

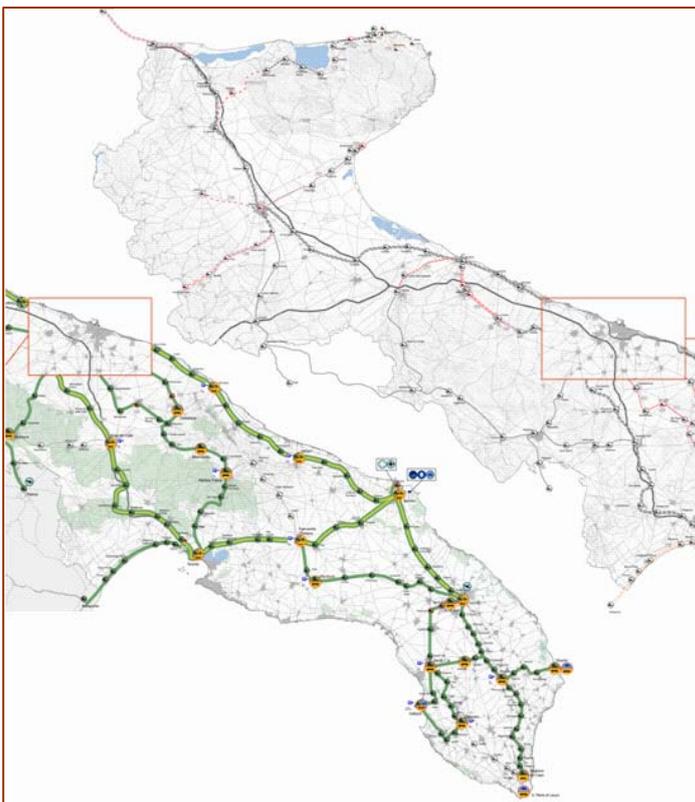


Regione Puglia

Assessorato ai Trasporti e alle Vie di
Comunicazione

Piano Regionale dei Trasporti

Piano Attuativo 2009-2013_Relazione_Sintesi



BOZZA

[1656AT]



Indice

Piano Attuativo 2009-2013_Relazione_SINTESI	1
1 Premessa.....	1
2 Il trasporto stradale	4
2.1 La declinazione progettuale del PRT nel Piano Attuativo per il trasporto stradale	4
2.2 La procedura di valutazione degli interventi e di definizione dello scenario del Piano Attuativo.....	7
2.3 Quadro riepilogativo degli interventi del Piano Attuativo per il trasporto stradale	11
2.3.1 <i>Tabelle di riepilogo con costi distinti per orizzonte e soggetto attuatore</i>	<i>19</i>
2.4 Commento di sintesi alle valutazioni trasportistiche.....	20
2.5 Interventi sulla rete ciclabile	28
2.5.1 <i>Integrazione con la modalità ferroviaria (Bike&Ride).....</i>	<i>29</i>
2.5.2 <i>Investimenti necessari alla realizzazione della rete CY.R.ON.MED.....</i>	<i>29</i>
3 Il trasporto ferroviario	31
3.1 La declinazione progettuale del PRT nel Piano Attuativo per il trasporto ferroviario ..	31
3.2 Il processo di definizione dello scenario di progetto.....	33
3.3 Quadro riepilogativo degli interventi del Piano Attuativo per il trasporto ferroviario....	36
3.3.1 <i>Tabelle di riepilogo con costi distinti per orizzonte e soggetto attuatore</i>	<i>43</i>
4 Il trasporto marittimo.....	45
4.1 La declinazione progettuale del PRT nel Piano Attuativo per il trasporto marittimo ...	45
4.2 Quadro riepilogativo degli interventi del Piano Attuativo per il trasporto marittimo	49
4.2.1 <i>Tabelle di riepilogo con costi distinti per orizzonte temporale e porto</i>	<i>53</i>
5 Il trasporto aereo	55
5.1 La declinazione progettuale del PRT nel Piano Attuativo per il trasporto aereo	55
5.2 Quadro riepilogativo degli interventi del Piano Attuativo per il trasporto aereo.....	58



5.2.1	<i>Tabelle di riepilogo con costi distinti per orizzonte e aeroporto</i>	66
	ERRATA CORRIGE	68



1 Premessa

Il Piano Attuativo infrastrutturale del trasporto stradale, ferroviario, marittimo ed aereo rappresenta un ulteriore passo del processo avviato con l'approvazione della L.R. 16 del 23 giugno 2008 riguardante "Principi, indirizzi, linee di intervento in materia di Piano Regionale dei Trasporti".

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

Il **primo** elemento che ha segnato l'elaborazione della proposta progettuale è legato, come abbiamo detto, al particolare momento che vede la Puglia impegnata sia sul fronte nazionale e comunitario, sia sul fronte squisitamente regionale, in una intensa attività di pianificazione/programmazione ad ampio spettro e nei settori più disparati: Programmazione 2007-2013 dei Fondi Strutturali Comunitari, Documento Regionale di Assetto Regionale (DRAG), Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR), Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR), Pianificazione di Area Vasta (Piani Strategici e Piani Urbani della Mobilità), Programma triennale di Promozione Turistica, Studio di fattibilità del sistema regionale della portualità turistica. Nell'elaborazione dello scenario di Piano si è cercato di cogliere l'opportunità data da questa particolare congiuntura, offrendo un riferimento organico e puntuale alle azioni portate avanti dai differenti soggetti e alle diverse scale territoriali, non solo superando un approccio settoriale ai temi della mobilità, ma anche garantendo un approccio sistemico alla programmazione e progettazione dei sistemi di trasporto nella ricerca di tutte le possibili sinergie ed economie di scala.

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



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

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

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

Relativamente al **trasporto ferroviario**, il Piano, considerata la struttura e gli investimenti in atto sul sistema ferroviario, ne riconosce il ruolo di elemento ordinatore della rete di trasporto pubblico. L'aspetto più innovativo è certamente costituito dalla prefigurazione di un modello di esercizio fondato sulla interoperabilità tra le reti e sulla gerarchizzazione dei servizi ferroviari passeggeri. Le peculiarità del sistema insediativo regionale consentono infatti alla ferrovia di esprimere pienamente le proprie

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



potenzialità come servizio ferroviario regionale in grado di collegare tra loro le principali polarità della Puglia, come servizio ferroviario territoriale che nelle diverse province rappresenta il sistema strutturante del TPL, come servizio ferroviario metropolitano nell'area metropolitana di Bari ma anche, attraverso il ricorso a nuove tecnologie, in altre realtà della regione.

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

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

Infine il Piano pone le condizioni anche per un rilancio ed un potenziamento del TPL su gomma a cui assegna un ruolo strategico e totalmente integrato con quello ferroviario. Lasciando al PTS gli aspetti di riorganizzazione della rete dei servizi, il Piano attuativo delle infrastrutture delle quattro modalità, si occupa di focalizzare le correlazioni esistenti tra organizzazione dei servizi, ripensati anch'essi in un'ottica di gerarchizzazione, e interventi infrastrutturali complementari alle diverse scale territoriali: nodi di scambio ferro-gomma e gomma-gomma.



2 Il trasporto stradale

2.1 La declinazione progettuale del PRT nel Piano Attuativo per il trasporto stradale

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

Tabella 1. Livelli gerarchici e standard di riferimento per la viabilità di interesse regionale.

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

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



Per quanto riguarda la viabilità di collegamento regionale-nazionale, la priorità è stata assegnata al completamento e alla messa in sicurezza dei grandi itinerari SNIT di raccordo con le regioni limitrofe, di accesso ai porti e agli aeroporti, prevedendo esplicitamente che tratti di viabilità urbana possano essere annoverati tra gli elementi di questo livello gerarchico qualora essi costituiscano la soluzione dell'“ultimo miglio” per l'accessibilità a poli principali di trasporto accordando, in quest'ultimo caso, la preferenza alla capacità dell'infrastruttura piuttosto che alla velocità di percorrenza.

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

Relativamente al rango di rete regionale di accessibilità secondaria, il Piano Attuativo ha dato priorità alla realizzazione di quegli interventi che rappresentano veri e propri assi ordinatori di sistemi territoriali a valenza strategica sotto il profilo ambientale, paesaggistico e turistico.

Nel Gargano, nel Subappennino, nella Murgia e nel Salento sono state individuate alcune infrastrutture da progettare con criteri innovativi che sappiano coniugare esigenze di capacità di deflusso, sicurezza e rapporto con il contesto attraversato. Tali infrastrutture sono state concepite in modo da privilegiare il raccordo con la viabilità locale e la diffusione capillare dei flussi di mobilità.

Il Piano Attuativo ha individuato anche le aree in cui, su proposta degli Enti competenti, promuovere l'individuazione e la rifunzionalizzazione di viabilità locali d'interesse regionale in quanto a servizio di aree di particolare valore turistico ed ambientale. Per questa prima attuazione sono stati individuati 17 ambiti:

- Parco del Gargano-Foresta Umbra
- Laghi di Lesina e Varano
- Monti Dauni Settentrionali-Territorio di Celenza Fortore
- Monti Dauni Meridionali-Territori di Faeto, Accadia
- Saline di Margherita di Savoia
- Parco dell'Ofanto
- Parco dell'Alta Murgia-Area di Castel del Monte
- Parco dell'Alta Murgia-Territorio di Altamura
- Valle d'Itria (area di Castellana)



- Area costiera di San Cataldo-San Foca
- Laghi Alimini
- Area costiera di Santa Cesarea
- Area costiera di Gallipoli-Santa Caterina
- Area costiera di Porto Cesareo
- Area di Santa Maria di Leuca

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

La procedura seguita nelle valutazioni ha visto come primo passo la ricostruzione del funzionamento della rete stradale extraurbana regionale allo stato attuale in modo da evidenziare le criticità e verificare la capacità descrittiva del modello. Successivamente si è proceduto da un lato alla proiezione della domanda di trasporto e, dall'altro, all'implementazione delle opere in corso di realizzazione o già integralmente finanziate che hanno concorso a definire lo scenario di Riferimento. Rispetto a questo scenario sono state effettuate una serie di valutazioni tese ad individuare le criticità residue o emergenti sulla base di una proiezione della crescita della domanda di trasporto a livello regionale. Per la ricostruzione dello scenario di riferimento sono stati presi in considerazione esclusivamente quegli interventi che interessano la **viabilità di interesse regionale** secondo la definizione data dalla Legge 16/2008 del PRT²; il Piano assume che le valutazioni e le relative procedure di attuazione degli interventi previsti sulla viabilità provinciale o comunale che non presentano una valenza strategica per la dimensione regionale, che pure sono stati censiti e riportati nel quadro programmatico-progettuale, vengano interamente rimesse alla **competenza provinciale**, fermo restando l'impegno da parte della Regione nel portare a compimento i procedimenti in corso relativi a progettazioni per cui è già stato stanziato un finanziamento regionale a seguito di deliberazioni e accordi vigenti.

La valutazione di ulteriori interventi già programmati ovvero di nuove ipotesi formulate dal Piano Attuativo sono state valutate singolarmente inserendole di volta in volta in uno scenario di base per le valutazioni che si caratterizza per il fatto che contiene tutte le opere stradali dello scenario di riferimen-

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



to, che come detto in precedenza sono quelle di certa attuazione, e la rete ferroviaria regionale completamente ammodernata ed in grado di offrire un contributo significativo al riequilibrio modale del trasporto di persone tra strada e rotaia. Tale scelta è una diretta conseguenza degli obiettivi cardine del PO FESR secondo cui è prioritaria *“la creazione di un sistema di trasporto pubblico a scala regionale integrato in termini di reti, servizi e tariffe realmente attrattivo per svariati segmenti di utenza, in grado di ottimizzare l'uso delle modalità di trasporto esistenti secondo le intrinseche funzioni e caratteristiche”*.

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

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

Il Piano attuativo per il trasporto stradale ha definito infine la fasatura di realizzazione degli interventi stradali sulla base delle priorità d'intervento, di una loro eventuale consequenzialità, della maturità tecnico progettuale e, naturalmente, dei tempi tecnici di costruzione in funzione della complessità delle opere da realizzare.

Gli interventi del primo step di attuazione denominato “riferimento” sono quelli attualmente in costruzione o per i quali la maturità tecnico-progettuale, la copertura economica e la durata del cantiere sono tali da rendere possibile la realizzazione entro il prossimo triennio. Il secondo step, denominato “2013”, prevede la realizzazione di quegli interventi che pur non avendo copertura finanziaria sono giudicati prioritari e che presentano caratteristiche tali da rendere credibile una previsione di completamento delle opere entro il 2013.

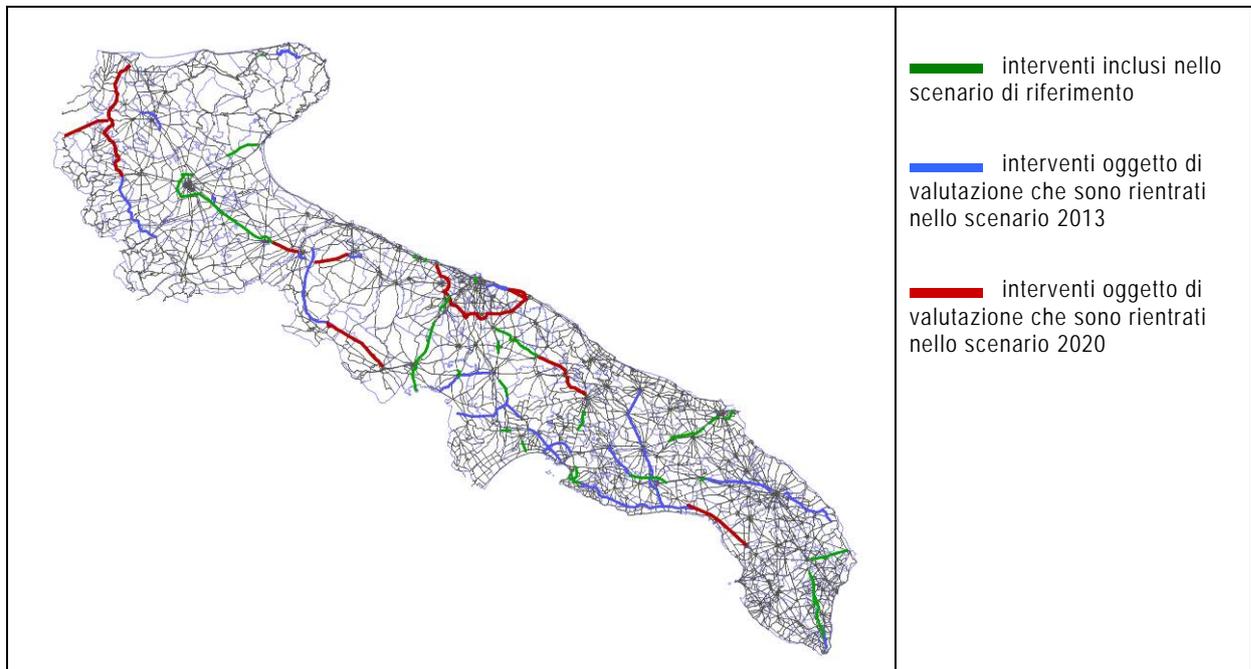
L'ultimo step denominato “2020”, riguarda il completamento di infrastrutture le cui caratteristiche e il cui impegno finanziario sono tali da rendere ragionevole la previsione di un completamento entro l'orizzonte temporale del 2020.

2.2 La procedura di valutazione degli interventi e di definizione dello scenario del Piano Attuativo

L'approccio metodologico impiegato per la determinazione del grado di priorità degli interventi ha previsto i seguenti passi:

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

Una rappresentazione completa degli interventi sottoposti a simulazione e successivamente inclusi negli scenari di progressiva realizzazione del Piano Attuativo è riportata nell’immagine seguente.



Per la scelta dei criteri di selezione delle priorità di intervento si è fatto riferimento all’Art. 15 della L.R. 16 del 23 Giugno 2008 “Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di Piano Regionale dei Trasporti”.

I criteri previsti dalla legge regionale sono stati declinati in indicatori di beneficio o di costo, che sono stati calcolati per ognuno dei 29 microscenari alternativi. La media, opportunamente pesata, di questi indicatori ha fornito il grado di priorità dei singoli interventi e, di conseguenza, ha contribuito alla definizione della loro fasatura.



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

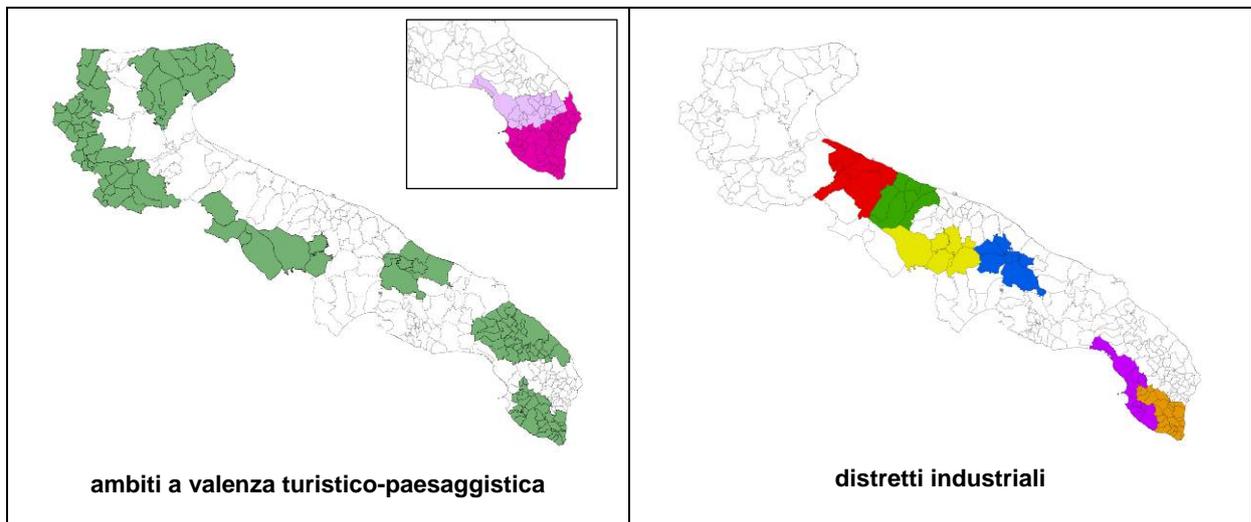
Tabella 2 criteri-indicatori

Criteri		Indicatori	Tipo	Peso degli indicatori di beneficio	Peso per criterio
a	valenza strategica dell'intervento rispetto alla programmazione regionale, nazionale ed europea	valenza strategica dell'intervento rispetto alla programmazione regionale, nazionale ed europea	beneficio	15%	15%
b	contributo dell'intervento all'integrazione e al completamento di sistemi di mobilità locali, regionali e sovraregionali e delle loro interconnessioni	riduzione del tempo medio di percorrenza dall'area di influenza dell'intervento verso i poli del trasporto e la rete primaria	beneficio	5%	15%
		riduzione del tempo medio di percorrenza dall'area di influenza dell'intervento verso il/i capoluoghi provinciali	beneficio	10%	
c	supporto alla connettività e alla coesione territoriale (riduzione del fenomeno di marginalizzazione, accessibilità, ...)	riduzione del tempo medio di percorrenza nell'area di influenza dell'intervento	beneficio	5%	15%
		riduzione del tempo medio di percorrenza dall'area di influenza dell'intervento verso i distretti industriali/turistici/paesaggistici	beneficio	10%	
d	maturità tecnico-progettuale dell'intervento	maturità tecnico-progettuale dell'intervento	beneficio	5%	15%
e	costo e copertura finanziaria dell'intervento	copertura dell'intervento	beneficio	10%	
		costo dell'intervento	costo		
f	impatto trasportistico dell'intervento sul sistema stradale (miglioramento del livello di servizio, domanda potenziale servita, ...) e rispetto alle interazioni con il sistema complessivo della mobilità (integrazione/competizione con le altre modalità)	numero di veicoli che utilizzano l'intervento	beneficio	5%	30%
		aumento del numero di veicoli sulla sezione di massimo carico	beneficio	5%	
		aumento della velocità media di percorrenza sulla rete di influenza	beneficio	10%	
		integrazione/competizione con la rete autostradale: aumento delle percorrenze sulla rete autostradale di influenza	beneficio	5%	
		integrazione/competizione con la rete ferroviaria: aumento delle percorrenze sulla rete ferroviaria di influenza	beneficio	5%	
g	impatto dell'intervento sulla sicurezza stradale (riduzione dei fattori del rischio e delle cause passive di incidentalità)	costo sociale al Km dell'infrastruttura attuale in € $[(n^{\circ} \text{morti} * 1.394.433) + (n^{\circ} \text{feriti} * 39.894,20)]$; nel caso di nuove realizzazioni si considererà il costo sociale dell'infrastruttura che attualmente assorbe i flussi destinati al nuovo asse	beneficio	10%	10%

In particolare sono stati estratti dal modello di simulazione gli indicatori relativi ai criteri *b*, *c* e *f*.

Per determinare il contributo di un intervento al completamento/integrazione di sistemi di mobilità e il supporto alla connettività e alla coesione territoriale, è stata valutata la riduzione dei tempi di accesso dall'area di influenza dell'intervento verso quattro categorie di sistemi-poli/aree individuati come significativi:

1. **sistemi/poli del trasporto:** A14, A16; aeroporti di Bari e Brindisi; porti di Manfredonia, Bari, Brindisi, Taranto;
2. **capoluoghi provinciali,**
3. **distretti industriali** (cfr. immagine seguente),
4. **ambiti a valenza turistico-paesaggistica** (cfr. immagine seguente).

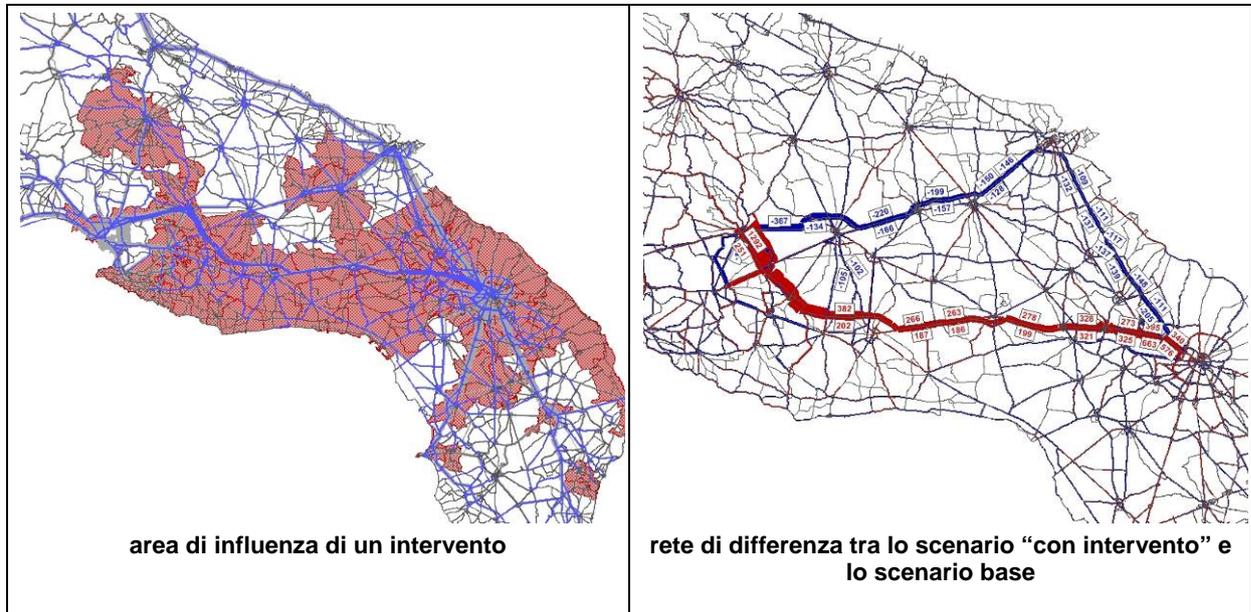


Per valutare l'impatto trasportistico dello stesso intervento, sono state analizzate le differenze tra lo scenario di progetto "con intervento" e lo scenario di progetto base, in termini di percorrenze, tempi spesi sulla rete, distribuzione dei flussi e livelli di servizio. Tra gli indicatori di impatto trasportistico rientra il livello di competitività o di integrazione dell'intervento rispetto alla rete autostradale e alla rete ferroviaria.

Si sottolinea che gli indicatori di natura trasportistica non fanno riferimento all'intero territorio regionale; sono state infatti definite, per ogni scenario:

- l'**area di influenza**, ossia l'insieme delle zone di traffico per le quali il traffico generato che utilizza l'intervento è maggiore all'1% della popolazione residente,

- la **rete di influenza**, ossia l'insieme degli archi per cui la differenza tra i flussi calcolati nello scenario di progetto con intervento ed in quello di progetto base è superiore a 30 veicoli in valore assoluto.



2.3 Quadro riepilogativo degli interventi del Piano Attuativo per il trasporto stradale

Nella tabella sottostante è riportato un quadro di tutti gli interventi previsti dal Piano Attuativo sulla rete stradale. Gli interventi sono **classificati in base all'orizzonte temporale di presumibile entrata in esercizio** sulla base della maturità tecnico-progettuale, della complessità dell'opera e del riconosciuto grado di priorità risultante dalle valutazioni effettuate. Le categorie riportate in tabella nel campo "Orizzonte temporale" sono:

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



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

Codice intervento	Denominazione intervento	Standard previsto (art. 2 D. Lgs. 30/4/1992)	Maturità tecnico-progettuale	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Soggetto attuatore	Orizzonte temporale
s101	SSV del Gargano Prolungamento da Vico a Peschici al Tipo C	Tipo C	Studio di fattibilità	90.000.000	21.197.237	ANAS	2013
s181	SSV del Gargano Prolungamento da Peschici a Vieste al Tipo C	Tipo C	Studio di fattibilità	90.000.000	0	ANAS	2020
s183b	SR1 Realizzazione tratto tra inrezezione con SP10 e Poggio Imperiale al Tipo C	Tipo C	Studio di fattibilità	60.000.000	0	Regione	2020
s183a	SR1 Realizzazione tratto tra Bovino e intersezione con SP10 al Tipo C	Tipo C	Studio di fattibilità	130.000.000	0	Regione	2013
s191	SS17dir Realizzazione Lungo Fortore-Piano dei Limiti al Tipo C	Tipo C	Previsione subordinata a Studio di Fattibilità	64.000.000	0	Regione	2020
184R	SS16 Realizzazione della tangenziale est di San Severo al Tipo C	Tipo C	Studio di fattibilità	36.000.000	0	ANAS	2013
s105	SS 89. Razionalizzazione viabilità per San Giovanni Rotondo 1° stralcio	Tipo B	Progetto Definitivo	57.658.000	57.658.000	ANAS	Riferimento
s110	SS16 Tangenziale Ovest di Foggia - Progetto per il Recupero funzionale - 2° Lotto dal casello autostradale al km 676+700	Tipo B	Progetto Preliminare	55.280.000	55.280.000	ANAS	Riferimento
s111	SS16 Tangenziale Ovest di Foggia - Progetto per il Recupero funzionale - 1° Lotto dal km 676+700 al km 683+700	Tipo B	Progetto Preliminare	53.774.000	53.774.000	ANAS	Riferimento
s112	SS16 Tangenziale Ovest di Foggia - Progetto per il Recupero funzionale - 3° Lotto dal km. 683+700 all'innesto con il 1° Lotto della Foggia-Cerignola	Tipo B	Progetto Preliminare	27.630.000	27.630.000	ANAS	Riferimento
s193	SS16 Tangenziale Est di Foggia - aeguamento e messa in sicurezza	Tipo B	Progettazione da attivare	18.000.000	0	ANAS	2013



Codice intervento	Denominazione intervento	Standard previsto (art. 2 D. Lgs. 30/4/1992)	Maturità tecnico-progettuale	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Soggetto attuatore	Orizzonte temporale
s113	SS 16 "Adriatica". Tronco: Foggia-Cerignola. Lavori di ammodernamento del tratto con ampliamento della sezione da due a quattro corsie. 1° lotto Foggia-Incoronata (Km 682+000 e 690+000).	Tipo B	Lavori in corso	29.800.000	29.800.000	ANAS	Riferimento
s114	SS 16. Foggia-Cerignola - 2° Lotto	Tipo B	Progetto esecutivo	43.380.000	43.380.000	ANAS	Riferimento
s115	SS 16. Foggia-Cerignola - 3° Lotto	Tipo B	Progetto Esecutivo	40.280.000	40.280.000	ANAS	Riferimento
s185; s192	A14 Realizzazione del nuovo casello Foggia Sud e della bretella di collegamento con SS16	Tipo A-Tipo B	Progettazione da attivare	17.000.000	0	Regione	2013
s203	SP 130 Trani-Andria Lavori ammodernamento, allargamento piano viabile e relative pertinenze; risoluzione intersezione con SP 168 a livelli sfalsati; demolizione e ricostruzione del sottopasso dell'autostrada A14	Tipo B	Progetto Preliminare	16.131.655	16.131.655	Regione	Riferimento
s292a	SP231 Adeguamento dal confine provinciale Foggia-Bari ad Andria: potenziamento delle circoscrizioni di Canosa e Andria al Tipo D	Tipo D	Progettazione da attivare	50.000.000	0	Regione	2013
s292b	SP231 Adeguamento dal confine provinciale Foggia-Bari ad Andria: potenziamento delle tratte extraurbane al Tipo B	Tipo B	Progettazione da attivare	50.000.000	0	Regione	2020
s202; s231	SR6 Adeguamento e completamento della SR6 da Canosa a Spinazzola al Tipo B (eventuale variante di Minervino Murge al Tipo C)	Tipo B/Tipo C	Lavori in corso sospesi	30.000.000	30.000.000	Regione	2013
s201	SR6 Adeguamento e completamento da Spinazzola a Gravina di Puglia al Tipo C	Tipo C	Studio di fattibilità	51.646.000	0	Regione	2020



Codice intervento	Denominazione intervento	Standard previsto (art. 2 D. Lgs. 30/4/1992)	Maturità tecnico-progettuale	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Soggetto attuatore	Orizzonte temporale
s204	SS16 Completamento delle aste di collegamento tra SS 16 e la litoranea (ex SS 16) a nord ed a sud di Molfetta e Giovinazzo tra il Km 774+200 e il Km 785+600	Tipo C	Progetto Definitivo	14.970.000	14.970.000	ANAS	Riferimento
s291	Adeguamento e completamento funzionale dell'itinerario Giovinazzo-Bitonto-Bitetto-Adelfia-Rutigliano-Mola al Tipo C (Poligonale esterna di Bari)	Tipo C	Previsione subordinata a Studio di Fattibilità	110.000.000	0	Regione	2020
s213	Variante esterna alla SP 206 Circonvallazione di Bitetto tra la SP 87 Palo-Bitetto e la SP 1 Bitetto-Grumo (Da integrare con s291)	Tipo C	Progetto Preliminare	3.616.457	3.616.457	Regione	Riferimento
s220	Strada di collegamento tra aree PIP in agro di Adelfia (Da integrare con s291)	Tipo C	Studio di Fattibilità	4.000.000	4.000.000	Regione	Riferimento
s221	con s291: SP 84 Adelfia-Rutigliano. Lavori di ampliamento e ristrutturazione funzionale del tronco di collegamento di Rutigliano con la SS 100-1° stralcio (Da integrare con s291)	Tipo C	Progetto Preliminare	6.098.740	6.098.740	Regione	Riferimento
s205	SP 231 Adeguamento funzionale e messa in sicurezza nell'area di Bitonto	Tipo B	Progetto Preliminare	17.726.000	17.726.000	Regione	Riferimento
s207	SS96 Intervento di completamento funzionale ai fini della sicurezza stradale tronco Modugno-Bari e realizzazione del collegamento funzionale con la Tangenziale di Bari	Tipo B	Progettazione da attivare	25.000.000	0	ANAS	2013
s209	Asse viario cittadino di Bari-Terza mediana Bis	Tipo D	n/d	100.000.000	100.000.000	Regione	Riferimento



Codice intervento	Denominazione intervento	Standard previsto (art. 2 D. Lgs. 30/4/1992)	Maturità tecnico-progettuale	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Soggetto attuatore	Orizzonte temporale
s210	Bari: attraversamento ferroviario Asse Nord-Sud Il Lotto	Tipo D	Progetto Preliminare	32.020.330	32.020.330	Regione	Riferimento
s296	Collegamento camionale Porto di Bari-SS16	Tipo D	Previsione subordinata a Studio di Fattibilità	115.000.000	0	Regione	2020
s233	Completamento dell'asse di PRG di collegamento diretto tra l'Area di Sviluppo Industriale e l'Interporto Regionale della Puglia con la SS16	Tipo D	Progetto preliminare	14.000.000	14.000.000	Regione	Riferimento
s214	SS 96 Progetto dei lavori di ammodernamento con adeguamento alla sez. III CNR del tronco fine Variante di Toritto-Modugno (tra km 105+705 e il km 114+750), compreso la Variante di Palo del Colle	Tipo B	Progetto Definitivo	76.439.000	76.439.000	ANAS	Riferimento
s215	SS 96. Progetto dei lavori di ammodernamento con adeguamento alla sez. III CNR del tronco Altamura inizio variante Toritto - 1° e 2° stralcio	Tipo B	Progetto Definitivo	92.000.000	92.000.000	ANAS	Riferimento
s216	SS 96 - 99. Tronco Matera-Altamura. Progetto dei lavori di adeguamento alla sez. III CNR. Lotto 1° - SS 96 dal Km 85+000 (inizio variante di Altamura) al km 81+300 (innesto SS 99)	Tipo B	Progetto Esecutivo	28.591.000	28.591.000	ANAS	Riferimento
s217	SS 96-99. Tronco Matera-Altamura. Progetto dei lavori di adeguamento alla sez. III CNR. Lotto 2° - SS 99 dall'innesto SS 96 (Km 81+300) al Km 10+150	Tipo B	Progetto Esecutivo	23.142.000	23.142.000	ANAS	Riferimento
s212	SS16 Realizzazione della Variante alla Tangenziale di Bari tra Sant'Anna e Torre a Mare al Tipo B	Tipo B	Progetto Preliminare da adeguare	80.000.000	0	ANAS	2013



Codice intervento	Denominazione intervento	Standard previsto (art. 2 D. Lgs. 30/4/1992)	Maturità tecnico-progettuale	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Soggetto attuatore	Orizzonte temporale
s293	SS16 Realizzazione della Variante alla Tangenziale di Bari tra Torre a Mare e Mola di Bari al Tipo B	Tipo B	Progettazione da attivare	40.000.000	0	ANAS	2020
s295	Collegamento mediano Murgia-Matera-Pollino, adeguamento della tratta Matera-Sant'Eramo in Colle-Gioia del Colle al Tipo C	Tipo C	Progetto preliminare	31.700.000	0	ANAS	2013
s219	SS 171-271. Variante esterna abitato di Sante-ramo in Colle - 1° e 2° Stralcio	Tipo C	Progetto Esecutivo in fase di redazione	50.600.000	50.600.000	ANAS	Riferimento
s223	SS 172. Progetto dei lavori di adeguamento alla sez. IV CNR del tronco Casamassima-Putignano	Tipo C	Progetto Preliminare	50.000.000	50.000.000	ANAS	Riferimento
s224; s308	SS172 Adeguamento del tratto da Putignano a Martina Franca al Tipo C	Tipo C	Progetto preliminare	103.488.461	6.441.847	ANAS	2020
s222	SS 100. Tronco BA-TA - Completamento funzionale e messa in sicurezza tra i km 27+200 e 44+500	Tipo B	Progetto Definitivo	28.305.000	28.305.000	ANAS	Riferimento
s391	SS100 Completamento dell'adeguamento al Tipo B in territorio provinciale tarantino	Tipo B	Progettazione da attivare	45.600.000	0	ANAS	2013
s302a; s382	SS7-SP23 Potenziamento del collegamento Matera-Castellaneta-San Basilio-Mottola-Taranto, con adeguamento al Tipo C	Tipo C	Progettazione da attivare	126.418.601	0	ANAS	2013
s303	SS7 Itinerario Bradanico Salentino. Progetto dei lavori per il completamento del tronco Taranto-Matera. 1° lotto Taranto - Massafra	Tipo C	Progetto preliminare da rimodulare	10.000.000	10.000.000	ANAS	Riferimento
s304	SS 7 Progetto dei lavori per la costruzione dell'asta di raccordo tra la SS7 (Km 621+000) e l'autostrada A/14, in comune di Palagianello	Tipo C	Progetto Esecutivo in fase di redazione	10.846.000	10.846.000	ANAS	Riferimento



Codice intervento	Denominazione intervento	Standard previsto (art. 2 D. Lgs. 30/4/1992)	Maturità tecnico-progettuale	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Soggetto attuatore	Orizzonte temporale
s305; s306	Realizzazione della tangenziale extraurbana di Taranto al Tipo B	Tipo B	Progetto Definitivo	54.009.000	0	Regione	2013
s307	SS 7-SS 106 Dir. Ammodernamento del collegamento della 106 dir e del casello Autostradale di Taranto con la S. S. 106	Tipo B	Progetto Esecutivo	24.403.804	24.403.804	ANAS	Riferimento
s310	SS 172. Adeguamento ed ammodernamento in sede della 4a corsia Orimini superiore	Tipo B	Progetto Esecutivo	19.895.000	19.895.000	ANAS	Riferimento
s313	Lavori di sistemazione, ammodernamento e manutenzione straordinaria della rete viaria in provincia di Taranto relativa all'aeroporto di Grottaglie	Tipo C	Progetto Preliminare	12.000.000	12.000.000	Regione	Riferimento
s315	SS 7 ter. Progetto per il completamento funzionale del II stralcio (Sava-Manduria)	Tipo B	Progetto Definitivo	53.620.000	53.620.000	ANAS	Riferimento
s501; s383	SS7ter-SP86 Adeguamento SS7ter Lecce-San Pancrazio e SP86 Sava-Grottaglie al Tipo B (asse veloce Taranto-Lecce)	Tipo B	Progetto definitivo da aggiornare	193.823.000	0	ANAS	2013
s407	SS 7 ter. Completamento funzionale della variante di S. Pancrazio Salentino	Tipo B	Progetto Definitivo in fase di redazione	25.540.000	25.540.000	ANAS	Riferimento
s317Ra	Strada litoranea interna da Talsano ad Avetrana al Tipo C – Realizzazione Lotto 1 tratta Talsano-Marina di Pulsano, Lotto 3 da rotatoria per Manduria a svincolo Avetrana-Nardò	Tipo C	Progettazione Preliminare da adeguare	70.600.000	65.800.000	Regione	2013
s502a	SP359 Nardò-Avetrana Adeguamento della al Tipo C – Lotto 1 da svincolo Litoranea Interna a svincolo SP112	Tipo C	Progettazione da attivare	21.000.000	1.250.000	Regione	2013



Codice intervento	Denominazione intervento	Standard previsto (art. 2 D. Lgs. 30/4/1992)	Maturità tecnico-progettuale	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Soggetto attuatore	Orizzonte temporale
s317Rb	Strada litoranea interna da Talsano ad Avetrana al Tipo C – Realizzazione Lotto 2 da Marina di Pulsano a rotatoria per Manduria	Tipo C	Progettazione Preliminare da adeguare	51.800.000	0	Regione	2020
s502b	SP359 Nardò-Avetrana Adeguamento della al Tipo C – Lotto 2 da svincolo SP112 a Nardò	Tipo C	Progettazione da attivare	16.250.000	0	Regione	2020
s312; s404	P22-SP26-SP54-SP96-SP137 Adeguamento dell'itinerario Ostuni-Ceglie Messapica-Francavilla Fontana-Manduria-SP Tarantina al Tipo C	Tipo C	Progettazione da attivare	38.000.000	22.100.000	Regione	2013
s416	Completamento e miglioramento della viabilità della z.i. di Brindisi a supporto del bacino logistico portuale industriale di Costa Morena	Tipo D	Progetto Definitivo	2.500.000	2.500.000	Regione	Riferimento
s508	SS 16. Lavori di ammodernamento del tronco Maglie-Otranto	Tipo B	Progetto Definitivo	80.187.694	80.187.694	ANAS	Riferimento
s509	Ampliamento della SS275 a quattro corsie da Maglie a intersezione con SP210 Alessano-Marina di Novaglie (con la realizzazione in variante a quattro corsie fra Montesano Salentino e l'incrocio con la SP210)	Tipo B - Strada parco	Progetto Definitivo	153.213.000	153.213.000	ANAS	Riferimento
s513	SR8 Adeguamento e realizzazione della tratta Lecce-Meledugno al Tipo C	Tipo C	Progetto definitivo	57.207.931	0	Regione	2013
s510	SS275 Adeguamento tra Alessano e Santa Maria di Leuca al tipo C	Tipo C	Progettazione da attivare	4.500.000	0	Regione	2013



2.3.1 TABELLE DI RIEPILOGO CON COSTI DISTINTI PER ORIZZONTE E SOGGETTO ATTUATORE

Tabella di riepilogo con costi distinti per orizzonte temporale

Orizzonte temporale	Costo totale (€)	Risorse disponibili (€)	Risorse residue da reperire (€)
Riferimento	1.257.647.680	1.257.647.680	0
2013	1.118.858.532	140.347.237	978.511.295
2020 (*)	760.184.461	6.441.847	753.742.614
Totale	3.136.690.673	1.404.436.764	1.732.253.909
Totale - riferimento	1.879.042.993	146.789.084	1.732.253.909

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

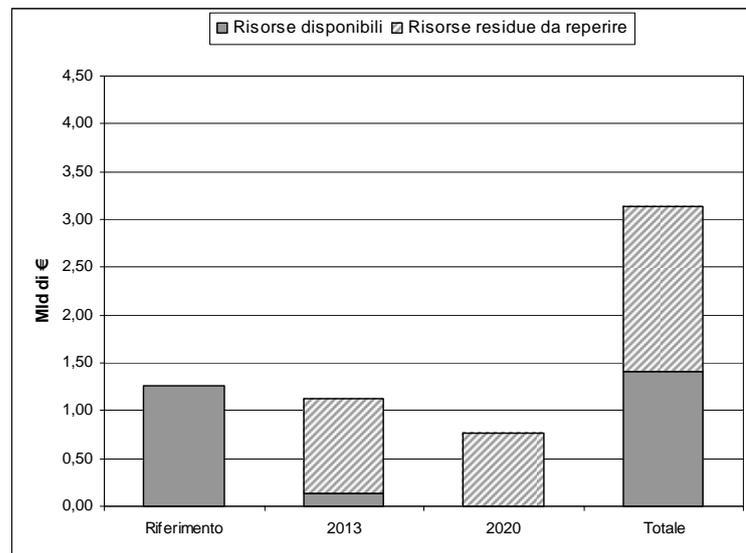


Grafico 1. Riepilogo dei costi e delle risorse disponibili distinti per orizzonte temporale.

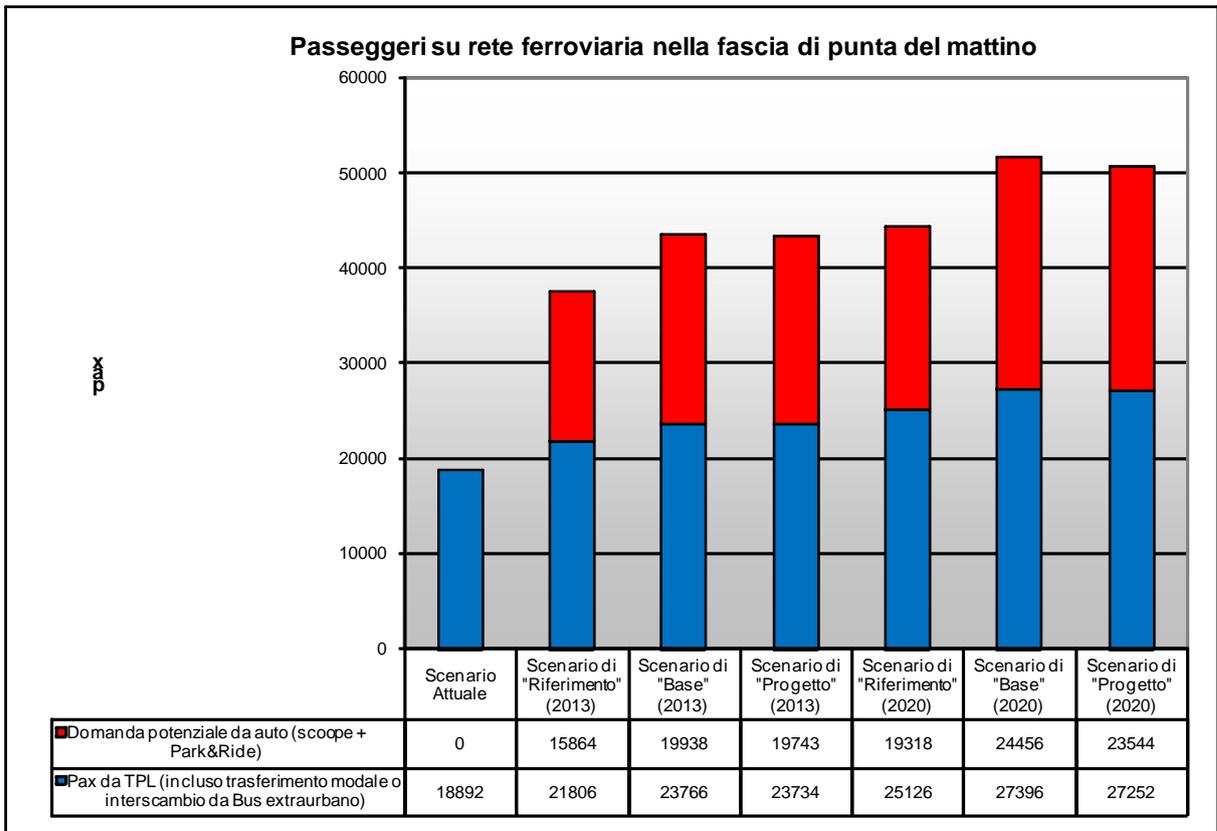
Tabella di riepilogo con costi distinti per orizzonte e soggetto attuatore

Orizzonte temporale	Costo totale (€)		Risorse disponibili (€)		Risorse residue da reperire (€)	
	ANAS	Regione	ANAS	Regione	ANAS	Regione
Riferimento	1.049.554.498	208.093.182	1.049.554.498	208.093.182	0	0
2013	646.541.601	472.316.931	21.197.237	119.150.000	625.344.364	353.166.931
2020 (*)	233.488.461	526.696.000	6.441.847	0	227.046.614	526.696.000
Totale	1.929.584.560	1.207.106.113	1.077.193.582	327.243.182	852.390.978	879.862.931
Totale - riferimento	880.030.062	999.012.931	27.639.084	119.150.000	852.390.978	879.862.931

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

2.4 Commento di sintesi alle valutazioni trasportistiche

Il primo dato che viene preso in considerazione, in accordo con la metodologia seguita nelle valutazioni dei singoli macrointerventi stradali, riguarda la domanda potenziale su ferrovia derivante da trasferimento modale da auto privata nei diversi scenari e ai differenti orizzonti temporali. Obiettivo prioritario del PRT è infatti quello di elaborare uno scenario caratterizzato da un'elevata integrazione modale evitando forme di palese competizione tra trasporto individuale e trasporto collettivo.



A fronte di una domanda attuale soddisfatta che nella fascia di punta del mattino ammonta a circa 19.000 pax, negli scenari futuri si assiste ad un incremento della domanda su ferrovia derivante da trasporto pubblico, generata, quindi, da utenti che scelgono il trasporto su ferro sin dall'origine del proprio spostamento, magari in sostituzione del bus, ovvero effettuano interscambio sempre da autobus lungo il proprio percorso quando il costo generalizzato dello spostamento (incluso tempi e discomfort per il trasbordo) risulti essere inferiore. Questo comportamento degli utenti presuppone l'esistenza di un'integrazione tariffaria ed un coordinamento degli orari su base regionale. Dal grafico è possibile notare che, anche nell'ipotesi di non intervenire nella direzione di un riordino della rete dei trasporti au-

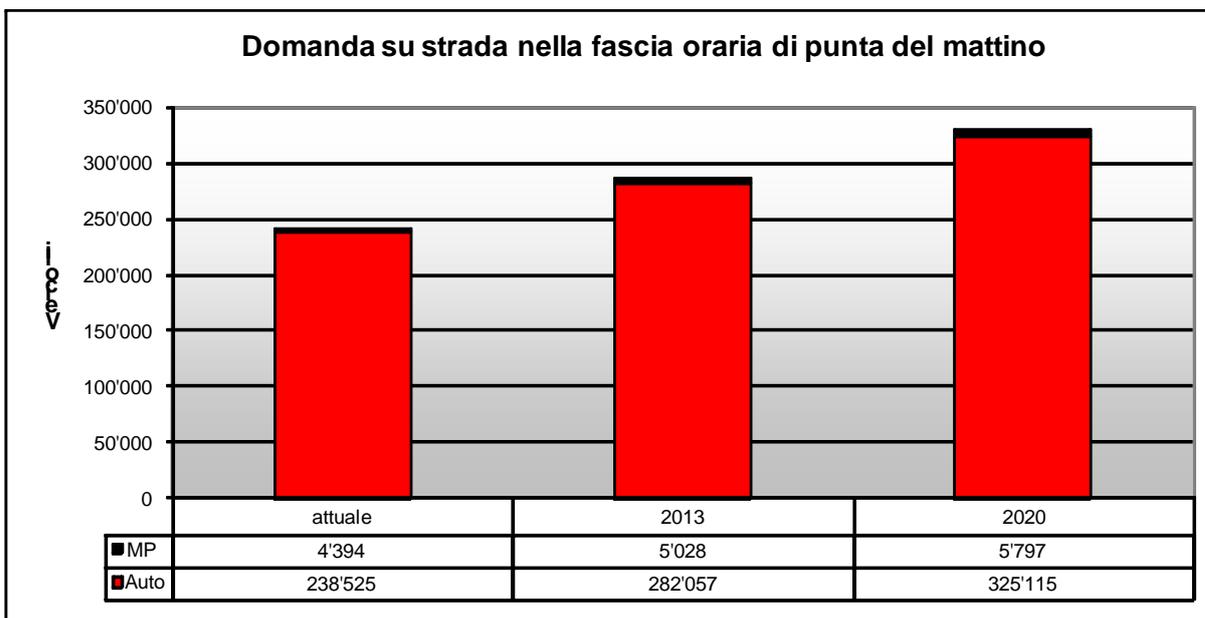


tomobilistici, il che peraltro sarà assolutamente indispensabile in sede di PTS, il trasporto su ferro è in grado di “catturare” domanda dal TPL su gomma laddove lunghezza dei percorsi e penetrazioni in aree urbane congestionate rendano il trasporto su ferro particolarmente competitivo.

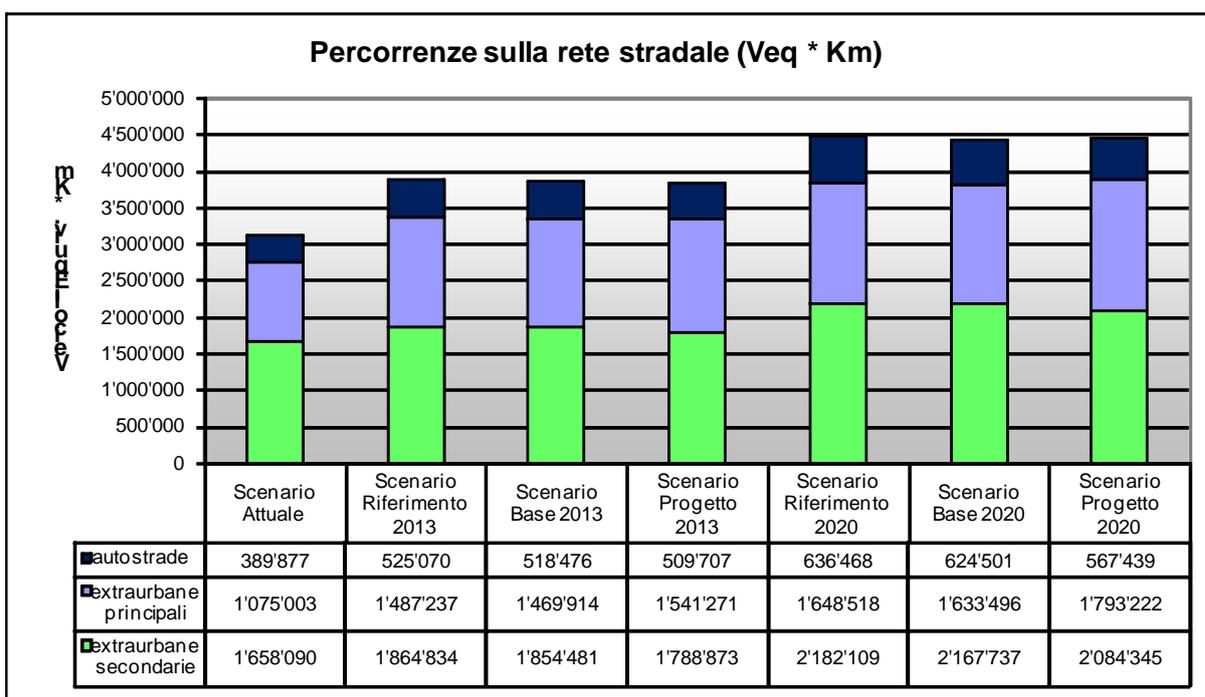
Discorso analogo vale per la componente di domanda potenziale su ferrovia derivante da park&ride (interscambio auto-treno). Si noti come tale componente risulti dello stesso ordine di grandezza di quella consolidata da TPL, che essa cresce passando dal 2013 al 2020, ma anche come presenti una flessione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

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

Anche se il trasferimento su ferrovia di quote di domanda automobilistica è apprezzabile, non è comunque sufficiente a compensare gli incrementi di traffico privato nei due orizzonti temporali considerati. La domanda complessiva di auto e mezzi pesanti che interessa il territorio regionale infatti, tra lo stato attuale e il 2007, è destinata a subire un incremento del 18%, passando dai circa 250.000 veic/h a circa 287.000 veic/h; al 2020 si stima un ulteriore incremento del 15% che porta la domanda complessiva a circa 331.000 veic/h.



Tale incremento comporta un generale aumento delle percorrenze sulla rete stradale tra gli scenari al 2013 e gli scenari al 2020.

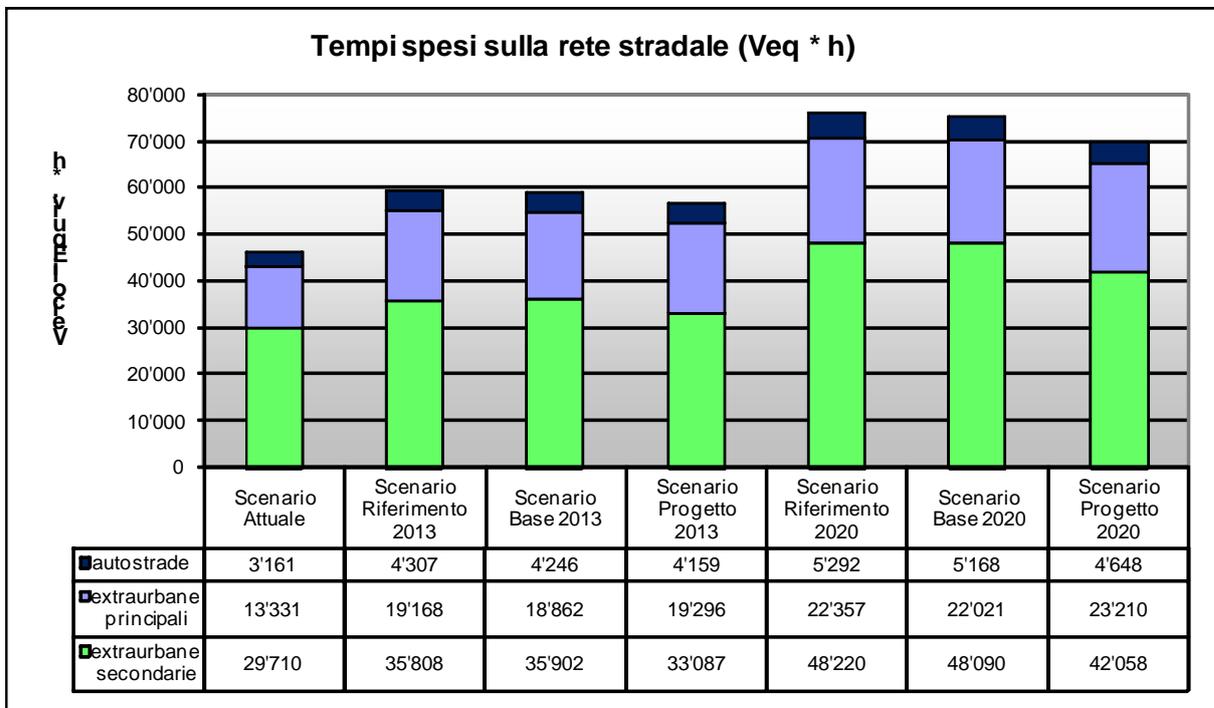


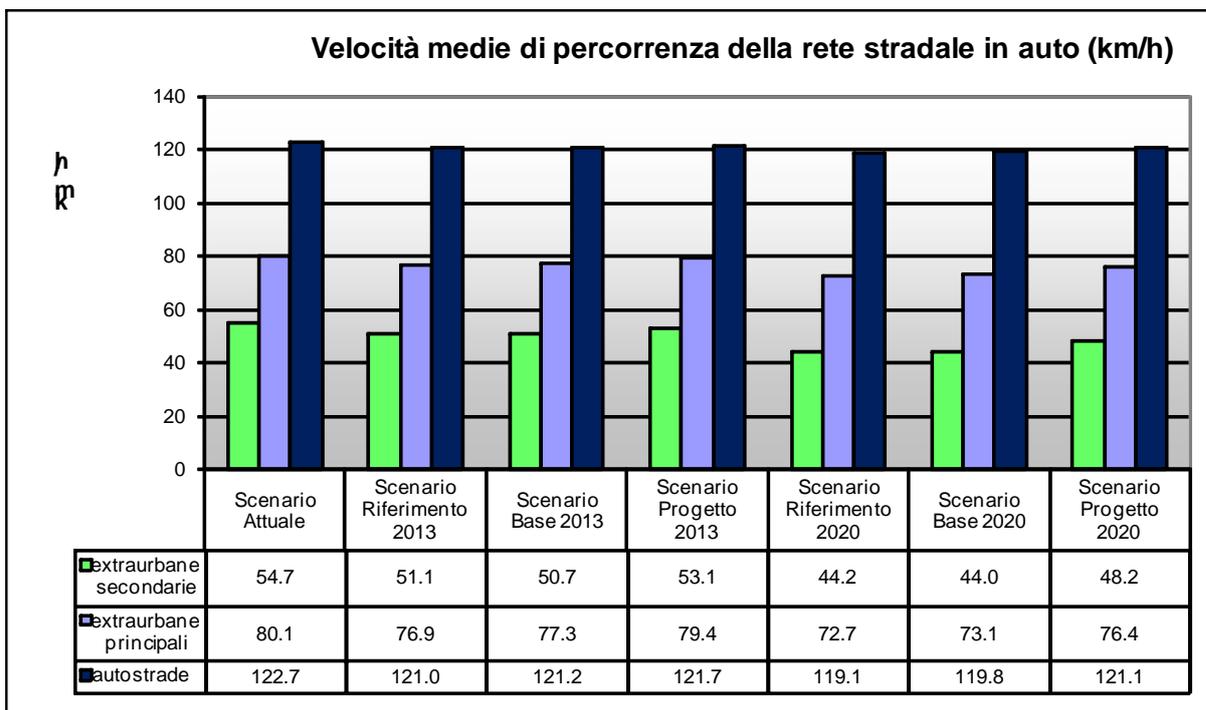
Analizzando nel dettaglio le percorrenze sulle diverse categorie di strade, si nota che nello scenario di progetto sia 2013 che, soprattutto, 2020, si assiste ad una diminuzione del traffico sulla viabili-



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

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





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

Nelle tabelle seguenti si riporta una sintesi degli indicatori di uso della rete di confronto tra gli scenari di progetto e gli scenari Base ai due orizzonti temporali considerati; si tratta degli stessi indicatori impiegati nell'analisi delle singole infrastrutture e per la definizione delle priorità di intervento: percorrenze, tempi, velocità e indicatori di integrazione con i sistemi autostradale e ferroviario.

Indicatori di rete scenario di progetto 2013

Tab 1.3 Impatto sulla mobilità				
Percorrenze rete di influenza [veicoli*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	3215911	3219105	3195	0%
Veicoli pesanti	373885	370919	-2966	-1%
Totale veicoli	3589796	3590025	229	0%
Tempi rete di influenza [veicoli*ora]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	59452	57271	-2181	-4%
Veicoli pesanti	6408	6317	-90	-1%
Totale veicoli	65860	63588	-2271	-3%

Tab 1.4 Integrazione con il sistema autostradale				
Percorrenza su rete autostradale di influenza [veic*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	307052	313060	6007	2%
Veicoli pesanti	117457	109249	-8209	-7%
Totale veicoli	424510	422309	-2201	-1%

Tab 1.5 Integrazione con la ferrovia				
Percorrenze su rete ferroviaria di influenza [pax*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
	246689	234874	-11815	-5%

Tab 1.6 Livello di servizio della rete				
Velocità media di percorrenza sulla rete di influenza [km/h]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	54.1	56.2	2.1	4%
Veicoli pesanti	58.4	58.7	0.4	1%
Totale veicoli	54.5	56.5	2.0	4%

Indicatori di rete scenario di progetto 2020

Tab 1.3 Impatto sulla mobilità				
Percorrenze rete di influenza [veicoli*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	3701269	3728498	27230	1%
Veicoli pesanti	431599	428063	-3536	-1%
Totale veicoli	4132868	4156562	23694	1%
Tempi rete di influenza [veicoli*ora]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	75985	71899	-4086	-5%
Veicoli pesanti	7809	7675	-134	-2%
Totale veicoli	83794	79574	-4220	-5%

Tab 1.4 Integrazione con il sistema autostradale				
Percorrenza su rete autostradale di influenza [veic*km]	Senza intervento	Con intervento	Variazione	Variazione %
Veicoli leggeri	368775	361126	-7649	-2%
Veicoli pesanti	142070	114618	-27452	-19%
Totale veicoli	510845	475745	-35101	-7%



Tab 1.5 Integrazione con la ferrovia

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

Tab 1.6 Livello di servizio della rete

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

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

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

Indicatori di accessibilità scenario di progetto 2013

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

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

Tab 2.4 Miglioramento dell'accessibilità territoriale

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



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

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

Indicatori di accessibilità scenario di progetto 2020

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

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

Tab 2.4 Miglioramento dell'accessibilità territoriale

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

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

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

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

2.5 Interventi sulla rete ciclabile

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

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

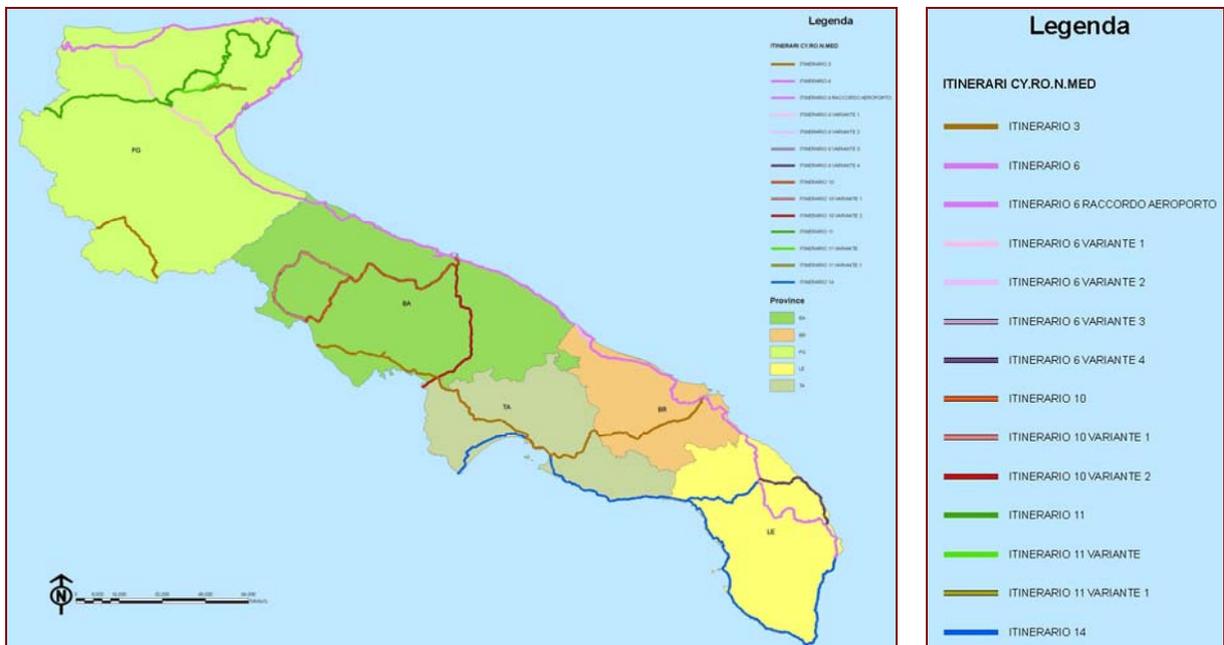


Figura 1. Gli itinerari CY.RO.N.MED in Puglia.

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



2.5.1 INTEGRAZIONE CON LA MODALITÀ FERROVIARIA (BIKE&RIDE)

Il 46 % dei comuni attraversati da CyronMed (in tutto 76 comuni) sono serviti da stazioni ferroviarie. Anche alla luce delle caratteristiche del nuovo parco rotabile di cui è stato dotato il servizio ferroviario regionale (28 nuovi treni 464 dotati di vano per trasporto biciclette), il Piano Attuativo intende promuovere su tutto il territorio regionale l'uso della bicicletta non solo come opportunità per il tempo libero, ma anche come mezzo di mobilità sistematica, in particolare attraverso l'agevolazione dell'uso combinato bicicletta-treno, che può essere promosso tramite la realizzazione di percorsi protetti di connessione tra gli itinerari ciclabili e le stazioni principali di interscambio con la mobilità ciclabile (vedi Piano Attuativo Trasporto ferroviario) e tramite la predisposizione alle stesse stazioni di spazi e attrezzature dedicati agli utenti ciclisti:

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

2.5.2 INVESTIMENTI NECESSARI ALLA REALIZZAZIONE DELLA RETE CY.R.ON.MED

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

Tabella 3. Abaco degli interventi tipo e relativi costi unitari.

Tipologia di intervento		Costo unitario			
		Ambito urbano		Ambito extraurbano	
1	Striscia di delimitazione corsia stradale	2,00	€/m	1,00	€/m
2	Segnaletica verticale	6,60	€/m	1,32	€/m
3	Zona 30	26,80	€/m	n.p.	€/m
4	Eliminazione parcheggi	0,80	€/m	n.p.	€/m
5	Segnaletica luminosa	3,75	€/m	0,75	€/m
6	Delimitazione corsia ciclabile su strada esistente	150,00	€/m	220,00	€/m
7	Adeguamento marciapiede esistente	75,00	€/m	75,00	€/m
8	Rifacimento pavimentazione in asfalto	45,00	€/m	39,00	€/m
9	Rifacimento pavimentazione in altro materiale	80,00	€/m	70,00	€/m
10	Adeguamento banchina senza esproprio	0,00	€/m	135,00	€/m



Tipologia di intervento		Costo unitario			
		Ambito urbano		Ambito extraurbano	
11	Adeguamento banchina con esproprio	0,00	€/m	200,00	€/m
12	Adeguamento incrocio	1.020,00	€/cad	1.020,00	€/cad
		85,00	€/m	120,00	€/m
13	Realizzazione sovrappasso	0,00	€/cad	100.000,00	€/cad
14	Installazione guard rail omologato rivestito in legno	0,00	€/m	200,00	€/m
15	Conversione di tracciati ferroviari dismessi	0,00	€/m	220,00	€/m

Tabella 4. Costi totali di realizzazione per itinerario.

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

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



3 Il trasporto ferroviario

3.1 La declinazione progettuale del PRT nel Piano Attuativo per il trasporto ferroviario

Il potenziamento del trasporto ferroviario di persone e merci costituisce uno dei punti forza del Piano attuativo del PRT 2009–2013. Attraverso il Piano Attuativo si è tentato di garantire un approccio sistemico alla progressiva attuazione dello scenario di progetto del sistema ferroviario regionale. Sul versante del trasporto delle merci e della lunga percorrenza passeggeri, il Piano Attuativo ha riaffermato due priorità strategiche per la regione Puglia:

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

Queste due opere, oltre che per migliorare velocità e regolarità dei servizi passeggeri, sono indispensabili affinché la Puglia possa esprimere compiutamente anche le sue potenzialità di piattaforma logistica attraverso il proprio sistema portuale completando l'offerta di feederaggio via terra al sistema di trasporto marittimo.

Gli ingenti investimenti già attribuiti dal PON e con i fondi FESR al sistema ferroviario impongono un'azione complementare che ne massimizzi i benefici estendendoli all'intero territorio regionale.

La concentrazione di risorse sul nodo di Bari, sui due grandi progetti che hanno investito, rispettivamente, la rete delle Ferrovie Nord Barese e quella delle Ferrovie del Sud Est, gli ulteriori investimenti che hanno interessato le Ferrovie del Gargano e le FAL, hanno contribuito a creare le condizioni



per un rilancio del trasporto ferroviario rispetto al quale il Piano Attuativo ha adottato un approccio innovativo in sintonia con gli indirizzi della L.R. 16/2008.

Gli ulteriori interventi infrastrutturali da prevedere sul sistema ferroviario e la migliore utilizzazione di quelli già programmati sono stati esaminati con l'esplicito obiettivo di mettere a punto un modello di esercizio del trasporto ferroviario su base regionale strutturato su:

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

Alcune azioni specifiche meritano infine un cenno particolare:

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



- gli ulteriori investimenti sul materiale rotabile che permetteranno alla Puglia di offrire ai propri cittadini e ai visitatori servizi di qualità rispondenti anche alle aspettative di utenti occasionali.
- Il completamento degli impianti per l'intermodalità mare-ferro-strada che, attraverso il naturale coordinamento tra gli hub di Taranto-Brindisi e Bari consentirà di gestire al meglio la capacità ferroviaria disponibile sulla linea adriatica in attesa della realizzazione della Bari-Napoli

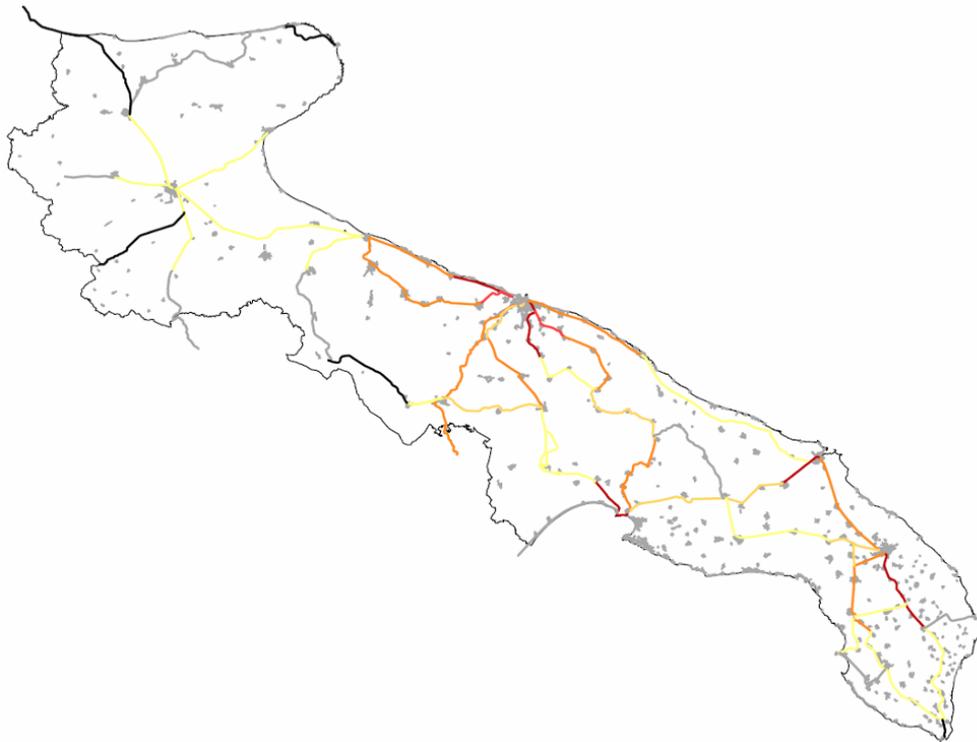
3.2 Il processo di definizione dello scenario di progetto

Il modello di esercizio di riferimento è stato costruito esaminando l'entità e la distribuzione temporale della domanda potenziale sui corridoi ferrostradali che includono i tronchi ferroviari che compongono la rete ferroviaria regionale.





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



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

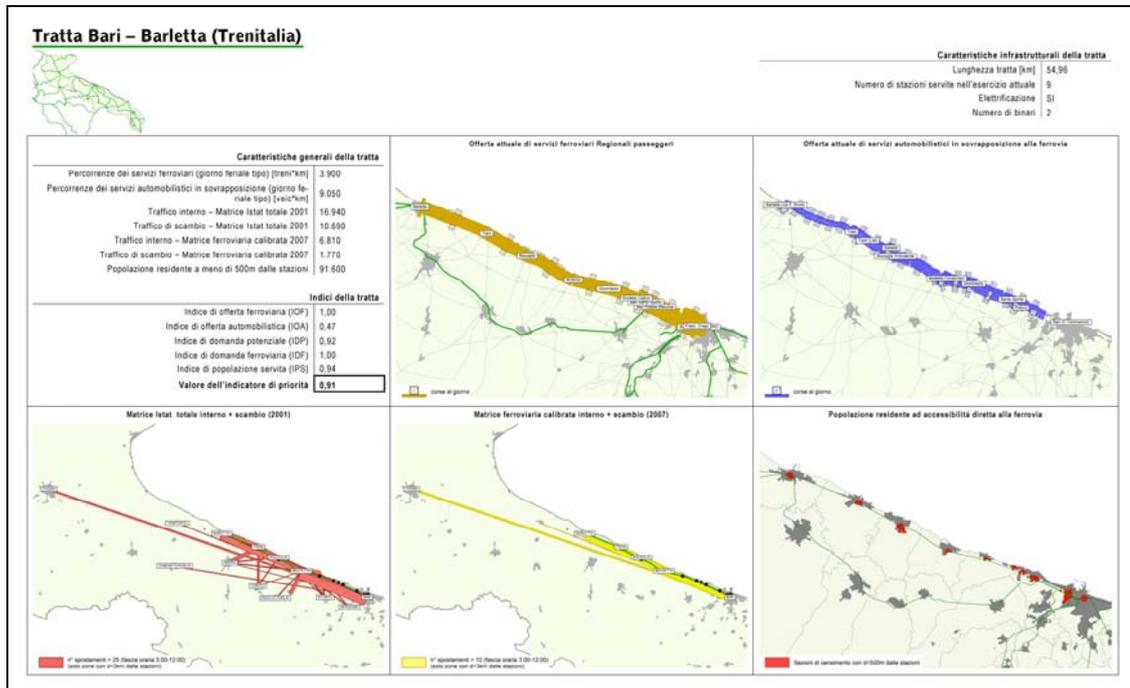


Figura 2. Esempio di scheda di valutazione su tratte ferroviarie.

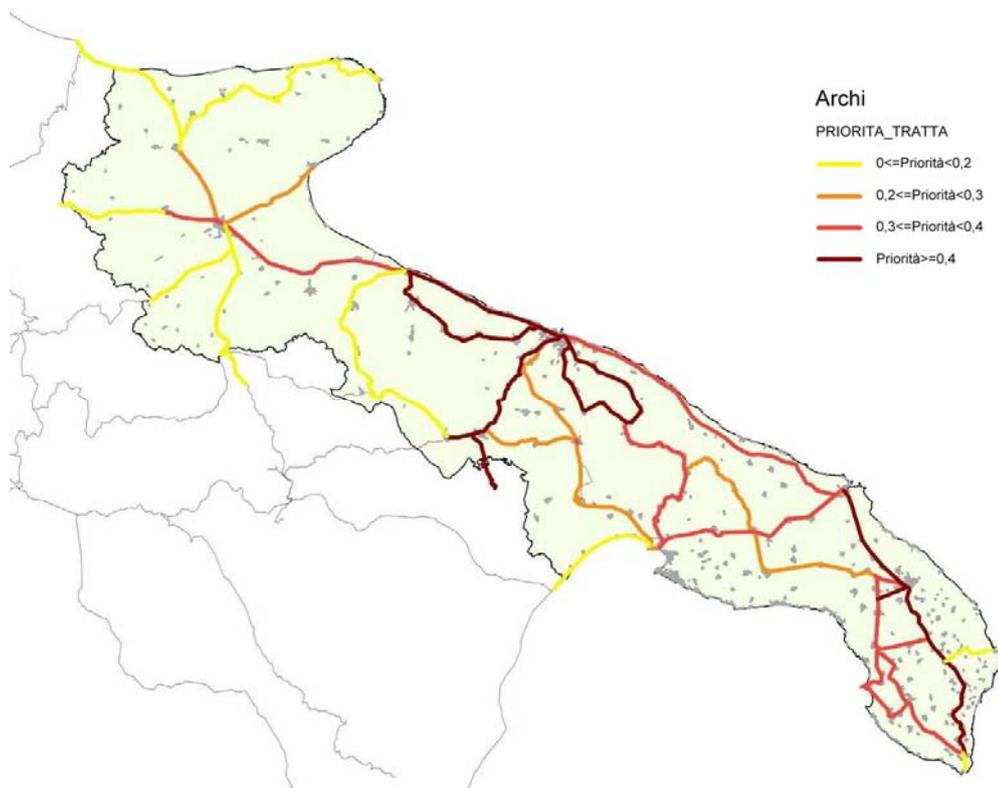


Figura 3. Rete ferroviaria. Indicatore di priorità



3.3 Quadro riepilogativo degli interventi del Piano Attuativo per il trasporto ferroviario

Nella tabella sottostante è riportato un quadro di tutti gli interventi previsti da Piano Attuativo per il trasporto ferroviario. Gli interventi., come già detto in precedenza, sono **classificati in tre categorie in base all'orizzonte temporale di presumibile entrata in esercizio** sulla base della maturità tecnico-progettuale, della complessità dell'opera e del riconosciuto grado di priorità risultante dalle valutazioni effettuate.

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

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

Codice intervento	Denominazione intervento	Maturità tecnico-progettuale	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Orizzonte temporale	Soggetto attuatore
f101	Linea Bologna-Pescara-Bari RFI Radoppio Termoli-Lesina	Progetto preliminare	204.067.000	204.067.000	Immediata Attuazione	RFI
f105	Linea San Severo-Rodi-Peschici RFI Velocizzazione del tracciato nella tratta San Severo - Apricena - San Nicandro G.Co - Completamento opere civili	Lavori in corso	26.258.760	26.258.760	2013	RFI
f115	Linea San Severo-Rodi-Peschici RFI Velocizzazione del tracciato nella tratta San Severo - Apricena - San Nicandro G.Co - Opere civili per la tratta in affiancamento con linea RFI	Progetto Esecutivo	3.000.000	3.000.000	2013	RFI
f116	Linea San Severo-Rodi-Peschici FdG Velocizzazione del tracciato nella tratta San Severo - Apricena - San Nicandro G.Co -Armamento	Progetto di massima	12.000.000	7.500.000	2013	FdG
f117	Linea San Severo-Rodi-Peschici FdG Velocizzazione del tracciato nella tratta San Severo-Apricena-San Nicandro G.Co- Elettrificazione; Segnalamento sicurezza; Adeguamento galleria e impianti sicurezza	Progetto esecutivo da adeguare	15.000.000	0	2013	FdG



Codice intervento	Denominazione intervento	Maturità tecnico-progettuale	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Orizzonte temporale	Soggetto attuatore
f119	Linea San Severo-Rodi-Peschici FdG Velocizzazione del tracciato nella tratta Cagnano V.-Rodi G.co	Studio di fattibilità	60.000.000	0	2020	FdG
f191	Linea San Severo-Rodi-Peschici FdG Nuova fermata Rodi Porto	Progettazione da attivare	500.000	0	2013	FdG
f192	Linea San Severo-Rodi-Peschici FdG Prolungamento Calenella-Peschici e nuova stazione a Peschici	Previsione subordinata a Studio di Fattibilità	30.000.000	0	2020	FdG
f193	Linea San Severo-Rodi-Peschici FdG Prolungamento Peschici-Mandrione-Vieste e nuove stazioni a Mandrione e Vieste	Previsione subordinata a Studio di Fattibilità	55.000.000	0	2020	FdG
f106	Linea Foggia-Lucera FdG Ripristino della linea a semplice binario: Completamento Opere Civili; Armamento; Elettrificazione; Segnalamento	Lavori in corso	21.908.607	21.908.607	Immediata Attuazione	FdG
f107R	Linea Foggia-Manfredonia RFI Elettrificazione, segnalamento e realizzazione di punto di incrocio sulla linea Foggia-Manfredonia	Progettazione da attivare	20.000.000	0	Immediata Attuazione	RFI
f194	Linea Foggia-Manfredonia RFI trasformazione con tecnologia treno-tram, prolungamento al porto passeggeri di Manfredonia e primo lotto in penetrazione urbana a Foggia; ripristino deposito a Foggia; materiale rotabile	Studio di Prefattibilità	60.000.000	0	2013	RFI
f108	Linea Bari-Napoli RFI Raddoppio Vitulano-Apice e Bovino-Cervaro	Lavori in corso	251.000.000	251.000.000	Immediata Attuazione	RFI
f109	Linea Bari-Napoli RFI Raddoppio Bovino-Orsara	Procedure di gara	299.000.000	299.000.000	2013	RFI
f291	Linea Barletta-Spinazzola RFI Elettrificazione tratta Barletta-Canosa	Progettazione da attivare	14.000.000	0	2013	RFI
f203	Linea Bari-Barletta FNB Raddoppio, velocizzazione e potenziamento della tratta Corato-Barletta, interconnessione con RFI nelle Stazioni RFI di Barletta e Bari, riorganizzazione delle viabilità di accesso e dell'intermodalità multimodale	Studio di Fattibilità in fase di redazione	180.000.000	180.000.000	2013	FNB
f204	Linea Bari-Barletta FNB Intervento di raddoppio della linea Ruvo-Corato	Progetto Esecutivo	30.000.000	11.400.000	Immediata Attuazione	FNB
f205	Linea Bari-Barletta FNB Sottopasso veicolare della ferrovia Bari-Barletta in comune di Bitonto e soppressione P.L. di Via Giovinazzo	Gara in corso	4.986.875	4.986.875	Immediata Attuazione	FNB



Codice intervento	Denominazione intervento	Maturità tecnico-progettuale	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Orizzonte temporale	Soggetto attuatore
f206	Nodo di Bari RFI Bari Nord: interramento in galleria superficiale della linea RFI tratta S.Spirito-Palese, con realizzazione di binari per l'esercizio provvisorio in affiancamento alla linea esistente	Progetto Preliminare	360.000.000	360.000.000	2013	RFI
f292	Linea Bologna-Pescara-Bari RFI Nuova fermata dedicata all'aeroporto di Bari Palese	Previsione subordinata a Studio di Fattibilità	in f206	in f206	2020	RFI
f207	Nodo di Bari FNB Collegamento ferroviario a doppio binario Aerostazione Bari Palese – Area centrale BA mediante deviazione della ferrovia Bari-Barletta	Lavori in corso	77.529.176	77.529.176	Immediata Attuazione	FNB
f272	Interporto di Bari Realizzazione del fascio di binari per la presa in consegna a servizio dell'Interporto di Bari	n/d	34.000.000	9.000.000	2013	RFI
f209	Nodo di Bari FNB Completamento del collegamento ferroviario tra Bari C.le e il Quartiere San Paolo, per un importo pari a 15 milioni di euro	Progetto Esecutivo	13.608.680	13.608.680	Immediata Attuazione	FNB
f210	Nodo di Bari FNB Prolungamento del collegamento ferroviario Bari Lamasinata -Bari - Quartiere San Paolo della fermata-Ospedale-alla Stazione delle Regioni	Progetto Esecutivo	25.431.185	25.431.185	Immediata Attuazione	FNB
f211R	Nodo di Bari FNB Parcheggio di interscambio presso la stazione "Fesca-San Girolamo" (ex Lamasinata) della ferrovia Bari-Barletta	Progetto Preliminare	10.000.000	0	Immediata Attuazione	FNB
f294	Nodo di Bari FNB e FSE Primo stralcio di potenziamento dell'ingresso e interoperabilità in Bari C.le compatibile con il piano del ferro attuale	Studio di Prefattibilità	20.000.000	0	Immediata Attuazione	RFI
f215	Nodo di Bari RFI Ingresso in variante linea Bari - Taranto e variante merci compreso ACC Bari PN	Lavori in corso	42.500.000	42.500.000	Immediata Attuazione	RFI
f246	Linea Bari-Taranto RFI Raddoppio Bari S.Andrea-Bitetto e tecnologie telecomandabili Bari-Taranto	Progetto Definitivo	219.799.000	169.299.000	2020	RFI
f229	Nodo di Bari FAL Linea Bari-Bitritto Completamento con variante ingresso a Bari Centrale	Studio di Fattibilità	29.961.849	29.961.849	Immediata Attuazione	FAL
f293	Linea Bari-Matera FAL Realizzazione di due posti di movimento a Bari s. Andrea e al km 13,900	Studio di fattibilità	3.000.000	0	Immediata Attuazione	FAL
f227	Linea Bari-Matera FAL Interramento linea ferroviaria Ferrovie Appulo Lucane in agro di Modugno	Studio di Prefattibilità	24.361.000	24.361.000	Immediata Attuazione	FAL



Codice intervento	Denominazione intervento	Maturità tecnico-progettuale	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Orizzonte temporale	Soggetto attuatore
f230	Linea Bari-Mungivacca-Rutigliano-Putignano-Taranto FSE Elettificazione 1° lotto (Bari-Mungivacca)	Gara in corso	8.950.000	8.950.000	Immediata Attuazione	FSE
f218	Nodo di Bari FSE Bari - Nuova fermata ferroviaria Executive Center	Progetto Esecutivo in fase di redazione	4.880.000	4.880.000	Immediata Attuazione	FSE
f220	Nodo di Bari FSE Bari - soppressione PL Km 3+447 e costruzione sottopasso	Progetto Esecutivo	9.800.000	9.800.000	Immediata Attuazione	FSE
f221	Nodo di Bari FSE Bari - soppressione PL Km 4+116	Progetto Esecutivo	4.740.000	4.740.000	Immediata Attuazione	FSE
f223	Linea Bari-Mungivacca-Rutigliano-Putignano-Taranto FSE Riqualificazione del Nodo Ferroviario della Stazione di Mungivacca	n/d	4.000.000	0	Immediata Attuazione	FSE
f224	Linea Bari-Mungivacca-Rutigliano-Putignano-Taranto FSE Parcheggio interscambio Mungivacca	Progetto Definitivo	2.190.000	2.190.000	Immediata Attuazione	FSE
f222	Nodo di Bari RFI Bari Sud: variante della linea RFI tratta Bari C.Le-Bari S.Giorgio, in affiancamento alla circonvallazione stradale	Progetto Preliminare	444.000.000	444.000.000	2013	RFI
f225	Rete ferroviaria salentina FSE Soppressioni PP.LL. area Barese	n/d	66.000.000	0	2013	FSE
f231; f232	Linea Bari-Mungivacca-Rutigliano-Putignano-Taranto FSE Elettificazione 2° lotto (anello Mungivacca-Conversano-Putignano-Casamassima-Mungivacca) e 3° Lotto (Putignano-Martina Franca)	Progetto Definitivo	64.680.000	64.680.000	2013	FSE
f233	Linea Bari-Mungivacca-Rutigliano-Putignano-Taranto FSE Elettificazione 4° Lotto (Il Binario Putignano-Martina Franca)	n/d	20.300.000	0	2013	FSE
f234	Linea Bari-Mungivacca-Rutigliano-Putignano-Taranto FSE Interramento della stazione e raddoppio nelle tratte Mungivacca-Triggiano, Triggiano-Capurso, Capurso-Rutigliano	Progetto preliminare	126.000.000	126.000.000	2013	FSE
f236	Linea Bari-Mungivacca-Casamassima-Putignano FSE (Interramento e) raddoppio linea ferroviaria tratta Mungivacca-Carbonara-Valenzano-Adelfia	Progetto Definitivo	21.000.000	0	2013	FSE
f237	Linea Bari-Mungivacca-Casamassima-Putignano FSE Interramento linea ferroviaria Sud-Est in agro di Adelfia	Studio di Fattibilità	14.000.000	14.000.000	2013	FSE
f240	Linea Bari-Mungivacca-Casamassima-Putignano FSE Stazione Carbonara (in sostituzione di quella esistente)	n/d	5.000.000	0	2013	FSE



Codice intervento	Denominazione intervento	Maturità tecnico-progettuale	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Orizzonte temporale	Soggetto attuatore
f242	Linea Bari-Mungivacca-Casamassima-Putignano FSE Stazione Turi (in sostituzione di quella esistente)	n/d	4.000.000	0	2013	FSE
f244	Linea Bari-Mungivacca-Rutigliano-Putignano-Taranto FSE Stazioni Rutigliano, Conversano, Castellana (in sostituzione di quelle esistenti) intermedia tra Castellana e Conversano	Studio preliminare	14.000.000	0	Immediata Attuazione	FSE
f245	Rete ferroviaria salentina FSE Rinnovo traverse legno/c.a. blocco Linea Bari-Taranto - Rinnovo traverse legno/c.a. blocco Linea Mungivacca-Putignano	Progetto Definitivo	15.000.000	0	Immediata Attuazione	FSE
f251	Nodo di Bari FNB Delocalizzazione dell'attuale Officina Deposito locomotive e realizzazione di una nuova Officina Deposito	Progetto Preliminare	30.000.000	0	Immediata Attuazione	FNB
f254	Nodo di Bari FSE Nuovo Deposito e Officine Ferroviarie di Bari-Mungivacca	Progetto Esecutivo	29.042.000	29.042.000	Immediata Attuazione	FSE
f262a	Linea Bari-Mungivacca-Rutigliano-Putignano-Taranto FSE Nuovo materiale rotabile 2 Complessi elettrici (per il servizio sulla tratta Bari-Putignano-Martina F.)		7.000.000	7.000.000	2013	FSE
f262b	Linea Bari-Mungivacca-Rutigliano-Putignano-Taranto FSE Nuovo materiale rotabile 4 Complessi elettrici (per il servizio sulla tratta Bari-Putignano-Martina F.)		14.000.000	0	2013	FSE
f263	Linea Bari-Mungivacca-Rutigliano-Putignano-Taranto FSE N. 6 Nuovi Complessi ferroviari elettrici		21.000.000	0	2020	FSE
f264	Linea Bari-Mungivacca-Rutigliano-Putignano-Taranto FSE N. 8 complessi elettrici per servizio sull'Anello-Lotto I		26.000.000	0	2020	FSE
f265	Linea Bari-Mungivacca-Rutigliano-Putignano-Taranto FSE N. 8 complessi elettrici per servizio sull'Anello - Lotto II		26.000.000	0	2020	FSE
f266	Linea Bari-Barletta FNB Realizzazione di sottopassi veicolari e pedonali per la soppressione dei PL posti al km 29+555,27 e al km 30+637,57 della ferrovia Bari-Barletta (S.C. viale dei Liliuni) nel comune di Terlizzi	Progetto Definitivo	7.500.000	7.500.000	Immediata Attuazione	FNB



Codice intervento	Denominazione intervento	Maturità tecnico-progettuale	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Orizzonte temporale	Soggetto attuatore
f267R	Linea Bari-Barletta FNB a) Realizzazione di sottopasso veicolare per l'eliminazione dell'attraversamento stradale al km 57+089,14 (SP130 Andria-Trani) nel comune di Andria. b) Realizzazione di sottopasso pedonale e veicolare leggero per la soppressione del PL posto al km 58+170,75 (SV vecchia di Barletta) nel comune di Andria RIMODULAZIONE	Progetto Preliminare	8.000.000	8.000.000	Immediata Attuazione	FNB
f268	Linea Bari-Barletta FNB Realizzazione di sottopasso veicolare e pedonale per la soppressione del PL posto al km 16+513,86 (SP91 Bitonto-S. Spirito) nel comune di Bitonto	Progetto Preliminare	4.000.000	4.000.000	Immediata Attuazione	FNB
f269	Linea Bari-Mungivacca-Casamassima-Putignano FSE Comune di Casamassima Eliminazione di 4 PPLL reattivi alle FSE nel comune di Casamassima attraverso 3 intersezioni a livello differenziato e una bretella di collegamento (realizzazione di un sottovia su via Quasimodo; realizzazione di un soprizzo su via Sammichele; realizzazione bretella di collegamento)	n/d	6.000.000	6.000.000	2013	FSE
f271	Linea Bari-Lecce RFI Comune di San Pietro Vernotico Viabilità sostitutiva per la chiusura dei PPLL nel comune di San Pietro Vernotico	n/d	400.000	400.000	Immediata Attuazione	RFI
f303	Linea Bari-Taranto RFI Bretella di collegamento Bari-Taranto e Taranto-Metaponto (Bellavista-Cagioni)	Progetto Esecutivo	45.000.000	45.000.000	Immediata Attuazione	RFI
f304	Rete ferroviaria salentina FSE Soppressioni PP.LL. area Tarantina	n/d	52.000.000	0	2013	FSE
f305	Linea Reggio C.-Sibari-Metaponto-Taranto RFI Velocizzazione/Potenziamento Taranto-Metaponto (RADDOPPIO)	Progetto Preliminare in fase di redazione	340.000.000	1.360.000	2020	RFI
f402	RFI Collegamento ferroviario aeroporto di Brindisi-stazione ferroviaria di Brindisi	Previsione subordinata a Studio di Fattibilità	40.000.000	0	2013	RFI
f502	Rete ferroviaria salentina FSE Soppressioni PP.LL. area Lecce	Progetto Preliminare	84.000.000	84.000.000	2013	FSE
f503	Linea Lecce-Monteroni FSE Nuova Variante di Monteroni (in Lecce) e nuove stazioni di Ecotekne, Monteroni, Ippodromo	Progetto Definitivo da aggiornare	42.000.000	42.000.000	2013	FSE



Codice intervento	Denominazione intervento	Maturità tecnico-progettuale	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Orizzonte temporale	Soggetto attuatore
f581	Nodo di Lecce RFI Riposizionamento della stazione ferroviaria di Lecce, potenziandone le funzioni di stazione di testa	n/d	40.000.000	40.000.000	2013	RFI
f505	Linea Lecce-Zollino-Maglie-Otranto FSE Rinnovo binario con rotaie 50 UNI e traverse in c.a. blocco Linea Maglie-Otranto - Rinnovo binario con rotaie 50 uni E traverse IN c.a. blocco Linea Maglie-Gagliano - Rinnovo binario con rotaie 50 uni e traverse in c.a. blocco Linea Casarano-Gagliano	Progetto Definitivo	24.000.000	24.000.000	2013	FSE
f507	Rete ferroviaria salentina FSE Lavori di ristrutturazione Officina Manutenzione motori diesel - Lecce	n/d	1.160.000	1.160.000	Immediata Attuazione	FSE
f582	Rete ferroviaria salentina FSE Provincia di Lecce Realizzazione della metropolitana di superficie per l'ammodernamento della rete ferroviaria attuale di Lecce, I lotto (eliminazione dei passaggi a livello fra strade provinciali e FSE (anello di Lecce))	n/d	7.000.000	7.000.000	Immediata Attuazione	FSE
f604	Linea Bari-Taranto RFI Realizzazione SCC Bari - Taranto	Progetto Definitivo	68.000.000	0	2013	RFI
f607	Rete ferroviaria salentina FSE Lavori di impianto di Sicurezza e Segnalamento - Sistema 4 - 2° Lotto - Area Salentina	Progetto Esecutivo	38.760.000	38.760.000	Immediata Attuazione	FSE
f608	Rete ferroviaria salentina FSE Lavori di particolare valenza ambientale - Barriere contenimento acustico I lotto	Progetto Esecutivo	7.000.000	7.000.000	Immediata Attuazione	FSE
f609	Rete ferroviaria salentina FSE Lavori di particolare valenza ambientale - Barriere contenimento acustico II lotto (n.51 Comuni interessati)	Progetto Definitivo	36.600.000	0	2013	FSE
f610	Rete ferroviaria salentina FSE Adeguamento e ristrutturazione dei fabbricati Viaggiatori stazione (n.33 Area Barese e n.55 Area Salentina)	Progetto Definitivo in fase di redazione	10.000.000	0	2013	FSE
f611	Rete ferroviaria salentina FSE Risanamento conservativo e adeguamento alle norme di sicurezza delle stazioni ferroviarie sud-est	n/d	7.100.000	7.100.000	Immediata Attuazione	FSE
f682	Rete ferroviaria salentina FSE Ferrovie del Sud Est e servizi automobili Impianto di segnalamento e sicurezza relativo al sistema dell'area salentina (Lecce, Brindisi, Taranto) 1^ fase	Progetto Esecutivo	12.800.000	12.800.000	Immediata Attuazione	FSE



Codice intervento	Denominazione intervento	Maturità tecnico-progettuale	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Orizzonte temporale	Soggetto attuatore
f691	Miglioramento dell'intermodalità: interventi di rifunzionalizzazione di stazioni e fermate attrezzate per l'intermodalità ferro-gomma	Progettazione da attivare	20.000.000	0	2013	Regione

L'intervento f216 "Nodo di Bari FSE Nuova Fermata Ferroviaria Bari Campus - Via Omodeo" con un costo stimato da FSE pari a 10M€, viene ricompreso nell'intervento f222 "Nodo di Bari RFI Bari Sud: variante della linea RFI tratta Bari C.Le-Bari S.Giorgio, in affiancamento alla circonvallazione stradale".

L'intervento f212 "Nodo di Bari FNB Opere di raddoppio della sede ferroviaria dal Km 3+635,88 (Stazione di Fesca San Girolamo) al Km 1+585,86" viene sostituito dall'intervento f294.

L'intervento f213 "Nodo di Bari FNB Realizzazione della nuova Stazione Porta di Brigata Bari per l'interconnessione della linea FNB a Rete Ferroviaria Italiana" viene sostituito in parte dall'intervento f294 "Nodo di Bari FNB e FSE Primo stralcio di potenziamento dell'ingresso e interoperabilità in Bari C.le compatibile con il piano del ferro attuale" e in parte dall'intervento f203 "Linea Bari-Barletta FNB Raddoppio, velocizzazione e potenziamento della tratta Corato-Barletta, interconnessione con RFI nelle Stazioni RFI di Barletta e Bari, riorganizzazione delle viabilità di accesso e dell'intermodalità multimodale".

3.3.1 TABELLE DI RIEPILOGO CON COSTI DISTINTI PER ORIZZONTE E SOGGETTO ATTUATORE

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

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



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

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

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

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

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

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



4 Il trasporto marittimo

4.1 La declinazione progettuale del PRT nel Piano Attuativo per il trasporto marittimo

Il Sistema portuale pugliese, per collocazione geografica e dotazioni infrastrutturali rappresenta una risorsa preziosa non solo per la regione ma per l'intera nazione in relazione ad una rete di flussi merci e passeggeri in costante crescita. Le Autorità Portuali dei tre porti principali, attraverso i propri strumenti di programmazione, hanno definito un quadro preciso delle azioni infrastrutturali calibrate sugli scenari di sviluppo maggiormente promettenti per ciascun porto. Il Piano Attuativo, preso atto di questo scenario, si è mosso in due direzioni complementari:

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

Relativamente al tema dell'accessibilità e, più in generale del potenziamento dei collegamenti multimodali terrestri, il Piano attuativo ha in primo luogo elaborato uno scenario di riferimento rispetto al quale orientare le scelte infrastrutturali.

Sul versante del trasporto merci al sistema portuale pugliese sono richieste una serie di azioni prioritarie:

- una capacità imprenditoriale e di coordinamento reciproco per catturare crescenti quote di mercato nel traffico di contenitori in cui, la prospettiva più promettente non è certo quella alimentata dal traffico interno o delle regioni limitrofe, quanto quella connessa allo smistamento e al trattamento di merce con una rete di feederaggio multimodale che sappia estendersi verso i Balcani da un lato e nel mediterraneo centro orientale dall'altro;



- un impegno il potenziamento dell'offerta di rotte Ro-Ro in grado di costituire alternative competitive anche verso alcuni porti dell' Adriatico settentrionale;
- un'organizzazione logistica di alto livello orientata da un lato ad ottimizzare l'uso della capacità di traffico intermodale su ferrovia e, dall'altro, ad offrire servizi complementari ad operatori dell'autotrasporto che transitano per i porti pugliesi.

Sul versante del trasporto passeggeri il Piano ha riconosciuto due priorità attorno alle quali elaborare proposte specifiche entrambe legate al settore turistico:

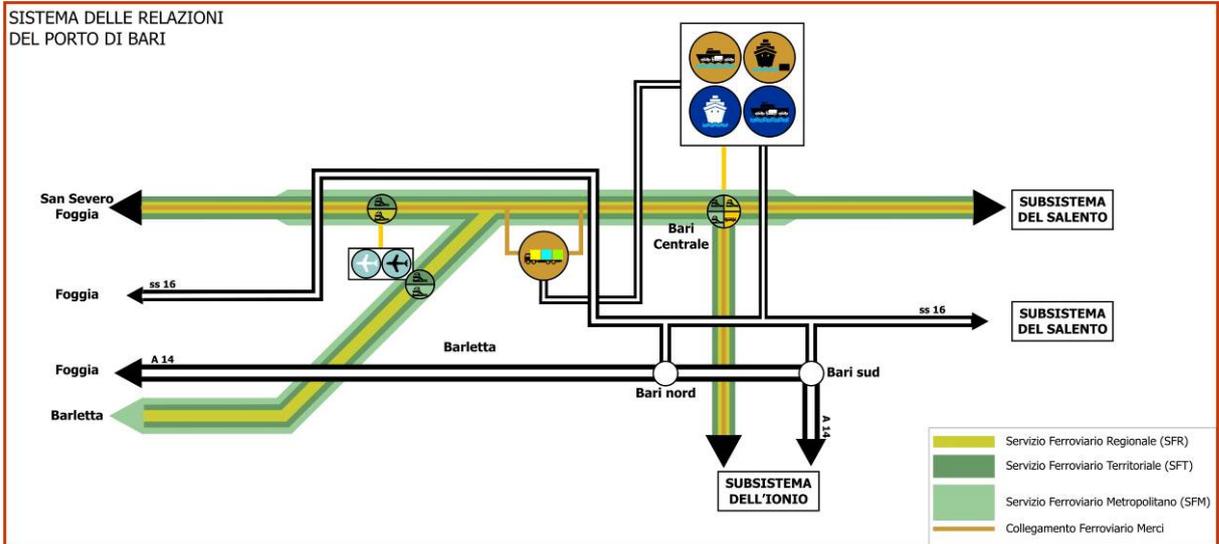
- il potenziamento degli approdi per il traffico crocieristico;
- la creazione di servizi di circuitazione costiera nelle aree a maggiore frequentazione turistica per completare l'offerta a disposizione.

Su queste premesse il Piano ha lavorato in primo luogo per mettere a sistema le infrastrutture e i servizi di trasporto terrestri per migliorare l'accessibilità ai porti. Negli schemi seguenti sono rappresentate le relazioni garantite dalle infrastrutture stradali e ferroviarie nei porti di Bari, Brindisi, Taranto e Manfredonia.

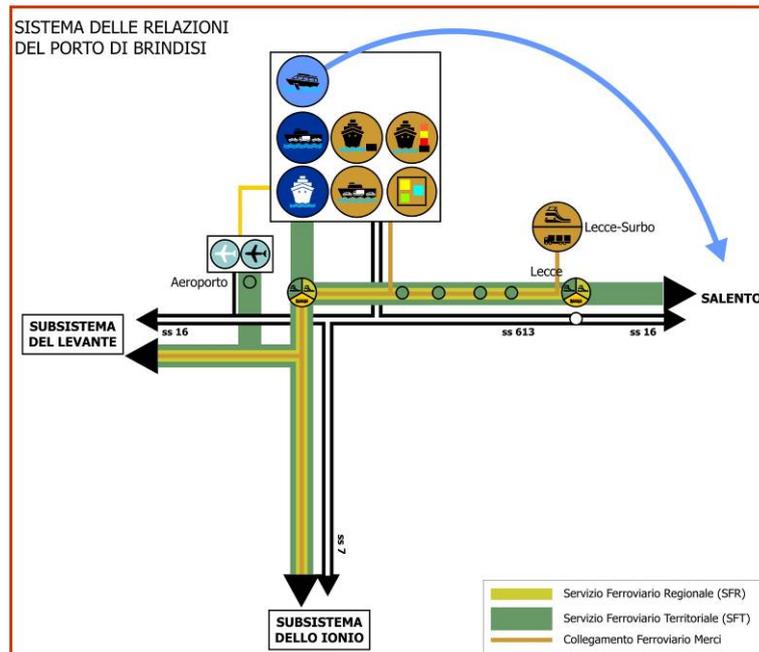
Per i tre porti principali si è provveduto a potenziare il sistema della viabilità di accesso e, nel caso di Taranto a realizzare un vero e proprio sistema a rete che si estende verso le altre aree della Puglia e verso le regioni limitrofe. La ferrovia, con la realizzazione della bretella Bellavista-Cagioni e la riorganizzazione del nodo di Bari attorno al sistema costituito dall'Interporto regionale e dallo scalo Ferruccio, di cui si auspica la completa integrazione funzionale, è in grado di garantire un efficiente servizio di feederaggio al porto di Taranto. Sul versante del traffico Ro-Ro il Piano attuativo ha dimostrato, soprattutto nella prospettiva di evoluzione dei traffici e dei costi del trasporto su strada la sostenibilità di una rotta di Autostrada del Mare da Manfredonia a Monfalcone per i traffici diretti in Austria e Germania sfruttando il Tarvisio anche in alternativa al valico del Brennero. Il porto alti fondali di Manfredonia ha i requisiti per questo tipo di traffico ma, al di là degli interventi infrastrutturali previsti, per garantire il successo dell'iniziativa è indispensabile dar corso alla creazione dei tre sub sistemi portuali integrando il porto di Manfredonia nell'Autorità Portuale del Levante.



Sistema delle relazioni del porto di Bari

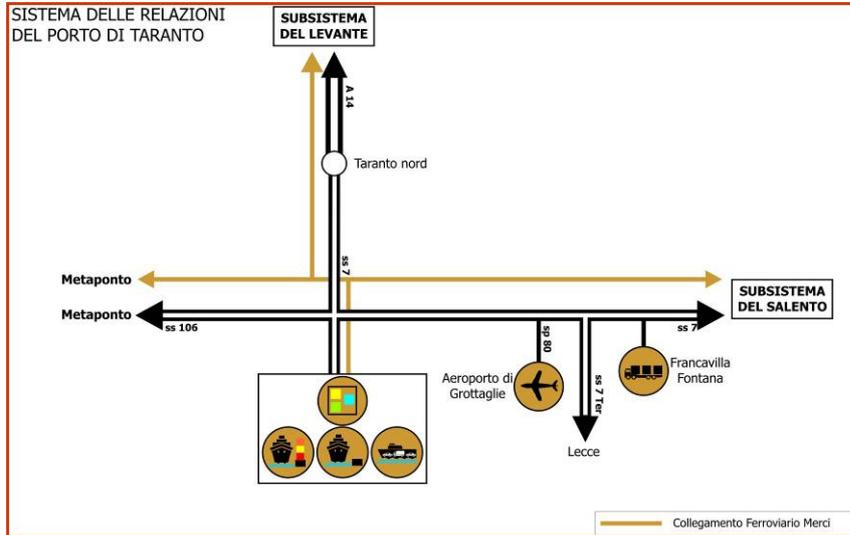


Sistema delle relazioni del porto di Brindisi

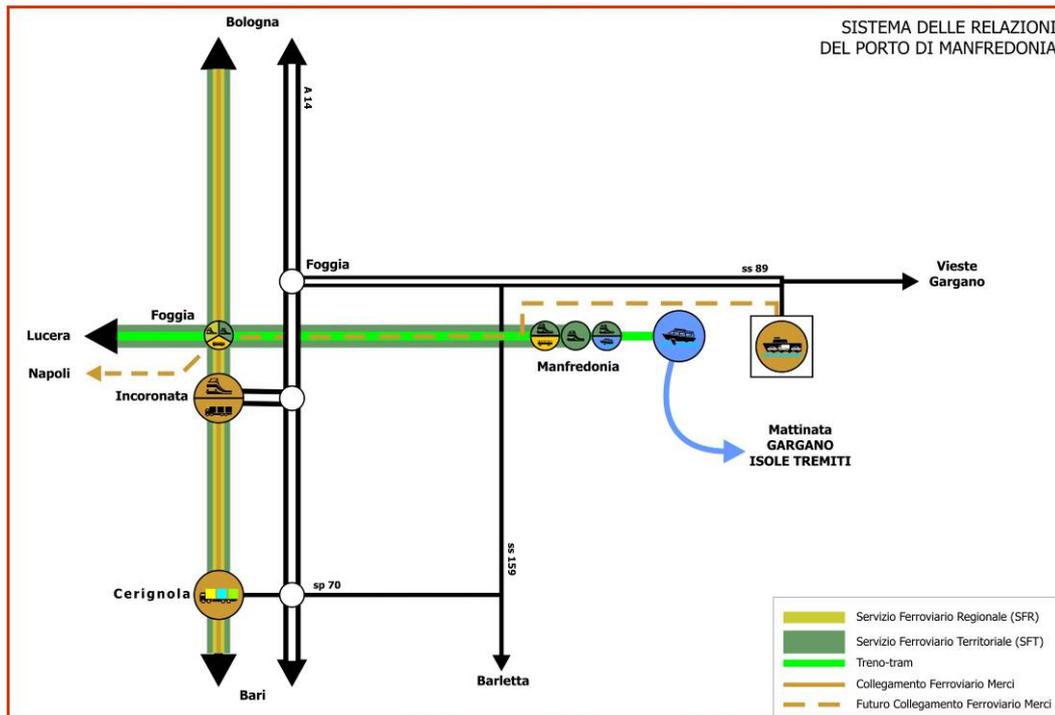




Sistema delle relazioni del porto di Taranto



Sistema delle relazioni del porto di Manfredonia



Il binomio porto-aeroporto, sia a Bari che, nella prospettiva di un nuovo terminal crociere, a Brindisi, può costituire l'elemento in grado di migliorare l'appetibilità degli scali pugliesi per le crociere nel Mediterraneo. Il Piano Attuativo ha infine previsto la sperimentazione di servizio di metrò Marittimo



in tre aree costiere che per caratteristiche morfologiche, pregio dei centri o siti serviti, e carenze della viabilità litoranea si prestano ad una applicazione di questo genere.

4.2 Quadro riepilogativo degli interventi del Piano Attuativo per il trasporto marittimo

Nella tabella sottostante è riportato un quadro di tutti gli interventi previsti sulle infrastrutture portuali. Gli interventi sono **classificati in base all'orizzonte temporale di presumibile entrata in esercizio** sulla base della maturità tecnico-progettuale, della complessità dell'opera e del riconosciuto grado di priorità risultante dalle valutazioni effettuate. Le categorie riportate in tabella nel campo "Orizzonte temporale" sono:

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

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

Codice intervento	Denominazione intervento	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Orizzonte temporale
p191	Porto di Manfredonia Potenziamento per il traffico RO-RO: recupero edifici, piazzali di sosta, adeguamento porto Alti Fondali, costruzione banchina specializzata traffico RO-RO	50.000.000	0	2013 (Previsione subordinata a Studio di Fattibilità)
p204	Porto di Bari Ampliamento delle banchine tra il III e IV braccio del nuovo molo foraneo	55.000.000	51.500.000	2013
p206	Porto di Bari Ampliamento dei piazzali e delle banchine del Molo S.Cataldo	15.493.707	15.493.707	2013
p209	Porto di Bari Potenziamento ed adeguamento della rete di raccolta delle acque piovane delle aree operative e della viabilità	6.000.000	6.000.000	Riferimento
p212	Porto di Bari Costruzione di un'area di sosta attrezzata per passeggeri ed auto sulla Colmata di Marisabella	2.000.000	2.000.000	Riferimento
p213	Porto di Bari Costruzione di un edificio per servizi ai viaggiatori in sosta sui piazzali della Colmata di Marisabella	2.500.000	2.500.000	Riferimento



Codice intervento	Denominazione intervento	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Orizzonte temporale
p214	Porto di Bari Potenziamento dell'impianto di illuminazione stradale della Colmata di Marisabella	500.000	500.000	Riferimento
p215	Porto di Bari Completamento e manutenzione della pavimentazione stradale dell'area Marisabella	1.500.000	1.500.000	Riferimento
p216	Porto di Bari Riorganizzazione degli spazi per i controlli di frontiera nella Stazione Marittima Molo San Vito (Progetto CONFRONTI)	700.000	590.000	2013
p218	Porto di Bari Lavori di escavo nella Darsena di levante finalizzato al mantenimento delle profondità operative	4.000.000	4.000.000	Riferimento
p219	Porto di Bari Lavori di escavo nella Darsena interna finalizzato al mantenimento delle profondità operative	2.000.000	2.000.000	Riferimento
p220	Porto di Bari Realizzazione impianto di illuminazione delle banchine operative del III braccio del Molo foraneo	1.000.000	1.000.000	Riferimento
p221	Porto di Bari Realizzazione dei denti di attracco nella Darsena di ponente	10.000.000	10.000.000	Riferimento
p222	Porto di Bari Ampliamento banchina Massi con creazione di una vasca di colmata per il confinamento dei materiali provenienti dal dragaggio manutentivo del bacino portuale	1.500.000	1.500.000	Riferimento
p223	Porto di Bari Realizzazione di un impianto di segnaletica stradale a messaggistica variabile per le aree interessate dal transito e dalla sosta di mezzi destinati all'imbarco/sbarco dai traghetti	2.000.000	2.000.000	Riferimento
p224	Porto di Bari Creazione di un sistema di monitoraggio permanente dei parametri ambientali, meteo-marini ed infrastrutturali nell'area portuale	1.000.000	1.000.000	Riferimento
p225	Porto di Bari Potenziamento della rete di fognatura nera nell'area portuale	500.000	500.000	Riferimento
p226	Porto di Bari Potenziamento della rete idrica nell'area portuale	500.000	500.000	Riferimento
p227	Porto di Bari Realizzazione impianto di illuminazione del IV e V braccio del Molo foraneo	500.000	500.000	Riferimento
p228	Porto di Bari Realizzazione di una darsena per i natanti dei servizi di pubblico interesse ed emergenza	5.000.000	5.000.000	Riferimento
p229	Porto di Bari Innalzamento del muro paraonde del I, II e III braccio del Molo foraneo e manutenzione straordinaria dell'intera infrastruttura	5.500.000	5.500.000	Riferimento
p230	Porto di Bari Riqualificazione Molo Pizzoli: realizzazione di edifici per uffici e depositi portuali	34.000.000	0	2020



Codice intervento	Denominazione intervento	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Orizzonte temporale
p231	Porto di Bari Lavori di ampliamento dei piazzali della Darsena di levante tra il II e III braccio del nuovo molo foraneo	14.000.000	14.000.000	Riferimento
p232	Porto di Bari Potenziamento sistema di illuminazione delle aree sterili	1.000.000	1.000.000	Riferimento
p233	Porto di Bari Realizzazione impianto di videosorveglianza, antintrusione e monitoraggio delle aree sterili.	2.000.000	2.000.000	Riferimento
p234	Porto di Bari Acquisto ed installazione apparecchiature per il controllo di passeggeri e delle merci.	1.000.000	1.000.000	Riferimento
p235	Porto di Bari Realizzazione opere edili di delimitazione delle aree sterili ed infrastrutture di supporto alle reti tecnologiche.	1.000.000	1.000.000	Riferimento
p236	Porto di Bari SITIP - Modulo varchi intelligenti	1.500.000	1.500.000	Riferimento
p237	Porto di Bari GIPSY - Modulo gestione traffico RO-RO e passeggeri	460.000	460.000	Riferimento
p238	Porto di Bari ADRION - Modulo gestione domanda/offerta noli di trasporto	418.000	418.000	Riferimento
p239	Porto di Bari STP - Modulo gestione integrata sicurezza e rapporti con autorità preposte	1.250.000	1.250.000	Riferimento
p240	Porto di Bari INTRARADAR - Modulo gestione sorveglianza navigazione intraportuale	1.570.000	1.570.000	Riferimento
p241	Porto di Bari MAP - Modulo per l'integrazione con i porti extra U.E.	1.130.200	1.130.200	Riferimento
p302	Porto di Taranto Piastra portuale di Taranto: strada dei moli e relativa illuminazione, rete elettrica e opere idriche e fognarie	26.146.000	26.146.000	Riferimento
p305	Porto di Taranto Dragaggio per approfondimento fondali al molo polisettoriale del porto di Taranto	10.000.000	10.000.000	Riferimento
p306	Porto di Taranto Piastra portuale di Taranto: Ampliamento del IV sporgente	74.686.000	74.686.000	Riferimento
p307	Porto di Taranto Piastra portuale di Taranto: Realizzazione darsena ad ovest del IV sporgente	27.743.000	27.743.000	Riferimento
p309	Porto di Taranto Opere di urbanizzazione primaria e secondaria al Distripark (strade, reti tecnologiche, uffici direzionali, etc.)	5.000.000	5.000.000	Riferimento
p311	Porto di Taranto Opere di urbanizzazione primaria e secondaria al Distripark (strade, reti tecnologiche, uffici direzionali, etc.)	50.000.000	0	2020
p312	Porto di Taranto Dragaggi per approfondimento fondali darsena molo polisettoriale e per manutenzione fondali del porto in rada	30.000.000	30.000.000	Riferimento
p313	Porto di Taranto Bonifica e riqualificazione dell'area ex Yard Belleli	35.000.000	35.000.000	Riferimento



Codice intervento	Denominazione intervento	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Orizzonte temporale
p314	Porto di Taranto Bonifica e riqualificazione dell'area ex Yard Belleli	40.000.000	0	2020
p315	Porto di Taranto Rifiorimento e ampliamento delle opere di protezione dall'agitazione ondata del porto interno e della rada di Taranto	25.000.000	25.000.000	Riferimento
p321	Porto di Taranto Lavori di rettifica e allargamento della banchina di levante del molo San Cataldo del porto di Taranto e preventiva bonifica dei fondali	16.200.000	16.200.000	Riferimento
p322	Porto di Taranto Adeguamento ed ampliamento delle reti idriche e fognanti della zona levante del porto di Taranto	2.500.000	2.500.000	Riferimento
p323	Porto di Taranto Manutenzione e rifiorimento delle scogliere frangiflutto a protezione del passaggio in Mar Grande tra il molo Sant'Eligio e il Castello Aragonese nel porto di Taranto	500.000	500.000	Riferimento
p324	Porto di Taranto Adeguamento della diga foranea a protezione del molo polisettoriale del porto di Taranto	9.000.000	9.000.000	Riferimento
p325	Porto di Taranto Opere di completamento ed integrazione delle dighe foranee a protezione della "Darsena Taranto" nel porto di Taranto	10.000.000	10.000.000	Riferimento
p326	Porto di Taranto Opere di raccolta, collettamento e trattamento acque di pioggia nelle aree comuni del porto di Taranto	6.000.000	6.000.000	Riferimento
p327	Porto di Taranto Piastra portuale di Taranto: Piattaforma logistica (sull'area ex squadra rialzo RFI)	27.574.000	27.574.000	Riferimento
p407	Porto di Brindisi Terminal Traghetti e Ro-Ro Porto Medio - Area S. Apollinare.. Piazzali e aree attrezzate. Ristrutturazione piazzali e creazione nuovo terminal passeggeri nell'area ex SIAC	15.493.000	0	2013
p409	Porto di Brindisi Nuovo Distripark Infrastrutture Primarie	41.317.000	0	2020
p410	Porto di Brindisi Nuovo Distripark Piattaforme Intermodali	41.317.000	0	2020
p411	Porto di Brindisi Nuovo Distripark Collegamenti Stradali Collegamenti Ferroviari	15.493.000	0	2020
p412	Porto di Brindisi Nuovo Distripark Raccordi con viabilità consortile e comunale	5.164.000	0	2020
p413	Porto di Brindisi Capo Bianco - Nuova area POL Marina Militare	21.900.000	21.900.000	Riferimento
p417	Porto di Brindisi Consolidamento e messa in sicurezza delle Dighe di Punta riso e Bocca di Puglia	62.000.000	62.000.000	Riferimento
p418	Porto di Brindisi Varco di ingresso via Spalato	2.500.000	2.500.000	Riferimento
p419	Porto di Brindisi Banchina antistante il varco di ingresso via Spalato	8.000.000	2.500.000	2013



Codice intervento	Denominazione intervento	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Orizzonte temporale
p420	Porto di Brindisi Qualificazione area stazione marittima - dismissione fascio binari	6.500.000	2.500.000	2013
p421	Porto di Brindisi Qualificazione area stazione marittima - stazione marittima	10.000.000	10.000.000	Riferimento
p424	Porto di Brindisi Nuovi accosti di Sant'Apollinare	23.184.000	23.184.000	Riferimento
p425	Porto di Brindisi Completamento Costa Morena Est - Il stralcio	4.000.000	4.000.000	Riferimento
p426	Porto di Brindisi Completamento Costa Morena Est - Il stralcio	10.000.000	5.500.000	2013
p427	Porto di Brindisi Ampliamento molo Enichem	2.500.000	2.500.000	Riferimento
p429	Porto di Brindisi Ampliamento molo Enichem	25.823.000	2.582.300	2020
p430	Porto di Brindisi Completamento e riadattamento delle banchine del porto esterno di Brindisi già previste nel Piano Regolatore per loro utilizzazione per il traffico commerciale	1.500.000	1.500.000	Riferimento
p481	Porto di Brindisi Completamento e riadattamento delle banchine del porto esterno di Brindisi già previste nel Piano Regolatore per loro utilizzazione per il traffico commerciale	n/d	n/d	2013
p491	Porto di Brindisi Nuovo Terminal Crociere	10.000.000		2013 (Previsione subordinata a Studio di Fattibilità)

4.2.1 TABELLE DI RIEPILOGO CON COSTI DISTINTI PER ORIZZONTE TEMPORALE E PORTO

Orizzonte temporale	Costo totale degli interventi (€)	Risorse disponibili (€)	Risorse residue da reperire (€)
Riferimento	504.261.200	504.261.200	0
2013 (*)	171.186.707	78.083.707	93.103.000
2020	253.114.000	2.582.300	250.531.700
Totale	928.561.907	584.927.207	343.634.700
Totale - riferimento	424.300.707	80.666.007	343.634.700

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

Orizzonte temporale	Costo totale degli interventi (€)				Totale
	Porto di Bari	Porto di Taranto	Porto di Brindisi	Porto di Manfredonia	
Riferimento	71.328.200	127.584.000	305.349.000	0	504.261.200
2013 (*)	71.193.707	49.993.000	0	50.000.000	171.186.707
2020	34.000.000	129.114.000	90.000.000	0	253.114.000
Totale	176.521.907	306.691.000	395.349.000	50.000.000	928.561.907



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

Orizzonte temporale	Risorse disponibili (€)				
	Porto di Bari	Porto di Taranto	Porto di Brindisi	Porto di Manfredonia	Totale
Riferimento	71.328.200	127.584.000	305.349.000	0	504.261.200
2013 (*)	67.583.707	10.500.000	0	0	78.083.707
2020	0	2.582.300	0	0	2.582.300
Totale	138.911.907	140.666.300	305.349.000	0	584.927.207

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

Orizzonte temporale	Risorse residue da reperire (€)				
	Porto di Bari	Porto di Taranto	Porto di Brindisi	Porto di Manfredonia	Totale
Riferimento	0	0	0	0	0
2013 (*)	3.610.000	39.493.000	0	50.000.000	93.103.000
2020	34.000.000	126.531.700	90.000.000	0	250.531.700
Totale	37.610.000	166.024.700	90.000.000	50.000.000	343.634.700

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



5 Il trasporto aereo

5.1 La declinazione progettuale del PRT nel Piano Attuativo per il trasporto aereo

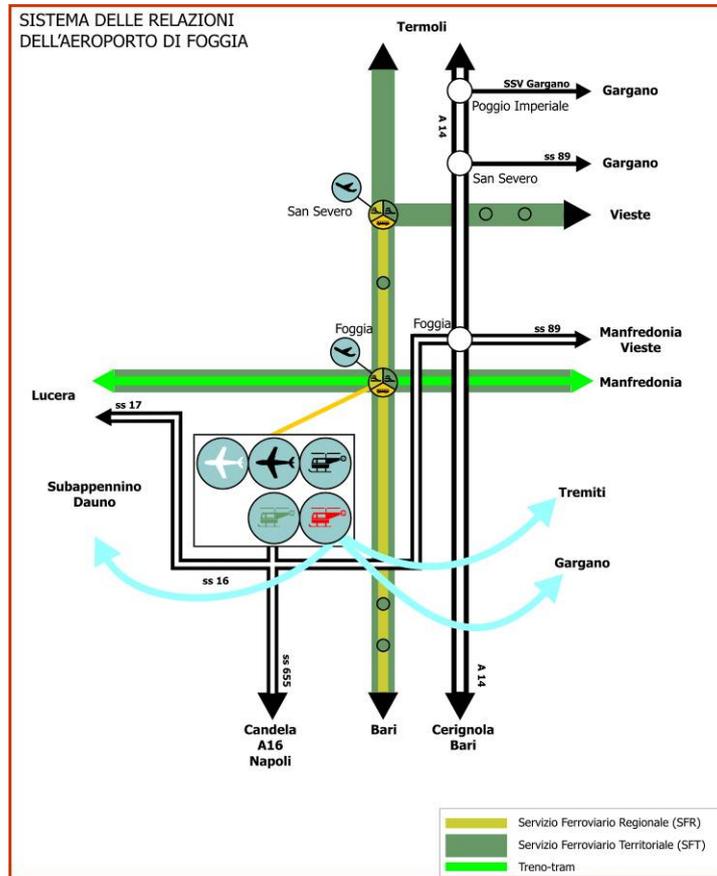
I Piani di sviluppo redatti da Aeroporti di Puglia hanno costituito un riferimento per tutti gli interventi strettamente connessi al funzionamento dei quattro aeroporti pugliesi. Il Piano ha assunto la sostanziale specializzazione prevalente degli scali prevista dal Piano AdP, mantenendo un approccio più flessibile limitatamente allo sviluppo del traffico charter, tenuto conto degli effetti che adeguate e mirate politiche di marketing territoriale possono produrre.

Il Piano Attuativo ha posto invece particolare attenzione a migliorare l'accessibilità di tutti gli scali calibrando gli interventi sulla base delle rispettive vocazioni.

Il completamento della tangenziale di Foggia e la relativa vicinanza alla stazione centrale consentono di prefigurare un'accessibilità automobilistica e anche mediante trasporto collettivo da/per tutta la provincia, con interessanti ipotesi di creazione di servizi ferroviari, eventualmente dedicati, verso il Gargano, sia lato Manfredonia che lato Peschici, con possibilità di chiudere la circuitazione turistica tramite aliscafo nell'ambito, ad esempio, di un pacchetto Weekend.



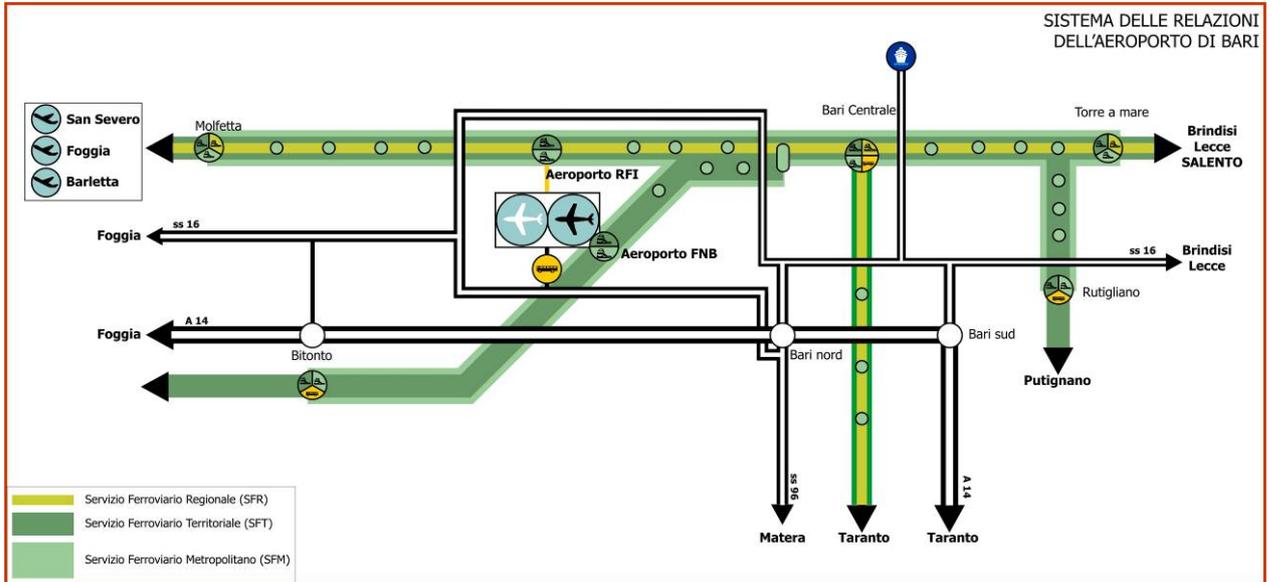
Sistema delle relazioni dell'aeroporto di Foggia



L'aeroporto di Bari potrà contare su un importante miglioramento dell'accessibilità ferroviaria attraverso la creazione della fermata Aeroporto sulla linea delle Ferrovie Nord Barese che consentirà di collegare l'aeroporto di Bari a tutta la regione. In questo senso si rivelerà strategico il modello di esercizio ferroviario integrato regionale che consentirà di ottimizzare le coincidenze in corrispondenza della stazione di Bari per i servizi che non sono destinati a raggiungere l'aeroporto.

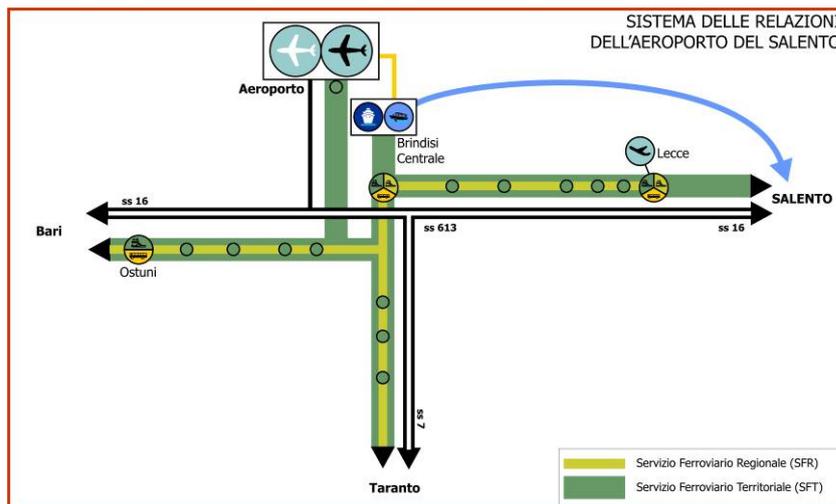


Sistema delle relazioni dell'aeroporto di Bari



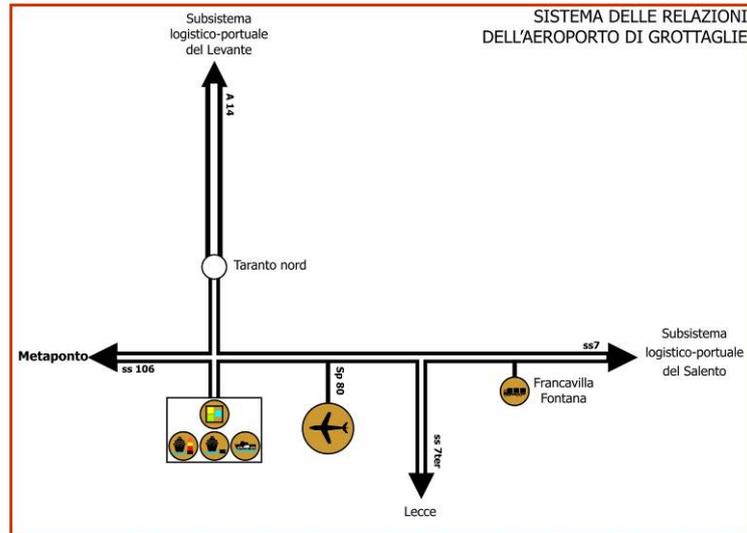
L'aeroporto di Brindisi, grazie al nuovo collegamento ferroviario, sarà messo in connessione con tutte le principali aree del Salento e, tramite interscambio con il servizio regionale, potrà candidarsi a svolgere un ruolo complementare ed in casi straordinari anche succedaneo all'aeroporto di Bari. La creazione di un approdo crocieristico all'imbocco del Seno di Ponente, a breve distanza dall'aeroporto, crea infine i presupposti per un ulteriore incremento del traffico turistico.

Sistema delle relazioni dell'aeroporto di Brindisi



L'accessibilità stradale dell'aeroporto di Grottaglie è stata migliorata attraverso il collegamento diretto con la viabilità di interesse nazionale. La realizzazione dei numerosi potenziamenti stradali previsti in Salento consentono di migliorare i collegamenti dell'aeroporto con il porto di Taranto e le principali aree produttive e turistiche della zona.

Sistema delle relazioni dell'aeroporto di Grottaglie



Il Piano Attuativo ha previsto la creazione di nuovi punti per il check-in decentrati a San Severo (testata nord della rete del servizio ferroviario regionale), a Foggia, a Barletta e, fuori regione, a Matera in base ad un accordo tra regioni per il miglioramento dell'accessibilità all'aeroporto di Bari.

Un ultimo cenno merita la previsione del potenziamento della rete delle elisuperfici destinate al servizio di elisoccorso a completamento di quelle già finanziate. Con le ulteriori piazzole H24 previste, le aree più svantaggiate e meno raggiungibili della regione potranno contare su un'accessibilità adeguata ai servizi specialistici di pronto soccorso e terapia intensiva offerti dai principali ospedali regionali.

5.2 Quadro riepilogativo degli interventi del Piano Attuativo per il trasporto aereo

Nella tabella sottostante è riportato un quadro di tutti gli interventi previsti sulle infrastrutture aeroportuali. Gli interventi sono **classificati in base all'orizzonte temporale di presumibile entrata in esercizio** sulla base della maturità tecnico-progettuale, della complessità dell'opera e del riconosciuto



grado di priorità risultante dalle valutazioni effettuate. Le categorie riportate in tabella nel campo “Orizzonte temporale” sono:

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

Codice intervento	Denominazione intervento	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Orizzonte temporale	Note
a105	Aeroporto di Foggia Adeguamento infrastrutture di volo: prolungamento pista RWY 16/34, adeguamento degli impianti voli notte e degli aiuti visivi luminosi, adeguamento ed implementazione delle vie di circolazione, ampliamento del piazzale di sosta aerei, adeguamento delle aree di sicurezza strip e RESA	20.000.000	10.000.000	2020	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011)
a107	Aeroporto di Foggia Implementazione della viabilità perimetrale e della recinzione	10.000.000	0	2013	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011)
a108	Aeroporto di Foggia Acquisizione aree per prolungamento pista e ampliamento piazzale	10.000.000	0	2013	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011)
a109	Aeroporto di Foggia Ampliamento aerostazione passeggeri I fase	15.000.000	15.000.000	Riferimento	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a110	Aeroporto di Foggia Ampliamento aerostazione passeggeri II fase	10.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA III fase (2017-2021)
a111	Aeroporto di Foggia Nuovi parcheggi	2.500.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a112	Aeroporto di Foggia Parcheggi a raso e multipiano	10.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA III fase (2017-2021)
a113	Aeroporto di Foggia Realizzazione di nuova caserma vv.f.	2.500.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a114	Aeroporto di Foggia Acquisizione aree per ampliamento aerostazione passeggeri lato nord	2.500.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a115	Aeroporto di Foggia Nuova pista di volo	40.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA I fase 2007-2017
a116	Aeroporto di Foggia Opere di mitigazione di impatto ambientale	10.000.000	10.000.000	Riferimento	Intervento previsto nel PSA I fase 2007-2017
a207	Aeroporto di Bari Ampliamento nuova aerostazione	8.600.000	8.600.000	Riferimento	Intervento previsto nel PSA I fase 2007-2018
a228	Aeroporto di Bari Sistemi informativi	4.500.000	4.500.000	Riferimento	



Codice intervento	Denominazione intervento	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Orizzonte temporale	Note
a230	Aeroporto di Bari Acquisizione aree per ampliamento sedime aeroportuale (Prolungamento Pista di Volo): 43,00 ha circa - Trasferimento da Demanio Militare a Demanio Civile di parte dell' Area Militare: 58,00 ha circa - Superficie nuovo sedime: 346,21 ha circa	5.000.000	0	2013	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011)
a231	Aeroporto di Bari Acquisizione aree per ampliamento sedime aeroportuale (Area Merci): 14,50 ha circa - Superficie nuovo sedime: 360,71 ha circa	2.500.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a232	Aeroporto di Bari Riqualfica cunicolo tecnologico esistente	6.000.000	6.000.000	Riferimento	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011)
a233	Aeroporto di Bari Riqualfica raccordi C e D e piazzale esistente	8.000.000	8.000.000	Riferimento	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011)
a236	Aeroporto di Bari Ampliamento parcheggi a raso: n° 350 circa - Totale parcheggi a raso: n° 2400 circa. I fase	850.000	0	2013	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011)
a237	Aeroporto di Bari Ampliamento parcheggi a raso: n° 200 circa - Totale parcheggi a raso: n° 2600 circa. II fase	500.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a238	Aeroporto di Bari Ampliamento parcheggi a raso: n° 200 circa - Totale parcheggi a raso: n° 2800 circa. III fase	500.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA III fase (2017-2021)
a241	Aeroporto di Bari Riconversione spazi Hangar in "MAGAZZINI SERVIZI POSTALI" - Superficie: mq 176 circa -	250.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011)
a242	Aeroporto di Bari Riconversione spazi Ricovero Mezzi di Rampa in "HANGAR" - Superficie: mq 580 circa	500.000	0	2013	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011)
a243	Aeroporto di Bari RICONVERSIONE SPAZI ATTUALE EDIFICIO PER RICOVERO MEZZI IN EDIFICIO POLIFUNZIONALE	1.000.000	0	2013	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011)
a244	Aeroporto di Bari Ampliamento ed adeguamento della Cabina Elettrica in adiacenza alla Caserma Vigili del Fuoco	100.000	0	2013	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011)
a245	Aeroporto di Bari Riconversione spazi Nucleo elicotteri VV.F e Polaria in ricovero mezzi di rampa e officina aeroportuale-	2.000.000	2.000.000	Riferimento	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011)
a246	Aeroporto di Bari Riconversione spazi Hangar SEAP- Officina Aeroportuale in "MAGAZZINI E DEPOSITI"	250.000	0	2013	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011)
a247	Aeroporto di Bari Demolizione del manufatto falconeria esistente e realizzazione di nuovo manufatto in area adiacente al Piazzale Aeromobili - Superficie: mq 25 circa	100.000	0	2013	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011)



Codice intervento	Denominazione intervento	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Orizzonte temporale	Note
a248	Aeroporto di Bari Realizzazione di Nuovi Hangar fronte Piazzale Sosta Aeromobili - Superficie totale: mq 3.000 circa	4.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a249	Aeroporto di Bari Ampliamento del Ricovero Mezzi di Rampa - Superficie: mq 500 circa - Superficie totale: mq 1100 circa	1.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a250	Aeroporto di Bari Realizzazione di Nuovi Magazzini e Depositi - Superficie totale: mq 3.000 circa	2.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a251	Aeroporto di Bari Ampliamento ed adeguamento Caserma Vigili del Fuoco -Superficie di ampliamento: mq 700 circa - Superficie totale: mq 2630 circa	2.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA III fase (2017-2021)
a252	Aeroporto di Bari Realizzazione di Nuovi Magazzini e Depositi - Superficie totale: mq 3.000 circa	4.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA III fase (2017-2021)
a253	Aeroporto di Bari Ampliamento area tecnica	1.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA III fase (2017-2021)
a254	Aeroporto di Bari Demolizione dei manufatti esistenti e realizzazione di nuova "AREA AEROCLUB" nelle aree ex militari	100.000	0	2013	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011)
a255	Aeroporto di Bari RICONVERSIONE AREE MILITARI	20.000.000	0	2013	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011)
a256	Aeroporto di Bari INTERRAMENTO VIA D'ANNUNZIO	10.000.000	0	2013	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011)
a257	Aeroporto di Bari Opere di mitigazione impatto ambientale	10.000.000	10.000.000	Riferimento	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011)
a258	Aeroporto di Bari OPERE DI MITIGAZIONE IMPATTO AMBIENTALE	10.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA III fase (2017-2021)
a259	Aeroporto di Bari AREA TERMINALE MERCI Realizzazione di nuovo Piazzale Sosta Aeromobili -Superficie: mq 30.000 circa in CLS e relativa bretella di collegamento con la Via di Rullaggio	6.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a260	Aeroporto di Bari AREA TERMINALE MERCI Realizzazione di nuova viabilità di accesso all' area terminale Merci collegata alla rete stradale principale e realizzazione di piazzale sosta e manovra automezzi	1.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a261	Aeroporto di Bari AREA TERMINALE MERCI Adeguamento viabilità perimetrale in corrispondenza dell' ampliamento del Sedime Aeroportuale e nuova viabilità di servizio	1.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a262	Aeroporto di Bari AREA TERMINALE MERCI Realizzazione di Aerostazione Merci - mq 3.500 circa	5.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)



Codice intervento	Denominazione intervento	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Orizzonte temporale	Note
a263	Aeroporto di Bari AREA TERMINALE MERCI Realizzazione di Palazzina Uffici per i Servizi Operativi - mq 1.200 circa	4.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a264	Aeroporto di Bari AREA TERMINALE MERCI Realizzazione di Zona Sanitaria - mq 500 circa	1.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a265	Aeroporto di Bari AREA TERMINALE MERCI Ampliamento Piazzale: mq 18.000 circa - Superficie generale mq 48.000 circa	3.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA III fase (2017-2021)
a266	Aeroporto di Bari AREA TERMINALE MERCI Ampliamento piazzale sosta e manovra automezzi	600.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA III fase (2017-2021)
a267	Aeroporto di Bari AREA TERMINALE MERCI Adeguamento viabilità perimetrale e nuova viabilità di servizio in corrispondenza dell' ampliamento del Piazzale Sosta Aeromobili	200.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA III fase (2017-2021)
a268	Aeroporto di Bari AREA TERMINALE MERCI Realizzazione di Hangar - mq 3.500 circa	4.600.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA III fase (2017-2021)
a269	Aeroporto di Bari AREA TERMINALE MERCI Realizzazione di Magazzini per attività indotte al sistema delle Merci -Superficie totale: mq 2.000 circa	2.600.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA III fase (2017-2021)
a270	Aeroporto di Bari Ripristino ammaloramento piazzali di sosta	2.000.000	2.000.000	Riferimento	
a404	Aeroporto di Brindisi Adeguamento e potenziamento infrastrutture di volo ed impianti alla normativa di riferimento: RESA, STRIP, PISTA 14/32, PROLUNGAMENTO PISTA E VIA DI RULLAGGIO 14/32, SMALTIMENTO ACQUE METEORICHE, PISTA 05/23	21.600.000	21.600.000	Riferimento	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011)
a406	Aeroporto di Brindisi Ristrutturazione AEROSTAZIONE PASSEGGERI - Uffici 1° piano	4.000.000	4.000.000	Riferimento	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011)
a407	Aeroporto di Brindisi Ampliamento AEROSTAZIONE PASSEGGERI - mq 3.000 circa	6.000.000	6.000.000	Riferimento	Intervento previsto nel PSA III fase (2017-2021)
a408	Aeroporto di Brindisi Aeroporto di Brindisi -Sistemi informativi	1.138.000	1.138.000	Riferimento	
a410	Aeroporto di Brindisi Sistema controllo 100 % bagagli stiva -lotto I e lotto II (l'intervento in ogg. sostituisce gli interventi ENAC BR 03 A e ENAC BR 03 B annullati)	2.600.000	2.600.000	Riferimento	
a412	Aeroporto di Brindisi Riconfigurazione viabilità parcheggi operatori ed Enti di Stato	1.500.000	1.500.000	Riferimento	
a413	Aeroporto di Brindisi Completamento ripristino ammaloramento piazzali di sosta aeromobili	900.000	900.000	Riferimento	



Codice intervento	Denominazione intervento	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Orizzonte temporale	Note
a414	Aeroporto di Brindisi Aeroporto di Brindisi -realizzazione protezione perimetrale attiva e passiva - Sistema della sicurezza	400.000	400.000	Riferimento	
a415	Aeroporto di Brindisi Aeroporto di Brindisi -adeguamento infrastrutture di volo ed impianti alla normativa di riferimento-demolizione vecchia aerostazione	250.000	250.000	Riferimento	
a416	Aeroporto di Brindisi Rifacimento PIAZZALE DI SOSTA AEROMOBILI E VIABILITA' CONNESSA	20.000.000	20.000.000	Riferimento	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011)
a417	Aeroporto di Brindisi Acquisizione aree: 24,20 ha circa - Sedime: superficie totale 309,20 ha circa di cui Aviazione Civile - 45,63 ha circa	10.000.000	0	2013	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011)
a418	Aeroporto di Brindisi RICONVERSIONE AREE MILITARI (ONU)	10.000.000	0	2013	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011).
a419	Aeroporto di Brindisi Acquisizione aree: 1,80 ha circa - Sedime: superficie totale 334,30 ha circa di cui Aviazione Civile - 70,73 ha circa	500.000	0	2013	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a420	Aeroporto di Brindisi RICONVERSIONE AREE MILITARI A.M.	10.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a421	Aeroporto di Brindisi Realizzazione di Nuova VIA DI RULLAGGIO (Primo tratto) parallela alla Pista di Volo 14/32	5.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a422	Aeroporto di Brindisi Completamento VIA DI RULLAGGIO parallela alla Pista di Volo 14/32	10.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA III fase (2017-2021)
a423	Aeroporto di Brindisi Ampliamento PIAZZALE AEROMOBILI	3.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA III fase (2017-2021)
a424	Aeroporto di Brindisi Adeguamento PERIMETRAZIONE AEROPORTO NORMATIVA SECURITY e realizzazione di STRADA PERIMETRALE	5.150.000	0	2013	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011)
a425	Aeroporto di Brindisi Ampliamento PARCHEGGI a raso: n° 90 circa	250.000	0	2013	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011)
a426	Aeroporto di Brindisi Ampliamento PARCHEGGI a raso: n° 70 circa	200.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a427	Aeroporto di Brindisi Realizzazione di PARCHEGGIO MULTIPIANO - n° 585 posti auto	8.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a428	Aeroporto di Brindisi Ristrutturazione CASERMA VIGILI DEL FUOCO	1.000.000	0	2013	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011)
a429	Aeroporto di Brindisi Riconversione attuale Magazzino Merci in RICOVERO MEZZI DI RAMP	500.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a430	Aeroporto di Brindisi Realizzazione di PALAZZINA UFFICI	5.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA III fase (2017-2021)
a431	Aeroporto di Brindisi Realizzazione di MAGAZZINI E DEPOSITI	1.500.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA III fase (2017-2021)



Codice intervento	Denominazione intervento	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Orizzonte temporale	Note
a432	Aeroporto di Brindisi Riubicazione GUARDIOLA VARCO DOGANALE	50.000	0	2013	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011).
a433	Aeroporto di Brindisi AREA TERMINALE MERCI Realizzazione di GUARDIOLA VARCO DOGANALE - mq 6 circa	100.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a434	Aeroporto di Brindisi Realizzazione di PALAZZINA UFFICI	5.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA III fase (2017-2021)
a435	Aeroporto di Brindisi Realizzazione di MAGAZZINI E DEPOSITI	1.500.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA III fase (2017-2021)
a436	Aeroporto di Brindisi Demolizione e ricostruzione delle strutture interferenti con la realizzazione della Nuova Via di Rullaggio: Caserma Vigili del Fuoco, Complesso Depuratore, Hangar Aeroclub, Strada Perimetrale, Parcheggi, bretelle militari	15.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA III fase (2017-2021)
a437	Aeroporto di Brindisi AREA TERMINALE MERCI Realizzazione di PIAZZALE SOSTA AEROMOBILI	10.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a438	Aeroporto di Brindisi AREA TERMINALE MERCI Realizzazione di nuova viabilità di accesso all' Area Terminale Merci collegata alla rete stradale principale e realizzazione di Piazzale Sosta e manovra automezzi	1.500.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a439	Aeroporto di Brindisi AREA TERMINALE MERCI Adeguamento viabilità perimetrale in corrispondenza dell' Ampliamento del sedime e nuova viabilità interna di servizio	1.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a440	Aeroporto di Brindisi AREA TERMINALE MERCI Realizzazione di AEROSTAZIONE MERCI - mq 2.400 circa	6.500.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a441	Aeroporto di Brindisi AREA TERMINALE MERCI Realizzazione di PALAZZINA UFFICI SERVIZI OPERATIVI - mq 1.200 circa	4.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a442	Aeroporto di Brindisi AREA TERMINALE MERCI Realizzazione di ZONA SANITARIA - mq 600 circa	500.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a443	Aeroporto di Brindisi AREA TERMINALE MERCI Realizzazione di OFFICINA AEROPORTUALE - mq 1.000 circa	1.600.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a444	Aeroporto di Brindisi AREA TERMINALE MERCI Realizzazione di CENTRALE TECNOLOGICA - mq 1.000 circa	4.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a445	Aeroporto di Brindisi AREA TERMINALE MERCI Realizzazione di CABINA ELETTRICA	200.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a446	Aeroporto di Brindisi AREA TERMINALE MERCI Allacciamento ai Servizi Tecnologici	n/d	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)



Codice intervento	Denominazione intervento	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Orizzonte temporale	Note
a447	Aeroporto di Brindisi AREA TERMINALE MERCI Realizzazione di HANGAR - mq 4.550 circa	4.600.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA III fase (2017-2021)
a448	Aeroporto di Brindisi AREA TERMINALE MERCI Realizzazione di RICOVERO PER MEZZI DI RAMPA - mq 1.000 circa	1.900.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA III fase (2017-2021)
a449	Aeroporto di Brindisi AREA TERMINALE MERCI Realizzazione di MAGAZZINI PER ATTIVITA' INDOTTE - mq 1.500 circa	2.600.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA III fase (2017-2021)
a450	Aeroporto di Brindisi AREA TERMINALE MERCI OPERE DI MITIGAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE E SISTEMAZIONE A VERDE	10.000.000	10.000.000	Riferimento	Intervento previsto nel PSA III fase (2017-2021)
a451	Aeroporto di Brindisi OPERE DI MITIGAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE E SISTEMAZIONE A VERDE	10.000.000	0	2013	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011)
a452	Aeroporto di Brindisi BANCHINE AT-TRACCO NAVI PER INTERMODALITA'	50.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a306	Aeroporto di Taranto Grottaglie Adeguamento impianti tecnologici aerostazione passeggeri.	2.500.000	2.500.000	Riferimento	Il quadro del PSA riporta: "Interventi previsti nel periodo 2007-2017 (Price-waterhouseCoopers Gennaio 2007-Aggiornamento del Master Plan del Sistema Aeroportuale Pugliese)"
a307	Aeroporto di Taranto Grottaglie Adeguamento infrastrutture di volo e impianti con modifica della viabilità esistente dell'aeroporto di Grottaglie (TA)	118.000.000	118.000.000	Riferimento	Intervento previsto nel PSA I fase (2007-2011)
a309	Aeroporto di Taranto Grottaglie Ampliamento piazzale aeromobili	1.250.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a310	Aeroporto di Taranto Grottaglie Ampliamento ed adeguamento aerostazione passeggeri	15.000.000	15.000.000	Riferimento	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016). Inserito nel Master Plan SAP
a311	Aeroporto di Taranto Grottaglie Nuova aerostazione merci	9.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a312	Aeroporto di Taranto Grottaglie Parcheggio multipiano e sistema parcheggi a raso	10.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016)
a313	Aeroporto di Taranto Grottaglie Opere di mitigazione di impatto ambientale e sistemazione a verde	10.000.000	10.000.000	Riferimento	Intervento previsto nel PSA II fase (2012-2016).
a314	Aeroporto di Taranto Grottaglie Realizzazione del sistema del verde attrezzato	5.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA III fase (2017-2021)
a315	Aeroporto di Taranto Grottaglie Realizzazione nuova via di rullaggio	10.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA III fase (2017-2021)
a316	Aeroporto di Taranto Grottaglie Acquisizione aree per ampliamento sedime aeroportuale	2.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA III fase (2017-2021)



Codice intervento	Denominazione intervento	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Orizzonte temporale	Note
a317	Aeroporto di Taranto Grottaglie Acquisizione nuove aree per implementazione attivita' aeronautiche e commerciali	5.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA III fase (2017-2021)
a318	Aeroporto di Taranto Grottaglie Acquisizione aree per realizzazione stazioni di rifornimento carburante e annesso autolavaggio	5.000.000	0	2020	Intervento previsto nel PSA III fase (2017-2021)

5.2.1 TABELLE DI RIEPILOGO CON COSTI DISTINTI PER ORIZZONTE E AEROPORTO

Orizzonte temporale	Costo totale degli interventi (€)	Risorse disponibili (€)	Risorse residue da reperire (€)
Riferimento	279.988.000	279.988.000	0
2013	94.850.000	0	94.850.000
2020	344.700.000	10.000.000	334.700.000
Totale	719.538.000	289.988.000	429.550.000
Totale - riferimento	439.550.000	10.000.000	429.550.000

Orizzonte temporale	Costo totale degli interventi (€)				Totale
	Aeroporto di Bari	Aeroporto di Brindisi	Aeroporto di Foggia	Aeroporto di Grottaglie	
Riferimento	41.100.000	68.388.000	25.000.000	145.500.000	279.988.000
2013	37.900.000	36.950.000	20.000.000		94.850.000
2020	56.750.000	153.200.000	87.500.000	47.250.000	344.700.000
Totale	135.750.000	258.538.000	132.500.000	192.750.000	719.538.000

Orizzonte temporale	Risorse disponibili (€)				Totale
	Aeroporto di Bari	Aeroporto di Brindisi	Aeroporto di Foggia	Aeroporto di Grottaglie	
Riferimento	41.100.000	68.388.000	25.000.000	145.500.000	279.988.000
2013	0	0	0		0
2020	0	0	10.000.000	0	10.000.000
Totale	41.100.000	68.388.000	35.000.000	145.500.000	289.988.000



Orizzonte temporale	Risorse disponibili (€)				Totale
	Aeroporto di Bari	Aeroporto di Brindisi	Aeroporto di Foggia	Aeroporto di Grottaglie	
Riferimento	0	0	0	0	0
2013	37.900.000	36.950.000	20.000.000	0	94.850.000
2020	56.750.000	153.200.000	77.500.000	47.250.000	334.700.000
Totale	94.650.000	190.150.000	97.500.000	47.250.000	429.550.000

**ERRATA CORRIGE**

il presente documento sostituisce la Sintesi distribuita nel dicembre 2008 sulla quale sono state apportate le seguenti correzioni.

CORREZIONE IN PARAGRAFO: “QUADRO RIEPILOGATIVO DEGLI INTERVENTI DEL PIANO ATTUATIVO PER IL TRASPORTO STRADALE”

Vecchia tabella degli interventi:

s183b	SR1 Realizzazione tratto tra inresezione con SP10 e Poggio Imperiale al Tipo C	Tipo C	Studio di fattibilità	105.000.000	0	Regione	2020
s183a	SR1 Realizzazione tratto tra Bovino e intersezione con SP10 al Tipo C	Tipo C	Studio di fattibilità	85.000.000	0	Regione	2013

...

s293	SS16 Realizzazione della Variante alla Tangenziale di Bari tra Torre a Mare e Mola di Bari al Tipo B	Tipo B	Progettazione da attivare	30.000.000	0	ANAS	2020
------	--	--------	---------------------------	------------	---	------	------

Nuova tabella degli interventi:

s183b	SR1 Realizzazione tratto tra inresezione con SP10 e Poggio Imperiale al Tipo C	Tipo C	Studio di fattibilità	60.000.000	0	Regione	2020
s183a	SR1 Realizzazione tratto tra Bovino e intersezione con SP10 al Tipo C	Tipo C	Studio di fattibilità	130.000.000	0	Regione	2013

...

s293	SS16 Realizzazione della Variante alla Tangenziale di Bari tra Torre a Mare e Mola di Bari al Tipo B	Tipo B	Progettazione da attivare	40.000.000	0	ANAS	2020
------	--	--------	---------------------------	------------	---	------	------

Vecchie tabelle di riepilogo:

Orizzonte temporale	Costo totale (€)	Risorse disponibili (€)	Risorse residue da reperire (€)
Riferimento	1.257.647.680	1.257.647.680	0
2013	1.073.858.532	140.347.237	933.511.295
2020 (*)	795.184.461	6.441.847	788.742.614



Totale	3.126.690.673	1.404.436.764	1.722.253.909
Totale - riferimento	1.869.042.993	146.789.084	1.722.253.909

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

Orizzonte temporale	Costo totale (€)		Risorse disponibili (€)		Risorse residue da reperire (€)	
	ANAS	Regione	ANAS	Regione	ANAS	Regione
Riferimento	1.049.554.498	208.093.182	1.049.554.498	208.093.182	0	0
2013	646.541.601	427.316.931	21.197.237	119.150.000	625.344.364	308.166.931
2020 (*)	223.488.461	571.696.000	6.441.847	0	217.046.614	571.696.000
Totale	1.919.584.560	1.207.106.113	1.077.193.582	327.243.182	842.390.978	879.862.931
Totale - riferimento	870.030.062	999.012.931	27.639.084	119.150.000	842.390.978	879.862.931

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

Nuove tabelle di riepilogo:

Tabella di riepilogo con costi distinti per orizzonte temporale

Orizzonte temporale	Costo totale (€)	Risorse disponibili (€)	Risorse residue da reperire (€)
Riferimento	1.257.647.680	1.257.647.680	0
2013	1.118.858.532	140.347.237	978.511.295
2020 (*)	760.184.461	6.441.847	753.742.614
Totale	3.136.690.673	1.404.436.764	1.732.253.909
Totale - riferimento	1.879.042.993	146.789.084	1.732.253.909

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

Tabella di riepilogo con costi distinti per orizzonte e soggetto attuatore

Orizzonte temporale	Costo totale (€)		Risorse disponibili (€)		Risorse residue da reperire (€)	
	ANAS	Regione	ANAS	Regione	ANAS	Regione
Riferimento	1.049.554.498	208.093.182	1.049.554.498	208.093.182	0	0
2013	646.541.601	472.316.931	21.197.237	119.150.000	625.344.364	353.166.931
2020 (*)	233.488.461	526.696.000	6.441.847	0	227.046.614	526.696.000
Totale	1.929.584.560	1.207.106.113	1.077.193.582	327.243.182	852.390.978	879.862.931
Totale - riferimento	880.030.062	999.012.931	27.639.084	119.150.000	852.390.978	879.862.931

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

CORREZIONE DA PAG 31

Cambiata intestazione di pagina

**CORREZIONE PAG 44****Vecchia tabella**

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

Nuova tabella

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

CORREZIONE PAG.49 E 53

In tabella di “Quadro riepilogativo degli interventi del Piano Attuativo per il trasporto marittimo”

Corretto orizzonte temporale degli interventi p204 e p420

Vecchio orizzonte: Riferimento

Nuovo orizzonte: 2013

CORREZIONE PAG.58

Corretto titolo del paragrafo 5.2

Vecchio titolo:

“Quadro riepilogativo degli interventi del Piano Attuativo per il trasporto marittimo”

Nuovo titolo:

“Quadro riepilogativo degli interventi del Piano Attuativo per il trasporto aereo”



CORREZIONE PAG.59

In tabella di “Quadro riepilogativo degli interventi del Piano Attuativo per il trasporto aereo”

Corretto orizzonte temporale degli interventi a207 e a228

Vecchio orizzonte: 2013

Nuovo orizzonte: Riferimento

CORREZIONE PAG. 60

Nel titolo “marittimo” → “aereo”