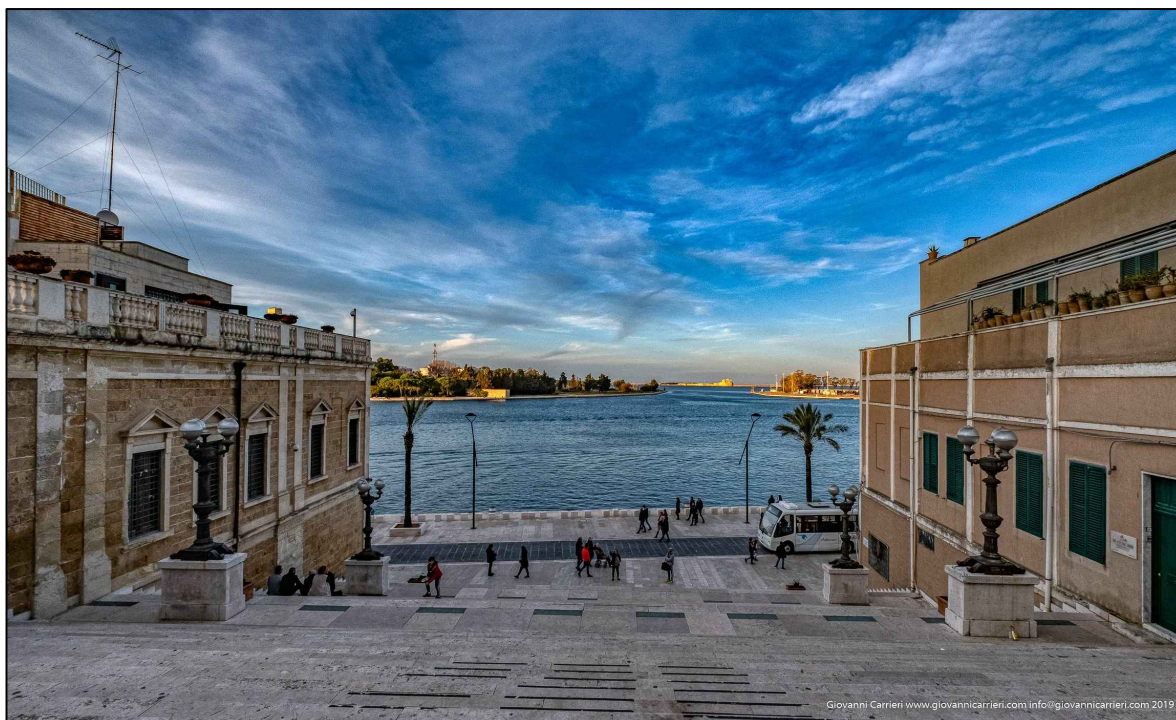


Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale



Giovanni Carrieri www.giovannicarrieri.com info@giovannicarrieri.com 2019

CONVENZIONE SOGESID SPA - ADSP del Mare Adriatico Meridionale Supporto tecnico-specialistico finalizzato alla redazione ed approvazione del Piano Regolatore Portuale del Porto di Brindisi

Titolo elaborato:

**COMPATIBILITÀ DELL'INFRASTRUTTURA
PORTUALE CON IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE
STRADALE E FERROVIARIO**

Cod. Elaborato:

21 21 PR 011 1 GEN

Redatto da:



Il Direttore Tecnico e Responsabile della convenzione
Ing. Enrico BRUGIOTTI

Il Project Manager
Ing. Francesco Maria Lopez Y Royo

GRUPPO DI LAVORO SOGESID

Ing. Marco Deri
Ing. Fabio Tamburrino
Ing. Giovanni Borzi
Ing. Francesco Voltasio
Ing. Graziano Talò
Ing. Fabio De Giorgio

RELAZIONI SPECIALISTICHE

Pianificazione e aspetti trasportistici e marittimi



Modimar srl



Modimar Project srl

Arch. Pierfrancesco Capolei

Valutazione Ambientale Strategica

Ing. Angelo Micolucci

Committente:

Autorità di Sistema Portuale del
Mare Adriatico Meridionale

Il Direttore del Dipartimento Tecnico dell'AdSP

Ing. Francesco Di Leverano

Data:

Marzo 2023

GRUPPO DI LAVORO AdSP del Mare Adriatico Meridionale

Ing. Francesco Di Leverano
Ing. Marinella Conte

Ing. Cristian Casilli
Geom. Davide Boasso

Rev.	Data	Descrizione	Verificato	Approvato
0	07/2022	Emissione per adozione		
1	03/2023	Recepimento osservazioni CSLPP		

SOMMARIO

1	PREMESSA	2
2	QUADRO DI RIFERIMENTO.....	3
3	COLLEGAMENTI DI ULTIMO MIGLIO DEL Porto di brindisi	8
4	COMPATIBILITA' DELLE INFRASTRUTTURE VIARIE E FERROVIARIE DEL PORTO DI BRINDISI	11

1 PREMESSA

Il presente documento contiene lo studio di settore relativo all'analisi delle infrastrutture di collegamento tra il porto di Brindisi e il suo hinterland terrestre. Chiaramente l'analisi interessa la rete infrastrutturale multimodale (stradale e ferroviaria) e la localizzazione e dimensione dei principali nodi infrastrutturali che condizionano il funzionamento del porto di Brindisi.

Lo studio della consistenza e del futuro sviluppo delle diverse modalità di trasporto terrestri (stradali e ferroviarie) è finalizzato alla verifica dell'accessibilità all'infrastruttura portuale. Questo perché l'accessibilità, nei confronti del mercato di riferimento terrestre del porto, rappresenta un elemento fondamentale ed indispensabile nel processo di sviluppo di un porto. I risultati dell'analisi delineano opportunità e criticità legate alla rete infrastrutturale terrestre per fornire al committente un quadro di riferimento della dotazione infrastrutturale terrestre a servizio del traffico marittimo del porto di Brindisi.

Il documento è organizzato attraverso una prima parte di costruzione di un quadro di riferimento sull'accessibilità a livello di area vasta a servizio del sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale di cui Brindisi fa parte. La seconda parte del documento riguarda invece un'analisi di dettaglio sui collegamenti di ultimo miglio per il porto di Brindisi. Infine la terza parte propone una serie di osservazioni in merito alla compatibilità infrastrutturale di collegamento rispetto alla possibile futura evoluzione del traffico marittimo.

2 QUADRO DI RIFERIMENTO

Il sistema portuale del Mar Adriatico Meridionale di cui Brindisi rappresenta il principale porto, costituisce una parte importante del sistema infrastrutturale della regione Puglia. Questo sistema è costituito da infrastrutture che consentono spostamenti sia passeggeri sia merci attraverso differenti modalità di trasporto (marittima, ferroviaria, stradale e aerea) ma devono integrarsi per collegare, tramite corridoi logistici, i centri di produzione e di consumo. Inoltre, la presenza di interporti e di piattaforme logistiche all'interno del sistema, permette l'integrazione modale, offrendo maggiori servizi rispetto al semplice trasporto ed instradamento di merci e persone. In questo particolare caso, la presenza del sistema infrastrutturale assicura il collegamento del sistema portuale con il territorio della Puglia e delle regioni limitrofe (Basilicata, Molise e Calabria), bacino più importante di utenza terrestre del sistema portuale, strutturato con aree abitate lungo la costa e nell'hinterland.

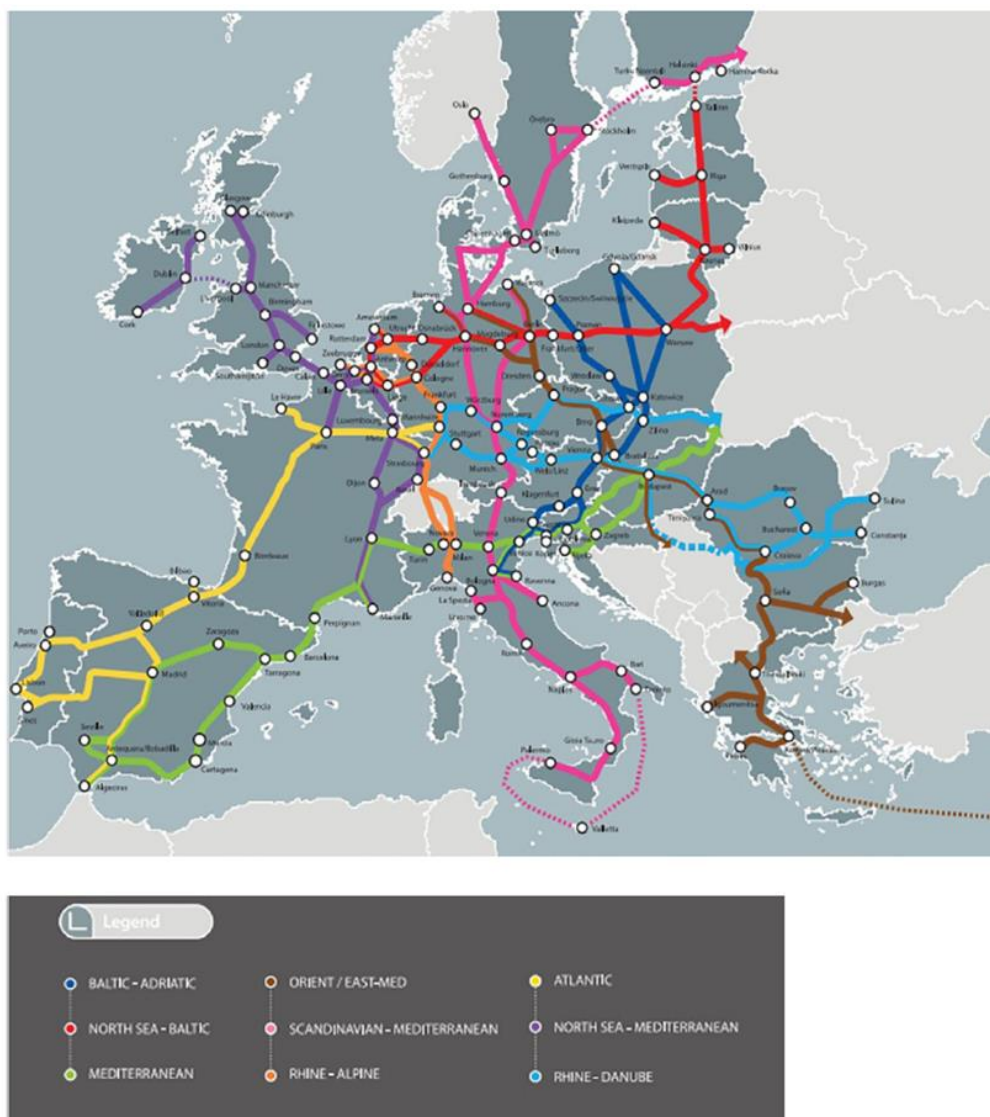


Figura 2-1 Corridoi merci della rete TEN-T.

Il sistema infrastrutturale della regione Puglia è interessato dal corridoio merci Scandinavo-Mediterraneo del quale fa parte il nodo di Bari e Taranto. Il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo è un itinerario in direzione nord-sud, particolarmente importante per l'economia europea e soprattutto italiana. Attraversando infatti il Mar Baltico dalla Finlandia e dalla Svezia e passando attraverso la

Germania, le Alpi e l'Italia, il Corridoio si sviluppa lungo l'asse più trafficato del continente per quanto riguarda il trasporto delle merci. Il progetto più importante di questo Corridoio è la Galleria di base del Brennero che collegherà più agevolmente il nord Europa ai porti della Spezia, Livorno, Ancona, Napoli, Bari, Taranto, Gioia Tauro e Civitavecchia. In questo modo l'infrastruttura si configura come sistema a supporto delle relazioni commerciali tra l'Oriente, il Nord Africa e l'Europa centrale con un ruolo fondamentale associato ai porti italiani. Le due figure seguenti rappresentano la rete dei corridoi merci TEN-T rispettivamente in Europa ed in Italia.



Figura 2-2 Corridoi merci della rete TEN-T di interesse per l'Italia.

La regione Puglia è interessata dal corridoio infrastrutturale adriatico sia viario sia ferroviario che corre lungo la costa del Mare Adriatico e rappresenta il collegamento principale della rete infrastrutturale a cui si ricollegano una serie di infrastrutture trasversali che assicurano la connessione con le aree interne e le regioni limitrofe situate ad ovest quali la Basilicata, la Calabria e la Campania.

La rete autostradale di interesse nazionale che attraversa il territorio pugliese è composta da:

- la Autostrada Adriatica A14 Bologna – Bari – Taranto caratterizzata da una doppia carreggiata e due corsie per senso di marcia da Taranto e Bari fino al casello di Porto Sant'Elpidio, provincia di Fermo, per poi proseguire verso nord fino a Bologna con tre corsie per senso di marcia;

- la Autostrada A16, autostrada Napoli - Canosa, caratterizzata da una doppia carreggiata e due corsie per senso di marcia.

Questa infrastruttura permette il collegamento tra la Autostrada A1, nei pressi di Afragola e la Autostrada A14 nei pressi di Cerignola oltre che l'accesso rapido alla città di Napoli.

La rete viaria principale di collegamento con il porto di Brindisi è poi completata con le seguenti infrastrutture:

- la SS16 Adriatica di collegamento per Bari in direzione nord e per Lecce ed il Salento in direzione sud, caratterizzata da una doppia carreggiata e due corsie per senso di marcia;
- la SS7 Appia di collegamento verso le regioni ioniche e tirreniche in direzione Taranto, caratterizzata da una doppia carreggiata e due corsie per senso di marcia. Questo asse viario infatti, in corrispondenza di Taranto, si connette alla SS106 Ionica verso la Calabria che, a sua volta, interseca la SS407 Basentana per Potenza e l'area di Salerno e Napoli.

Il sistema viario principale, coadiuvato da numerose altre infrastrutture stradali di secondo livello, ha raggiunto una buona capillarità rispetto ai territori di riferimento del porto di Brindisi e, attraverso gli interventi compiuti negli anni, ha creato, collegamenti viari di prestazioni soddisfacenti lungo la direttrice sia nord-sud sia est – ovest. A livello di prestazioni offerte, si può ricordare come l'Autostrada A14 sia interessata da un traffico rilevante sia di veicoli leggeri sia di veicoli pesanti ma i maggiori e più frequenti problemi di congestione si registrano nell'attraversamento delle principali aree urbane. Condizioni di flusso decisamente migliori si registrano sulla rimanente rete viaria principale.

La rete ferroviaria nella regione Puglia è basata sulla linea Adriatica lungo la direttrice Lecce – Brindisi - Bari – Foggia verso Ancona e Bologna, attraversando da sud a nord l'Italia lungo la costa del mare Adriatico. A questo collegamento si aggiungono poi collegamenti trasversali di varia importanza. Come visibile dalla seguente figura, la rete principale è composta dalla linea Adriatica, elettrificata e a doppio binario in quasi tutta la sua estensione, dalla Foggia – Napoli, elettrificata ma non ancora interamente a doppio binario e dalla Bari – Taranto, elettrificata e a doppio binario. Il sistema ferroviario nell'area di Brindisi è poi completato dalla linea secondaria che unisce Taranto a Brindisi, elettrificata ma a singolo binario. La rete ferroviaria descritta è interamente gestita da RFI. Le altre reti ferroviarie di sviluppo regionale, anche se capillarmente presenti nel territorio, svolgono un servizio di trasporto locale passeggeri mentre le infrastrutture non sono in grado di ospitare un traffico merci per inadeguatezza della sagoma e del modulo ammesso su queste linee.

Il sistema di trasporto ferroviario della Puglia si caratterizza per una concentrazione del traffico sia di lunga sia di breve percorrenza lungo la direttrice Adriatica e la direttrice Foggia - Napoli per i collegamenti con Roma e con la Campania. Le altre linee svolgono un ruolo secondario e limitato al solo trasporto passeggeri.

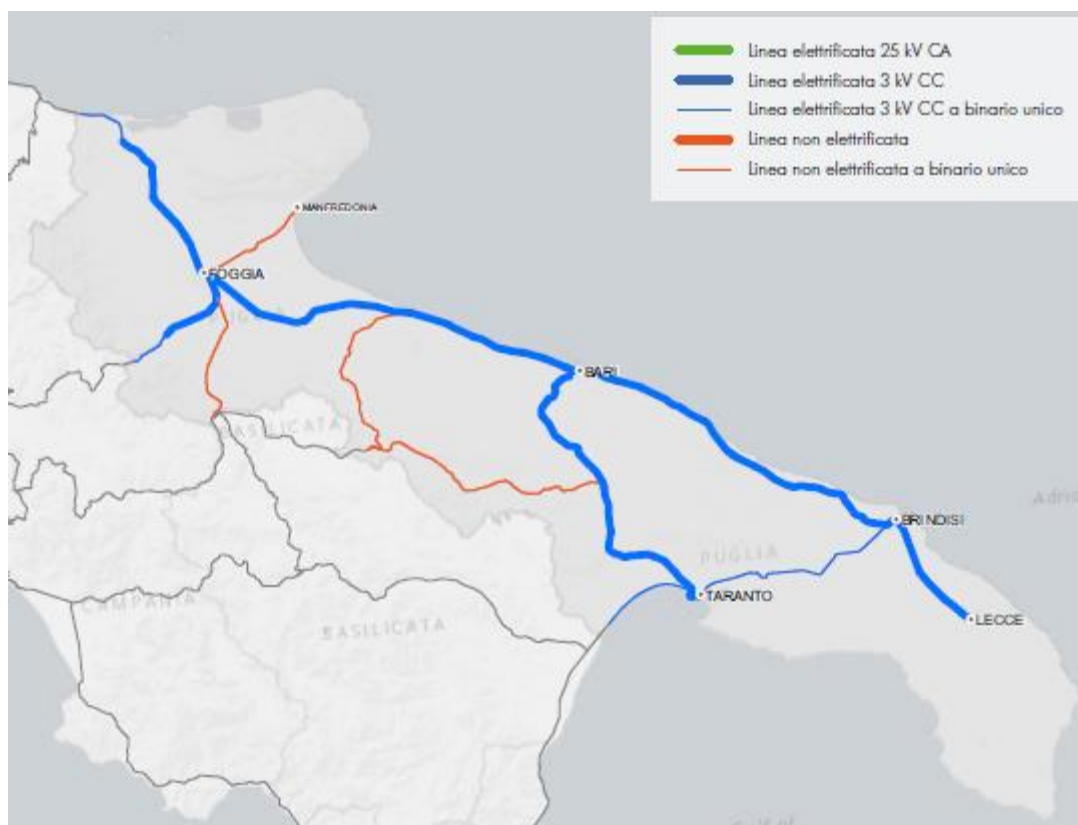


Figura 2-3 Rete ferroviaria RFI della regione Puglia (fonte: Piano Commerciale RFI anno 2022).

La rete ferroviaria principale è attrezzata per consentire la circolazione dei treni merci con servizi gestiti da diversi operatori di trasporto. Nel caso in studio, il traffico di convogli merci è legato esclusivamente alla linea Adriatica e a quelle tratte di raccordo tra questa e i terminali. Allo stato attuale, secondo i dati RFI (presentazione Ottobre 2021 su Aggiornamento infrastrutturale degli interventi programmati sul corridoio Adriatico), la linea Adriatica è interessata dal transito di circa 40 treni merci al giorno, quasi tutti originati/destinati negli impianti della regione Puglia ad eccezione di 2 treni/g per l'Interporto di Jesi e 8 treni/g per l'impianto abruzzese di Fossacesia.

Nei prossimi anni importanti interventi sono previsti sulla rete ferroviaria con l'obiettivo di assicurare a) un collegamento ai porti e agli altri terminali ferroviari; b) azioni per il potenziamento delle prestazioni offerte da alcuni importanti corridoi; c) una ottimizzazione della offerta dei servizi effettuati e della loro gestione. In relazione al traffico ferroviario delle merci, gli interventi previsti hanno come obiettivo quello di adeguare le linee al livello standard considerato per i corridoi merci della rete TEN-T per caratteristiche strutturali e prestazionali (modulo, sagoma, peso assiale e terminali).

In relazione al corridoio ferroviario Adriatico, la sagoma risulta già adeguata su quasi tutto il corridoio, a parte le tratte a sud di Bari, al P/C 80 che permette il trasporto sia di semirimorchi sia di container High Cube. In relazione al modulo, lunghezza massima del convoglio in circolazione, la tratta da Rimini ad Inconronata (Foggia) ha un modulo pari a 575 m e quindi sono previsti interventi su numerosi impianti a partire dal 2023 per adeguarne alcuni a modulo 650 m e altri a 750 m. Il risultato a regime sarà tale da permettere di trovare impianti con modulo 750 m a meno di 100 km di distanza e modulo 650 m a distanze inferiori ai 40 km, permettendo così la gestione di sorpassi e incroci senza particolari criticità. Ulteriori interventi sono poi previsti per un potenziamento di tipo tecnologico con l'introduzione dell'ACC-M su molte tratte (Apparato Centrale Computerizzato Multistazione) e prestazionale con adeguamenti puntuali di tipo infrastrutturale (ad esempio, completamento delle varianti di tracciato tra

Ortona, Termoli e Lesina). Tali interventi consentiranno un sostanziale recupero di tempi di percorrenza tra Bologna e Bari fino a Lecce con velocità massima intorno ai 200 km/h.

Oltre a questi interventi, il Piano Commerciale di RFI del 2022 descrive il programma di realizzazione in corso della nuova linea Alta Capacità Napoli-Bari, ripartito in diversi sotto-progetti di realizzazione di varianti all'attuale linea, di raddoppio e velocizzazione della linea storica e di raddoppio in variante. Per molte tratte il completamento è fissato al 2025 mentre il completamento del raddoppio in variante della tratta Apice-Orsara è previsto oltre il 2026. Tali interventi rendono possibile il collegamento Bari-Napoli in circa 2 h mentre il collegamento verso Roma con un tempo di viaggio pari a 3 h circa. Inoltre, è previsto un upgrading tecnologico dell'intera linea tra Bari e Brindisi con la realizzazione di un nuovo sistema di gestione della circolazione.

Il trasporto delle merci su ferrovia è realizzato nella regione Puglia attraverso una serie di impianti di vario tipo e grandezza. Bari-Lamasinata è la principale stazione merci della regione pugliese, cui afferiscono lo scalo Ferruccio, il raccordo GTS e l'Interporto. La produzione di traffico ha visto aumentare i treni negli anni con una capacità attuale stimata da RFI in circa 500 treni/mese. La crescita dei traffici ha riguardato sia il traffico diffuso, dove le relazioni sono principalmente di tipo nazionale come quelle con Torino Orbassano, Pace del Mela, Padova Interporto e Pisa, sia quello combinato, per i quali, oltre ai collegamenti nazionali come quello con l'Interporto di Bologna, si sono attivati collegamenti di tipo internazionale verso il Nord Europa attraverso il Brennero. Altro impianto importante è la stazione di Foggia-Incoronata da cui partono treni merci sia di tipo convenzionale sia di tipo combinato. A Giovinazzo, opera uno scalo ferroviario intermodale privato dell'azienda Lugo Terminal, a uso pubblico, per trasporti di tipo combinato verso destinazioni in Emilia-Romagna (Lugo e Fiorenzuola) e il grande Interporto di Verona Quadrante Europa. Gli scali nella parte meridionale della regione sono invece quello di Brindisi, di Surbo e Taranto Bellavista. In particolare, lo scalo di Brindisi è interessato da traffici di tipo intermodale ma anche diffuso. Dal settembre 2021 è stato varato un servizio di autostrada viaggiante ferro-gomma sulla tratta Brindisi - Forlì Villa Selva e ritorno per un totale di 12 treni alla settimana, con 6 partenze serali da ciascuno dei due terminal ed arrivo a destinazione il mattino successivo. Lo scalo di Surbo, di minori dimensioni, ospita solo un numero ridotto di trasporti di tipo convenzionale. La stazione di Bellavista è ubicata sulla linea Bari-Taranto a servizio dei vari raccordi di collegamento verso lo stabilimento siderurgico dell'Ilva e tutta l'area industriale.

In conclusione, l'analisi condotta sull'attuale e sul futuro sistema infrastrutturale di area vasta a servizio del porto di Brindisi ha permesso di evidenziare l'esistenza di un sistema multimodale (stradale e ferroviario) in grado di connettere adeguatamente lo scalo portuale con il bacino terrestre di riferimento e con il territorio nazionale. Tale sistema risulta ancora lontano dal raggiungimento della capacità e quindi risulta adeguato a sostenere la piena operatività portuale anche futura, permettendo senza particolari criticità la crescita delle movimentazioni dello scalo portuale di Brindisi. In particolare, lo sviluppo infrastrutturale previsto, a partire dagli interventi già in corso di realizzazione sul corridoio merci Scandinavo-Mediterraneo, permetterà di instradare sul sistema ferroviario un maggior numero di treni di caratteristiche e prestazioni decisamente migliori.

3 COLLEGAMENTI DI ULTIMO MIGLIO DEL PORTO DI BRINDISI

I collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario rappresentano un elemento di fondamentale importanza per lo sviluppo di uno scalo portuale esplicitando le necessità di connessione alla rete infrastrutturale primaria, in aree al di fuori dell'ambito portuale. Tali collegamenti si sviluppano con l'attraversamento spesso di centri urbani con rilevanti impatti sulla operatività dei porti. L'analisi di queste infrastrutture risulta così fondamentale per il porto di Brindisi in quanto il loro eventuale adeguamento richiede un'intesa ed un non sempre facile coordinamento con le amministrazioni locali interessate.

La viabilità stradale a servizio dell'area portuale è condizionata dalla particolare configurazione dell'infrastruttura portuale brindisina che può essere suddivisa in tre distinte parti:

- il Porto interno dalla prevalente funzione militare – diportistica – crocieristica, formato da due lunghi bracci che cingono la città a Nord e ad Est e che prendono rispettivamente il nome di "Seno di Ponente" e "Seno di Levante", Questa parte di porto è raggiungibile dai veicoli utilizzando una serie di varchi tra i quali i più importanti sono il varco 7 (Corso Garibaldi), il varco 9 (via Spalato) e il varco di S'Apollinare (via delle Bocce). I primi due si raggiungono attraversando l'area urbana di Brindisi mentre il terzo varco si raggiunge attraverso la viabilità secondaria che conduce a via Majorana e alla E90;
- il Porto medio dalla prevalente funzione commerciale, formato dallo specchio acqueo che precede il canale di accesso al porto interno (Canale Pigonati) e dal seno Bocche di Puglia che ne forma il bacino settentrionale. In questo caso i varchi principali sono quello di Costa Morena Ovest e quello di Costa Morena Est che sono direttamente raggiungibili dalla E90;
- il Porto esterno con prevalenti funzioni industriali, limitato a Sud dalla terraferma, a levante dalle isole Pedagne, a ponente dall'isola S. Andrea, dal molo di Costa Morena e, a Nord, dalla diga di Punta Riso. (Superficie: 3.000.000 metri quadrati). Gli stabilimenti industriali sono raggiungibili tramite l'asse viario di via Fermi che poi confluisce sulla E90.

Tenuto conto del ridotto traffico destinato al Porto interno, il porto commerciale ed industriale è servito dalla strada E90 che prima, con il nome di via Majorana, è ad unica carreggiata ma con due corsie per senso di marcia e poi, come via Fermi, diventa strada con due carreggiate distinte e due corsie per senso di marcia. Questa viabilità poi prosegue con due ampie rotatorie e una intersezione a livelli sfalsati per finire, attraverso uno svincolo, a confluire sulla SS613, la strada a scorrimento veloce che collega Brindisi con Lecce e diventa verso Bari la SS16. La viabilità di accesso all'area portuale quindi si sviluppa senza la necessità di attraversare l'area urbana di Brindisi, lungo arterie dedicate quasi esclusivamente per raggiungere il porto e l'area industriale limitrofa al porto. Questa configurazione rappresenta una caratteristica positiva essendo così possibile un accesso veloce allo scalo portuale.

La seguente figura rappresenta graficamente questa situazione dove la viabilità primaria è evidenziata in verde (SS16-SS613) mentre quella di accesso al porto in rosso (collegamento di ultimo miglio). Volendo infine soffermare l'attenzione sulle aree a parcheggio, va sottolineata una presenza di spazi adeguati, sia di quelle ad uso degli operatori portuali, sia di quelli a servizio degli accosti, con particolare riferimento, agli accosti del porto commerciale.

La rete ferroviaria a servizio del porto di Brindisi (evidenziata in nero nella figura precedente) è la linea ferroviaria Adriatica che collega, in questo tratto, Lecce con Bari. La stazione di Brindisi è la stazione

principale ed è posizionata all'interno del centro urbano. I fasci binari limitrofi alla stazione rappresentano anche l'impianto in cui vengono formati e da cui partono i convogli per il trasporto merci. Un collegamento ferroviario vero e proprio verso lo scalo portuale non esiste ma, attraverso il raccordo ferroviario che, partendo dalla stazione di Brindisi, seguendo via Arno e via Fermi raggiunge con alcune deviazioni gli impianti industriali e l'area limitrofa allo scalo portuale in corrispondenza della banchina Costa Morena Est. Il raccordo è ad unico binario e interseca a raso tutta la viabilità della zona ed è non operativo attualmente. L'eventuale transito dei treni infatti rappresenta un ostacolo ai traffici stradali del porto in quanto il raccordo che porta a tale stazione è molto lento (velocità massima intorno ai 15 Km/h) e presenta numerose interferenze con la viabilità stradale.

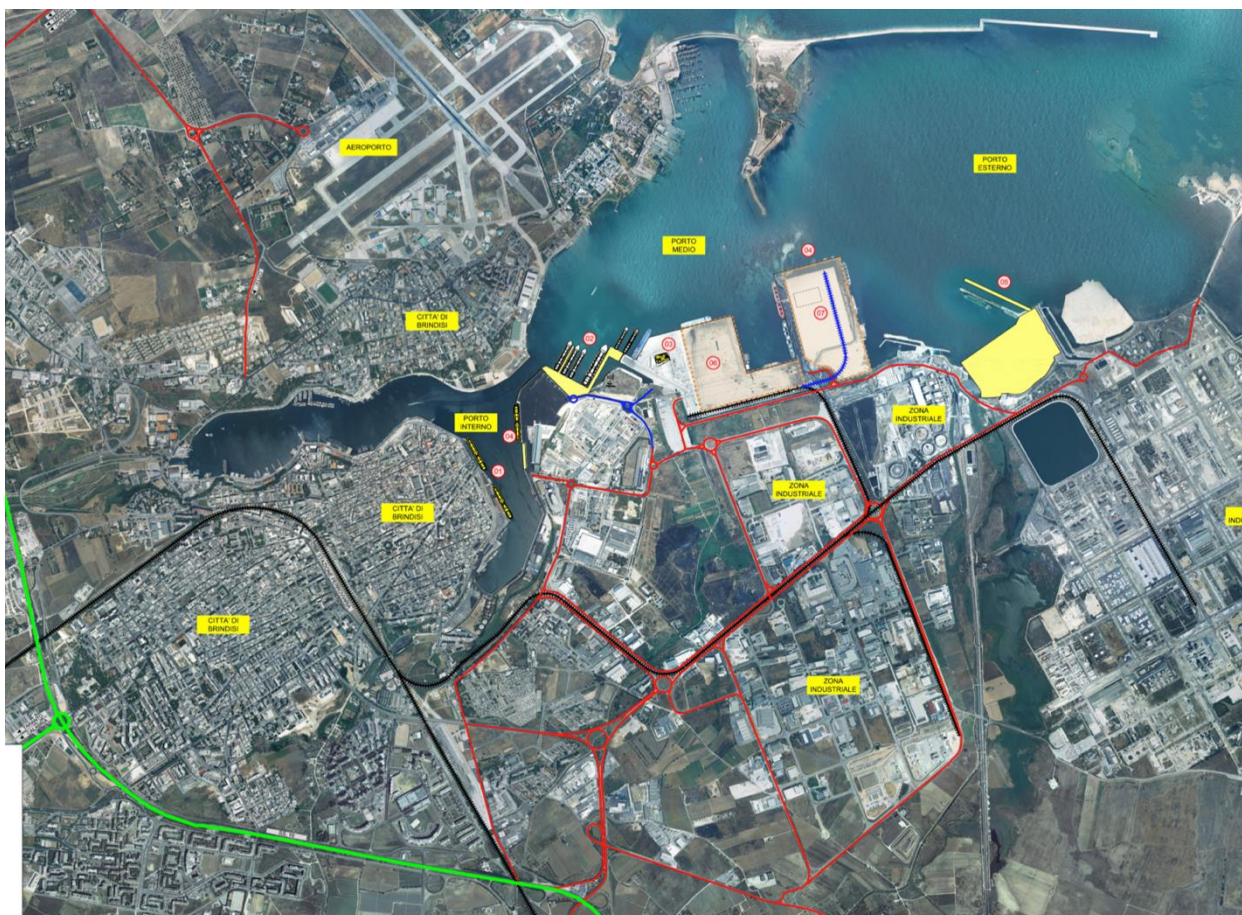


Figura 3-1 Viabilità per l'accesso al porto commerciale ed industriale di Brindisi (fonte: DSPP AdSP MAM).

Risultano in itinere anche una serie di interventi importanti finalizzati alla migliore connessione dell'infrastruttura portuale con la linea ferroviaria nazionale. In particolare, il progetto, portato avanti da RFI, consiste nella realizzazione di un nuovo impianto nel cuore dell'area industriale di Brindisi e a ridosso del Porto, munito di 4 binari a modulo 750 metri, collegato all'infrastruttura ferroviaria nazionale attraverso un nuovo bivio sulla linea Bari-Lecce immediatamente a sud della stazione di Brindisi. Questo intervento consentirà l'effettuazione di treni più lunghi con contestuale snellimento delle attività di manovra e riduzione dei costi per la terminalizzazione. Inoltre, l'intervento permette di allontanare il traffico merci ordinarie e pericolose sia dall'ambito stazione che dal tessuto urbano. Il Piano Commerciale di RFI edizione 2022 prevede che l'intervento sia finanziato con fondi PNRR (Misura 1.7) e venga completato nel 2026. L'attuazione di tale intervento permetterà di aumentare l'operatività dello scalo ferroviario brindisino attraverso un aumento della capacità teorica ammessa dalle attuali 2 coppie treni/g a 7 coppie treni/g.

PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI BRINDISI	Studio della compatibilità con le infrastrutture 21_21_P_R_011_1_GEN_Studio della compatibilità con le infrastrutture.docx
--	---

In particolare, il nuovo raccordo ferroviario tra il porto e la rete RFI, rappresenta un'opera di alta significatività strategica territoriale, attese le pesanti interferenze attualmente presenti nel collegamento esistente. Il binario di raccordo tra il porto, il petrolchimico e la stazione ferroviaria, infatti, confligge in più punti con la viabilità urbana ed impone una serie di manovre in stazione che, da un lato richiedono il mantenimento di binari supplementari rispetto a quelli strettamente necessari e che, dall'altro, costituiscono un rischio potenziale tenuto conto che una quota rilevante dei carri movimentati trasportano merci pericolose. La nuova impostazione vede invece un innesto diretto sulla linea RFI a sud del centro abitato tramite una stazione elementare posta a ridosso della zona industriale bypassando così totalmente il centro urbano e la stazione centrale.

4 COMPATIBILITA' DELLE INFRASTRUTTURE VIARIE E FERROVIARIE DEL PORTO DI BRINDISI

Le analisi in precedenza svolte e le osservazioni fatte sulle caratteristiche delle infrastrutture a servizio del porto di Brindisi hanno permesso di evidenziare come questo scalo nei prossimi anni dovrebbe subire una trasformazione importante dal punto di vista delle infrastrutture di collegamento con la realizzazione di un nuovo raccordo ferroviario con l'area portuale.

In questo contesto, il nuovo terminal previsto nell'area ex ENEL (Capo Bianco) dovrebbe nascere per potenziare le capacità di ricezione di questi traffici, andando quindi ad ampliare l'offerta rispetto alle altre banchine che già oggi accolgono questo tipo di traffici. In particolare, la banchina verrà realizzata con caratteristiche tali da assicurare una profondità dapprima intorno a quota -13,5 m per poi arrivare fino a -15 m nella seconda fase di attuazione del PRP e una lunghezza tale da poter accogliere navi fino a 250 m nella fase 0 e anche fino a 300 m al termine della fase 2 quando sarà completato il Terminal di Capobianco.

A partire da queste osservazioni, di seguito sono riportate alcune considerazioni relative alla verifica della compatibilità di questi collegamenti rispetto ai futuri traffici attesi nel porto di Brindisi. La compatibilità è stata verificata per quanto riguarda sia la viabilità stradale sia la connessione ferroviaria. In entrambi i casi la verifica è stata condotta confrontando la capacità annuale complessiva dello specifico sistema infrastrutturale con il livello di movimentazioni portuali future potenzialmente attese sia per le merci sia per i passeggeri.

Nel caso del trasporto ferroviario, il futuro impianto è in grado di gestire fino a 7 coppie di treni al giorno. Ipotizzando in via cautelativa circa 250 giorni di attività durante l'anno e l'utilizzo solo di 5 coppie di treni, ciascuno dei quali capace di trasportare circa 1.000 t di merci, il traffico complessivo annuo trasportabile via ferro può essere stimato intorno ai 2,5 milioni di tonnellate. Tale valore rappresenta una importante quota del traffico portuale per Brindisi considerato che a) molto del traffico di rinfuse sia liquide sia solide è destinato agli impianti industriali limitrofi al porto; b) la quota modale di allontanamento delle merci via ferro è quasi sempre inferiore al 30% del traffico terrestre.

Per quanto riguarda la viabilità di ultimo miglio, organizzata con 4 corsie per senso di marcia e intersezioni a livelli sfalsati o organizzati con rotatorie, si può ipotizzare che la capacità complessiva oraria sia pari, in via cautelativa, a circa 1.000 veicoli equivalent. Tale capacità, ipotizzando come prima attività portuali per 250 giorni l'anno e operatività giornaliera media estesa ad 8 ore al giorno, comporta la possibilità di soddisfare, senza particolari criticità, il transito di 2,5 milioni di autovetture o, in alternativa, di circa 6 milioni di tonnellate di merci, avendo stabilito il passaggio orario di circa 150 veicoli pesanti, ciascuno dei quali può trasportare circa 20 tonnellate.

Anche in questa verifica l'esito è largamente positivo tenuto conto che, in questo caso, la rete viaria a disposizione, in molti punti, presenta alternative comunque valide (via Majorana e via Fermi ad esempio). Dal punto di vista infrastrutturale, si può osservare, in conclusione, che la situazione brindisina è diametralmente opposta a quella barese, dove mancano ampi spazi in porto e adeguate infrastrutture per il traffico in ingresso/uscita dal porto. Il porto di Brindisi è sicuramente di gran lunga il più grande scalo del sistema MAM e anche quello che presenta le maggiori potenzialità di sviluppo, soprattutto per il traffico commerciale. L'evoluzione del quadro infrastrutturale di collegamento con il porto risulta quindi adeguata a sostenere l'operatività portuale e permettere senza criticità la crescita anche importante delle movimentazioni dello scalo portuale.