

04.04.2022
GLI STATI GENERALI DELLA
LOGISTICA

Il sistema pugliese dei trasporti oggi: le infrastrutture esistenti



DELIVER



PROGRAMMA
INFRASTRUTTURE
Fondo di Perequazione
2019-2020



UNIONTRASPORTI

L'attuale sistema infrastrutturale della Puglia



PROGRAMMA
INFRASTRUTTURE
Fondo di Perequazione
2019-2020



UNIONTRASPORTI

IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE ATTUALE

- **10.500 km di rete stradale** di cui il 3% sono di categoria autostradale e il 14% sono strade di rilevanza nazionale in gestione Anas
- **843 km di rete ferroviaria RFI**, di cui il 72% elettrificata (3kV CC) e il 54% a doppio binario
- **3 porti: Bari** (nel 2021 7,3 mln ton, 70 mila TEU e 1 milione di passeggeri nel 2021 vs 1,9 milioni nel 2019), **Taranto** (17,5 mln ton vs 18,1 milioni del 2019), **Brindisi** (7,6 mln ton vs 7,5 milioni del 2019)
- **3 aeroporti: Bari** (10° in Italia nel 2021 con circa 5,5 milioni pax con un calo del 40% vs 2019); **Taranto** (19° per trasporto cargo, circa 1.500 tonnellate con un calo dell'80% vs 2019), **Brindisi** (16° in Italia nel 2021 con circa 1,8 milioni pax con un calo del 31% vs 2019)
- **1 interporto: Interporto Regionale della Puglia** (BA), inserito nel Core Network europeo. Inaugurato nel 2009, si colloca a meno di 5 Km dal porto e dall'aeroporto di Bari e dallo svincolo autostradale dell'A14.



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

IL SISTEMA DEI TRASPORTI PUGLIESI OGGI. LE INFRASTRUTTURE ESISTENTI

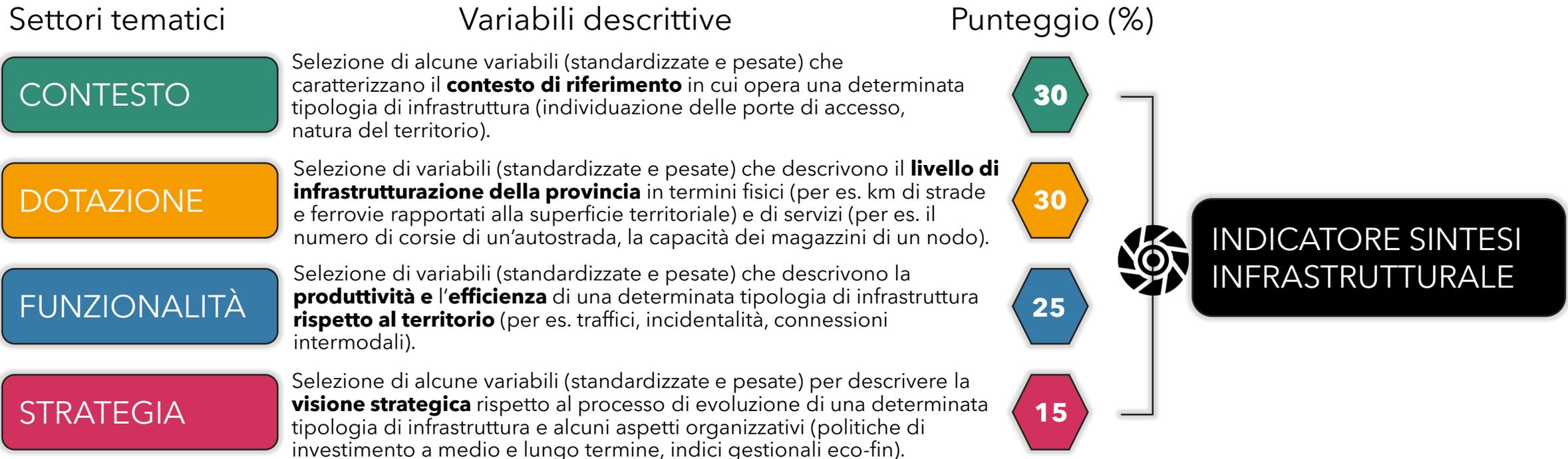
INDICATORI DI PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI: NOTA METODOLOGICA

Scala territoriale: PROVINCIA* **Anno di riferimento:** 2019

* L'analisi è stata svolta sul territorio nazionale con scala territoriale provinciale (in quanto considerare come riferimento le Camere di commercio avrebbe comportato considerare anche territori non confinanti). Fanno eccezione le regioni Sardegna e Puglia per le quali è stata considerata la seguente ripartizione «storica»: 4 territori per la Sardegna (Sassari, Nuoro, Oristano, Cagliari); 5 per la Puglia (Foggia, Bari, Taranto, Brindisi, Lecce). In totale sono quindi stati considerati 105 territori sul territorio nazionale.

Tipologia di infrastruttura: STRADALE, FERROVIARIA, PORTUALE, AEROPORTUALE, LOGISTICA

4 SETTORI TEMATICI PER OGNI TIPOLOGIA DI INFRASTRUTTURA



Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

IL SISTEMA DEI TRASPORTI PUGLIESI OGGI. LE INFRASTRUTTURE ESISTENTI

LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE PUGLIESI: SINTESI

L'elaborazione di un insieme di indici, che tengono conto delle specificità di ciascuna tipologia infrastrutturale, ha permesso di trarre delle valutazioni di sintesi sulle performance del sistema infrastrutturale regionale, evidenziando i possibili margini di intervento.

											INDICE DI SINTESI	
	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE
1°	BA (22°)		BA (18°)		TA (21°)		FG (42°)		BA (40°)		BA (25°)	
2°	FG (26°)		FG (32°)		BR (22°)		BA (44°)		BR (55°)		TA (44°)	
3°	TA (54°)		BR (33°)		BA (23°)		TA (53°)		FG (56°)		BR (51°)	
4°	LE (88°)		LE (35°)		LE (41°)		BR (77°)		TA (58°)		FG (52°)	
5°	BR (94°)		TA (43°)		FG (66°)		LE (94°)		LE (104°)		LE (81°)	

Complessivamente la **performance infrastrutturale** della regione Puglia, risulta **deficitaria**, in particolare nel settore logistico, evidenziando un potenziale importante che potrebbe essere valorizzato **in tutte le province**, attraverso interventi mirati, tenendo conto di **una visione regionale**.

Il **territorio di Bari** (province di Bari e Barletta-Andria-Trani) è quello che si posiziona relativamente meglio, al **25° posto nella classifica nazionale**, soprattutto grazie all'assetto delle infrastrutture ferroviarie e stradali.

 **Deficit infrastrutturale, soprattutto nella provincia di Lecce**



Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

IL SISTEMA DEI TRASPORTI PUGLIESI OGGI. LE INFRASTRUTTURE ESISTENTI

LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE PUGLIESI: SINTESI

Nel caso delle **infrastrutture di rete** (strade e ferrovie), l'analisi si è basata sulla «territorialità», consistente nell'attribuire a ciascuna provincia le sole opere in essa materialmente ubicate (tenendo conto dei confini amministrativi).

Infrastrutture stradali: tutte le province presentano un indicatore sintetico inferiore alla soglia di 50 punti (valore medio tra 0 e 100). Rispetto alla performance nazionale, il territorio pugliese è **particolarmente penalizzato in termini di dotazione** (scarsa consistenza della rete stradale, soprattutto di categoria autostradale, e assenza di assi autostradali a 3 o più corsie) **e in termini di strategia** (spesa per interventi strategici, tempi di realizzazione, indici finanziari della società di gestione autostradale). Le province di **Lecce e Brindisi registrano le peggiori performance**, rispettivamente all'88° e 94° posto nella classifica nazionale, soprattutto a causa dell'assenza di autostrade e di assi appartenenti al Core Network. In termini di **funzionalità** (soprattutto riferita all'incidentalità stradale), il quadro risulta meno preoccupante se paragonato alle altre regioni, ma azioni migliorative sono auspicabili.

Infrastrutture ferroviarie: tutte le province presentano un indicatore sintetico inferiore alla soglia di 50 punti (valore medio tra 0 e 100). Le province pugliesi sono penalizzate da un contesto di per sé già poco favorevole caratterizzato da una **bassa presenza di stazioni ferroviarie**, anche in termini di servizi di qualità (la maggioranza delle stazioni sono di categoria Bronze o Silver), e **assenza di linee AV**. In termini dotazionali, si evidenzia una **scarsa consistenza della rete ferroviaria** e un'elevata percentuale di rete a **singolo binario** (soprattutto nei territori di Taranto, Foggia e Bari). In termini funzionali, emerge una **scarsa presenza di servizi di mobilità integrata in stazione** (TPL, taxi, metropolitana, posteggio bici, ecc.), soprattutto nelle province di Taranto, Foggia e Lecce, una **scarsa offerta di treni in arrivo/partenza** dal capoluogo, una bassa **copertura GSM-R** nella provincia di Bari e **assenza di sistemi di controllo e gestione ERTMS** su tutta la rete. Dal punto di vista della strategia territoriale, la **spesa per interventi ferroviari è molto contenuta** e i tempi di realizzazione delle opere sono incerti; inoltre l'**età media della flotta** è superiore al dato nazionale (19,7 anni vs 15,4 anni), i convogli di età superiore a 15 anni incidono per il 42%.

Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

IL SISTEMA DEI TRASPORTI PUGLIESI OGGI. LE INFRASTRUTTURE ESISTENTI

LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE PUGLIESI: SINTESI

Nel caso delle **infrastrutture di nodo**, la performance portuale, aeroportuale e logistica dei territori provinciali è stata valutata tenendo conto della dislocazione dei principali porti, aeroporti e interporti sul territorio nazionale e considerando l'estensione della loro influenza su territori limitrofi.

Infrastrutture portuali: la provincia di **Taranto** occupa il **1° posto in Puglia**, il **6° nel Sud e Isole**, il **21° in Italia**, grazie allo scalo di Taranto (Core Network), che svolge un ruolo rilevante negli scambi commerciali, ma anche alla vicinanza dello scalo di Brindisi (Comprehensive Network). Tuttavia, **tutte le province presentano un indicatore sintetico inferiore alla soglia di 50 punti** (valore medio tra 0 e 100) evidenziando importanti margini di miglioramento, soprattutto in termini dotazionali (prestazione accosti, superficie piazzali, capacità stoccaggio, unità locali e addetti nei trasporti marittimi) e funzionali (volumi di traffico, integrazione nel commercio internazionale). La **provincia di Foggia è quella con la peggiore performance**, a livello regionale, non beneficiando dell'accessibilità ai porti pugliesi e questa criticità si ripercuote anche a livello dotazionale, funzionale e strategico.

Infrastrutture aeroportuali: tutte le province presentano un indicatore sintetico inferiore alla soglia di 50 punti (valore medio tra 0 e 100), evidenziando una scarsa performance a livello regionale, nonostante il territorio vanti un contesto favorevole, grazie alla presenza di 3 aeroporti e alla loro prossimità rispetto a stazioni ferroviarie e centro urbano. La provincia di **Foggia** è al **1° posto nella classifica regionale**, al **2° nel Sud e Isole** (dopo Catania) e al **42° in Italia**, grazie all'effetto gravitazione dell'aeroporto di Bari-Palese. Rispetto al territorio nazionale, gli aspetti più penalizzanti dell'assetto aeroportuale pugliese sono riferibili alla dotazione (area sedime, area parcheggio aerei, n° banchi check-in, unità locali e addetti nei trasporti aerei), alla funzionalità (movimenti passeggeri e cargo, intermodalità in termini di connessioni ferroviarie/bus, posti auto, compagnie noleggio) e alla strategia (spesa per interventi strategici, tempi di realizzazione, indici finanziari della società di gestione aeroportuale).

Infrastrutture logistiche: questa categoria risulta la meno performante, dato che il territorio regionale è dotato di un solo interporto (Interporto Regionale della Puglia, in provincia di Bari). La provincia di **Bari** è al **1° posto nella classifica regionale**, al **5° nel Sud e Isole**, ma al **40° in Italia**. Gli aspetti più penalizzanti, rispetto ad altre realtà sul territorio nazionale, sono riferibili alla dotazione (superficie interporto, area logistica, area intermodale, volume magazzini, n° binari, unità locali e addetti nel magazzinaggio/attività di supporto ai trasporti), alla funzionalità (coppie treni/anno, n° operatori, manifatturiero nell'area di influenza, posizionamento nel ranking europeo) e alle scarse strategie di investimento, nonostante gli indici finanziari della società di gestione risultino discreti.

Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

IL SISTEMA DEI TRASPORTI PUGLIESI OGGI. LE INFRASTRUTTURE ESISTENTI

La Puglia e i corridoi europei della rete Ten-t



PROGRAMMA
INFRASTRUTTURE
Fondo di Perequazione
2019-2020



UNIONTRASPORTI

IL CORE NETWORK DELLA RETE TRANSEUROPEA DI TRASPORTO (TEN-T)

© OpenStreetMap contributors, Credit: EC-GISCO, © EuroGeographics for the administrative boundaries | © European Commission - DG MOVE - 2018



Le reti TEN-T sono un insieme di infrastrutture lineari (ferroviarie, stradali e fluviali) e puntuali (nodi urbani, porti, interporti e aeroporti) considerate rilevanti a livello comunitario. Il **Core Network** (Rete Centrale) è costituito da **5 Corridoi (di cui 4 attraversano l'Italia)**, da completare **entro il 2030**, che comprendono: i nodi urbani a maggiore densità abitativa, i nodi intermodali di maggiore rilevanza e le relative connessioni. Oggi la priorità a livello europeo è quella di **assicurare la continuità dei Corridoi**, realizzando i collegamenti mancanti, assicurando collegamenti tra le differenti modalità di trasporto, eliminando i colli di bottiglia esistenti.

A metà dicembre 2021, c'è stato l'inserimento della **dorsale ferroviaria adriatica** tra Ancona e Foggia nella proposta legislativa per la revisione della rete Ten-T. Per la dorsale Adriatica è previsto l'inserimento nella rete cosiddetta '**Extended Core**', un nuovo livello intermedio che consente di accedere ai finanziamenti europei per le reti di trasporto.

Gli Stati membri hanno concordato gli **obiettivi specifici (target) da raggiungere entro il 2030 per ciascun Corridoio**, per consentire la misurazione e il monitoraggio dello stato di conformità delle infrastrutture.

1 Corridoio del Core Network interessa la PUGLIA

SCANDINAVO-MEDITERRANEO

IL SISTEMA DEI TRASPORTI PUGLIESI OGGI. LE INFRASTRUTTURE ESISTENTI

Le infrastrutture strategiche programmate sul territorio pugliese



PROGRAMMA
INFRASTRUTTURE
Fondo di Perequazione
2019-2020

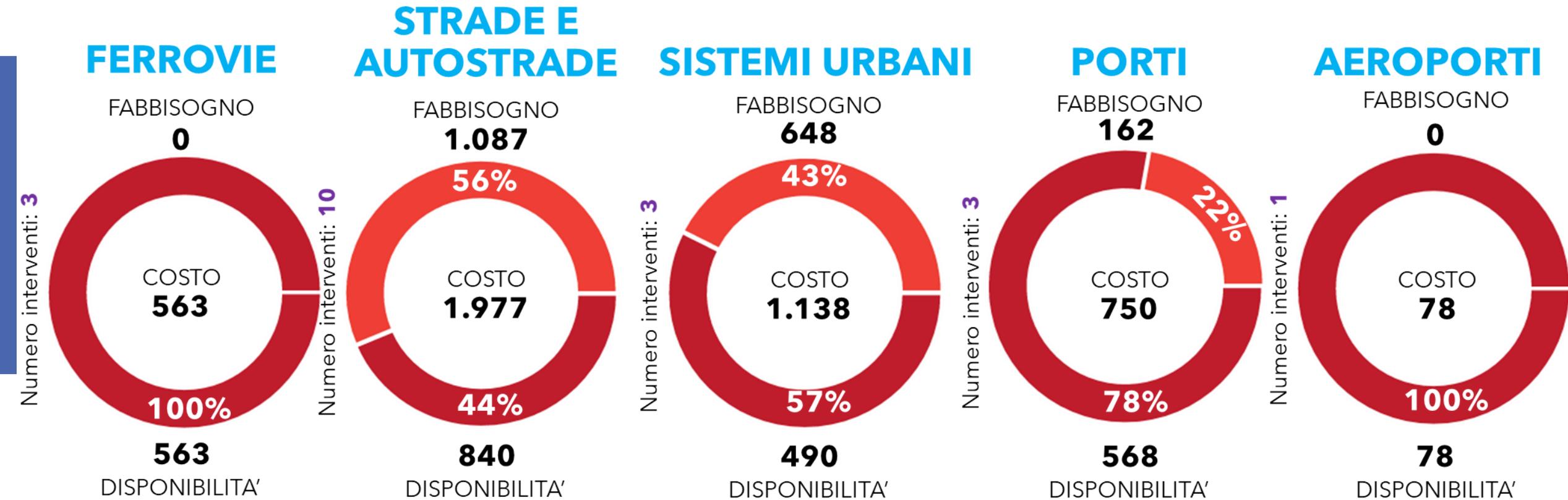


UNIONTRASPORTI

COSTI, DISPONIBILITÀ E FABBISOGNO PER SISTEMA INFRASTRUTTURALE IN PUGLIA

(importi in milione di euro)

In **Puglia** sono previsti investimenti per **4.506 milioni** di euro pari al 6% del Sud e Isole e al 2% dell'Italia



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021

IL SISTEMA DEI TRASPORTI PUGLIESI OGGI. LE INFRASTRUTTURE ESISTENTI

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE FERROVIARIA

Adeguamento e velocizzazione Bologna-Lecce e raddoppio Termoli-Lesina 1.349 M € (costo complessivo dell'intervento):

1 ADEGUAMENTO DEL TRACCIATO E VELOCIZZAZIONE DELL'ASSE FERROVIARIO BOLOGNA-LECCE

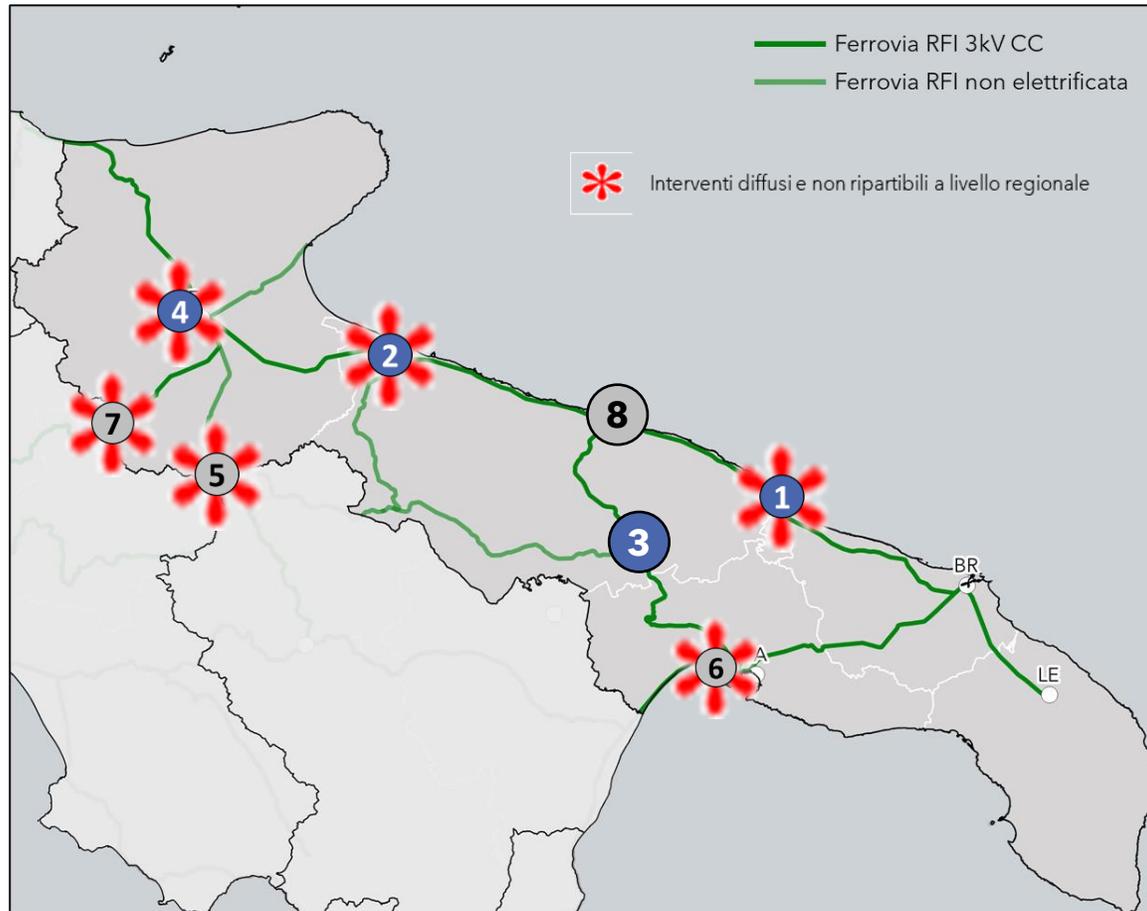
- Costo intervento: 351 M € (costo complessivo dell'intervento)
- Finanziati: 100%
- Fase: lavori in corso
- Fine lavori prevista: **2022**



Adeguamento e velocizzazione Bologna-Lecce e raddoppio Termoli-Lesina 1.349 M € (costo complessivo dell'intervento):

2 RADDOPPIO PESCARA-BARI

- Costo intervento: 999 M € (costo complessivo dell'intervento)
- Finanziati: 100%
- Fase: n.d.
- Fine lavori prevista: **2026**



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; altre fonti

Opera proposta per il commissariamento a giugno 2021

Potenziamento infrastrutturale della linea ferroviaria Bari-Taranto: Tratta Bari Sant'Andrea-Bitetto

- Costo intervento: 219 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: lavori in corso
- Fine lavori prevista: **2021**



Adeguamento e velocizzazione Bologna-Lecce e raddoppio Termoli-Lesina 1.349 M € (costo complessivo dell'intervento):

4 RADDOPPIO PESCARA-BARI: PRG E ACC FOGGIA

- Costo intervento: 60 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: lavori in corso
- Fine lavori prevista: **2022**

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

Prioritarie DEF 2015

Italia Veloce 2020

Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019

PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

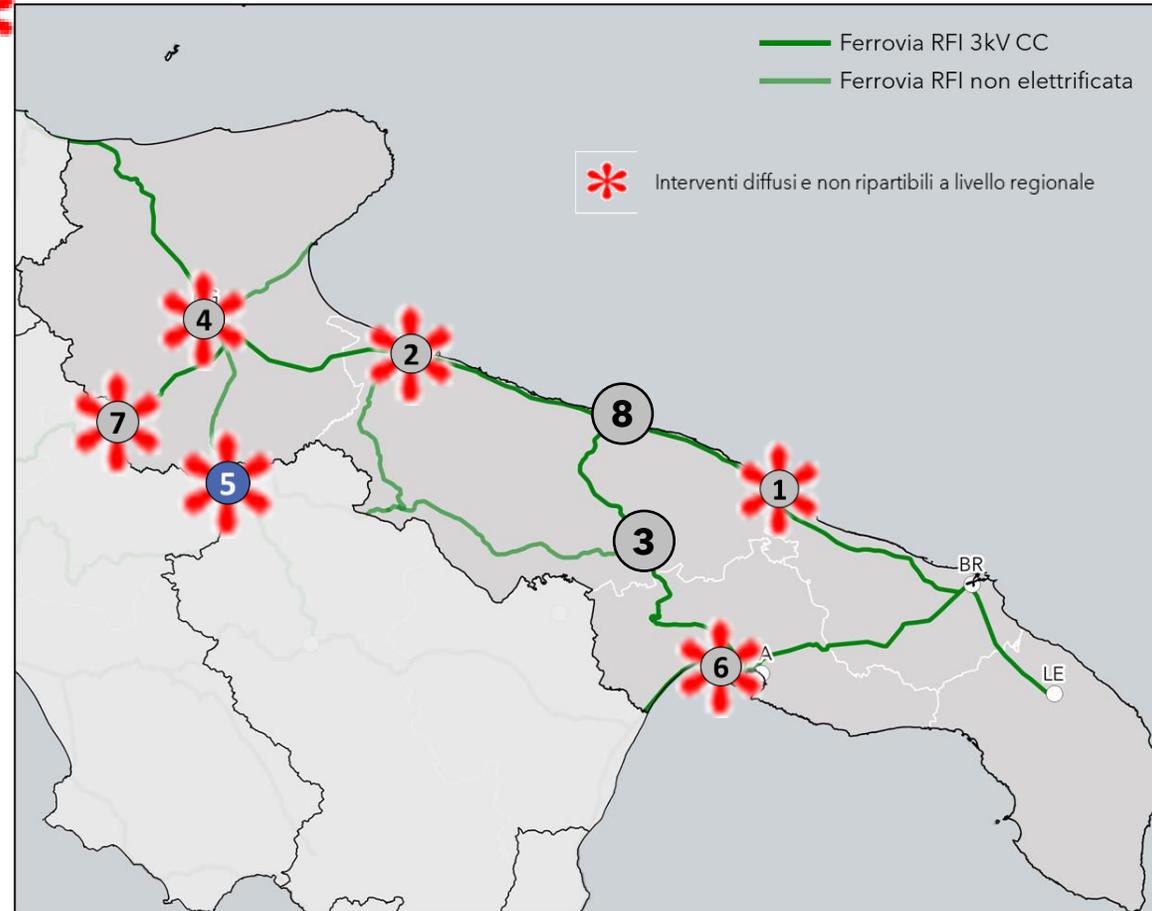
IL SISTEMA DEI TRASPORTI PUGLIESI OGGI. LE INFRASTRUTTURE ESISTENTI

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE FERROVIARIA

Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno e Upgrading infrastrutturale e tecnologico

701 M € (costo complessivo dell'intervento):

- UPGRADING INFRASTRUTTURALE E TECNOLOGICO E COMPLETAMENTO ADEGUAMENTO PRESTAZIONALE DIRETTRICE ADRIATICA-IONICA (CORRIDOIO TEN-T SCANDINAVIA - MEDITERRANEO PORTI ADRIATICO E MEZZOGIORNO)
- Costo intervento: 496 M €
- Finanziati: 36%
- Fase: lavori in corso / progettazione preliminare
- Fine lavori prevista: **oltre 2021 / oltre 2026**



Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno e Upgrading infrastrutturale e tecnologico

701 M € (costo complessivo dell'intervento):

- ADEGUAMENTO PRESTAZIONALE CORRIDOIO TEN-T SCANDINAVIA - MEDITERRANEO PORTI ADRIATICO E MEZZOGIORNO 1^ FASE
- Costo intervento: 117 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: lavori in corso / progettazione preliminare
- Fine lavori prevista: **oltre 2021**

Linea ferroviaria Potenza-Foggia - Ammodernamento

Costo intervento: 283 M €
Finanziati: 75%
Fase: n.d.
Fine lavori prevista: **oltre 2020**

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; altre fonti

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

- Prioritarie DEF 2015
- Italia Veloce 2020
- Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019
- PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

Opera proposta per il commissariamento a giugno 2021

IL SISTEMA DEI TRASPORTI PUGLIESI OGGI. LE INFRASTRUTTURE ESISTENTI

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE FERROVIARIA

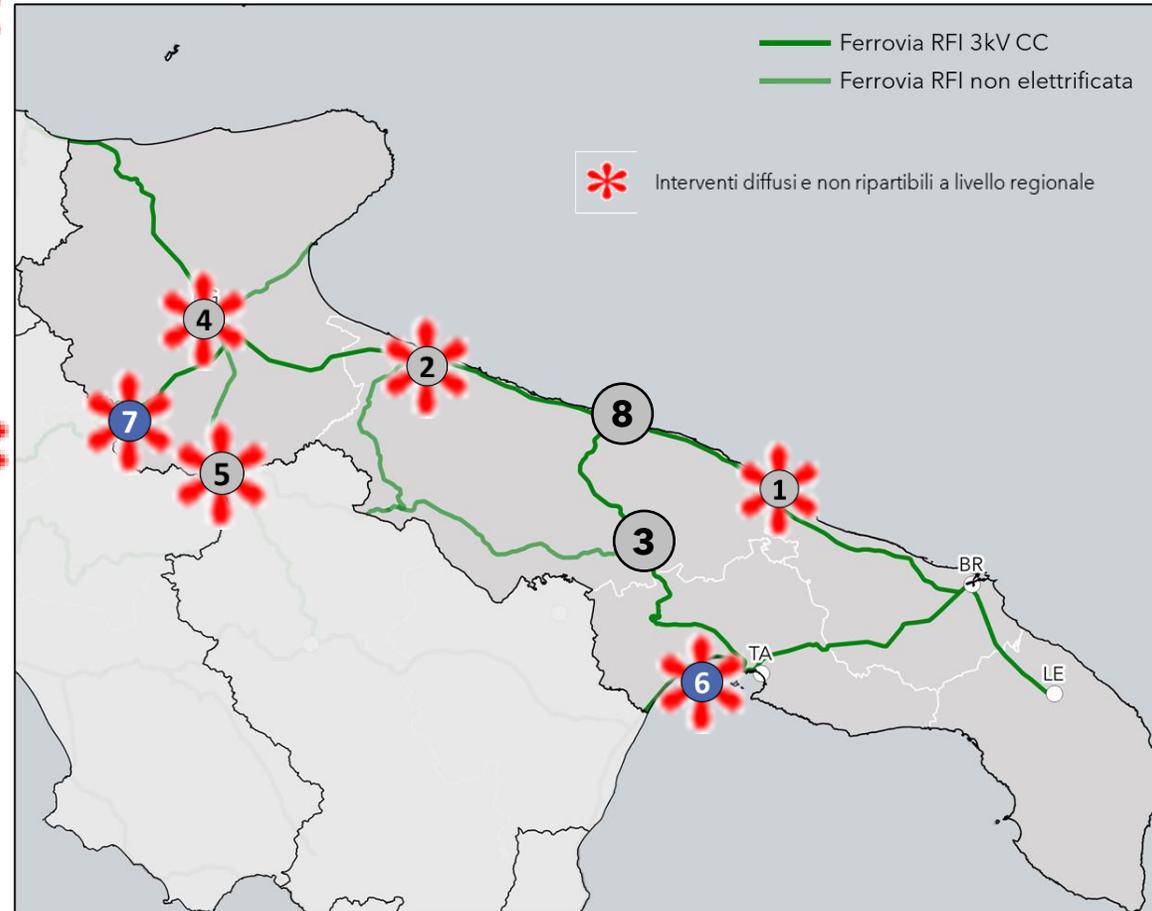
Direttrice Salerno-Taranto

1.842 M € (costo complessivo dell'intervento):

- 6** POTENZIAMENTO TARANTO - METAPONTO
- Costo intervento: 340 M € (costo complessivo dell'intervento)
- Finanziati: 0,2%
- Fase: progettazione preliminare
- Fine lavori prevista: **oltre 2026**

Direttrice Ionica: potenziamento Taranto-Metaponto-Sibari-Paola, potenziamento Sibari-Catanzaro-Reggio Calabria

Costo intervento: 1.087 M €
 Finanziati: 71%
 Fase: lavori in corso
 Fine lavori prevista: **oltre 2025**



Direttrice Napoli-Bari

6.628 M € (costo complessivo dell'intervento):

- 7** UPGRADING E POTENZIAMENTO TECNOLOGICO ITINERARIO NAPOLI-BARI-LECCE/TARANTO: PRG E ACC BARI CENTRALE; PRG E ACC LECCE; RIPRISTINO ITINERARIO MERCI NAPOLI-BARI (A FOGGIA); VELOCIZZAZIONE BARI-LECCE; SCC LINEA BARI-TARANTO; SCC LINEA BARI-LECCE
- Costo intervento: : 284 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: lavori in corso
- Fine lavori prevista: **oltre 2021**

Direttrice Napoli-Bari

6.628 M € (costo complessivo dell'intervento):

- 7** ITINERARIO AV/AC NAPOLI-BARI
- Costo intervento: : 6.198 M € (costo complessivo dell'intervento)
- Finanziati: 100%
- Fase: n.d.
- Fine lavori prevista: **2027**

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; altre fonti

Intervento previsto in Accordo Quadro con la Regione

Opera proposta per il commissariamento a giugno 2021

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

Prioritarie DEF 2015 Italia Veloce 2020

Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019 PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

IL SISTEMA DEI TRASPORTI PUGLIESI OGGI. LE INFRASTRUTTURE ESISTENTI

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE STRADALE

Strada Statale 16 Adriatica

870 M € (costo complessivo dell'intervento):

1 AMMODERNAMENTO SS 16 - FOGGIA - SAN SEVERO

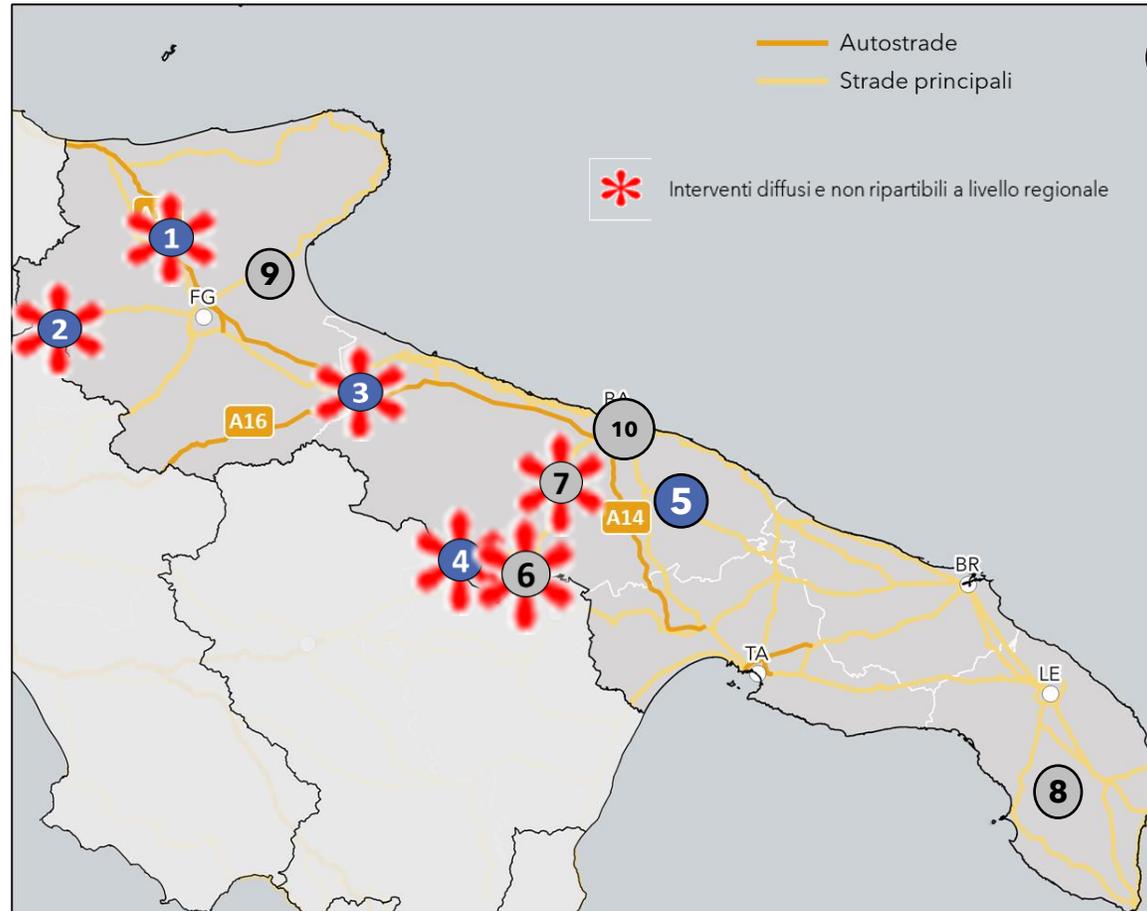
- Costo intervento: 247 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: progettazione definitiva / Opere con bando di gara per la realizzazione pubblicato
- Fine lavori prevista: **n.d.**

SS 212 della Val Fortore

207 M € (costo complessivo dell'intervento):

2 SS 369 APPULO FORTORINA - TRATTO DAL CONFINE REGIONALE ALL'INNESTO CON LA SS17

- Costo intervento: 50 M €
- Finanziati: n.d,
- Fase: progettazione preliminare
- Fine lavori prevista: **n.d.**



3 Itinerario Lauria-Candela. Collegamento nord sud Tirreno-Adriatico (A3-A16)

Costo intervento: 430 M €
Finanziati: 84%
Fase: progettazione preliminare
Fine lavori prevista: **n.d.**

4 Itinerario Salerno-Potenza-Matera-Bari: Corridoio stradale Salerno-Potenza-Bari con estensione direttrice basentana

836 M € (costo complessivo dell'intervento):

4 SS 407-RA5 - RIQUALIFICAZIONE RA5 E SS 407

- Costo intervento: 339 M €
- Finanziati: 61%
- Fase: progettazione preliminare
- Fine lavori prevista: **n.d.**

5 SS 172 dei Trulli

Costo intervento: 88 M €
Finanziati: 100%
Fase: lavori in corso / progettazione definitiva
Fine lavori prevista: **2021 / n.d.**

 Opera proposta per il commissariamento a giugno 2021

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; altre fonti

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

-  Prioritarie DEF 2015
-  Italia Veloce 2020
-  Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019
-  PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE STRADALE

Itinerario Salerno-Potenza-Matera-Bari: Adeguamento collegamenti SS 96 Matera-Bari

347 M € (costo complessivo dell'intervento):

6 SS 96 BARESE - TRONCO GRAVINA-BARI - TRATTO ALTAMURA-VARIANTE DI TORITTO

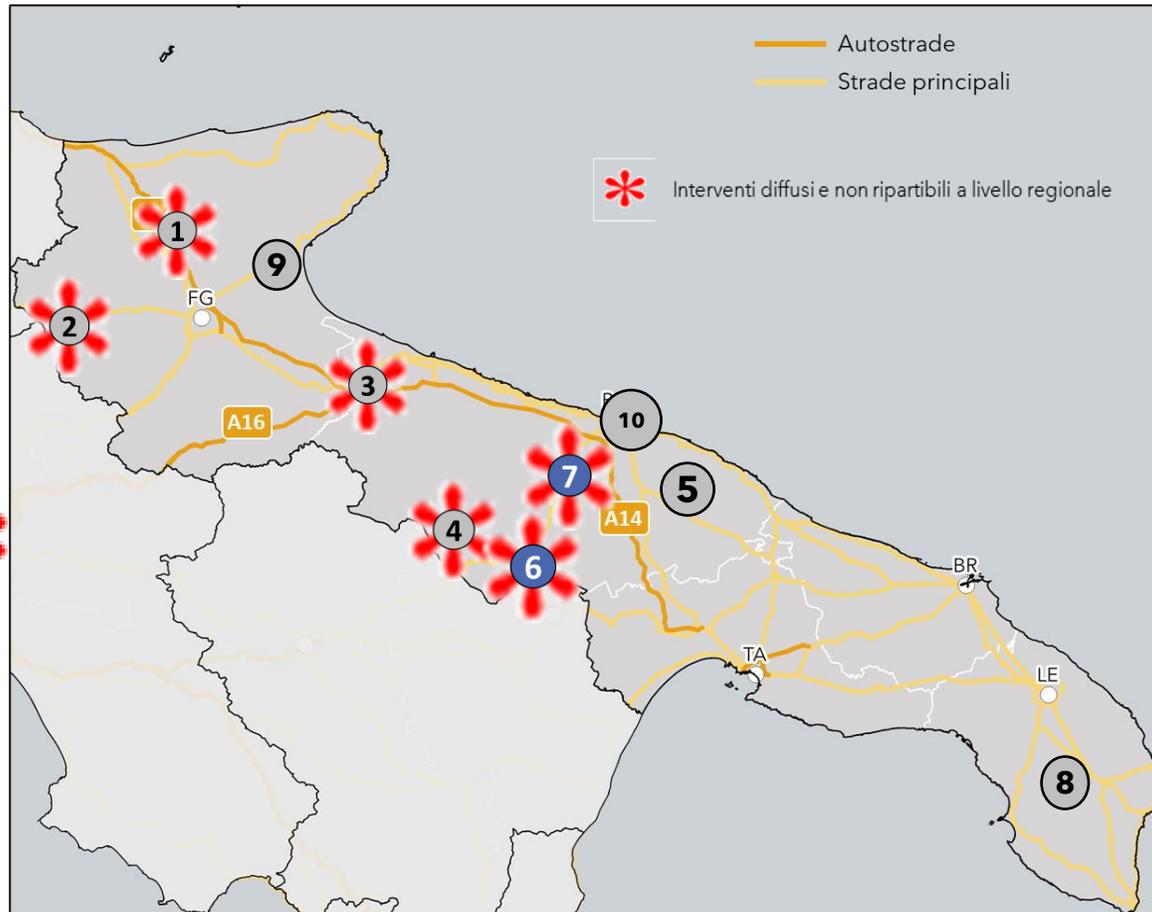
- Costo intervento: 22 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: lavori in corso
- Fine lavori prevista: **2022**

Itinerario Salerno-Potenza-Matera-Bari: Adeguamento collegamenti SS 96 Matera-Bari

347 M € (costo complessivo dell'intervento):

6 SS 96-99 - ADEGUAMENTO DIRETTRICE BARI-MATERA - TRONCO ALTAMURAMATERA - 1° LOTTO DAL KM 84+154 (INIZIO VAR. ALTAMURA) ALL'INNESTO CON LA SS 99 (BA186)

- Costo intervento: 35 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: lavori in corso
- Fine lavori prevista: **2019**



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; altre fonti



Opera proposta per il commissariamento a giugno 2021

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche



Prioritarie DEF 2015



Italia Veloce 2020



Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019



PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

Itinerario Salerno-Potenza-Matera-Bari: Adeguamento collegamenti SS 96 Matera-Bari

347 M € (costo complessivo dell'intervento):

7 SS 96 BARESE - TRONCO GRAVINA-BARI - TRATTO DA FINE VARIANTE DI TORITTO A MODUGNO TRA IL KM 105+705 ED IL KM 114+750 (COMPRESA LA VARIANTE DI PALO DEL COLLE) (BA7)

- Costo intervento: 108 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: lavori in corso
- Fine lavori prevista: **2019**

Itinerario Salerno-Potenza-Matera-Bari: Adeguamento collegamenti SS 96 Matera-Bari

347 M € (costo complessivo dell'intervento):

7 SS 96 BARESE - VIABILITÀ DI RIQUALIFICAZIONE URBANA DI PALO DEL COLLE (BA280)

- Costo intervento: 11 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: Opere con bando di gara per la realizzazione pubblicato
- Fine lavori prevista: **2024**

IL SISTEMA DEI TRASPORTI PUGLIESI OGGI. LE INFRASTRUTTURE ESISTENTI



GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE STRADALE

**Corridoio plurimodale Adriatico
Itinerario Maglie-Santa Maria di
Leuca SS 275 di Santa Maria di
Leuca - Lavori di
ammodernamento ed
adeguamento alla sez. B del D.M.
05/11/2001. S.S. 16 dal Km
981+700 al km 985+386- S.S.
275 dal km 0+000 al km 37+000
(BA283)**

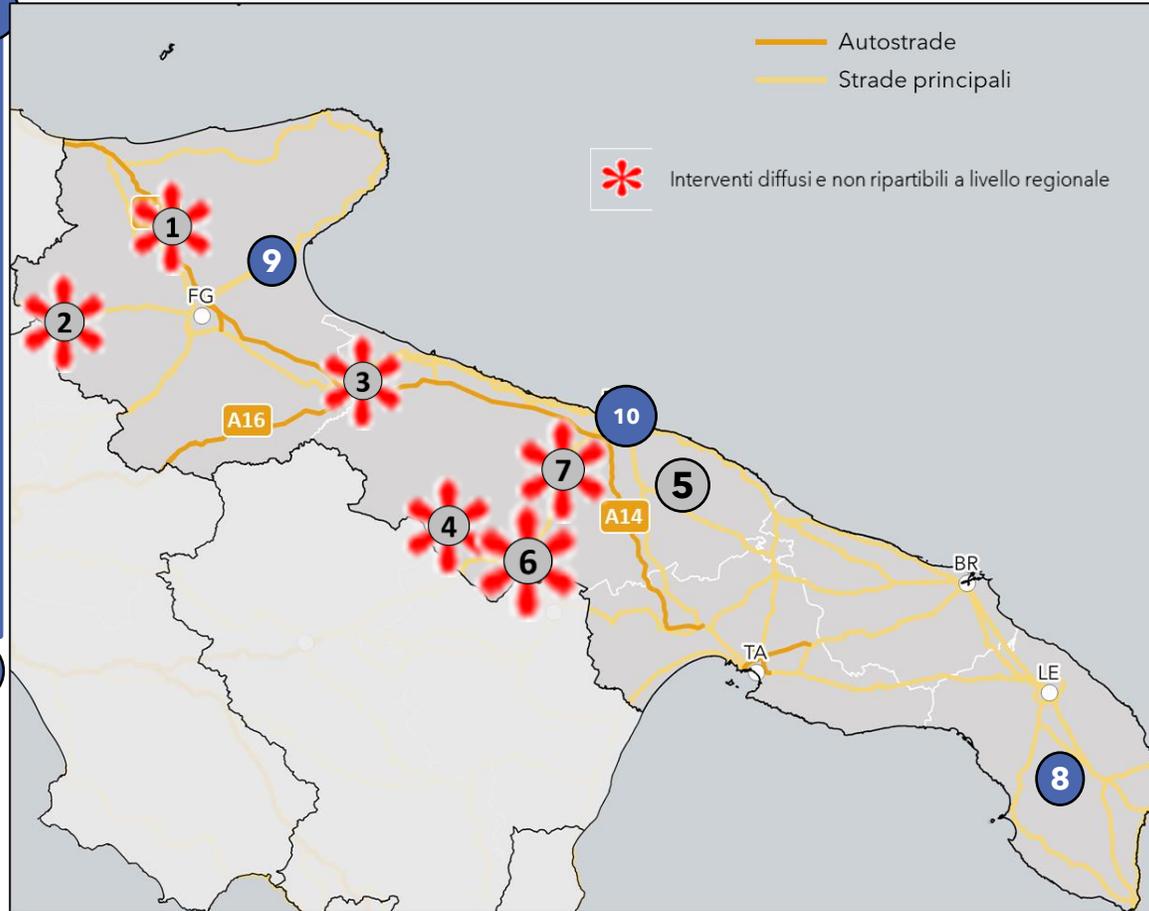
Costo intervento: 244 M €
Finanziati: 100%
Fase: progettazione definitiva
Fine lavori prevista: **n.d.**



Strada Statale 89 Garganica

Costo intervento: 922 M €
Finanziati: 7%
Fase: progettazione preliminare
Fine lavori prevista: **n.d.**

9



**Collegamento mediano Murgia-
Pollino: Gioia del Colle-Matera-
Lauria**

MURGIA-POLLINO (STRADA
Costo intervento: 268 M €
Finanziati: 11%
Fase: progettazione preliminare
Fine lavori prevista: **n.d.**

Strada Statale 106 Jonica

6.190 M € (costo complessivo
dell'intervento):
10 BARI TANGENZIALE - SS 16 - TRONCO
BARI-MOLA DI BARI. VARIANTE NEL
TRATTO COMPRESO TRA BARI E MOLA
CON ADOZIONE DELLA SEZIONE
STRADALE B (D.M. 5/11/2001 (BA26)
• Costo intervento: 250 M €
• Finanziati: 7%
• Fase: progettazione preliminare
• Fine lavori prevista: **n.d.**

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche



Opera proposta per il
commissariamento a giugno 2021



Prioritarie DEF 2015



Italia Veloce 2020



Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019



PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi -
Dipartimento Ambiente, 2021; altre fonti

IL SISTEMA DEI TRASPORTI PUGLIESI OGGI. LE INFRASTRUTTURE ESISTENTI



GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SUI SISTEMI URBANI

Nodo ferroviario di Bari

SISTEMAZIONE NODO E POTENZIAMENTO BARI SUD, BARI NORD

Costo intervento: 793 M €

Finanziati: 21%

Fase: progettazione definitiva / lavori in corso

Fine lavori prevista: **n.d./2030**



8

Nodo ferroviario di Bari

UPGRADING INFRASTRUTTURALE E TECNOLOGICO NODO DI BARI

Costo intervento: 24 M €

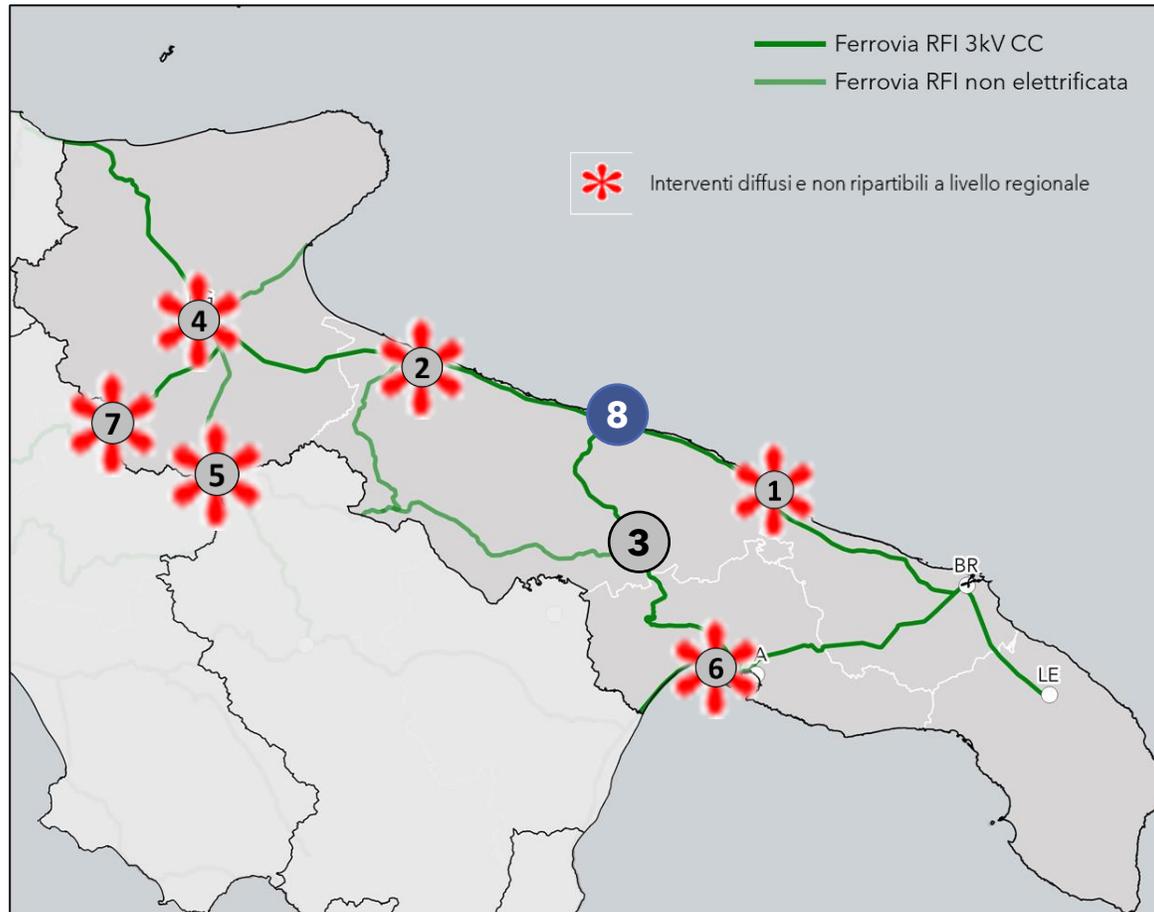
Finanziati: 18%

Fase: studio di fattibilità

Fine lavori prevista: **n.d.**



8



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; altre fonti

Intervento previsto in Accordo Quadro con la Regione

Opera proposta per il commissariamento a giugno 2021

Programma città metropolitana di Bari

FNB: ATTREZZAMENTO DI TERRA SCMT - RIMODULAZIONE DELLE DISTANZE DEI PBA - RIMOZIONE DEL SISTEMA TRAIN STOP ED ATTREZZAGGIO CON SISTEMA SCMT DELLA TRATTA A DOPPIO BINARIO ESISTENTE FESCA SAN GIROLAMO - CECILIA DELLA LINEA FERROVIARIA BARI-LAMASINATA-QUARTIERE SAN PAOLO; FNB: LAVORI DI REALIZZAZIONE DEL SOTTOSISTEMA DI TERRA (SST) SCMT ENCODER - TRATTA BARLETTA-ANDRIA; FNB: LINEA BARI CENTRALE - BITONTO - ELIMINAZIONE DI UN PL E TRASFORMAZIONE, PER ADEGUAMENTO, DI ULTERIORI TRE PPLL; FSE: ATTREZZAGGIO CON SISTEMA SCMT; FERROVIE APPULO LUCANE - SCMT - MESSA IN SICUREZZA; FNB: GRANDE PROGETTO, COMPLETAMENTO DELL'ADEGUAMENTO FERROVIARIO DELL'AREA METROPOLITANA DEL NORD-BARESE; FERMATA TORRICELLA FERROVIE NORD BARESE

Costo intervento: 321 M €

Finanziati: 100%

Fase: lavori in corso / progettazione preliminare

Fine lavori prevista: 2022 / **n.d.**



8

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

Prioritarie DEF 2015

Italia Veloce 2020

Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019

PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

IL SISTEMA DEI TRASPORTI PUGLIESI OGGI. LE INFRASTRUTTURE ESISTENTI



GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SUI NODI

Porto di Brindisi

OPERE DI COMPLETAMENTO ACCOSTI PORTUALI NAVI TRAGHETTO E RO-RO DI S. APOLLINARE PORTO DI BRINDISI (IN 2 STRALCI FUNZIONALI); COMPLETAMENTO DELL'INFRASTRUTTURAZIONE PORTUALE MEDIANTE BANCHINAMENTO E REALIZZAZIONE DELLA RETROSTANTE COLMATA TRA IL PONTILE PETROLCHIMICO E COSTA MORENA EST. 1° LOTTO; COMPLETAMENTO DELL'INFRASTRUTTURAZIONE PORTUALE MEDIANTE BANCHINAMENTO E REALIZZAZIONE DELLA RETROSTANTE COLMATA TRA IL PONTILE PETROLCHIMICO E COSTA MORENA EST. 2° LOTTO; LAVORI DI MANUTENZIONE ED AMMODERNAMENTO INFRASTRUTTURE PORTUALI DELLA STAZIONE NAVALE DELLA MARINA MILITARE; REALIZZAZIONE NUOVO PONTILE GASIERO ED ADEGUAMENTO PONTILE ENICHEM

Costo intervento: 90 M €

Finanziati: 64%

Fase: progettazione preliminare

Attivazione: **n.d.**



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; altre fonti



Opera proposta per il commissariamento a giugno 2021

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

Prioritarie DEF 2015

Italia Veloce 2020

Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019

PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

Porto di Taranto

PIASTRA LOGISTICA INTEGRATA AL SISTEMA INTERMODALE DEL CORRIDOIO ADRIATICO; RETE DI RACCOLTA E COLLETTAMENTO DELLE ACQUE DI PIOGGIA NELLE AREE COMUNI DEL PORTO E RETE IDRICA E FOGNANTE NELLA ZONA DI LEVANTE DEL PORTO DI TARANTO; II LOTTO DEGLI INTERVENTI DI MESSA IN SICUREZZA E BONIFICA DELLA FALDA IN AREA EX YARD BELLELI; MOLO SAN CATALDO: RETTIFICA, ALLARGAMENTO E ADEGUAMENTO STRUTTURALE DELLA BANCHINA DI LEVANTE DEL MOLO SAN CATALDO E DELLA CALATA 1; NUOVA DIGA FORANEA DI PROTEZIONE DEL PORTO FUORI RADA DI TARANTO - TRATTO DI PONENTE; NUOVA DIGA FORANEA DI PROTEZIONE DEL PORTO FUORI RADA DI TARANTO - TRATTO DI LEVANTE; MOLO SAN CATALDO: CENTRO SERVIZI POLIVALENTE PER USI PORTUALI; MOLO POLISETTORIALE: INTERVENTI PER IL DRAGAGGIO DI 2,3 MMC. DI SEDIMENTI. V SPORGENTE: REALIZZAZIONE DI UN PRIMO LOTTO DELLA CASSA DI COLMATA

Costo intervento: 402 M €

Finanziati: 95%

Fase: lavori in corso / progettazione preliminare / progettazione esecutiva

Attivazione: **2021 / 2022 / n.d.**



IL SISTEMA DEI TRASPORTI PUGLIESI OGGI. LE INFRASTRUTTURE ESISTENTI



GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SUI NODI

Porto di Bari

REALIZZAZIONE STRADA CAMIONALE DI COLLEGAMENTO TRA LA AUTOSTRADA A14 ED IL PORTO DI BARI;
RISTRUTTURAZIONE ED AMPLIAMENTO TERMINAL TRAGHETTI E CROCIERE;
REALIZZAZIONE DI EDIFICI DA DESTINARE AD ATTIVITÀ TERZIARIE/DIREZIONALI E A DEPOSITI PORTUALI NELL'AMBITO DELL'INTERVENTO DI RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO PIZZOLI; LAVORI DI COSTRUZIONE DI TRE ORMEGGI PRESSO IL MOLO SAN CATALDO DA ASSERVIRE ALLA SEDE LOGISTICA DI BARI DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO

Costo intervento: 258 M €

Finanziati: 50%

Fase: progettazione preliminare /
progettazione esecutiva

Attivazione: **n.d.**



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; altre fonti

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche



Prioritarie DEF 2015



Italia Veloce 2020



Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019



PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.



Opera proposta per il commissariamento a giugno 2021

Dotazione di capacità (cargo city, spazi logistici, piazzali) per la competitività nel settore air cargo, e l'integrazione della rete logistica per gli aeroporti di Milano Malpensa, Roma Fiumicino, Bergamo Orio Al Serio, Catania, Bologna, Venezia, Taranto, Brescia

136 M € (costo complessivo dell'intervento):

• SVILUPPO DEL CARGO AEREO - TARANTO

- Costo intervento: 28 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: progettazione preliminare
- Fine lavori prevista: **n.d.**

• SVILUPPO DELLA CAPACITÀ AIR SIDE DEGLI AEROPORTI ATTUALI - SISTEMA AEROPORTUALE DELLA PUGLIA (BARI, BRINDISI, FOGGIA, TARANTO)

- Costo intervento: 78 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: progettazione preliminare
- Fine lavori prevista: **n.d.**



IL SISTEMA DEI TRASPORTI PUGLIESI OGGI. LE INFRASTRUTTURE ESISTENTI



**Gli interventi
previsti dal
PNRR per la
ripresa
economica della
Puglia**



**Piano Nazionale
di Ripresa e Resilienza**

#NEXTGENERATIONITALIA



PROGRAMMA
INFRASTRUTTURE
Fondo di Perequazione
2019-2020



UNIONTRASPORTI

GLI INTERVENTI PREVISTI NEL PNRR

COLLEGAMENTI FERROVIARI AD ALTA VELOCITÀ VERSO IL SUD PER PASSEGGERI E MERCI

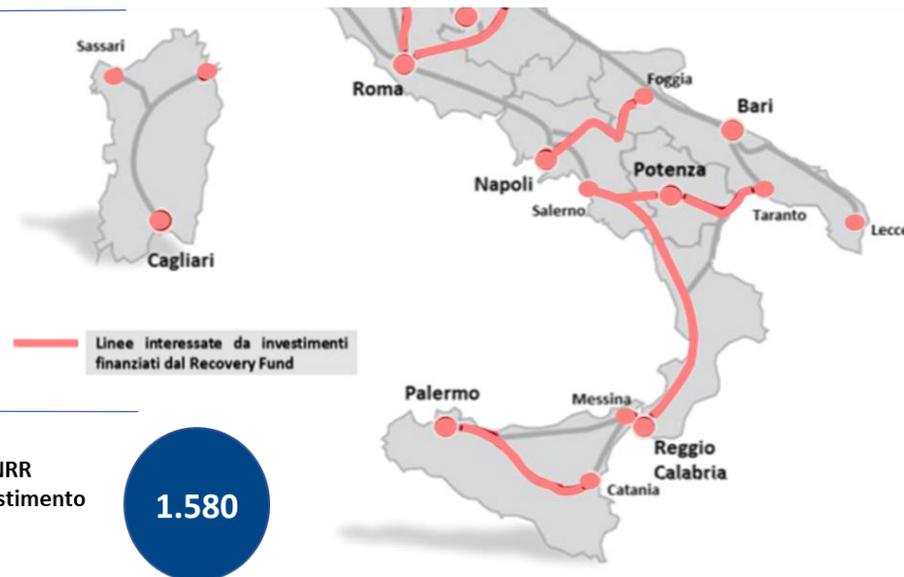
Potenziamento della rete ferroviaria esistente e realizzazione di nuove linee Alta Velocità e Alta Velocità/Alta Capacità lungo le principali direttrici del Meridione.

- **Napoli - Bari**
→ 1,4 mld

Gli interventi di interesse regionale si riferiscono a:

- Orsara-Bovino (Napoli-Bari)
93 km

Al completamento del progetto, la tratta sarà percorribile in 2 ore, rispetto alle attuali 3 ore e 30 minuti; ci sarà un aumento della capacità da 4 a 10 treni/ora sulle sezioni a doppio binario, e un adeguamento delle prestazioni per consentire il transito dei treni merci di lunghezza fino a 750 m, senza limitazioni di peso assiale.



CONNESSIONI DIAGONALI

- **Taranto - Battipaglia**
→ 0,4 mld

Gli interventi di interesse regionale si riferiscono a:

- Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia

A completamento dell'intero progetto, il tempo di percorrenza passerà da 4 ore a 3 ore e 30 sulla tratta Napoli - Taranto (via Battipaglia). La capacità sarà aumentata da 4 a 10 treni l'ora sulle tratte in corso di ammodernamento, e la linea ferroviaria sarà adeguata per consentire il passaggio dei treni merci.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati «Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - #NEXTGENERATIONITALIA», 2021 e Schede di lettura aggiornato al 15 luglio 2021

IL SISTEMA DEI TRASPORTI PUGLIESI OGGI. LE INFRASTRUTTURE ESISTENTI

POTENZIAMENTO DEI NODI FERROVIARI METROPOLITANI E DEI COLLEGAMENTI NAZIONALI CHIAVE

Risorse PNRR
sull'intero investimento
Totale
(mln)

2.970

L'investimento consiste nel miglioramento di 1.280 km di tratte ferroviarie riguardanti 12 nodi metropolitani e i collegamenti nazionali chiave (Liguria-Alpi, collegamento trasversale, Bologna-Venezia-Trieste/Udine, collegamento tirrenico centro-settentrionale, **collegamento Adriatico Ionio**, collegamento tirrenico meridionale, rete siciliana, rete sarda).



- Adeguamento prestazionale linea Ionica

La linea Ionica, in particolare la **tratta Taranto-Metaponto-Sibari**, che poi prosegue fino a Paola sulla linea tirrenica, costituisce il corridoio di collegamento tra il porto di Gioia Tauro e la direttrice adriatica. Con il presente progetto si vuole potenziare prestazionalmente la tratta, con l'adeguamento di alcuni impianti a modulo 750 metri. Gli impianti interessati sono Nocera Terinese, S. Pietro a Maida, Sibari e Rosarno.

- PRG e moduli sulla linea Adriatica

Tra le strategie di sviluppo del traffico merci a livello europeo c'è l'implementazione di stazioni aventi **binari di precedenza di capacità pari a 750 metri**. Sono oggetto di tali interventi un insieme di impianti della linea Adriatica e della linea Bari-Taranto, entrambe appartenenti al corridoio merci Scandinavo-Mediterraneo. Le località oggetto di intervento ipotizzate sono: **Foggia, Incoronata, Cerignola, Trinitapoli, Giovinazzo, Bari Lamasinata, Ostuni, Brindisi Intermodale, Grottalupara**. È inoltre previsto l'adeguamento a 650 metri di altre stazioni, in modo da garantire tra gli impianti con tale modulo un passo di norma non superiore ai 40 km. Si tratta di Bari P. Nord, Sannicandro di Bari.

IL SISTEMA DEI TRASPORTI PUGLIESI OGGI. LE INFRASTRUTTURE ESISTENTI

POTENZIAMENTO DELLE RETI REGIONALI

Potenziare e rafforzare le linee ferroviarie regionali sostenendone anche il collegamento e l'integrazione con la rete nazionale ad Alta Velocità, in particolare nelle Regioni del Mezzogiorno. Sono previsti interventi per migliorare il sistema in termini di numero di passeggeri trasportati, aumento della velocità di percorrenza, interconnessione tra centri urbani e le altre infrastrutture, agendo sia sull'infrastruttura che acquistando nuovi treni. Saranno inoltre realizzati interventi necessari per migliorare le condizioni di sicurezza del traffico ferroviario.

- **Upgrading infrastrutturale Bari-Bitritto**

L'infrastruttura, costituita da una linea a semplice binario, collega Bitritto, Loseto e Carbonara a Bari Centrale con l'interconnessione alla rete nazionale con la linea Bari-Taranto in corrispondenza dell'attuale stazione di Bari Parco Nord. La capacità prevista sarà di **17 coppie/giorno** con relazioni Bitritto-Bari/Adelfia (FSE). Il proseguimento su Adelfia (FSE) sarà possibile con il completamento della variante a sud di Bari.



POTENZIAMENTO, ELETTRIFICAZIONE E AUMENTO DELLA RESILIENZA DELLE FERROVIE NEL SUD

- **Bari - Lamasinata**
- **Collegamento Città di Taranto con il porto**
- **Collegamento Città di Brindisi con l'aeroporto**
- **Velocizzazione Pescara - Foggia**
- **Elettrificazione Barletta - Canosa**
- **Ammodernamento Potenza - Foggia**

Potenziare la rete ferroviaria in diversi punti critici del Sud per realizzare gli interventi di ultimo miglio ferroviario per la connessione di porti e per aumentare la competitività e la connettività del sistema logistico intermodale e per migliorare l'accessibilità ferroviaria di diverse aree urbane del Mezzogiorno.



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati «Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - #NEXTGENERATIONITALIA», 2021 e Schede di lettura aggiornato al 15 luglio 2021

IL SISTEMA DEI TRASPORTI PUGLIESI OGGI. LE INFRASTRUTTURE ESISTENTI

MIGLIORAMENTO DELLE STAZIONI FERROVIARIE

Risorse PNRR
sull'intero investimento
Totale
(mln)

700 €

Riqualficazione funzionale, miglioramento accessibilità e intermodalità stazioni del Sud

- Barletta
- Giovinazzo
- Polignano a Mare
- S. Severo
- Brindisi
- Foggia
- Acquaviva delle Fonti
- Gioia del Colle
- Trinitapoli
- Monopoli

Il programma interessa 45 stazioni di importanza strategica dal punto di vista trasportistico e/o turistico, descritte come stazioni del circuito Easy&Smart, ripensate con l'obiettivo di esprimere appieno il potenziale di nodo trasportistico e polo di servizi, integrate con il territorio di riferimento. Gli interventi interessano il fabbricato viaggiatori, le banchine, pensiline, i sottopassi e i relativi ambiti di accesso (rampe, scale, ascensori, ecc.), ma anche i piazzali antistanti la stazione e le aree limitrofe, in asset RFI, che ne costituiscono l'accesso.

Hub Intermodali e linee metropolitane per lo sviluppo della mobilità sostenibile

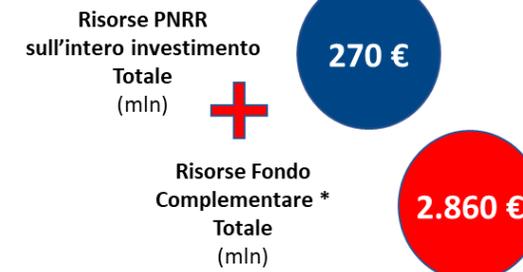
- Bari
- Taranto
- Lecce

Sono previsti progetti di investimento finalizzati a interventi di ampio respiro per il potenziamento e lo sviluppo e/o la riqualficazione funzionale di stazioni di particolare rilevanza: si tratta di interventi strategici per migliorare l'accessibilità al trasporto ferroviario e con ricadute sul territorio, spesso integrati in un contesto più ampio di rigenerazione urbana e del sistema di mobilità. Il programma è finalizzato allo sviluppo, alla riqualficazione, all'accessibilità e all'efficientamento energetico di singole stazioni, nodi ferroviari che svolgono funzione di Hub della mobilità ovvero linee metropolitane da potenziare/riqualificare per garantirne la rinnovata centralità come nodo trasportistico e polo di servizi, con un progetto omogeneo che garantisca coerenza e riconoscibilità, integrato nel contesto urbano di riferimento.

IL SISTEMA DEI TRASPORTI PUGLIESI OGGI. LE INFRASTRUTTURE ESISTENTI

GLI INTERVENTI PREVISTI NEL PNRR

PORTI VERDI (GREEN PORTS): INTERVENTI IN MATERIA DI ENERGIA RINNOVABILE ED EFFICIENZA ENERGETICA NEI PORTI



Il **Progetto Green Ports** vuole rendere le attività portuali sostenibili e compatibili con i contesti urbani portuali attraverso il finanziamento di interventi di efficientamento e riduzione dei consumi energetici delle strutture e delle attività portuali.

Altro principio cardine del progetto è la promozione della sostenibilità ambientale delle aree portuali, attraverso interventi di miglioramento dell'efficienza energetica e di promozione dell'uso di energie rinnovabili nei porti. L'obiettivo finale è ridurre del 20% le emissioni di CO₂ per anno nelle aree portuali interessate.

Tipologia di intervento	Porto	Intervento	Finanziamento € mln
Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici	Taranto	Nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto - tratto di levante	20,00
		Diga foranea fuori rada - tratto di ponente	15,70
	Brindisi	Completamento dell'infrastruttura portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile petrolchimico e costa morena est (I e II lotto)	58,00
		Banchinamento e recupero funzionale dei piazzali della colmata di Capobianco (ex British gas) e realizzazione dei dragaggi ad esso funzionali sino alla quota -12 m slm	30,00
	Manfredonia	Lavori di recupero e rifunionalizzazione molo alti fondali	80,00
TOTALE			203,70

*di cui all'articolo 1, comma 2, lettera c), (così come ripartite tra i punti 7), 8), 9), 10) e 11) del D.L 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101 nei limiti delle annualità che saranno assegnate in bilancio.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati «Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - #NEXTGENERATIONITALIA», 2021, Schede di lettura aggiornato al 15 luglio 2021, il Piano Commerciale ed. speciale PNRR- agosto 2021 e DM 330/2021

IL SISTEMA DEI TRASPORTI PUGLIESI OGGI. LE INFRASTRUTTURE ESISTENTI



UNIONTRASPORTI

**Grazie per
l'attenzione**



PROGRAMMA
INFRASTRUTTURE
Fondo di Perequazione
2019-2020

