

# Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali della Puglia

Le opere indifferibili per il sistema  
economico pugliese



UNIONTRASPORTI



PROGRAMMA  
INFRASTRUTTURE  
Fondo di Perequazione  
2019-2020



Premessa.....	<u>3</u>
Il contesto di riferimento.....	<u>5</u>
Le priorità infrastrutturali della Puglia.....	<u>12</u>
Conclusioni.....	<u>65</u>

Il **Libro bianco sulle priorità infrastrutturali della Puglia** è uno strumento operativo a disposizione di Unioncamere Puglia e delle Camere di commercio pugliesi per promuovere il dibattito sulle infrastrutture e indirizzare le scelte di investimento a tutti i livelli, grazie alla possibilità offerta dal documento di evidenziare le caratteristiche economiche e infrastrutturali della regione evidenziandone i punti di forza e le criticità.

Il documento è un prodotto del **Programma Infrastrutture**, finanziato dal **Fondo di Perequazione 2019-2020**, attraverso il quale il sistema camerale pugliese vuole consolidare un'attività di monitoraggio e di stimolo rispetto ai cambiamenti della domanda e rafforzare il proprio ruolo nello sviluppo del territorio fornendo contributi pragmatici alla strategia di crescita delle infrastrutture di trasporto e digitali.

Il Libro bianco è un **documento dinamico e di facile lettura**, diretto sia agli addetti ai lavori che a un pubblico meno esperto.

La **prima sezione** descrive le principali caratteristiche dell'economia pugliese allo scopo di delineare il **contesto di riferimento** all'interno del quale si inserisce la tematica infrastrutturale. In particolare, sono individuate le **specializzazioni economiche**, determinate in base alla quota di addetti in un dato settore in rapporto al valore totale degli addetti nella regione (nel caso delle province) o della macro-ripartizione Sud e Isole (nel caso della regione). Seguono i dati sul **commercio estero** che permettono di definire il posizionamento della Puglia sui mercati internazionali e di determinare quali sono le modalità di trasporto più utilizzate nell'export. Infine, il **sistema infrastrutturale** sintetizza l'estensione delle reti stradali e ferroviarie e i risultati di porti e aeroporti in termini di passeggeri e merci trasportati. I dati sono completati da un **indicatore delle performance infrastrutturali** delle province pugliesi rispetto al contesto nazionale. Infine, si riporta l'inquadramento della regione rispetto alla rete TEN-T

La **seconda sezione**, dedicata alle **priorità infrastrutturali della Puglia**, individua gli interventi prioritari e non più rinviabili per la competitività del territorio. Si parte dai risultati di **Deliver** un percorso attraverso il quale sono stati raccolti i desiderata infrastrutturali e logistici delle imprese pugliesi. L'indagine ha permesso di definire le priorità di intervento secondo gli imprenditori pugliesi e di individuare un **blocco di opere più significative** alle quali sono state dedicate delle **schede di approfondimento**.

Successivamente, il **quadro degli interventi strategici** sintetizza la programmazione infrastrutturale fatta a livello nazionale di interesse per la Puglia, le previsioni di investimento della Regione e i piani compresi nella Strategia italiana per la Banda Ultralarga, per cercare di capire punti di incontro e divergenze tra desiderata e quanto il decisore pubblico ha già programmato.

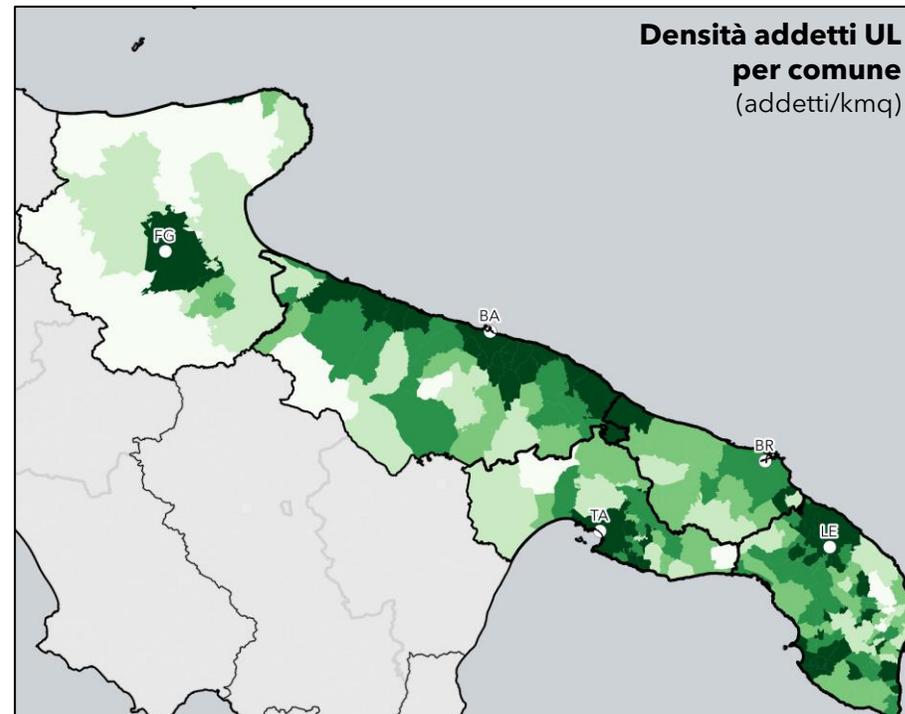
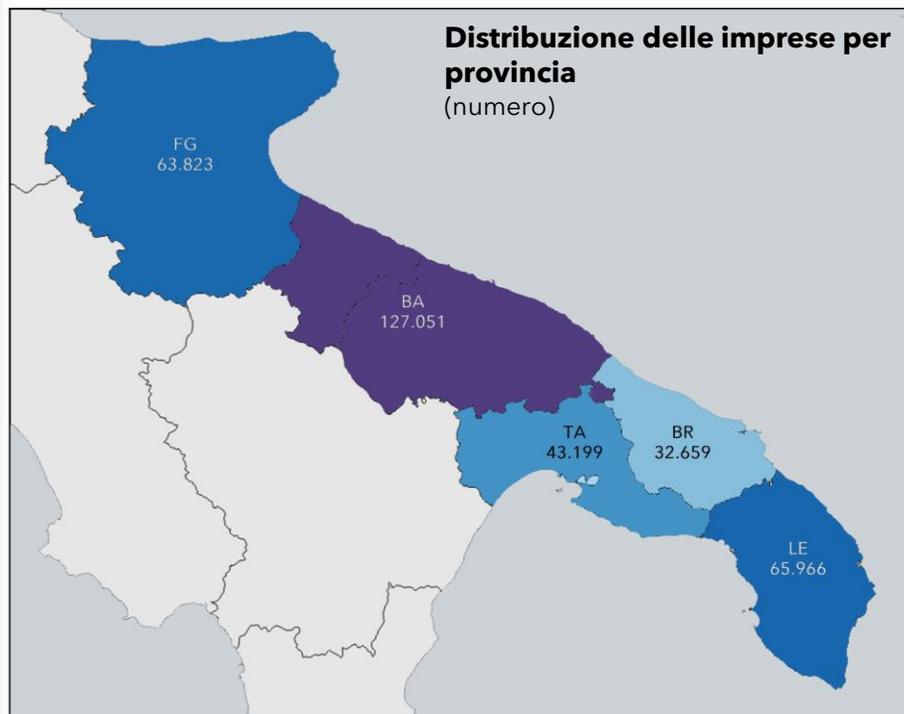
La parte conclusiva del documento è un'analisi swot di sintesi delle principali evidenze emerse dall'indagine Deliver e dallo studio del contesto generale.



## Il contesto di riferimento

- Il quadro economico
- Le specializzazioni economiche
- Il commercio estero
- Il sistema infrastrutturale
- Le performance infrastrutturali
- La regione nel contesto della rete TEN-T

# Il quadro economico

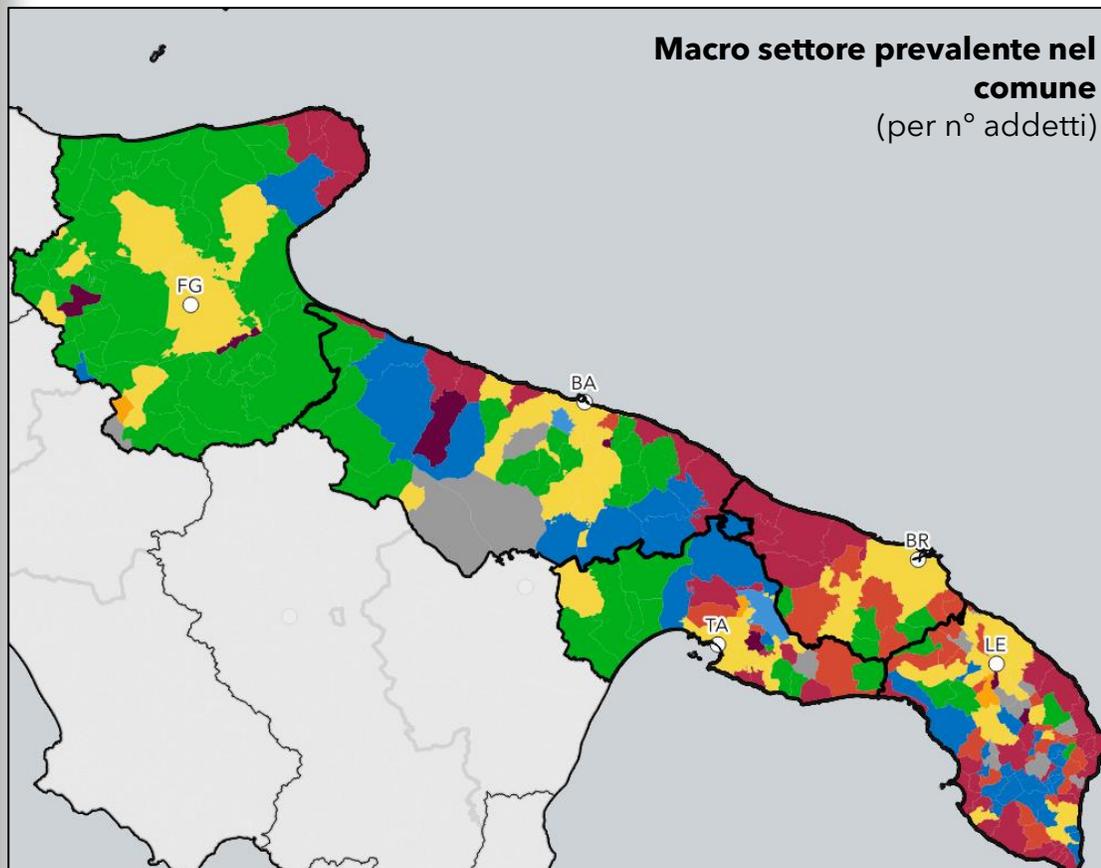


Dati economici	
PIL (M€ 2020)	70.433
% su Italia	4,3
PIL pro capite (€ 2020)	17.861
Imprese attive	332.698
Addetti UL (2021)	1.020.496
Commercio estero (M€ 2021)	18.684
% export/totale	46,1
% export su PIL	12,2

La Puglia è la **regione più industrializzata del Mezzogiorno**. I tre poli di riferimento sono **Bari** (industria meccanica), **Brindisi** (aeronautica, aerospazio e energia) e **Taranto** (siderurgico). Un elemento che caratterizza l'economia pugliese è l'**innovatività** che si manifesta in tutti i settori: dall'altissimo livello tecnologico delle imprese del settore aerospaziale, alle produzioni di eccellenza in agricoltura. La regione è prima in Italia per installazione di impianti per la **produzione di energia da fonti rinnovabili**. Un altro settore trainante è il **turismo** con un offerta di tipo balneare, rurale e culturale. La **posizione geografica** facilita i rapporti commerciali con i Paesi affacciati sul Mediterraneo e con i Balcani. I dati dei primi 9 mesi del 2021 evidenziano una marcata crescita di tutte le attività economiche anche se solo parziale rispetto ai livelli pre-pandemia.

Fonte: elaborazione su dati Istat, Movimprese, 2021

# Le specializzazioni economiche



Il 42,9% degli addetti si concentra in **provincia di Bari**. L'**agricoltura** occupa circa un terzo degli addetti nelle unità locali dello stesso settore presenti nel Sud e Isole. In valore assoluto è, però, il settore **altri servizi** che registra il maggior numero di addetti in regione.

(Fonte; elaborazione su dati Infocamere - Stockview, 2021)

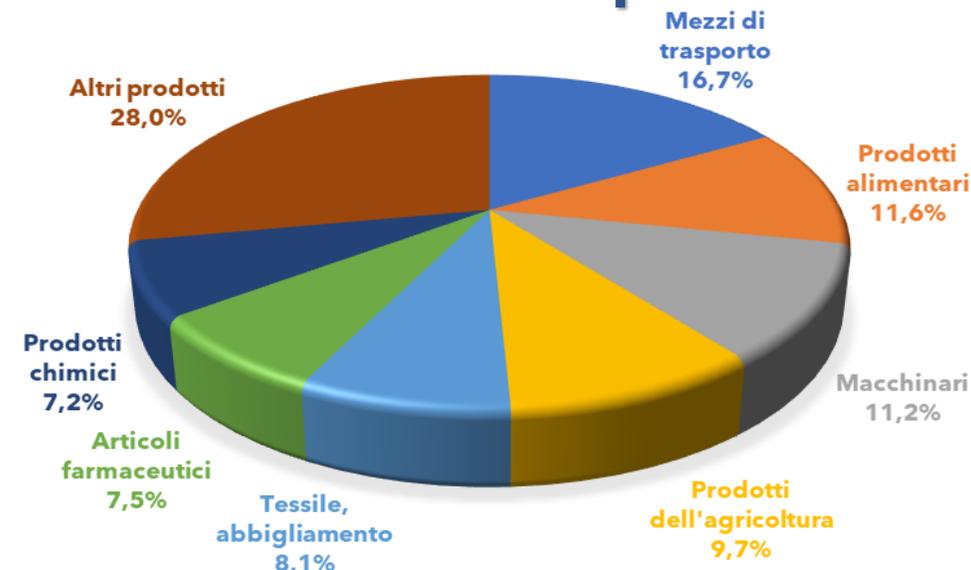
MACRO SETTORE	PESO %	BA	BR	FG	LE	TA	PUGLIA
<b>AGRICOLTURA</b> Attività di coltivazione di prodotti agricoli, silvicoltura, pesca e acquacoltura	10,9%	0,8	1,2	1,9	0,6	1,1	1,3
<b>INDUSTRIA TRADIZIONALE</b> Agroalimentare, tessile abbigliamento, arredamento, ecc.	11,4%	1,1	0,7	0,6	1,1	1,3	1,2
<b>INDUSTRIA SPECIALIZZATA</b> Chimica, elettronica, macchine, mezzi di trasporto, ecc.	4,2%	1,1	1,3	1,0	0,6	1,2	0,9
<b>COSTRUZIONI</b> Edilizia, servizi di ingegneria	10,5%	1,0	1,0	0,9	1,2	0,8	1,0
<b>LOGISTICA E DISTRIBUZIONE</b> Attività di trasporto e magazzino	11,5%	1,2	0,8	1,0	0,7	0,8	0,9
<b>SERVIZI DI ACCOGLIENZA</b> Servizi di alloggio e ristorazione, agenzie di viaggio, ecc.	14,5%	0,9	1,2	1,0	1,3	0,9	1,0
<b>COMMERCIO AL DETTAGLIO</b> Vendita di beni al dettaglio escluso veicoli	13,7%	0,9	1,2	0,9	1,2	1,0	0,9
<b>ATTIVITÀ FINANZIARIE E ASSICURATIVE</b> Banche e assicurazioni	1,9%	1,1	0,8	0,8	1,1	0,9	1,0
<b>ATTIVITÀ AMBIENTALI</b> Attività di estrazione, trattamento rifiuti, energia	1,9%	0,9	1,2	1,0	1,1	1,2	1,0
<b>ALTRI SERVIZI</b> Attività editoriali e cinematografiche, riparazioni, istruzione, altre attività di servizi	19,6%	1,1	0,8	0,9	1,0	1,0	1,0
<b>TOTALE</b>	<b>100%</b>	<b>42,9%</b>	<b>9,2%</b>	<b>15,7%</b>	<b>19,2%</b>	<b>13,0%</b>	<b>100,0%</b>

## Il commercio estero

- Nel 2021 il valore del commercio estero regionale è stato di **18,7 miliardi di euro** (17% del totale Sud e Isole). Il saldo commerciale è negativo per circa 1,5 miliardi.
- L'**Ue** è il primo mercato delle imprese pugliesi con un peso del 50,1%. In area extra-Ue, il partner principale sono gli **USA** (6% totale).
- Il 2021 la **crescita complessiva** rispetto al 2020 è stata del **13,8%**. Le **esportazioni**, in particolare, sono cresciute dell'**4,9%**, grazie alla buona performance dell'export dei prodotti petroliferi (+95%) e delle estrazioni (+89%). L'import è cresciuto del 22,6% grazie alle estrazioni (+93%) e ai prodotti petroliferi (+61%).
- Nel 2020\*, l'indicatore della **propensione all'export** (rapporto export/valore aggiunto) della Puglia è stato 0,13. Il **grado di apertura al mercato**, (rapporto commercio estero totale/valore aggiunto) è stato pari a 0,25. Il **grado di copertura** (export/import) risulta 99,85, significa che le esportazioni non sono in grado di compensare le importazioni. Per effetto della pandemia i valori del secondo e terzo indicatore sono peggiorati rispetto al 2019, il primo si è mantenuto stabile.
- Alla provincia di **Bari** sono dovuti il 41% dell'import e il 50% dell'export regionali. Segue **Taranto** con rispettivamente il 28% e il 15%.

\* L'ultimo dato sul valore aggiunto pubblicato dall'Istat è del 2020

## Focus sull'export



### Modo di trasporto (export)

	51,4% (80,7% vs Ue)
	1,1% (1,3% vs Ue)
	42,5% (17,9% vs Ue)
	4,9% (0,1% vs Ue)
Altro	0,1 (0,0 vs Ue)

### Destinazioni principali (2021)

	Germania 1.540 M€
	Spagna 811 M€
	USA 740 M€
	Francia 722 M€
	Svizzera 371 M€

Fonte: elaborazione su dati Istat 2021

## Il sistema infrastrutturale

Lo schema della rete infrastrutturali in Puglia si basa su:

- **10.500 km di rete stradale** di cui il 3% di autostrade e il 14% 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 principali**: **Bari** (7,3 mln di tonnellate di merci, 70,254 TEU e 1 mln di passeggeri nel 2021), **Brindisi** (7,6 mln di tonnellate nel 2021, 312 mila passeggeri), **Taranto** (17,5 mln di tonnellate nel 2021, 11.841 TEU) a cui si affiancano i porti minori di **Manfredonia**, **Barletta** e **Monopoli** che movimentano complessivamente 1,8 milioni di tonnellate.
- **4 aeroporti**: **Bari** (3,3 mln di passeggeri nel 2021, con 32.934 movimenti e 2.402 t di merci), **Brindisi** (1,9 mln di passeggeri nel 2021, con 16.798 movimenti), **Taranto Grottaglie** (aeroporto con funzioni cargo-logistiche, 1.494 t di merci nel 2021, -70% vs 2020 ), **Foggia** (aeroporto di riferimento per la capitanata, è stato riaperto al traffico a giugno 2021)
- **1 interporto**: **Interporto Regionale della Puglia** (BA), inserito nel Core Network europeo , 4° in Italia per traffico combinato (4.213 treni movimentati nel 2019).



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

## Le performance infrastrutturali

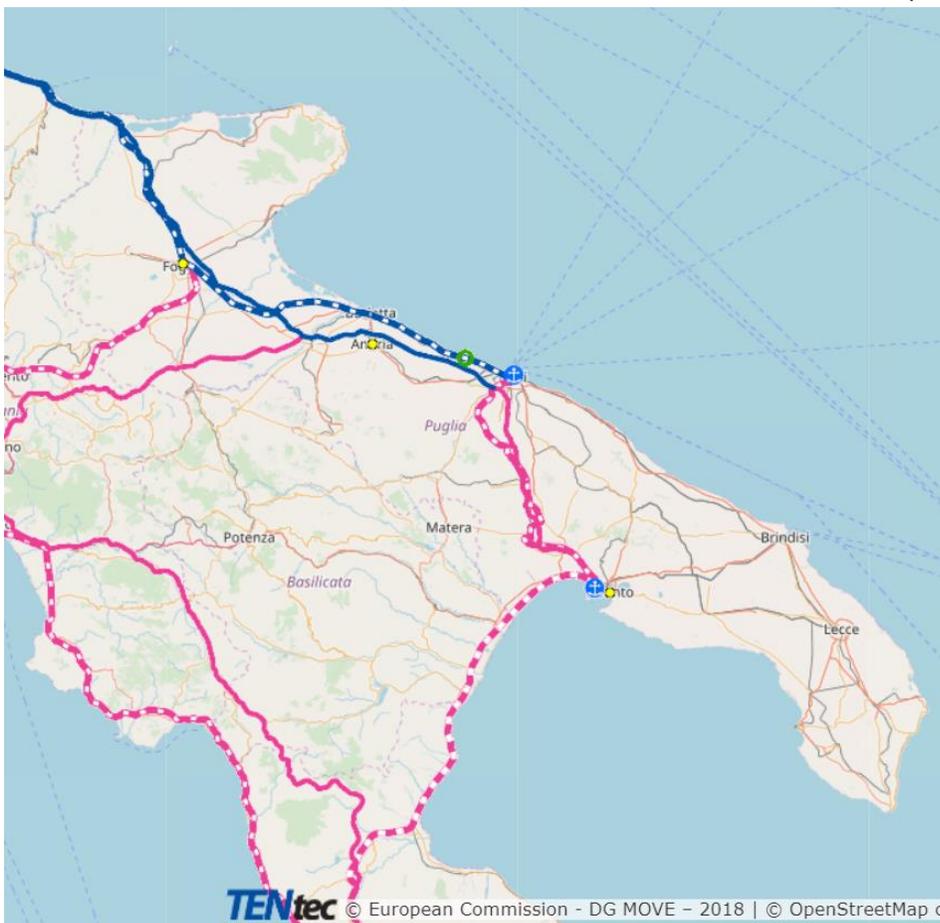
L'indicatore delle performance infrastrutturali, elaborato da Uniontrasporti nel 2020 fornisce indicazioni di sintesi sul posizionamento del sistema infrastrutturale regionale rispetto al più ampio contesto nazionale. L'indicatore è una combinazione di dati quantitativi e qualitativi che tiene conto non solo della territorialità dell'infrastruttura ma anche della sua capacità di attrazione rispetto ai territori limitrofi.

#	Prov.	Ranking nazionale					Indice sintetico
							
1°	<b>BA</b>	22°	18°	23°	44°	40°	<b>25°</b>
2°	<b>TA</b>	54°	43°	21°	53°	58°	<b>44°</b>
3°	<b>BR</b>	94°	33°	22°	77°	55°	<b>51°</b>
4°	<b>FG</b>	26°	32°	66°	42°	56°	<b>52°</b>
5°	<b>LE</b>	88°	35°	41°	24°	104°	<b>81°</b>

- Complessivamente la performance infrastrutturale delle province pugliesi risulta deficitaria nel confronto con le altre province italiane, e le singole categorie di infrastrutture presentano diversi punti critici.
- La **rete stradale** risulta penalizzata rispetto alla dotazione e alla strategia di intervento per il suo potenziamento.
- La **rete ferroviaria** è sottodimensionata sia dal punto di vista della qualità (singolo binario, assenza di sistemi di controllo ERTMS) che di servizi (frequenza, poche stazioni e poco attrezzare).
- In tema di **infrastrutture portuali**, tutti i porti regionali hanno discrete performance. Tuttavia, alcuni territori (es. Foggia) risentono di bassi livelli di accessibilità.
- Rispetto alla media nazionale gli **aeroporti** regionali risentono di gap che riguardano la dotazione e le connessioni intermodali.
- Gli aspetti più penalizzanti delle **infrastrutture per la logistica** sono la dotazione e la funzionalità (n. treni, bacino di riferimento).
- I maggiori gap infrastrutturali sono rilevati in provincia di **Lecce**, che si posiziona 81° a livello nazionale. **Brindisi** è fortemente penalizzata rispetto alla rete stradale (94°).

# La regione nel contesto della rete TEN-T

La Puglia sarà collegata alla rete centrale TEN-T e al corridoio Scandinavo - Mediterraneo mediante la linea ferroviaria Napoli - Bari che al completamento ridurrà di oltre 1 ora i tempi di collegamento tra Bari e Roma e tra Napoli e Bari. Nella **proposta di revisione delle reti TEN-T presentata dalla Commissione europea il 14 dicembre 2021** viene inserita anche l'estensione del corridoio Baltico - Adriatico da Ancona a Bari, incrementando così le opportunità di collegamento lungo la costa adriatica.

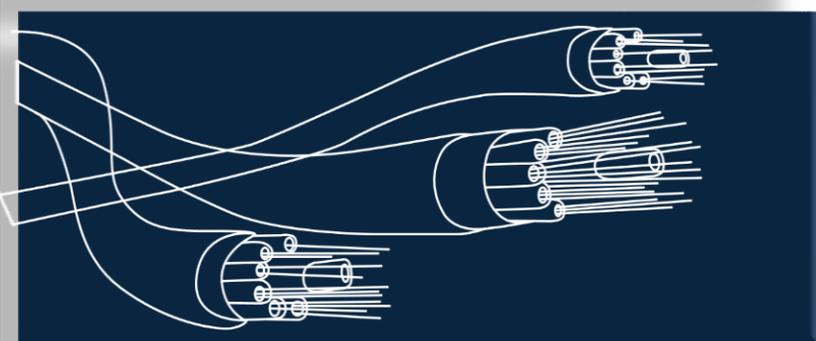
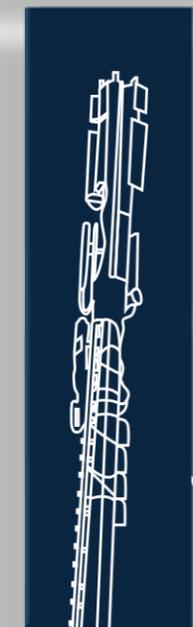


Il corridoio **Scandinavo - Mediterraneo** attraversa 8 paesi dalla Finlandia al Mediterraneo ed è un asse cruciale per l'economia europea. È il più esteso dei corridoi della rete centrale. In Puglia il corridoio si estende per 270 km di rete ferroviaria, 198 km di rete stradale, e comprende i porti di Bari e Taranto e l'interporto regionale della Puglia. L'opera chiave in regione è la **linea AV/AC Napoli - Bari**, che consentirà di abbattere i tempi di percorrenza dalla Puglia alla Campania e al Lazio.

Il corridoio **Baltico - Adriatico** collega il Mar Baltico con il Mare Adriatico attraverso aree industrializzate della Polonia meridionale (Alta Slesia), di Vienna e Bratislava, della regione alpina orientale e dell'Italia settentrionale. In Italia il tracciato attuale comprende 680 km di rete ferroviaria, 480 km di rete stradale, 3 porti, 3i terminal intermodali e 2 aeroporti.

## Principali gap infrastrutturali da risolvere entro il 2030

- I **porti** soddisfano già molti dei parametri di conformità stabiliti nel regolamento europeo con obiettivo il 2030. Tuttavia, la **fornitura di carburanti puliti** e la **connessione alla rete ferroviaria sono le aree** che richiedono misure aggiuntive se si vogliono raggiungere gli obiettivi del 2030. In particolare, il porto di **Bari, non ha un collegamento alla rete ferroviaria** e non sarà in grado di essere conforme a questo parametro entro il 2030.
- Nei **terminal intermodali** si evidenziano criticità in termini di: **sistema ICT, connessione alla rete ferroviaria, lunghezza dei treni** ricevibili.



# Le priorità infrastrutturali della Puglia

- ❑ L'approccio metodologico
- ❑ L'indagine Deliver
- ❑ Sintesi delle priorità infrastrutturali
- ❑ La programmazione nazionale e regionale
- ❑ Sguardo di sintesi

## L'approccio metodologico

Il trasporto e la logistica hanno acquistato nel tempo una rilevante importanza sociale ed economica perché permettono lo scambio di beni materiali e conoscenze contribuendo alla crescita della collettività. Sono attività trasversali che toccano ogni aspetto della quotidianità. Un ruolo fondamentale in questo scenario è svolto dalle infrastrutture, che, secondo i paradigmi attuali, devono essere efficienti, accessibili, adeguate alla domanda espressa dal territorio e sostenibili dal punto di vista ambientale ed economico. Si tratta di un obiettivo che, per essere raggiunto, richiede che vengano individuate le priorità di infrastrutturazione e le strategie per garantire certezza dei tempi di realizzazione degli interventi e un uso efficiente delle risorse.

Lo sviluppo o il rilancio di un territorio passano attraverso le grandi opere che sono in grado di collegarlo alle direttrici nazionali e internazionali, ma che sono complesse e realizzabili in tempi lunghi, e anche attraverso opere minori maggiormente calate nel contesto regionale, meno costose e realizzabili in tempi medio/brevi e, soprattutto, capaci di valorizzare e legare tra loro aree di pregio e importanti dal punto di vista industriale, turistico e sociale, rendere più accessibili i nodi esistenti rispetto alle reti stradali e ferroviarie.

Un dato rilevante in questo momento storico è la disponibilità di risorse grazie al PNRR e ai fondi complementari e alla presenza di una strategia nazionale ed europea finalizzata all'utilizzo efficiente di tali risorse. Per questo motivo bisogna evitare gli errori del passato che hanno portato a programmazioni sbagliate e a una confusione e un disorientamento nelle procedure che hanno avuto come effetto più evidente l'incapacità di utilizzare e spendere correttamente le risorse disponibili.

## L'approccio metodologico

A livello territoriale la metodologia scelta da Unioncamere Puglia è il coinvolgimento diretto degli stakeholder territoriali, imprese, associazioni e ordini professionali, enti di formazione in un'attività di incontro-confronto finalizzato alla comprensione dei fabbisogni infrastrutturali e a convergere l'attenzione sull'obiettivo condiviso di rendere più competitivo il sistema Puglia nello scenario internazionale. Allo stesso tempo, UR Puglia ha avviato un'interlocuzione con l'ente regionale, come principale referente in tema di programmazione infrastrutturale e destinatario dei risultati dell'attività di concertazione.

Il tema dei fabbisogni infrastrutturali non è nuovo ma è innovativo l'approccio scelto, perché permette di coinvolgere in maniera più attiva e fattiva i principali utilizzatori delle infrastrutture di trasporto, ossia le imprese e i cittadini. Infatti, il momento di vero e proprio dibattito, l'evento **Deliver**, è stato preceduto da un'attività propedeutica che ha visto le imprese pugliesi destinatarie di un questionario utile a definire la percezione delle criticità infrastrutturali regionali e a ordinare le priorità di investimento.

L'interazione con le imprese ha permesso, quindi, di definire **tre livelli di priorità degli interventi**:

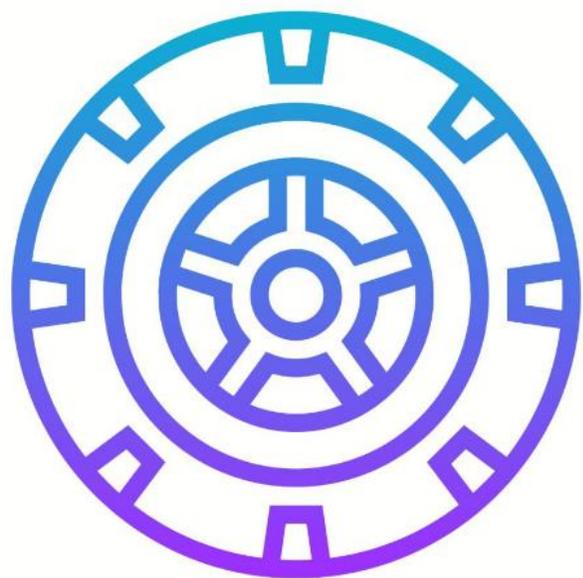
- **Priorità 1** interventi di rilevanza almeno regionale e possibilità di azione nel breve periodo
- **Priorità 2** interventi di rilevanza almeno provinciale e possibilità di azione del medio periodo
- **Priorità 3** interventi di rilevanza locale e/o con possibilità di azione del lungo periodo

L'analisi si completa con schede di dettaglio degli interventi classificati con **priorità 1**, lasciando a successivi approfondimenti le altre opere.

## L'indagine Deliver

Il questionario Deliver è stato compilato dalle imprese e dai professionisti di tutte le province pugliesi. Il campione è composto da 116 partecipanti di cui poco più della metà è formato da imprese in vari settori, il restante da professionisti, associazioni, appartenenti al settore della formazione.

L'ulteriore fase di indagine amplia la precedente rilevazione sui fabbisogni infrastrutturali condotta a livello nazionale nell'ambito dell'attività centralizzata del Programma Infrastrutture.



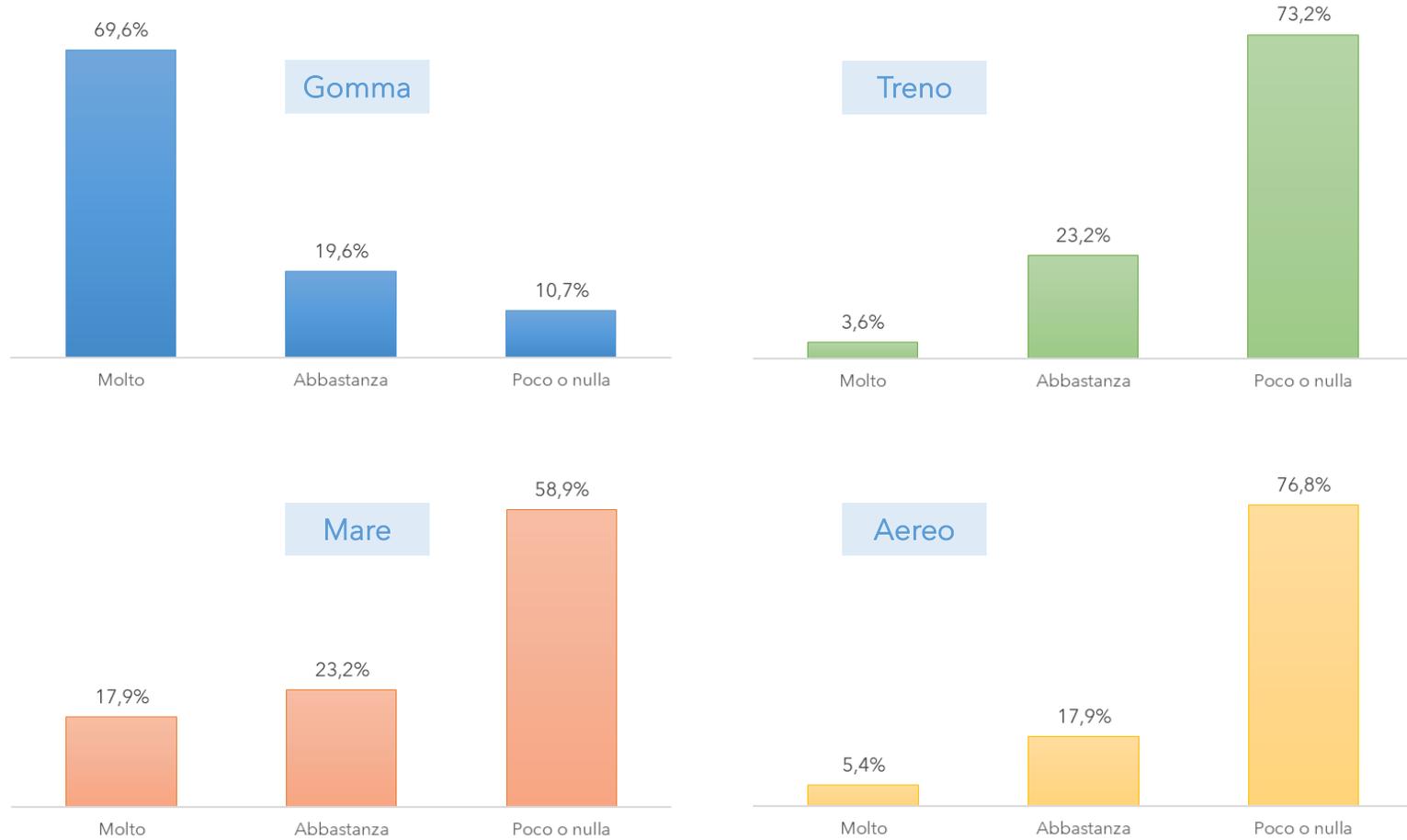
# DELIVER

### Alcune caratteristiche del campione:

- il 67% dei partecipanti risiede in provincia di Bari;
- tra le imprese il 45% appartiene al settore del trasporto e logistica, segue il commercio (11%);
- Il 20% delle imprese dichiara una percentuale di fatturato estero superiore alla metà del fatturato totale;
- I principali paesi di sbocco del commercio estero sono la Germania (19%) e la Francia (10%).

# L'indagine Deliver: i risultati

Come viaggiano in prevalenza i tuoi prodotti finiti?



Dimensione campione: 116 partecipanti

# L'indagine Deliver: i risultati

Esprimi il tuo parere sulle infrastrutture

## Strade/autostrade - i principali problemi sono:

Dentro le città le vie sono congestionate (serve snodo logistico in periferia)	40%
Le leggi che regolano il trasporto merci su strada sono troppe e confuse (serve un Testo Unico)	22%
Le strade pubbliche nella mia zona sono insufficienti o inefficienti (serve potenziarle)	18%
Le autostrade nella mia zona sono insufficienti (serve ampliare la rete autostradale)	14%
Le autostrade sono difficilmente raggiungibili (servono collegamenti migliori per arrivarci)	6%

## Ferrovie e treni - i principali problemi sono:

La rete ferroviaria esistente è debole o lenta (serve ampliarla)	33%
Le infrastrutture e i servizi di carico/scarico nelle stazioni sono insufficienti (magazzini, macchine di manovra, piazzali)	25%
Raggiungere le stazioni via terra è complesso (servono collegamenti stradali alle stazioni)	17%
I collegamenti ferroviari dedicati alle merci sono poco frequenti	15%
Le procedure per il trasporto merci sono complicate	10%

## Porti - i principali problemi sono:

Mancano collegamenti merci diretti con altri porti italiani ed esteri	25%
I porti sono mal collegati via gomma con le zone industriali	25%
I servizi logistici nei porti sono insufficienti (piattaforme, piazzali, terminal, ecc.)	24%
Le Dogane applicano i regolamenti in modo difforme e non sono rapide, causando rallentamenti	19%
I porti sono saturi, serve ampliarli o costruirne di nuovi	18%



## Aeroporti - i principali problemi sono:

Negli aeroporti mancano hangar, magazzini e altre strutture per trasporto merci	32%
Manca un treno dedicato che colleghi stazioni e aeroporti	23%
Negli aeroporti i servizi cargo (trasporto merci via aereo) non esistono o non funzionano	23%
I collegamenti stradali verso gli aeroporti sono poco efficienti	17%
Gli aeroporti sono insufficienti e/o obsoleti, ne vanno costruiti di nuovi	5%

## Piattaforme logistiche - i principali problemi sono:

Manca una piattaforma di city logistics nella periferia della mia città per decongestionare il traffico cittadino	34%
Manca una piattaforma a centro Italia per fare interscambio intermodale	23%
L'interporto regionale è mal collegato con porti, ferrovie, strade e autostrade	20%
Servirebbe costruire un nuovo interporto	12%
L'interporto regionale non ha spazi disponibili, strutture di servizio o macchinari adeguati	11%

Dimensione campione: 116 partecipanti

# L'indagine Deliver: i risultati



Quali infrastrutture finanziaresti nella tua provincia: **BARI**

INFRASTRUTTURA	INTERVENTO	
Strada	Realizzazione della variante Tangenziale di Bari	26,4%
Ferrovia	Potenziamento itinerario merci Napoli-Bari-Lecce/Taranto	13,9%
Porto	Camionale Porto Bari/interporto regionale della Puglia/Tangenziale SS16	11,8%
Strada	Potenziamento itinerario Salerno - Potenza - Matera - Bari	11,8%
Ferrovia	Raddoppio Pescara-Bari: tratta Termoli-Chieuti-Lesina	10,4%
Aeroporto	Aeroporto di Bari: dotazione cargo city, spazi logistici, piazzali	9,0%
Strada	Potenziamento itinerario Lauria - Candela- collegamento nord-sud Tirreno-Adriatico (A3-A16)	7,6%
Porto	Camionale Porto Bari/interporto regionale della Puglia/autostrada A14	6,9%
Strada	Collegamento diretto da SS e SP in ZI senza ingresso nei centri abitati	0,7%
Aeroporto	Aeroporto di Bari: dotazione cargo city, spazi logistici, piazzali, porto - incrementare gli spazi dedicati alle merci, eliminare il diporto dal porto di Bari	0,7%
Nodo logistico	Terminal ferroviario per le aziende della BAT	0,7%

Dimensione campione: 85 partecipanti

# L'indagine Deliver: i risultati



Quali infrastrutture finanziaresti nella tua provincia: **BARLETTA ANDRIA TRANI**

INFRASTRUTTURA	INTERVENTO	
Strada	Adeguamento della SS16 Adriatica	27,3%
Strada	Realizzazione variante tangenziale di Andria	27,3%
Aeroporto	Aeroporto di Bari: dotazione cargo city, spazi logistici, piazzali	18,2%
Ferrovia	Potenziamento itinerario merci Napoli-Bari-Lecce/Taranto	18,2%
Porto	Realizzazione di una struttura intermodale gomma/ferro/mare nel porto di Molfetta	9,1%

Quali infrastrutture finanziaresti nella tua provincia: **BRINDISI**

INFRASTRUTTURA	INTERVENTO	
Nodo logistico	Interventi di potenziamento dell'hub interportuale brindisino	25%
Porto	Completamento infrastrutturale del porto di Brindisi	25%
Strada	Adeguamento della SS16 Adriatica	25%
Ferrovia	Adeguamento dell'infrastruttura ferroviaria agli standard della rete TEN-T	12,5%
Ferrovia	Raddoppio Pescara - Bari: tratta Termoli - Chieuti - Lesina	12,5%

Dimensione campione: partecipanti 6 BAT, 5 BR

# L'indagine Deliver: i risultati



Quali infrastrutture finanziaresti nella tua provincia: **FOGGIA**

INFRASTRUTTURA	INTERVENTO	
Strada	Potenziamento della SS89 Garganica	36,4%
Aeroporto	Rilancio e potenziamento dell'aeroporto di Foggia	27,3%
Porto	Riqualficazione del Porto Alti Fondali di Manfredonia	18,2%
Strada	Ammodernamento della SS16 Adriatica Foggia - San Severo	9,1%
Strada	Realizzazione del collegamento tra la SS693 (Laghi Lesina e Varano) e la SP40 (Lesina-Torre Mileto)	9,1%

Quali infrastrutture finanziaresti nella tua provincia: **LECCE**

INFRASTRUTTURA	INTERVENTO	
Nodo logistico	Realizzazione di una piattaforma logistica nello scalo ferroviario di Surbo	37,5%
Ferrovia	Adeguamento della linea ferroviaria ai servizi AV/AC (Alta Velocità/Alta Capacità)	25,0%
Strada	Adeguamento dell'itinerario Maglie - Santa Maria di Leuca (SS16 - SS275)	25,0%
Ferrovia	Potenziamento dell'itinerario ferroviario merci Napoli - Bari - Lecce/Taranto	12,5%

Dimensione campione: partecipanti 6 FG, 4 LE

# L'indagine Deliver: i risultati



Quali infrastrutture finanziaresti nella tua provincia: **TARANTO**

INFRASTRUTTURA	INTERVENTO	
Aeroporto	Aeroporto di Grottaglie: dotazione cargo city, spazi logistici, piazzali	35,3%
Porto	Piastra logistica del Porto di Taranto integrata al corridoio adriatico	35,3%
Strada	Completamento del corridoio Jonico Taranto - Sibari - Reggio Calabria	11,8%
Ferrovia	Potenziamento della linea Taranto - Metaponto	5,9%
Strada	Adeguamento della SS16 Adriatica	5,9%
Ferrovia	Potenziamento della linea Taranto - Battipaglia	5,9%

Dimensione campione: 10 partecipanti

## Sintesi delle priorità infrastrutturali: i macro obiettivi (MO)

- 1.** La Puglia è una regione che si sviluppa in lunghezza, con un'estesa fascia costiera ed è molto articolata a seguito del susseguirsi di diversi distretti geografici ognuno dei quali presenta specifiche caratteristiche morfologiche e climatiche che hanno influenzato lo sviluppo, e a volte causato l'isolamento, delle aree. Il problema principale che si pone, quindi, non è tanto legato alla dotazione complessiva di infrastrutture, che pure risulta buona, quanto alla loro distribuzione sul territorio. L'obiettivo da perseguire è perciò: **migliorare le connessioni stradali tra le diverse aree – Gargano e Salento in particolare – e con i nodi e le reti di trasporto (MO1).**
- 2.** La gamma dei beni prodotti dal settore manifatturiero pugliese è ampia e spazia dall'agroalimentare di qualità alla meccanica di precisione. Alcuni distretti, come quello del legno-arredo, con il tempo si sono specializzati e ripositionati su mercati di fascia più alta. La logistica gioca un ruolo fondamentale per il raggiungimento dei mercati italiani ed esteri. La mancanza di infrastrutture idonee, soprattutto ferroviarie, ha come conseguenza che il costo della logistica spesso arriva a superare quello della manifattura. L'obiettivo da perseguire è perciò **potenziare la ferrovia e costruire una rete di nodi intermodali capillare e specializzati a servizio del sistema produttivo per migliorare la competitività delle imprese pugliesi (MO2).**
- 3.** La regione è un naturale polo logistico per i Balcani e il Nord Africa. I porti pugliesi sono la via di accesso a questi mercati, che negli ultimi anni sono notevolmente cresciuti. La criticità principale è la competitività dei porti nel contesto della portualità dell'Italia meridionale e lungo l'Adriatico. Rispetto al Nord Africa ad esempio, Taranto è in competizione con i porti tirrenici, Gioia Tauro tra tutti. L'obiettivo da perseguire è **migliorare l'accessibilità dei porti, potenziare le strutture interne e sviluppare una retroportualità che sia in grado di fornire servizi a valore aggiunto (MO3).**

## Sintesi delle priorità infrastrutturali: i macro obiettivi (MO)

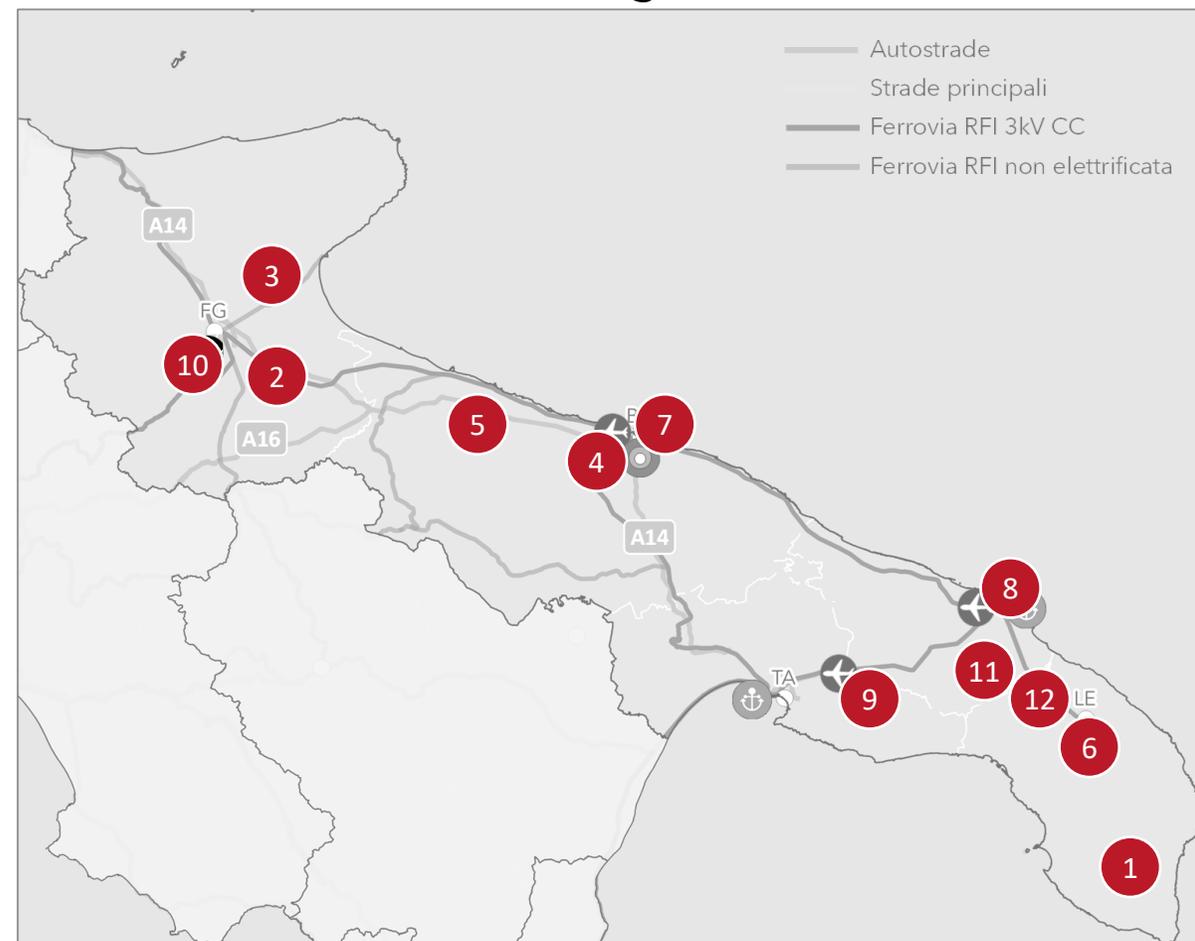
4. L'aereo è uno dei mezzi preferiti dai turisti grazie all'abbassamento dei costi e al moltiplicarsi delle rotte. Con il tempo, il trasporto aereo ha assunto una funzione sociale in quanto facilita gli scambi culturali, ed è un fattore di competitività per i territori dotati di un aeroporto. Anche le merci, soprattutto se di valore, trovano convenienza a viaggiare in aereo. Durante la pandemia diverse compagnie aeree sono riuscite a ridurre le perdite del lockdown convertendo gli aerei passeggeri per il trasporto di merci. L'obiettivo da realizzare per sfruttare le potenzialità del sistema aeroportuale pugliese è **il potenziamento e la specializzazione degli aeroporti pugliesi in un contesto di trasporto intermodale di passeggeri e merci (MO4)**.

5. A valle delle considerazioni precedenti si può individuare un quinto macro obiettivo collocato in maniera trasversale rispetto a tutte le tematiche ed è riferito alla gestione delle principali dinamiche che interessano il sistema economico della Puglia all'interno delle quali emergono due aspetti prioritari: il primo riguarda l'organizzazione del territorio e nello specifico delle città, che negli ultimi anni si stanno trasformando per rispondere alle nuove esigenze abitative e lavorative della popolazione e adattarsi ai nuovi modelli di consumo; il secondo aspetto riguarda la possibilità di avere le competenze umane e professionali non solo per garantire i servizi logistici ma anche per affrontare e guidare la transizione digitale e green che abbiamo davanti e tradurre in progetti concreti le scelte di politica infrastrutturale. In sintesi si parla da un lato di **city logistics** e dall'altro di **formazione** che sono, nel sentire del sistema economico pugliese, le principali leve per **assicurare la governance complessiva del sistema (MO5)**.

# Gli interventi con priorità 1

In Puglia sono state individuate 12 opere infrastrutturali con **Priorità 1** e due interventi di governance

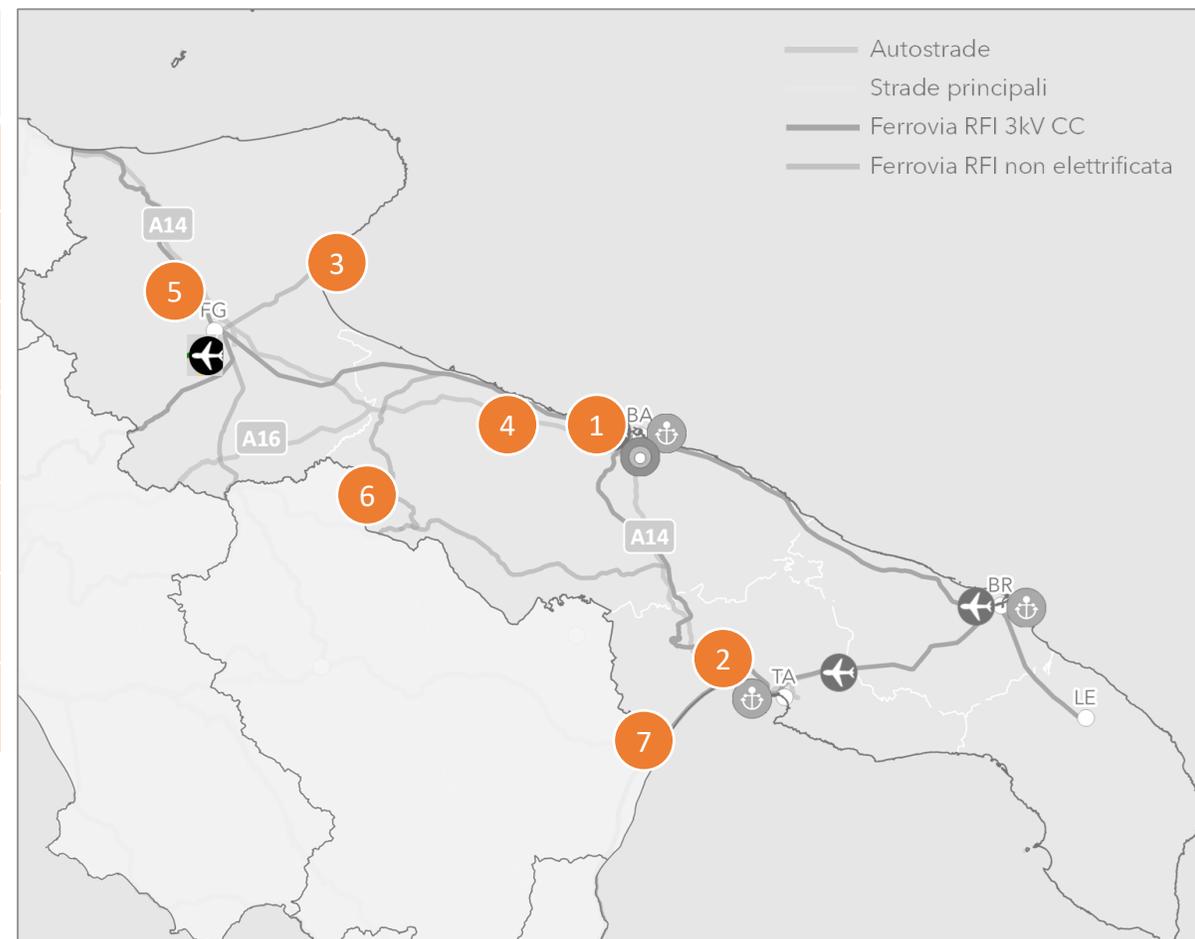
MO	Intervento	N° rif. mappa
1	Adeguamento dell'itinerario Maglie - Santa Maria di Leuca (SS16 - SS275)	<u>1</u>
1	Adeguamento della SS16 Adriatica	<u>2</u>
1	Potenziamento della SS89 Garganica	<u>3</u>
1	Realizzazione Variante Tangenziale di Bari (SS16)	<u>4</u>
1	Realizzazione variante tangenziale di Andria (SP2)	<u>5</u>
2	Adeguamento della linea ferroviaria leccese ai servizi AV/AC (Alta Velocità/Alta Capacità)	<u>6</u>
3	Camionale Porto Bari/interporto regionale della Puglia/Tangenziale SS16	<u>7</u>
3	Completamento infrastrutturale del porto di Brindisi	<u>8</u>
4	Aeroporto di Grottaglie: dotazione cargo city, spazi logistici, piazzali	<u>9</u>
4	Rilancio e potenziamento dell'aeroporto di Foggia	<u>10</u>
2	Interventi di potenziamento dell'hub interportuale brindisino	<u>11</u>
2	Realizzazione di una piattaforma logistica nello scalo ferroviario di Surbo	<u>12</u>
5	Gestione della city logistics in Puglia	#
5	Formazione nel settore della logistica	#



## Gli interventi con priorità 2

In Puglia sono state individuate 7 opere infrastrutturali con **Priorità 2**

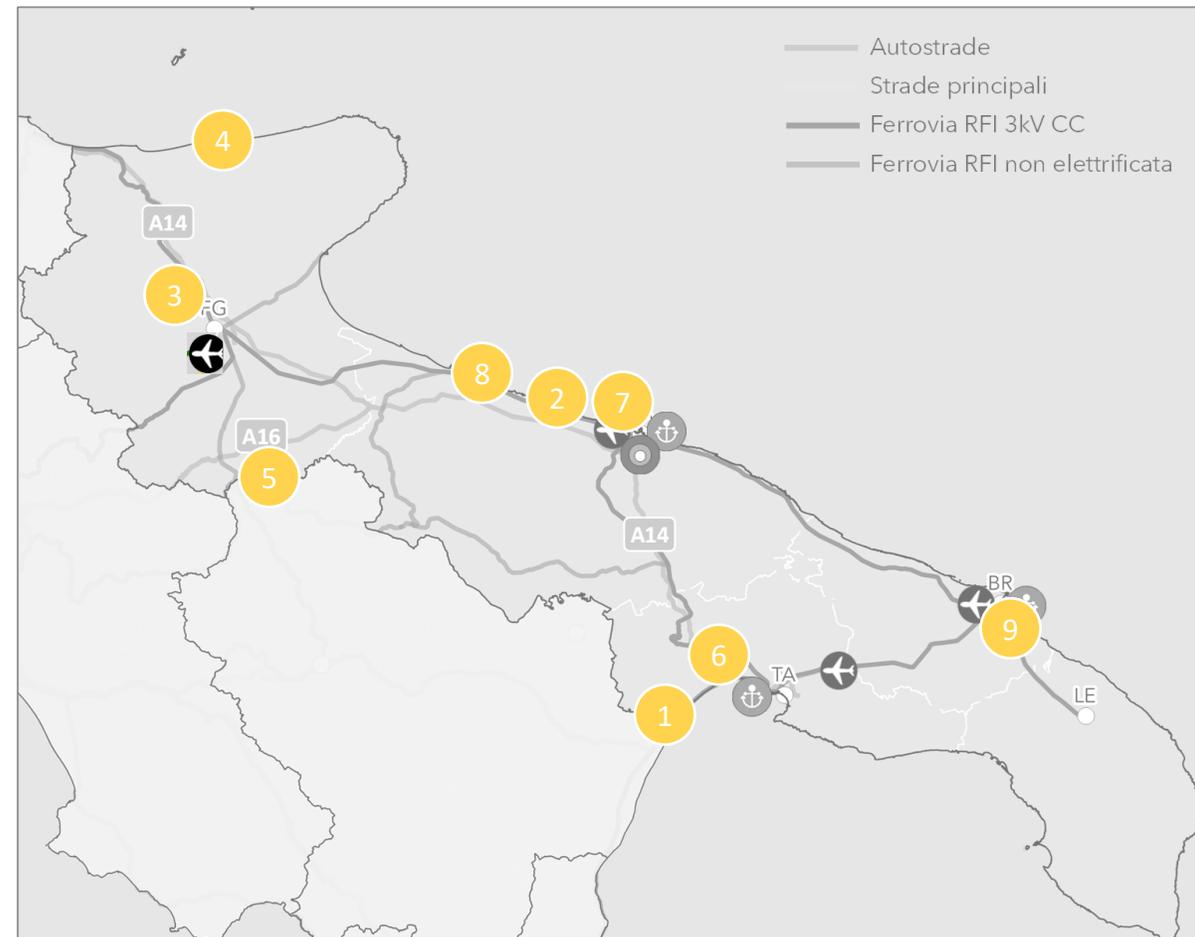
MO	Intervento	N° rif. mappa
4	Aeroporto di Bari: dotazione cargo city, spazi logistici, piazzali	1
2	Potenziamento itinerario merci Napoli-Bari-Lecce/Taranto	2
3	Riqualificazione del Porto Alti Fondali di Manfredonia	3
2	Adeguamento dell'infrastruttura ferroviaria agli standard della rete TEN-T	4
2	Raddoppio Pescara-Bari: tratta Termoli-Chieuti-Lesina	5
1	Potenziamento itinerario Salerno - Potenza - Matera - Bari	6
2	Completamento del corridoio Jonico Taranto - Sibari - Reggio Calabria	7



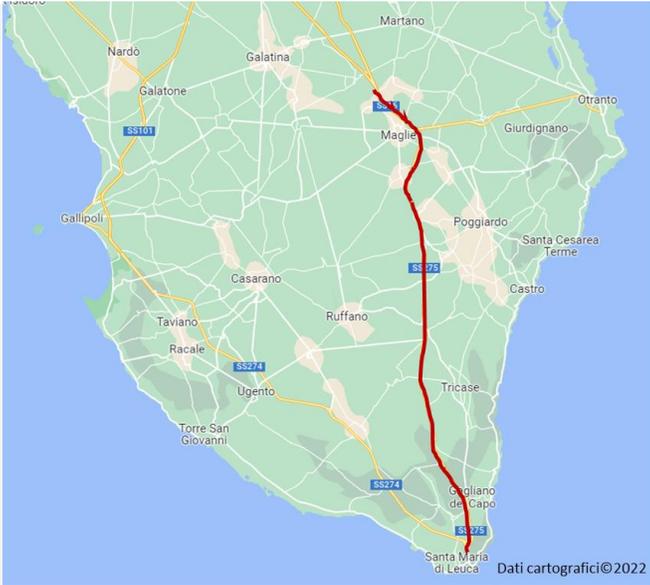
## Gli interventi con priorità 3

In Puglia sono state individuate 9 opere infrastrutturali con **Priorità 3**

MO	Intervento	N° rif. mappa
2	Potenziamento della linea ferroviaria Taranto - Metaponto	1
3	Realizzazione struttura intermodale gomma/ferro/mare nel porto di Molfetta	2
1	Ammodernamento della SS16 Adriatica Foggia - San Severo	3
1	Realizzazione del collegamento tra la SS693 (Laghi Lesina e Varano) e la SP40 (Lesina-Torre Mileto)	4
1	Potenziamento itinerario Lauria - Candela- collegamento nord-sud Tirreno-Adriatico (A3-A16)	5
2	Potenziamento della linea Taranto - Battipaglia	6
1	Collegamento diretto da SS e SP in ZI senza ingresso nei centri abitati (Bari)	7
2	Terminal ferroviario per le aziende della BAT	8
2	Collegamento ferroviario Lecce - Brindisi - aeroporto di Brindisi	9



# Scheda di dettaglio delle opere con priorità 1

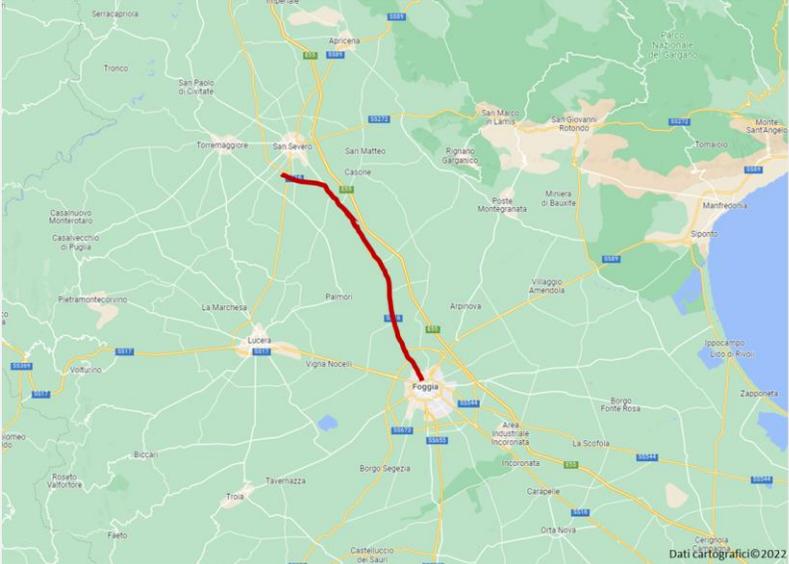
1		<b>Opera</b> <b>ADEGUAMENTO ITINERARIO MAGLIE - SANTA MARIA DI LEUCA (SS16 - SS275)</b>		<b>Rilevanza</b> <b>PROVINCIALE</b>	<b>Stato</b> <b>PROGETTAZIONE DEFINITIVA</b>	<b>Macro obiettivo 1</b> <b>MIGLIORARE LE CONNESSIONI STRADALI</b>
				<b>Descrizione</b> Il progetto prevede l'adeguamento dell'itinerario Maglie - S. Maria di Leuca, composto dalla SS16 (dal km 981+700 al km 985+386) e dalla SS275 (dal km 0+00 al km 37+000) alla categoria strada extraurbana principale con due corsie per senso di marcia e spartitraffico centrale. La lunghezza complessiva dell'intervento è di circa 40 km. Si prevede l'adeguamento in sede della SS16 e della SS275 per il tratto Maglie - Montesano Salentino e la prosecuzione in nuova sede fino a Maglie Santa Maria di Leuca. L'opera è stata sottoposta a commissariamento con due successivi provvedimenti, a marzo 2021 relativamente al 1° lotto e a marzo 2022 relativamente al 2° lotto		
<b>Costo</b>		244,02	M€	<b>Benefici</b> L'opera è fortemente richiesta da tutte le parti politiche ed economiche della regione per superare la condizione di isolamento in cui si trova il Salento. L'area è a forte vocazione turistica ma risente di annosi problemi di accessibilità a causa della mancanza di collegamenti con il resto della regione. La realizzazione di questo collegamento produrrebbe ricchezza sul territorio e nuovi posti di lavoro.		
<b>Copertura</b>		100	%	<b>Azioni</b> Accelerazione dell'iter amministrativo anche relativamente al reperimento di altre risorse. Si ritiene opportuna un'attività di monitoraggio		
<b>Fine lavori</b>		n.d.				
<b>Criticità</b>		Operativa				
<b>Doc. programmazione</b>		APQ Puglia, CdP 2016-2020 - Interventi in corso				
<b>Note</b>		Opera commissariata (DPCM 5.08.021)				

# Scheda di dettaglio delle opere con priorità 1

2

A

**Opera**  
**ADEGUAMENTO DELLA SS16**



<b>Costo</b>	247,08	M€
<b>Copertura</b>	100	%
<b>Fine lavori</b>	n.d.	
<b>Criticità</b>	Tecnica	
<b>Doc. programmazione</b>	CdP Anas 2016 - 2020	
<b>Note</b>	Opera commissariata (DPCM 16.04.21)	

<p><b>Rilevanza</b> <b>REGIONALE</b></p>	<p><b>Stato</b> <b>PROGETTAZIONE</b> <b>DEFINITIVA</b></p>	<p><b>Macro obiettivo 1</b> <b>MIGLIORARE LE CONNESSIONI</b> <b>STRADALI</b></p>
--	--	--

**Descrizione**

L'intervento è suddiviso in due parti:

- SS16 parte A: Lavori di adeguamento nel tratto compreso tra S. Severo e Foggia, con un costo di 130 milioni di euro;
- SS16 parte B: Interventi ricorrenti di manutenzione ai fini del recupero funzionale della Tangenziale Ovest di Foggia, Lotti 1-2-3, per un importo complessivo di 117,080 milioni di euro.

L'ammmodernamento prevede l'adeguamento alla sezione C1 per una estensione di circa 26,50 chilometri, oltre alla realizzazione di complanari, all'adeguamento degli svincoli e alla viabilità di servizio che corre lungo tutto il tracciato. L'intervento rientra tra gli interventi infrastrutturali ritenuti prioritari soggetti a commissariamento per velocizzare le procedure

**Benefici**

L'investimento risponde all'obiettivo di adeguare e mettere in sicurezza la rete stradale e in particolare la viabilità di connessione con le altre province anche fuori regione per rendere più accessibile le altre infrastrutture della regione. Il tratto interessato dai lavori attualmente è caratterizzato da un manto stradale ammalorato e dissestato, e con immissioni pericolose, causa di frequenti incidenti.

**Azioni**

In ragione dell'importanza dell'intervento per la sicurezza della circolazione lungo quel tratto della SS16 si ritiene opportuna un'azione di monitoraggio.

# Scheda di dettaglio delle opere con priorità 1

3



**Opera**  
**POTENZIAMENTO DELLA SS89**  
**GARGANICA**



<b>Costo</b>	922,00	M€
<b>Copertura</b>	100/n.d.	%
<b>Fine lavori</b>	n.d.	
<b>Criticità</b>	Tecnica	
<b>Doc. programmazione</b>	CdP Anas 2016-2020	
<b>Note</b>	Opera sottoposta a commissariamento (DPCM 16.04.21)	

<b>Rilevanza</b> PROVINCIALE	<b>Stato</b> PROGETTAZIONE PRELIMINARE	<b>Macro obiettivo 1</b> MIGLIORARE LE CONNESSIONI STRADALI
---------------------------------	--	---

**Descrizione**

Il progetto si compone di due interventi:

- SS89 parte A: viabilità San Giovanni Rotondo e collegamento con Manfredonia, per un importo di 68 milioni di euro finanziati al 100%
- SS89 parte B: realizzazione del SSV del Gargano, da Vico del Gargano a Mattinata, con un costo stimato di 854 milioni di euro, finanziati per il 35%.

A maggio 2022 la Giunta regionale ha rilasciato l'autorizzazione paesaggistica al progetto ricompreso nella fase A.

Per quanto riguarda la fase B, il tracciato è stato suddiviso in tre tratte, che sono state sottoposte a dibattito pubblico tra gennaio e marzo 2022:

- itinerario 1, tra Vico del Gargano e lo svincolo di Peschici, che prevede la realizzazione di un nuovo collegamento;
- itinerario 2, tra lo svincolo di Peschici e lo svincolo di Vieste, che prevede l'adeguamento della SS89 esistente;
- itinerario 3, tra Vieste e Mattinata, che prevede l'adeguamento di un primo tratto della SS89 e la realizzazione di un tratto successivo che attualmente non esiste.

**Benefici**

Il potenziamento della SS89 è finalizzato a ridurre le carenze di accessibilità rispetto alle reti multimodali del trasporto merci e passeggeri di cui soffrono la popolazione e le imprese del Gargano, anche al fine di contrastare le dinamiche di spopolamento. In particolare, l'opera consentirebbe di mettere a sistema la viabilità locale con importanti infrastrutture di livello nazionale quali l'autostrada A14 Bologna-Taranto, la linea ferroviaria Bologna-Bari-Lecce, l'aeroporto internazionale di Bari.

**Azioni**

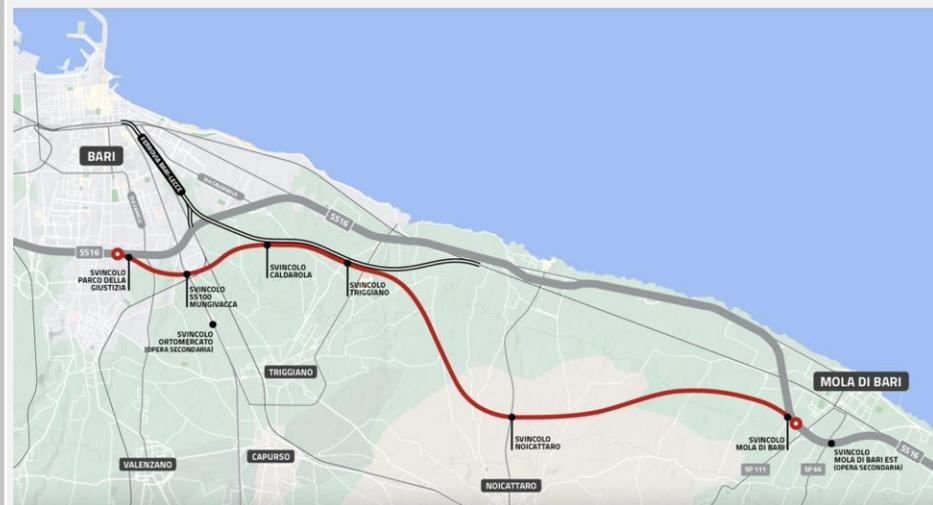
Si ritiene opportuna un'azione di monitoraggio.

# Scheda di dettaglio delle opere con priorità 1

4

A

**Opera**  
**REALIZZAZIONE DELLA VARIANTE TANGENZIALE DI BARI (SS16)**



Fonte: Dossier di progetto Dibattito Pubblico

<b>Costo</b>	405,00	M€
<b>Copertura</b>	7	%
<b>Fine lavori</b>	54 mesi dall'avvio delle attività preliminari alla costruzione.	
<b>Criticità</b>	-	
<b>Doc. programmazione</b>	CdP Anas 2016-2020, Delibera CIPE 54/2016	
<b>Note</b>	-	

**Rilevanza**  
**PROVINCIALE**

**Stato**  
**PROGETTAZIONE PRELIMINARE**

**Macro obiettivo 1**  
**MIGLIORARE LE CONNESSIONI STRADALI**

**Descrizione**  
 L'intervento riguarda la costruzione di una variante alla Strada Statale 16 "Adriatica" nel tratto che oggi attraversa i comuni di Bari, Triggiano, Noicattaro e Mola di Bari. L'ammmodernamento della tratta esistente si rende necessario per risolvere i problemi di sicurezza e di congestione conseguenti alla forte antropizzazione dell'area interessata. In conferenza dei servizi sono stati presentati tre tracciati alternativi, con diverse gradazioni di intervento. Il tracciato scelto corrisponde all'alternativa 3 e prevede la costruzione di una strada di rango B (strada extraurbana), di lunghezza complessiva di 19,6 km, realizzata completamente in variante rispetto alla SS 16 esistente e formata da due carreggiate con tre corsie per senso marcia. Il progetto è stato sottoposto a dibattito pubblico tra marzo e aprile 2022, e nel mese di maggio è stata presentata la relazione conclusiva.

**Benefici**  
 La bretella rafforzerà i collegamenti interurbani e migliorerà l'accessibilità rispetto al porto di Bari e al Sud della Puglia oltre a ridurre il traffico soprattutto nel periodo estivo. La SS16 è l'unica strada rilevanza regionale a sud di Bari per i collegamenti con il Salento. I benefici saranno sia di tipo trasportistico, in termini di miglioramenti complessivo della rete viaria nazionale, di riduzione dei livelli di congestione e incidentalità, che di tipo socio-economico in termini di aumento dell'accessibilità del territorio, riduzione dell'inquinamento, miglioramento della qualità della vita nei centri abitati, aumento della competitività del sistema economico.

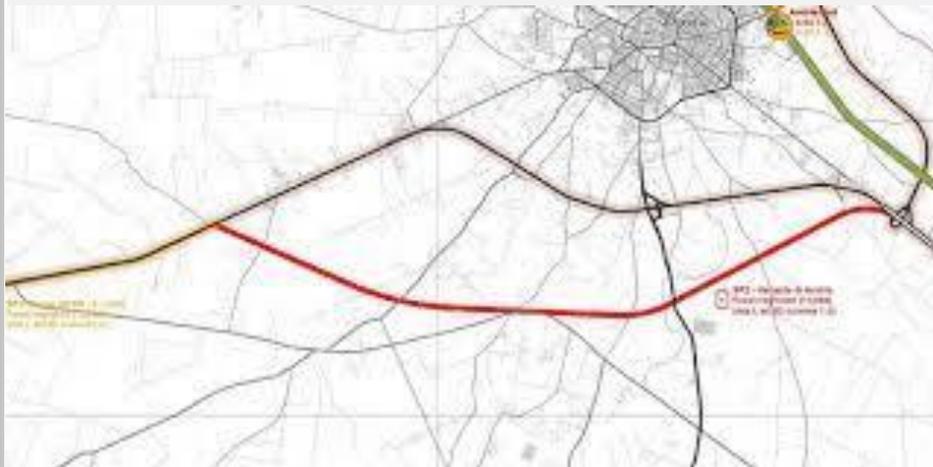
**Azioni**  
 In considerazione dello stato di avanzamento dell'iter progettuale e delle attività svolte si ritiene sufficiente un'attività di monitoraggio.

# Scheda di dettaglio delle opere con priorità 1

5



**Opera**  
**REALIZZAZIONE DELLA VARIANTE  
 TANGENZIALE DI ANDRIA (SP2)**



Fonte: Legambiente Puglia

<b>Costo</b>	27,00	M€
<b>Copertura</b>	n.d.	%
<b>Fine lavori</b>	n.d.	
<b>Criticità</b>	Progettuale/autorizzativa	
<b>Doc. programmazione</b>	Piano Regionale dei Trasporti della Puglia	
<b>Note</b>	-	

<b>Rilevanza</b> PROVINCIALE	<b>Stato</b> PROGETTAZIONE PRELIMINARE	<b>Macro obiettivo 1</b> MIGLIORARE LE CONNESSIONI STRADALI
---------------------------------	--	---

**Descrizione**  
 L'intervento riguarda il completamento della tangenziale ovest di Andria dal Km 43+663 al Km 49+568. Il progetto prevede la costruzione di un tracciato a 4 corsie largo 18 metri. Il progetto è al centro di una controversia tra Comune di Andria e comitati locali che si oppongono alla realizzazione e Provincia di Barletta-Andria-Trani, la società incaricata della realizzazione e altri soggetti interessati invece alla sua realizzazione. A giugno 2022 il TAR Puglia ha giudicato illegittima la delibera del Comune con cui si nega la variante urbanistica.

**Benefici**  
 L'intervento ha lo scopo di migliorare la viabilità in un'area densamente abitata con frequenti fenomeni di congestione stradale. Secondo gli oppositori all'opera, la nuova strada degraderebbe un'importante area produttiva agricola e con siti archeologici nelle vicinanze.

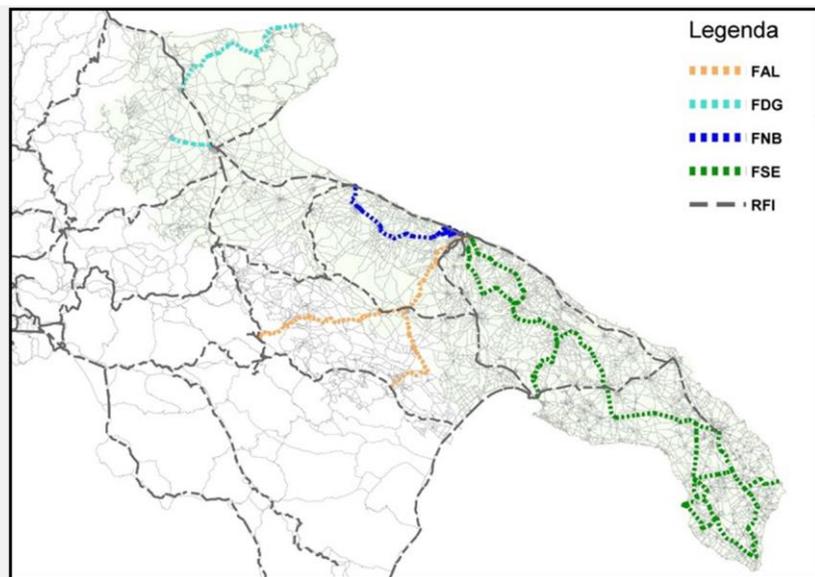
**Azioni**  
 Si ritiene opportuna un'azione di monitoraggio.

# Scheda di dettaglio delle opere con priorità 1

6



**Opera**  
**ADEGUAMENTO RETE FERROVIARIA  
 LECCESE AI SERVIZI AV/AC**



<b>Costo</b>	-	M€
<b>Copertura</b>	-	%
<b>Fine lavori</b>	-	
<b>Criticità</b>	Progettuale	
<b>Doc. programmazione</b>	Piano Industriale RFI 2022 - 2030	
<b>Note</b>	-	

**Rilevanza**  
**PROVINCIALE**

**Stato**  
**PROGETTAZIONE**

**Macro obiettivo 2**  
**POTENZIARE LA RETE FERROVIARIA E  
 L'INTERMODALITÀ**

**Descrizione**

Nel Piano Industriale 2022-2031 del Gruppo FS c'è il progetto di velocizzazione della Linea Adriatica e di potenziamento delle stazioni di Lecce, Brindisi, Bari e Foggia. Gli interventi di potenziamento consentiranno ai treni di viaggiare a una velocità di 200 km/h. L'intervento in Puglia consiste nella realizzazione di nuovi sistemi per il controllo della circolazione. A regime la tratta Lecce - Bari si percorrerà in 1 ora. Il sistema ACCM è attivo dal 2019 tra Lecce e Brindisi ed entrerà in funzione tra Brindisi e Bari nel 2024.

Nella legge di bilancio 2022 è previsto un nuovo investimento non compreso nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2021, per l'adeguamento della Linea Adriatica con caratteristiche AC/AV. E' in corso la valutazione degli interventi da realizzare.

**Benefici**

Per consentire al territorio l'accesso ai servizi ferroviari che potranno beneficiare degli interventi di velocizzazione attraverso il PA 2021-2030 la Regione Puglia ha previsto interventi sulla rete FSE. L'insieme di questi interventi contribuirà a ridurre l'isolamento dei comuni della provincia di Lecce rispetto al resto del territorio e a garantire l'accessibilità ai principali poli della rete TEN-T, nodi Core o Comprehensive. Una migliore connettività è un fattore essenziale per lo sviluppo del territorio che ha una forte vocazione turistica e una produzione agricola molto apprezzata anche a livello internazionale ma che per la mancanza di infrastrutture adeguate non riesce a raggiungere facilmente i mercati.

**Azioni**

Per l'importanza che l'area salentina riveste in termini di competitività dell'intero sistema produttivo pugliese, si ritiene opportuna un'attività di monitoraggio.

# Scheda di dettaglio delle opere con priorità 1

7		<b>Opera</b> <b>CAMIONALE PORTO DI BARI/TANGENZIALE SS16</b>
---	---	---



<b>Costo</b>	216,00	M€
<b>Copertura</b>	n.d.	%
<b>Fine lavori</b>	2026	
<b>Criticità</b>	n.d.	
<b>Doc. programmazione</b>	AP 2021-2030 Regione Puglia	
<b>Note</b>	-	

<b>Rilevanza</b> REGIONALE	<b>Stato</b> PROGETTAZIONE	<b>Macro obiettivo 3</b> MIGLIORARE LA COMPETITIVITÀ DEI PORTI
-------------------------------	-------------------------------	---

## Descrizione

L'intervento prevede la realizzazione della tratta Viale delle Magnolie Zona A.S.I. di Bari, collegamento camionale Porto di Bari-SS16 ed è inserito nel PA 2021-2030 della Regione Puglia.

Il progetto della camionale, per il quale è in corso la progettazione di fattibilità tecnico economica, si riferisce alla cosiddetta «Starda porta del Levante» che collegherà porto-autostrada A14 a scavalco della SS16, della lunghezza di 10,5 km. Nei fatti i camion diretti/provenienti da nord escono al casello di Termoli e proseguono sulla SS16 bis fino alla Puglia, per risparmiare un pezzo di autostrada. Inoltre, molto del traffico che utilizza il porto di Bari è locale. Per questo motivo gli operatori del trasporto ritengono più utile collegare il porto all'interporto e alla SS16 piuttosto che alla A14. Il progetto è finanziato per 97 milioni euro a valere sul Fondo di Sviluppo e Coesione e per 113 milioni da altre fonti.

## Benefici

L'opera rientra tra gli interventi di potenziamento del porto di Bari e ha l'obiettivo di decongestionare la viabilità tra il porto e i comuni limitrofi e aumentare la sicurezza stradale. La realizzazione di una strada che bypassi il centro cittadino ha, inoltre, ricadute positive sul traffico urbano della città di Bari con evidenti benefici in termini di maggiore accessibilità, riduzione dell'inquinamento e dei colli di bottiglia e migliore qualità della vita dei cittadini

## Azioni

Un collegamento tra il porto di Bari e la viabilità nazionale risponde all'obiettivo di collegare le reti viarie baresi con i corridoi della rete TEN-T e con le reti viarie dell'Europa e dell'Est Asiatico. Si ritiene pertanto opportuna un'attività di monitoraggio.

# Scheda di dettaglio delle opere con priorità 1

8		<b>Opera</b> <b>COMPLETAMENTO INFRASTRUTTURALE DEL PORTO DI BRINDISI</b>	<b>Rilevanza</b> <b>REGIONALE</b>	<b>Stato</b> <b>PROGETTAZIONE PRELIMINARE</b>	<b>Macro obiettivo 3</b> <b>MIGLIORARE LA COMPETITIVITÀ DEI PORTI</b>
			<p><b>Descrizione</b></p> <p>L'allegato infrastrutture del DEF 2022 comprende diversi interventi per il potenziamento infrastrutturale del porto di Brindisi.</p> <p>Nel programma accessibilità marittima rientrano:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• completamento dell'infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile petrolchimico e Costa Morena Est, costo 58 milioni di euro</li> <li>• completamento del banchinamento in zona Capobianco e realizzazione dei dragaggi a esso funzionali sino alla quota -12 m slm, costo 50 milioni di euro</li> </ul> <p>Nel programma aumento selettivo della capacità portuale rientrano:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• opere di completamento accosti portuali navi traghetto e Ro-Ro di S. Apollinare (in 2 stralci funzionali), costo 35,50 mln</li> </ul> <p>Il programma di efficientamento energetico e ambientale destina 25,66 milioni all'AdSP del Mare Adriatico Meridionale per il cold ironing nei porti di Bari e Brindisi.</p>		
<b>Costo</b>	143,50	M€	<p><b>Benefici</b></p> <p>Gli interventi individuati contribuiranno a migliorare l'accessibilità marittima del porto di Brindisi per accogliere in sicurezza il naviglio di dimensioni coerenti con le tipologie di traffici da attrarre, aumentare la capacità portuale nei segmenti Ro-Ro e container, incrementare la sostenibilità ambientale.</p> <p><b>Azioni</b></p> <p>Tra i progetti da sottoporre a studio di fattibilità elencati da DEF 2022 c'è anche la realizzazione nuovo pontile gasiero e adeguamento pontile Enichem. Si ritiene opportuna un'azione di monitoraggio.</p>		
<b>Copertura</b>	84,5	%			
<b>Fine lavori</b>	n.d.				
<b>Criticità</b>	-				
<b>Doc. programmazione</b>	Allegato Infrastrutture DEF 2022				
<b>Note</b>	Opera commissariata (DPCM 11.05.22)				

# Scheda di dettaglio delle opere con priorità 1

9

✈️

**Opera**  
**AEROPORTO DI GROTTAGLIE:**  
**DOTAZIONE CARGO CITY, SPAZI**  
**LOGISTICI**



<b>Costo</b>	3,50	M€
<b>Copertura</b>	n.d.	%
<b>Fine lavori</b>	2023	
<b>Criticità</b>	-	
<b>Doc. programmazione</b>	-	
<b>Note</b>	-	

<b>Rilevanza</b> REGIONALE	<b>Stato</b> IN CORSO	<b>Macro obiettivo 4</b> POTENZIARE IL SISTEMA AEROPORTUALE
-------------------------------	--------------------------	---

**Descrizione**  
L'aeroporto di Grottaglie-Taranto è classificato scalo di interesse nazionale destinato a svolgere funzioni di piattaforma logistica integrata a supporto della ricerca e dello sviluppo industriale. Svolge anche la funzione di spazioporto per i voli suborbitali e di infrastruttura per testare i droni.

Gli interventi di potenziamento delle funzioni logistiche riguardano:

- creazione di un'infrastruttura in grado di gestire aerei cargo wide body sia in arrivo che in partenza. L'investimento dell'importo di 3,5 milioni sarà realizzato dalla società Gesfa
- dotazione del polo integrato di celle frigo per lo sviluppo dei servizi connessi alla catena del freddo. I lavori prevedono il recupero edilizio di una vecchia struttura degli anni '60 inutilizzata l'aumento della superficie coperta che raggiunge i 3.200 mq e magazzini per i prodotti deperibili.

Verrà attivato un terminal cargo aereo che a regime prevede una media di 40 voli full cargo l'anno

**Benefici**  
Grazie alla creazione del Polo logistico integrato, l'aeroporto di Taranto/Grottaglie potrà collegarsi con i principali hub cargo europei per favorire l'export dei prodotti 'Made in Puglia'. Gli interventi sono funzionali anche all'operatività della ZES e a favorire insediamenti industriali e di filiera per le PMI del territorio, allo scopo di contribuire alla crescita economica, occupazionale e alla competitività del sistema produttivo.

**Azioni**  
Si ritiene opportuna un'attività di monitoraggio.

# Scheda di dettaglio delle opere con priorità 1

10

✈️

**Opera**  
**RILANCIO E POTENZIAMENTO  
 DELL'AEROPORTO DI FOGGIA**

**Rilevanza**  
**REGIONALE**

**Stato**  
 -

**Macro obiettivo 4**  
**POTENZIARE IL SISTEMA  
 AEROPORTUALE**



**Descrizione**

L'Aeroporto Gino Lisa è un aeroporto civile situato a circa 3 km dal centro di Foggia, aperto al traffico commerciale. Nell'attuazione della strategia di Diffusione e specializzazione, nel 2017 la Regione Puglia ha disposto il potenziamento dell'aeroporto anche con l'obiettivo di renderlo polo logistico a supporto dei servizi di protezione civile regionale. Più recentemente è stato completato l'intervento per l'allungamento della pista di volo per i servizi di commerciali e charter. Pur essendo dotato di una struttura completa che comprende la maggior parte di servizi per l'accoglienza dei passeggeri e per le operazioni di volo, lo scalo è poco utilizzato, soprattutto, a causa delle difficoltà gestionali.

Allo scopo di rilanciare lo scalo, a marzo 2022 Aeroporti di Puglia ha pubblicato un avviso pubblico per trovare vettori interessati ad attivare voli di linea da/per l'aeroporto. Quale risultato da fine settembre 2022 saranno operativi i collegamenti con Catania, Verona, Torino e Milano assicurati dall'operatore Lumiwings scelto tramite bando di gara.

**Benefici**

La garanzia della continuità di servizio può rendere l'aeroporto un asset fondamentale della rete infrastrutturale della provincia di Foggia e nello sviluppo del turismo del Gargano e dell'intera provincia. Inoltre, il bacino di riferimento dell'aeroporto di Foggia si estende fino a comprendere il Molise e il suo potenziamento è un'occasione di sviluppo anche per la provincia di Campobasso, oltre che per il territorio della Capitanata.

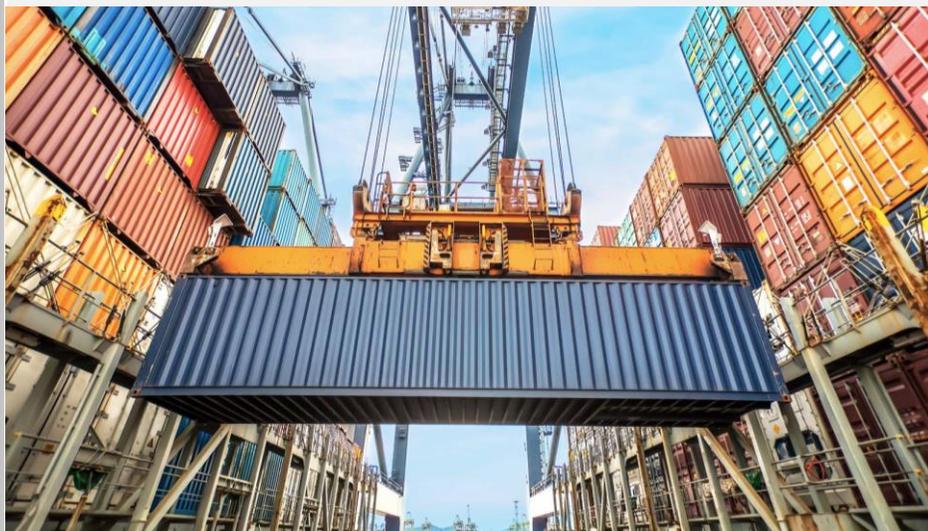
**Azioni**

Le principali criticità che limitano le potenzialità di sviluppo dell'aeroporto foggiano sono di tipo gestionale. Sono auspicabili misure per garantire un servizio trasparente e duraturo nel tempo affinché il territorio possa stabilmente beneficiare degli effetti di questa infrastruttura, anche in considerazione della portata sovregionale dei servizi offerti.

<b>Costo</b>	-	M€
<b>Copertura</b>	-	%
<b>Fine lavori</b>	-	
<b>Criticità</b>	-	
<b>Doc. programmazione</b>	-	
<b>Note</b>	-	

# Scheda di dettaglio delle opere con priorità 1

11		<p><b>Opera</b>  <b>POTENZIAMENTO DELL'HUB          INTERPORTUALE BRINDISINO</b></p>
----	---	--



<b>Costo</b>	88,98	M€
<b>Copertura</b>	0	%
<b>Fine lavori</b>	n.d.	
<b>Criticità</b>	Finanziaria	
<b>Doc. programmazione</b>	-	
<b>Note</b>	-	

<b>Rilevanza</b> PROVINCIALE	<b>Stato</b> PROGETTAZIONE PRELIMINARE	<b>Macro obiettivo 2</b> POTENZIARE LA RETE FERROVIARIA E L'INTERMODALITÀ
---------------------------------	--	---

### Descrizione

Il porto di Brindisi è un porto polifunzionale in cui convivono traffici commerciali, servizi turistici e attività logistiche. Il progetto di potenziamento dell'hub interportuale brindisino prevede la costruzione di un distripark, la sistemazione del sistema portuale urbano e degli accosti portuali. Pur essendo inserito nel quadro degli interventi strategici non risulta finanziato. Nel 2015, la Giunta regionale aveva emesso un provvedimento relativo al progetto preliminare della piastra logistica retroportuale di Brindisi, infrastrutture primarie, lotti funzionali 1 e 2, aree attrezzate ed opifici per lo stoccaggio e la manipolazione delle merci.

### Benefici

Gli interventi infrastrutturali di potenziamento delle infrastrutture portuali e interportuali sono strettamente funzionali all'operatività delle ZES pugliesi e a migliorare la mobilità transfrontaliera.

Il questo modo l'intero sistema Puglia può proporsi come un efficiente piattaforma logistica per i traffici verso i Balcani e il Mediterraneo e non come semplice territorio di transito.

### Azioni

Il retroporto di Brindisi è oggetto del piano di Enel Logistics per valorizzare aree retroportuali in dismissione anche attraverso la realizzazione di depositi doganali. L'obiettivo è quello di sviluppare i traffici Ro-Ro soprattutto legati all'agroalimentare e all'automotive offrendo servizi di "ricezione di merci, stoccaggio e deposito, movimentazione merci ed eventuali attività di trasformazione e/o perfezionamento. Entro la fine del 2023 dovrebbe essere attiva la Zona Franca Doganale, gestita da Enel Logistics, nell'area della ex centrale elettrica Federico II. Data la strategicità di questi interventi per la crescita dell'operatività portuale si ritiene utile un'attività di monitoraggio.

# Scheda di dettaglio delle opere con priorità 1

12



**Opera**  
**REALIZZAZIONE DI UNA PIATTAFORMA LOGISTICA NELLO SCALO DI SURBO**



<b>Costo</b>	16,28	M€
<b>Copertura</b>	46	%
<b>Fine lavori</b>	2026	
<b>Criticità</b>	Gestionale, operativa	
<b>Doc. programmazione</b>	PA 2021-2030 Regione Puglia	
<b>Note</b>	-	

**Rilevanza**  
**PROVINCIALE**

**Stato**  
**PROGETTAZIONE**

**Macro obiettivo 2**  
**POTENZIARE LA RETE FERROVIARIA E L'INTERMODALITÀ**

**Descrizione**

Lo scalo merci di Surbo ha una superficie di circa 85.000 mq, di cui quasi 2.500 mq coperti, ed è localizzato in una posizione strategica lungo la linea ferroviaria Adriatica Lecce - Bologna, vicino alla tangenziale Ovest di Lecce e con collegamenti con l'Aeroporto del Salento e i principali porti regionali. lo scalo si presta a diventare un hub terminale per lo scambio merci su ferro - gomma - nave - aereo.

Nel PA 2021-2030 della Regione Puglia è inserito l'intervento per la riattivazione scalo merci e rifacimento binari a Surbo che comprende la ristrutturazione, il potenziamento e il completamento delle reti di servizi, l'efficientamento immobili adibiti a servizi e la creazione di un centro di ricerca ed innovazione prodotti - settore ingegneristico (Surbo e moda e Disign a Soletto); servizi digitali alle imprese.

**Benefici**

La riattivazione dello scalo merci di Lecce Surbo si inserisce in un percorso condiviso per realizzare un moderno centro logistico che favorisca il potenziamento del trasporto delle merci su ferro, in linea con gli obiettivi strategici di rilancio del tessuto produttivo e logistico del Sud Italia. Lo scalo è funzionale anche all'estensione della ZES Adriatica all'area del Salento.

**Azioni**

Ad agosto 2021 è stato pubblicato un bando di gara per la vendita dello scalo merci di Surbo di proprietà FS, dell'importo di 1,6 milioni di euro. La gara, che si è chiusa a novembre 2021, è andata deserta. La Regione Puglia ha confermato l'intenzione di procedere alla riqualificazione dello scalo merci utilizzando fondi del PNRR, da cui sono stati stanziati 7,5 milioni di euro, e altri fondi nazionali. Si ritiene opportuna un'attività di monitoraggio.

# Scheda di dettaglio delle opere con priorità 1

#		<b>Intervento</b> <b>GESTIONE DELLA CITY LOGISTICS IN PUGLIA</b>
---	---	---



<b>Costo</b>	-	M€
<b>Copertura</b>	-	%
<b>Fine lavori</b>	-	
<b>Criticità</b>	Gestionale, operativa	
<b>Doc. programmazione</b>	-	
<b>Note</b>	-	

<b>Rilevanza</b> REGIONALE	<b>Stato</b> -	<b>Macro obiettivo 5</b> ASSICURARE LA GOVERNANCE COMPLESSIVA DEL SISTEMA
-------------------------------	-------------------	--

**Descrizione**  
 La distribuzione urbana delle merci è un problema per molte città, aggravato dalla crescita dell'e-commerce. Il 30% delle emissioni di CO2 e il 20% delle problematiche del traffico sono legate alla city logistics. I provvedimenti adottati finora dalle amministrazioni spaziano dalla regolamentazione dell'accesso e della sosta dei mezzi per le consegne, alla creazione di centri di distribuzione fuori delle città all'uso di mezzi a basso impatto ambientale, delle piste ciclabili per i piccoli carichi, fino alla recente creazione di locker e punti di ritiro. Un ulteriore fattore che può contribuire a ridurre le esternalità della city logistics è aumentare la consapevolezza nel consumatore della complessità della logistica che si nasconde dietro un pacchetto e dell'impatto che ha sulla vivibilità di una città.

**Benefici**  
 Azioni efficaci di regolamentazione della city logistics impattano positivamente sulla qualità complessiva della vita nelle città, producendo una riduzione significativa di inquinanti immessi nell'atmosfera, permettendo di razionalizzare gli spazi, incrementando i livelli di accessibilità, rendendo più belli e attrattivi i luoghi.

**Azioni**  
 Un'azione coordinata centro-periferia (ovvero, Regione - Comuni) di implementazione della city logistics genererebbe evidenti economie di scopo. La creazione, ad esempio, di bandi di cofinanziamento di iniziative a livello comunale, la predisposizione di format e prototipi per regolamenti attuativi, la concertazione con le realtà imprenditoriali, sportelli informativi sono strumenti che proposti a livello centrale favoriscono la messa a fattor comune delle esperienze, lo sviluppo incrementale delle soluzioni evitando una non auspicabile parcellizzazione e moltiplicazione degli sforzi.

# Scheda di dettaglio delle opere con priorità 1

#



**Intervento**  
**FORMAZIONE NEL SETTORE DELLA LOGISTICA**



<b>Costo</b>	-	M€
<b>Copertura</b>	-	%
<b>Fine lavori</b>	-	
<b>Criticità</b>	-	
<b>Doc. programmazione</b>	-	
<b>Note</b>	-	

**Rilevanza**  
REGIONALE

**Stato**  
-

**Macro obiettivo 5**  
**ASSICURARE LA GOVERNANCE COMPLESSIVA DEL SISTEMA**

**Descrizione**  
 Per accompagnare la Puglia verso un futuro sempre più connesso, più veloce e più efficiente servono anche competenze, tecnici qualificati e professionalità specialistiche. Da qui il ruolo rilevante anche del sistema scolastico, che è chiamato a rivedere i suoi percorsi formativi per rispondere agli obiettivi della transizione ambientale e digitale che sono alla base della logistica 4.0. La formazione nel settore della logistica in Italia è in costante crescita grazie alla continua richiesta del mercato di figure specializzate e il tasso di occupazione dei diplomati ITS supera l'80% a un anno dal conseguimento del diploma. Le nuove strategie a livello globale spingono verso una maggiore digitalizzazione dei processi, l'automazione e la sostenibilità ambientale e generano ulteriori fabbisogni formativi trasversali in grado di accompagnare il cambiamento tecnologico, per questo alle competenze tradizionali si aggiungono conoscenze giuridiche, gestionali e informatiche.

**Benefici**  
 I benefici dell'introduzione nelle aziende di logistica di figure professionali adeguatamente formate sono diretti sull'efficienza della gestione delle attività aziendali, sulla riduzione dei costi nella gestione delle scorte e dei magazzini, sul miglioramento dei rapporti con clienti e fornitori, sulla velocità nella risoluzione di problemi. La logistica e il trasporto sono trasversali a tutte le attività quotidiane, per questo costituiscono un ottimo osservatorio per valutare la trasformazione del mondo del lavoro determinata dalla digitalizzazione e per valutare gli effetti dei megatrend che si stanno affermando a livello mondiale.

**Azioni**  
 L'avvio di un'attività ad hoc finalizzata a conoscere i fabbisogni formativi delle imprese pugliesi, non solo nel settore della logistica ma anche della produzione e del terziario è alla base di successive azioni per la predisposizione di strumenti programmazione specifici destinati a ITS, Università e enti di formazione.

## Le tematiche complementari

- Le **stazioni ferroviarie** sono destinate a essere il punto intorno al quale si concentrerà la mobilità delle città nei prossimi anni. Bisogna lavorare perché diventino sempre più accessibili e intermodali incrementando la connettività con le reti di trasporto locale e urbano, potenziando l'infomobilità e i servizi per i viaggiatori, aumentandone l'attrattività attraverso iniziative commerciali, culturali perché non siano più solo un luogo di transito ma integrato nella realtà cittadina.
- Legato al concetto della retroportualità c'è lo **sviluppo di attività a valore aggiunto** nei distripark e nei nodi logistici presenti sul territorio, che sono in grado di portare ricchezza al territorio grazie alla lavorazione dei container e alla nuova domanda di lavoro che si potrebbe generare.
- Uno dei problemi principali che le imprese si trovano ad affrontare è il **rapporto con la Pubblica Amministrazione**. Occorre semplificare il dialogo con la PA e adottare gli strumenti idonei a una strategia di investimenti coerente con i reali fabbisogni del territorio, per evitare di creare lungaggini e contestazioni. Creare dei **modelli di lavoro** che mettano allo stesso tavolo Enti programmatori, professionisti, operatori logistici al fine di adottare soluzioni condivise.

## La programmazione nazionale e regionale

A partire dal 2016, l'Italia ha avviato un processo di riforma della pianificazione e programmazione delle infrastrutture, definendo gli obiettivi, le strategie e le linee d'azione necessarie per progredire nelle riforme strutturali e realizzare le politiche necessarie per l'implementazione del Sistema dei Trasporti e delle Infrastrutture secondo gli obiettivi europei, in grado di garantire la piena mobilità di persone e merci.

Nelle slide successive sono illustrati due livelli di pianificazione infrastrutturale:

- un primo livello in cui rientra la **programmazione fatta a livello ministeriale** con l'individuazione delle opere strategiche che si inseriscono nell'ambito della realizzazione del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), sistema integrato di infrastrutture che costituiscono la struttura portante dell'offerta italiana di mobilità delle persone e delle merci e delle reti TEN-T;
- un secondo livello che riguarda la **programmazione regionale**, che in Puglia avviene attraverso il Piano regionale dei Trasporti (PRT) e i piani di settore e, in particolare, il Piano regionale delle Merci e della Logistica (PRMT);
- un ulteriore intervento importante è quello relativo alla digitalizzazione e agli obiettivi della **Strategia italiana per la Banda Ultralarga**. A questo proposito è riportato il quadro complessivo degli interventi dei piani che rientrano nella strategia e lo stato di avanzamento del piano di cablaggio per le aree bianche.

# Quadro degli interventi strategici programmati (Mims)

Il quadro degli interventi strategici programmati è l'elenco delle **opere ritenute indispensabili e strategiche per il territorio regionale che beneficiano di investimenti pubblici coordinati a livello nazionale**.

Il quadro di sintesi riportato nelle tabelle seguenti è stato ottenuto consultando diverse fonti tra cui:

- **Sistema SILOS** (Sistema informativo delle opere strategiche), curato dall'ufficio studi della Camera dei Deputati, contiene dati e informazioni sul complesso di infrastrutture contenute negli strumenti di programmazione (ultimo aggiornamento 31/05/2022)
- **Contratti di Programma** tra gestori della rete, ferroviaria e stradale, e Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (CdP RFI 2017-2021 parte investimenti agg. 2022-2026 e CdP Anas 2016-2020)
- **PNRR-PNC** - Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e Piano Nazionale per gli investimenti Complementari (approvato il 13 luglio 2021)
- **DPCM Opere Commissariate** (DPCM 16 aprile 2021, 5 agosto 2021 e 11 maggio 2022), nel 2021 sono stati individuati 49 commissari a cui sono state affidate 102 opere. Nel 2022 sono stati individuati ulteriori 12 commissari e 15 opere complementari o di sistema a interventi già commissariati.

Per ciascun intervento oltre alle informazioni di base (stato progettuale, costo, risorse finanziarie disponibili e anno di fine lavori previsto), viene evidenziato anche se si tratta di:

- opera da **MONITORARE [M]**, perché presenta elementi di criticità (di tipo politico/economico/finanziario), richiede ulteriori approfondimenti sulla funzionalità o di un ulteriore *spinta* da parte del territorio;
- opera inserita nel **PNRR-PNC [P]**;
- opera **COMMISSARIATA [C]**.

# Quadro degli interventi strategici programmati (Mims)

 OPERE FERROVIARIE	AVANZAMENTO DEL PROGETTO	COSTO (M€)	FINANZIATI	FINE LAVORI	AZIONE
<b>ADEGUAMENTO E VELOCIZZAZIONE BOLOGNA-LECCE E RADDOPPIO TERMOLI-LESINA</b>					
Upgrading linea Adriatica- impianti di sicurezza e segnalamento Pescara-Lecce	Lavori in corso	350,65*	100%	2022	<b>P</b>
Raddoppio Pescara-Bari: 1a fase - PRG e ACC Foggia	Lavori in corso	318,79*	98%	2022	<b>P</b>
Completamento raddoppio Pescara-Bari tratta Termoli-Chieuti-Lesina	Bando di gara pubblicato	594,00*	100%	n.d.	<b>C</b>
Raddoppio Pescara-Bari: tratta Ripalta-Lesina - 1° lotto	Lavori in corso	106,00	100%	2025	<b>P; C</b>
Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia-Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno e linee afferenti	Lavori in corso/Prog. definitiva	898,57	85%	n.d.	<b>P</b>
Variante Bari-Taranto nel nodo di Bari	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Direttrice Ionica: potenziamento Taranto - Metaponto - Sibari - Paola, potenziamento Sibari - Catanzaro - Reggio Calabria	Lavori in corso	1.366,00*	80%	Oltre 2025	
Potenziamento con caratteristiche di AV della direttrice ferroviaria Battipaglia-Potenza.- Metaponto-Taranto	Studio di fattibilità/prog. definitiva	1.905,00	25%	2026/n.d.	<b>P; C</b>

\* Costo ripartito tra più regioni o più interventi

# Quadro degli interventi strategici programmati (Mims)

 OPERE FERROVIARIE	AVANZAMENTO DEL PROGETTO	COSTO (M€)	FINANZIATI	FINE LAVORI	AZIONE
<b>DIRETTRICE NAPOLI-BARI</b>					
Nuovo collegamento Napoli-Bari	Gara aggiudicata	5.807,15*	100%	2027	<b>P; C</b>
Nodo di Bari: Bari Sud (variante Bari Centrale-Bari Torre a Mare)	Lavori in corso	426,00	92%	2026	
Nodo di Bari: Bari Nord (interramento tratta Santo Spirito-Palese)	Progettazione esecutiva	633,00	100%	n.d.	<b>P; C</b>
Upgrading e potenziamento tecnologico Napoli-Bari-Lecce/Taranto	Lavori in corso	534,62	100%	n.d.	n.d.
Velocizzazione Napoli-Bari (subtratta Bovino-Cervaro e tratta Barletta-Bari fase 1)	Lavori in corso	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
PRG e ACC Bari centrale	Lavori in corso	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
PRG e ACC Lecce	Lavori in corso	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Ripristino itinerario merci Napoli-Bari (a Foggia)	Lavori in corso	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Velocizzazione Bari-Lecce	Lavori in corso	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
SCC linea Bari-Taranto	Lavori in corso	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Velocizzazione Adriatica: upgrading tecnologico Foggia - Bari - Brindisi	Progettazione preliminare	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.

\* Costo ripartito tra più regioni o più interventi

## Quadro degli interventi strategici programmati (Mims)

 OPERE FERROVIARIE	AVANZAMENTO DEL PROGETTO	COSTO (M€)	FINANZIATI	FINE LAVORI	AZIONE
Linea Rocchetta Sant'Antonio-Gioia del Colle via Spinazzola	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Linea Taranto Nasisi - Taranto Arsenale	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Stazione AV Foggia Cervaro	Progettazione definitiva	40,00	100%	n.d.	<b>P</b>
Linea Bari-Bitritto: upgrading infrastrutturale	Progettazione preliminare	40,11	100%	n.d.	<b>P</b>
Elettrificazione e ammodernamento linea Barletta-Canosa	Progettazione definitiva	180,00	80%	2026	<b>P</b>
Linea ferroviaria Potenza-Foggia - Ammodernamento - 1ª e 2ª fase	Lavori in corso	335,00	98%	2026	<b>P</b>

# Quadro degli interventi strategici programmati (Mims)

 SISTEMI URBANI	AVANZAMENTO DEL PROGETTO	COSTO (M€)	FINANZIATI	FINE LAVORI	AZIONE
<b>CITTÀ METROPOLITANA DI BARI</b>					
Sistemazione nodo ferroviario di Bari: binari di stazionamento della stazione di Bari C.le	Lavori in corso	159,61	100%	n.d.	
Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bari	Progettazione preliminare	207,40	2%	n.d.	
<b>TRASPORTO RAPIDO DI MASSA CITTÀ METROPOLITANA DI BARI</b>					
FNB: Attrezzaggio linee, completamento adeguamento ferroviario area metropolitana Nord Barese, parcheggio di interscambio e terminal intermodale Bari Lamasinata, eliminazione passaggi a livello, prolungamento linea M1, segnalamento, piattaforme di scambio	Progettazione preliminare/lavori in corso	264,62	100%	2022/n.d.	
FNB: Sostituzione della travata metallica al km 1+897 della linea Bari - Barletta	Progettazione definitiva	1,45	100%	n.d.	P
FBN: Rinnovo del binario esistente della tratta Corato - Andria	Progettazione definitiva	12,00	100%	n.d.	P
FBN: Raddoppio della tratta Andria-Barletta	Progettazione definitiva	45,00	100%	n.d.	P

# Quadro degli interventi strategici programmati (Mims)

 SISTEMI URBANI	AVANZAMENTO DEL PROGETTO	COSTO (M€)	FINANZIATI	FINE LAVORI	AZIONE
<b>TRASPORTO RAPIDO DI MASSA CITTÀ METROPOLITANA DI BARI</b>					
FSE: potenziamento linea Bari-Taranto	Progettazione preliminare	166,50	100%	n.d.	P
FSE: attrezzaggio con sistema SCMT	Progettazione preliminare	145,06	100%	n.d.	P
FSE: realizzazione hub intermodali e riqualificazione delle stazioni	Progettazione preliminare	165,00	100%	n.d.	P
FSE: automazione passaggi a livello, bretella ferroviaria sud-est barese, riqualificazione rete ferroviaria, riqualificazione aree tra Bari C.le e Bari FSE, fabbricato servizi, stazione interscambio FS-FNB: Bari Parco Nord.	Progettazione preliminare	71,04	100%	n.d.	
F. APPULO LUCANE: SCMT - messa in sicurezza, terminal interscambio gomma-ferro, realizzazione nuove fermate, riorganizzazione radice nord del piano del ferro deposito ferroviario FAL, rinnovo armamento Bari C.le - Bari scalo	Progettazione preliminare	57,02	100%	n.d.	
F. APPULO LUCANE: Linea Bari - Matera: rinnovo armamento tratta Bari Centrale - Bari Scalo dalla progr. Km 0+000 alla prog. km 1+809	Progettazione definitiva	1,02	100%	n.d.	P

# Quadro degli interventi strategici programmati (Mims)

 SISTEMI URBANI	AVANZAMENTO DEL PROGETTO	COSTO (M€)	FINANZIATI	FINE LAVORI	AZIONE
<b>TRASPORTO RAPIDO DI MASSA CITTÀ METROPOLITANA DI BARI</b>					
F. APPULO LUCANE: Interramento linea ferroviaria FAL nell'ambito urbano della città di Modugno - secondo stralcio funzionale progressive km 8+834 - 10+750 della linea Bari - Matera	Progettazione preliminare	23,50	100%	n.d.	P
F. APPULO LUCANE: Lavori di ristrutturazione edilizia e adeguamento tecnologico - stazione di Altamura prog. Km 48+345 (linea Bari - Matera)	Progettazione definitiva	1,00	100%	n.d.	P
Bari BRT - Realizzazione di nuove linee ed estensione di linee esistenti ad implementazione della rete di STIF destinati al TRM	Progettazione preliminare	159,17	100%	n.d.	P
Comune di Taranto: Nuova linea portante elettrica rete BRT (Bus Rapid Transit) di Taranto	Progettazione definitiva	264,60	100%	2026	P

# Quadro degli interventi strategici programmati (Mims)

 OPERE STRADALI	AVANZAMENTO DEL PROGETTO	COSTO (M€)	FINANZIATI	FINE LAVORI	AZIONE
Strada statale 16 Adriatica: ammodernamento SS16 Foggia-San Severo - Parte A e Parte B (lotti 1,2 e 3)	Prog. definitiva/ bando di gara	247,08	100%	n.d.	<b>C</b>
SS12 della Val Fortore: SS369 Appulo Fortorina - tratto dal confine regionale all'innesto con la SS17	Progettazione preliminare	50,00	n.d.	n.d.	<b>C</b>
Itinerario Lauria - Candela. Collegamento nord sud Tirreno - Adriatico (A3-A16)	Progettazione preliminare	445,00	98%	n.d.	
<b>ITINERARIO SALERNO - POTENZA - MATERA - BARI</b>					
SS407 - RAS - Riqualficazione RAS e SS407	Progettazione preliminare	423,06	98%	n.d.	
Adeguamento collegamenti SS 96 Matera-Bari	n.d.	347,10	100%	n.d.	
SS96 Barese - Tronco Gravina - Bari tratto Altamura - Variante di Toritto - 1° stralcio	Lavori in corso	21,86	100%	2022	
SS96 Barese - Viabilità di riqualificazione urbana di Palo del Colle	Lavori in corso	11,37	100%	2024	
Collegamento mediano Murgia - Pollino: Gioia del Colle - Matera - Lauria	Progettazione preliminare	267,82*	11%	n.d.	
Collegamento mediano Murgia-Pollino - Tratta Gioia del Colle (A 14)-Santeramo-Matera	Progettazione preliminare	130,00*	1%	n.d.	

\* Costo ripartito tra più regioni o più interventi

# Quadro degli interventi strategici programmati (Mims)

 OPERE STRADALI	AVANZAMENTO DEL PROGETTO	COSTO (M€)	FINANZIATI	FINE LAVORI	AZIONE
SR1 Poggio Imperiale Candela	Progettazione preliminare	50,00	100%	n.d.	C
SS172 dei Trulli: variante di Martina Franca, tronco Martina Franca-Taranto	Lavori in corso/ prog. preliminare	96,67	100%	2022/n.d.	
SS275 Itinerario Maglie-Santa Maria di Leuca - lavori di ammodernamento	Progettazione definitiva	244,02	100%	n.d.	C
<b>SS89 GARGANICA</b>					
Razionalizzazione viabilità San Giovanni Rotondo e collegamento con Manfredonia (parte A)-1° stralcio: ex SS273 lavori di realizzazione dell'asta di collegamento da San Giovanni Rotondo alla SS89	Progettazione definitiva	68,00	100%	n.d.	C
Razionalizzazione viabilità San Giovanni Rotondo e collegamento con Manfredonia completamente (Parti A e B)	Progettazione preliminare	854,00	35%		P; C
Razionalizzazione viabilità San Giovanni Rotondo e collegamento con Manfredonia (parte A)-2° stralcio: ex SS273 lavori di realizzazione dell'asta di collegamento da San Giovanni Rotondo alla SS89	Studio di fattibilità	n.d.	n.d.	n.d.	C

# Quadro degli interventi strategici programmati (Mims)

 OPERE STRADALI	AVANZAMENTO DEL PROGETTO	COSTO (M€)	FINANZIATI	FINE LAVORI	AZIONE
Razionalizzazione viabilità San Giovanni Rotondo e collegamento con Manfredonia (parte A) - 3° stralcio: ex SS 272 realizzazione della Tangenziale di San Giovanni Rotondo	Studio di fattibilità	n.d.	n.d.	n.d.	C
Razionalizzazione viabilità San Giovanni Rotondo e collegamento con Manfredonia (parte B) - 4° stralcio: SS 693-SS 89 - Realizzazione SSV del Gargano, da Vico del Gargano a Mattinata - 1° lotto (BA326)	Progettazione preliminare	300,00	100%	n.d.	P; C
<b>SS106 JONICA</b>					
Bari tangenziale - SS 16 - Tronco Bari-Mola di Bari. Variante nel tratto compreso tra Bari e Mola con adozione della sezione stradale B	Progettazione preliminare	600,00	5%	n.d.	
SS 16 Adriatica variante tangenziale di Bari		854,00	35%		
Bari - Tangenziale		n.d.	n.d.	n.d.	
Digitalizzazione autostrada A2 Autostrada del Mediterraneo	Lavori in corso	43,80*	100%	n.d.	

\* Costo ripartito tra più regioni o più interventi

# Quadro degli interventi strategici programmati (Mims)

 OPERE PORTUALI	AVANZAMENTO DEL PROGETTO	COSTO (M€)	FINANZIATI	FINE LAVORI	AZIONE
Porto di Manfredonia - Recupero e rifunzionalizzazione Bacino Alti Fondali, 1° e 2° lotto (ZES Adriatica)	Progettazione preliminare	121,00	100%	n.d.	P
Porto di Barletta - Prolungamento di entrambi i moli foranei secondo il P.R.P. vigente	Progettazione preliminare	25,00	100%	n.d.	
<b>PORTO DI BARI</b>					
Nuova stazione Bari Lamasinata/Ferruccio fase 1	Progettazione preliminare	155,00	100%		P
Realizzazione Strada camionale di collegamento tra l'Autostrada A14 e il porto di Bari denominata Porta del Levante	Progettazione preliminare	210,00	100%	n.d.	
Ristrutturazione e ampliamento Terminal Traghetti e Crociere	Progettazione preliminare	10,00	n.d.	n.d.	
Realizzazione di edifici da destinare ad attività terziarie/direzionali e a depositi Molo Pozzoli	Progettazione esecutiva	31,50	n.d.	n.d.	
Riqualificazione Molo San Cataldo, riqualificazione ex area Cianciola, rimozione binari e adeguamento sede stradale dorsale di collegamento Marisabella-S.Vito		n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Porti di Bari e Brindisi - Cold Ironing	Progettazione preliminare	25,66	100%		

# Quadro degli interventi strategici programmati (Mims)

 OPERE PORTUALI	AVANZAMENTO DEL PROGETTO	COSTO (M€)	FINANZIATI	FINE LAVORI	AZIONE
<b>PORTO DI BRINDISI</b>					
Nodo intermodale di Brindisi	Progettazione preliminare	67,00	100%	n.d.	P
Completamento dell'infrastruttura portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile petrolchimico e Costa Morena Est 1° e 2° lotto	Progettazione preliminare	58,00	100%	n.d.	P; C
Opere di completamento accosti portuali navi traghetto e Ro-Ro di S. Apollinare Porto di Brindisi (in 2 stralci funzionali)	Progettazione preliminare	35,50	83%	n.d.	
Manutenzione Stazione navale della Marina Militare, realizzazione nuovo pontile Enichem	Progettazione preliminare	n.d.	n.d.	n.d.	
Completamento del banchinamento in zona Capobianco e realizzazione dei dragaggi	Progettazione preliminare	50,00	60%	n.d.	P
<b>HUB INTERPORTUALE E ZES DELL'AREA BRINDISINA</b>					
Distripark, sistema urbano portuale, accosti portuali	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	
ZES Adriatica - Brindisi - Realizzazione ed efficientamento energetico opifici e centri servizi con realizzazione centro di competenza per l'economia circolare	Progettazione preliminare	4,46	4,46		P

# Quadro degli interventi strategici programmati (Mims)

 OPERE PORTUALI	AVANZAMENTO DEL PROGETTO	COSTO (M€)	FINANZIATI	FINE LAVORI	AZIONE
ZES Adriatica - Brindisi - Reti materiali - Viabilità consortile, reti di smaltimento acque e pubblica illuminazione	Progettazione preliminare	4,20	4,2		P
<b>ZES ADRIATICA - LECCE</b>					
Piattaforma digitale erogazione servizio alle aziende e gestione efficientamento energetico	Progettazione preliminare	2,68	100%	n.d.	P
Opere per sistemazione e messa in funzione immobili a servizi - centri di ricerca innovazione	Progettazione preliminare	2,60	100%	n.d.	P
Reti materiali - Rifunionalizzazione ed efficientamento reti viarie, idriche e fognarie (Lecce e Nardò Galatone)	Progettazione preliminare	3,80	100%	n.d.	P
<b>PORTO DI TARANTO</b>					
Potenziamento collegamenti Taranto: Porto, Stazione ferroviaria, Taranto-Brindisi	Lavori in corso/Prog. preliminare	58,00	100%		P
Rete di raccolta e collettamento acque piovane e rete idrica nella zona di levante del porto	Lavori in corso	18,05	100%	2022	
Il lotto degli interventi di messa in sicurezza e bonifica della falda in area ex yard Belleli	Progettazione preliminare	45,50	100%	n.d.	

# Quadro degli interventi strategici programmati (Mims)

 OPERE PORTUALI	AVANZAMENTO DEL PROGETTO	COSTO (M€)	FINANZIATI	FINE LAVORI	AZIONE
<b>PORTO DI TARANTO</b>					
Molo San Cataldo: rettifica, allargamento e adeguamento strutturale della banchina di levante del molo San Cataldo e della Calata 1	Lavori in corso	25,50	100%	n.d.	
Nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto - Tratto di ponente	Progettazione esecutiva	18,80	84%		P
Nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto - Tratto di levante	Progettazione esecutiva	20,00	100%	n.d.	P
Molo San Cataldo: centro servizi polivalente per usi portuali	Lavori in corso	12,76	100%	2022	
Molo Polisettoriale: interventi per il dragaggio di 2,3 mmc. di sedimenti. V Sporgente: realizzazione di un primo lotto della cassa di colmata	Lavori in corso	83,00	100%	2022	
Cold Ironing	Progettazione preliminare	55,00	100%	n.d.	P
ZES Ionica - Interconnessioni al Porto di Taranto	Progettazione preliminare	50,00	100%	n.d.	P
ZES Ionica - Implementazione impiantistica e predisposizione centro servizi di trasporto nell'area retroportuale	Progettazione preliminare	8,10	100%	n.d.	P

## Quadro degli interventi strategici programmati (Mims)

 OPERE AEROPORTUALI	AVANZAMENTO DEL PROGETTO	COSTO (M€)	FINANZIATI	FINE LAVORI	AZIONE
Potenziamento collegamenti Brindisi: nodo intermodale e aeroporto	Progettazione definitiva	179,00	100%	n.d.	<b>P; C</b>
Sviluppo del cargo aereo - Taranto, Brescia	Lavori in corso	27,84*	100%	n.d.	
Sviluppo della capacità air side degli aeroporti attuali - Sistema Aeroportuale della Puglia (Bari, Brindisi, Foggia, Taranto)	Lavori in corso	77,92	100%	n.d.	

 CICLOVIE	AVANZAMENTO DEL PROGETTO	COSTO (M€)	FINANZIATI	FINE LAVORI	AZIONE
Ciclovia dell'Acquedotto Pugliese	Lavori in corso	97,38			<b>P</b>
Ciclovia Magna Grecia	Progettazione definitiva	520,72*			<b>P</b>

\* Costo ripartito tra più regioni o più interventi

# I macro obiettivi della programmazione regionale pugliese

Nel 2020 la Regione Puglia ha presentato una proposta per il **Piano Regionale delle Merci e della Logistica (PRML)** che costituisce un piano attuativo settoriale del Piano Regionale dei Trasporti, specificatamente finalizzato all'approfondimento e all'integrazione intermodale delle linee di intervento in tema di merci e di logistica individuate dal PRT e affrontate nei suoi piani attuativi in relazione a ciascuna delle quattro modalità di trasporto.

Le linee di intervento del PRML possono essere sintetizzate in:

**Interventi infrastrutturali:** derivano dai principali documenti di pianificazione e programmazione degli Enti coinvolti nel Tavolo Locale costituitosi con l'accordo di adesione all'ALI del Sistema Pugliese e Lucano e riguardano essenzialmente :

1. **Aree portuali:** dragaggi e approfondimenti dei fondali, realizzazione di nuove aree logistiche, manutenzione e realizzazione di moli e pontili, realizzazione di parcheggi seminterrati, adeguamento della viabilità di accesso e waterfront, bonifica ambientale, ecc.
2. **Viabilità stradale:** realizzazione di nuove aste di collegamento/raccordo, adeguamenti delle sezioni stradali.
3. **Reti ferroviarie:** raddoppi e potenziamenti, realizzazione di piattaforme logistiche ferroviarie, realizzazione di interconnessioni tra reti ferroviarie, ampliamento/nuova realizzazione di parcheggi di scambio, realizzazione di nuove stazioni ferroviarie, ecc.
4. **Aeroporti:** potenziamento della logistica cargo.

INTERVENTI	COSTO (M€)
Interventi infrastrutturazione logistica/ portuale	160,5
Interventi ferroviari: ultimo miglio/adequamenti tratte stradali	855,5
Interventi di dragaggio dei fondali portuali (AdSP)	98,2
Interventi di infrastrutturazione portuale (AdSP)	138,76
Interventi di sistemi intelligenti	5
Altri interventi a lungo termine	310,5

# I macro obiettivi della programmazione regionale pugliese

**Interventi immateriali:** sono strumenti incentivanti per favorire la competitività delle imprese pugliesi nei confronti con le grandi multinazionali logistiche e per decongestionare le città.

1. Azioni per la promozione del trasporto combinato strada-mare e ferro-mare:
  - Marebonus regionale (Incentivo agli autotrasportatori per favorire rotte marittime)
  - Ferrobonus regionale (Incentivo alle imprese per il trasporto combinato strada-rotaia)
2. Misure per favorire le prestazioni della rete ferroviaria
  - Potenziamento del materiale rotabile in funzione del modello di esercizio e delle effettive esigenze della domanda
3. Misure economico-gestionali per la definizione di Zone Economiche Speciali legate ai principali porti
4. Misure per favorire la distribuzione urbana delle merci

# La strategia italiana per la banda ultralarga «Verso la Gigabit society»

La **Strategia italiana per la Banda Ultralarga - «Verso la Gigabit Society»** definisce le azioni necessarie al raggiungimento degli obiettivi di trasformazione digitale indicati dalla Commissione europea nel 2016 e nel 2021 - rispettivamente con la Comunicazione sulla Connettività per un mercato unico digitale europeo (cd. *Gigabit Society*) e la Comunicazione sul decennio digitale (cd. *Digital compass*) con la quale ha presentato la visione, gli obiettivi e le modalità per conseguire la trasformazione digitale dell'Europa entro il 2030.

Gli obiettivi europei di trasformazione digitale si sviluppano intorno a 4 punti fondamentali: **1.** le competenze digitali; **2.** la digitalizzazione dei servizi pubblici; **3.** la trasformazione digitale delle imprese; **4.** La realizzazione di infrastrutture digitali sicure e sostenibili. Per quanto riguarda queste ultime, uno degli obiettivi fissati dalla Commissione europea è far sì che, entro il 2030, tutte le famiglie dell'UE possano beneficiare di una connettività *Gigabit* e che tutte le zone abitate siano coperte dalle reti 5G.

Il PNRR destina **6,7 miliardi delle risorse per la transizione digitale ai progetti che rientrano nella Strategia**, la quale oltre ad avere come obiettivo il completamento del piano di copertura delle aree bianche e delle misure a sostegno della domanda già avviate (c.d. voucher), prevede cinque ulteriori Piani di intervento pubblico per coprire le aree geografiche in cui l'offerta di infrastrutture e servizi digitali ad altissima velocità da parte degli operatori di mercato è assente o insufficiente, e si prevede lo sarà anche nei prossimi anni. L'obiettivo ulteriore del PNRR è di portare la connettività a 1 Gbit/s su tutto il territorio nazionale entro il 2026, in anticipo rispetto agli obiettivi europei fissati al 2030. L'investimento sarà accompagnato da un percorso di semplificazione dei processi autorizzativi e da aggiornamenti della normativa che riconoscano le infrastrutture ad altissima velocità fisse e mobili come strategiche.

# Infrastrutturazione BUL e 5G:interventi in Puglia

Intervento	Stato intervento	Chiusura intervento	Investimento previsto (Mln €)	Note	
<b>Piano di cablaggio delle aree bianche</b>	In corso di realizzazione	Fibra: 2023 FWA: 2022	≈ 34,458	UI "vendibili": 8.822 (31.03.2022)	UI previste: 76.289
<b>Piano voucher alle imprese</b>	In corso di erogazione voucher	15.12.2022 (o esaurimento risorse)	≈ 83,697	Attivato: 5.681.696 € (aggiornamento 30.09.2022)	Prenotato: 1.670.040 € (aggiornamento 30.09.2022)
<b>Italia 1 Giga</b>	Lotto 2 Operatore aggiudicatario: <b>Open Fiber</b>	30.06.2026	≈ 283,731	-	N° civici previsti 644.257
<b>Italia 5 G</b>	Lotto 5* Operatore aggiudicatario: <b>TIM</b>	30.06.2026	≈ 135,032 *	N° siti offerti: 2.053*	
	Lotto 6* Operatore aggiudicatario: <b>INWIT, TIM, Vodafone</b> in RTI	30.06.2026	≈ 56,530 *	N° siti offerti: 243*	
<b>Scuole connesse</b>	Lotto 6** Operatore aggiudicatario: <b>Fastweb</b>	30.06.2026	≈ 19,654 **	-	Sedi previste: 1.217 **
<b>Sanità connessa</b>	Lotto 6** Operatore aggiudicatario: <b>Vodafone</b>	30.06.2026	≈ 37,611 ** (base gara)	-	Sedi previste: 1.164 **
<b>Isole minori</b>	Aggiudicato - 28 aprile 2022	31.12.2028	≈ 45,642 ***	Aggiudicatario: Elettra TLC Proget.: EDS infrastrutture	San Nicola (FG) San Domino (FG)

UI: unità immobiliari

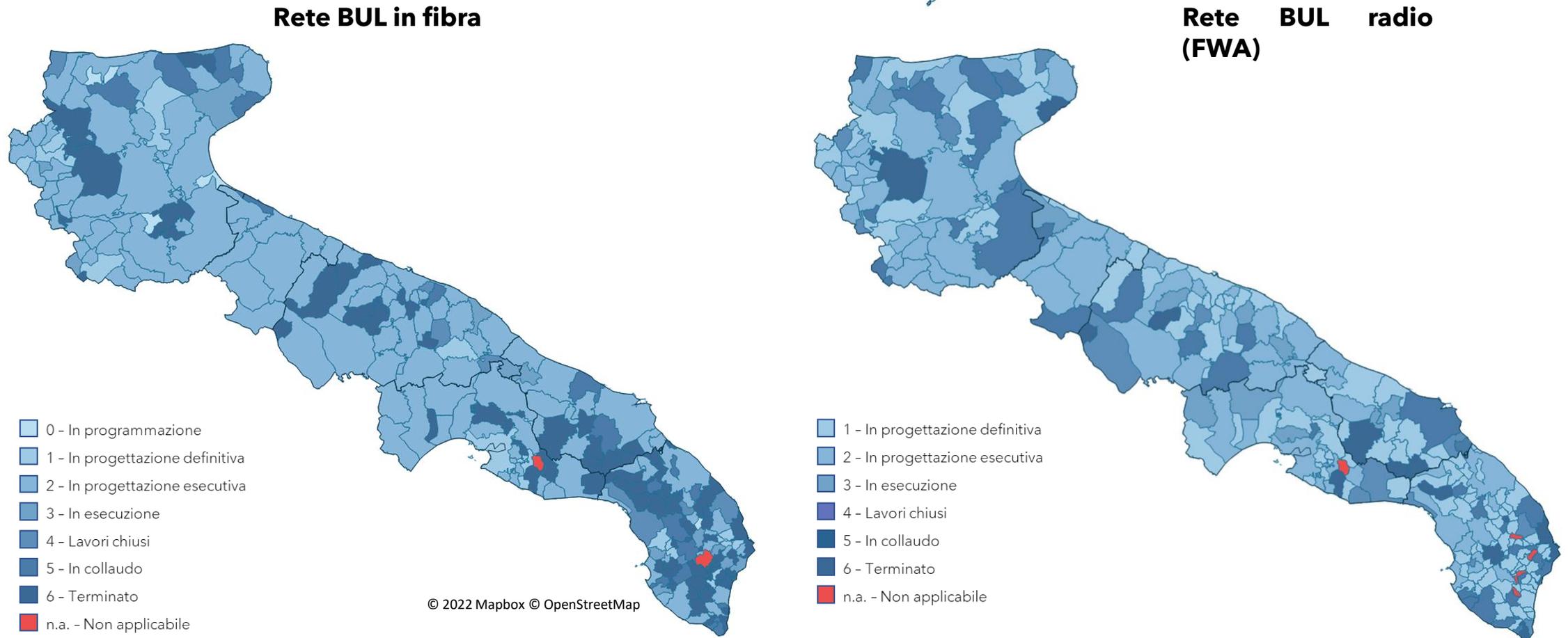
\* Complessivo tra Puglia, Abruzzo, Molise, Campania, Basilicata

\*\* Complessivo tra Puglia, Abruzzo, Molise, Basilicata

\*\*\* Totale per tutte le 21 Isole minori

Fonte: Elaborazione Uniontrasporti su dati MISE

# Il piano di cablaggio delle «aree bianche» in Puglia



Elaborazione Uniontrasporti su dati MISE, 31/03/2022 - Portale del Programma Infrastrutture FdP 2019-2020

## Sguardo di sintesi

Il valore degli **interventi strategici** ricadenti direttamente nel territorio della Puglia ammonta a circa **13 miliardi di euro**. Il totale sale fino a 22,4 miliardi se si considerano i costi non ripartibili di opere sovraregionali come l'adeguamento della direttrice ferroviaria adriatica Bologna - Lecce, la realizzazione della linea AV/AC Napoli - Bari o il potenziamento delle connessioni trasversali con Basilicata, Campania e Calabria.

A questi si aggiungono circa **1,5 milioni di euro** di interventi programmati dalla **Regione Puglia** su fondi PNRR ed altri.

Infine, il terzo filone di investimenti è riconducibile al **Piano Strategico per la Banda Ultralarga** per un valore di circa 700 milioni complessivi destinati ai lotti nei quali la Puglia ricade insieme ad altre regioni.

Un confronto con le opere individuate con priorità 1 nell'indagine Deliver trova diversi punti di concordanza tra quanto richiesto dal territorio e quanto programmato a livello centrale. Un esempio è l'aver inserito tra le opere prioritarie e strategiche il completamento dell'itinerario tra Maglie e Santa Maria di Leuca o l'ammodernamento della linea ferroviaria Adriatica anche se in questo caso, dal basso, vi è una richiesta di fare di più adeguando allo standard per l'alta velocità la tratta che interessa la provincia di Lecce. Discorso analogo si può fare per il potenziamento della SS89 Garganica che ha l'obiettivo di collegare alle reti di trasporto nazionali il Gargano, un'area geograficamente decentrata ma ad alta vocazione turistica e commerciale.

Una richiesta forte del territorio è quella relativa alle interconnessioni tra le diverse modalità di trasporto e il rafforzamento delle infrastrutture per l'intermodalità (variante lungo la SP2 ad Andria, il potenziamento dello scalo ferroviario di Surbo). La programmazione regionale ha previsto risorse per le connessioni di ultimo miglio e interventi di infrastrutturazione logistica.

 <b>Mims</b> Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili	13.140 M€
 <b>REGIONE PUGLIA</b>	1.568 M€
 <b>Piano strategico Banda Ultralarga</b>	696,4 M€

## Sguardo di sintesi

Una lettura di dettaglio delle tabelle riportate in precedenza, evidenzia come la principale criticità siano i tempi di realizzazione, spesso non definiti a causa di processi di valutazione troppo lenti, contenziosi, opposizioni da parte delle comunità locali. E per quegli interventi che si spera di finanziare a valere sul PNRR e sui fondi complementari il 2026 è un limite temporale improrogabile.

Per le opere più urgenti sono stati nominati dei commissari straordinari che hanno il compito accelerare al massimo gli iter progettuali, risolvere le criticità, applicare buone pratiche e assicurare la realizzazione di opere sostenibili dal punto di vista ambientale ed economico.

Le risorse che il PNRR destina alle infrastrutture e di interesse per la Puglia ammontano a 14,23 miliardi di euro, pari al circa il 63% delle risorse complessive per la regione, con 19 misure su 31 da realizzare.

Secondo il monitoraggio del Dipartimento per le politiche di coesione della presidenza del consiglio (Dpcoe), tuttavia, neanche il PNRR è esente da criticità. Infatti nella relazione del 9 marzo 2022 il Dpcoe rileva che alla data del 31 gennaio 2022, 9 amministrazioni titolari su 22 non hanno rispettato l'obbligo di destinare il 40% delle risorse allocabili previste dal PNRR e dal fondo complementare alle regioni del Sud. Tra questi ci sono il Ministero della transizione ecologica, il Ministero del turismo e il Ministero dello sviluppo economico. Criticità che dipendono anche dalla carenza nel PNRR, di meccanismi in grado di compensare efficacemente le difficoltà amministrative e progettuali degli enti locali del Sud, che spesso si trovano svantaggiati nella gestione dei bandi per mancanza di risorse anche umane.



# | Conclusioni

## Analisi swot

L'analisi SWOT che conclude lo studio è la sintesi di quanto è emerso da Deliver e degli investimenti attualmente già in corso e previsti tenuto conto del contesto economico e sociale della regione. Questo tipo di analisi permette di evidenziare: le risorse interne presenti che rappresentano i **punti di forza** su cui investire a beneficio di tutta la regione; le criticità strutturali che rappresentano i **punti di debolezza** su cui intervenire; le **opportunità** che derivano da un migliore uso delle risorse già a disposizione ma anche dalle nuove possibilità offerte dal PNRR e dai fondi collegati; le potenziali **minacce**, ossia degli effetti della mancata applicazione di modifiche sostanziali nella gestione complessiva della tematica infrastrutturale. L'obiettivo è quello di fornire un quadro di lettura schematico delle richieste del territorio rispetto alle misure programmate a tutti i livelli.

<span>S</span> PUNTI DI FORZA	<span>W</span> PUNTI DI DEBOLEZZA
<span>O</span> OPPORTUNITÀ	<span>T</span> MINACCE
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Posizione centrale rispetto ai mercati del Nord Africa e Balcani</li> <li>• Resilienza del sistema imprenditoriale nonostante la carenza di infrastrutture</li> <li>• Vocazione all'export delle imprese</li> <li>• Rapporti commerciali consolidati con l'Albania e altri paesi del versante adriatico.</li> <li>• Presenza in settori innovativi come l'aerospazio, la meccanica e l'agroalimentare</li> <li>• Forte attrattività turistica di aree come il Gargano e il Salento</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Assenza di un numero sufficiente di infrastrutture per l'intermodalità</li> <li>• Distribuzione squilibrata delle infrastrutture stradali e ferroviarie soprattutto nella parte meridionale della regione</li> <li>• Forte utilizzo della modalità stradale per mancanza di alternative ferroviarie adeguate</li> <li>• Mancanza di un coordinamento regionale in termini di governance del sistema infrastrutturale</li> <li>• Alti costi della logistica</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sostenere la formazione nel settore della logistica e del trasporto</li> <li>• Valorizzazione delle infrastrutture esistenti e porre l'attenzione a investimenti in opere calate nel contesto territoriale esistente</li> <li>• Potenziare le interconnessioni e valorizzare i nodi portuali e aeroportuali anche in ottica di specializzazione dei traffici</li> <li>• Potenziare le connessioni con le aree a maggiore vocazione turistica e commerciale</li> <li>• Adottare un approccio che metta insieme imprese, istituzioni e gestori di infrastrutture per un efficace impiego delle risorse economiche disponibili.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Infrastrutture inadeguate ai fabbisogni di imprese e cittadini</li> <li>• Isolamento dalle grandi direttrici di traffico nazionali e internazionali</li> <li>• Spopolamento e impoverimento dei servizi nelle aree interne e lontane dalle direttrici principali</li> <li>• Sofferenza delle imprese esportatrici</li> <li>• Mancanza di attrattività rispetto ai grandi player della logistica</li> <li>• Incapacità di mantenere sul territorio il valore aggiunto generato dalle attività logistiche</li> </ul>

Report realizzato da Unioncamere  
Puglia con il supporto tecnico  
scientifico di

---



UNIONTRASPORTI

