

## 4 – TRASPORTO AEREO

Nella regione sono presenti quattro aeroporti civili:

- Bari – Aeroporto Karol Wojtyła;
- Brindisi – Aeroporto del Salento;
- Foggia – Aeroporto civile Gino Lisa;
- Taranto – Aeroporto di Grottaglie (attualmente non servito da voli passeggeri).

Le caratteristiche infrastrutturali dei quattro scali sono riportate nella tabella seguente, realizzata nell'ambito del Piano Attuativo 2009-2013 sulla base dei dati del Master Plan Aeroporti di Puglia, aggiornati al 2007.

### Caratteristiche infrastrutturali dei quattro scali aeroportuali pugliesi (Fonte: Master Plan Aeroporti di Puglia)

	Bari	Brindisi	Foggia	Taranto
Posizione Geografica	41°08'21" N Lat 16°45'57" E.Long.	40°39'29" N Lat 17°56'48" E.Long.	41°26'02" N Lat 15°32'09" E.Long.	40°31'00" N Lat 17°23'59" E.Long.
Grandezza sedime	240 ha	127.000 ha	246.00 ha	130 ha
Pista di Volo	07 – 25	14 – 32 05 - 23	16 -34	17 – 35
Dimensioni	2440,00x45,00	2628,00 x 45,00 1970,00 x 45	1596,00 – 45,00	1870 – 45
Piazzole sosta aeromobili	18	12	4	2
Dimensioni	150.000,00 m <sup>2</sup>	485.000,00 m <sup>2</sup>	17.300 m <sup>2</sup>	10.500 m <sup>2</sup>
Max Land/T.O./h.	20 h	20 h	12 h	12 h
Aerostazione Passeggeri	29.000 mq	5474,00 mq	2.560,00 mq	9.600 mq
Banchi accettazione	29	12	2	2
Tempo medio accettazione	1.5 min	1.5 min	3 min	3 min
Sviluppo lunghezza nastri	280,00 m	60,00 m	50 m	20 m

### 4.1 – La situazione attuale

Il Piano Attuativo 2009-2013 definisce il trasporto aereo come uno strumento strategico per la coesione e la competitività del sistema economico regionale all'interno dello scenario dello spazio euromediterraneo.

Il Quadro Conoscitivo del Piano Attuativo segnala come il traffico annuale riferito al 2006 sia stato di oltre 2 milioni e 700.000 passeggeri. Nell'anno preso in considerazione, negli aeroporti di Bari e Brindisi si contavano circa 300 collegamenti di linea a settimana, di cui circa 30 internazionali e 270 nazionali, cui si aggiungono numerosi collegamenti charter stagionali.

Inoltre le statistiche riguardanti il traffico di passeggeri pubblicate da Aeroporti di Puglia S.p.A. mostrano per i due scali principali della Regione (Bari e Brindisi) un andamento positivo anche per il periodo successivo al 2006. Nel corso degli ultimi dieci anni i due aeroporti hanno registrato una crescita costante del numero dei passeggeri. L'aeroporto di Bari nel 1999 contava circa 953.000 passeggeri, mentre nel 2009 ha raggiunto un bacino di utenza pari a circa 2 milioni e 800.000 passeggeri. Anche l'aeroporto di Brindisi ha registrato un aumento cospicuo negli ultimi dieci anni, in quanto nel 1999 si registravano circa 470.000 passeggeri, mentre nel 2009 il numero di passeggeri è salito a quasi 1 milione e 100.000.

Nel delineare lo stato del trasporto aereo è necessario fare riferimento al **bacino di traffico** (*catchment area*) degli aeroporti della regione, un indicatore che dipende da fattori quali i tempi di collegamento a terra con l'aeroporto, la tipologia di domanda esistente e la frequenza di collegamenti offerti verso una determinata destinazione.

Per la stima del bacino di traffico, nel Piano Attuativo 2009-2013 sono stati considerati i dati relativi al numero di voli, in arrivo ed in partenza, offerti dagli aeroporti della regione per quanto riguarda la stagione invernale 2008-2009 e la stagione invernale 2006-2007.

**Numero di voli settimanali di linea da/verso gli aeroporti pugliesi - Stagione invernale 2008-2009  
(Fonte: Piano Attuativo 2009-2013 – Quadro Conoscitivo)**

Origine/Destinazione	Voli Settimanali da/per Bari	Voli Settimanali da/per Brindisi	Voli Settimanali da/per Foggia
Milano (tutti)	87	37	12
Roma	75	61	7
Venezia	14	6	0
Verona	12	0	0
Genova	10	0	0
Bologna	7	0	0
Parigi CDG	7	4	0
Pisa	7	0	0
Torino	7	0	4
Tirana	4	0	0
Atene	3	0	0
Bucarest Bbu	3	0	0
Colonia	3	0	0
Francoforte Hahn	3	0	0
Londra Stansted	3	3	0
Malta	3	0	0
Stoccarda	3	0	0
Timisoara	3	0	0
Amsterdam	2	0	0
Barcellona	2	0	0
Brussels	2	0	0
Madrid	2	0	0
Monaco	2	0	0
Praga	2	0	0
Ginevra	0	3	0
Memmingem	0	1	0
Palermo	0	0	3
<b>Totale</b>	<b>265</b>	<b>115</b>	<b>26</b>

**Numero di voli settimanali di linea da/verso gli aeroporti pugliesi - Stagione invernale 2006-2007  
(Fonte: Piano Attuativo 2009-2013 – Quadro Conoscitivo)**

Origine/Destinazione	Voli Settimanali da/per Bari	Voli Settimanali da/per Brindisi	Voli Settimanali da/per Foggia
Milano (tutti)	70	33	5
Roma	66	28	0
Venezia	18	6	0
Bologna	16	3	0
Verona	7	0	0
Trapani	7	0	0
Torino	7	0	0
Tirana	4	0	0
Stoccarda	4	0	0
Londra Stansted	4	3	0
Francoforte Hahn	3	0	0
Colonia	3	0	0
Mosca	2	0	0
Monaco	2	0	0
Zurigo	1	2	0
<b>Totale</b>	<b>214</b>	<b>75</b>	<b>5</b>

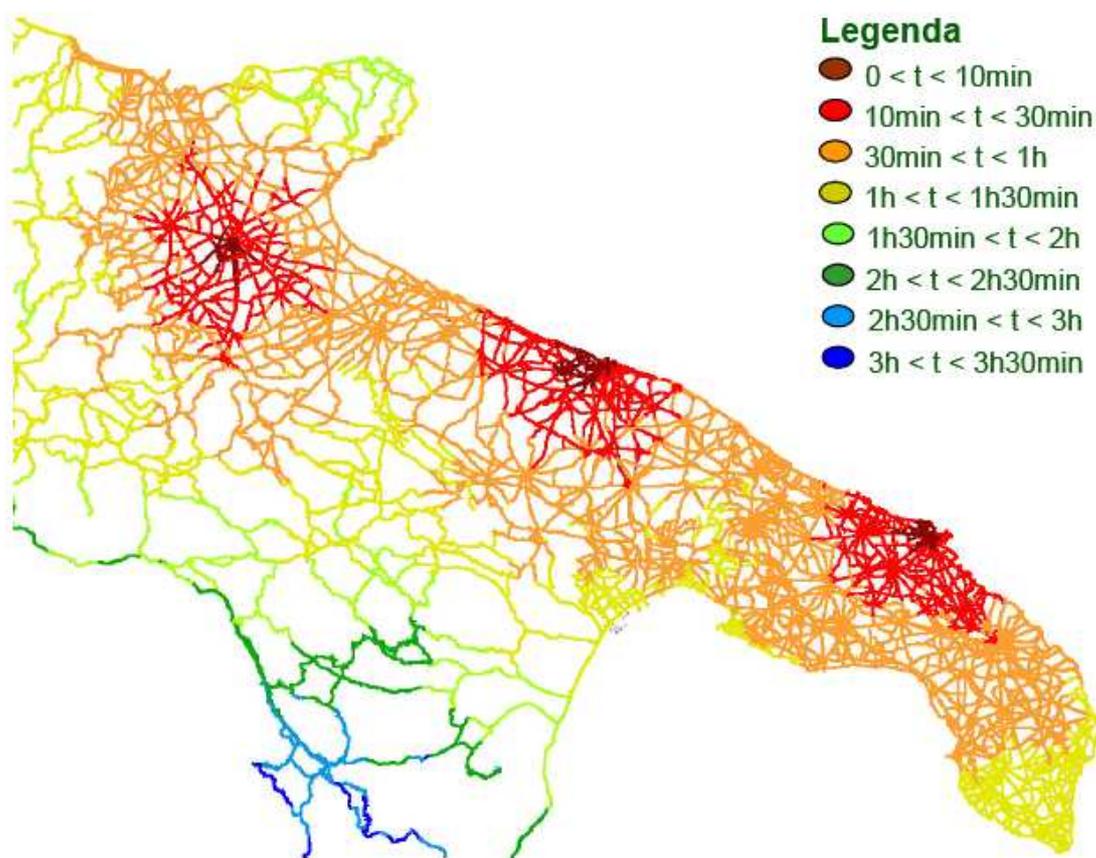
Nella stagione invernale 2008-2009, l'aeroporto di Bari e quello di Brindisi offrivano rispettivamente 265 e 115 coppie di voli settimanali da e verso scali nazionali e internazionali, mentre nell'aeroporto di Foggia si contavano 26 collegamenti settimanali nazionali.

Confrontando le due tabelle, si nota innanzitutto che il numero complessivo dei voli di linea settimanali negli aeroporti regionali è passato dai 294 del periodo invernale 2006-2007 ai 406 dell'inverno 2008-2009. L'incremento riguarda in modo ugualmente significativo i tre scali: nell'aeroporto di Bari c'è stato un aumento di 51 voli settimanali, in quello di Brindisi l'incremento è stato di 40 voli, e l'aeroporto Foggia ha più che quintuplicato la sua offerta, passando da 5 a 26 voli settimanali.

Nel dettaglio, emerge come alcune rotte aeree siano state notevolmente incrementate: i voli complessivi per Milano sono passati da 108 a 136, e quelli per Roma da 94 a 143. Sono state inoltre aggiunte nuove destinazioni sia nazionali (ad esempio Genova, Pisa e Palermo) che internazionali (tra cui Parigi, Atene, Madrid, Barcellona, Amsterdam, Praga). Infine, sono stati cancellati i voli per Trapani Mosca e Zurigo.

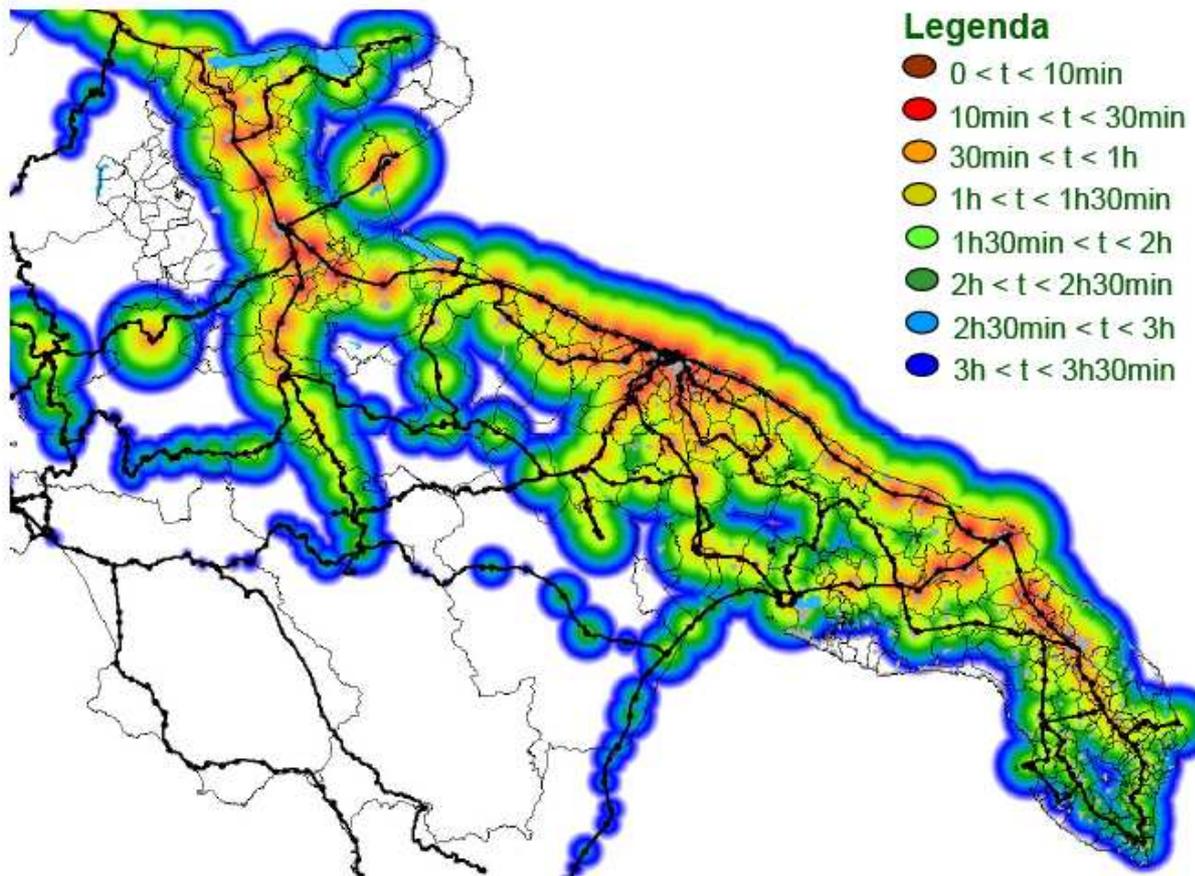
Un altro fattore che influenza il bacino di utenza di un aeroporto è il tempo di accessibilità a terra. Nel Piano Attuativo 2009-2013 emerge un dato interessante: la maggior parte dei comuni pugliesi si trova a una distanza in auto di non più di un'ora dall'aeroporto più vicino. Uniche eccezioni sono alcuni comuni delle aree periferiche del Gargano e del Salento, che distano comunque non più di due ore dagli aeroporti di Foggia e Brindisi. L'accessibilità agli aeroporti della regione attraverso i mezzi privati è quindi decisamente buona.

**Isocrone di accessibilità con mezzo privato agli aeroporti di Foggia, Bari e Brindisi  
(Fonte: Piano Attuativo 2009-2013 – Quadro Conoscitivo)**



L'accessibilità agli aeroporti deve inoltre essere analizzata in riferimento alla modalità ferroviaria. In questo caso viene anche considerato il collegamento finale tramite bus con la stazione ferroviaria più vicina. Dai dati riportati nel Piano Attuativo 2009-2013 emerge una situazione dell'accessibilità ferroviaria simile all'accessibilità tramite mezzo privato, con un incremento medio di circa 30 minuti. Questo dato evidenzia una buona capillarità nei collegamenti ferroviari della regione.

**Isocrone di accessibilità con modalità ferroviaria agli aeroporti di Foggia, Bari e Brindisi**  
(Fonte: Piano Attuativo 2009-2013 – Quadro Conoscitivo)



Sulla base dei dati appena riportati è stata realizzata, all'interno del Piano attuativo 2009-2013 del PRT, una stima dei bacini di traffico (*catchment area*) degli aeroporti della regione, che sono stati inoltre messi a confronto con l'aeroporto di Napoli, definito come principale competitor del sistema aeroportuale pugliese.

Una prima stima è stata realizzata in base al solo criterio del **tempo di accessibilità** a ciascuno dei quattro aeroporti. Considerando questo unico parametro, i tre aeroporti pugliesi si troverebbero a distribuirsi in maniera sostanzialmente equa il territorio regionale. Parlando invece del numero di passeggeri potenziali, l'aeroporto di Bari e quello di Brindisi servirebbero circa 1 milione e 600.000 abitanti ciascuno, attestandosi entrambi al 41% della popolazione regionale. Più staccato l'aeroporto di Foggia, che in virtù di una minore densità abitativa della zona servita, avrebbe un bacino di utenza di circa 700.000 abitanti, pari al 18% della popolazione regionale. Da sottolineare che tenendo conto unicamente del tempo di accessibilità, nessun comune pugliese troverebbe conveniente accedere all'aeroporto di Napoli.

Si ottiene comunque una stima più veritiera dei reali bacini di traffico degli aeroporti pugliesi prendendo in considerazione anche **l'offerta di voli di ciascun aeroporto**. In tal modo si tiene infatti conto anche delle opportunità offerte agli utenti. Per circoscrivere il problema, nel Piano Attuativo è stata presa in esame la sola offerta di voli da/per gli aeroporti di Milano (Malpensa, Linate e Orio al Serio). I dati su cui è stata condotta l'analisi appartengono infatti al periodo 2006-2007, e Milano era l'unica città ad avere collegamenti con Bari, Brindisi e Foggia.

I risultati dell'indagine evidenziano una netta predominanza dell'aeroporto di Bari, che acquisisce un ulteriore bacino di utenza pari al 26% in virtù della maggior offerta di voli. Il principale aeroporto regionale sottrae il comune di Taranto al bacino di Brindisi, che perde il 15%, e vari comuni al bacino di Foggia, da cui si effettuavano solo 5 collegamenti settimanali per Milano. L'influenza del numero di voli settimanali, che favorisce l'aeroporto di Bari, aumenta man mano che il peso relativo delle differenze in termini di tempo di accessibilità diminuisce. Da segnalare, infine, che ci sono alcune aree situate all'estremità occidentale della Regione che andrebbero a ricadere nel bacino di utenza dell'aeroporto di Napoli, in virtù dei 109 collegamenti settimanali con Milano (dati 2006-2007).

## 4.2 – Le linee di intervento

L'obiettivo principale espresso nella Relazione di Progetto del Piano Attuativo 2009-2013 è la definizione del sistema integrato aeroportuale regionale. In proposito, viene indicato come punto di riferimento il Piano di sviluppo del sistema aeroportuale denominato "Diffusione e Specializzazione", e definito dal Master Plan degli Aeroporti Pugliesi.

Il quadro degli interventi infrastrutturali del Piano Attuativo per il trasporto aereo ha avuto come punto di partenza una dettagliata programmazione già effettuata da Aeroporti di Puglia, ed ha ripreso i riferimenti programmatici contenuti nel Master Plan del Sistema Aeroportuale Pugliese (aggiornato al 2007) e nei Piani di Sviluppo Aeroportuale (PSA) degli aeroporti di Bari Palese e Brindisi (aggiornati al 2007), e di Foggia e Taranto Grottaglie (aggiornati al 2005).

Per la **mobilità delle presone**, nel Piano Attuativo 2009-2013 sono segnalate le seguenti priorità:

- Realizzare gli interventi infrastrutturali per garantire l'accessibilità multimodale agli scali di Bari e Brindisi.
- Promuovere la redazione di Piani per l'organizzazione dei servizi di accesso ai quattro scali aeroportuali pugliesi a partire dai rispettivi bacini di traffico.
- Promuovere l'attivazione di servizi finalizzati a garantire l'accesso al sistema aeroportuale pugliese da parte di territori delle regioni limitrofe.
- Promuovere l'acquisizione e riconversione delle aree militari adiacenti agli scali di Bari e Brindisi.
- Prevedere un programma di progressivo adeguamento degli aeroporti di Foggia e di Grottaglie, in funzione dell'evoluzione del mercato.
- Completare la rete eliportuale regionale in tutte le sue componenti impiantistiche e gestionali, a partire dalla pluriennale esperienza maturata a livello regionale attraverso la sperimentazione nell'ambito della provincia di Foggia. La rete eliportuale e l'offerta ad essa connessa sono finalizzate a garantire prioritariamente l'effettuazione delle seguenti tipologie di servizi: elisoccorso; protezione civile; trasporto passeggeri, limitatamente ai casi in cui è necessario garantire la continuità territoriale. La rete eliportuale regionale si pone infine come elemento di supporto strumentale allo sviluppo del trasporto elicotteristico per servizi di linea, elitaxi ed elinoleggio.

Per il **trasporto merci**, invece, le priorità individuate sono:

- Valorizzare le potenzialità degli scali cargo di Bari, Brindisi e di quello intercontinentale di Grottaglie per il trasporto di merci ad elevato valore unitario e/o alta deperibilità, secondo una visione sinergica della piattaforma logistica multimodale.
- Realizzare gli interventi di adeguamento/potenziamento sugli assi stradali di connessione all'aeroporto di Grottaglie al fine della sua integrazione nella rete di collegamento regionale e nazionale, prioritariamente per la connessione con l'area portuale di Taranto.
- Promuovere misure di attrazione e incentivazione alla localizzazione in Puglia di grandi operatori logistici e spedizionieri intercontinentali al fine di consentire alla Piattaforma Logistica di assumere una valenza intercontinentale e, quindi, di raccogliere, consolidare e smistare flussi di traffico cargo provenienti e/o in partenza non solo dalla Puglia ma anche dall'Estremo Oriente (in connessione con il porto di Taranto) e verso l'Europa Continentale ed i Balcani.

Come per gli altri settori, anche per la rete aeroportuale gli interventi previsti sulle infrastrutture sono stati classificati nel Piano Attuativo in base all'orizzonte temporale di presumibile entrata in esercizio.

Si riportano di seguito le tabelle contenenti il quadro complessivo degli investimenti, comprendente i costi previsti e le risorse disponibili e da reperire.

**Tabelle: interventi infrastrutturali nel sistema aeroportuale pugliese**  
(Fonte: Piano Attuativo 2009-2013 – Relazione di Progetto)

Orizzonte temporale	Costo totale degli interventi (€)				
	Aeroporto di Bari	Aeroporto di Brindisi	Aeroporto di Foggia	Aeroporto di Grottaglie	Totale
Immediata realizzazione	44.400.000	52.738.000	10.000.000	2.500.000	109.638.000
2013	37.500.000	36.950.000	45.000.000	10.000.000	129.450.000
2020	56.750.000	157.700.000	67.500.000	20.000.000	301.950.000
Totale	138.650.000	247.388.000	122.500.000	32.500.000	541.038.000

Orizzonte temporale	Risorse disponibili (€)				
	Aeroporto di Bari	Aeroporto di Brindisi	Aeroporto di Foggia	Aeroporto di Grottaglie	Totale
Immediata realizzazione	39.100.000	52.738.000	10.000.000	2.500.000	104.338.000
2013	2.000.000	0	25.000.000	10.000.000	37.000.000
2020	0	10.000.000	0	0	10.000.000
Totale	41.100.000	62.738.000	35.000.000	12.500.000	151.338.000

Orizzonte temporale	Risorse residue da reperire (€)				
	Aeroporto di Bari	Aeroporto di Brindisi	Aeroporto di Foggia	Aeroporto di Grottaglie	Totale
Immediata realizzazione	5.300.000	0	0	0	5.300.000
2013	35.500.000	36.950.000	20.000.000	0	92.450.000
2020	56.750.000	147.700.000	67.500.000	20.000.000	291.950.000
Totale	97.550.000	184.650.000	87.500.000	20.000.000	389.700.000

Orizzonte temporale	Costo totale degli interventi (€)	Risorse disponibili (€)	Risorse residue da reperire (€)
Immediata realizzazione	109.638.000	104.338.000	5.300.000
2013	129.450.000	37.000.000	92.450.000
2020	301.950.000	10.000.000	291.950.000
Totale	541.038.000	151.338.000	389.700.000
Tot. - immediata realizzazione	431.400.000	47.000.000	384.400.000

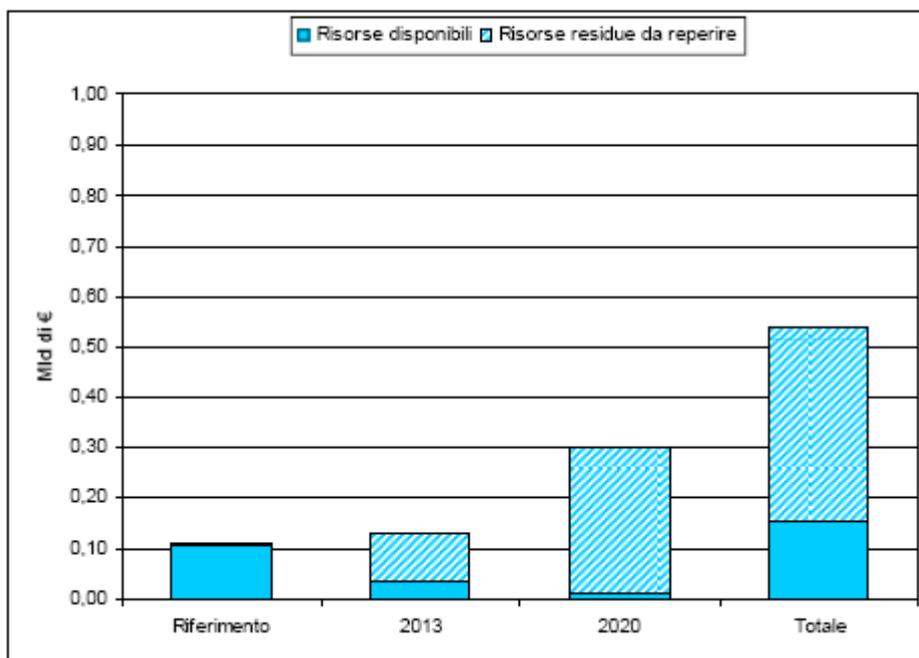
Per le opere di immediata realizzazione sono previsti interventi per 110 milioni di euro. Le risorse disponibili ammontano a quasi 105 milioni e quelle da reperire a circa 5 milioni di euro.

Per l'orizzonte temporale del 2013 il costo degli interventi ammonta a quasi 130 milioni di euro, di cui 37 milioni disponibili e circa 92 milioni da reperire.

Infine, per l'orizzonte di lungo si prevedono interventi per un costo complessivo di oltre 300 milioni di euro. Di questi, 10 milioni sono disponibili e 290 milioni ancora da reperire.

Il seguente grafico illustra il totale dei costi degli interventi, mantenendo sia la divisione tra le risorse disponibili e quelle ancora da reperire, sia la distinzione delle tre fasce di tempo previste per l'ultimazione delle varie opere.

**Grafico: costi e risorse degli interventi di Piano ai diversi orizzonti temporali**  
**(Fonte: Piano Attuativo 2009-2013 – Relazione di Progetto)**



**L'aeroporto Karol Wojtyła di Bari** è il primo scalo regionale per numero di passeggeri e di collegamenti. Per questo motivo nel Piano Attuativo, nonostante sia sottolineata la necessità di sviluppare il traffico di ciascuno dei quattro aeroporti in relazione alla tipologia di domanda generata dai rispettivi territori di riferimento, si considera in primo luogo indispensabile sostenere la crescita dell'offerta di voli di linea internazionali e nazionali dell'aeroporto di Bari, rendendolo uno snodo strategico per l'intera comunità regionale. Per ricoprire a pieno tale funzione, però, deve essere potenziata l'accessibilità multimodale allo scalo aeroportuale da tutto il territorio pugliese, ed in particolare andrebbero migliorati i servizi di collegamento con i territori più distanti dall'aeroporto.

La principale arteria di collegamento con l'aeroporto è la strada statale 16 "Adriatica", attraverso i tratti denominati asse attrezzato (da nord) e tangenziale di Bari (da sud). La statale 16 collega inoltre lo scalo barese dall'autostrada A14 "Adriatica", tramite le uscite di Bitonto e Bari Sud. Lo scenario di progetto del PRT prevede un sostanziale miglioramento dell'accessibilità stradale, tramite la realizzazione di interventi di adeguamento della viabilità esistente, e attraverso un'ipotesi di rilocalizzazione del casello autostradale di Bari Nord.

L'accessibilità mediante trasporto collettivo sarà invece accresciuta dalla nuova fermata "Aeroporto" sulla linea FNB (Ferrovie del Nord Barese), servita dal Servizio Ferroviario Territoriale (SFT) e dal Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM). Nei piani del PRT, l'aeroporto di Bari sarà quindi collegato, entro giugno 2010, alla rete ferroviaria regionale tramite una fermata dedicata. Inoltre, grazie all'interoperabilità prevista sulla rete ferroviaria regionale, tale stazione sarà raggiungibile da tutta la regione.

Per il lungo periodo, è anche prevista la possibilità di un ulteriore potenziamento dell'accessibilità ferroviaria all'aeroporto. Le potenzialità di sviluppo dello scalo barese, nonché i miglioramenti previsti nel lungo periodo sulla linea ferroviaria adriatica, portano infatti ad ipotizzare la realizzazione di una fermata dedicata su rete RFI (Rete Ferroviaria Italiana). Questa opzione potrebbe concretizzarsi attraverso lo sfruttamento della nuova fermata di Palese prevista dal progetto di interrimento della linea ferroviaria adriatica a nord di Bari, oppure tramite una fermata specializzata nell'ambito del nuovo impianto di Bari Smistamento adiacente alle aree aeroportuali militari in via di dismissione.

**L'Aeroporto del Salento di Brindisi** dovrà supportare nei prossimi anni lo sviluppo del sistema economico del "Grande Salento". A questo scopo il Piano Attuativo 2009-2013 prevede il rafforzamento dell'accessibilità multimodale, attraverso un collegamento dedicato con la rete ferroviaria e la realizzazione di un nuovo Terminal crociere facilmente accessibile dall'aerostazione. Presso il nuovo Terminal è inoltre ipotizzato l'attracco del servizio veloce costiero di Metrò marittimo verso la penisola Salentina.

La principale arteria di collegamento all'aeroporto del Salento è la strada statale 379 "Egnazia e delle Terme di Torre Canne", la quale, congiungendosi alla statale 16, permette inoltre un accesso diretto allo scalo da Lecce e da tutta la provincia. Il collegamento dalla provincia di Taranto è invece assicurato dalla strada

statale 7 "Via Appia" in combinazione con la statale 16. Per l'accessibilità tramite trasporto pubblico, il Piano Attuativo 2009-2013 sottolinea la valenza strategica della realizzazione di un collegamento tra il sistema ferroviario e l'aerostazione dell'aeroporto di Brindisi. L'intervento permetterebbe di aumentare l'accessibilità dell'aeroporto dal proprio bacino di traffico naturale, e inoltre potenzierebbe la complementarità tra gli scali pugliesi. Il Piano prevede per l'intervento l'elaborazione di uno Studio di Fattibilità finalizzato a valutare quale sia la migliore tra le due possibili opzioni di collegamento:

- un raccordo ferroviario dedicato, connesso alla linea esistente nel punto in cui la linea Taranto-Brindisi confluisce sulla linea Adriatica;
- un sistema shuttle del tipo Automated People Mover (APM), collegato ad una nuova fermata da prevedere sulla rete RFI, dedicata alla connessione diretta con l'aerostazione. Un servizio di bus navetta dedicato dovrà garantire l'accessibilità diretta dall'aeroporto al porto e al Terminal crociere.

L'accessibilità all'**Aeroporto civile "Gino Lisa" di Foggia** è garantita innanzitutto dalla tangenziale di Foggia (strada statale 16 "Adriatica"), sulla quale il Piano Attuativo 2009-2013 prevede interventi di adeguamento e completamento. Attraverso la tangenziale, è possibile raggiungere lo scalo dal Gargano provenendo dalla strada statale 89 "Garganica", dalla A14 attraverso il casello autostradale di Foggia, e da Lucera e dal Subappennino Dauno tramite la strada statale 17 "dell'Appennino Abruzzese e Appulo Sannitico". Lo scalo è inoltre raggiungibile dall'autostrada A16 "dei Due Mari", tramite il casello di Candela e la strada statale 655 "Bradonica".

L'accessibilità con la rete ferroviaria regionale è assicurata da un servizio di autobus dedicato per il collegamento con la Stazione Centrale di Foggia, nodo centrale del Servizio Ferroviario Regionale e Territoriale (SFR e SFT), nonché cardine del servizio di Treno-Tram che il Piano Attuativo 2009-2013 prevede di istituire sulla linea Lucera-Foggia-Manfredonia. Una volta portati a termine i progetti previsti, l'aeroporto sarà pienamente collegato a tutta la provincia, e anche a zone più estese.

Per l'aeroporto di Foggia è prevista, per lo scenario di lungo periodo, la realizzazione della nuova pista, da subordinare in ogni caso allo studio di fattibilità tecnica ed economica, nonché al consolidamento e alla crescita del traffico, soprattutto turistico.

Saranno inoltre potenziate le attività connesse allo sviluppo del trasporto elicotteristico. Sotto questo aspetto il Piano Attuativo, date le peculiari caratteristiche del territorio provinciale, ipotizza la specializzazione dello scalo foggiano come base per i servizi di protezione civile ed elisoccorso, nonché per i collegamenti elicotteristici di linea con servizi minimi per i residenti delle Isole Tremiti.

**L'aeroporto di Grottaglie** ha un buon livello di accessibilità stradale, garantita dalla strada statale 7 "Via Appia", che assicura un efficace collegamento con il porto di Taranto. Inoltre, la realizzazione di numerosi potenziamenti stradali previsti in Salento determina un buon livello di connessione con le principali aree produttive e turistiche della zona.

La mancata risposta alle opzioni prospettate per le rotte passeggeri, in seguito al bando di gara per la concessione di contributi pubblici all'attivazione di nuove rotte del 2007, impone al Piano Attuativo 2009-2013 di puntare sullo scalo per il traffico cargo, lasciando comunque aperta la possibilità di collegamenti charter per il periodo estivo. L'obiettivo principale per l'aeroporto di Grottaglie è quindi il raggiungimento di una piena integrazione all'interno del sistema logistico-portuale dello Jonio, di cui rappresenta un punto di forza, in virtù delle caratteristiche dei suoi impianti e della sua elevata accessibilità.

Il Piano Attuativo 2009-2013 prevede, per lo scalo salentino, una serie di interventi tesi a migliorarne ulteriormente l'accessibilità, a partire dai lavori attivati dalla Provincia di Taranto. La realizzazione della nuova tangenziale di Taranto assicurerà un collegamento continuo dal subsistema logistico-portuale del Levante a quello dello Jonio. La nuova arteria permetterà inoltre l'allacciamento con la strada statale 106 "Jonica", garantendo quindi l'accesso all'aeroporto anche dalla costa ionica calabrese. Infine, lo scalo trarrà beneficio anche dall'adeguamento e dalla messa in scurezza delle strade statali 7 e 7 ter.

Tra le azioni di supporto allo sviluppo del traffico aereo, il Piano Attuativo 2009-2013 prevede anche l'istituzione di una serie di **check-in point** in corrispondenza di alcune stazioni ferroviarie e autostazioni della rete di Trasporto Pubblico Locale regionale. Questa iniziativa rappresenta un ottimo servizio in termini di accessibilità, specialmente per gli abitanti delle zone più lontane dai vari aeroporti, andando a completare il Servizio Ferroviario Regionale e la possibilità di approdo diretto in aerostazione.

Allo stato attuale, sono già attivi il City Terminal di Lecce per l'aeroporto del Salento, ed il check-in point di Matera (Pugliairbus). Il Piano Attuativo prevede inoltre l'istituzione, come check-in point per l'aeroporto di Bari, delle stazioni di San Severo, Foggia e Barletta.

Il Piano Attuativo 2009-2013 prevede, infine, l'inserimento di un **sistema eliportuale** nella rete di trasporto aereo regionale. Il sistema eliportuale risponderebbe alle esigenze trasportistiche delle aree turistiche e religiose, e sarebbe inoltre messo al servizio della protezione civile e del settore dell'elisoccorso.

Un sistema eliportuale ben strutturato porterebbe benefici innanzitutto alle aree caratterizzate da un basso livello di dotazioni infrastrutturali, ed in particolare da una viabilità stradale e ferroviaria non adeguata. In tal senso sarebbero interessate alcune zone marginali delle Province di Foggia (Subappennino Dauno, Gargano, Isole Tremiti) e Lecce (sud del Salento).

#### Rete Eliportuale (Fonte: Alidaunia)



Nel concreto, la rete eliportuale, già attiva per servizi di trasporto pubblico per le isole Tremiti e per alcune località del Gargano (servizio elibus regionale), sarà completata da un sistema di punti di atterraggio per elicotteri. Il sistema sarà operativo giorno e notte, e verrà integrato con la rete infrastrutturale aeroportuale e gestito insieme ad Aeroporti di Puglia S.p.A. (gestore unico del sistema aeroportuale pugliese).

L'ipotesi prospettata da Alidaunia, l'attuale società concessionaria dei servizi elicotteristici, prevede i seguenti punti di atterraggio: Isole Tremiti (isola di San Donnino, isola di San Nicola); Vieste; Peschici; San Giovanni Rotondo; Celenza Valfortore; Foggia aeroporto; Foggia Ospedali Riuniti; Bari aeroporto; Bari Policlinico; Taranto aeroporto (Grottaglie); Brindisi aeroporto; Supersano; Melendugno.

Nel Piano Attuativo, un ruolo decisivo a livello regionale, sia per l'importanza della struttura sanitaria che per la posizione centrale nell'area geografica interessata, è assegnato dall'elisuperficie del Policlinico di Bari, investito del compito di ricezione dei voli sanitari di emergenza.

È inoltre previsto il potenziamento della rete delle elisuperfici destinate al servizio di elisoccorso, a completamento di quelle già finanziate. Tale azione permetterà alle aree più svantaggiate e meno raggiungibili della regione di poter contare su un'accessibilità adeguata ai servizi specialistici di pronto soccorso e terapia intensiva offerti dai principali ospedali regionali. L'ipotesi di integrazione della rete di elisoccorso del Piano Attuativo, che è già in attuazione, considera la realizzazione di nuove piazzole H24 nei territori comunali di: Serracapriola, Faeto e Accadia, in aggiunta all'elisuperficie di Celenza Valfortore; Spinazzola-Poggiorsini a servizio dell'area delle Murge.