

ANALISI DEL SISTEMA CONNETTIVO: AEROPORTI, PORTI, STRADE E FERROVIE

LUIGI PIPER⁷⁶, MARCO BENVENUTO⁷⁷, PIERLUIGI TOMA⁷⁸

Introduzione

Questo capitolo mira a dare una visione estremamente sintetica dell'attuale sistema connettivo di Terra d'Otranto comprendente infrastrutture aeroportuali, portuali e stradali (tra cui ferrovie e piste ciclabili). Cercherà di evidenziare quali sono i fattori di forza che devono essere sfruttati e quelli di debolezza che devono essere rinforzati al fine di definire una politica di sviluppo sostenibile per il prossimo decennio. Lungi dall'essere esaustivo, il capitolo può essere inteso come integrazione del Piano Regionale dei Trasporti (PRT), Piano Attuativo 2021-2030, della Regione Puglia, offrendo una prospettiva accademica alla visione strategica del sistema connettivo ma con riferimento a Terra d'Otranto e suggerendo una maggiore promozione dell'intero sistema connettivo a livello globale.

Il sistema connettivo aeroportuale

Il sistema aeroportuale della Puglia, comprendente gli aeroporti di Bari, Brindisi, Taranto-Grottaglie e Foggia, è gestito in concessione da Aeroporti di Puglia SPA (AdP), un'unica società che ha sviluppato un piano strategico per ottimizzare le operazioni e migliorare i servizi offerti in ciascun scalo. Questo capitolo, tuttavia, si focalizzerà specificamente sugli aeroporti di Brindisi e Taranto-Grottaglie,

⁷⁶ Ricercatore a Tempo Determinato, art. 24, c. 3, lett. b), Legge 240 del 2010, Dipartimento di Scienza dell'Economia, Università del Salento.

⁷⁷ Ricercatore a Tempo Determinato, art. 24, c. 3, lett. b), Legge 240 del 2010, Dipartimento di Scienza dell'Economia, Università del Salento.

⁷⁸ Ricercatore a Tempo Determinato, art. 24, c. 3, lett. b), Legge 240 del 2010, Dipartimento di Scienza dell'Economia, Università del Salento.

appartenenti al territorio di Terra d'Otranto, per delineare un quadro di sviluppo sostenibile di queste infrastrutture aeroportuali.

Il DPR 201/2015 ha riconosciuto gli aeroporti di Brindisi e Taranto-Grottaglie come infrastrutture di interesse nazionale, una designazione che in Puglia è condivisa anche dall'aeroporto di Bari ma che è anche designato come scalo di particolare rilevanza strategica. Questo riconoscimento si inserisce nel quadro delineato dal precedente PRT (LR 16/2008) che assegna specifiche funzioni a ciascuno degli scali aeroportuali pugliesi ed evidenzia una differenziazione funzionale degli stessi. In particolare, l'aeroporto di Brindisi è destinato a gestire il traffico di linea e charter incoming, oltre a svolgere attività complementari, tra cui il World Food Programme e la manutenzione e vestizione degli aeromobili. L'aeroporto di Taranto, invece, è orientato prevalentemente al traffico cargo, in stretta connessione con il Taranto Container Terminal (TCT), e alla manutenzione e all'industria aeronautica, con un traffico di linea limitato ai collegamenti con i due principali hub nazionali.

A partire da ottobre 2022, il MIMS ha avviato la consultazione per il nuovo Piano Nazionale Aeroporti (PNA), elaborato da ENAC, che stabilisce le direttrici di sviluppo dell'aviazione civile fino al 2035. In linea con le reti di trasporto transeuropee (TEN-T), il piano identifica gli scali principali, con ampi bacini di traffico e integrati nella rete europea, e gli scali di servizio, come l'aeroporto di Brindisi, con prevalenza di collegamenti con scali nazionali e alcuni collegamenti point to point europei.

In linea con il quadro normativo esposto, il Piano Strategico 2023-2028 di AdP, mira a raggiungere gli obiettivi di sostenibilità stabiliti dai principali enti regolatori dell'aviazione civile nelle Linee Guida LG-2022/001-APT "Sostenibilità e resilienza nelle infrastrutture aeroportuali" (Ed. n.1 del 26 aprile 2022). Questi obiettivi riguardano tre fattori principali: la crescente domanda di traffico aereo, la sostenibilità delle infrastrutture e il livello di digitalizzazione dei processi aeroportuali.

Con riferimento all'Aeroporto di Brindisi, il PRT 2021-2030, dopo aver dimostrato l'efficacia della accessibilità stradale allo scalo sia da Lecce che da Taranto, ribadisce l'importanza di migliorare l'accessibilità multimodale dello scalo e di potenziare i servizi legati alla sosta. Tra le

azioni previste, l'espansione delle piazzole per la sosta degli aeromobili, insieme alla ristrutturazione e all'adeguamento del terminal, rappresentano elementi fondamentali per lo sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale di Brindisi.

L'Aeroporto di Taranto-Grottaglie, invece, si distingue per la sua prevalente funzione cargo-logistica ed è stato identificato nel PNA come uno degli aeroporti destinati allo sviluppo delle attività cargo e dal MIMS come "Spazioporto Nazionale". Questa ultima designazione è motivata dalle caratteristiche infrastrutturali dello scalo e dalla sua capacità di adeguamento rapido, nonché dalla sua conformità ai criteri di selezione definiti dall'ENAC per i voli commerciali suborbitali. Nell'ambito della sua evoluzione, l'aeroporto ha già visto il completamento di interventi significativi, tra cui l'adeguamento delle infrastrutture di volo, e l'avvio di sperimentazioni e collaudi di nuove soluzioni aerospaziali e aeronautiche avanzate. Il PRT 2021-2030 prevede ulteriori interventi mirati a potenziare l'accessibilità stradale dello scalo con collegamenti diretti con le arterie stradali di rilevanza nazionale.

Infine, la Regione Puglia gode di una rete di elisuperfici (con basi a San Giovanni Rotondo, Peschici, San Nicola nelle Isole Tremiti, Celenza Valfortore, Bari Policlinico, Melendugno e Supersano) monitorata da una Centrale Operativa situata a Foggia e sviluppata principalmente per garantire il rapido trasporto sanitario d'urgenza in aree della regione non adeguatamente servite dalla rete stradale, supportare le attività regionali di protezione civile e migliorare l'accessibilità a zone prive di infrastrutture viarie o ferroviarie. Tuttavia, il progressivo deterioramento degli impianti e delle infrastrutture della rete di elisuperfici, dovuto all'età delle installazioni (costituito nel 2010), ha portato a un'obsolescenza che richiede annualmente consistenti interventi di manutenzione straordinaria, con un conseguente aumento dell'impiego di risorse economiche. In questo contesto, il PRT 2021-2030 ha proposto una rimodulazione e revisione della rete, previa redazione di uno studio di fattibilità che tenga conto del potenziale infrastrutturale esistente e delle funzioni svolte e che definisca le esigenze di servizi e le procedure tecnico-amministrative per la realizzazione della nuova rete.

Considerando il notevole e attuale impegno profuso dalle istituzioni per il potenziamento del sistema connettivo aeroportuale di Terra d'Otranto, risulta essenziale implementare strategie di marketing mirate per attrarre grandi operatori logistici, al fine di elevare il profilo internazionale di Terra d'Otranto, e per promuovere i servizi aeroportuali a fini turistici. Una promozione efficace degli aeroporti, in sinergia con i porti di Brindisi e Taranto, permetterebbe di consolidare la loro funzione come hub di raccolta, smistamento e distribuzione di flussi cargo e potenzia l'appel turistico dell'aera stimolando l'economia locale.

Il sistema connettivo marittimo

Nel rapporto 2023 "Italian Maritime Economy" (SRM, 2023) si evidenzia come il Mediterraneo stia diventando sempre più centrale nel commercio marittimo internazionale. In particolare, nel 2022 i porti italiani hanno movimentato oltre 490 milioni di tonnellate di merci, registrando un incremento dell'1,9% rispetto al 2021. Il Mediterraneo, infatti, funge da punto di collegamento tra Asia e Americhe, con Cina e USA principali partner delle attività portuali italiane. La Cina rimane il primo fornitore dell'Italia, rappresentando un quinto delle merci in arrivo via mare, mentre gli USA ricevono i prodotti tramite navi provenienti dall'Italia (principalmente, petrolio e gas, metalli, macchinari, prodotti chimici, tessile e abbigliamento).

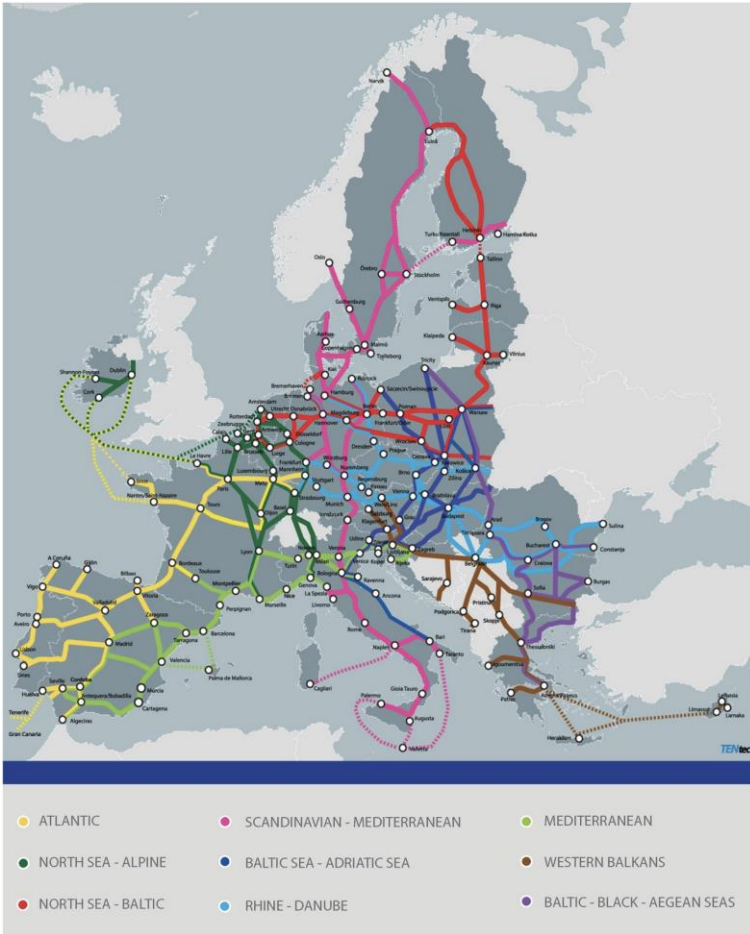
Con il Regolamento UE 1315/2013 sono state stabilite le linee guida per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), strutturata su un sistema a doppio livello, articolata in due reti. La prima, *Rete Globale*, comprende tutte le infrastrutture di trasporto esistenti e pianificate con l'obiettivo di garantire la piena copertura degli spostamenti all'interno del territorio dell'UE e l'accessibilità a tutti gli Stati membri dell'Unione. La seconda, *Rete Centrale (e Centrale Estesa)* è costituita da quelle parti della rete globale ritenute di massima importanza strategica per il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo della rete transeuropea dei trasporti. La Rete Centrale comprende progetti lungo nove corridoi multimodali (corridoi centrali - Fig. 1) per facilitare l'implementazione coordinata e integrata tra le reti centrale e globale. I corridoi multimodali devono attraversare almeno due confini e includere almeno tre modalità di trasporto,

comprese, ove applicabile, le autostrade del mare (Motorways of the Sea) che rappresentano la dimensione marittima delle reti transeuropee dei trasporti e contribuiscono alla realizzazione di uno spazio europeo dei trasporti marittimi senza barriere (regolamento UE 1315/2013). Il Regolamento (UE) n. 1315/2013 ha specificato il 2030 come termine ultimo per il completamento dei progetti relativi alla Rete Centrale (2040 per quelli relativi alla Rete Centrale Estesa) e il 2050 per la conclusione della Rete Globale. L'Italia occupa una posizione strategica in quanto interessata da quattro dei nove corridoi principali TEN-T, cruciali per il potenziamento dei collegamenti tra i mercati europei.

Terra d'Otranto è caratterizzata da una rete di collegamenti marittimi che ne fanno un nodo cruciale per l'economia locale nel Mar Adriatico e nel Mar Ionio. Tuttavia, negli ultimi anni, i principali porti di Terra d'Otranto (Porto di Brindisi e Porto di Taranto) hanno visto un ridimensionamento della loro importanza nel contesto meridionale e nazionale (IPRES, 2018). Questo fenomeno è stato causato dalle dinamiche che hanno interessato il bacino ionico, sia per quanto riguarda le attività direttamente collegate all'area portuale (come la movimentazione di container e merci), sia come conseguenza indiretta della contrazione della produzione industriale nella regione, che dipendeva principalmente dalla navigazione commerciale come mezzo di trasporto.

Il Porto di Brindisi, ad esempio, sebbene possa essere la porta di accesso alle principali rotte passeggeri verso le principali destinazioni turistiche di Grecia e Albania, recentemente è stato escluso dalla Rete Centrale, rimanendo nella rete Globale. Il Porto di Brindisi non è stato considerato di sufficiente importanza strategica per la Rete Centrale che, infatti, pone l'accento sulla sostenibilità e la mobilità a basse emissioni e richiede l'integrazione dello spazio marittimo con altre modalità di trasporto in maniera efficiente, fattibile e sostenibile. Con particolare riferimento alla sostenibilità e alle basse emissioni, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, in parallelo con la pianificazione dei lavori pubblici, come indicato nel rispettivo Piano Triennale, ha avviato un'analisi dei bisogni legati all'obbligo di conformarsi alle normative UE (Regolamento

Fig.1 - Corridoi della Rete TEN-T



UE 2023/1804 e Regolamento UE 2023/1805). Secondo queste normative, entro il 2030, le navi che attraccano nei porti comunitari sono obbligate a spegnere i tradizionali motori a combustione interna e ad alimentare i sistemi di bordo con connessioni elettriche a terra. Questa normativa richiede un intervento massiccio nei porti sotto la giurisdizione dell'Autorità per creare infrastrutture elettriche per il

collegamento a terra delle navi ormeggiate (cold ironing). L'intervento include contributi in termini di supporto alla pianificazione da parte degli operatori della rete elettrica nazionale, garantendo la disponibilità di energia per il sistema. In tale direzione, il Porto di Brindisi ha intrapreso una serie di interventi innovativi mirati all'elettrificazione delle banchine e all'efficientamento energetico mediante l'uso di impianti fotovoltaici.

Anche il Porto di Taranto, con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Ionio, ha intrapreso un ampio percorso di innovazione e sostenibilità, con l'obiettivo di ridurre l'impatto ambientale delle sue attività e migliorare l'efficienza energetica. Tra le iniziative vi è l'elettrificazione delle banchine, l'installazione di un parco eolico offshore, che contribuirà a soddisfare il fabbisogno energetico del porto con una produzione annua stimata di 58 mila MWh, affiancato dall'installazione di impianti fotovoltaici sugli edifici portuali e il relamping con tecnologia LED, altre misure adottate per migliorare l'efficienza energetica. Con queste innovazioni e grazie alla creazione della ZES Interregionale Jonica e della Zona Franca Doganale Interclusa, il Porto di Taranto si colloca tra i principali hub portuali sostenibili, contribuendo a trasformarlo in un esempio di eccellenza nel settore marittimo tanto da essere candidato, congiuntamente al Porto di Brindisi, quale hub energetico nell'area del Mediterraneo.

Infine, Terra d'Otranto ospita un grande numero di Porti minori (Otranto e Gallipoli) e altri piccoli porti caratterizzati da una spiccata vocazione turistica acquisita prevalentemente nell'ultimo decennio. Questi porti si sono trasformati in poli di attrazione per i visitatori da tutto il mondo ma anche per la popolazione locale in cerca di leisure experiences. Questo ha dato impulso a una varietà di attività connesse al turismo, come il noleggio di imbarcazioni, la pesca turistica, la ristorazione a base di prodotti tipici locali e la vendita di artigianato marittimo, che prosperano grazie alla lunga stagione estiva. Tuttavia, per consolidare e valorizzare ulteriormente questa vocazione, è fondamentale sviluppare una politica integrata di promozione basata su un approccio coordinato e sostenibile capace di sostenere il turismo nei Porti di Terra d'Otranto garantendo benefici economici e sociali duraturi.

Il sistema connettivo stradale e ferroviario

La rete viaria

Complessivamente, la Puglia gode di una rete infrastrutturale viaria che comprende oltre 11.000 km di strade, tra cui più di 300 km di autostrade e 18 caselli autostradali. La rete viaria principale è costituita dall'autostrada A14 e dalla Statale 16, che corre da Nord a Sud parallelamente alla costa, fungendo da spina dorsale del sistema viario regionale. Questo asse collega i principali centri urbani, passando dal Tavoliere fino a Lecce, e si integra con due ex consolari che collegano Bari e Lecce a Taranto. Il sistema viario peninsulare salentino si innesta su questa struttura, con una doppia viabilità interna che raggiunge la costa a Gallipoli. A questa rete si sovrappone un intricato sistema di strade minori e strade sterrate in Terra d'Otranto, riflettendo le diverse relazioni storiche tra i centri abitati e il territorio circostante.

Il PRT 2021-2030 prevede per la provincia di Lecce interventi significativi per migliorare il collegamento al nodo di Taranto e all'aeroporto di Grottaglie, per potenziare la SR8 tra Lecce e Melendugno, per adeguare la SS274 e le bretelle di collegamento tra i centri costieri del Sud Salento e per ammodernare la SS275 tra Maglie e Santa Maria di Leuca. Questi ultimi interventi, in particolare, si rendono necessari per migliorare l'accessibilità nell'area interna del Sud Salento e favorire il trasporto pubblico locale. In provincia di Brindisi, invece, sono previsti interventi principalmente mirati al potenziamento della tangenziale di Brindisi, per ridurre i conflitti tra il traffico locale e quello di lunga percorrenza verso Lecce, e il miglioramento della viabilità di accesso al porto di Brindisi, partendo dallo svincolo di Porta Lecce. La città di Taranto, riconosciuta come nodo urbano della rete transeuropea di trasporto e porto Core, è al centro delle strategie del PRT 2021-2030 che mira a potenziare l'accessibilità sia al porto che alla stazione ferroviaria e alla riqualificazione del nodo stradale che collega la SS7, SS106 e SS100. Questi interventi non solo miglioreranno i collegamenti con il porto, ma ottimizzeranno anche l'accesso stradale alla nuova Piastra Logistica di Taranto, come previsto dal Piano regionale delle Merci e della Logistica.

Uno degli obiettivi principali del PRT 2021-2030 è la riduzione degli incidenti stradali, in linea con le politiche di sicurezza stradale promosse a livello nazionale ed europeo. A livello nazionale, questo obiettivo trova il suo fondamento giuridico nel Piano Nazionale Sicurezza Stradale (PNSS) che rappresenta un sistema integrato di direttive e azioni per migliorare la sicurezza stradale, attraverso interventi infrastrutturali, di prevenzione, controllo e regolamentazione, in linea con gli obiettivi dell'Unione Europea. A livello europeo, infatti, le direttive della Commissione Europea hanno stabilito nel 2018 un nuovo approccio alla sicurezza stradale definito nel pacchetto "Europe on the Move". Questo approccio stabilisce obiettivi intermedi che permettono di eliminare a lungo termine le vittime e le lesioni gravi causate da incidenti stradali.

Gli interventi previsti dal PRT 2021-2030 si articolano in due tipologie di azioni: misure dirette e indirette. Le misure dirette comprendono la ristrutturazione e l'adeguamento di strade già esistenti per renderle più sicure e la costruzione di nuove strade che deviano il traffico fuori dai centri urbani per ridurre la congestione e il rischio di incidenti nelle aree più densamente abitate. Le misure indirette, invece, sono orientate a promuovere l'uso di mezzi di trasporto alternativi all'automobile privata, come la bicicletta, riducendo così il traffico e, di conseguenza, il rischio di incidenti. Inoltre, il PRT 2021-2030 richiama i livelli di pianificazione ad agire in coerenza con le strategie delineate dal PNSS 2030, che si concentrano su tre aree principali: l'educazione alla sicurezza stradale, l'incentivo all'uso di veicoli dotati di maggiori dispositivi di sicurezza, e la realizzazione di interventi infrastrutturali nei punti più critici.

Un ulteriore aspetto da considerare per lo sviluppo della rete viaria è il sistema Bus Rapid Transit (BRT), una tecnologia avanzata per il trasporto rapido di massa. Questo sistema, finanziato dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), era stato proposto nel PRT 2015-2019 per collegare la stazione RFI Perrino con l'aeroporto di Brindisi ed oggi è in fase di sperimentazione nelle città di Bari e Taranto. Il PRT 2021-2030, invece, si basa anche sui Piani di Bacino del Trasporto Pubblico Locale e prevede l'attivazione di ulteriori sei linee BRT in Terra d'Otranto destinate a servire aree strategiche regionali

non coperte dalla rete ferroviaria o dove il trasporto ferroviario non riesce a soddisfare completamente la domanda.

La rete ferroviaria

La rete ferroviaria pugliese è estesa per quasi 19.600 km e riveste un ruolo cruciale nel sistema di trasporto regionale, ma presenta alcune criticità legate al mancato adeguamento infrastrutturale alle trasformazioni socioeconomiche. Inoltre, circa il 70% della rete è elettrificata, mentre il restante 30% è ancora alimentato a diesel. In Terra d'Otranto la rete ferroviaria è gestita da Rete Ferroviaria Italiana (RFI) e Ferrovie del Sud Est (FSE): RFI collega i principali centri urbani, come Bari, Taranto, Brindisi e Lecce, garantendo la connessione con il resto del paese; FSE, invece, opera prevalentemente nelle quattro province meridionali della regione, servendo il Grande Salento e rappresentando l'unico vettore su rotaia nel sud della provincia di Lecce.

Nell'ambito della Missione 3 del PNRR "Infrastrutture per una mobilità sostenibile", il Governo ha individuato la rete ferroviaria come elemento chiave per una mobilità sostenibile, con particolare attenzione all'alta velocità (AV) e all'alta capacità (AC) per passeggeri e merci. con il completamento dei corridoi TEN-T. Questo orientamento è già stato avanzato nel PRT 2015-2019, che ha promosso 157 interventi per il potenziamento della rete, di cui l'82% riguardanti RFI. Gli interventi hanno incluso la velocizzazione delle linee, l'eliminazione di passaggi a livello, e il miglioramento dell'interscambio e dell'accessibilità. Allo stesso modo, l'inclusione della tratta Ancona-Foggia della linea adriatica RFI nel corridoio Baltico-Adriatico come componente TEN-T Core estesa, evidenzia la strategicità della rete ferroviaria pugliese per il traffico merci e passeggeri. Questo ruolo strategico è ulteriormente supportato dai finanziamenti del PNRR per completare e potenziare le linee Bari-Napoli, Sibari-Metaponto, e l'upgrading tecnologico tra Bari e Taranto. Secondo questa strategia operativa, il PA 2021-2030, in linea con la pianificazione di RFI, prevede il rafforzamento della direttrice Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto-Brindisi includendo anche Lecce.

Nonostante il nodo di Lecce non sia incluso nella lista dei nodi della rete transeuropea di trasporto, esso rappresenta il termine della Rete Comprehensive in Puglia. RFI ha pianificato interventi di velocizzazione della linea adriatica fino a Lecce, con l'obiettivo di adeguarla ai requisiti tecnici necessari per l'inclusione nella rete Core entro il 2050. Similmente, il PRT 2021-2030 prevede sviluppi per la Stazione di Lecce, tra cui l'estensione del sottopasso ferroviario e la realizzazione di un secondo fronte di stazione, in sinergia con il progetto City Hub di RFI, per potenziare il terminal intermodale. Inoltre, sono previsti interventi per migliorare l'accesso ai servizi ferroviari nella provincia di Lecce lungo le linee gestite da FSE e l'implementazione di un servizio BRT (elettrico o a idrogeno,) che collega Porto Cesareo a Lecce (passando dal Campus Universitario Ecotekne) facilitando il collegamento tra il litorale ionico e l'aeroporto. Questi interventi dovrebbero contribuire a creare un sistema di trasporto integrato, in grado di soddisfare le esigenze di mobilità della crescente domanda turistica.

Con riferimento al nodo di Brindisi, poiché il porto e l'aeroporto di Brindisi appartengono alla rete TEN-T Comprehensive, il PRT 2021-2030 mira a migliorare l'accessibilità ai poli strategici attraverso un potenziamento della rete ferroviaria. Sono previsti due raccordi ferroviari, presso l'aeroporto e l'area industriale di Brindisi (con un binario fino a Costa Morena), e una bretella per connettere l'aeroporto del Salento con le principali linee ferroviarie FSE e RFI. Inoltre, la rete verrà integrata con la creazione di una linea BRT che intercetta i treni lungo le linee Bari-Lecce e Brindisi-Taranto. Infine, per incrementare l'accessibilità alla stazione di Brindisi, verrà introdotta una linea di Bus Rapid Transit suburbano elettrico (Ostuni – Carovigno – San Vito dei Normanni - Mesagne – Cittadella della Ricerca - Ospedale Perrino-Stazione RFI di Brindisi), che offrirà una soluzione di trasporto sostenibile e diretta ai servizi ad alta velocità, riducendo la dipendenza dal trasporto privato.

Gli interventi previsti dal PRT 2021-2030 nel nodo di Taranto includono il completamento del terminal intermodale di Taranto Croci e la costruzione della nuova stazione di Taranto Nasisi. la nuova stazione di Taranto Nasisi, che sarà migliorata in termini di accessibilità e collegata attraverso un servizio BRT, diventerà un importante punto di snodo per i trasporti regionali. In particolare, servirà le aree della

provincia che non sono direttamente connesse alla rete ferroviaria principale. La stazione offrirà una valida alternativa alla stazione centrale di Taranto per chi deve accedere ai treni a lunga percorrenza, consentendo di evitare di attraversare il centro città, migliorando così la mobilità regionale e riducendo la congestione urbana. Inoltre, verrà potenziata la linea Bari-Taranto e Brindisi-Taranto sulle quali il modello di esercizio definito dall'Accordo Quadro tra Regione Puglia e RFI prevede servizi a cadenza regolare, integrati con la rete BRT urbana.

Mobilità ciclistica

L'analisi del sistema connettivo deve necessariamente integrare la mobilità ciclistica, riconosciuta come un mezzo di spostamento alternativo e a impatto zero, in grado di migliorare la sostenibilità e la vivibilità urbana. In Puglia, la normativa regionale promuove attivamente l'uso della bicicletta, in linea con la Legge n. 2 del 2018 e la Legge Regionale n. 1 del 2013, che ne incentivano l'impiego sia per gli spostamenti quotidiani, come il tragitto casa-lavoro o casa-studio, sia per finalità turistico-ricreative. Con questo intento, l'articolo 2 della LR n. 1/2013 impone alla Regione Puglia la creazione di un Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC), che deve essere coerente con altri strumenti di pianificazione, come il Piano Regionale dei Trasporti (PRT), il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) e il Documento Regionale di Assetto Generale, nonché di ulteriori norme in tema di mobilità ciclistica (es. Legge 208/1991 e Legge 366/1998). Il PRMC, approvato nel 2023, si basa sulla valorizzazione di percorsi ciclabili esistenti e la creazione di nuove dorsali ciclabili, allineate con progetti di scala nazionale ed europea, come Bicalitalia, EuroVelo e Cryonmed, per garantire una connettività continua e sicura.

Il PRT 2021-2030, adotta e integra la rete ciclabile stabilita dal PRMC considerando l'attuale domanda di mobilità per esigenze essenziali, e suggerisce che le autorità locali migliorino e potenzino le infrastrutture ciclopedonali, specialmente in corrispondenza di strade tra comuni distanti meno di 10 chilometri dove si registrano frequenti spostamenti principalmente in auto. L'idea alla base è che, se fosse disponibile una rete ciclabile continua e sicura, molti di questi spostamenti potrebbero essere fatti in bicicletta invece che in auto.

Conclusion e Key Actions

Di seguito tre key actions per la promozione e lo sviluppo del sistema connettivo di Terra d'Otranto:

1) *Promozione degli Aeroporti*. Mantenendo l'attuale impegno per l'innovazione, una promozione di marketing efficace degli aeroporti (Aeroporto di Brindisi e Aeroporto di Taranto-Grottaglie) e dei loro servizi, rafforzerebbe la loro funzione come hub per il traffico cargo e potenzierebbe l'appeal turistico delle destinazioni turistiche di Terra d'Otranto.

2) *Innovazione e promozione dei Porti*. I principali porti di Terra d'Otranto (Porto di Brindisi e Porto di Taranto) dovrebbero continuare il loro processo di innovazione, soprattutto con riferimento ai progetti di elettrificazione delle banchine e per la trasformazione digitale. Invece, i porti con una vocazione turistica dovrebbe sviluppare una politica di promozione sostenibile per migliorare l'attrattiva turistica locale.

3) *Strade, ferrovie e piste ciclabili*. Il PRT 2021-2030 presenta una ottima strategia di sviluppo dell'intera rete connettiva. Sarebbe opportuno sviluppare strategie che mirano alla digitalizzazione di processi e servizi, alla sostenibilità dei consumi e alla promozione di tutti i servizi sia a livello locale che globale.

