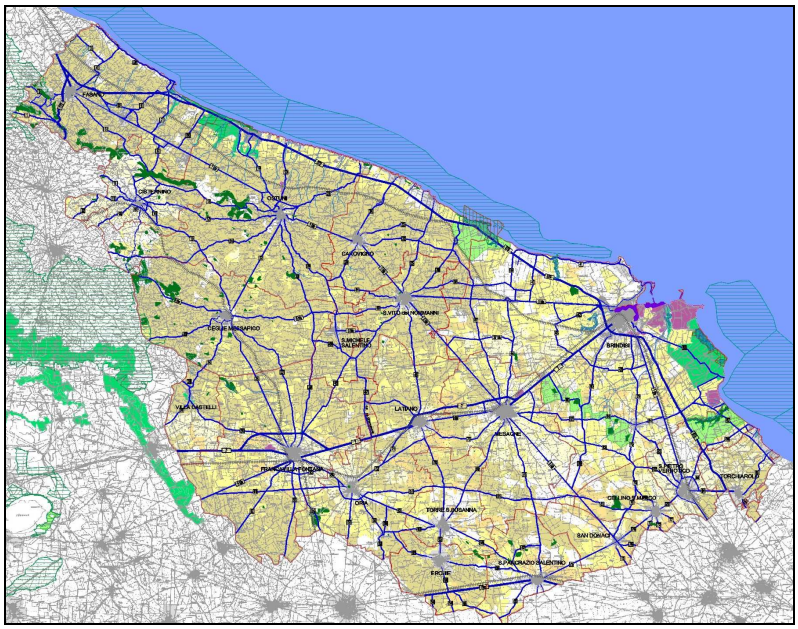
Provincia di Brindisi

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale



RELAZIONE DI SETTORE:

Il Sistema dei Trasporti e della logistica

febbraio 2013

Commissario Straordinario
Dott. Cesare Castelli

PROGETTAZIONE

Responsabile del Procedimento
ing. Sergio M. Rini

Ufficio di Piano
ing. Sergio M. Rini
dott. Pasquale Epifani
ing. Vito Ingletti
dott. Alberto Mele
Segreteria Tecnica:
arch. Emilia Mannozzi

Coordinamento scientifico
prof. arch. Francesco Karrer

Consulenti specialistici
prof. arch. Francesco Karrer - Pianificazione urbanistica ed area vasta
prof. ing. Andrea Corti - Ecologia ed ambiente
prof. ing. Agostino Nuzzolo - Mobilità e Trasporti
prof. Antonio Ranieri - Sistemi Produttivi, Economici e Turismo
prof. arch. Massimo Olivieri - Beni Culturali e Paesaggio
prof. geol. Giovanni Pietro Beretta - Geologia e Idrogeologia

Coordinamento Tecnico
arch. Pasquale Barone
arch. Alessandro Calabrò
arch. Diana Giuliani

INDICE

IL SISTEMA DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA 3
1 TRASPORTO STRADALE 5
2 TRASPORTO MERCI E LOGISTICA..... 16
3 TRASPORTO AEREO..... 18
4 TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (TPL)..... 19

IL SISTEMA DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA

ll PTCP, in accordo con le linee programmatiche della Presidenza e con i piani di sviluppo dell'Ente, affronta il tema dei Trasporti promuovendo forme di co-pianificazione intersettoriale e di coordinamento con la pianificazione sovra-ordinata (piani regionali) e sott'ordinata (piani comunali), al fine di garantire l'**efficacia degli interventi** programmati, la **coerenza della pianificazione** sviluppata dai diversi settori e livelli amministrativi, e il **corretto funzionamento del sistema** della mobilità nel suo complesso.

In linea con il Piano Regionale dei Trasporti (PRT) di recente approvazione (Luglio 2008), il PTCP individua gli interventi sulle infrastrutture di trasporto provinciali che meglio possono garantire livelli di accessibilità territoriale rispondenti alla valenza sociale, economica e paesaggistico-ambientale delle diverse aree della provincia, per concentrare su questi le risorse a disposizione nel rispetto dei vincoli di budget imposti.

Nella formulazione della proposta progettuale si è adottato un approccio che tenga conto della coesione complessiva dello scenario di mobilità ricercando l'**integrazione** tra le diverse componenti del sistema dei trasporti (strada, ferrovia, porto e aeroporto) ed che sia **coerente** con le direttrici di sviluppo del sistema regionale e nazionale.

Il concetto di integrazione porta all'elemento fondamentale che caratterizza l'elaborazione del piano, vale a dire il principio della **inter-modalità**, con cui si intende l'uso "efficiente" di modi di trasporto che operano in modo integrato, ciascuno nei ranghi di utilizzo ottimale delle proprie potenzialità, secondo la logica della massima soddisfazione della domanda e del minimo costo economico ed ambientale.

Relativamente al **trasporto stradale** si è partiti dalla gerarchizzazione e dalla classificazione funzionale delle strade distinguendo una **rete di interesse sovra-provinciale** (regionale, nazionale ed europeo), quella, cioè, capace di garantire con continuità adeguati livelli di servizio e di sicurezza a residenti, operatori economici e turisti che si muovono da e verso l'esterno della provincia o che la attraversano. A questa rete appartengono sia i grandi assi di comunicazione, sia gli indispensabili snodi per l'accesso a servizi a valenza strategica, a porti, aeroporti e interporti, sia gli elementi di viabilità a servizio di poli produttivi e sistemi territoriali a valenza strategica paesaggistico-ambientale (parchi, sistemi turistici, ecc.). Si è poi individuata una **rete di interesse locale** atta a consentire le connessioni interne alla provincia ed a garantire l'accessibilità dei residenti e dei sistemi produttivi locali alla rete stradale regionale e nazionale.

Il Piano riconosce il ruolo del **trasporto ferroviario** quale elemento portante per le connessioni delle persone e delle merci da e verso il territorio regionale e nazionale, ma anche come elemento di connessione tra le polarità del territorio provinciale, in particolar modo lungo asse Mesagne-Brindisi. Per il **trasporto passeggeri**, il modello di esercizio si fonda sulla interoperabilità tra le reti ferroviarie e sull'integrazione tra i servizi ferroviari e servizi su gomma, ponendo le condizioni anche per un rilancio ed un potenziamento di quest'ultimo, a cui assegna un ruolo strategico totalmente integrato con quello ferroviario. Per quanto riguarda il **trasporto merci**, il piano individua nel potenziamento del collegamento ferroviario tra Brindisi e Bari e nel collegamento ferroviario di tale direttrice con la piattaforma intermodale di Brindisi, già prevista dal Programma triennale delle opere pubbliche 2007/2009 dell'amministrazione, l'elemento strategico su cui imperniare lo sviluppo del sistema logistico provinciale. La realizzazione di una direttrice del trasporto-ferroviario-combinato nel territorio della provincia creerebbe, infatti, le condizioni per lo sviluppo di nuovi servizi logistici per la merce in transito, costituendo di fatto un hub logistico a servizio non solo di tutto il Salento, ma anche dei flussi esterni con l'Europa dell'Est attraverso il Corridoio VIII, che congiungerà Brindisi con i porti di Varna e Burgas, in Bulgaria, attraversando le città di Durazzo, Tirana, Skopie e Sofia.

Le linee di intervento del Piano in materia di **trasporto marittimo** si focalizzano in particolare sugli strumenti – organizzativi, tecnologici, infrastrutturali – che possono mettere il porto di Brindisi nella condizione di fare sistema con gli altri porti pugliesi, 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 già citato Corridoio VIII.

Anche rispetto al **trasporto aereo**, la funzione che il Piano si assume è quella di riconoscere quali interventi possono assumere una valenza strategica rispetto al sistema complessivo della mobilità nell'ottica della inter-modalità e dell'integrazione con gli altri settori produttivi, in particolare Turismo e Commercio.

1 TRASPORTO STRADALE

Nella definizione di una proposta progettuale di viabilità provinciale atta a garantire un sistema di infrastrutture sul quale gestire al meglio i flussi di traffico, coniugando le esigenze prevalenti della mobilità da servire con le caratteristiche del contesto territoriale, si è partiti dalla gerarchizzazione e dalla classificazione funzionale delle strade sfruttando la logica introdotta dal Piano Regionale dei Trasporti (PRT) che individua:

- una **rete di interesse nazionale**, costituita dalle strade di tipo A e B appartenenti alla rete del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) di primo livello e quelle strade di connessione ai nodi di trasporto di valenza nazionale (porto, aeroporto e interporto di brindisi);
- una **rete di accessibilità primaria**, costituita da strade di tipo B C e D che costituiscono gli assi di connessione tra i poli attrattori/generatori di valenza provinciale/regionale;
- una **rete di accessibilità secondaria**, costituita da strade di tipo D ed F di collegamento tra i sistemi territoriali locali.

L'approccio metodologico impiegato per la determinazione degli interventi ha previsto la ricostruzione dello stato attuale e quindi la definizione di uno scenario di piano, che include gli interventi in costruzione o per i quali la maturità tecnico-progettuale, la copertura finanziaria e la durata del cantiere sono tali da rendere possibile la realizzazione entro il prossimo triennio. Sono quindi stati individuati 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 nel medio periodo.

La **rete attuale** della viabilità provinciale presenta una struttura "a stella" che collega i comuni i principali della provincia con il capoluogo Brindisi, attraverso i seguenti assi stradali (Fig. 1):

- l'asse "costiero" costituito dal ramo finale della strada statale S.S. 379 (Bari-Brindisi) da Fasano a Brindisi, in proseguimento verso Torchiarolo (e Lecce) lungo la strada statale S.S.613;
- l'asse "costiero-interno" Fasano-Ostuni-Carovigno - S.Vito dei Normanni-Brindisi-S.Pietro Vernotico costituito dalla strada statale S.S.16;
- l'asse "interno" Brindisi-Mesagne- Latiano Francavilla Fontatna (in proseguimento per Taranto) costituito dall'ultimo tratto della S.S. 7 (Appia) da Francavilla F. a Brindisi.

I transiti orari di autoveicoli nelle ore di massimo carico si verificano (Fig. 2) lungo la S.S. 613, dove da Torchiarolo a Brindisi si osservano circa 1500 transiti nell'ora di punta, e lungo la S.S. 7 (Appia), dove da Mesagne a Brindisi si osservano circa 1250 transiti nell'ora di punta. Entrambe le strade sono a due corsie per senso di marcia e a carreggiate separate, quindi con capacità, dell'ordine dei 3000 veicoli/h, adeguate ai volumi di traffico. Fenomeni di sovrasaturazione da traffico si verificano, invece, nei tratti stradali in ingresso nei centri urbanizzati lungo le direttrici interne S.S.7 e S.S.16.

La **proposta progettuale** del PTCP è quella di una maglia d'infrastrutture capace di collegare tra loro tutti i principali centri urbani (poli) della provincia e di creare un raccordo tra il territorio provinciale (in particolare i poli di eccellenza) e quello più vasto (regionale, nazionale, sopranazionale). A tale scopo il piano prevede il potenziamento di assi stradali "strategici", su cui strutturare la viabilità intra-provinciale tra i poli territoriali e l'individuazione delle "porte" del territorio provinciale quali elementi di raccordo e di connessione tra il territorio provinciale e quello regionale, nazionale e sovranazionale. Nella **viabilità di interessa nazionale**, il piano individua la priorità della messa in sicurezza dell'asse costiero Bari-Brindisi e il potenziamento delle infrastrutture di accesso al porto, anche in vista di un incremento dei traffici RORO, prevedendo esplicitamente che tratti di viabilità urbana possano essere annoverati tra gli elementi di questo livello gerarchico qualora essi costituiscano strozzature di capacità su tale itinerario SNIT (raccordo tra il porto di brindisi e la viabilità nazionale). Sulla **rete di accessibilità principale** sono stati individuati una serie di interventi tesi a completare itinerari di valenza strategica per il territorio provinciale e a mettere in sicurezza quelli caratterizzati da elevati tassi di incidentalità dovuti ad interferenze con la viabilità locale presenti sia sulla sezione corrente che in corrispondenza delle intersezioni. Relativamente alla **rete di accessibilità secondaria**, il Piano ha dato priorità alla realizzazione di quegli interventi che rappresentano veri e propri assi di raccordo con la viabilità locale e di diffusione capillare dei flussi di mobilità.

Il **quadro programmatico** degli investimenti in corso e di quelli previsti sulla rete stradale della provincia di Brindisi fa riferimento ai seguenti documenti:

- Piano degli Investimenti ANAS 2007-2013;
- Accordi di Programma Quadro (APQ) Trasporti;
- Protocollo "Grande-Salento";
- la convenzione ANAS- Regione Puglia;
- le delibere di Giunta Regionale.

Fig. 1: struttura della rete stradale attuale nella provincia di .Brindisi

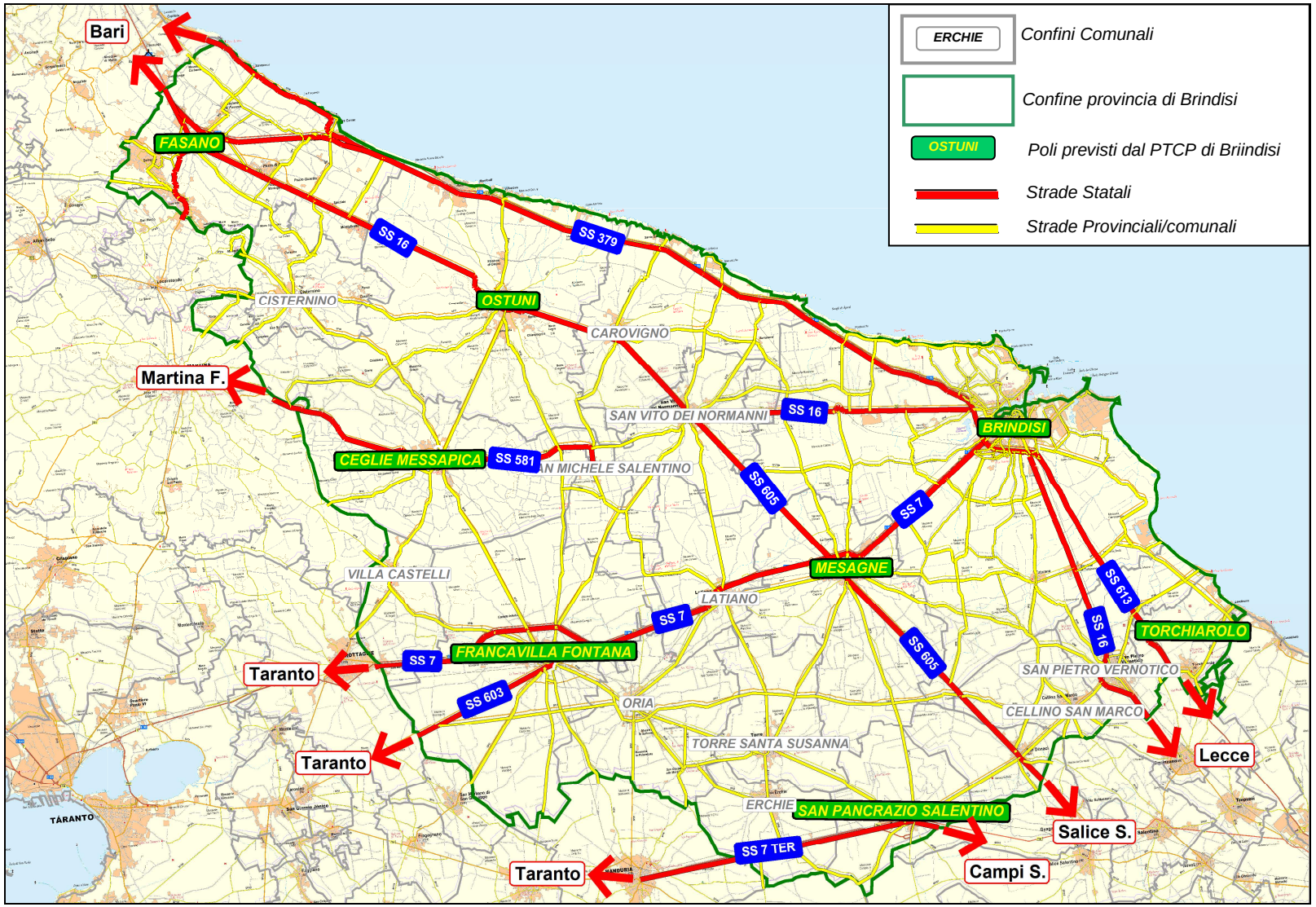
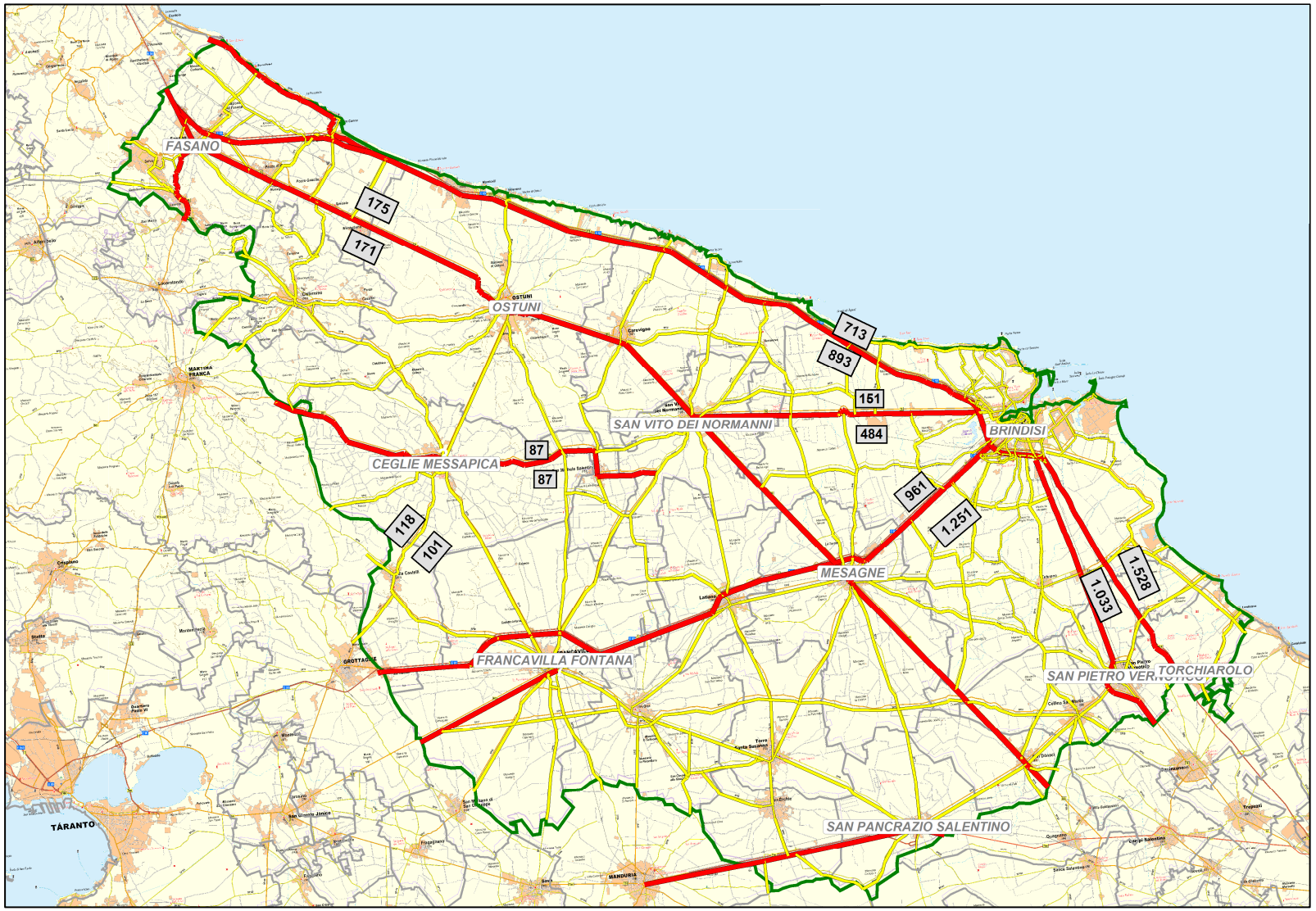


Fig. 2: flussi di traffico sulla rete stradale della provincia di Brindisi nell'ora di punta (transiti/h)



Il Piano degli investimenti ANAS prevede:

- l'ammodernamento plano-altimetrico della S.S.172 (Locorotondo-Fasano) *(intervento 1 nella Tab. 1)*
- il completamento funzionale della variante di S.Pancrazio Salentino sulla S.S.7 ter *(intervento 8 nella Tab. 1)*
- i lavori di adeguamento della sede stradale (sezione III CNR) sulla S.S.7 (lotti IV e V dal Km696+560 a 711+439) *(intervento 20 nella Tab. 1)*.

L'APQ Trasporti prevede (II Atto integrativo (CIPE n° 20 /04) del 22/12/2005):

- il completamento della circonvallazione di Mesagne (IV lotto) (int. 22 nella Tab. 1);
- il potenziamento del collegamento mediante la realizzazione della circonvallazione del Comune di san Pancrazio S,no con l'asse viario costituito dalla SP 7 ter (intervento 25 nella Tab. 1).;
- Il potenziamento della strada Provinciale S,P.n° 74 Mesagne – San Pancrazio S.no;
- Il potenziamento della strada Provinciale S,P.n° 54 Francavilla F.na – Manduria.

L'APQ Trasporti prevede (III Atto integrativo (CIPE n° 35 /05) del 28/06/2005)::

- la realizzazione della bretella sulla Strada Provinciale n. 20 (Ostuni-Villanova) per eliminazione incroci a raso nella sona SISRI di Ostuni *(intervento 2 nella Tab.1)*;
- il completamento e il miglioramento della viabilità della zona industriale di Brindisi a supporto del bacino Logistico portuale di Costa Morena *(intervento 21 nella Tab. 1)*;
- Il completamento ed ampliamento della pubblica illuminazione a servizio del bacino logistico portuale industriale di costa Morena;
- il potenziamento della strada provinciale SP 88 e realizzazione del cavalca ferrovia *(intervento 23 nella Tab. 1)*;
- il collegamento del nuovo parco merci di Tuturano mediante la realizzazione di rondò di accesso alla S.S. n° 613, sulla ex ss. n° 16 con il loro collegamento. *(intervento 24 nella Tab. 1 - intervento variato a seguito dello spostamento della piastra logistica di Tuturano)*

Il protocollo "Grande Salento", che trova alcune risorse finanziarie attraverso la Deliberazione CIPE n° 3/06 e della legge n° 112 /98 , prevede:

- il completamento della strada dei colli "Ostuni-Cisternino" *(int. 3 nella Tab. 1)*;
- il potenziamento della direttrice viaria Ostuni-Ceglie M.-Francavilla Fontana-Manduria-Mare per la parte di competenza del territorio brindisino *(int. 4 nella Tab. 1)*;

- il completamento della Strada di collegamento tra la S.S. 7, il comune di Oria e la SP 51 "Oria- Cellino San Marco" *(intervento 6 nella Tab. 1)*;
- il potenziamento della ex S.S. 581 "Ceglie Messapica- San Michele Salentino- San Vito dei Normanni" *(intervento 7 nella Tab. 1)*;
- il potenziamento della ex S.S. 605 "San Vito dei Normanni-Mesagne" *(int.ervento 9 nella Tab. 1)*;
- l'ampliamento della SP 74 "Mesagne-San Pancrazio Salentino" *(int. 10 nella Tab. 1);*
- Il completamento a circonvallazione di Mesagne, III° lotto di collegamento finalizzata al collegamento tra la S.S. 7 "Brindisi Taranto" e la SP 74 *(intervento 11 nella Tab. 1)*;
- il completamento della circonvallazione di San Pancrazio Salentino, finalizzata al collegamento tra SP 74 e la S.S. n° 7 Ter *(intervento 13 nella Tab. 1)*;
- il potenziamento della ex S.S. 16 "San Vito dei Normanni- Brindisi" *(int.ervento 14 nella Tab. 1)*;
- La realizzazione di una rotatoria in corrispondenza dell' incrocio per Squinzano , il completamento della Circonvallazione di San Pietro Vernotico ed potenziamento della SP 84 *(intervento 16 nella Tab. 1)*;
- La circonvallazione di Francavilla Fontana *(intervento 19 nella Tab. 1)*;
- la realizzazione di una variante esterna alla SP 90 in prossimità del sito archeologico "Egnatia" sulla SP 90 fino a Torre Canne *(intervento 17 nella Tab. 1)*;
- il completamento della circonvallazione di San Vito dei Normanni *(intervento 18 nella Tab. 1)*.

Infine, la convenzione ANAS-Regione Puglia del 21/11/2003 prevede i lavori di adeguamento della sede stradale della S.S. 7. alla sez. III CNR (6° Lotto – Collegamento con la Tangenziale di Brindisi - *intervento 15 nella Tab. 1)*

In Tab. 1 è riportato il costo totale e la percentuale di copertura finanziaria degli interventi sopra elencati, mentre in fig. 3 tali interventi sono distinti in funzione della copertura finanziaria in tre classi:

- interventi totalmente finanziati;
- interventi parzialmente finanziati;
- interventi senza copertura finanziaria**.**

Tab. 1: stato di avanzamento degli interventi previsti sulla rete stradale provinciale

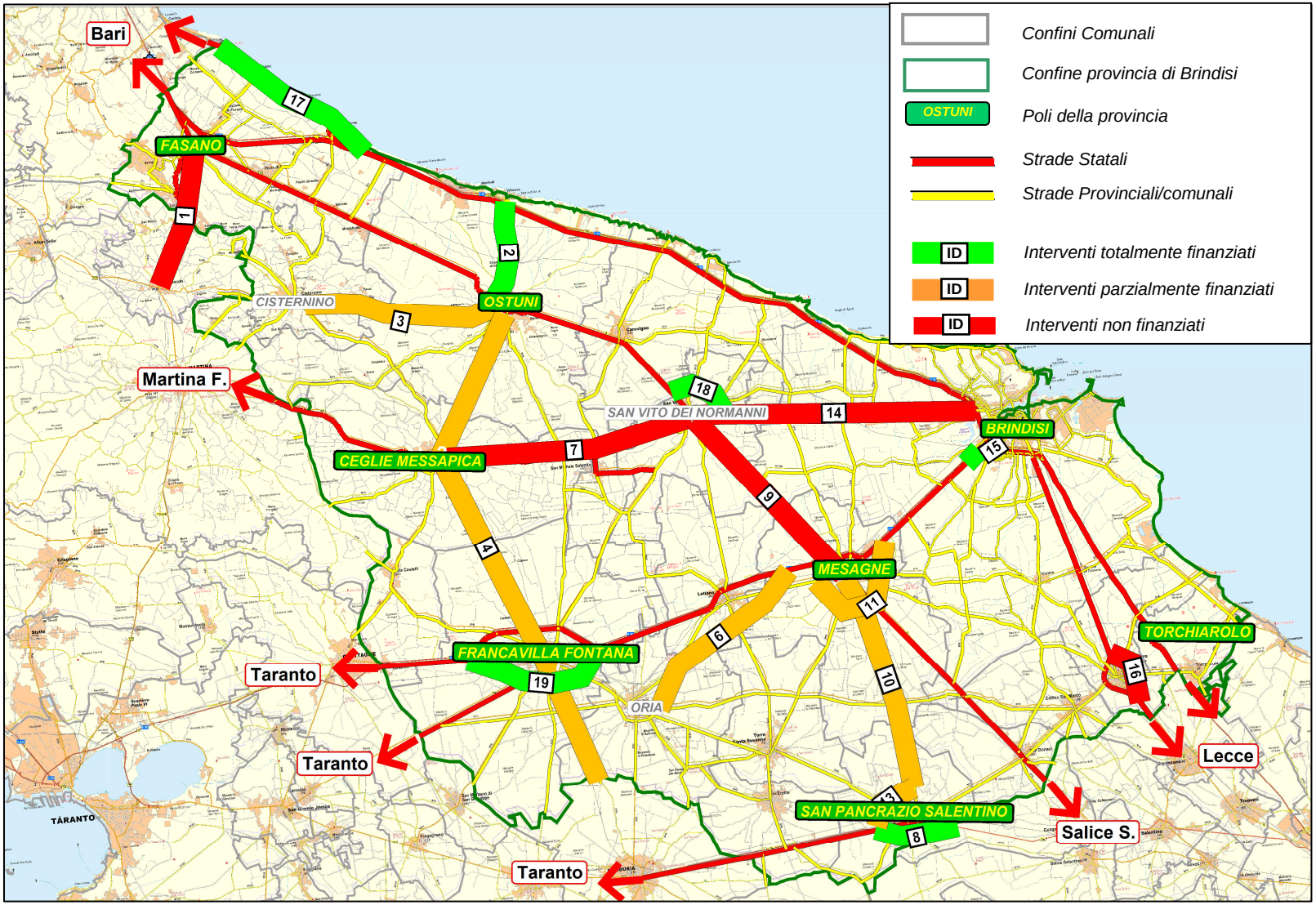
Soggetto attuatore	Denominazione intervento	asse viario	Costo totale	Livello di copertura	Livello proget.	ID (in Fig.3)
ANAS	S.S. 172. Lavori per l'ammodernamento planoaltimetrico della S.S. 172 Locorotondo – Fasano	SS172	81 724 037	0%	Progetto Preliminare da adeguare	1
ANAS	S.S. 7 ter. Completamento funzionale della variante di S. Pancrazio Salentino	SS7ter	18 837 206	100%	Progetto Definitivo in fase di redazione	8
ANAS	S.S. 7. Progetto dei lavori di adeguamento della sede stradale alla sez. III CNR. 6° Lotto – Collegamento con la Tangenziale di Brindisi	SS7	18 619 000	100%	Progetto Esecutivo	15
ANAS	S.S. 7. Lavori di adeguamento della sede stradale alla sezione III CNR - lotti IV e V dal Km 696+560 al Km 711+439	SS7	2 961 197	100%	Progetto Esecutivo	20
	Circonvallazione di Francavilla Fontana	SS7	5 000 000	100%	n/d	19
Regione Puglia - Provincia di Brindisi	Completamento della strada dei colli SP "Ostuni- Cisternino"	SP Ostuni-Cisternino	4 000 000	44%	n/d	3
Regione Puglia - Provincia di Brindisi	Potenziamento della direttrice viaria Ostuni-Ceglie M.ca-Francavilla	s.p. n° 22 - 26	20 000 000	0	Progetto preliminare	
Regione Puglia - Provincia di Brindisi	Fontana-Manduria-Mare per la parte di competenza del territorio brindisino	SP5-54 4	6 000 000	50.5%	Appalto + progetto preliminare	4
Regione Puglia - Provincia di Brindisi	Completamento della Strada di collegamento tra la SS 7, il comune di Oria e la SP 51 "Oria- Cellino San Marco"		5 000 000	15.5%	n/d	6
Regione Puglia - Provincia di Brindisi	Potenziamento della ex SS 581 "Ceglie Messapica- San Michele Salentino- San Vito dei Normanni"	exSS581	5 000 000	0%	n/d	7
Regione Puglia - Provincia di Brindisi	Potenziamento della ex SS 605 "San Vito dei Normanni-Mesagne"	exSS605	4 000 000	0%	n/d	9
Regione Puglia - Provincia di Brindisi	Ampliamento della SP 74 "Mesagne-San Pancrazio Salentino"	SP74	20 000 000	9.5%	n/d	10
Regione Puglia - Provincia di Brindisi	Circonvallazione in corrispondenza del centro abitato di Mesagne (finalizzata al collegamento tra la SS 7 "Brindisi Taranto" e la SP 74)		8.200 000	70.0%	Appalto + definitiva III° lotto	11
Regione Puglia - Provincia di Brindisi	Circonvallazione in corrispondenza del centro abitato di San Pancrazio Salentino (finalizzata al collegamento tra SP 74 e SP 66)		8 500 000	88.2%	Appalto + progetto esecutivo II° lotto, e preliminareII° lotto	13
Regione Puglia - Provincia di Brindisi	Potenziamento della ex SS 16 "San Vito dei Normanni- Brindisi"	exSS16	6 000 000	0%	n/d	14
Regione Puglia - Provincia di Brindisi	Completamento della Circonvallazione di San Pietro Vernotico e potenziamento della SP 84	SP84	7 000 000	2 500,00	Progettazione definitiva	16

Tab. 1: stato di avanzamento degli interventi previsti sulla rete stradale provinciale (*continua*)

Soggetto attuatore	Denominazione intervento	asse viario	Costo totale dell'intervento	Livello di copertura	Livello di progettazione	ID (in Fig.3)
Provincia di Brindisi	Realizzazione di variante esterna alla SP 90 in prossimità del sito archeologico "Egnatia" sulla SP 90 fino a Torre Canne	SP90	2 500 000	100%	n/d	17
Provincia di Brindisi	Realizzazione di circonvallazione di San Vito dei Normanni, completamento	SP90	4 000 000	100%	n/d	18
Provincia di Brindisi	SP07 Completamento circonvallazione di Mesagne IV lotto		2.400 0000	100%	In appalto	22
Provincia di Brindisi	SP07 Completamento circonvallazione di Mesagne III lotto		2 000 000	100%	Progettazione definitiva	22
Provincia di Brindisi	BRT06 Potenziamento della strada provinciale S. P. 88 e realizzazione di cavalcaferrovia	SP88	3 300 000	100%	definitivo	23
Provincia di Brindisi	BRT07 Collegamento del nuovo parco merci di Tuturano alla SP n. 81	SP81	1 600 000	100%	definitivo	24
Provincia di Brindisi	SP09 Potenziamento delle strade di raccordo con l'asse viario costituito dalla SS 7 ter	SS7 ter	1 500 000	100%	appalto	25
Provincia di Brindisi, Cons.Sviluppo ind.le, serv.im	BRT03 Completamento e miglioramento della viabilità della z.i. di Brindisi a supporto del bacino logistico portuale industriale di Costa Morena		2 500 000	100%	Definitivo	21
Comune di Ostuni	BRT05 Realizzazione di bretella sulla SP n. 20 Ostuni-Villanova per eliminazione incroci a raso in corrispondenza della zona SISRI di Ostuni	SP20	2 000 000	100%	Stud definitivo	2

Note:
1. Per la circonvallazione di Mesagne sono 4 lotti : il lotto I: già esistente, il lotto II: per 2.300.000 in Appalto (fondi propri); il lotto III: di 2.000.000 cipe n° 3/06; il lotto IV: 2.400.000 di cui 700.000 (fondi Propri e 1.700.000 Cipe n° 20/04) in esecuzione.
2. Per la circonvallazione di San Pancrazio sono 3 lotti : il lotto Ia: in corso per 1.500.000 Cipe n° 20/04, il lotto I b: di importo pari ad 1.000.000 mutuo (esecutivo); il lotto II: progettazione definitiva approvata 2.000 000 legge 112/98; ed infine il lotto III: 4.000 000 cipe n° 3/06 progettazione preliminare.
3. Il potenziamento della s.p. n° 74 mesagne – san pancrazio in appalto 1.300 000 cipe n° 20/041.300 000 legge 112 / 98 progettazione definitiva 17 000 000 da finanziare per il completamento
4. Il potenziamento della s.p. n° 54 Francavilla - Manduria in appalto 1.100 000 cipe n° 20/04, progettazione preliminare 3.000 000 cipe 3/06 1.000 000 da finanziare per il completamento

Fig. 3: Interventi previsti sulla rete stradale della provincia di Brindisi



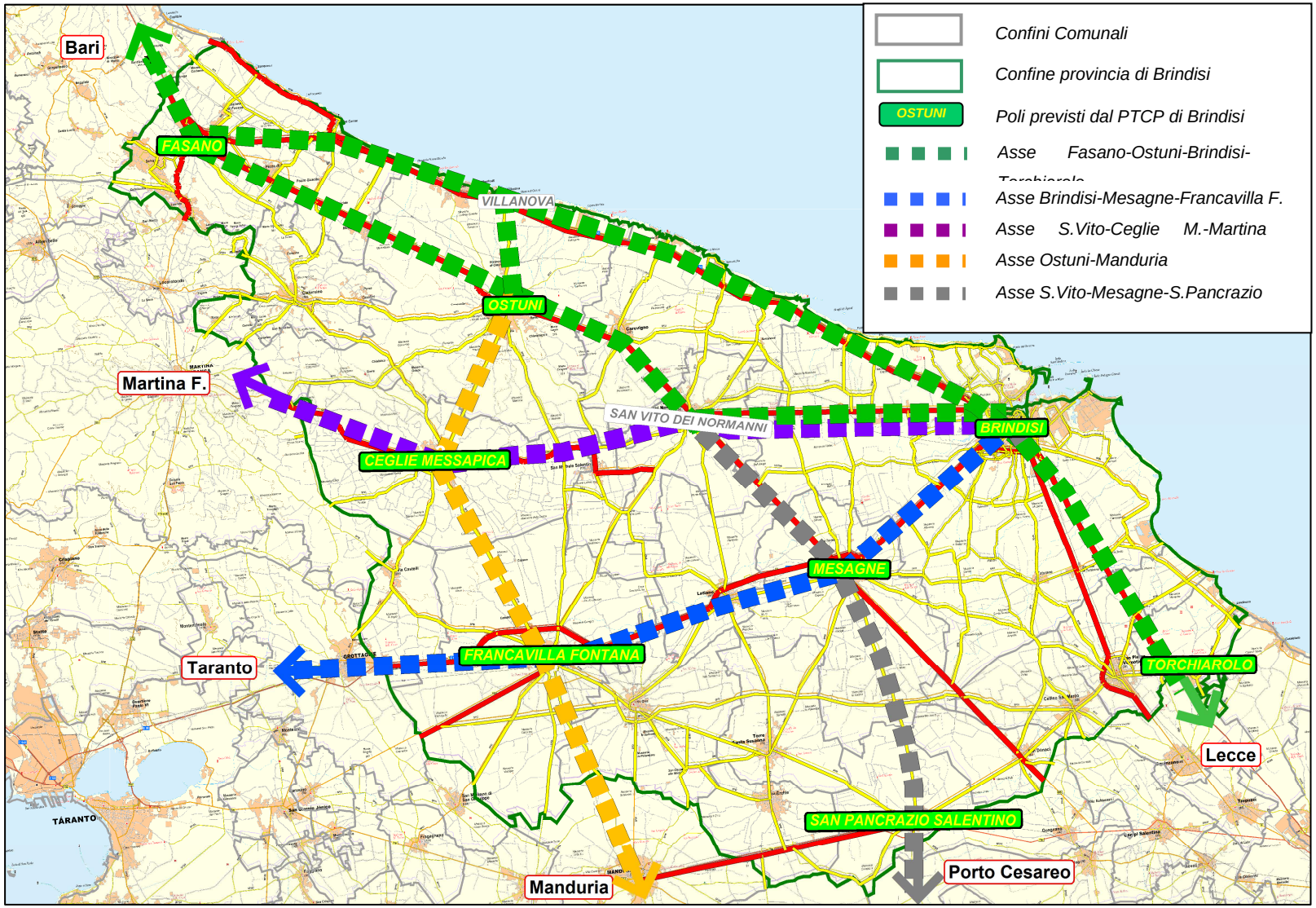
L'insieme degli interventi previsti sulla rete stradale consentirà (fig. 4):

1) il potenziamento della direttrice "Costiera" Fasano-Brindisi-Torchiarolo attraverso l'ammagliamento della S.S. 379 con l'asse Fasano-Ostuni-Brindisi (SP 16) mediante la realizzazione della bretella Ostuni–Villanova e mediante la realizzazione della circonvallazione di S.Vito dei Normanni;
2) il potenziamento dell'asse Brindisi-Mesagne-Francavilla (ss7 Appia) mediante la realizzazione delle circonvallazioni di Mesagne e Francavilla Fontana;
3) la creazione di un asse trasversale est-ovest tra Brindisi, San Vito dei Normanni e Ceglie M.ca in proseguimento verso Martina Franca
4) la creazione di due assi trasversali Nord-Sud tra Ostuni, Ceglie M.ca e Francavila Fontana in proseguimento verso Manduria e tra S. Vito dei Normanni, Mesagne e San Pancrazio in proseguimento verso Porto Cesareo.

E' possibile individuare quindi, una struttura di rete stradale "a maglia" con vertici in Ostuni, Francavilla F., Mesagne e Brindisi che ingloba i principali centri provinciali e mette in rete i poli di eccellenza del territorio, e si proietta verso l'esterno della Provincia: da Ostuni ("porta" Nord) verso Bari; da Francavilla Fontana ("porta Ovest") verso Taranto e da Brindisi ("porta Sud") verso Lecce.

Gli interventi previsti, attraverso l'ammagliamento delle direttrici stradali esistenti pertanto, consentiranno, in linea con gli indirizzi del piano, la messa in rete dei poli territoriali individuati nonché la loro connessione con l'esterno della provincia.

Fig. 4: la struttura della viabilità provinciale del piano



2 TRASPORTO MERCI E LOGISTICA

Il Piano Nazionale per la Logistica (PNL) nella identificazione di un nuovo assetto logistico del Paese manifesta la necessità di organizzare l'offerta di servizi per il trasporto delle merci in sette piattaforme integrate, come previste dal DPEF 2006-2009, tra cui la **Piattaforma Logistica Adriatica Sud**, composta dal nodo ferroviario e portuale di Bari e, in prolungamento, di Brindisi e Taranto, con quest'ultimo in raccordo con l'hub di Gioia Tauro.

Tab. 2: rete portante del sistema di trasporto combinato a supporto delle macro aree logistiche

HUB di accesso al combinato Milano Verona Quadrante Europa Novara Padova Bologna Roma Nord Napoli-Nola/Marcianise Bari Catania	Napoli-Salerno Bari-Brindisi Palermo-Trapani Catania/Augusta-Messina
HUB portuali Gioia Tauro Taranto Cagliari	Terminali ferroviari Torino-Tortona/Rivalta Scrivia Milano-Pavia/Mortara-Lecco/Maggianico Brescia Padova Modena/Dinazzano Piacenza/Castelguelfo Jesi/Falconara Marittima Terni-Foligno Pomezia Brindisi Lamezia Terme Cagliari-Sassari/Olbia Priolo-Milazzo-Gela Palermo/Termini Imerese
Porti Autostrade del Mare/Combinato La Spezia/Savona-Genova Venezia/Chioggia Trieste/Monfalcone Ravenna Livorno/Marina di Carrara-Piombino Civitavecchia-Olbia Ancona	Hub Aeroportuali Milano Malpensa Roma Fiumicino

(Fonte: Piano nazionale della Logistica)

Nella visione di piano, i porti di Bari e Brindisi (Tab. 8.5-2) sembrerebbero assumere il ruolo di porta d'accesso al trasporto combinato, nel quale andrebbero a confluire le unità di carico (traffici containerizzati) provenienti da Taranto (e Gioia Tauro) e i semirimorchi (traffici RO- RO) provenienti dal corridoio VIII (Fig. 8.5-5). Questi ultimi (traffici RO-RO) verrebbero intercettati in parte dal porto di Bari e in parte dal porto di Brindisi (porti della rete delle Autostrade del Mare/Combinato). Occorre pertanto potenziare il sistema logistico

intermodale della " città porto" di Brindisi, identificata quale struttura forte dell' intero territorio provinciale in termini di relazionalità interna ed esterna all' area.

Fig. 5: collegamenti dei porti di Bari e Brindisi con il corridoio 8.



Nel contesto delineato, il **porto di Brindisi** svolge un ruolo chiave e pertanto sarà importante risolvere gli attuali problemi di risanamento e di riqualificazione delle aree portuali. Gli interventi in corso di realizzazione nel triennio 2007-2009, sono in linea con le prospettive di sviluppo espresse, ed in particolare:

- i lavori di completamento della banchina di Costa Morena Est e l'approfondimento dei relativi fondali;
- il terminal passeggeri presso le banchine di Costa Morena;
- i Lavori di recupero funzionale di una struttura portuale finalizzata al riconoscimento di PIF (Posto di Ispezione Frontaliero);
- la ristrutturazione della stazione marittima;

così anche gli interventi previsti dal piano di riqualificazione e sviluppo previsti dal Piano Operativo Triennale redatto dall'autorità portuale, che prevedono in particolare:

- il varco di ingresso di Via Spalato;
- la riqualificazione dell'area della stazione marittima;
- la riqualificazione del Seno di Ponente, zona ex carbonifera;
- i nuovi accosti di Sant'Apollinaire e il collegamento con Costa Morena;
- il completamento di Costa morena Est e l'ampliamento del molo Enichem;
- il ripristino dell'area di espansione tra Capo Bianco e Capo di Torre Cavallo.

Considerando, inoltre, che nei piani di sviluppo della Rete Ferroviari Italiana (RFI) è previsto un potenziamento del collegamento ferroviario tra gli hub portuali di Goia Tauro e Taranto, lungo la direttrice trasversale tirrenico-ionica Paola-Sibari-Taranto, allo scopo di indirizzare i traffici ferroviari *containerizzati* verso la direttrice ferroviaria Adriatica, il PTCP auspica, il potenziamento del collegamento ferroviario Taranto-Brindisi che consentirebbe la messa in rete della piattaforma intermodale di Brindisi (già prevista dal Programma triennale delle opere pubbliche 2007/2009 dell'amministrazione provinciale), funzionale allo sviluppo nel territorio brindisino quale snodo intermodale tra il sistema logistico nazionale ed il corridoio VIII.

La realizzazione di una direttrice del trasporto ferroviario combinato nel territorio della provincia favorirebbe inoltre lo sviluppo del sistema logistico provinciale e metterebbe in connessione - lungo l'asse nord-sud ed est-ovest - le strutture periferiche della rete logistica per la raccolta e distribuzione delle merci (Interporto di Francavilla Fontana, Centro Agro-alimentare di Fasano raccordo ferroviario tra zona retroportuale e parco merci di Tuturano), come previsto dal PIT 7[1]. Creerebbe inoltre le condizioni per lo sviluppo di nuovi servizi logistici per la merce in transito.

Il potenziamento della linea ferroviaria Taranto–Brindisi, infine, consentirebbe di dare risposte concrete al territorio per ciò che concerne sia il pendolarismo, particolarmente sentito lungo tale direttrice, sia la diminuzione del traffico veicolare.

Infine è in corso di attuazione un Protocollo di Intesa "per la realizzazione della Piastra Logistica Intermodale dell'ASI di Brindisi e per la realizzazione e l'attrezzaggio tecnologico del raccordo e della nuova stazione merci per il collegamento del porto e dell'ASI alla rete RFI" firmato dalla Regione Puglia, dalla Provincia di Brindisi, dal Comune di Brindisi, dal Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale della Provincia di Brindisi (consorzio ASI) e dalla Camera di Commercio.

3 TRASPORTO AEREO

I Piani di sviluppo redatti da Aeroporti di Puglia (AdP) costituiscono un riferimento per tutti gli interventi strettamente connessi al funzionamento dei quattro aeroporti pugliesi. Il PTCP fa propria la funzione dello scalo brindisino prevista dal Piano AdP, mantenendo un approccio flessibile in relazione alle vocazioni funzionali potenzialmente espresse dal

[1] P.I.T. 7 - Sviluppo di un sistema integrato di servizi di logistica e distribuzione in grado di favorire la connessione tra l'asse nord-sud interno alla regione e la comunicazione con le altre direttrici dei corridoi internazionali n. 8 e n. 10

mercato degli operatori turistici, tenuto conto degli effetti che adeguate e mirate politiche di marketing territoriale potranno produrre.

In data 3 agosto 2013 è stato sottoscritto, dalla Regione Puglia, dalla Provincia di Brindisi, dal Comune di Brindisi e da Aeroporti di Puglia, un Protocollo di Intesa, per la realizzazione del collegamento tra l'Aeroporto, che attualmente conta circa due milioni di passeggeri all'anno, e la rete ferroviaria, mediante l'utilizzo di un Metrobus dedicato di connessione tra la stessa rete ferroviaria, il terminal urbano strada-mare (cd. circolare del mare) e l'aeroporto.

Il PTCP condivide tale proposta, in quanto migliorerebbe l'accessibilità alle principali zone turistiche della Provincia sia per gli utenti occasionali e i visitatori, sia per la popolazione residente e servita dalle Ferrovie del Sud Est.

La creazione di un approdo crocieristico all'imbocco del Seno di Ponente, a breve distanza dall'aeroporto, creerebbe, infine, i presupposti per un ulteriore incremento del potenziale turistico del territorio provinciale.

Si rammenta che Il Piano Regionale dei Trasporti – Piano attuativo 2009 – 2013 prevedeva per il collegamento con il nodo aeroportuale di Brindisi due possibili soluzioni da valutare attraverso uno studio di fattibilità:

- "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".

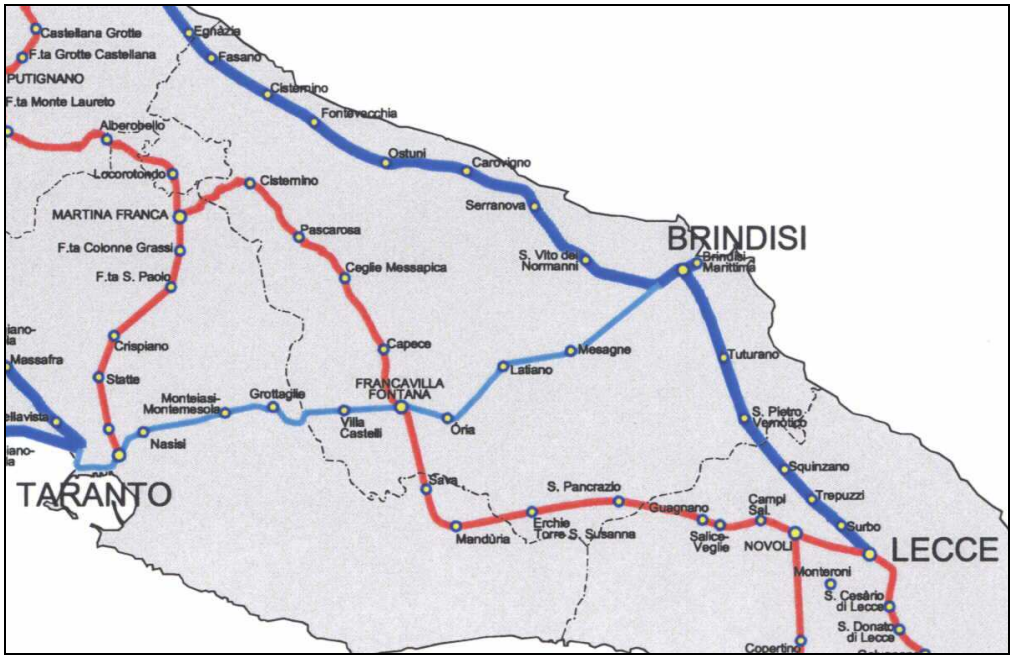
4 TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (TPL)

Il territorio provinciale è attraversato dalle seguenti linee ferroviarie (Fig. 6):

- La linea costiera RFI (Bari-Brindisi-Lecce) a doppio binario;
- La linea interna RFI Taranto-Brindisi a singolo binario

- La linea FSE Martina Franca – Lecce a singolo binario, tangente al territorio provinciale con stazioni nei comuni di Cisternino, Ceglie Messapica, Francavilla Fontana, Erchie e San Pancrazio e due fermate in località Pascarosa e Capece.

Fig. 6: la rete ferroviaria attuale nella provincia di Brindisi.



Il servizio ferroviario su tali linee giornaliero include:

- 12 coppie di treni Regionali giornalieri lungo la tratta Bari- Brindisi Lecce a cui si aggiungono due coppie di treni Bari- Brindisi
- 9 coppie di treni Regionali giornaliere sulla FSE Martina Franca – Francavilla Fontana
- 12 coppie di corse giornaliere sulla tratta RFI Francavilla Fontana – Brindisi (10 coppie di treni Regionali + una coppia di treni EXP da/verso Roma che effettuano servizio regionale nella tratta)

La domanda giornaliera sistematica tra i comuni del territorio servito è di 10.214 spostamenti /giorno di sola andata. I principali poli attrattori di domanda sono Brindisi e Francavilla Fontana rispettivamente con 5.596 e 1.034 spostamenti giornalieri attratti per motivo lavoro e studio (Fig. 7).

Fig. 7. matrice O-D degli spostamenti sistematici (ISTAT 2001).

	TOTALE	Martina Franca	Cisternino	Ostuni (Pascarosa)	Ceglie Messapico	Francavilla Fontana	Oria	Latiano	Mesagne	Brindisi	Totale complessivo
FSE	Martina Franca		104	31	28	19	0	0	3	32	**217**
FSE	Cisternino	421		218	36	7	0	1	1	166	**850**
FSE	Ostuni (Pascarosa)	125	373		194	48	5	6	11	646	**1.408**
FSE	Ceglie Messapico	124	166	379		99	10	3	4	221	**1.006**
FSE	Francavilla Fontana	64	5	34	162		98	42	32	650	**1.087**
RFI	Oria	9	0	9	37	494		47	32	575	**1.203**
RFI	Latiano	1	2	21	17	261	53		269	1.062	**1.686**
RFI	Mesagne	5	3	17	14	63	31	90		2.244	**2.467**
RFI	Brindisi	8	7	54	34	43	7	24	113		**290**
	Totale complessivo	**757**	**660**	**763**	**522**	**1.034**	**204**	**213**	**465**	**5.596**	**10.214**

La ripartizione modale attuale di tali spostamenti stima mostra che il 58% di tali spostamenti (pari a circa 6000 spostamenti giornalieri) avviene su autovettura, il 35% (pari a circa il 3500 spostamenti giornalieri) avviene su autobus e il 7 % pari a circa 700 spostamenti giornalieri) avviene su ferrovia.

Fig. 8: matrici O-D per modo (ISTAT 2001).

FSE / RFI

FERRO	Martina Franca	Cisternino	Ostuni (Pascarosa)	Ceglie Messapico	Francavilla Fontana	Oria	Latiano	Mesagne	Brindisi	Totale complessivo
Martina Franca		0	0	1	0	0	0	0	1	**2**
Cisternino	0		0	3	0	0	0	0	2	**5**
Ostuni (Pascarosa)	1	0		2	0	0	0	0	31	**34**
Ceglie Messapico	23	23	0		2	0	0	0	0	**48**
Francavilla Fontana	6	0	0	4		4	2	5	76	**97**
Oria	0	0	0	0	44		2	3	58	**107**
Latiano	0	0	0	0	160	9		1	70	**240**
Mesagne	0	0	0	0	23	18	0		103	**144**
Brindisi	0	0	1	2	8	2	1	1		**15**
Totale complessivo	**30**	**23**	**1**	**12**	**237**	**33**	**5**	**10**	**341**	**692**

FSE / RFI

BUS	Martina Franca	Cisternino	Ostuni (Pascarosa)	Ceglie Messapico	Francavilla Fontana	Oria	Latiano	Mesagne	Brindisi	Totale complessivo
Martina Franca		26	0	1	0	0	0	0	5	**32**
Cisternino	202		44	0	0	0	0	0	71	**317**
Ostuni (Pascarosa)	26	165		62	1	0	0	2	212	**468**
Ceglie Messapico	3	94	216		35	0	0	0	114	**462**
Francavilla Fontana	10	2	9	57		0	0	2	249	**329**
Oria	0	0	1	7	218		3	4	226	**459**
Latiano	0	1	2	0	13	0		49	524	**589**
Mesagne	0	1	2	0	2	0	12		875	**892**
Brindisi	2	1	2	6	3	0	2	4		**20**
Totale complessivo	**243**	**290**	**276**	**133**	**272**	**0**	**17**	**61**	**2.276**	**3.568**

FSE / RFI

PRIVATO	Martina Franca	Cisternino	Ostuni (Pascarosa)	Ceglie Messapico	Francavilla Fontana	Oria	Latiano	Mesagne	Brindisi	Totale complessivo
Martina Franca		78	31	26	19	0	0	3	26	**183**
Cisternino	219		174	33	7	0	1	1	93	**528**
Ostuni (Pascarosa)	98	208		130	47	5	6	9	403	**906**
Ceglie Messapico	98	49	163		62	10	3	4	107	**496**
Francavilla Fontana	48	3	25	101		94	40	25	325	**661**
Oria	9	0	8	30	232		42	25	291	**637**
Latiano	1	1	19	17	88	44		219	468	**857**
Mesagne	5	2	15	14	38	13	78		1.266	**1.431**
Brindisi	6	6	51	26	32	5	21	108		**255**
Totale complessivo	**484**	**347**	**486**	**377**	**525**	**171**	**191**	**394**	**2.979**	**5.954**

La propensione all'uso del mezzo privato, decisamente rilevante in ambito provinciale anche per gli spostamenti extraurbani intercomunali di natura sistematica (60%), potrà essere superata attraverso un processo di potenziamento del TPL. La concentrazione di risorse sui grandi progetti che hanno investito, rispettivamente, la rete delle Ferrovie dello Stato (RFI) unitamente agli ulteriori investimenti sulle Ferrovie del Sud Est (FSE), hanno creato le condizioni per tale rilancio nella provincia di Brindisi. A tale scopo il PTCP, in sintonia con gli indirizzi della L.R. 16/2008, auspica un modello di esercizio del TPL strutturato su un **servizio ferroviario veloce** in grado di collegare tra loro le principali realtà della provincia e interconnettere queste ultime con i principali nodi del trasporto regionale e nazionale, ivi compresi gli aeroporti e i porti, ed un **servizio di autobus integrato**, che abbia la funzione di adduzione alle stazioni per i comuni non serviti dalla Ferrovia e al contempo svolga un servizio di connessione diretta per i principali poli residenziali e produttivi della Provincia. Gli interventi infrastrutturali a supporto di tale piano, sono, oltre al già citato collegamento ferroviario con l'aeroporto di Brindisi, la realizzazione di un'interoperabilità tra la linea RFI e la linea FSE in corrispondenza della stazione di Francavilla Fontana e la creazione di nuove stazioni ferroviarie sulla tratta Brindisi-Francavilla.

La realizzazione di un'**interoperabilità** tra la linea RFI e la linea FSE in corrispondenza della stazione di Francavilla Fontana consentirebbe di istituire servizi ferroviari diretti (senza trasbordo) tra Martina Franca e Brindisi e tra Lecce e Taranto (Fig. 9), con un bacino potenziale di domanda che, all'interno della sola provincia di Brindisi, include 9 comuni per una popolazione complessiva di circa 300.000 abitanti (Tab. 3). In tal modo si perseguirebbe l'obiettivo strategico di sviluppo integrato del sistema Ionico-Salentino: un primo passo per creare le necessarie condizioni di dialogo e di progettazione comune con le province di Lecce e Taranto. All'interno del territorio provinciale, inoltre, il servizio tra Martina F. e Brindisi permetterà un collegamento ferroviario diretto tra i comuni di Ostuni Ceglie M. verso Brindisi.

Infine, la realizzazione delle due **nuove fermate** passeggeri sulla Brindisi-Francavilla in avanzato stato progettazione e finanziamento, Ospedale Perrino e Cittadella della Ricerca, aumenteranno significativamente del resto le potenzialità di traffico di detto asse ferroviario. E' ipotizzabile arricchire la tratta ferroviaria di ulteriori fermate urbane nel capoluogo: sicuramente Minuta/Cappuccini, così da rendere risorsa per la città la pesante cesura urbana tra i due quartieri costituita dal fascio di binari; ma anche Porta Lecce in caso di recupero della linea Brindisi-Brindisi Marittima sino a breve distanza dal grande parcheggio di Via Spalato, con il rispetto comunque del programma di eliminazione del

passaggio a livello su Via Porta Lecce. Ciò consentirebbe di utilizzare la rete ferroviaria come servizio metropolitano di superficie.

Tab. 3: popolazione complessiva servita dal nuovo servizio ferroviario.

COMUNE	Popolazione	Rete Ferroviaria	Stazioni/fermate nel comune
Martina Franca	48.756	FSE	1
Cisternino	12.078	FSE	1
Ostuni (fraz. Pascarosa	*32.901*	*FSE*	*1 (loc. Pascarosa)*
Ceglie Messapico	21.370	FSE	1
Francavilla Fontana	36.274	FSE/RFI	2 (loc. Capece
Oria	15.209	RFI	1
Latiano	15.371	RFI	1
Mesagne	27.587	RFI	1
Brindisi	89.081	RFI	1
	298.627		**9**

Fig. 9: i nuovi servizi proposti.

