

IL SISTEMA DEI TRASPORTI IN TERRA D'OTRANTO: STATO DELL'ARTE E QUALCHE PROPOSTA

GIANPAOLO GHIANI⁷⁵

Le carenze del sistema dei trasporti in Terra d'Otranto rappresentano un freno rilevante allo sviluppo economico e sociale del territorio. Tale condizione incide direttamente sulla qualità della vita dei cittadini, sul settore turistico e sullo sviluppo industriale, interessando sia le infrastrutture (strade, ferrovie, porti, aeroporti, ecc.) sia l'organizzazione dei servizi.

La presente relazione si propone tre obiettivi principali: mettere in luce le criticità del sistema dei trasporti in Terra d'Otranto, sintetizzare gli investimenti già previsti per il suo miglioramento, e offrire una visione complessiva di ulteriori interventi di potenziamento.

1. Lo stato attuale del sistema dei trasporti in Terra d'Otranto

In questa sezione sono illustrate sinteticamente le principali criticità del sistema dei trasporti.

Rete Stradale

- Mancanza di autostrade. A differenza del nord della Puglia, servito dalla A14, il sud è privo di vere e proprie autostrade. Questa assenza rallenta il trasporto di beni e persone, limitando la crescita delle imprese locali e la capacità di attrarre investimenti.
- Collegamenti limitati. Le strade che collegano le località turistiche costiere ai principali centri urbani sono spesso inadeguate per gestire l'intenso afflusso di turisti durante la stagione estiva, con

⁷⁵ Professore ordinario di ricerca operativa

conseguenti alti tassi di incidentalità e tempi di percorrenza prolungati.

- Condizioni e manutenzione. Le strade, specialmente nelle aree rurali e interne, sono spesso caratterizzate da cattiva manutenzione, buche e scarsa illuminazione.

Rete Ferroviaria

- Assenza di alta velocità. Mentre l'alta velocità ferroviaria arriva fino a Bari, non esistono collegamenti di questo tipo nelle province di Lecce, Brindisi e Taranto, rendendo i viaggi verso Roma, Napoli e il Centro-Nord Italia lunghi e complicati.
- Servizi limitati. Molte linee ferroviarie nella Puglia meridionale soffrono di ritardi frequenti, treni vecchi e lentezza nei collegamenti. La rete è scarsamente elettrificata, con molte tratte ancora a binario unico.
- Collegamenti inadeguati. Il sud della Puglia è mal collegato con il resto della regione e del Paese. Il collegamento tra Lecce e Taranto, ad esempio, è relativamente lento e poco efficiente, con poche corse dirette e tempi di percorrenza non competitivi rispetto al trasporto su gomma.

Infrastrutture Portuali e Aeroportuali

- Porti. Il porto di Taranto, tra i principali scali commerciali italiani, ha subito una significativa riduzione dell'attività negli ultimi decenni a causa della crisi del settore siderurgico e della crescente concorrenza di altri porti mediterranei. Nonostante gli investimenti per rilanciarlo come hub commerciale e crocieristico, il suo potenziale rimane in gran parte inutilizzato. Il porto di Brindisi svolge un ruolo strategico nel traffico di merci e passeggeri, in particolare verso Grecia e Balcani, ma le infrastrutture necessitano di ammodernamenti per aumentare la competitività.
- Aeroporti. L'aeroporto di Brindisi (Aeroporto del Salento), di fatto l'unico scalo della Terra d'Otranto, non è collegato alla rete ferroviaria. Inoltre, manca di collegamenti diretti in autobus dai principali centri della regione, rendendone difficoltosa l'accessibilità.

Trasporto Pubblico Locale (TPL)

- Offerta di trasporto inadeguata. La mancanza di un trasporto pubblico efficiente, soprattutto nelle aree rurali, rende gli spostamenti difficoltosi per i residenti. I servizi di autobus sono spesso carenti sia in termini di frequenza che di copertura, mentre i collegamenti ferroviari risultano insufficienti per connettere in modo efficace le città minori ai principali centri urbani.
- Offerta di trasporto frammentata. L'offerta di trasporto pubblico locale nel sud della Puglia è frammentata a causa della presenza di numerosi operatori, ciascuno dei quali opera in modo indipendente. Questa mancanza di coordinamento impedisce di raggiungere la massa critica necessaria per garantire un servizio efficiente e integrato.
- Assenza di un sistema di tariffazione unica. In Puglia, attualmente, non esiste un sistema di tariffazione unica integrata come in altre regioni, ad esempio la Campania. La gestione del trasporto pubblico locale è suddivisa tra diversi operatori, ciascuno con proprie tariffe e modalità di bigliettazione. Questa frammentazione complica la pianificazione degli spostamenti per gli utenti, soprattutto quando è necessario utilizzare più mezzi o attraversare aree servite da gestori differenti.

Intermodalità

- Intermodalità inadeguata. La connessione tra le diverse modalità di trasporto, come autobus, treni e aerei, rimane insufficiente, ostacolando una mobilità fluida e integrata tra le varie infrastrutture.

Infomobilità

- Mancanza di integrazione con le principali piattaforme di mapping e navigazione on-line. L'offerta di trasporto degli operatori aderenti al Consorzio Trasporti Aziende Pugliesi (CO.TR.A.P.) è consultabile all'indirizzo:
<https://biglietteria.cotrap.it/>
Essa non è tuttavia disponibile, *nella sua interezza*, su Google Maps, Bing Maps, ... le principali piattaforme di *mapping* e

navigazione *on-line*, diffuse in tutto il mondo.

- Mancanza di paline intelligenti. Le fermate del trasporto pubblico sono prive, nella maggior parte dei casi, di *smart display* che mostrino gli orari di transito delle corse urbane ed extraurbane, gli orari di arrivo aggiornati in tempo reale, nonché le novità sul servizio, quali deviazioni di percorso, collegamenti speciali.

Domanda latente

In Terra d'Otranto, la presenza di ampie aree mal servite e la scarsa intermodalità del sistema portano molti cittadini a rinunciare o a ridurre gli spostamenti, con conseguenze negative sulla qualità della vita, oppure a ricorrere al mezzo privato, aumentando i costi personali e l'impatto ambientale. Questi utenti sceglierebbero il trasporto pubblico se questo garantisse una copertura più capillare e una maggiore affidabilità.

Investimenti programmati

Gli investimenti programmati per il miglioramento del sistema dei trasporti in Terra d'Otranto sono vari. Se ne riportano qui alcuni, tra i più rilevanti, senza alcuna pretesa di esaustività.

- Ampliamento della strada statale 275 Maglie-Leuca. È stato avviato il cantiere per il primo lotto dell'ampliamento della statale 275 Maglie-Leuca, i cui lavori dovrebbero terminare tra tre anni. Il secondo lotto, per quanto è dato sapere, presenta ancora delle criticità da risolvere.
- Allacciamento dell'Aeroporto del Salento alla rete ferroviaria. Il collegamento diretto tra la stazione ferroviaria di Lecce e l'Aeroporto del Salento dovrebbe essere ultimato per il 2026.
- "Metropolitana di superficie Martina-Lecce-Gagliano". L'intervento prevede l'elettrificazione delle linee; è in fase di esecuzione.
- Ammodernamento della flotta TPL: ammodernamento degli autobus delle società di trasporto pubblico urbano ed extraurbano per garantire un minore impatto ambientale nonché una maggiore copertura e frequenze più elevate.

- Infrastrutture per la mobilità sostenibile: progetti per la realizzazione di piste ciclabili, percorsi pedonali e stazioni di ricarica per veicoli elettrici, per promuovere forme di mobilità più ecologiche e ridurre l'impatto ambientale.
- Sviluppo delle infrastrutture portuali: investimenti per il potenziamento delle infrastrutture portuali di Otranto e di altri porti della regione, migliorando la capacità di accoglienza e le connessioni con il sistema di trasporto terrestre.
- Implementazione di sistemi intelligenti di trasporto (ITS): progetti per l'introduzione di tecnologie avanzate nella gestione del traffico, come sistemi di monitoraggio in tempo reale e soluzioni di bigliettazione integrata.

Una visione per il futuro

Il tema del miglioramento del sistema dei trasporti deve essere affrontato in un'ottica integrata che consideri, oltre al potenziamento delle linee ferroviarie, della rete stradale, delle connessioni portuali e dell'intermodalità, anche gli interventi organizzativi volti a promuovere l'efficientamento del sistema, il potenziamento e la razionalizzazione dell'offerta di servizi, e la sostenibilità ambientale. Un approccio esclusivamente orientato allo sviluppo delle infrastrutture tradizionali rischierebbe, infatti, di aggravare i problemi legati all'inquinamento, "consumare" suolo pubblico, impattare sul territorio, senza per questo produrre gli attesi benefici per la collettività. Ciò premesso, per semplicità di esposizione, nel seguito sono presentate alcune proposte con riferimento alle singole componenti del sistema dei trasporti. Resta però inteso che un piano credibile di interventi migliorativi non può prescindere da un approccio olistico, dall'identificazione di una chiara lista di priorità e dalla quantificazione delle risorse disponibili.

Misure contingenti

Da quanto riportato nella Sezione precedente, segue la seguente lista di misure contingenti (alcune delle quali già finanziate).

1. Rafforzamento dei collegamenti ferroviari e aeroportuali. Un aspetto fondamentale è dare priorità all'estensione dell'alta velocità fino a Lecce e Taranto, così come al potenziamento

- delle linee ferroviarie regionali, in particolare le Ferrovie Sud-Est. Inoltre, è cruciale realizzare il raccordo ferroviario con l'aeroporto di Brindisi, per migliorare la connessione tra trasporto aereo e ferroviario. L'integrazione degli scali aeroportuali di Brindisi e Grottaglie, valorizzandone la complementarità, può incrementare l'efficienza e l'attrattività del territorio.
2. Ottimizzazione della rete stradale. Per quanto riguarda la rete stradale, è necessario completare e unificare i tratti della superstrada 7ter bradanico-salentina e della statale 275 Maglie-Leuca, eliminando le varianti attualmente esistenti. Questo intervento non solo migliorerebbe la viabilità, ma favorirebbe anche lo sviluppo economico e turistico della zona, riducendo i tempi di percorrenza e aumentando la sicurezza stradale.
 3. Sviluppo dei porti e della logistica. I porti di Taranto e Brindisi devono essere inseriti in un'unica autorità portuale del Grande Salento, per sfruttarne al meglio le potenzialità logistiche e commerciali. Un'adeguata politica di sviluppo dei porti, integrata con la rete ferroviaria e stradale, potrebbe trasformare il Sud della Puglia in un hub strategico per il commercio internazionale, collegando efficacemente il Mediterraneo con il resto d'Europa.
 4. Trasporti dedicati al turismo. Le carenze del sistema dei trasporti costituiscono un ostacolo significativo alla destagionalizzazione del turismo in Terra d'Otranto. Andrebbe realizzato un servizio di navette turistiche *a chiamata*, noto anche come *dial-a-ride*, da utilizzarsi in sostituzione del servizio "Salento in Bus" nei periodi di bassa e media domanda.

Processo di fusioni nel TPL

In aggiunta a questi interventi, dovrebbe essere affrontata la causa prima di gran parte delle inefficienze e dei disservizi, ovvero l'enorme frammentazione dell'offerta nel trasporto pubblico locale, con un numero elevato di operatori che spesso non coordinano gli orari. Ne conseguono sovrapposizione di percorsi, disomogeneità nei servizi, con standard di qualità differenti, scarso coordinamento nei sistemi di bigliettazione e nelle modalità di informazione all'utenza.

È quindi chiaro che qualsiasi serio tentativo di migliorare l'efficienza del sistema di trasporti in Terra d'Otranto deve necessariamente includere un processo di integrazione tra i principali operatori del trasporto pubblico locale, sia su gomma che su ferro. L'obiettivo è creare una massa critica di risorse e di utenza che consenta una gestione più efficace e coordinata del servizio, come già realizzato in altre regioni d'Italia e d'Europa. L'obiettivo finale dovrebbe essere la creazione - da realizzarsi con un processo di fusioni - di nuovo soggetto, da denominarsi *Mobilità Terra d'Otranto*, a cui demandare la gestione integrata della mobilità in Terra d'Otranto.

Roadmap

Per completare la relazione, si propone una roadmap per il potenziamento del sistema dei trasporti. I passi da intraprendere dovrebbero essere i seguenti.

1. La prima fase dovrebbe essere costituita da una conferenza programmatica sulla mobilità in Terra d'Otranto, organizzata dall'Università del Salento, per discutere e sviluppare programmi, strategie e piani futuri. Alla conferenza dovrebbero essere invitati i rappresentanti di istituzioni, politica locale, operatori di trasporto, associazioni di categoriae utenti.
2. Seguirebbe uno studio scientifico mirato a proporre una ristrutturazione del sistema dei trasporti, valutando, su base quantitativa, una molteplicità di soluzioni tra quelle elencate nelle Sezioni 3.1 e 3.2, nonché quelle che potrebbero emergere dalla conferenza. In questa fase sarebbero valutate anche le soluzioni più drastiche, quali la dismissione di una parte della rete ferroviaria locale e la sua sostituzione con linee di bus a idrogeno.
3. Infine, dovrebbe tenersi una seconda conferenza programmatica in cui presentare i risultati dello studio, identificare gli interventi da realizzarsi e definire un cronoprogramma.

