



**Focus  
PUGLIA**



**Analisi e mappatura del tessuto  
economico e delle infrastrutture  
strategiche per la ripresa economica**

**Programma Infrastrutture  
Fondo di perequazione 2019-2020**



UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

# PREMESSA

L'obiettivo del presente slide report è fornire alcuni primi elementi utili ad identificare, in chiave strategica, le **priorità di sviluppo infrastrutturale della Puglia** al fine di migliorare i livelli di mobilità e di trasporto delle imprese. Difatti, la dotazione di infrastrutture di trasporto rappresenta per il sistema produttivo un aspetto fondamentale per il rafforzamento e lo sviluppo del tessuto imprenditoriale, in quanto è in grado di agevolare l'attività delle aziende già presenti in un'area e, allo stesso tempo, incide sulle scelte di insediamento di nuove attività produttive nonché sulle necessità logistiche delle imprese.

La prima parte del report è dedicata all'**inquadramento del tessuto economico e delle principali filiere produttive**. In particolare, dopo una sintetica descrizione delle dimensioni socio-demografiche ed economiche della regione, si entra nel dettaglio dell'analisi con l'individuazione dei settori produttivi e dei distretti economici presenti sul territorio.

La seconda parte descrive lo **«stato dell'arte» delle infrastrutture di trasporto e mobilità** della Puglia anche mediante un **indice sintetico di valutazione** per ciascuna tipologia di infrastruttura di trasporto (strade, ferrovie, porti, aeroporti, nodi logistici), che quota la performance infrastrutturale delle singole province, per poi proseguire con l'analisi del **contesto europeo e dei piani di sviluppo sovranazionali dei Corridoi TEN-T**.

La disamina degli interventi infrastrutturali presenti a livello regionale, oggetto della terza parte, comprende l'**analisi dei documenti programmatici** quali gli allegati al *Documento di Economia e Finanza 2015, 2017 e 2019*, l'Allegato infrastrutture al Programma Nazionale di Riforma (*Italia Veloce 2020*), lo schema di *DPCM di individuazione degli interventi infrastrutturali da sottoporre a commissariamento*, gli ultimi *Contratti di programma tra ANAS e RFI* ed il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (attuale MIMS), il *Piano Commerciale* edizione febbraio 2021 e quello edizione speciale PNRR di agosto 2021 di RFI, nonché, per ultimi, il *PNRR* e le schede di lettura aggiornate a luglio 2021, ed il DM 330 del 1° settembre 2021 relativo agli interventi in ambito portuale che individuano le infrastrutture prioritarie per il territorio e le risorse a disposizione.

---

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# Mappatura del tessuto economico e delle principali filieri produttive

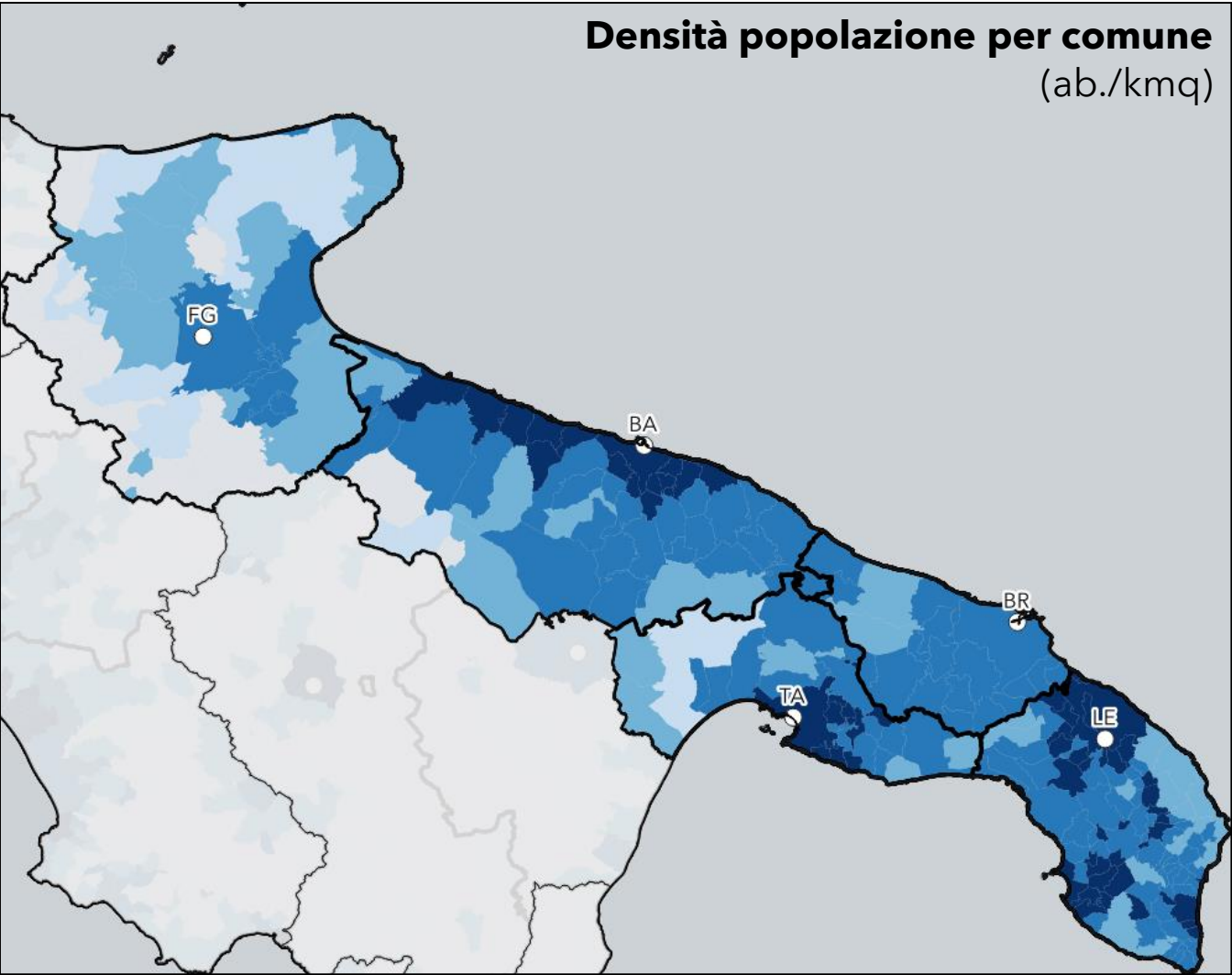


UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

# INQUADRAMENTO DEMOGRAFICO



La regione Puglia si estende per 19.541 kmq e conta 4 milioni di abitanti (20% della macro regione del Sud e Isole).

Il territorio è suddiviso in 257 comuni distribuiti in 6 enti di area vasta di cui 5 province e 1 città metropolitana (Bari). Si riporta tuttavia la ripartizione storica in 5 territori per omogeneità con i dati Infocamere.

Provincia	Popolazione 2020	% pop. Puglia	Numero comuni	Densità pop. ab./kmq
BARI	1.605.503	41%	51	297,0
BRINDISI	382.454	10%	20	205,5
FOGGIA	601.419	15%	61	85,8
LECCE	777.507	20%	96	277,8
TARANTO	560.048	14%	29	227,0
<b>PUGLIA</b>	<b>3.926.931</b>	<b>100%</b>	<b>257</b>	<b>201,0</b>
<b>SUD E ISOLE</b>	<b>20.052.901</b>	<b>-</b>	<b>2.550</b>	<b>162,1</b>

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat all'01/01/2021 (stima popolazione al 17/05/21)

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



L’economia pugliese vale 76 miliardi di euro di PIL e circa 1,4 milioni di occupati, è seconda nel Mezzogiorno dopo quella campana e risulta la regione più industrializzata del Meridione. Tra le sue caratteristiche specifiche si annoverano le potenzialità derivanti dalla **posizione geografica** e **l’innovatività**.

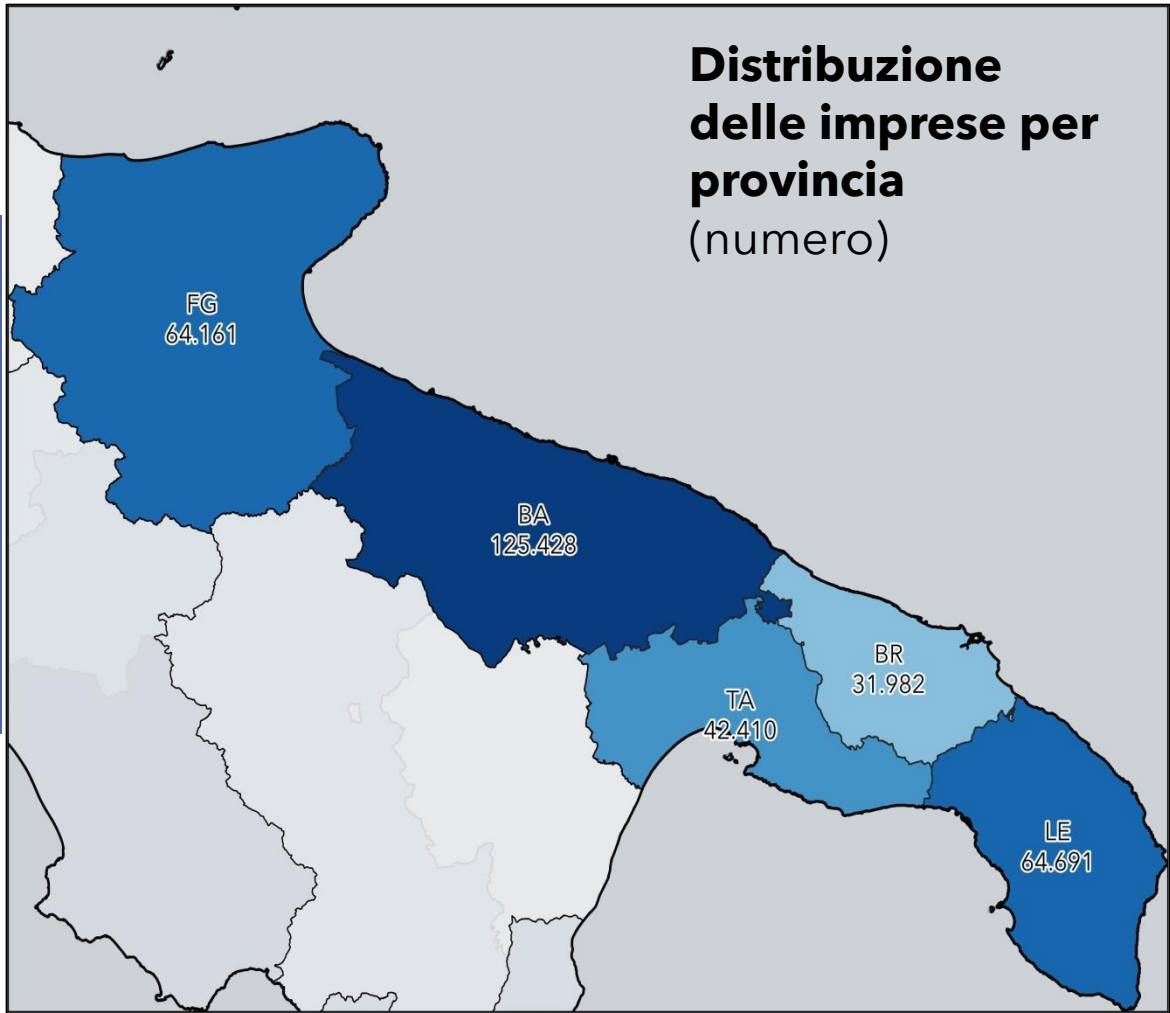
Variabile	Anno	Valore assoluto	Var. % anno precedente
PIL (M€)	2019	76.072	1,33%
Quota su PIL Italia	2019	4,3%	-
PIL pro capite (€)	2019	18.925	1,87%
Imprese attive	2020	328.672	0,93%
Imprese artigiane	2020	66.666	0,06%
Iscritte	2020	19.435	5,10%
Cessate	2020	16.402	4,30%
Export (M€)	2020	8.117	-9,4%
% export su PIL	-	10,7%	-

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, Movimprese, 2020

Il ricco e variegato tessuto produttivo della Puglia si connota per alcune **eccellenze** che la distinguono anche a livello internazionale, quali: l’**industria aerospaziale** ad altissimo livello tecnologico che posiziona la regione tra le principali sia in termini di insediamenti che di addetti; i **prodotti agricoli** d’eccellenza sono un asset fondamentale dell’economia regionale in grado di posizionare la Puglia come quarta regione del Paese per valore della produzione; l’**energia pulita** per il territorio rende la regione prima d’Italia per numero di impianti e per potenza installata di “nuove rinnovabili” e pioniera nell’introduzione di politiche energetiche innovative; il **turismo costiero e di qualità** che prima della crisi Covid consentiva alla Puglia di registrare una crescita delle presenze straniere dell’8% annuo; l’**industria culturale e creativa** che con 13 mila imprese attive rende la Puglia una delle regioni più dinamiche del Sud Italia nel settore.

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

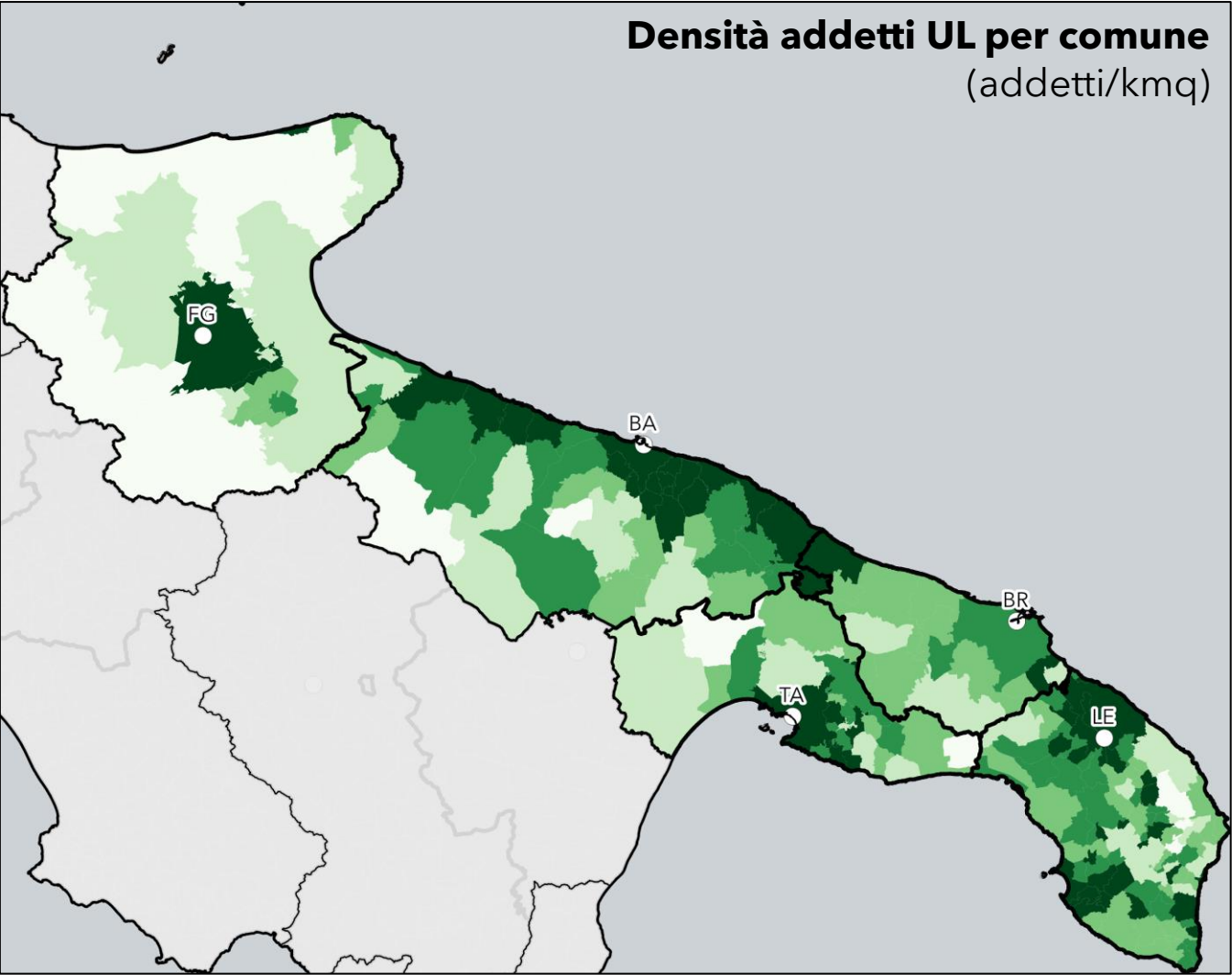




In Puglia è localizzato il 19% delle imprese attive della ripartizione Sud e Isole. L'incidenza delle imprese artigiane sul totale regionale è il 20%. Il tessuto produttivo pugliese si caratterizza, da una parte, per la diffusione di piccolissime imprese, dall'altra, per la presenza limitata di grandi gruppi industriali nazionali e internazionali.

Provincia	Imprese attive	Imprese artigiane	Imprese/ 100 ab.	Imprese/ kmq
BARI	125.428	26.048	7,8	23,2
BRINDISI	31.982	6.913	8,4	17,2
FOGGIA	64.161	8.876	10,7	9,2
LECCE	64.691	17.482	8,3	23,1
TARANTO	42.410	7.347	7,6	17,2
PUGLIA	328.672	66.666	8,4	16,8
SUD E ISOLE	1.716294	318.457	8,6	13,9

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Movimprese, 2020



La regione Puglia conta 392 mila Unità Locali e 986 mila addetti (~21% del Sud e Isole).

Il 38% delle Unità Locali si concentra nel territorio di Bari (province di Bari e Barletta-Andria-Trani).

A livello dimensionale, il 92% delle Unità locali sono micro (0-9 addetti) e il 6% piccole (10-49 addetti).

Provincia	UL IV° 2020	% UL Puglia	Addetti UL	Addetti UL/kmq
BARI	149.798	38,2%	424.969	78,6
BRINDISI	38.187	9,7%	90.590	48,7
FOGGIA	74.643	19,1%	154.575	22,1
LECCE	78.545	20,1%	186.291	66,6
TARANTO	50.536	12,9%	129.862	52,6
PUGLIA	391.709	100%	986.287	50,5
SUD E ISOLE	2.069.541	-	4.626.929	37,4

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# IL COMMERCIO ESTERO

Nel 2020 il valore complessivo delle esportazioni pugliesi ammonta a 8.117 milioni di euro, pari all'1,9% dell'export nazionale, registrando una flessione del 9,4% rispetto al 2019 che invece ha rappresentato un anno particolarmente positivo (era stata la quinta regione italiana per crescita del Pil (+0,7%). Nei primi nove mesi del 2020, l'emergenza Covid-19 ha determinato per la Puglia un consistente calo del PIL con la contrazione delle attività di tutti i principali settori produttivi. Le esportazioni si sono ridotte in misura cospicua nel settore siderurgico, chimico, farmaceutico, dell'abbigliamento e dei beni per la casa. Nel comparto dei mezzi di trasporto, sebbene siano diminuite le vendite di autoveicoli e aeromobili, le esportazioni di componentistica hanno mantenuto i livelli del 2019. Particolarmente dinamici l'industria **farmaceutica** che rende la Puglia parte attiva di un contesto di eccellenze e il settore **agroalimentare** che presentano performance di export positivi.

Anno	Mondo			Unione Europea 28		
	import	export	totale	import	export	totale
2020	7.946	8.117	16.063	3.754	4.833	8.587
2019	9.800	8.962	18.762	4.231	5.202	9.433
var 20/19	-18,9%	-9,4%	-14,4%	-11,3%	-7,1%	-9,0%

*\*Per agevolare il confronto tra i risultati degli anni 2019 e 2020 si è scelto di considerare ancora l'area geografica Ue a 28 membri, in ragione anche del regime transitorio ancora in vigore per il Regno Unito fino al 31 dicembre 2020.*

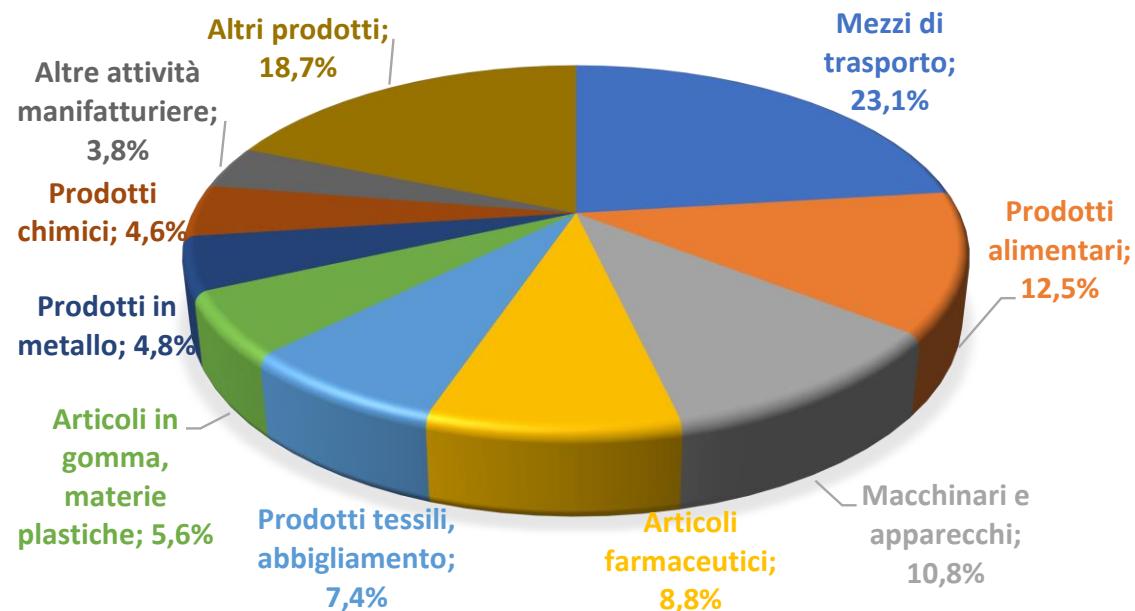
**Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, valori in milioni di euro**

La contrazione delle vendite estere ha interessato in maniera indifferenziata i mercati extra UE e interni all'Unione europea, verso cui si dirige più del 50% dell'export pugliese.

**Mercati commerciali emergenti** della Puglia sono gli **Emirati Arabi Uniti** con i quali nel 2020, nonostante l'emergenza sanitaria, l'interscambio ha superato il valore di 37,6 milioni di euro, di cui 37,3 milioni di export; la **Cina** rappresenta un altro mercato di sbocco soprattutto per i prodotti agroalimentari, farmaceutici e metalmeccanici. L'Europa continua ad essere la prima destinazione dell'agroalimentare "Made in Italy", seguita dagli Stati Uniti.

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA





# IL COMMERCIO ESTERO: FOCUS SULL'EXPORT








Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, anno 2020

Nel 2020, i **mezzi di trasporto** hanno rappresentato il 23,1% delle esportazioni pugliesi, seguiti di **prodotti alimentari** (12,5%) e da **macchinari e apparecchiature** (10,8%). Tra le filiere che rappresentano una fetta importante dell'economia regionale ci sono la **filiera tessile abbigliamento calzaturiero** e la **meccatronica** barese a servizio delle grandi multinazionali dell'auto.

## Modo di trasporto (export)

	54,9% (87,0% vs Ue)
	0,7% (0,9% vs Ue)
	38,8% (11,3% vs Ue)
	5,7% (0,9% vs Ue)
Altro	0,0 (0,0 vs Ue)

## Destinazioni principali (2020)

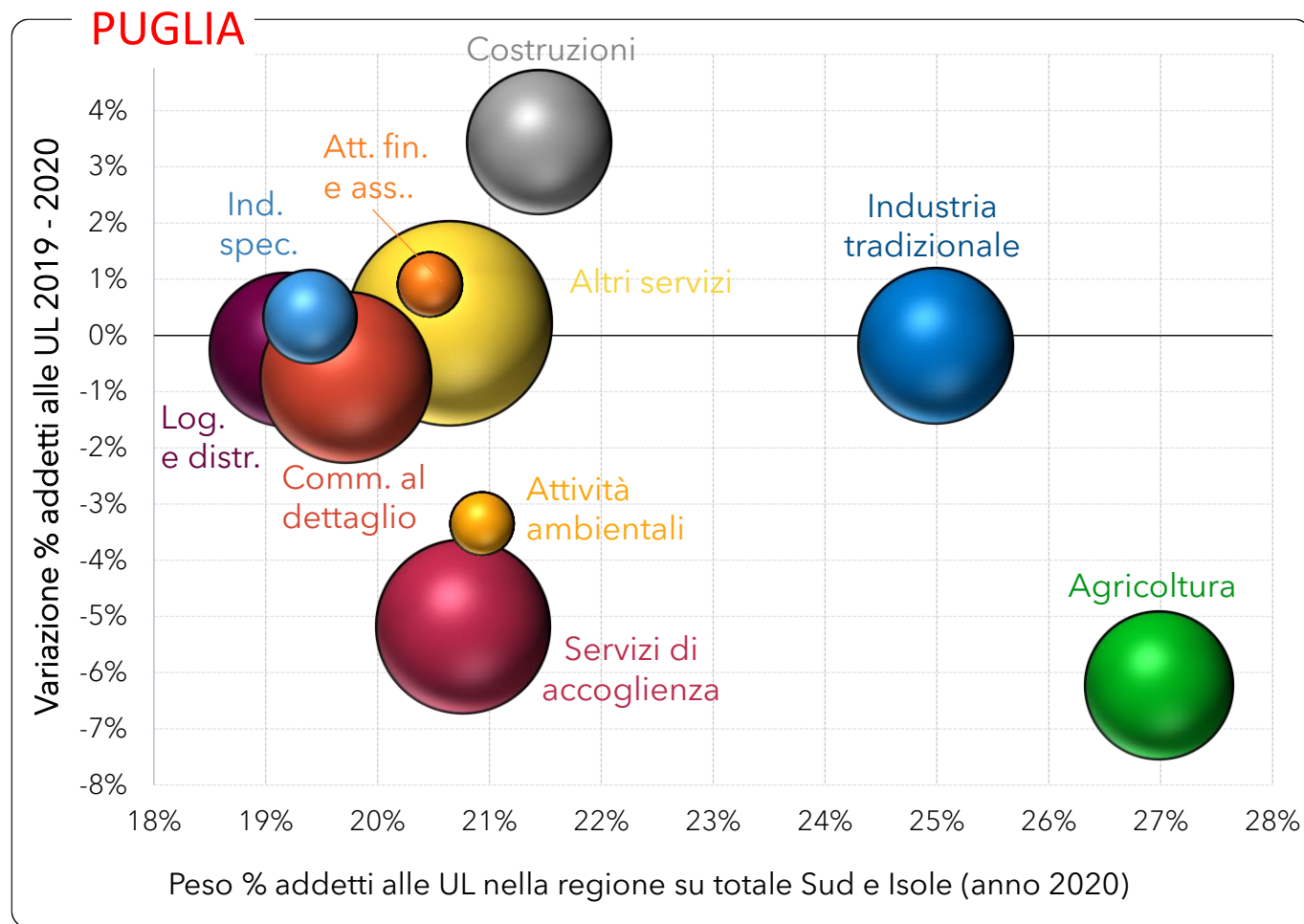
	Germania 1.455 M€
	USA 755 M€
	Francia 652 M€
	Spagna 578 M€
	UK 533 M€

La **modalità maggiormente utilizzata** per le esportazioni è la strada con il 54,9% che sale fino all'87% nell'ambito dell'Ue. Nell'export complessivo è rilevante anche la quota della **modalità marittima** pari al 38,8%. Alla ferrovia è riservata una quota residuale (0,7%).

La **Germania** è il primo partner commerciale con quasi 1.500 mln (17,9%); seguono **USA** (9,3%), **Francia** (8%), **Spagna** (7,1%) e **Regno Unito** (6,6%).

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# I SETTORI PRODUTTIVI IN PUGLIA RISPETTO AL SUD E ISOLE



Nota: la dimensione della sfera è proporzionale al numero di addetti alle UL nel settore.

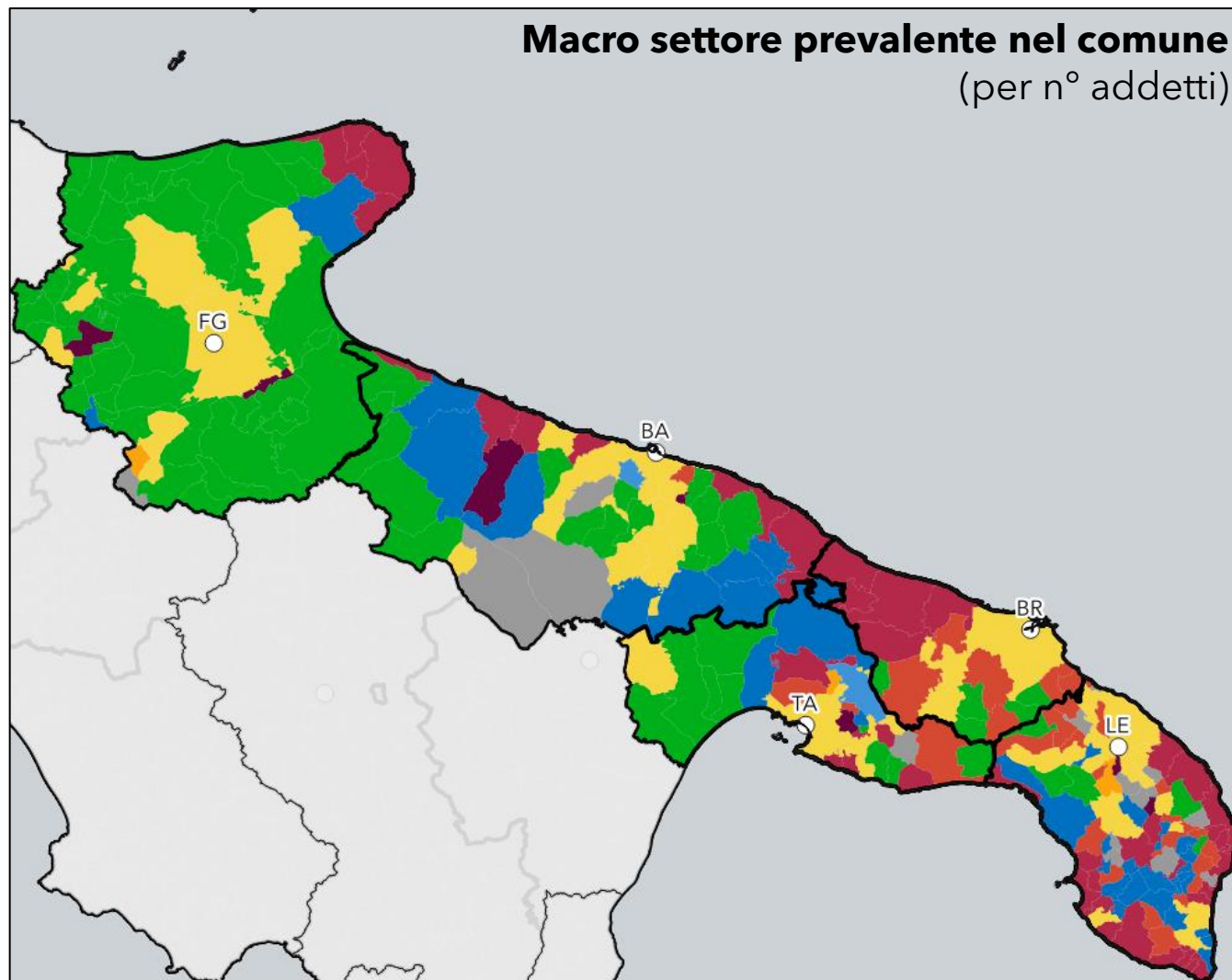
In Puglia il settore dell'**agricoltura** (attività di coltivazione di prodotti agricoli, silvicoltura, pesca e acquacoltura) occupa il **27% degli addetti nelle unità locali dello stesso settore presenti nel Sud e Isole**, seguito dall'**industria tradizionale** (agroalimentare, tessile abbigliamento, arredamento, ecc.), con un peso del **25%** nella macroarea. Il settore che però registra il maggior numero di addetti in regione è quello relativo ad **altri servizi** (attività editoriali e cinematografiche, riparazioni, istruzione, altre attività di servizi), seguito dai **servizi di accoglienza** (servizi di alloggio e ristorazione, agenzie di viaggio, ecc.) e dal **commercio al dettaglio** (vendita di beni al dettaglio escluso veicoli).

Nel 2020 quasi tutti i settori hanno subito una flessione significativa del numero di addetti, in particolare si evidenzia: **-6,2%** l'agricoltura, **-5,2%** i servizi di accoglienza, **-3,3%** le attività ambientali. Tra i settori in crescita spiccano le costruzioni con un **+3,4%**.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

**ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA**

# I SETTORI PRODUTTIVI IN PUGLIA - DISTRIBUZIONE ADDETTI PER PROVINCIA

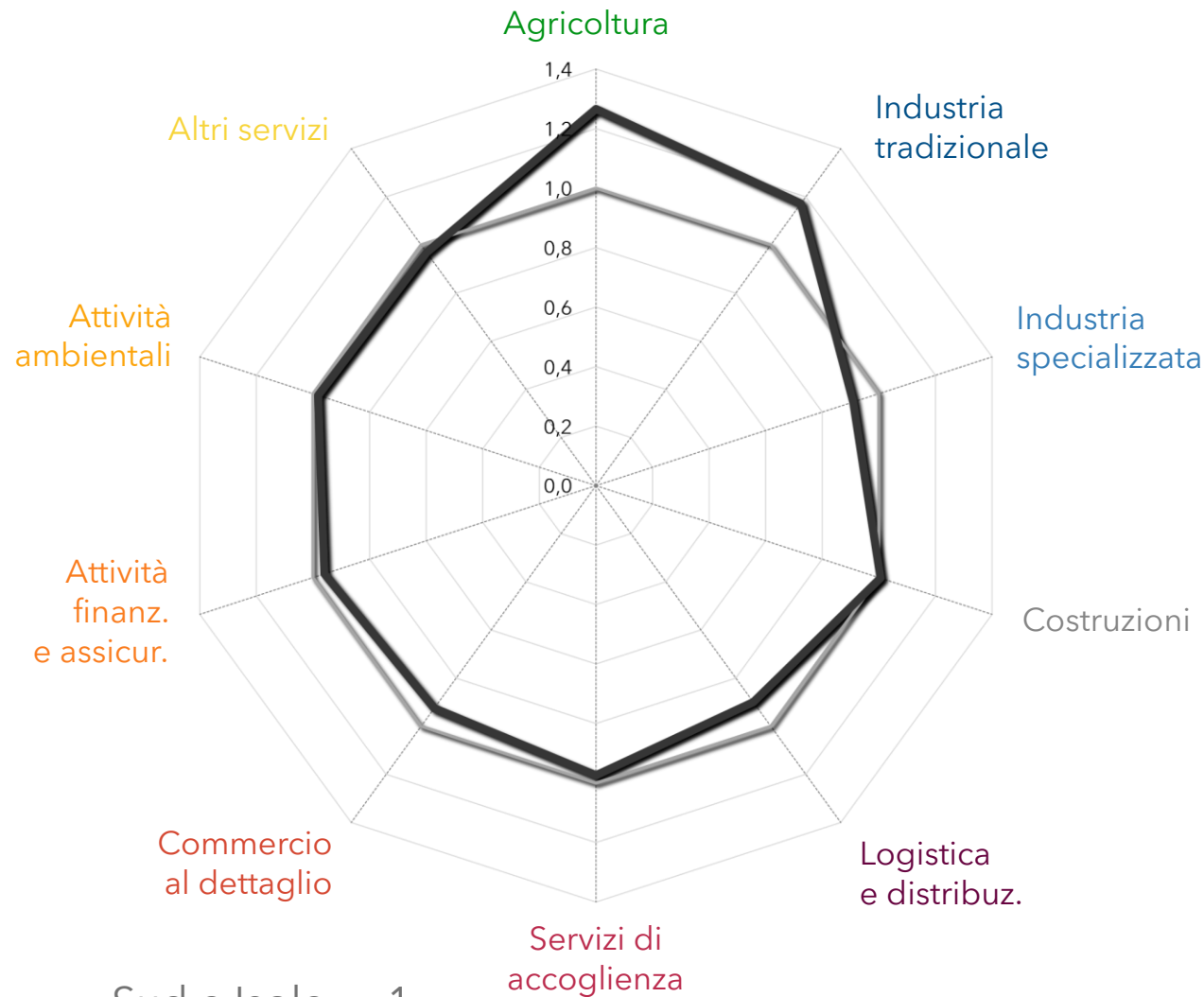


MACRO SETTORE	PESO %	BA	BR	FG	LE	TA	PUGLIA
AGRICOLTURA	10,5%	34,5%	10,8%	29,3%	10,5%	14,8%	100%
INDUSTRIA TRADIZIONALE	11,6%	45,3%	6,8%	10,1%	20,4%	17,4%	100%
INDUSTRIA SPECIALIZZATA	4,3%	47,1%	11,8%	15,2%	10,7%	15,2%	100%
COSTRUZIONI	10,0%	43,8%	9,6%	13,7%	22,1%	10,9%	100%
LOGISTICA E DISTRIBUZIONE	11,4%	53,3%	7,4%	15,6%	13,1%	10,6%	100%
SERVIZI DI ACCOGLIENZA	14,4%	37,6%	10,9%	15,0%	24,2%	12,2%	100%
COMMERCIO AL DETTAGLIO	13,9%	37,7%	11,5%	14,8%	22,7%	13,3%	100%
ATTIVITÀ FINANZ. E ASSICURATIVE	2,1%	46,8%	7,2%	13,1%	21,4%	11,5%	100%
ATTIVITÀ AMBIENTALI	2,0%	38,8%	10,6%	15,0%	20,5%	15,2%	100%
ALTRI SERVIZI	19,9%	47,1%	7,2%	14,2%	19,0%	12,6%	100%
<b>TOTALE</b>	<b>100%</b>	<b>43,1%</b>	<b>9,2%</b>	<b>15,7%</b>	<b>18,9%</b>	<b>13,2%</b>	<b>100%</b>

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

**ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA**

# LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA IN PUGLIA



L'**indice di specializzazione** è stato calcolato confrontando le percentuali regionali di addetti nelle singole attività economiche alle percentuali globali nella macroarea del Sud e Isole. Un valore superiore a 1 segnala la presenza di un'attività specifica e la relativa specializzazione del territorio regionale.

L'analisi evidenzia una sostanziale diversificazione settoriale del tessuto economico pugliese, in cui spicca la specializzazione nei settori dell'**agricoltura** e dell'**industria tradizionale**.

Tuttavia (cfr. slide precedente), il peso delle singole province nel tessuto economico-produttivo regionale è molto differente, con un ruolo dominante del territorio di **Bari** (province di Bari e Barletta-Andria Trani), dove si concentra oltre il 40% degli addetti presenti in regione.

In Puglia si contano **19 distretti produttivi**.

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# I DISTRETTI INDUSTRIALI IN PUGLIA

#	DISTRETTO	SOGGETTI ADERENTI	#	DISTRETTO	SOGGETTI ADERENTI
1	Aerospaziale Pugliese	68	11	Informatica Pugliese	103
2	Legno e Arredo Pugliese	125	12	Agroalimentare di Qualità Jonico-Salentino	187
3	Edilizia Sostenibile Pugliese	281	13	Agroalimentare di Qualità Terre Federiciane	865
4	Nautica da Diporto in Puglia	177	14	Florovivaistico	227
5	Filiera Moda Puglia	180	15	Dialogoi - Comunicazione, Editoria, Industria Grafica e Cartotecnica	127
6	Logistico Pugliese	196	16	Pesca e Acquicoltura Pugliese	107
7	Nuova Energia	371	17	Puglia Creativa	207
8	Lapideo Pugliese	256	18	Turismo Pugliese	229
9	Ambiente e riutilizzo	238	19	Cibo Alta Murgia	80
10	Meccanica Pugliese	119			

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Sistema Puglia

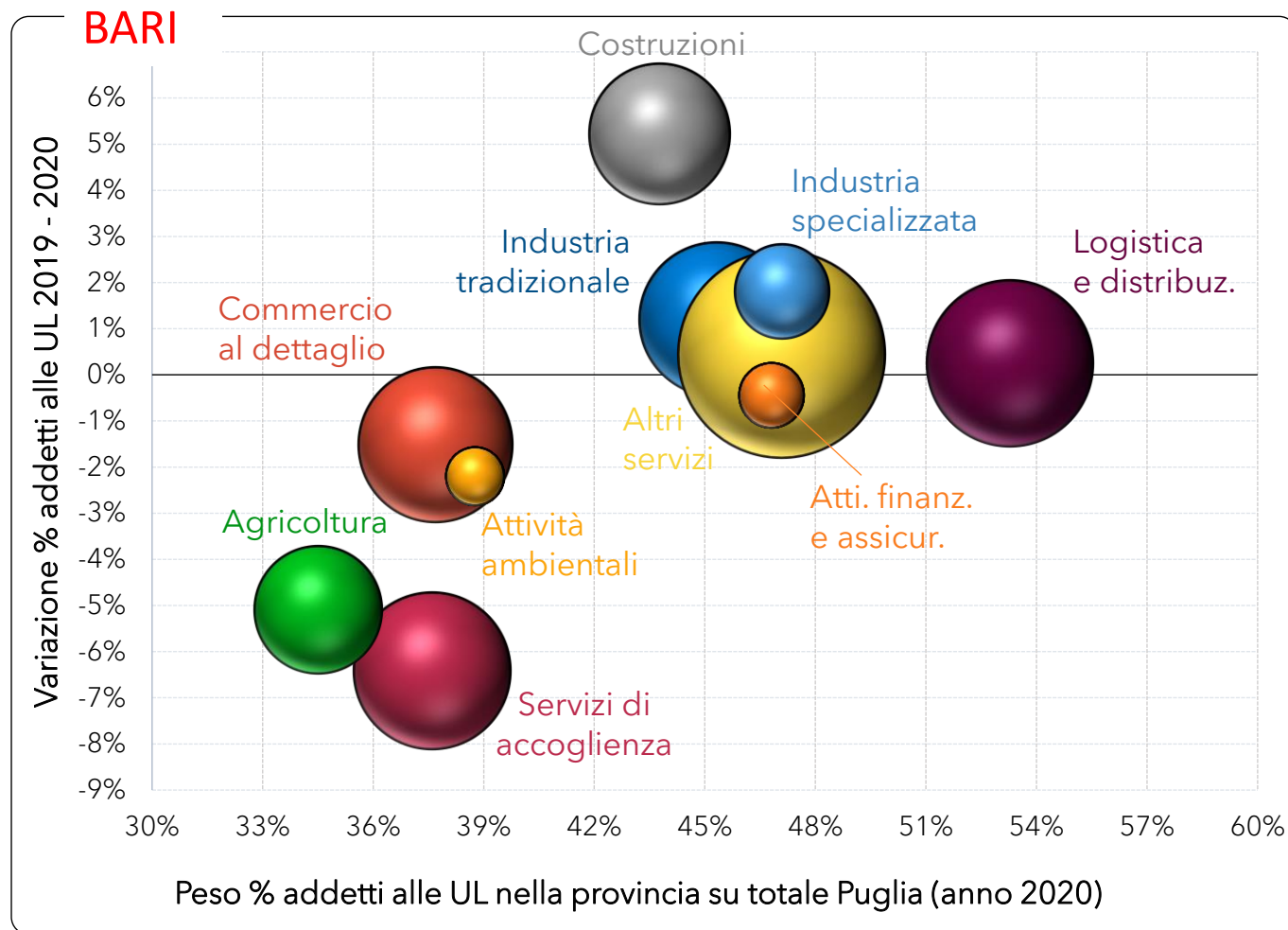
## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

Il riconoscimento dei distretti produttivi in Puglia è regolato dalla **Legge Regionale 23/2007**.

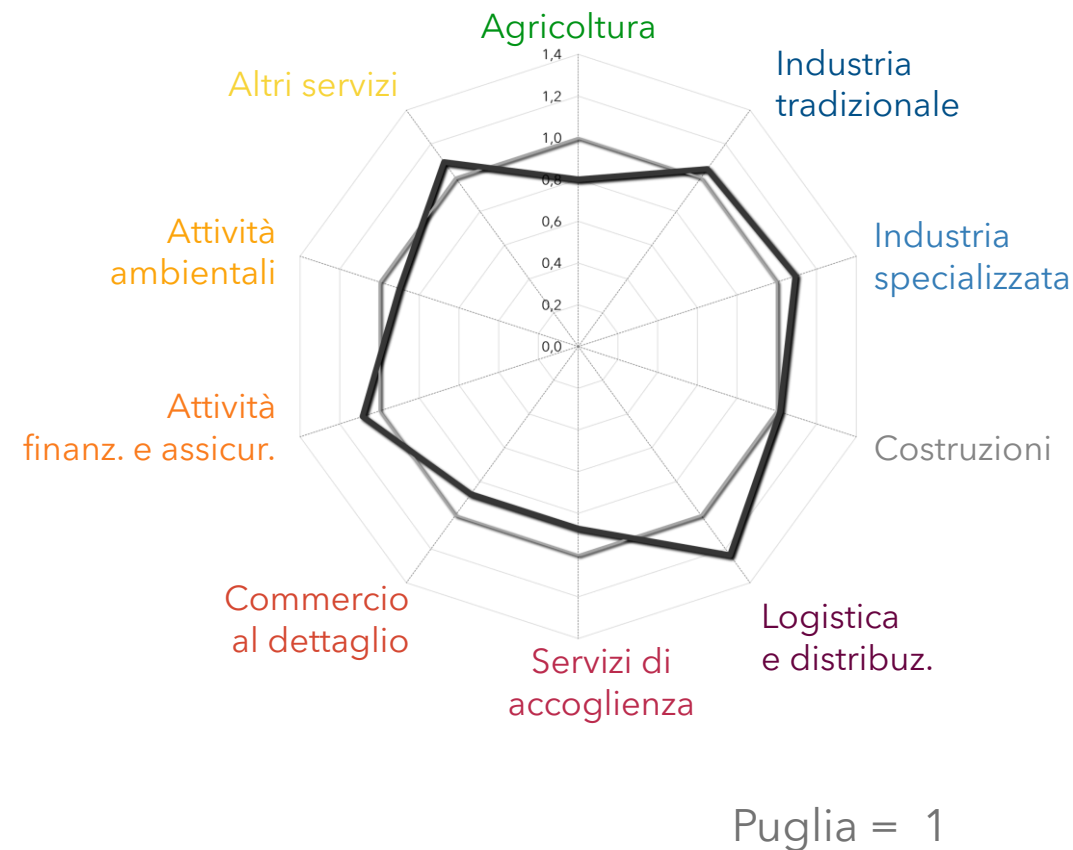
La legge mira a creare **reti di imprese** legate tra loro per comparti produttivi o per filiere. Queste aziende svolgono attività collegate con il coinvolgimento delle istituzioni, anche se in territori non confinanti tra loro. Tra le istituzioni spiccano soprattutto **università, centri di ricerca, associazioni, enti e sindacati** che, collaborando con le imprese, possono produrre innovazione rilanciando sui mercati la competitività del tessuto produttivo pugliese.

**L'ambito geografico dei distretti produttivi pugliesi è regionale.**

# LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE



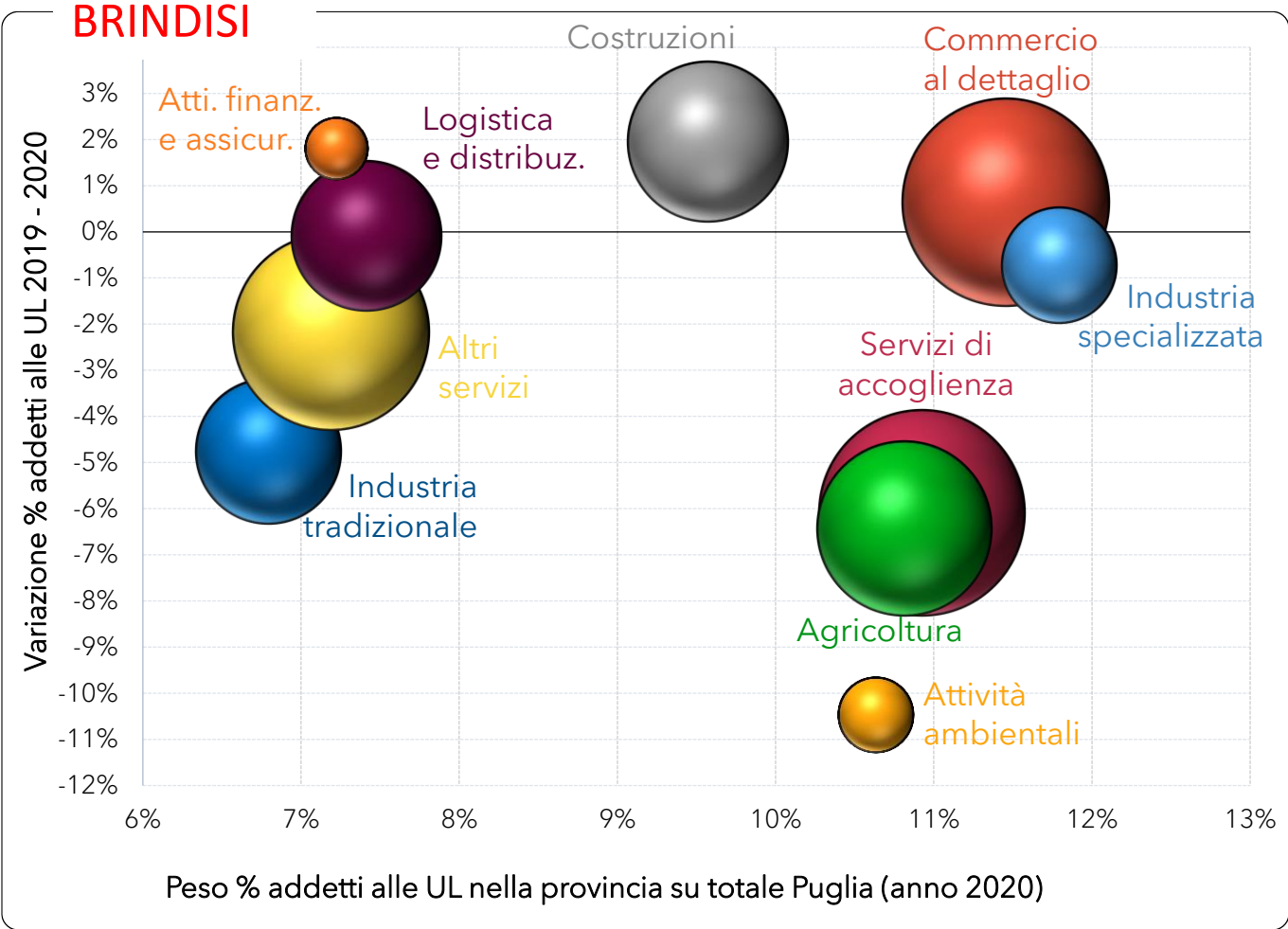
Nota: la dimensione della sfera è proporzionale al numero di addetti alle UL nel settore.



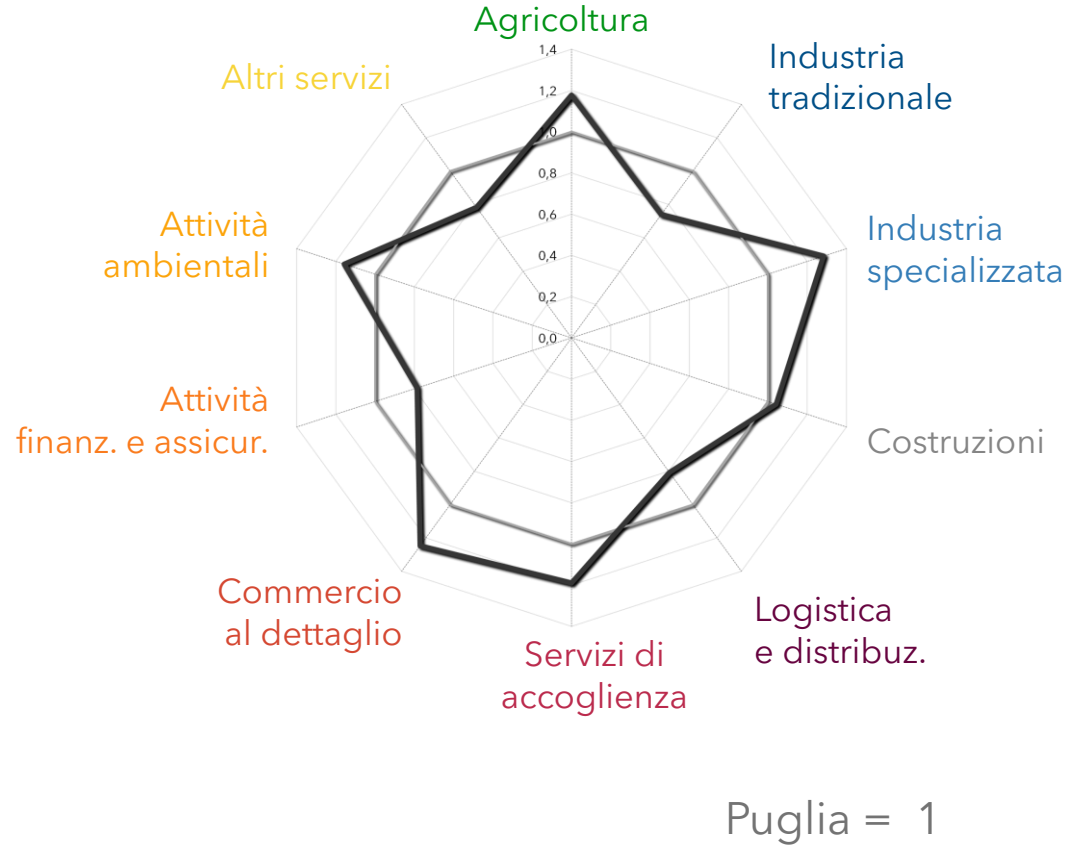
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

**ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA**

# LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE



Nota: la dimensione della sfera è proporzionale al numero di addetti alle UL nel settore.

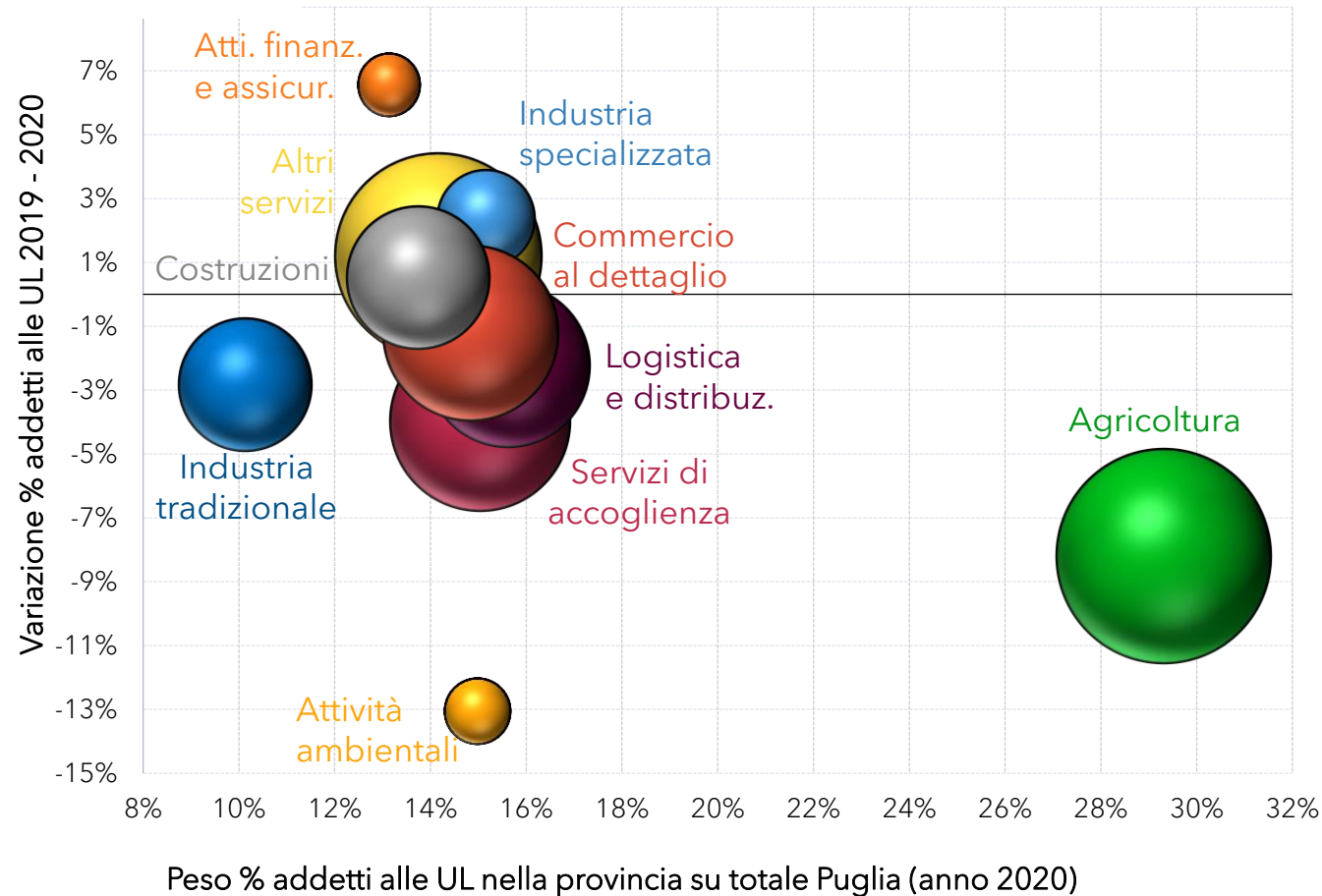


Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

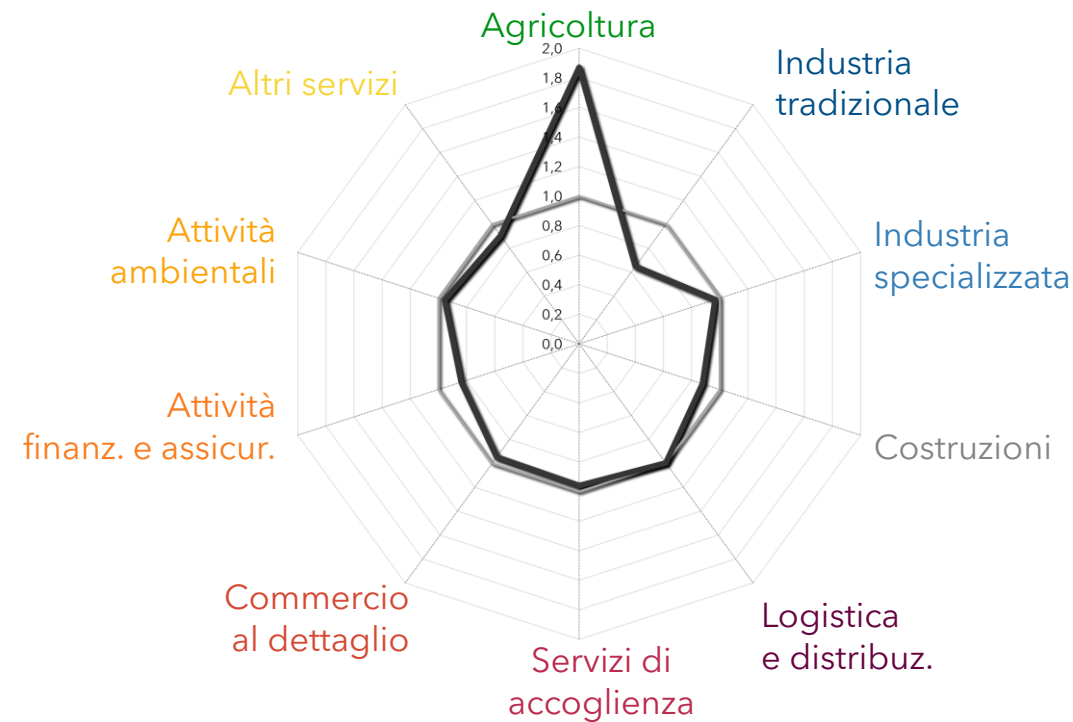
**ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA**

# LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE

## FOGGIA



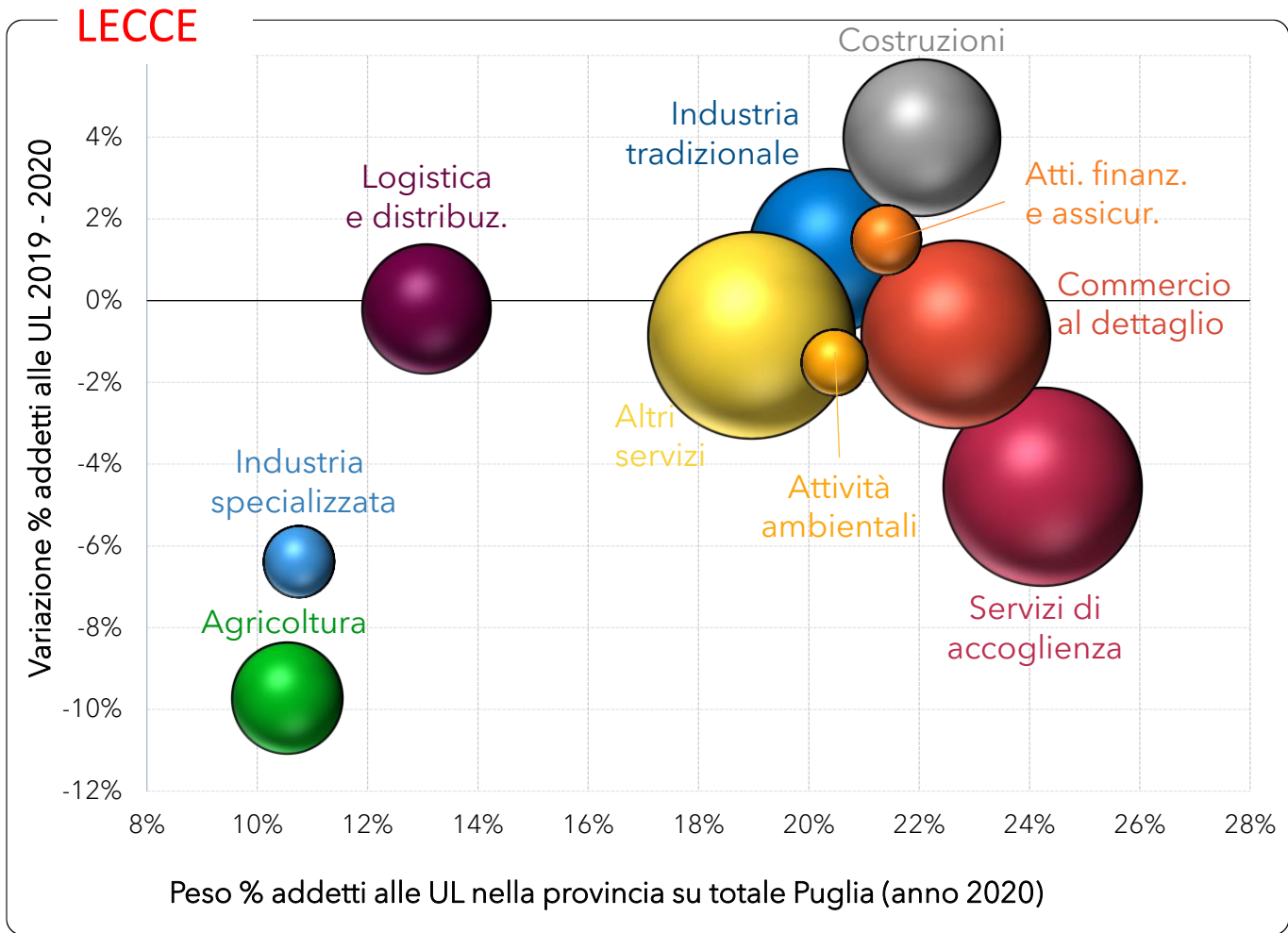
Nota: la dimensione della sfera è proporzionale al numero di addetti alle UL nel settore.



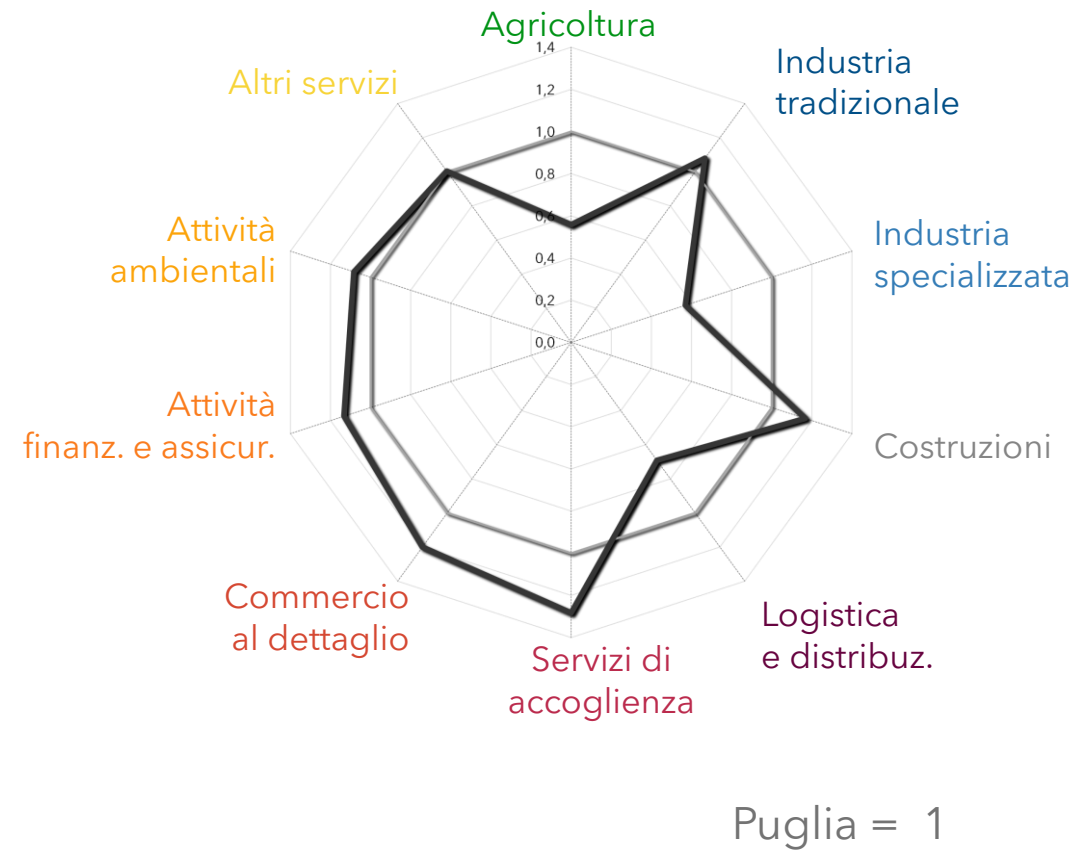
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE



Nota: la dimensione della sfera è proporzionale al numero di addetti alle UL nel settore.

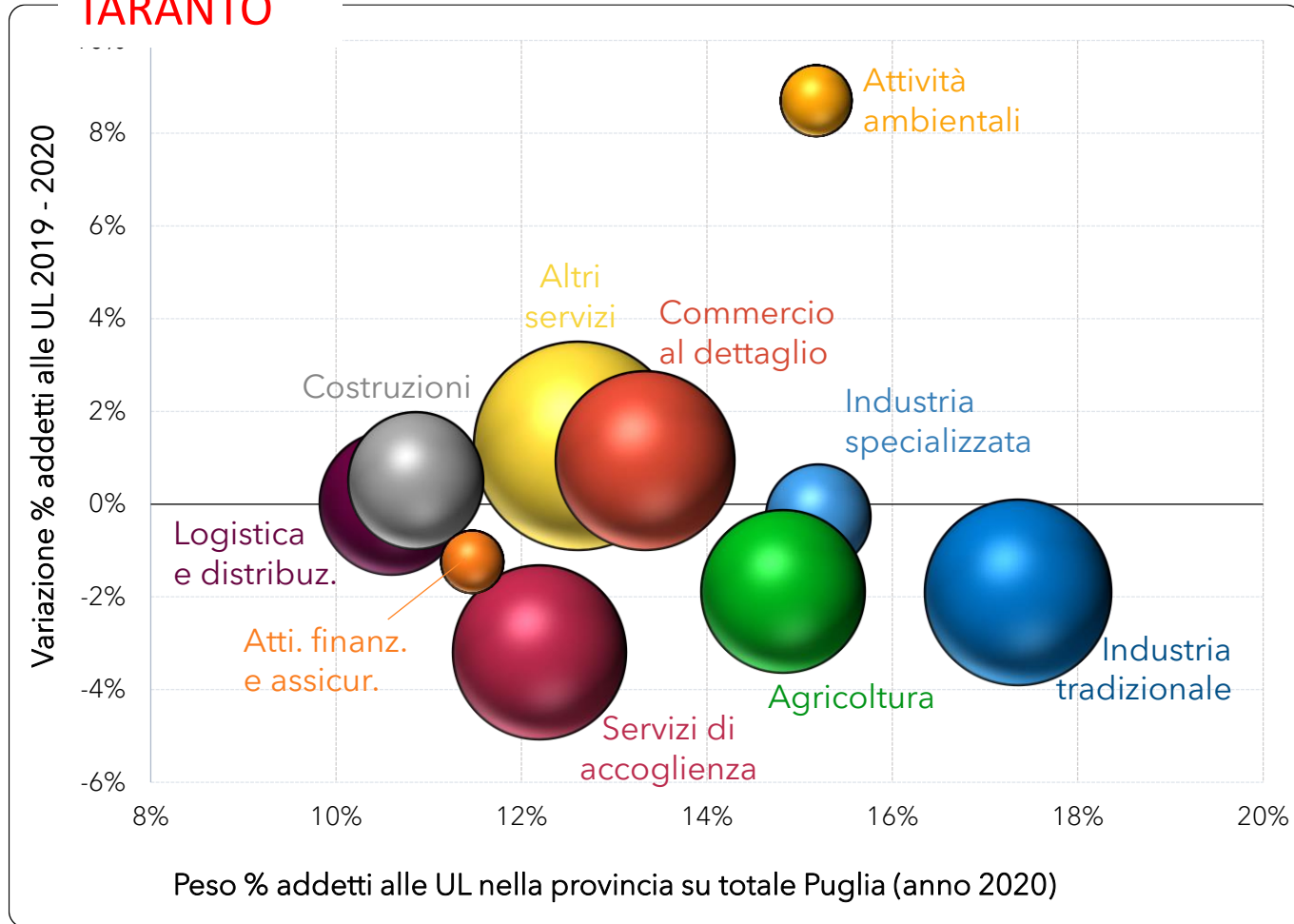


Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

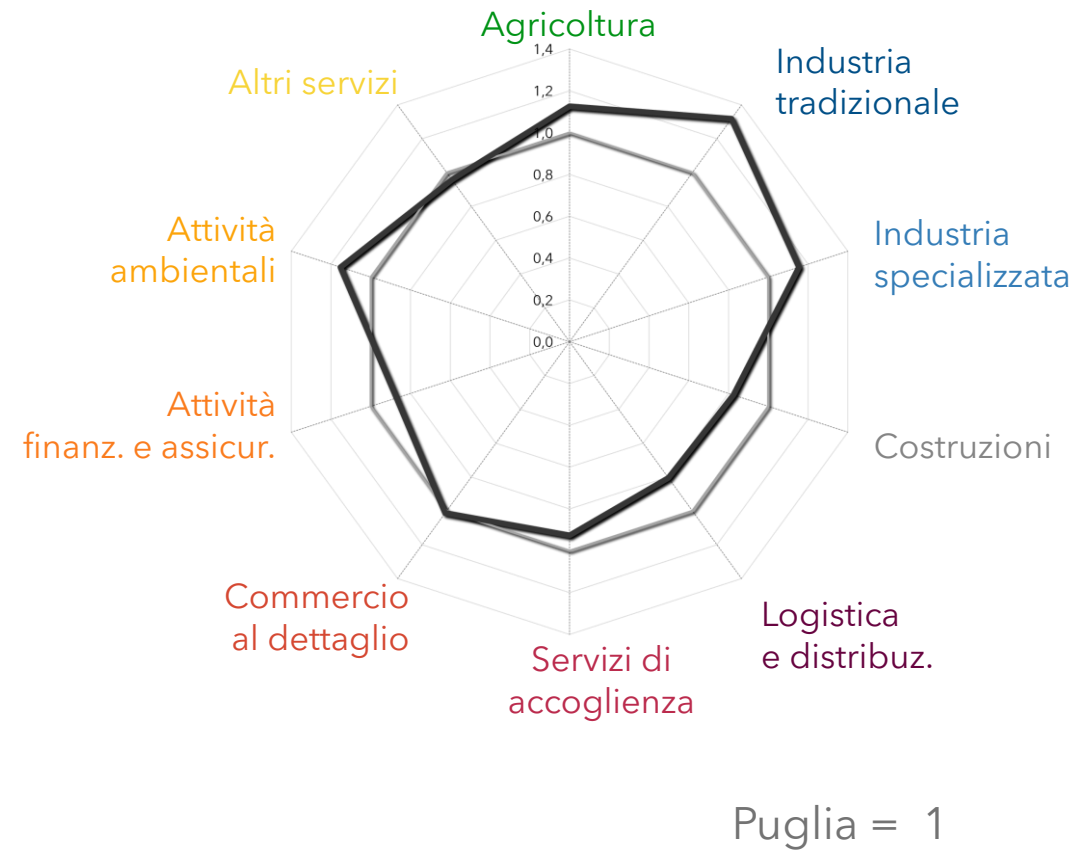
**ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA**

# LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE

## TARANTO



Nota: la dimensione della sfera è proporzionale al numero di addetti alle UL nel settore.



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# L'attuale sistema infrastrutturale della Puglia



UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

# IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE ATTUALE

- **10.500 km di rete stradale** di cui il 3% sono di categoria autostradale e il 14% sono strade di rilevanza nazionale in gestione Anas
- **843 km di rete ferroviaria RFI**, di cui il 72% elettrificata (3kV CC) e il 54% a doppio binario
- **3 porti: Bari** (11° in Italia per trasporto passeggeri nel 2019, circa 1,9 milioni; 13° per numero TEU, circa 82.600 unità), **Taranto** (11° per numero tonnellate, circa 18,1 milioni), **Brindisi** (18° per numero tonnellate, circa 7,5 milioni)
- **3 aeroporti: Bari** (11° in Italia per trasporto passeggeri nel 2019, circa 5,5 milioni; 17° per trasporto cargo, circa 2.300 tonnellate), **Taranto** (10° per trasporto cargo, circa 7.600 tonnellate), **Brindisi** (20° per trasporto passeggeri nel 2019, circa 2,7 milioni)
- **1 interporto: Interporto Regionale della Puglia** (BA), inserito nel Core Network europeo, 4° in Italia per traffico combinato (4.213 treni movimentati nel 2019). Inaugurato nel 2009, si colloca a meno di 5 Km dal porto e dall'aeroporto di Bari e dallo svincolo autostradale dell'A14.



*Nota: sono riportate le statistiche al 2019, ultimo anno non influenzato dagli effetti derivanti dalla pandemia da Covid-19.*

**Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie**

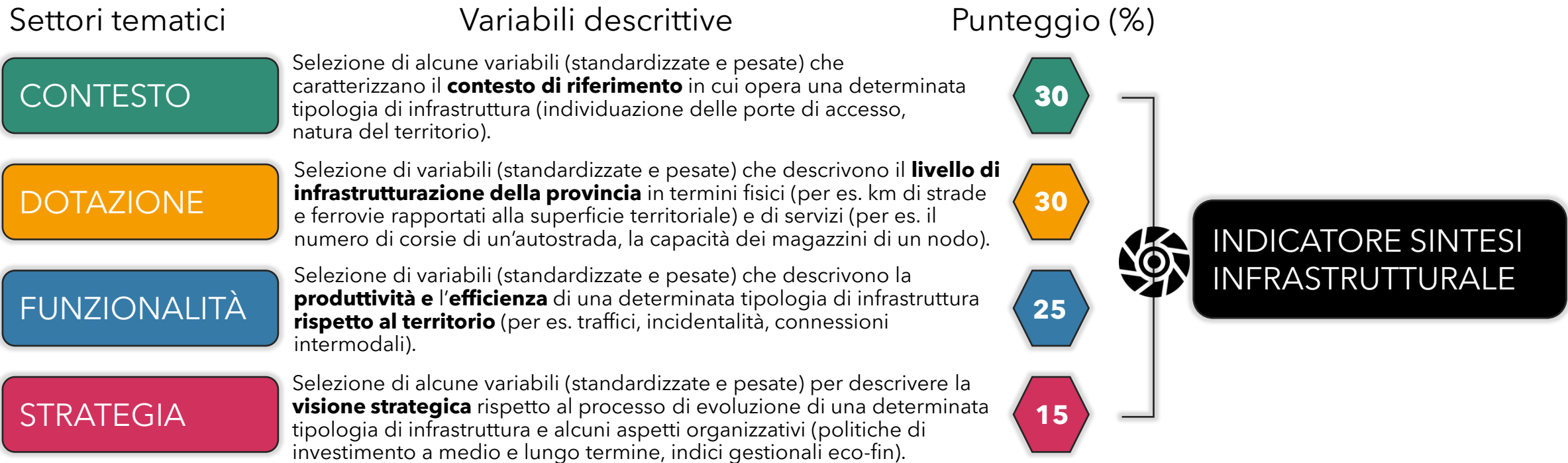
## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

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

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

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

### 4 SETTORI TEMATICI PER OGNI TIPOLOGIA DI INFRASTRUTTURA



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

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# INDICATORI DI PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI: NOTA METODOLOGICA

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

Nel caso delle **infrastrutture di nodo (porti, aeroporti e interporti)**<sup>1</sup>, è stata svolta un'analisi più articolata che potesse esprimere le potenzialità di accesso alle infrastrutture portuali, interportuali e aeroportuali indipendentemente dalla «territorialità». Si è quindi tenuto conto della **capacità di attrazione del singolo nodo infrastrutturale non solo all'interno della provincia, ma anche nei riguardi delle province limitrofe**. Questo approccio esprime le potenzialità dotazionali di un territorio riflettendo più realisticamente la distribuzione territoriale dell'utenza e la maggiore o minore convenienza che essa ha di usufruire dei servizi resi dall'infrastruttura. Per quanto riguarda i nodi, quindi, si è operato nel modo seguente: partendo da una selezione dei nodi più significativi sul territorio nazionale, **per ciascun capoluogo di provincia sono stati rilevati i nodi infrastrutturali raggiungibili entro 90 minuti, con coefficienti di «assorbimento» inversamente proporzionali alla distanza temporale (≤30 minuti, 30-60 minuti, 60-90 minuti)**. Lo spazio che intercorre tra il capoluogo di provincia e il luogo in cui sorge l'infrastruttura è una distanza stradale misurata in termini di tempo di percorrenza, considerando il percorso stradale minimo, ipotizzando velocità medie di percorrenza diverse a seconda della tipologia di strada.

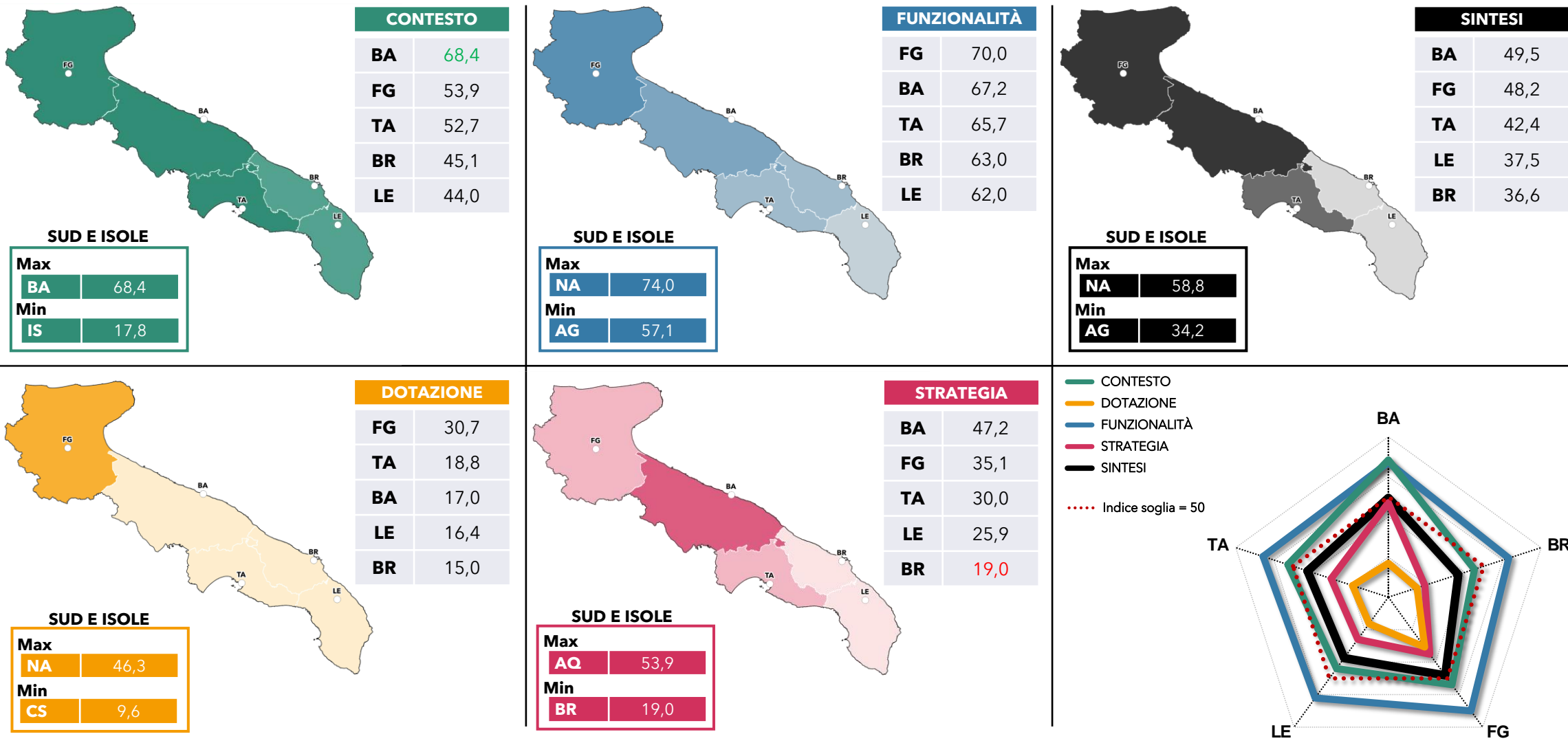
Le variabili descrittive per ciascuna infrastruttura (di rete e di nodo) e per ciascun settore tematico (Contesto, Dotazione, Funzionalità, Strategia) sono state normalizzate a livello nazionale (ridimensionamento tra 0 e 1, poi riportato tra 0 e 100) e quindi il calcolo dell'indicatore di sintesi risulta dalla combinazione dei valori adimensionati rispetto al peso che è stato loro assegnato.

<sup>1</sup> Sono stati considerati 24 porti marittimi, 35 aeroporti e 24 interporti sul territorio nazionale.

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

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE PUGLIESI: OUTPUT



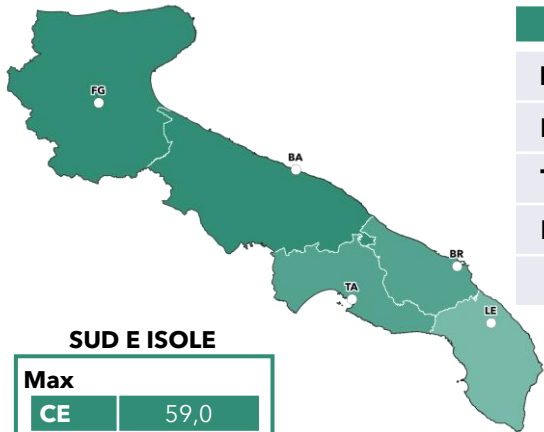
Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE PUGLIESI: OUTPUT



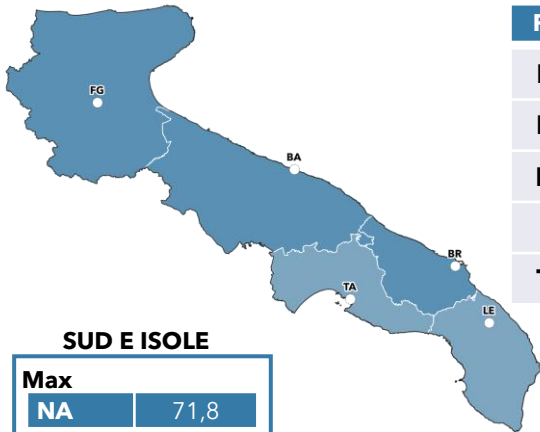
INFRASTRUTTURE FERROVIARIE



CONTESTO	
BA	48,7
FG	33,7
TA	32,1
BR	26,4
LE	23,9

SUD E ISOLE

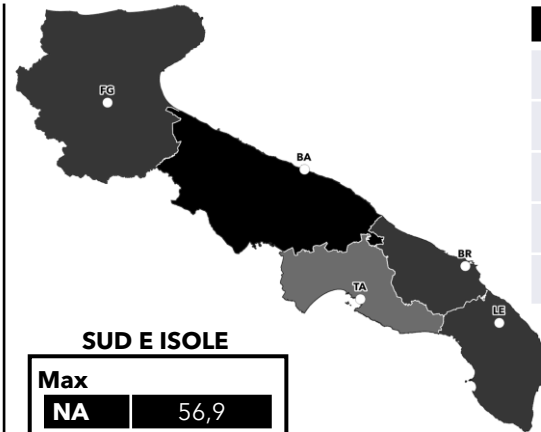
Max	
CE	59,0
Min	
IS	3,5



FUNZIONALITÀ	
BR	60,3
FG	59,7
BA	56,3
LE	55,6
TA	51,0

SUD E ISOLE

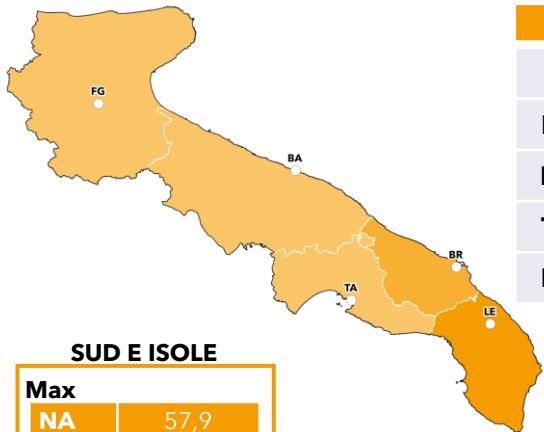
Max	
NA	71,8
Min	
NU, RA	9,1



SINTESI	
BA	47,5
FG	42,4
BR	42,1
LE	41,9
TA	39,4

SUD E ISOLE

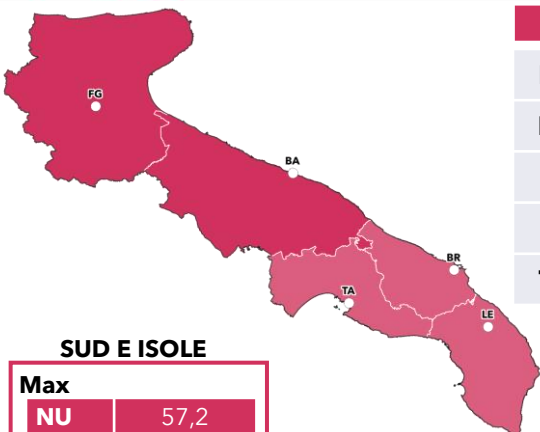
Max	
NA	56,9
Min	
IS	11,6



DOTAZIONE	
LE	46,8
BR	41,5
BA	37,4
TA	34,6
FG	32,3

SUD E ISOLE

Max	
NA	57,9
Min	
NU	0,9



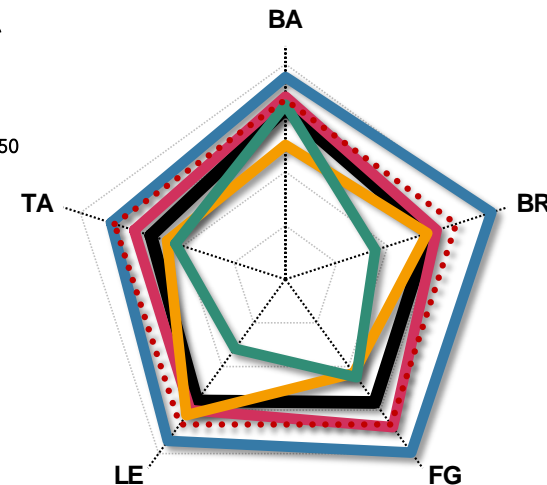
STRATEGIA	
FG	50,9
BA	50,9
LE	45,0
BR	44,3
TA	44,2

SUD E ISOLE

Max	
NU	57,2
Min	
MT	0,0

- CONTESTO
- DOTAZIONE
- FUNZIONALITÀ
- STRATEGIA
- SINTESI

..... Indice soglia = 50

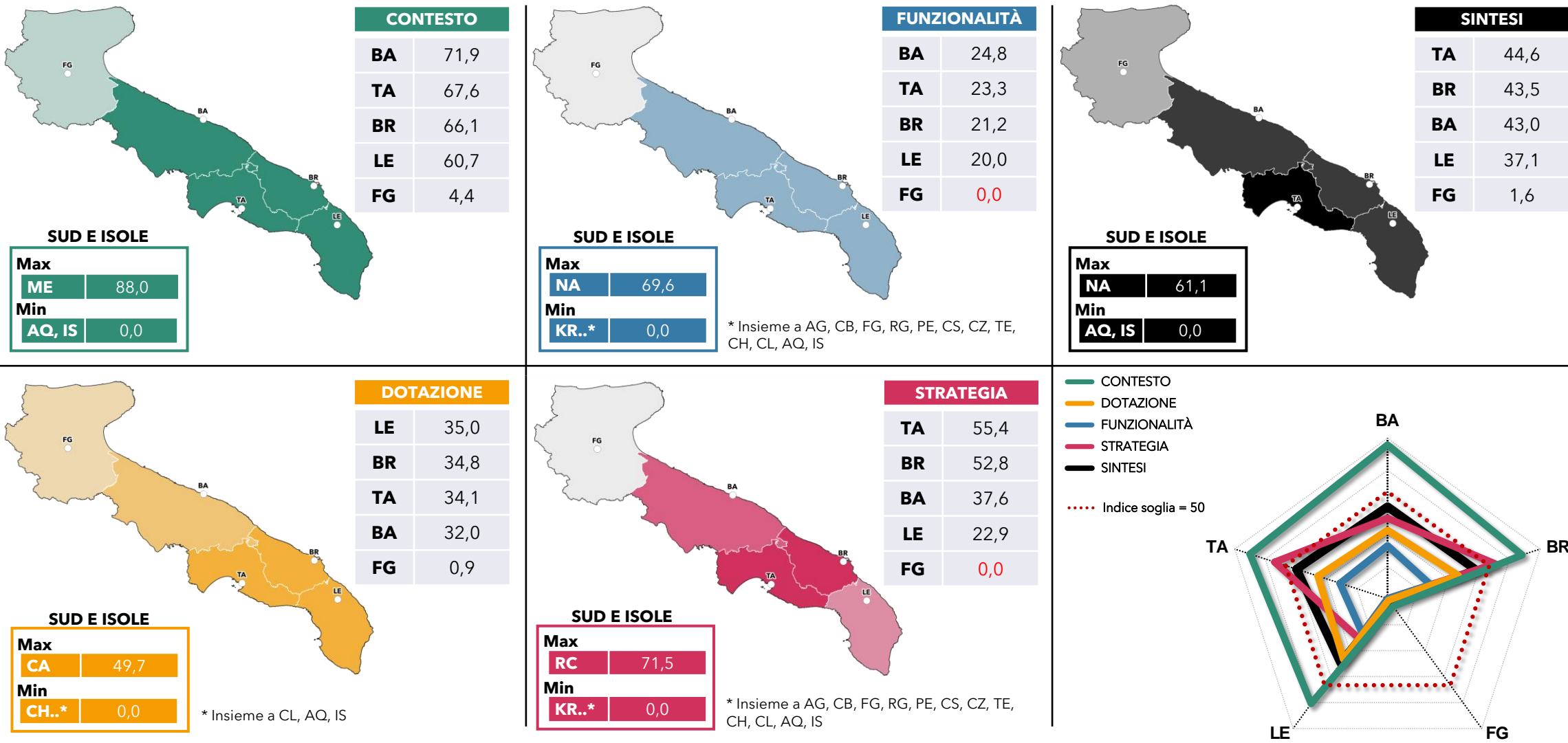


Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



# LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE PUGLIESI: OUTPUT



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

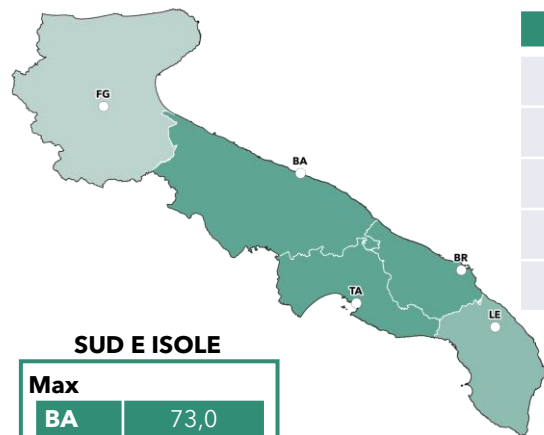
## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



# LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE PUGLIESI: OUTPUT



INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI

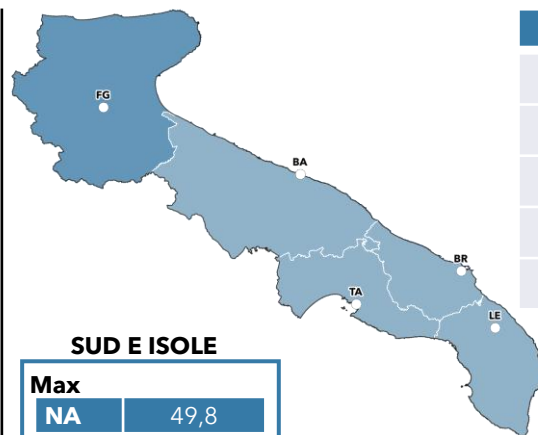


CONTESTO	
BA	73,0
TA	73,0
BR	70,4
LE	65,3
FG	60,4

## SUD E ISOLE

Max	
BA	73,0
Min	
CB..*	0,0

\* Insieme a PZ, AG, CL

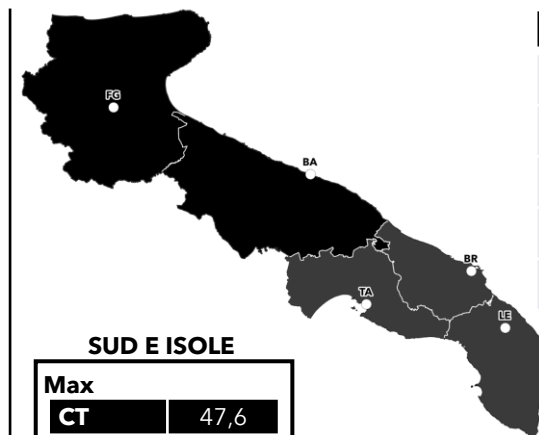


FUNZIONALITÀ	
FG	41,5
BA	32,8
TA	30,5
BR	23,9
LE	23,2

## SUD E ISOLE

Max	
NA	49,8
Min	
CL..*	0,0

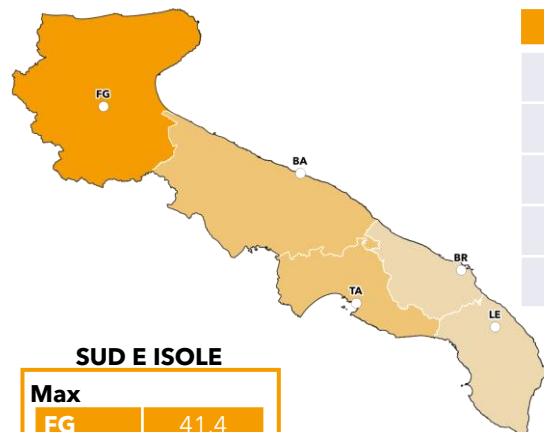
\* Insieme a PZ, CB, AG



SINTESI	
FG	45,8
BA	45,6
TA	44,2
BR	39,3
LE	34,5

## SUD E ISOLE

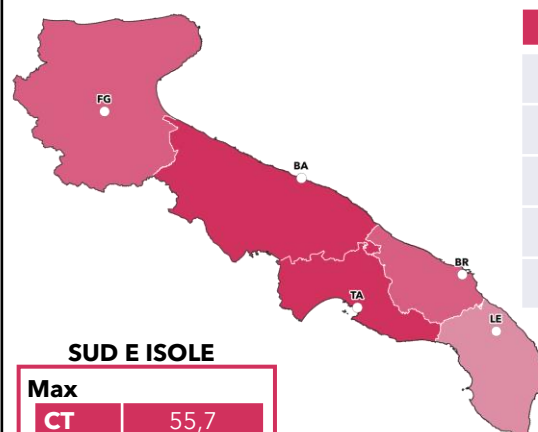
Max	
CT	47,6
Min	
CB, AG	0,0



DOTAZIONE	
FG	41,4
TA	30,9
BA	30,8
BR	24,2
LE	22,4

## SUD E ISOLE

Max	
FG	41,4
Min	
CB, AG	0,0



STRATEGIA	
BA	41,7
TA	36,1
BR	33,3
FG	32,8
LE	16,0

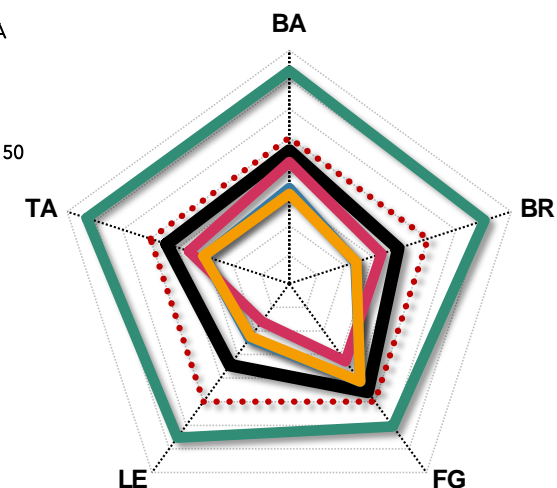
## SUD E ISOLE

Max	
CT	55,7
Min	
CL..*	0,0

\* Insieme a PZ, CB, AG

CONTESTO  
DOTAZIONE  
FUNZIONALITÀ  
STRATEGIA  
SINTESI

..... Indice soglia = 50



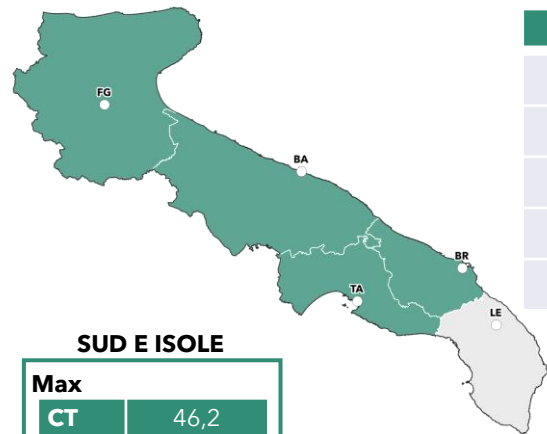
Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE PUGLIESI: OUTPUT



INFRASTRUTTURE LOGISTICHE

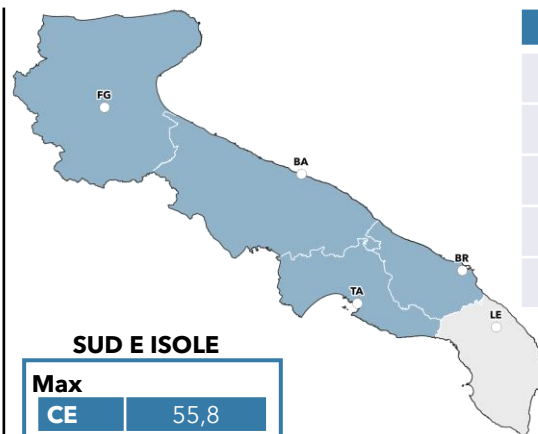


CONTESTO	
BA	42,3
BR	37,5
FG	37,5
TA	37,5
LE	0,0

## SUD E ISOLE

Max	
CT	46,2
Min	
CB..*	0,0

\* Insieme a PA, SS, CA, CZ, CS, TP, PZ, RG, OR, VV, KR, CB, IS, NU, LE, AG

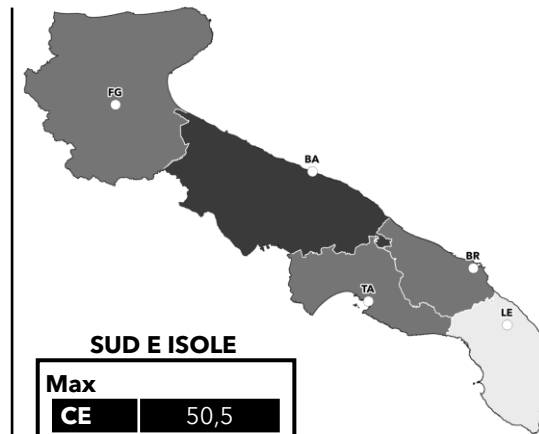


FUNZIONALITÀ	
BA	39,7
BR	34,4
FG	34,4
TA	34,4
LE	0,0

## SUD E ISOLE

Max	
CE	55,8
Min	
RC..*	0,0

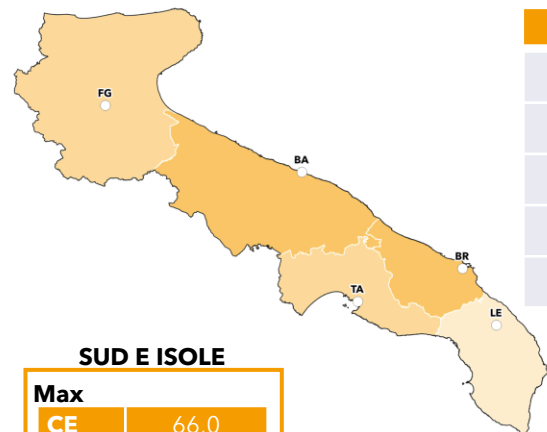
\* Insieme a PA, SS, CA, CZ, CS, TP, PZ, RG, OR, VV, KR, CB, IS, NU, LE, AG



SINTESI	
BA	34,5
BR	29,1
FG	28,8
TA	28,5
LE	0,2

## SUD E ISOLE

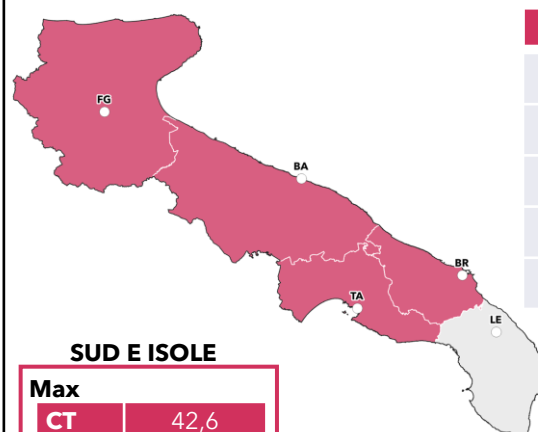
Max	
CE	50,5
Min	
AG	0,1



DOTAZIONE	
BA	24,6
BR	16,0
FG	15,0
TA	14,0
LE	0,6

## SUD E ISOLE

Max	
CE	66,0
Min	
AG	0,5



STRATEGIA	
BA	29,8
BR	29,8
FG	29,8
TA	29,8
LE	0,0

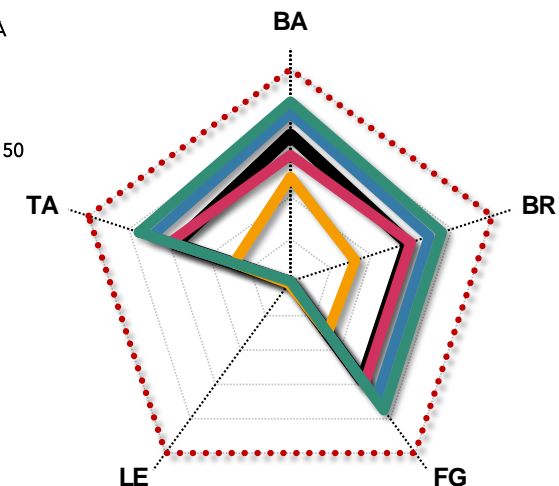
## SUD E ISOLE

Max	
CT	42,6
Min	
RC..*	0,0

\* Insieme a SS, CA, CZ, CS, TP, PZ, RG, OR, VV, KR, CB, IS, NU, LE, AG

- CONTESTO
- DOTAZIONE
- FUNZIONALITÀ
- STRATEGIA
- SINTESI

..... Indice soglia = 50






































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

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE PUGLIESI: SINTESI

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

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

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

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

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



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

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



# LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE PUGLIESI: SINTESI

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

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


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

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


## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE PUGLIESI: SINTESI


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



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



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



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

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

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# La Puglia e i corridoi europei della rete Ten-t



UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

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

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



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

Per l'Italia, questo si traduce in un importante **piano di potenziamento prestazionale e tecnologico** che prevede l'adeguamento agli standard europei (modulo, sagoma, peso assiale, lung. treni), l'interoperabilità attraverso l'implementazione del sistema ERTMS, la realizzazione di grandi opere di connessione all'Europa, l'efficientamento dei collegamenti ferroviari e stradali e il completamento dei collegamenti di «ultimo miglio» a porti e aeroporti della rete Core.

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

## 1 Corridoio del Core Network attraversa la PUGLIA

SCANDINAVO-MEDITERRANEO

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

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



Il **Corridoio Scandinavo-Mediterraneo** è un asse cruciale per l'economia europea, collega Helsinki a La Valletta attraversando 8 Paesi: Finlandia, Svezia, Norvegia, Danimarca, Germania, Austria, Italia e Malta. È il più esteso tra i corridoi della rete centrale. Collega i maggiori centri urbani in Germania e in Italia alla Scandinavia.

I numeri del Corridoio	TOTALE	ITALIA	PUGLIA
Km rete ferroviaria	9.600	3.000	270
Km rete stradale	6.300	2.400	198
N° porti	25	9	2
N° aeroporti	19	4	-
N° terminal intermodali	28	5	1

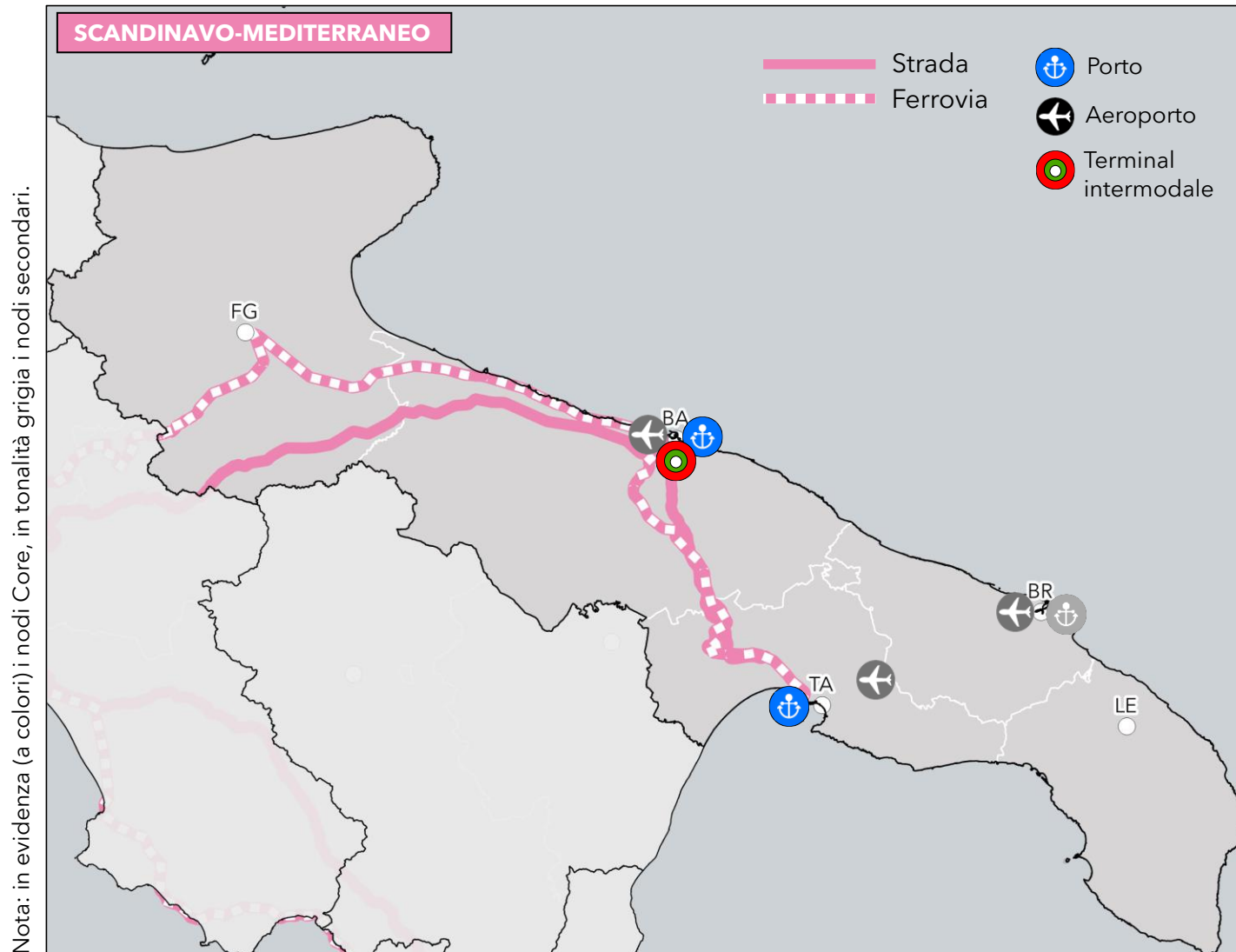
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Commissione europea

In Italia parte dal valico del Brennero e collega Trento, Verona, Bologna, Ancona, Firenze, Livorno e Roma con i principali centri urbani del sud, tra cui: Napoli, **Bari, Taranto**, Catanzaro, Messina e Palermo.

**PUGLIA:** nel settore ferroviario, le opere chiave riguardano la **linea Napoli - Bari**. Nel settore marittimo, i porti prioritari interessati sono Ancona, Napoli, **Bari, Taranto**, La Spezia, Livorno, Augusta, Palermo.



# PRINCIPALI GAP INFRASTRUTTURALI DEL CORE NETWORK RISPETTO AI TARGET 2030



I **porti marittimi** soddisfano già molti dei parametri di conformità stabiliti nel regolamento europeo con obiettivo il 2030. Tuttavia, la **fornitura di carburanti puliti** e la **connessione alla rete ferroviaria** attualmente **sono le caratteristiche meno avanzate** e richiedono misure aggiuntive se si vogliono raggiungere gli obiettivi del 2030. In particolare, i porti di **Bari**, **Palermo** e **Copenaghen** **non hanno un collegamento alla rete ferroviaria** e non saranno in grado di essere conformi a questo parametro entro il 2030.

Nei **terminal intermodali** si evidenziano criticità in termini di: **sistema ICT**, **connessione alla rete ferroviaria**, **lunghezza dei treni** ricevibili.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Commissione europea e Piano Commerciale RFI - Edizione febbraio 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# FOCUS SULLE PRINCIPALI OPERE FERROVIARIE LUNGO I CORRIDOI TEN-T

## Direttrice Adriatico-Ionica

Linea Bari - Taranto - Gioia Tauro: FASE 1 e FASE 2

Tipologia intervento: ↗ (M)(S)

Attivazione: **2021 (fase 1) e 2023 (fase 2)**

Potenziamento scalo retroportuale di Taranto: FASE 1 e FASE 2

Tipologia intervento: ↗ (M)(T)

Attivazione: **2021 (fase 1) e 2022 (fase 2)**

Linea Bologna - Bari Lamasinata: FASE 1

Tipologia intervento: ↗ (M)

Attivazione: **2024**

Linea Bologna - Bari Lamasinata - Brindisi

Tipologia intervento: ↗ (M)

Attivazione: **oltre 2024**

Linea Bari Lamasinata - Taranto - Gioia Tauro

Tipologia intervento: ↗ (M)(PA)

Attivazione: **oltre 2024**

Linea Taranto - Brindisi

Tipologia intervento: ↗ (M)(S)

Attivazione: **oltre 2024**

Nodo intermodale di Brindisi

Tipologia intervento: ↗ (T)

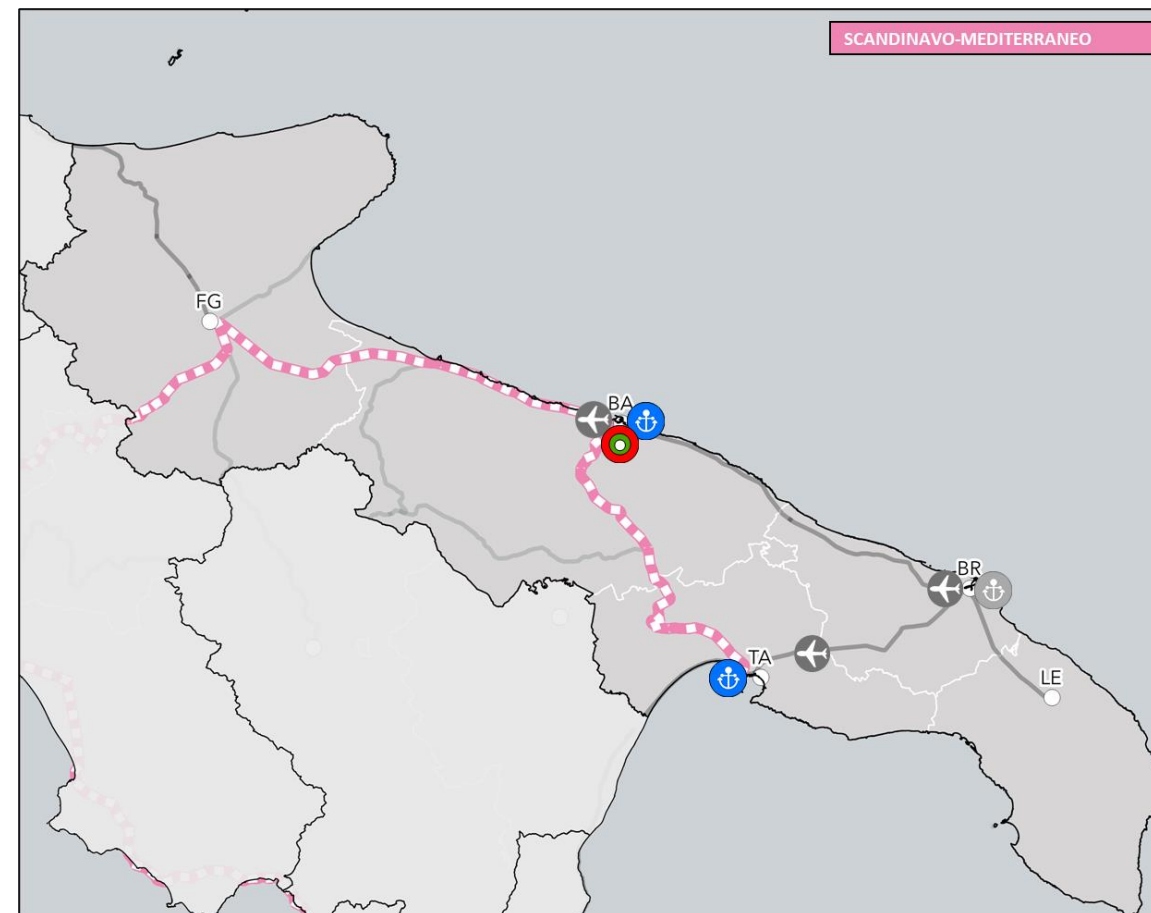
Attivazione: **oltre 2024**

Potenziamento terminal merci di Bari Lamasinata

Tipologia intervento: ↗ (T)

Attivazione: **oltre 2024**

Nota: in evidenza (a colori) i nodi Core, in tonalità grigia i nodi secondari.



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Commissione europea e Piano Commerciale RFI - Edizione febbraio 2021

Legenda tipologia intervento

↗ Prestazioni (Sagoma/Modulo/Peso Assiale/Terminali)

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# **Le infrastrutture strategiche programmate per il territorio**



UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

# GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE FERROVIARIA

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

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

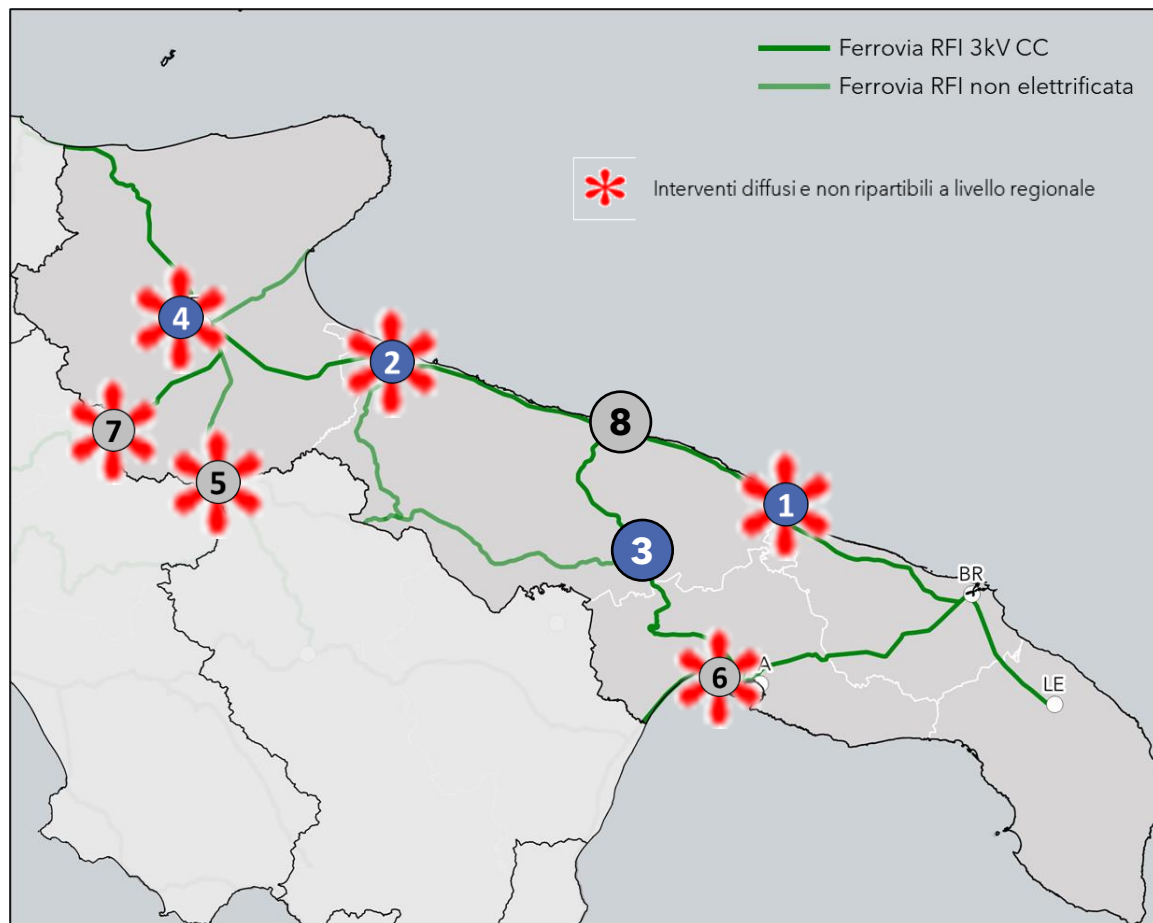
- Costo intervento: 351 M € (costo complessivo dell'intervento)
- Finanziati: 100%
- Fase: lavori in corso
- Fine lavori prevista: **2022**



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

### 2 RADDOPPIO PESCARA-BARI

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



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



Opera proposta per il commissariamento a giugno 2021

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

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



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

### RADDOPPIO PESCARA-BARI: PRG E ACC FOGGIA

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

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche



Prioritarie DEF 2015



Italia Veloce 2020



Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019



PNRR\*

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

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

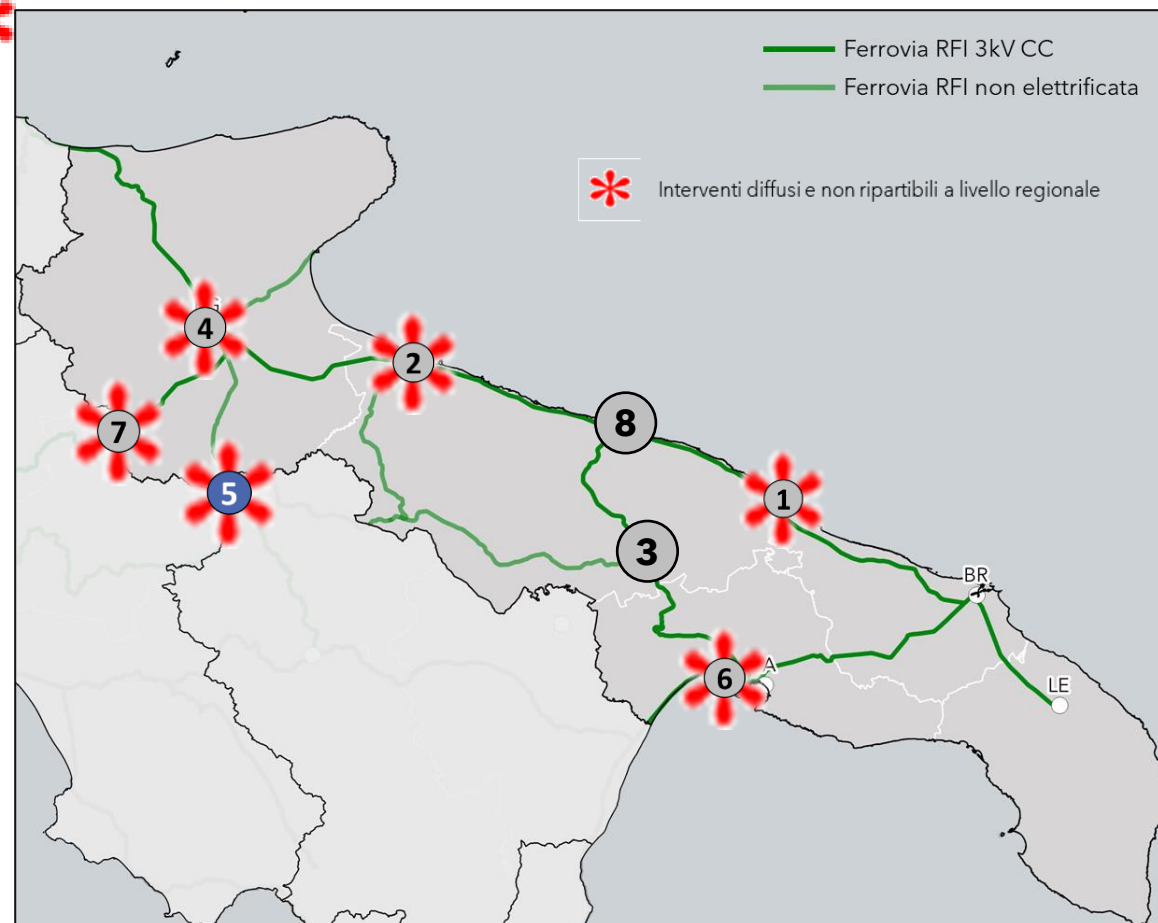


# GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE FERROVIARIA

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

701 M € (costo complessivo dell'intervento):

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



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

701 M € (costo complessivo dell'intervento):

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

## Linea ferroviaria Potenza-Foggia - Ammodernamento

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

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

Prioritarie DEF 2015 Italia Veloce 2020

Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019 PNRR\*

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

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

Opera proposta per il commissariamento a giugno 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE FERROVIARIA

## Direttrice Salerno-Taranto

1.842 M € (costo complessivo dell'intervento):

### 6 POTENZIAMENTO TARANTO - METAPONTO

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

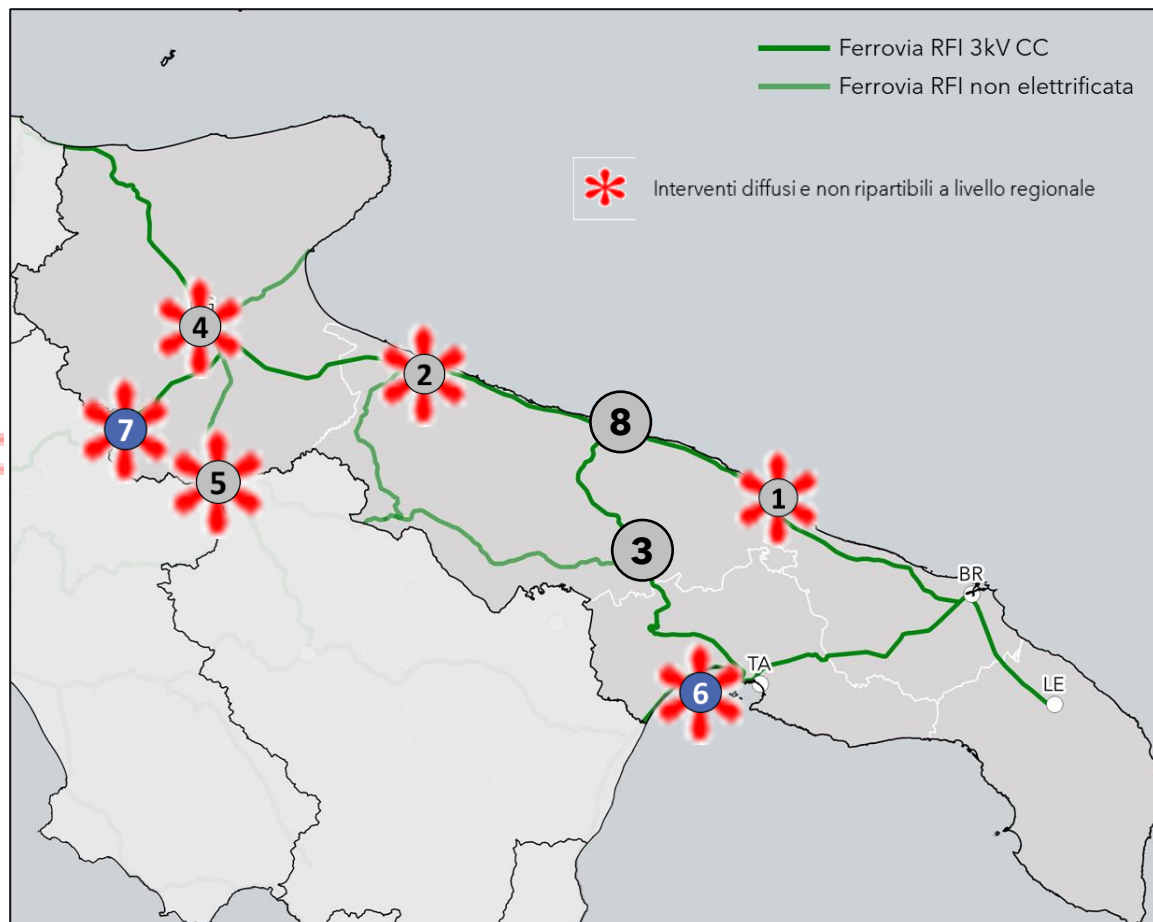
## Direttrice Ionica: potenziamento Taranto-Metaponto-Sibari-Paola, potenziamento Sibari-Catanzaro-Reggio Calabria

Costo intervento: 1.087 M €

Finanziati: 71%

Fase: lavori in corso

Fine lavori prevista: **oltre 2025**



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



Intervento previsto in Accordo Quadro con la Regione



Opera proposta per il commissariamento a giugno 2021

## Direttrice Napoli-Bari

6.628 M € (costo complessivo dell'intervento):

### 7 UPGRADING E POTENZIAMENTO TECNOLOGICO ITINERARIO NAPOLI-BARI-LECCE/TARANTO: PRG E ACC BARI CENTRALE; PRG E ACC LECCE; RIPRISTINO ITINERARIO MERCI NAPOLI-BARI (A FOGGIA); VELOCIZZAZIONE BARI-LECCE; SCC LINEA BARI-TARANTO; SCC LINEA BARI-LECCE

- Costo intervento: : 284 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: lavori in corso
- Fine lavori prevista: **oltre 2021**

## Direttrice Napoli-Bari

6.628 M € (costo complessivo dell'intervento):

### 7 ITINERARIO AV/AC NAPOLI-BARI

- Costo intervento: : 6.198 M € (costo complessivo dell'intervento)
- Finanziati: 100%
- Fase: n.d.
- Fine lavori prevista: **2027**

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

Prioritarie DEF 2015

Italia Veloce 2020

Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019

PNRR\*

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

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SUI SISTEMI URBANI

## Nodo ferroviario di Bari

SISTEMAZIONE NODO E POTENZIAMENTO  
BARI SUD, BARI NORD

Costo intervento: 793 M €

Finanziati: 21%

Fase: progettazione definitiva / lavori in corso

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



## Nodo ferroviario di Bari

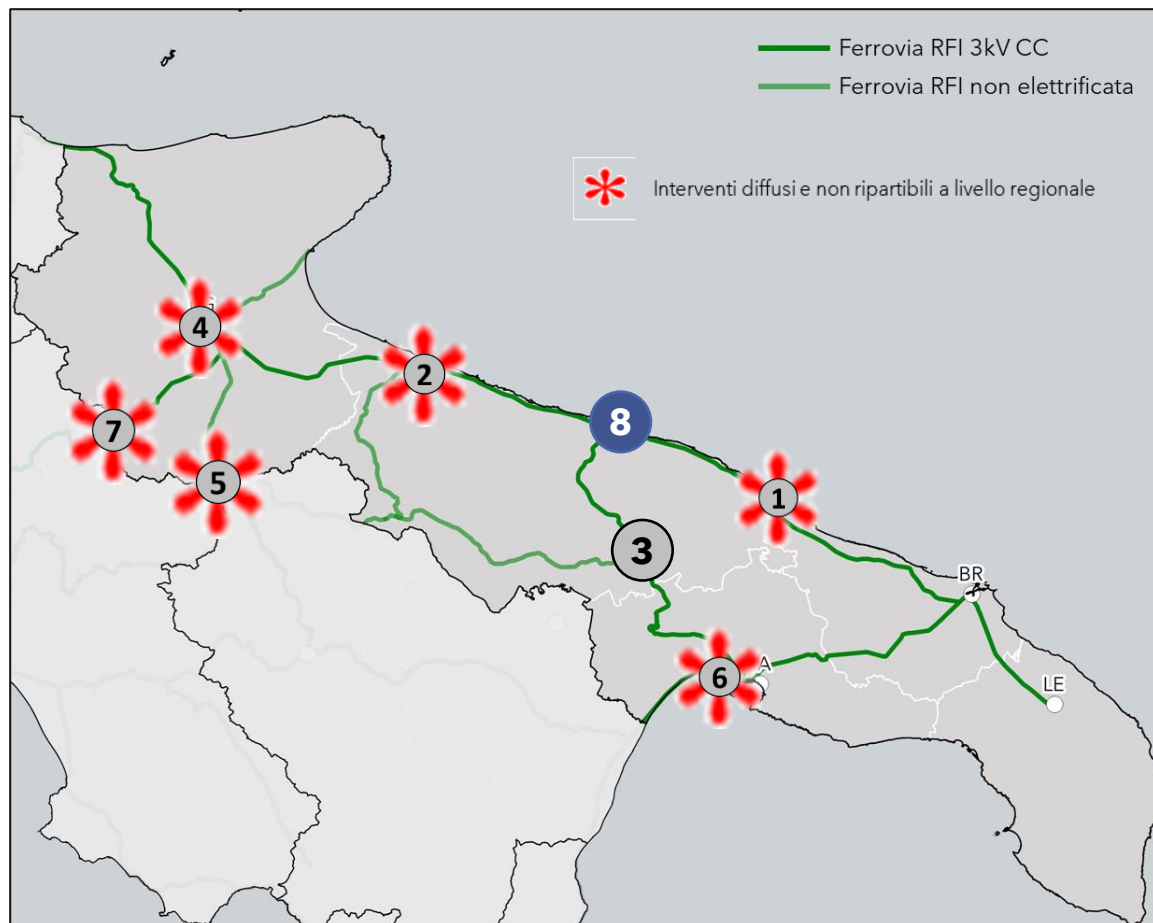
UPGRADING INFRASTRUTTURALE E  
TECNOLOGICO NODO DI BARI

Costo intervento: 24 M €

Finanziati: 18%

Fase: studio di fattibilità

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



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

 Intervento previsto in Accordo Quadro con la Regione

 Opera proposta per il commissariamento a giugno 2021

## Programma città metropolitana di Bari

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

Costo intervento: 321 M €

Finanziati: 100%

Fase: lavori in corso / progettazione preliminare

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



### Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

 Prioritarie DEF 2015  Italia Veloce 2020

 Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019  PNRR\*

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

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE STRADALE

## Strada Statale 16 Adriatica

870 M € (costo complessivo dell'intervento):

### 1 AMMODERNAMENTO SS 16 - FOGGIA - SAN SEVERO

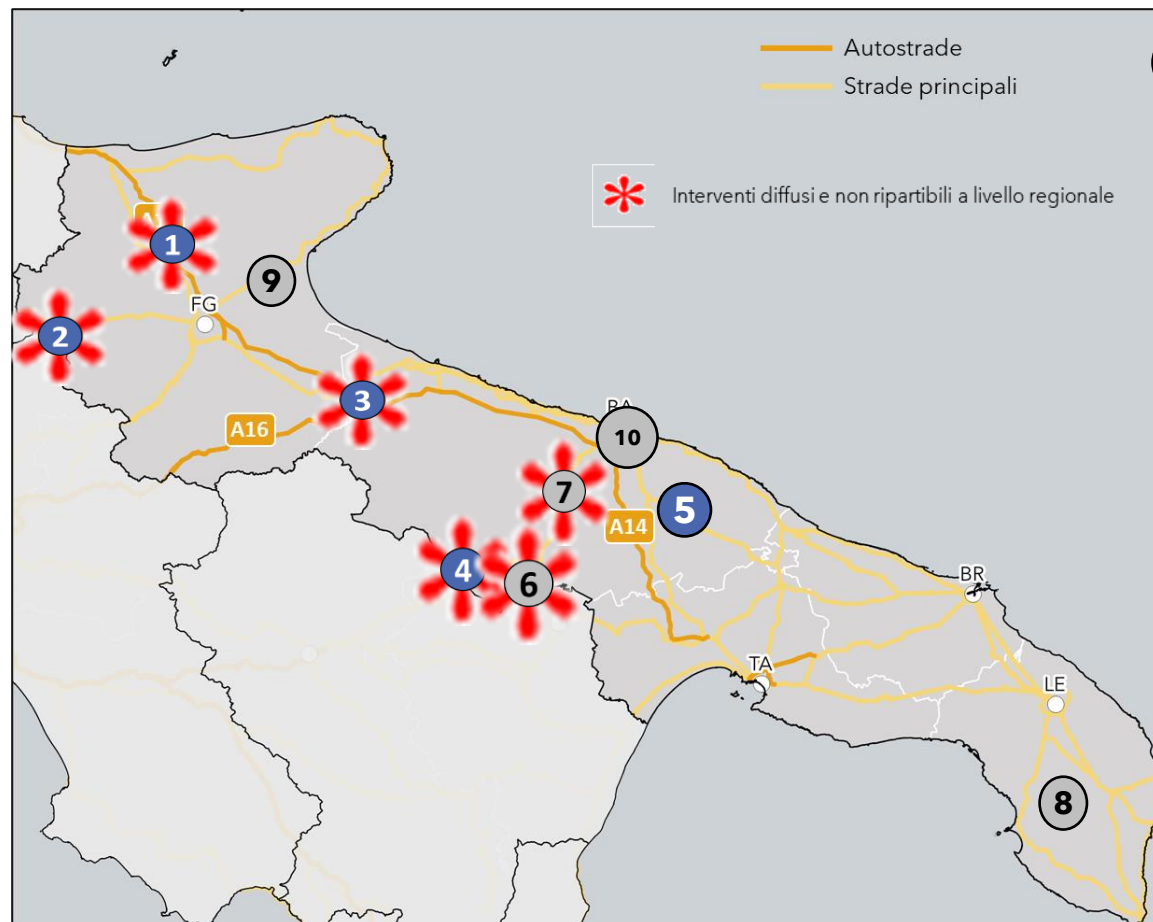
- Costo intervento: 247 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: progettazione definitiva / Opere con bando di gara per la realizzazione pubblicato
- Fine lavori prevista: **n.d.**

## SS 212 della Val Fortore

207 M € (costo complessivo dell'intervento):

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

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



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

Costo intervento: 430 M €

Finanziati: 84%

Fase: progettazione preliminare

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

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

836 M € (costo complessivo dell'intervento):

#### 4 SS 407-RA5 - RIQUALIFICAZIONE RA5 E SS 407

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

## 5 SS 172 dei Trulli

Costo intervento: 88 M €

Finanziati: 100%

Fase: lavori in corso / progettazione definitiva

Fine lavori prevista: **2021 / n.d.**

 Opera proposta per il commissariamento a giugno 2021

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

#### Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

 Prioritarie DEF 2015

 Italia Veloce 2020

 Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019

 PNRR\*

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

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE STRADALE

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

347 M € (costo complessivo dell'intervento):

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

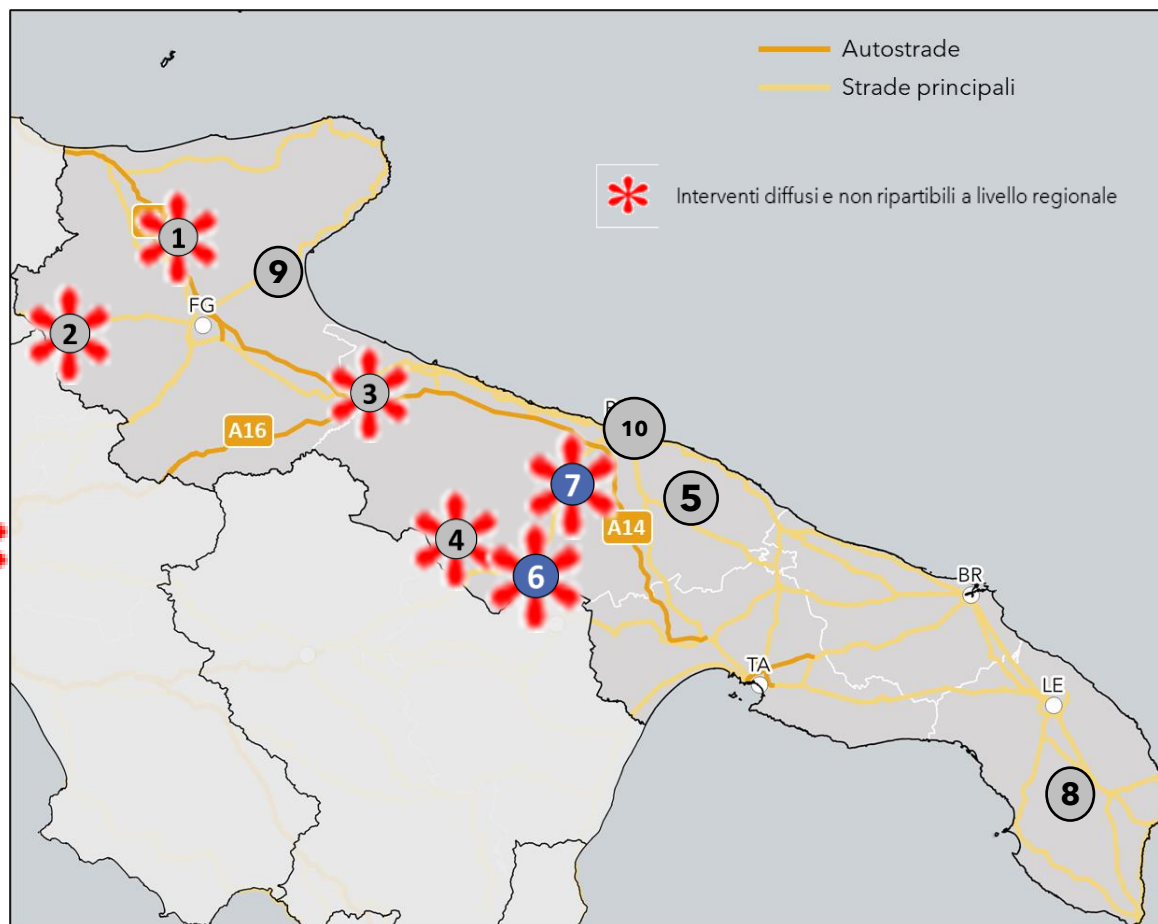
- Costo intervento: 22 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: lavori in corso
- Fine lavori prevista: **2022**

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

347 M € (costo complessivo dell'intervento):

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

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



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



Opera proposta per il commissariamento a giugno 2021

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche



Prioritarie DEF 2015



Italia Veloce 2020



Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019



PNRR\*

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

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

347 M € (costo complessivo dell'intervento):

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

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

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

347 M € (costo complessivo dell'intervento):

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

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

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE STRADALE

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

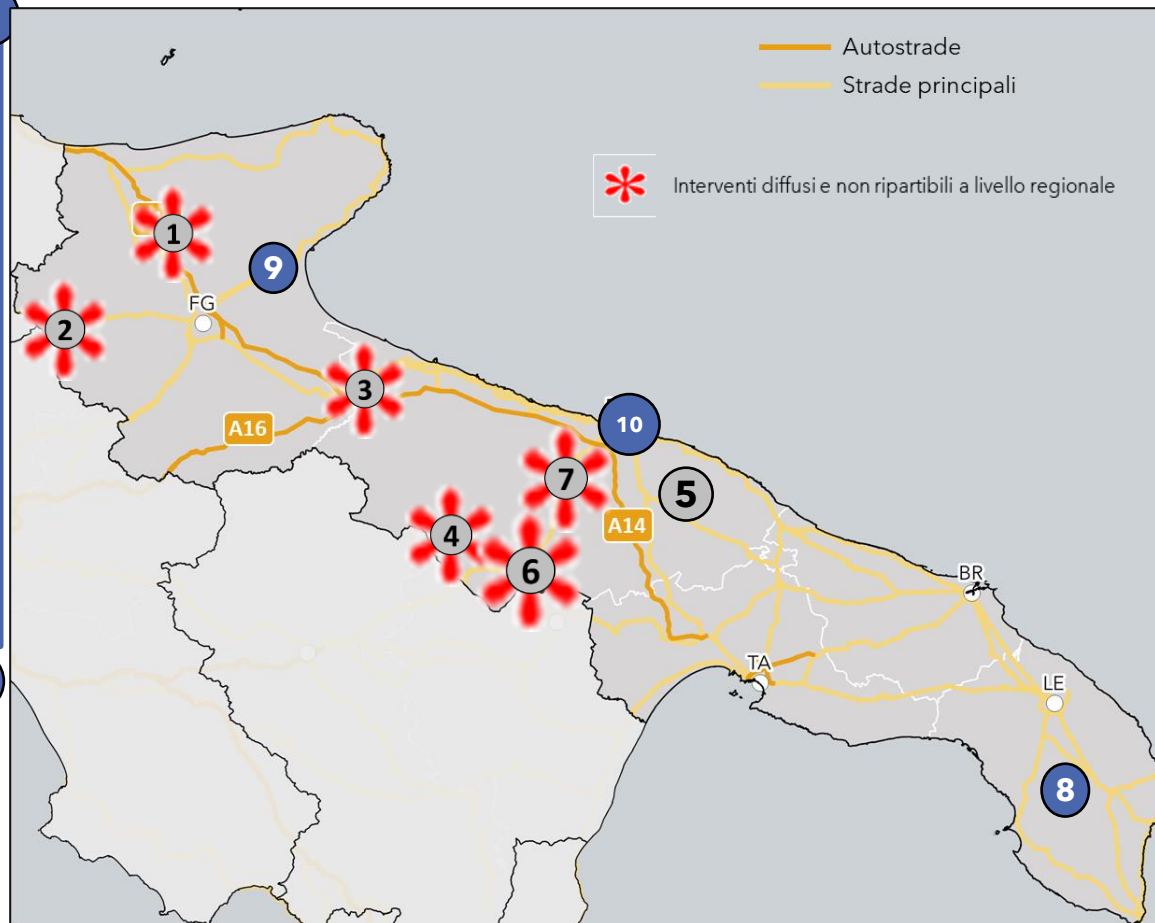
Costo intervento: 244 M €  
Finanziati: 100%  
Fase: progettazione definitiva  
Fine lavori prevista: **n.d.**



**Strada Statale 89 Garganica**

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

9



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

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

**Strada Statale 106 Jonica**

6.190 M € (costo complessivo  
dell'intervento):

**10 BARI TANGENZIALE - SS 16 - TRONCO  
BARI-MOLA DI BARI. VARIANTE NEL  
TRATTO COMPRESO TRA BARI E MOLA  
CON ADOZIONE DELLA SEZIONE  
STRADALE B (D.M. 5/11/2001 (BA26)**

- Costo intervento: 250 M €
- Finanziati: 7%
- Fase: progettazione preliminare
- Fine lavori prevista: **n.d.**



Opera proposta per il  
commissariamento a giugno 2021

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche



Prioritarie DEF 2015



Italia Veloce 2020



Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019



PNRR\*

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

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

**ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA**

# GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SUI NODI

## Porto di Brindisi

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

Costo intervento: 90 M €

Finanziati: 64%

Fase: progettazione preliminare

Attivazione: **n.d.**



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



Opera proposta per il commissariamento a giugno 2021

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche



Prioritarie DEF 2015



Italia Veloce 2020



Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019



PNRR\*

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

## Porto di Taranto

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

Costo intervento: 402 M €

Finanziati: 95%

Fase: lavori in corso / progettazione preliminare / progettazione esecutiva

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



ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



# GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SUI NODI

## Porto di Bari

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

Costo intervento: 258 M €

Finanziati: 50%

Fase: progettazione preliminare /  
progettazione esecutiva

Attivazione: **n.d.**



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

136 M € (costo complessivo dell'intervento):

- SVILUPPO DEL CARGO AEREO - **TARANTO, BRESCIA**
- Costo intervento: 28 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: progettazione preliminare
- Fine lavori prevista: **n.d.**



### Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche



Prioritarie DEF 2015



Italia Veloce 2020



Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019



PNRR\*

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

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



Opera proposta per il  
commissariamento a giugno 2021

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



# GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SUI NODI

**Dotazione di capacità (cargo city, spazi logistici, piazzali) per la competitività nel settore air cargo, e l'integrazione della rete logistica per gli aeroporti di Milano Malpensa, Roma Fiumicino, Bergamo Orio Al Serio, Catania, Bologna, Venezia, Taranto, Brescia 136 M € (costo complessivo dell'intervento):**

- SVILUPPO DELLA CAPACITÀ AIR SIDE DEGLI AEROPORTI ATTUALI - SISTEMA AEROPORTUALE DELLA PUGLIA (BARI, BRINDISI, FOGGIA, TARANTO)
- Costo intervento: 78 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: progettazione preliminare
- Fine lavori prevista: **n.d.**



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



Opera proposta per il commissariamento a giugno 2021

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche



Prioritarie DEF 2015



Italia Veloce 2020



Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019



PNRR\*

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

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

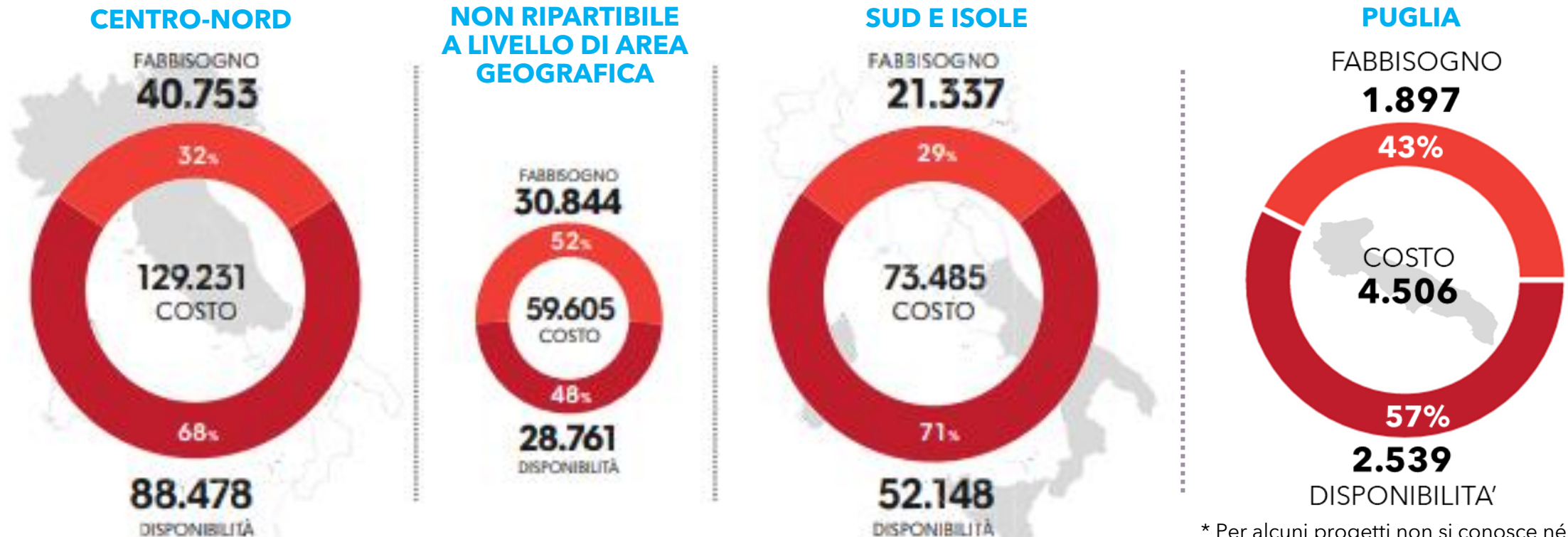


# COSTI, DISPONIBILITÀ E FABBISOGNO PER MACRO AREA GEOGRAFICA

(importi in milione di euro)

Le disponibilità finanziarie per le infrastrutture del Sud e Isole ammontano a 73.485 milioni di euro (il 31% delle disponibilità nazionali) con un fabbisogno residuo di 21.337 milioni, includendo nel calcolo eventuali fondi residui. Le risorse disponibili consentono una copertura finanziaria pari al 71% del costo.

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



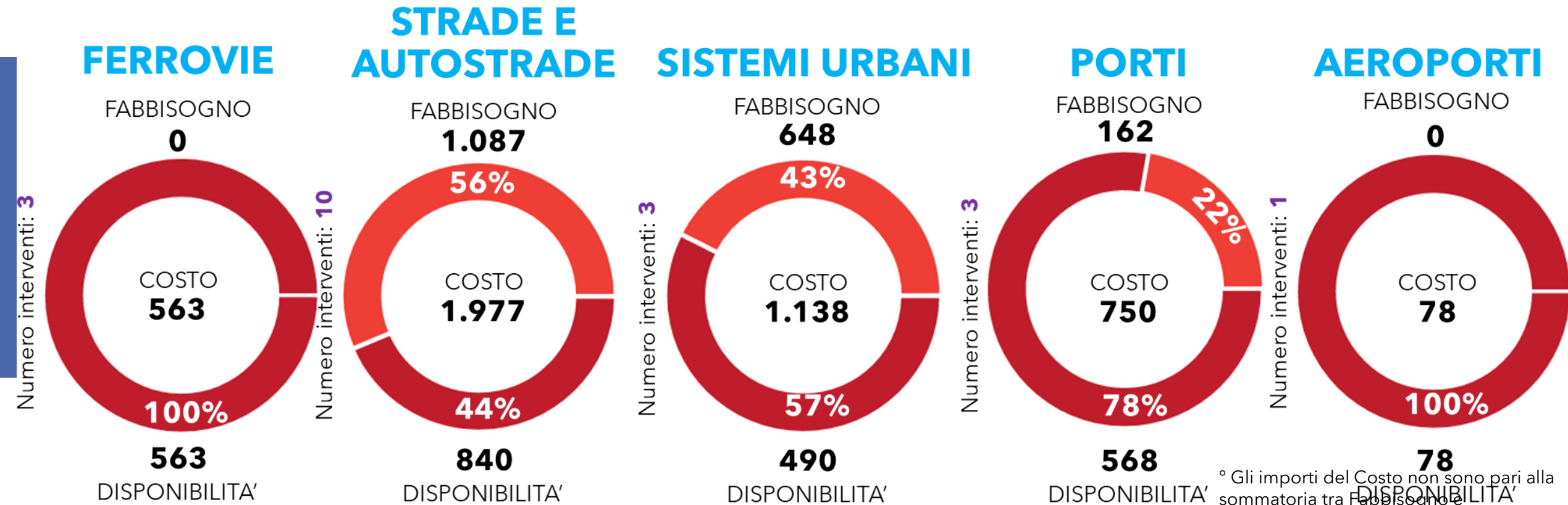
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021

\* Per alcuni progetti non si conosce né la disponibilità né il fabbisogno

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# COSTI, DISPONIBILITÀ E FABBISOGNO PER SISTEMA INFRASTRUTTURALE IN PUGLIA

(importi in milione di euro)



° Gli importi del Costo non sono pari alla sommatoria tra Fabbisogno e Disponibilità in quanto non sono reperibili i valori per tutti gli interventi

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

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# GLI INTERVENTI PREVISTI NEL PNRR

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

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

- **Napoli - Bari**  
→ 1,4 mld

Gli interventi di interesse regionale si riferiscono a:

- Orsara-Bovino (Napoli-Bari)  
93 km

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



Risorse PNRR  
sull'intero investimento  
Totale  
(mln)

4.640

## CONNESSIONI DIAGONALI

- **Taranto - Battipaglia**  
→ 0,4 mld

Gli interventi di interesse regionale si riferiscono a:

- Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia

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

Risorse PNRR  
sull'intero investimento  
Totale  
(mln)

1.580

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

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

## POTENZIAMENTO DEI NODI FERROVIARI METROPOLITANI E DEI COLLEGAMENTI NAZIONALI CHIAVE

Risorse PNRR  
sull'intero investimento  
Totale  
(mln)

2.970

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

- Adeguamento prestazionale linea Ionica

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

- PRG e moduli sulla linea Adriatica

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



## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



## POTENZIAMENTO DELLE RETI REGIONALI

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

- Upgrading infrastrutturale Bari-Bitritto

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



## POTENZIAMENTO, ELETTRIFICAZIONE E AUMENTO DELLA RESILIENZA DELLE FERROVIE NEL SUD

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

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

Risorse PNRR  
sull'intero investimento  
Totale  
(mln)

2.400

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

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

## MIGLIORAMENTO DELLE STAZIONI FERROVIARIE

Risorse PNRR  
sull'intero investimento  
Totale  
(mln)

700 €

### Riqualificazione funzionale, miglioramento accessibilità e intermodalità stazioni del Sud

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

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

### Hub Intermodali e linee metropolitane per lo sviluppo della mobilità sostenibile

- Bari
- Taranto
- Lecce

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

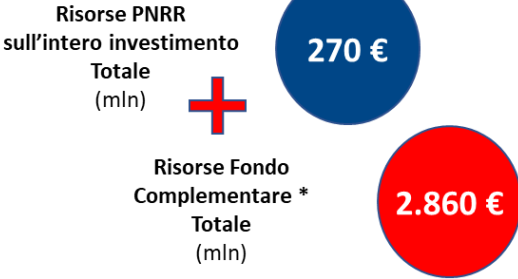
### ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# GLI INTERVENTI PREVISTI NEL PNRR

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

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

Altro principio cardine del progetto è la promozione della sostenibilità ambientale delle aree portuali, attraverso interventi di miglioramento dell'efficienza energetica e di promozione dell'uso di energie rinnovabili nei porti. L'obiettivo finale è ridurre del 20% le emissioni di CO<sub>2</sub> per anno nelle aree portuali interessate.



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

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

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

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# PRINCIPALI INTERVENTI FERROVIARI DI RILEVANZA TERRITORIALE

## 1 Raddoppio Pescara-Bari 1^ fase

UPGRADING TECNOLOGICO DI FOGGIA

Costo intervento: 297 M € (costo complessivo dell'intervento)

Finanziati: 100%

Fase: esecuzione lavori

Attivazione: **2021**



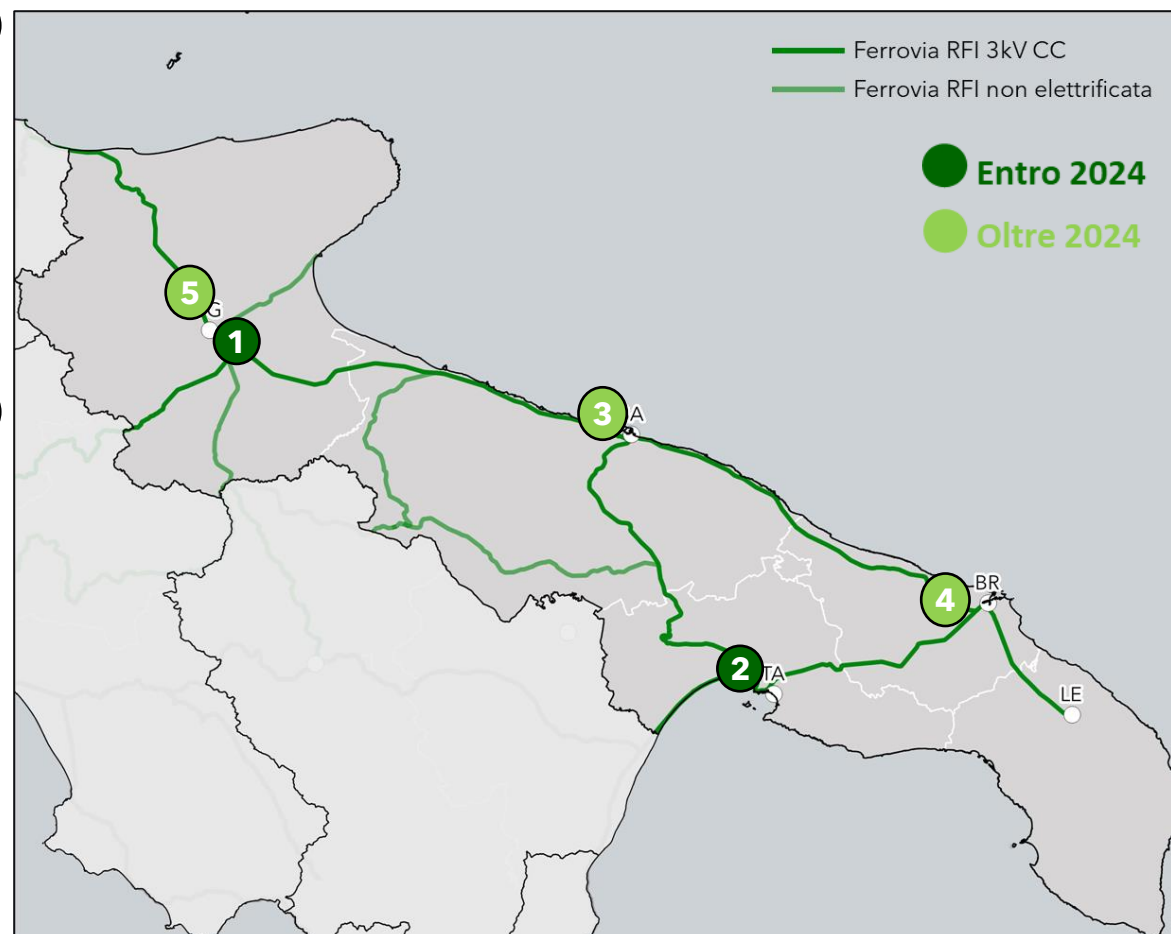
## 2 Fermata di Taranto Nasisi

Costo intervento: 15 M €

Finanziati: 100%

Fase: studio di fattibilità

Attivazione: **2024**



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Piano Commerciale RFI - Edizione febbraio 2021

 Intervento previsto in Accordo Quadro con la Regione

## 3 Elettrificazione Barletta - Canosa

Costo intervento: 45 M €

Finanziati: 100%

Fase: progettazione preliminare

Attivazione: **oltre 2024**



## 4 Collegamento tra la rete ferroviaria italiana e l'aeroporto di Brindisi

Costo intervento: 80 M €

Finanziati: 75%

Fase: progettazione preliminare

Attivazione: **oltre 2024**



## 5 Stazione AV Foggia Cervaro

Costo intervento: 20 M €

Finanziati: 100%

Fase: studio di fattibilità

Attivazione: **oltre 2024**



### Tipologia intervento



Capacità



Accessibilità

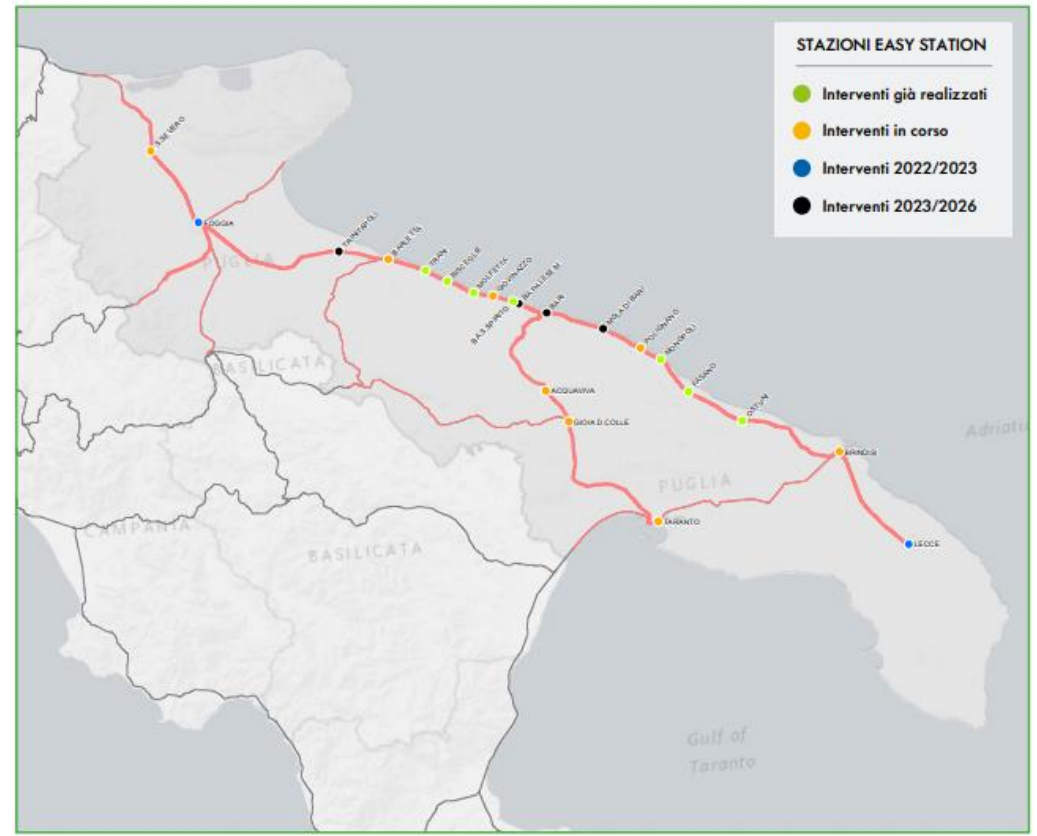
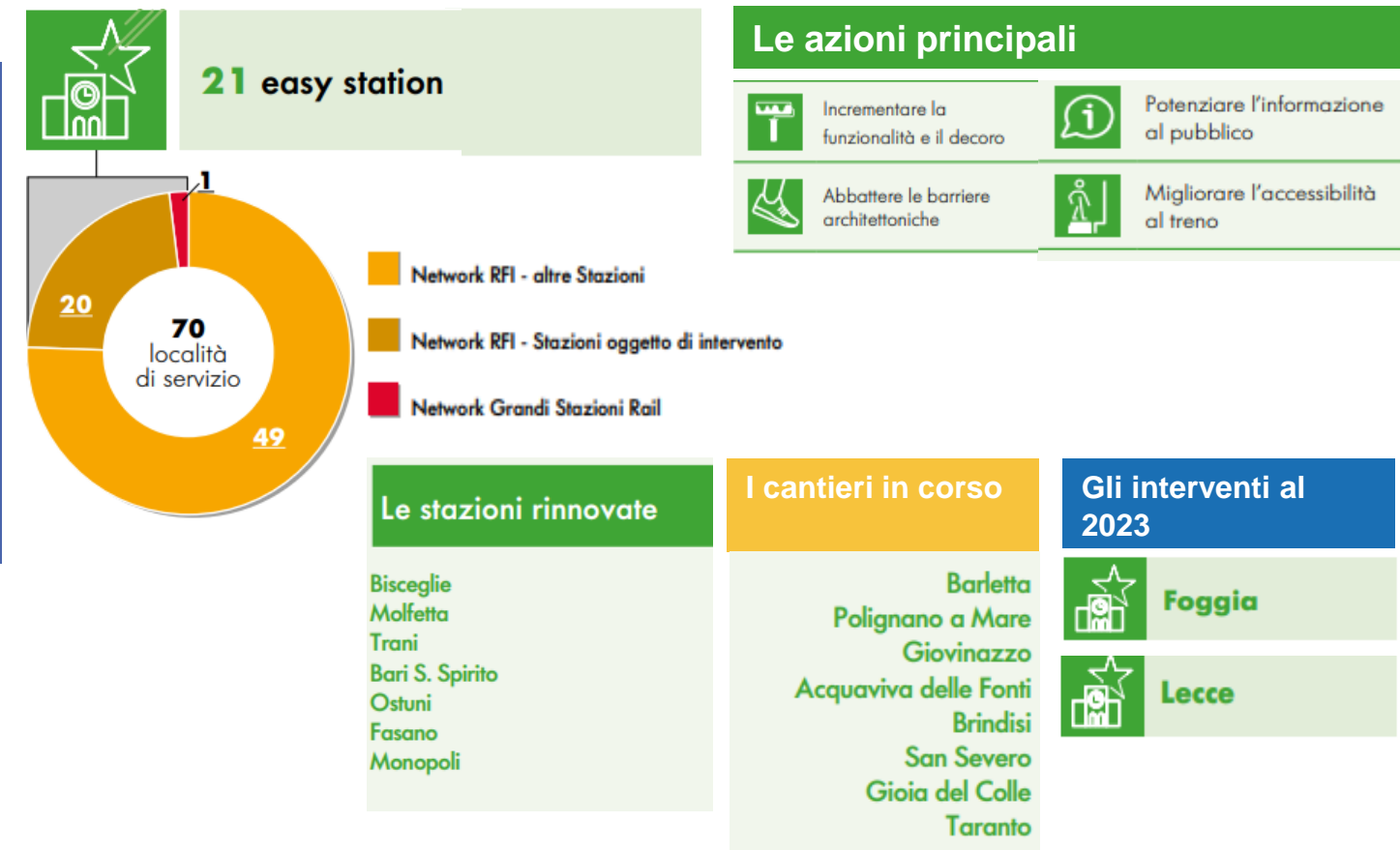


Regolarità

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# IL PIANO STAZIONI IN PUGLIA

In **Puglia** sono presenti complessivamente **70** località per servizio viaggiatori. RFI, con il piano di attuazione dei progetti Easy Station e Smart Station, entro il 2026, prevede di trasformare e adeguare **21 stazioni medio/grandi** presenti sul territorio per renderle più accessibili e confortevoli ai viaggiatori grazie a uno standard architettonico unico (brand) e funzionale. Nell'ambito degli interventi previsti dal progetto Easy Station, RFI adotterà inoltre misure adeguate per garantire l'accesso in stazione alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta secondo i requisiti definiti dalla normativa europea (STI PMR), coerentemente con la programmazione e con i finanziamenti disponibili.



Fonte: Piano Commerciale RFI - Edizione febbraio 2021

# FOCUS SULLA TRATTA AV/AC NAPOLI - BARI

La realizzazione dell'itinerario **AV/AC Napoli-Bari**, relativo alla Direttrice Napoli-Bari-Lecce-Taranto, è compreso nel Corridoio Scandinavo - Mediterraneo della rete Trans European Network (TEN-T). Il progetto garantirà l'interconnessione e l'interoperabilità nell'ambito dei Corridoi Transeuropei TEN e consentirà di integrare l'infrastruttura ferroviaria del Sud - Est e, in particolare, la Puglia e le province più interne della Campania con le direttrici di collegamento al Nord del Paese e con l'Europa, al fine di favorire lo sviluppo socio - economico del Meridione.

Il programma di realizzazione della nuova linea Alta Capacità Napoli-Bari è ripartito in diversi sotto-progetti:

- realizzazione di una variante all'attuale linea Napoli-Cancello per una lunghezza complessiva di 15,5 km passando dalla stazione AV di Napoli Afragola;
- raddoppio e velocizzazione della linea storica tra Cancello e Frasso Telesino e Frasso Telesino - Vitulano per una lunghezza di circa 46 km (Frasso Telesino-Telese al 2025, Telese-Vitulano al 2026). Verranno inoltre soppressi 25 passaggi a livello.
- raddoppio in variante di circa 47 km di linea della tratta Apice-Orsara, di cui 80% in galleria, con realizzazione della nuova stazione di Irpinia;
- raddoppio in variante della tratta Orsara-Bovino.



## VANTAGGI



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Piano Commerciale ed. speciale PNRR- agosto 2021

## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

Il presente report è stato  
realizzato da



**UNIONTRASPORTI**

per conto di



**UNIONCAMERE**

