



Strada Porta del Levante infrastruttura strategica. Programmare la logistica del futuro, non fotografare i traffici di oggi

Il dibattito di questi giorni sulla Camionale di Bari, oggi “Strada Porta del Levante”, merita di essere ricondotto alla sua reale dimensione strategica

ANITA Puglia, CONFAPI Matera e CASARTIGIANI Bari ritengono necessario sottolineare come un’infrastruttura di questa portata non possa essere valutata esclusivamente sulla fotografia degli attuali flussi di traffico portuale

Le grandi infrastrutture, infatti, non vengono progettate per rispondere soltanto alle esigenze odierne, ma per consolidare lo sviluppo economico, logistico, industriale e turistico locale dei prossimi decenni. La Strada Porta del Levante nasce proprio con questa funzione: un’arteria di circa 10,8 chilometri, interessando i territori di Bari, Modugno e Bitonto, destinata a realizzare un collegamento funzionale tra il Porto di Bari, la SS16, la zona industriale ASI, l’Interporto Regionale, l’aeroporto “Karol Wojtyła” e l’autostrada A14, attraverso un nuovo svincolo dedicato. Non si tratta, quindi, semplicemente di una strada “dal porto all’autostrada”, ma di un’infrastruttura capace di mettere in relazione alcuni dei principali nodi logistici e produttivi dell’area metropolitana barese con la rete nazionale ed europea dei trasporti.

Uno dei principali problemi che la nuova infrastruttura è chiamata a risolvere riguarda la sovrapposizione tra traffico pesante e mobilità urbana. Oggi una parte rilevante dei mezzi diretti o provenienti dal porto interessa via Napoli e corso Vittorio Veneto, arterie fondamentali per il collegamento tra la periferia nord e il centro cittadino. Sul medesimo sistema viario insistono contemporaneamente il traffico privato, il trasporto pubblico locale e numerosi servizi e strutture di interesse pubblico, tra cui la Fiera del Levante, gli impianti sportivi comunali, gli uffici dell’Acquedotto Pugliese e il Comando Provinciale della Guardia di Finanza, oltre ai collegamenti utilizzati dagli autobus turistici e dai crocieristi. Separare progressivamente il traffico commerciale dalla mobilità urbana significa aumentare la sicurezza, ridurre le interferenze tra diverse tipologie di traffico, diminuire code e tempi di percorrenza e contribuire alla riduzione delle emissioni provocate dalla congestione. Significa, soprattutto, restituire alla città una parte importante della propria viabilità.

Anche la crescita del settore crocieristico impone una riflessione di prospettiva. Lo

sviluppo delle attività del terminal crociere e la presenza di un grande operatore internazionale come MSC Crociere possono determinare un ulteriore incremento dei passeggeri e dei servizi di trasporto turistico collegati alle escursioni verso Bari e le principali destinazioni pugliesi. Più traffico turistico significa anche maggiore necessità di organizzare razionalmente gli accessi alla città e al porto. Per questo la separazione dei flussi commerciali, turistici e urbani non rappresenta un elemento secondario, ma una componente essenziale di una moderna pianificazione della mobilità.

È, inoltre, necessario superare una rappresentazione eccessivamente semplificata delle attività dello scalo barese. Il Porto di Bari è interessato da cereali, fertilizzanti, project cargo, merci varie, rotabili, traffici Ro-Ro e Ro-Pax, container e collegamenti con Grecia, Albania, Montenegro e Turchia. È uno scalo strategicamente collocato lungo le direttrici dell'Adriatico e rappresenta una naturale porta di collegamento del Mezzogiorno e dell'Italia verso i Balcani e l'Europa orientale. La sua funzione deve quindi essere letta anche alla luce delle Autostrade del Mare, delle reti europee di trasporto e della necessità di rafforzare l'integrazione tra porto, interporto, zona industriale, aeroporto e rete autostradale. La crescita delle attività containerizzate e della logistica rende ancora più importante programmare oggi le infrastrutture necessarie ai traffici di domani. Aspettare che la congestione diventi definitivamente insostenibile prima di realizzare un'infrastruttura significherebbe semplicemente arrivare tardi.

Chi opera quotidianamente nella logistica conosce bene le difficoltà derivanti dagli accessi al porto e dalla congestione della viabilità circostante. Tempi di attesa, rallentamenti e code rappresentano un costo economico concreto per le imprese di autotrasporto e per l'intera catena logistica. L'introduzione della Port Fee è stata anche una risposta alle criticità generate dall'accumulo dei mezzi e dalla necessità di governare in maniera più efficiente i flussi in ingresso allo scalo. A questo scenario si aggiunge oggi un ulteriore elemento: la prossima entrata in funzione del sistema BRT - Bus Rapid Transit, con corsie dedicate e attraversamenti che interesseranno anche l'area prossima al Varco della Vittoria, nodo fondamentale per l'ingresso e l'uscita dal porto. La convivenza sulla stessa viabilità di trasporto pubblico, traffico privato, autobus turistici e mezzi pesanti rischia di diventare sempre più complessa. La risposta non può essere quella di rinunciare allo sviluppo, ma di separare e organizzare meglio i diversi flussi di mobilità.

ANITA Bari, CONFAPI Matera e CASARTIGIANI Bari ritengono, pertanto, che il confronto sulla Strada Porta del Levante debba partire da una domanda molto semplice: quale sistema logistico vogliamo lasciare a Bari e alla Puglia nei prossimi venti o trent'anni? Se l'obiettivo è costruire un territorio capace di attrarre investimenti, sviluppare il porto, rafforzare l'Interporto, sostenere le imprese, migliorare i collegamenti con i mercati dell'Adriatico e dei Balcani e contemporaneamente rendere più vivibile la città, occorre dotarsi delle infrastrutture necessarie. La Strada Porta del Levante non deve essere considerata un'opera destinata esclusivamente agli autotrasportatori o al porto, ma un investimento sull'intero sistema economico e urbano dell'area metropolitana. Meno mezzi pesanti nella viabilità cittadina significa maggiore sicurezza per i cittadini. Collegamenti più efficienti significano minori costi per le imprese. Una migliore connessione tra porto,

Interporto, zona industriale, aeroporto, SS16 e A14 significa maggiore competitività per Bari e per l'intera Puglia. Per queste ragioni riteniamo necessario che il dibattito prosegua sul terreno dei dati, della programmazione e della visione strategica, evitando contrapposizioni che rischiano di far perdere di vista il vero obiettivo. Bari non deve progettare le infrastrutture sulla base del traffico che aveva ieri o che registra oggi. Deve costruirle pensando ai traffici, alle imprese, al turismo e alla mobilità che dovrà essere in grado di sostenere domani. Questa è la visione di chi ogni giorno fa logistica dentro e fuori il Porto di Bari e conosce direttamente le esigenze delle imprese e degli operatori.