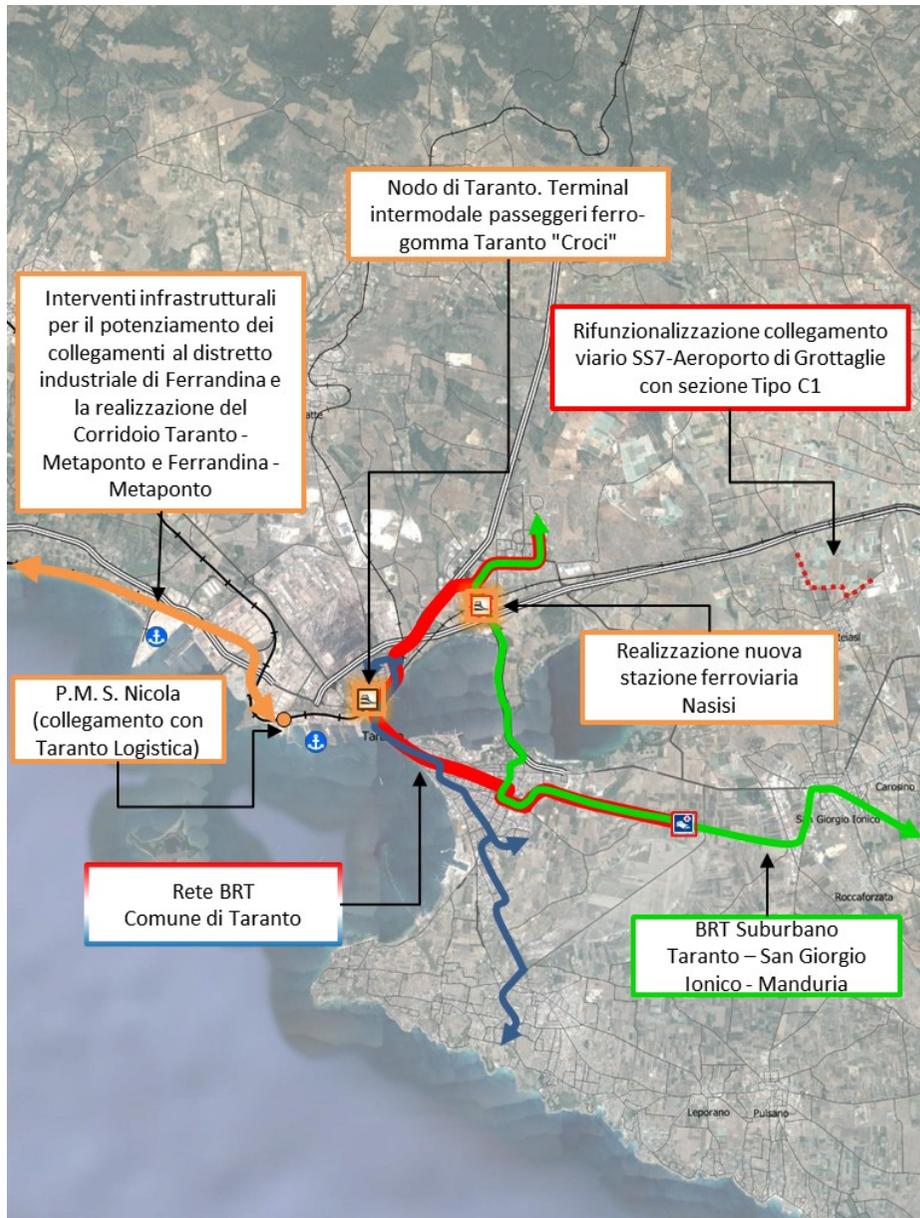


Nodo di Bari: zona est

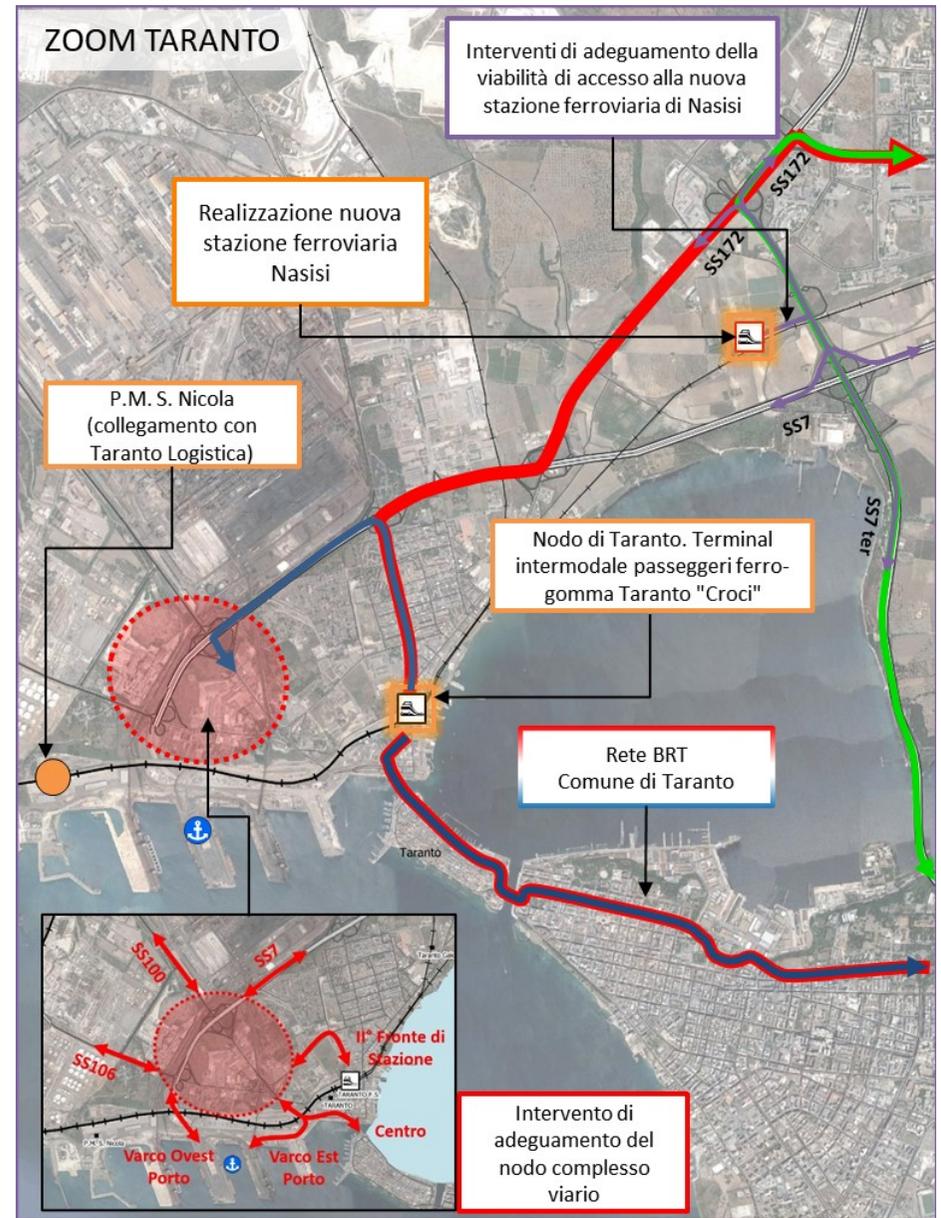


Poli di commutazione di primo livello

Nodo di Taranto

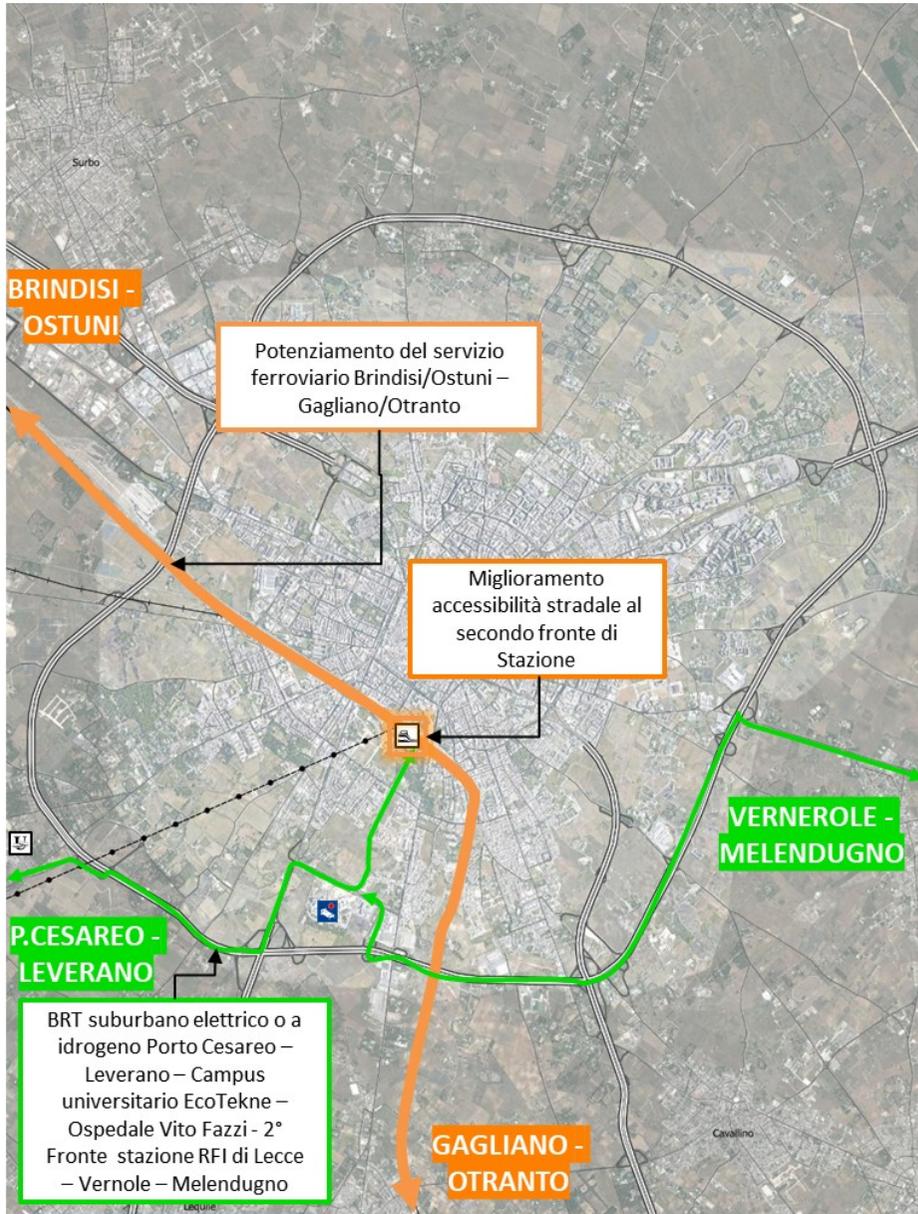


Zoom Porto di Taranto

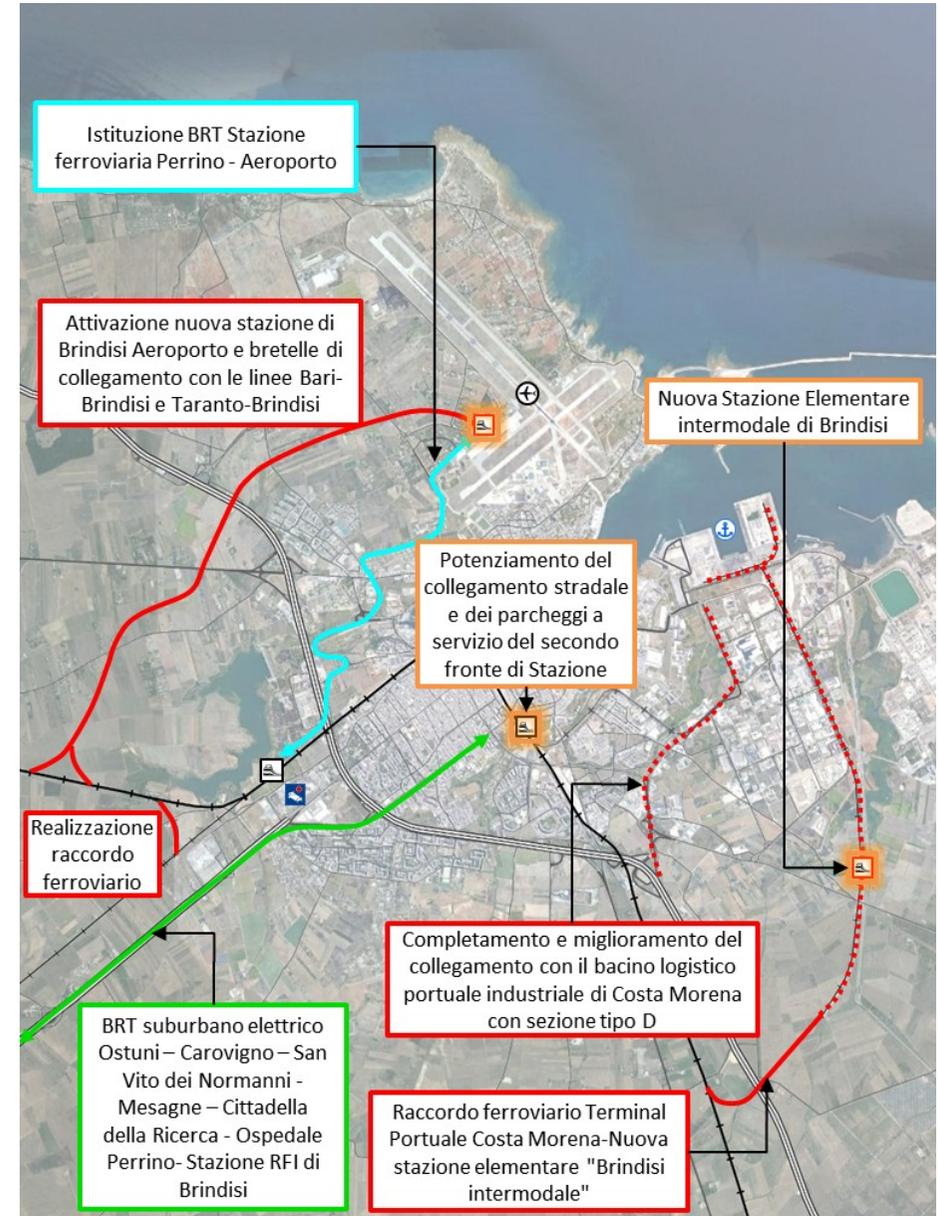


Poli di commutazione di primo livello

Nodo di Lecce

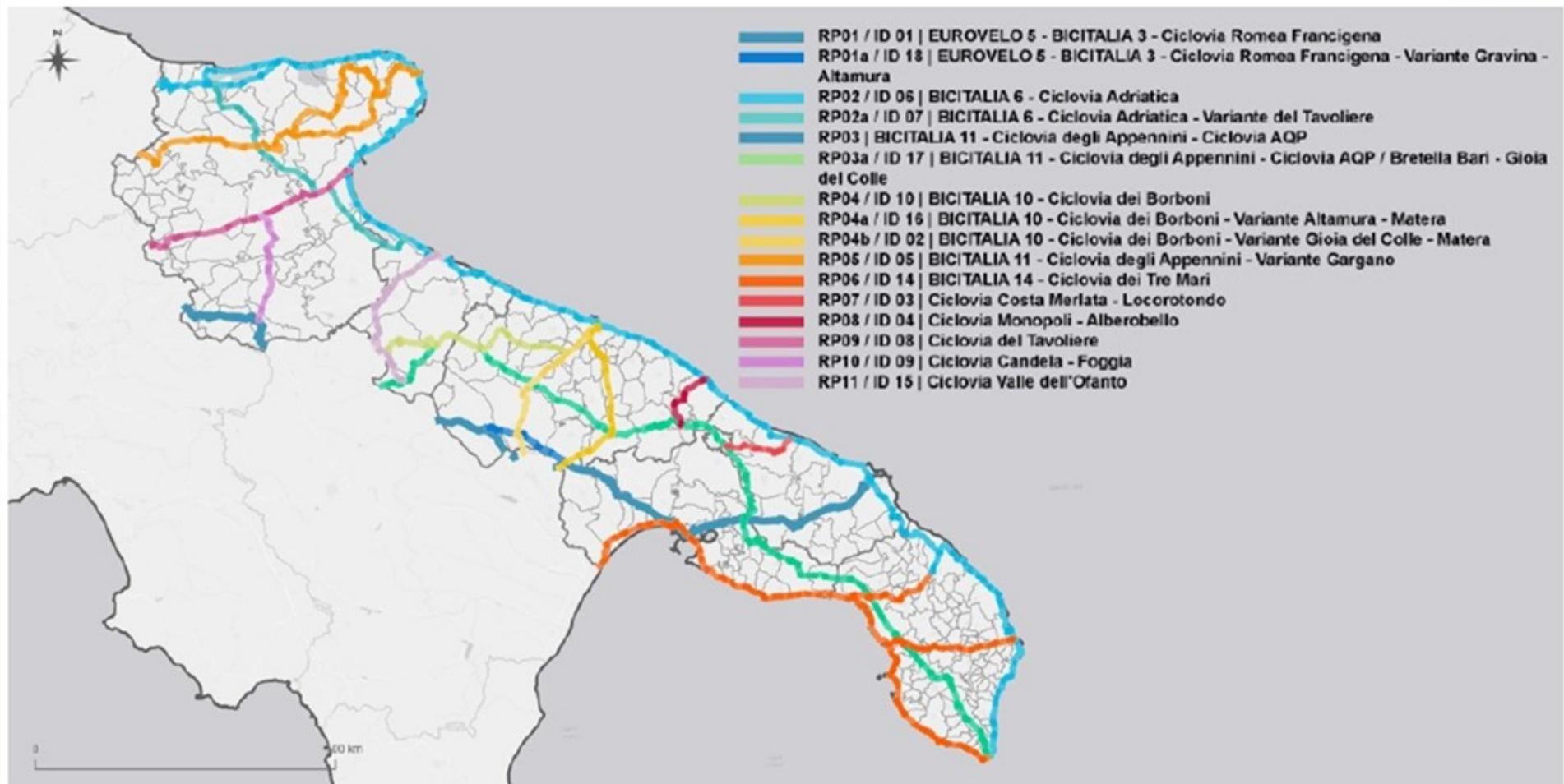


Nodo di Brindisi



La mobilità ciclistica

Il PA 2021 – 2030, in merito alla **mobilità ciclistica**, fa proprio l'assetto della rete definito dal Piano Regionale della Mobilità Ciclistica adottato con DGR n. 177 del 17.02.2020 e ripropone le Linee Guida per la redazione dei Piani di Mobilità Ciclistica, approvate con DGR n. 1504 del 10.09.2020, per indirizzare ed orientare al meglio i livelli di pianificazione subordinati, nella definizione delle priorità e delle modalità di intervento, e soprattutto per garantire l'uniformità delle applicazioni di queste soluzioni adeguate alla normativa vigente in tutto il territorio regionale. Con riferimento all'attuazione del PNRR, il PA recepisce gli interventi di realizzazione delle ciclovie turistiche finanziati con il Decreto Interministeriale n. 4 del 12.01.2022 del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili di concerto con il Ministero della Cultura ed il Ministero del Turismo. Con tale decreto si è provveduto a finanziare la **Ciclovia Acquedotto Pugliese (31 M€)** e la **Ciclovia Adriatica (19 M€)**.

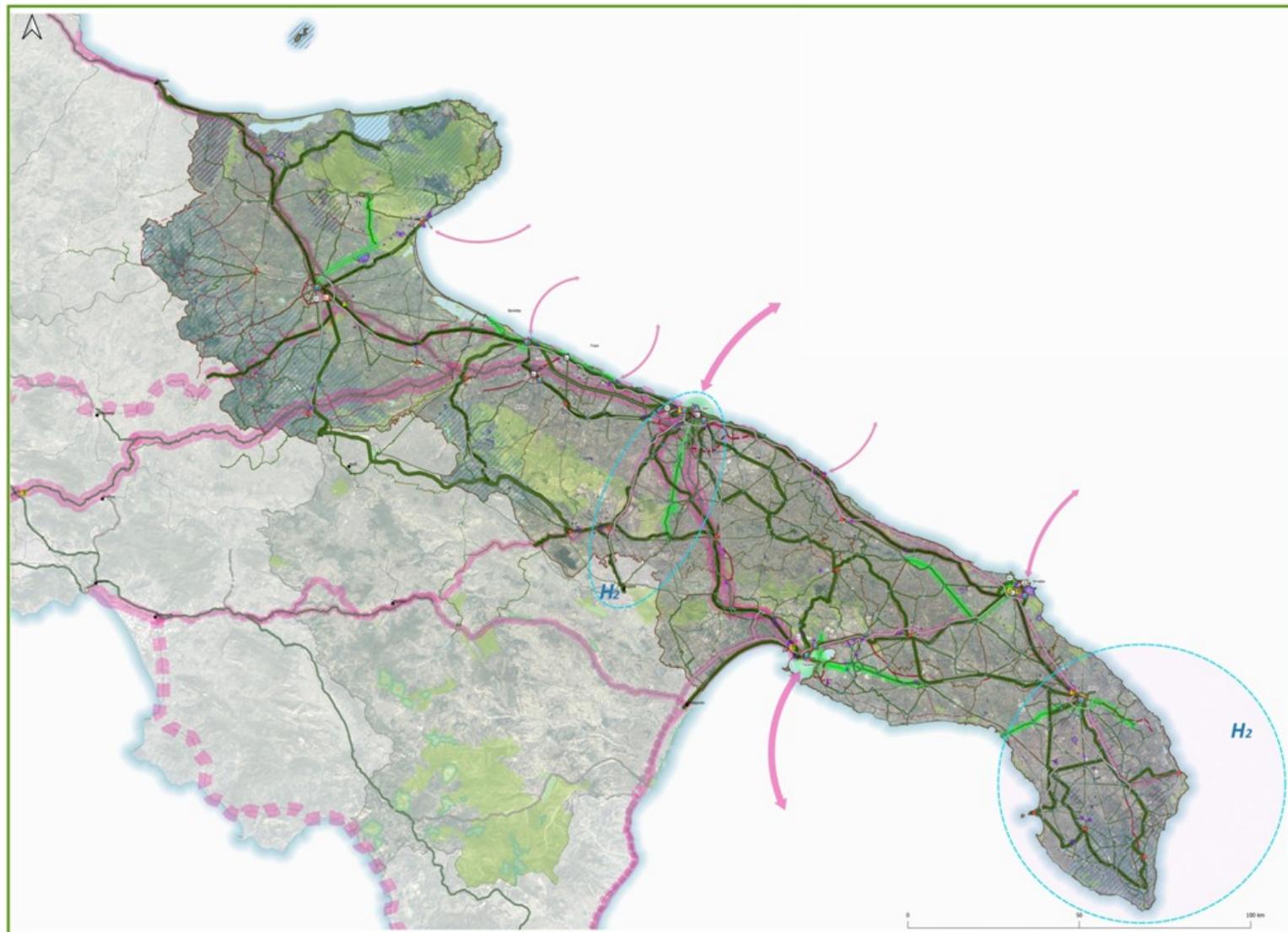


POLI DI COMMUTAZIONE DI SECONDO LIVELLO - RETE MULTIMODALE DI INFRASTRUTTURE E SERVIZI DI TRASPORTO

OBIETTIVO: garantire la mobilità intercomunale e la continuità, in ambito urbano, dei collegamenti con i principali poli attrattori di traffico di rango sovracomunale.

PROPOSTA: definizione di un set di strategie d'intervento che garantisca modalità di spostamento sostenibili e compatibili con classi di distanza fino a 25 KM:

- potenziamento selettivo del trasporto pubblico extraurbano
- adeguamenti stradali extraurbani finalizzati ad ospitare sistemi di preferenziazione per autobus
- Ciclovie Interurbane.



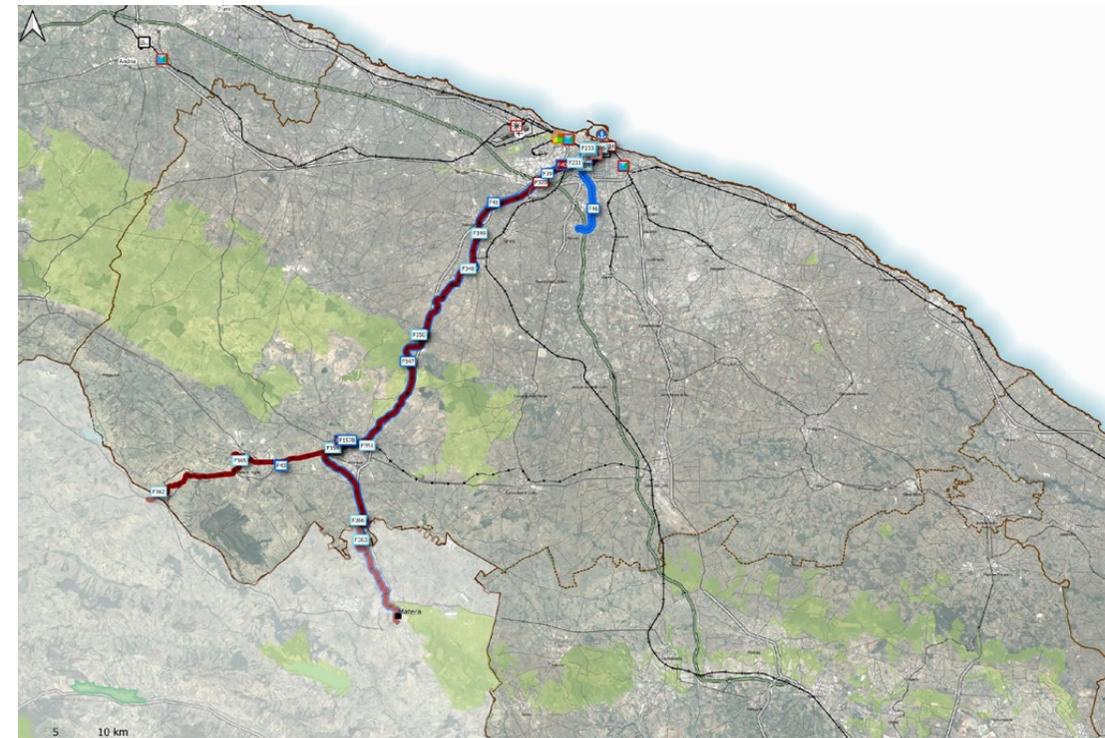
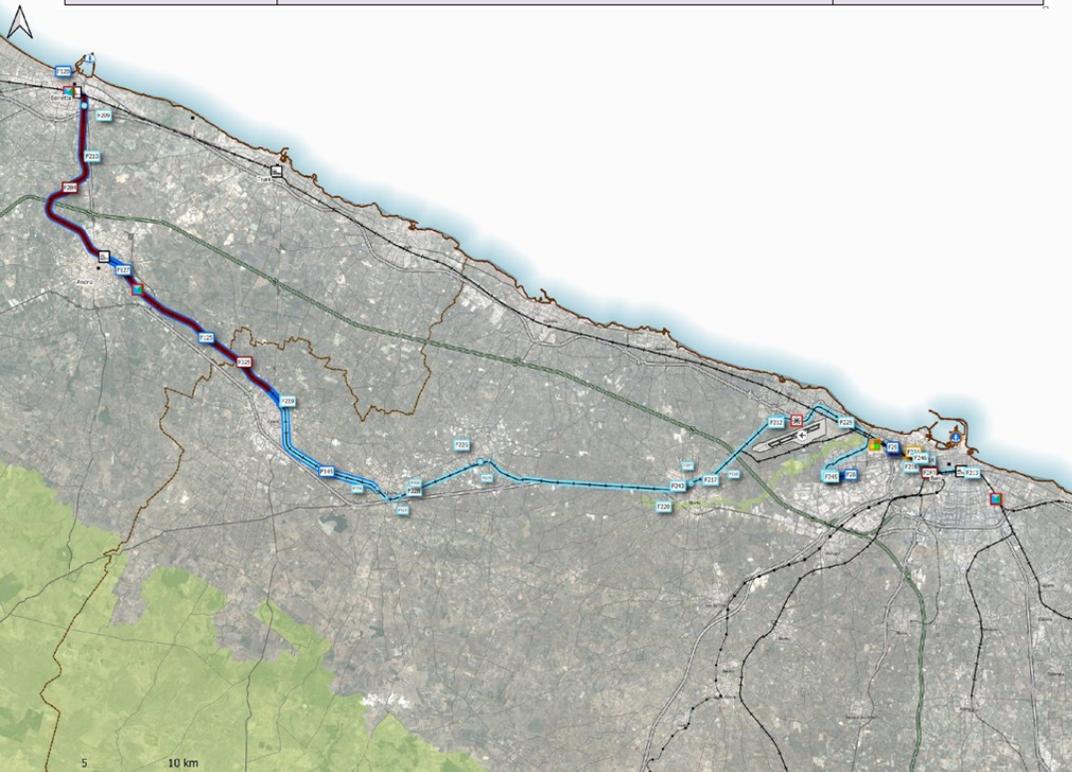
La rete infrastrutturale ferroviaria

Ferrotramviaria – Ferrovie Appulo Lucane

PNRR e Fondo complementare - Interventi finanziati Regione Puglia		
Atto finanziamento	Titolo dell'intervento	Importo ammesso a finanziamento (M€)
DM 363/2021	F. APPULO LUCANE Linea Bari - Matera: rinnovo armamento tratta Bari Centrale - Bari Scalo dalla progr. Km 0+000 alla prog. km 1+809	1,02
	F. APPULO LUCANE Interramento linea ferroviaria FAL nell'ambito urbano della città di Modugno - secondo stralcio funzionale dalle progressive km 8+834 ÷ 10+750 della linea Bari - Matera	23,5
	F.APPULO LUCANE Lavori di ristrutturazione edilizia e adeguamento tecnologico - stazione di Altamura prog. km 48+345 (linea Bari - Matera)	1
	FBN Sostituzione della travata metallica al km 1+897 della linea Bari - Barletta	1,45
	FBN Rinnovo del binario esistente della tratta Corato - Andria	12
	FBN Raddoppio della tratta Andria - Barletta	45

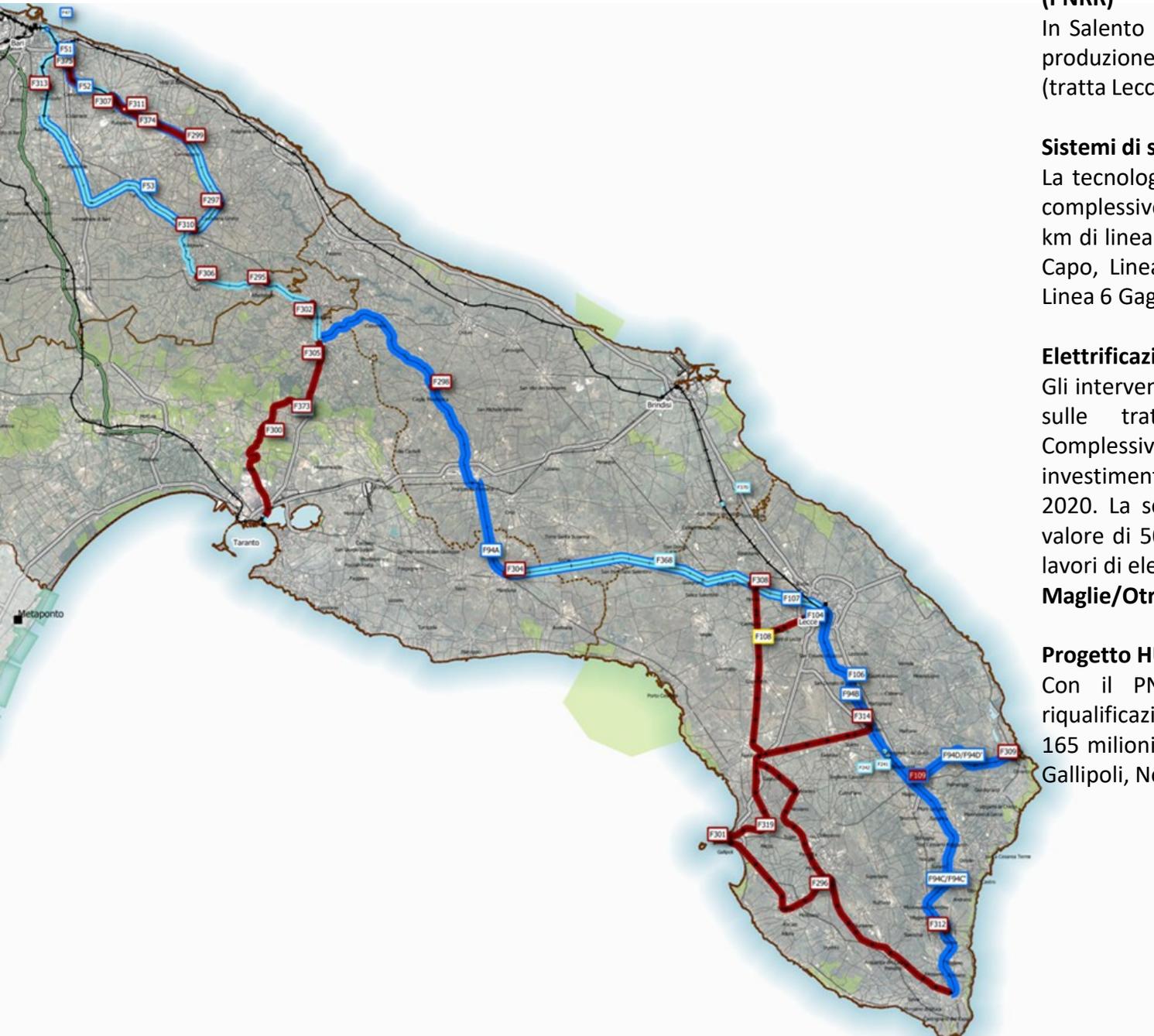
Con riferimento alla **rete infrastrutturale ferroviaria** il PA recepisce gli interventi finanziati dal PNRR e dal Piano nazionale Complementare, nonché le azioni previste nel nuovo ciclo di programmazione 2021-2027, in favore dei gestori dei servizi ferroviari regionali, relativi alla realizzazione di interventi di rinnovo armamento, elettrificazione, eliminazione dei passaggi a livello, attrezzaggio SCMT/ERTMS, rinnovo del materiale rotabile su gomma e ferro e adeguamento delle stazioni a esigenze di accessibilità universale.

Sulla **rete ferroviaria di interesse regionale** il PA 2021-2030, oltre a prendere atto delle opere in corso e a riconfermare quelle programmate e dotate di finanziamento, ha introdotto una serie di interventi di nuova previsione finalizzati a completare e a valorizzare il disegno della suddetta rete. L'obiettivo è quello di garantire l'accessibilità da tutto il territorio regionale ai principali poli della rete TEN-T, cioè la rete transeuropea di trasporti. Sulla rete gestita da F. Appulo Lucane sarà finanziato con il PNRR un progetto sperimentale finalizzato alla circolazione di treni ad idrogeno, in corso di definizione.



La rete infrastrutturale ferroviaria

Ferrovie Sud Est



Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto ferroviario (PNRR)

In Salento si prevede la sperimentazione in modo integrato di produzione, distribuzione e acquisto di treni ad idrogeno (tratta Lecce-Nardò-Gallipoli).

Sistemi di sicurezza (PNRR)

La tecnologia ERTMS, finanziata con fondi PNRR per un valore complessivo pari a 130,8 milioni di euro, sarà installata su 215 km di linea in territorio salentino: Linea 3 Novoli – Gagliano del Capo, Linea 4 Gallipoli – Casarano, Linea 5 Lecce – Gallipoli, Linea 6 Gagliano del Capo – Zollino e Linea 7 Maglie – Otranto.

Elettificazione linee FSE

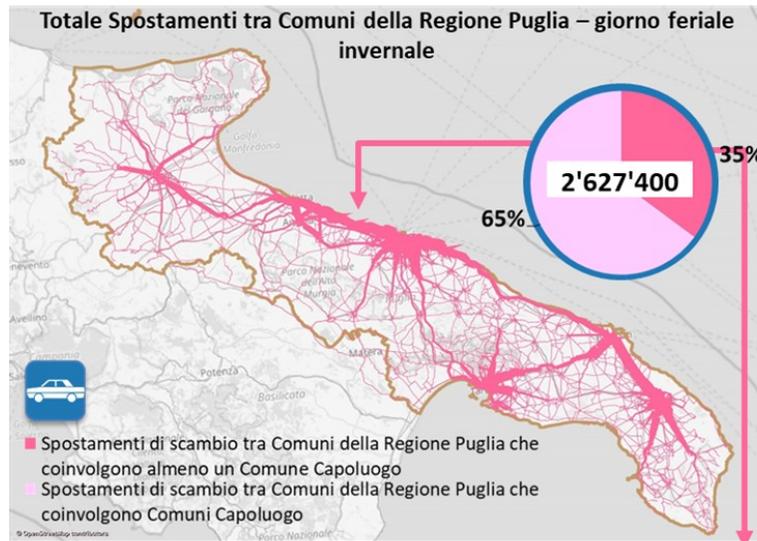
Gli interventi di elettificazione sulla rete di FSE sono già avviati sulle tratte **Martina Franca/Lecce** e **Lecce/Zollino**. Complessivamente questo primo lotto funzionale ha visto un investimento di 130 milioni di euro a valere sul fondo FSC 2014-2020. La seconda fase funzionale, con fondi già stanziati del valore di 50 milioni di euro, è prossima all'avvio e comprende lavori di elettificazione sulle tratte **Zollino/Gagliano del Capo** e **Maglie/Otranto** con termine previsto entro gennaio 2025.

Progetto HUB (PNRR)

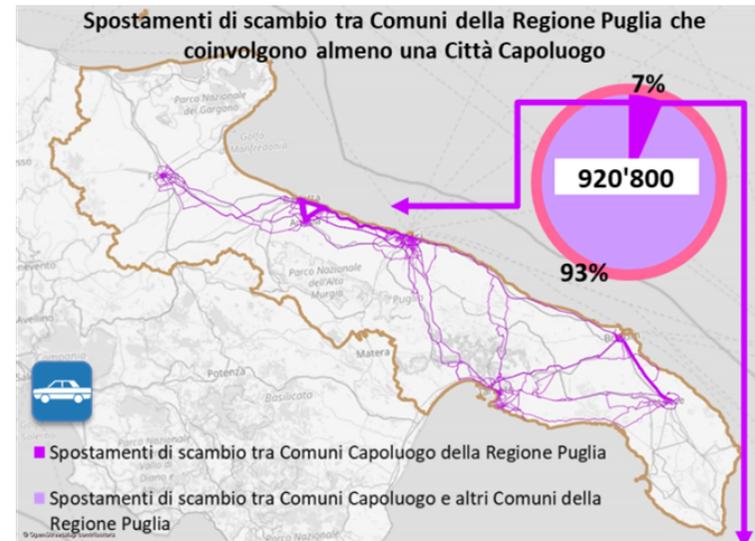
Con il PNRR verrà finanziato il progetto HUB, per la riqualificazione di n. 20 stazioni ferroviarie della rete FSE, per 165 milioni di euro, di queste 7 ricadono nel Salento: Otranto, Gallipoli, Novoli, Zollino, Maglie, Casarano e Tricase.

Il sistema di Bus Rapid Transit (BRT)

Dalle elaborazioni sulla domanda di mobilità in merito agli spostamenti intercomunali emerge che il mezzo prevalentemente utilizzato è l'auto privata (69%). Sono stati rilevati circa 2'600'000 spostamenti/giorno intercomunali, di cui il 35% (circa 920'000) ha come origine e/o destinazione almeno un Comune Capoluogo. Di questi 920.000, il 45% rappresenta spostamenti di medio-corto raggio tra i 10 e i 25 km. Questa componente di domanda si sviluppa principalmente lungo direttrici che corrono parallelamente alla ferrovia ma anche lungo corridoi ad alta mobilità costituiti dalle seguenti direttrici stradali: Foggia-San Giovanni Rotondo-Manfredonia, Bari-Santeramo in Colle, Taranto-San Giorgio Jonico, Brindisi-Mesagne e Lecce-Porto Cesareo, Margherita di Savoia-Barletta-Trani-Bisceglie-Molfetta.



Classi di distanza	Numero di spostamenti	Percentuale
Minori di 5 km	24'000	3%
Tra 5 km e 10 km	179'600	20%
Tra 10 km e 25 km	426'600	46%
Tra 25 km e 50 km	216'800	24%
Tra 50 km e 75 km	44'800	5%
Tra 75 km e 100 km	15'100	2%
Tra 100 km e 150 km	10'300	1%
Tra 150 km e 200 km	2'800	0%
Maggiori di 200 km	800	0%
Totale	920'800	100%

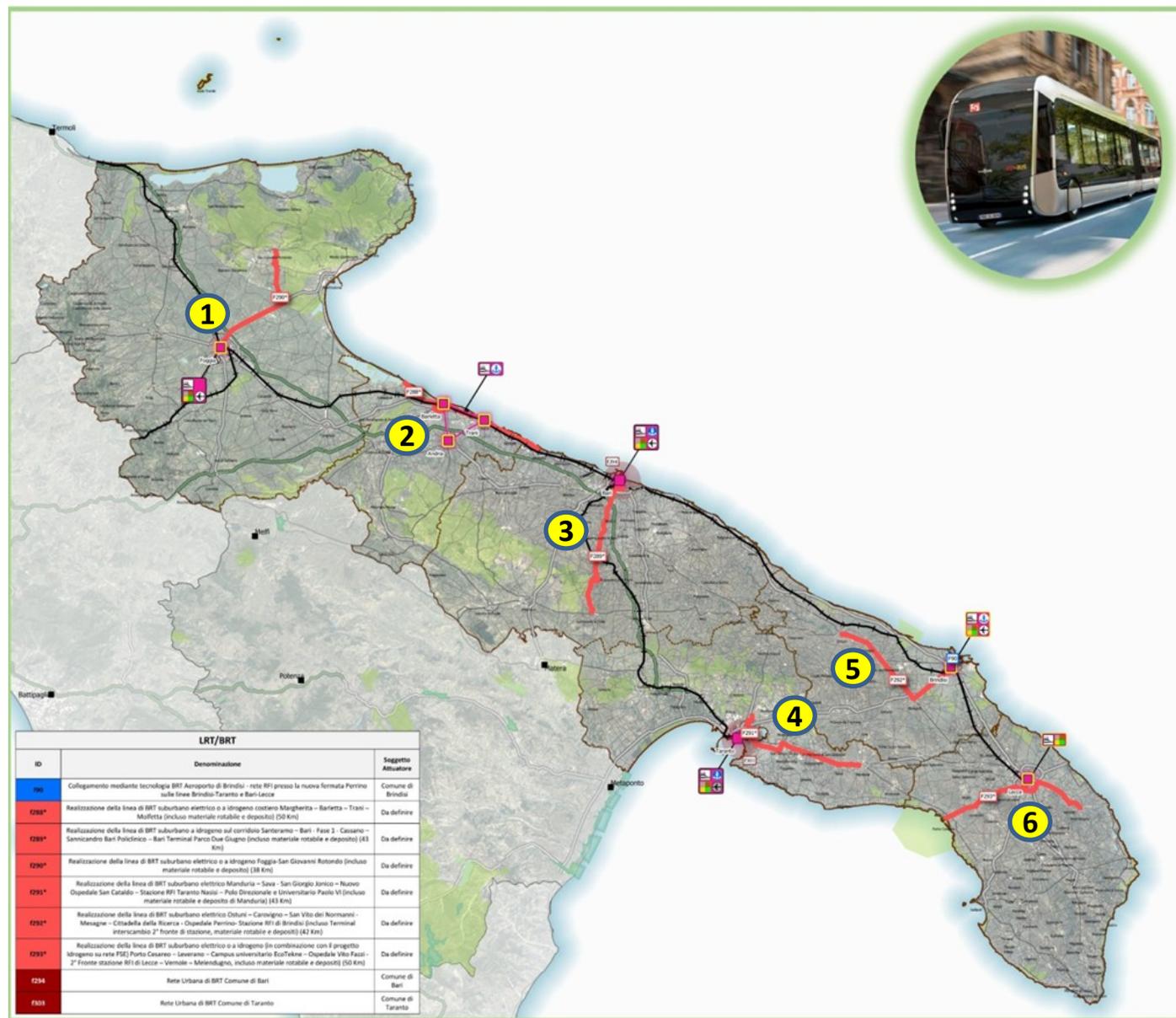


Classi di distanza	Numero di spostamenti	Percentuale
Minori di 5 km	0	0%
Tra 5 km e 10 km	4'800	8%
Tra 10 km e 25 km	32'700	54%
Tra 25 km e 50 km	9'900	16%
Tra 50 km e 75 km	6'400	11%
Tra 75 km e 100 km	2'600	4%
Tra 100 km e 150 km	3'300	5%
Tra 150 km e 200 km	600	1%
Maggiori di 200 km	100	0%
Totale	60'400	100%

Il sistema di Bus Rapid Transit (BRT)

Il Piano Attuativo 2021-2030 lungo queste direttrici propone il ricorso al sistema di Bus Rapid Transit (BRT), tecnologia entrata definitivamente nel novero dei sistemi di trasporto rapido di massa, che sarà attivato in via sperimentale dai comuni di Bari e Taranto grazie ai finanziamenti programmati dal PNRR. La rete di BRT, definita tenendo conto anche di alcune ipotesi formulate dai Piani di Bacino del Trasporto Pubblico Locale, prevede pertanto l'attivazione di 6 linee suburbane/extraurbane su queste direttrici strategiche regionali non coperte dalla rete ferroviaria o su cui la modalità ferroviaria non è in grado di soddisfare tutta la domanda.

- 1** Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico o a idrogeno Foggia-San Giovanni Rotondo (incluso materiale rotabile e deposito) (38 Km)
- 2** Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico o a idrogeno costiero Margherita – Barletta – Trani – Molfetta (incluso materiale rotabile e deposito) (50 Km)
- 3** Realizzazione della linea di BRT suburbano a idrogeno sul corridoio Santeramo – Bari - Fase 1 - Cassano – Sannicandro Bari Policlinico – Bari Terminal Parco Due Giugno (incluso materiale rotabile e deposito) (43 Km)
- 4** Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico Manduria – Sava - San Giorgio Jonico – Nuovo Ospedale San Cataldo – Stazione RFI Taranto Nasisi – Polo Direzionale e Universitario Paolo VI (incluso materiale rotabile e deposito di Manduria) (43 Km)
- 5** Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico Ostuni – Carovigno – San Vito dei Normanni - Mesagne – Cittadella della Ricerca - Ospedale Perrino- Stazione RFI di Brindisi (incluso Terminal interscambio 2° fronte di stazione, materiale rotabile e depositi) (42 Km)
- 6** Realizzazione della linea di BRT suburbano elettrico o a idrogeno (in combinazione con il progetto Idrogeno su rete FSE) Porto Cesareo – Leverano – Campus universitario EcoTekne – Ospedale Vito Fazzi - 2° Fronte stazione RFI di Lecce – Vernole – Melendugno, (incluso materiale rotabile e depositi) (50 Km)



POLI DI COMMUTAZIONE DI TERZO LIVELLO - AREE INTERNE - PARCHI E AREE A VALENZA TURISTICA - AREE PRODUTTIVE

OBIETTIVO: garantire un corretto equilibrio tra diritto alla mobilità, sviluppo socio-economico e tutela dell’ambiente.

PROPOSTA: definizione di un set di strategie d’intervento che garantisca misure condivise in tema di mobilità delle persone e logistica delle merci al fine di contrastare l’attuale frammentazione di soluzioni adottate a livello locale:

- interventi materiali
- servizi
- politiche



Poli di Commutazione di Terzo Livello	
	Nodi di scambio in corrispondenza della la fermata di riferimento, ove esistente;
	Integrazione tariffaria del trasporto pubblico;
	Servizi di trasporto pubblico a chiamata;
	Unificazione della segnaletica della rete ciclabile;
	Accessibilità universale ciclopedonale su percorsi di collegamento da stazioni/fermate/parcheggi di attestamento e poli a valenza sovracomunale (ove esistenti);
	Omogeneizzazione interventi sulle ciclovie urbane (Legge 20, 2020);
	Interventi di logistica urbana sostenibile (incentivi alla decarbonizzazione del parco veicolare, diffusione dei locker e counter).

Aree Interne	
	Integrazione tariffaria del trasporto pubblico;
	Promozione di forme di compensazione (abbonamenti, ecc..) che migliori le condizioni di accesso ai servizi più rilevanti per le popolazioni residenti nelle aree interne;
	Miglioramento dei nodi di scambio con le stazioni di riferimento del servizio ferroviario territoriale;
	Incentivo alla introduzione di servizi di trasporto pubblico locale a chiamata nelle aree a domanda debole;
	Impulso alla creazione di servizi di supporto al cicloturismo lungo gli itinerari della rete ciclabile di interesse regionale (rastrelliere/bike-box, pompe di gonfiaggio ruote, ciclofficine);
	Messa in sicurezza della viabilità locale e miglioramento delle connessioni con la viabilità extraurbana secondaria;
	Realizzazione di aree di sosta attrezzate per l’interconnessione con percorsi ciclopedonali storico-naturalistici;
	Realizzazione di un sistema di segnaletica e infomobilità omogeneo e interagente (segnaletica con QR code).
	Interventi di logistica urbana sostenibile (incentivi all’utilizzo di servizi di trasporto pubblico locale con veicoli «combi» attrezzati per il trasporto di piccoli pacchi);

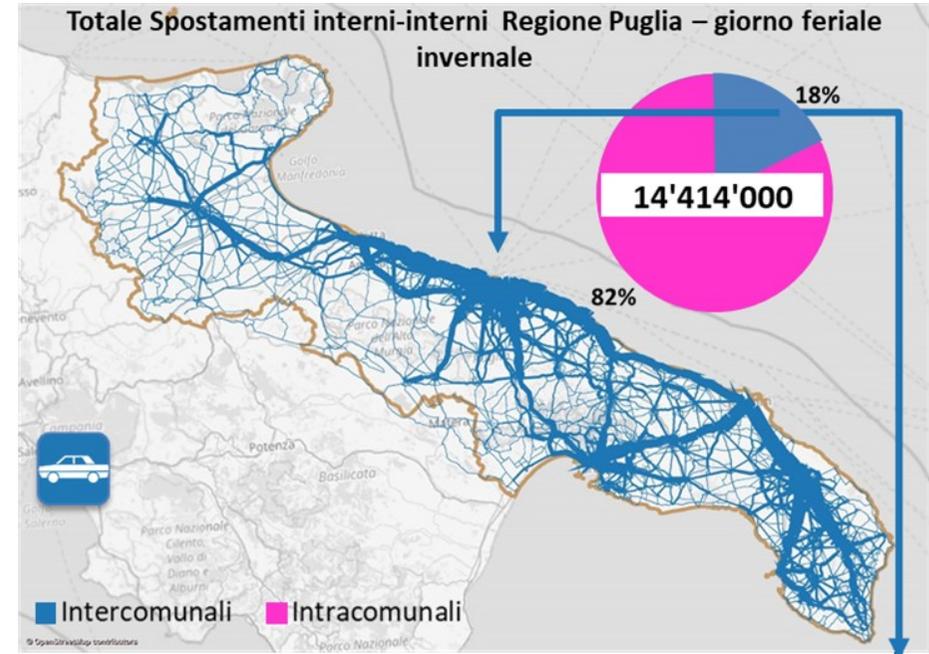
Parchi o Aree a valenza turistica	
	Uso territoriale della ferrovia (anche declassata a servizio turistico);
	Integrazione tariffaria del trasporto pubblico;
	Implementazione e promozione della logistica delle circuitazioni multimodali principali;
	Miglioramento dei nodi di scambio con le stazioni di riferimento del servizio ferroviario territoriale;
	Incentivo alla introduzione di servizi di trasporto pubblico locale a chiamata (con trasporto delle bici al seguito);
	Impulso alla creazione di servizi di supporto al cicloturismo lungo gli itinerari della rete ciclabile di interesse regionale (rastrelliere/bike-box, pompe di gonfiaggio ruote, ciclofficine);
	Messa in sicurezza della viabilità locale e miglioramento delle connessioni con la viabilità extraurbana secondaria;
	Realizzazione di aree di sosta attrezzate per l’interconnessione con percorsi ciclopedonali storico-naturalistici (ciclostazioni);
	Realizzazione di un sistema di segnaletica e infomobilità omogeneo e interagente (segnaletica con QR code);

Aree Produttive	
	Azioni di Mobility Management:
	<ul style="list-style-type: none"> • REDAZIONE/AGGIORNAMENTO dei Piani Spostamento Casa-Lavoro; • Acquisto di abbonamenti al TPL; • Organizzazione di servizi di mobilità aziendali o razionalizzazione di quelli già esistenti, anche in funzione delle esigenze di più imprese associate (organizzazione di navette aziendali); • Promozione, per i dipendenti, dell’uso della bicicletta (posizionamento di rastrelliere, acquisto di bici elettriche o di bici normali da mettere a disposizione dei dipendenti, incentivi per l’acquisto di biciclette personali); • Sistemazione di aree di pertinenza aziendali per il parcheggio al riparo di biciclette (velostazioni aziendali anche condivise da più aziende vicine); • Azioni di comunicazione volte a promuovere ed incentivare l’utilizzo di mezzi pubblici o di forme di trasporto alternative all’auto privata; • Organizzazione di servizi di car-pooling; • Realizzazione di servizi che riducano gli spostamenti extra-lavorativi; • Azioni operative per sostituzione dei mezzi aziendali con mezzi a basso impatto ambientale (mezzi elettrici, a gas metano, ecc...).

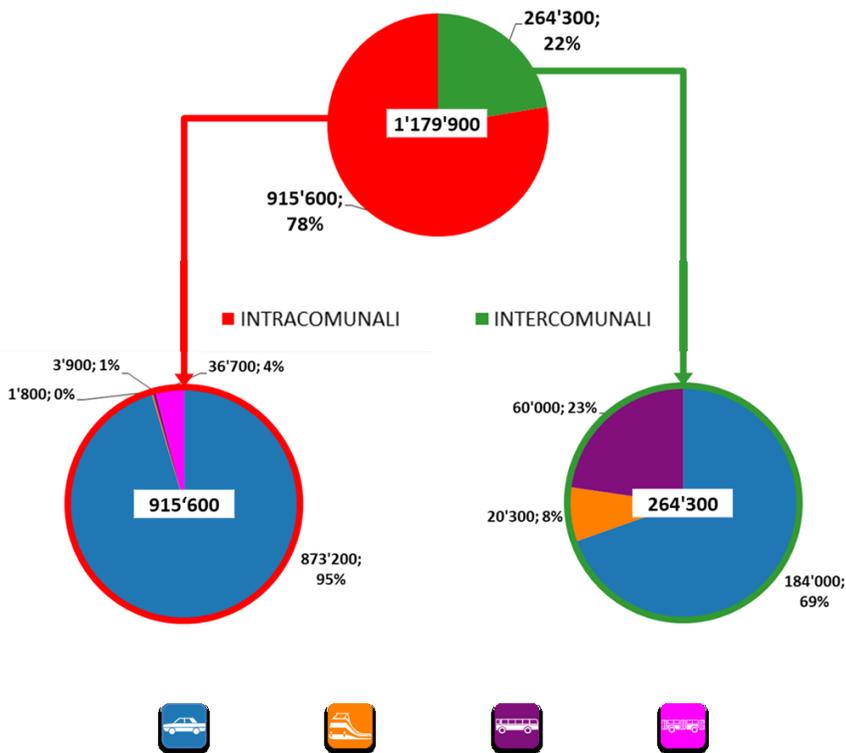
Gli spostamenti a “misura di bici”

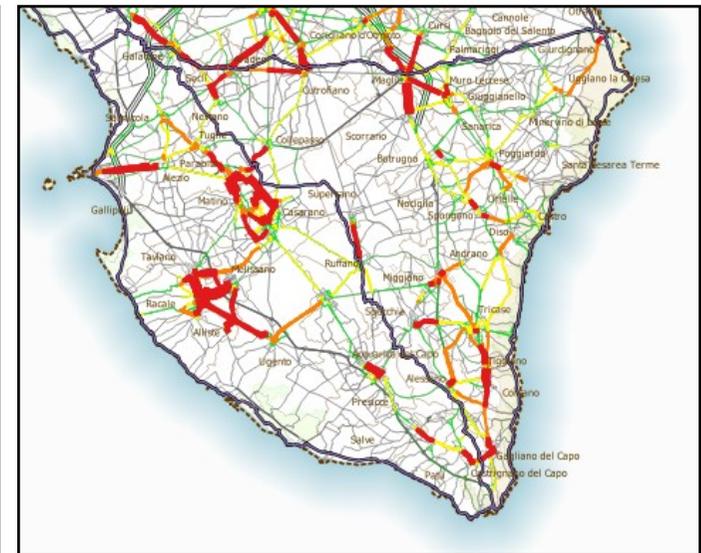
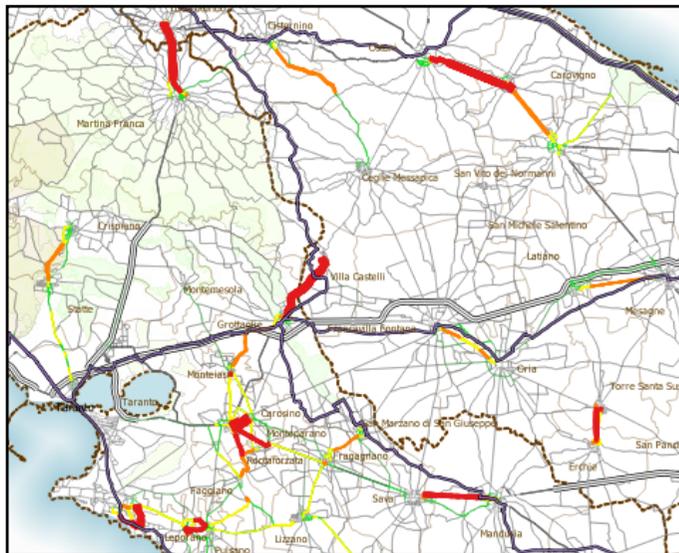
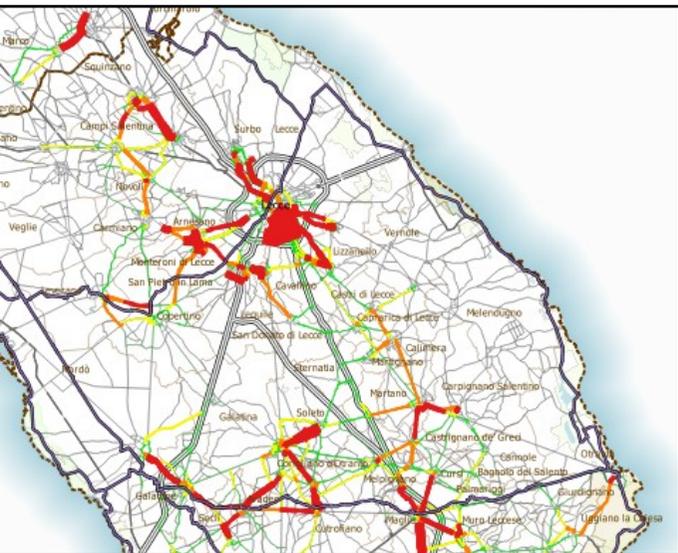
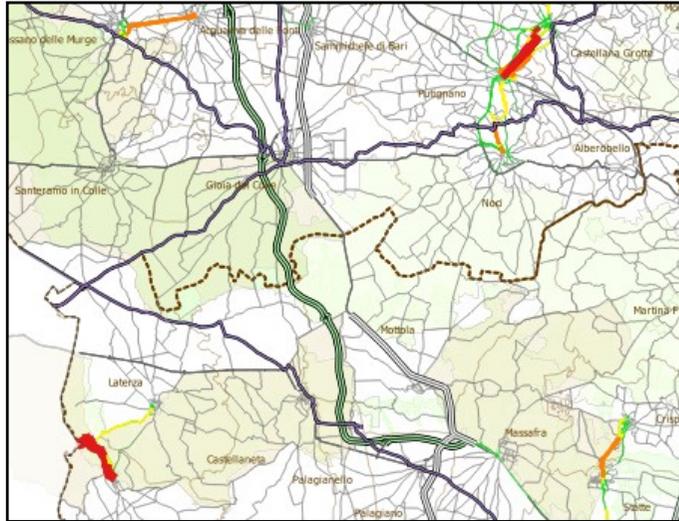
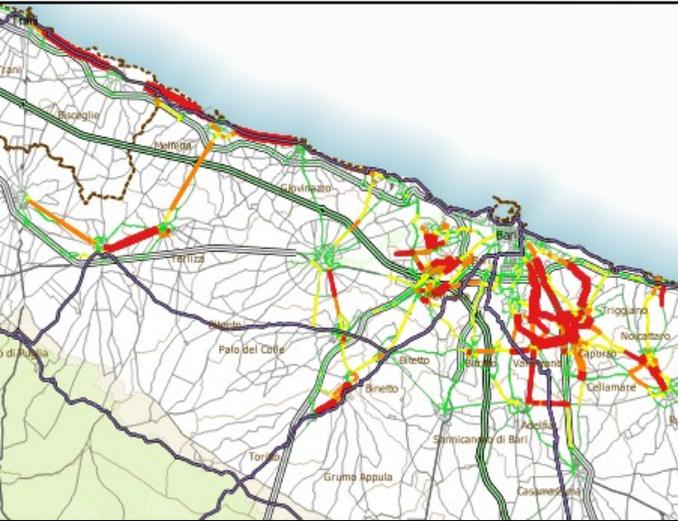
Un importante dato emerso dalle elaborazioni sulla domanda di mobilità è che, tanto nell’ora più critica della giornata (ora di punta del mattino) quanto nelle 24 ore di un giorno tipo feriale, il numero di spostamenti intracomunali (78%) è nettamente maggiore a quelli intercomunali (22%). Inoltre il 95% degli spostamenti intracomunali viene effettuato su auto privata.

Un altro dato significativo è che la maggior parte degli spostamenti intercomunali su auto privata si concentrano su percorsi di breve distanza (meno di 10 km): percorsi che in presenza di una rete ciclabile continua e sicura, potrebbero essere attraversati in bici, abbattendo l’uso dell’auto privata.



Spostamenti Intercomunali interni- interni alla Regione Puglia (no scambio) per classi di distanza		
Minori di 5 km	198'200	8%
Tra 5 km e 10 km	709'600	27%
Tra 10 km e 25 km	1'187'700	45%
Tra 25 km e 50 km	411'100	16%
Tra 50 km e 75 km	76'700	3%
Tra 75 km e 100 km	22'900	1%
Tra 100 km e 150 km	15'300	1%
Tra 150 km e 200 km	4'400	0%
Maggiori di 200 km	1'500	0%
Totale	2'627'400	100%





Il Piano, inoltre, a seguito di specifiche elaborazioni sulla domanda di mobilità, ha individuato alcuni corridoi con elevati flussi di auto rappresentativi di spostamenti intercomunali di brevi distanze (minori di 10 km). A tal proposito il Piano propone specifiche politiche agli Enti locali orientate a garantire la realizzazione di reti ciclabili continue e sicure che possano costituire una valida alternativa molto più sostenibile rispetto al mezzo privato.