



# Il nuovo Trasporto Pubblico Locale



## Un Sistema complesso

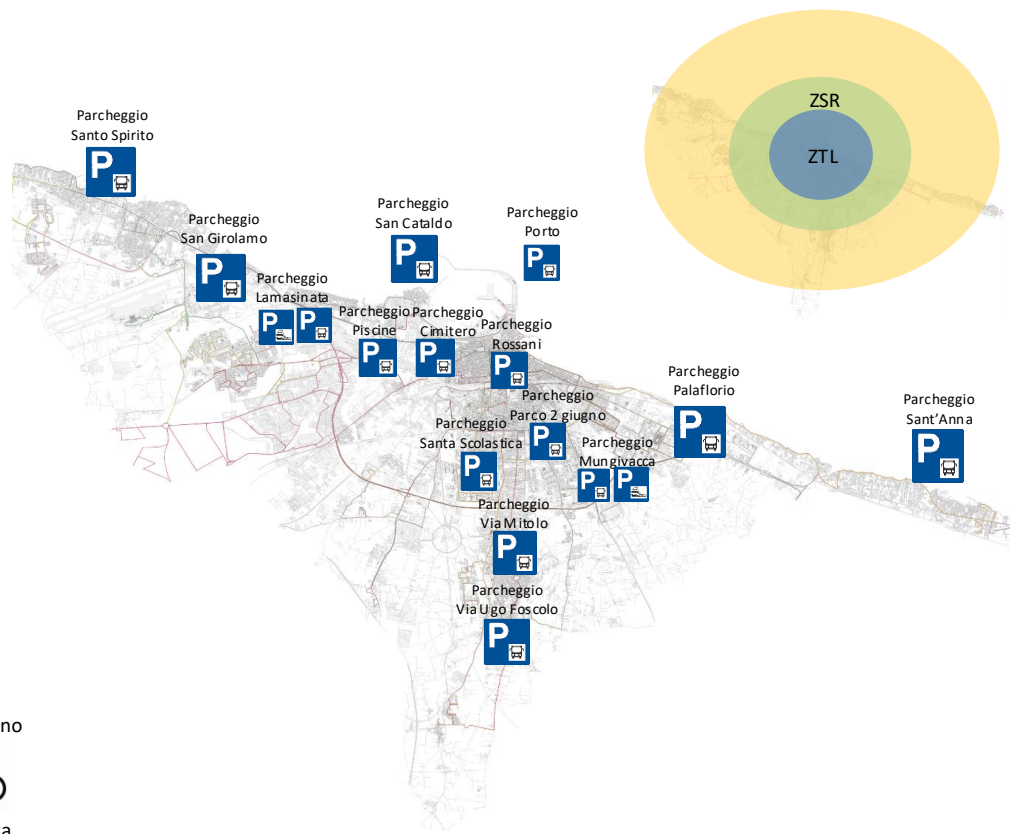
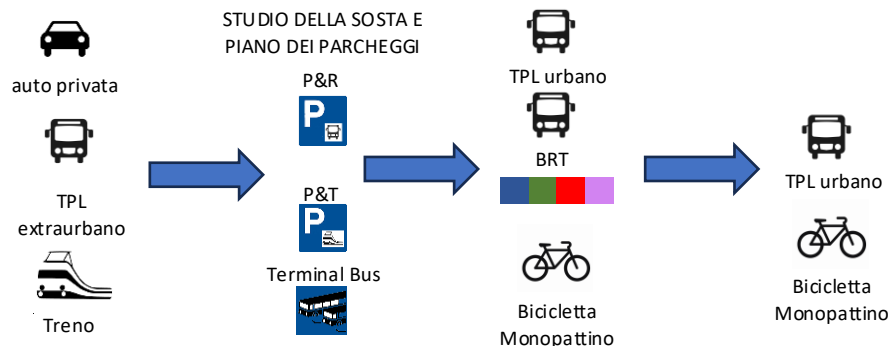
**BRT** che prevede 4 linee in corsia riservata per più del 80% per garantire velocità, affidabilità e frequenza

**Linee del TPL** tradizionale riorganizzate nei percorsi e nelle frequenze

**Piano della sosta** che prevede il recupero dei parcheggi sottratti a seguito della realizzazione delle corsie del BRT

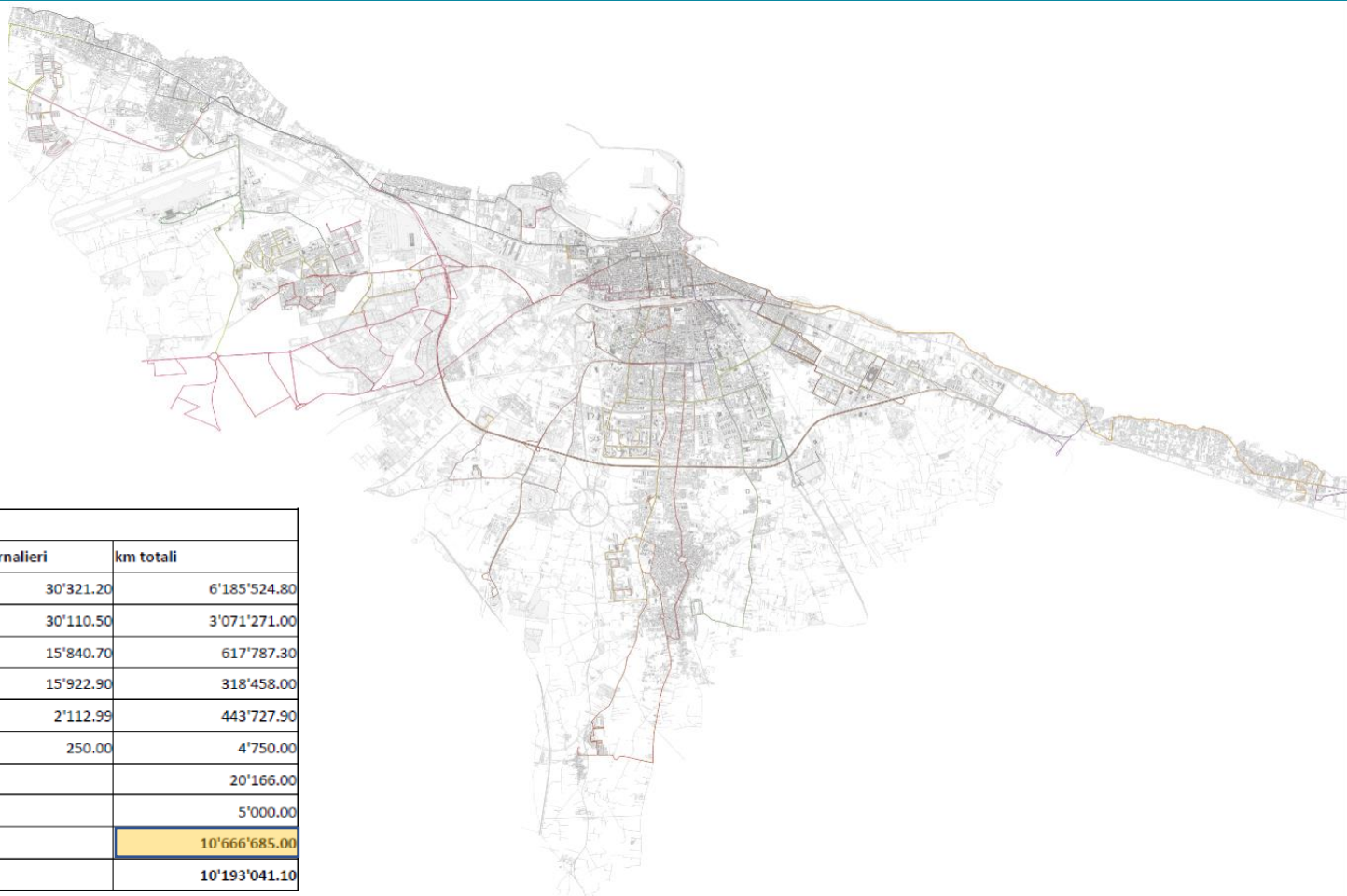
**Realizzazione di ZSR** dedicate ai residenti nelle aree maggiormente interessate dalla realizzazione delle corsie BRT

**Parcheggi di Scambio** nei capolinea del BRT e nei punti di accesso alla città per favorire l'interscambio con auto private e linee del trasporto extraurbano e biciclette





## Scenario attuale TPL



Scenario ATTUALE

|   | giorni | km giornalieri | km totali            |
|---|--------|----------------|----------------------|
| Feriale inv                                     | 204    | 30'321.20      | 6'185'524.80         |
| Feriale estivo                                  | 102    | 30'110.50      | 3'071'271.00         |
| Festivo inv                                     | 39     | 15'840.70      | 617'787.30           |
| Festivo estivo                                  | 20     | 15'922.90      | 318'458.00           |
| Scolastico                                      | 210    | 2'112.99       | 443'727.90           |
| Stadio  | 19     | 250.00         | 4'750.00             |
| Navette eventi (festa patronale+fiera)          |        |                | 20'166.00            |
| Navette capodanno+festivi                       |        |                | 5'000.00             |
| <b>Totale</b>                                   |        |                | <b>10'666'685.00</b> |
| <b>Totale servizi base (esclusi scolastici)</b> |        |                | <b>10'193'041.10</b> |



## Finanziamenti



DM 448/2021

PNRR M2C2 I 4.2

€ 159.171.170,07

Sviluppo trasporto  
rapido di massa:

- Infrastruttura

- 42 E Bus 18 m



DM 530/2021

PNRR M2C2 I 4.4.1

€ 95.779.468,00

Rinnovo flotta bus:

- 23 E Bus 9,5 m

- 13 E Bus 10 m

- 99 E Bus 12 m

- Infrastrutture di ricarica via Mitolo

- Infrastrutture di ricarica via Jacobini



PN METRO PLUS 21-27

BA3.2.8.1.a

€ 6.500.000,00

- Infrastrutture di ricarica



REGIONE PUGLIA

PR PUGLIA 2021-2027

Asse Prioritario III Mobilità

urbana sostenibile

Azione 3.1

Interventi per la promozione

della mobilità urbana

multimodale sostenibile

€ 8.173.600,00

- 10 E Bus 12 m

- 20 Colonnine ricarica



REGIONE PUGLIA

PR Puglia FESR-FSE+ 2021-  
2027

Azione 3.1 - Sub-Azione

3.1.1. Procedura

concertativo-negoziabile per la

selezione di interventi di

riqualificazione dei servizi di

TPL attraverso il Sistema BRT

- Bus Rapid Transit.

€ 4.671.697

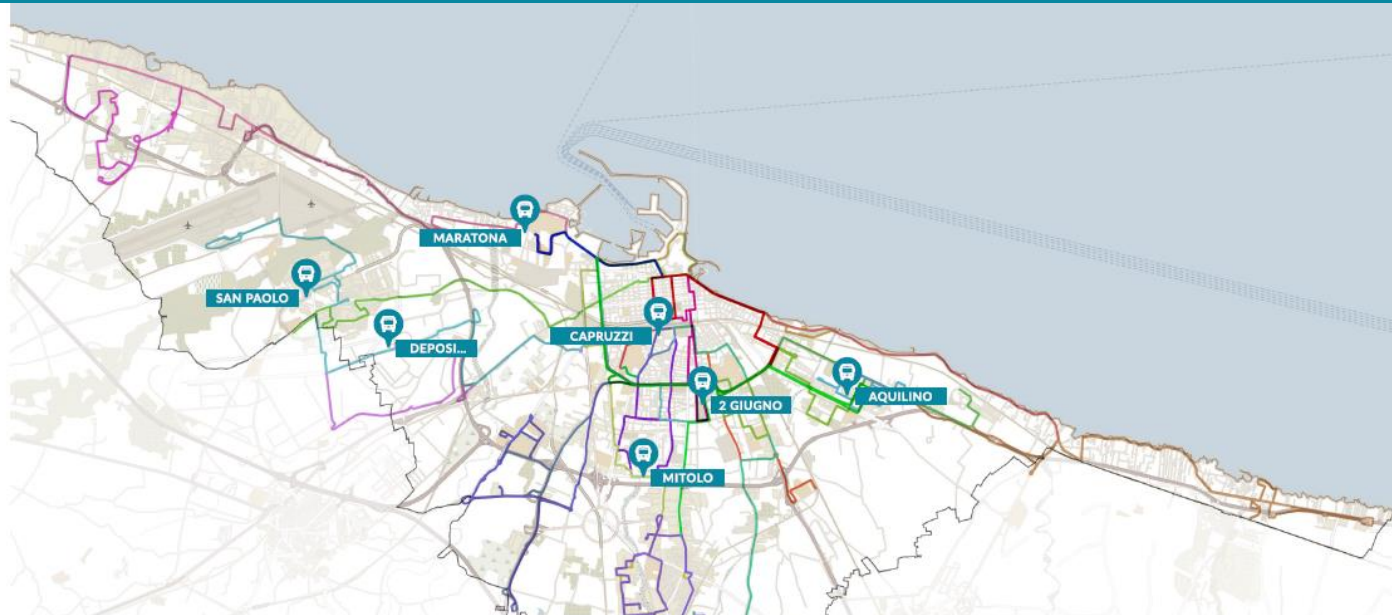
- linea blu-bis
- 2 E bus 18 m



# Rinnovo Trasporto Pubblico Locale

Il Comune di Bari ha posto in essere una pianificazione della rete del trasporto pubblico urbano con il duplice obiettivo di efficientare il servizio esistente e di promuovere un progetto di rete che, basandosi sulla positiva esperienza dei servizi navetta, si fonda su una serie di linee di forza ad elevata frequenza e di ulteriori servizi navetta a servizio dei quartieri più esterni i cui orari sono coordinati sia con le linee extraurbane che con i servizi ferroviari, ove presenti.

Il rinnovo delle flotte del TPL urbano, più o meno obsolete, con particolare riferimento ai mezzi alimentati a diesel, benzina, gas, sarà agevolato dalla rivoluzione della mobilità elettrica, ormai matura e sempre più presente sul mercato di massa mondiale, che apre prospettive di riduzione delle emissioni e dei consumi energetici incredibilmente rapide.



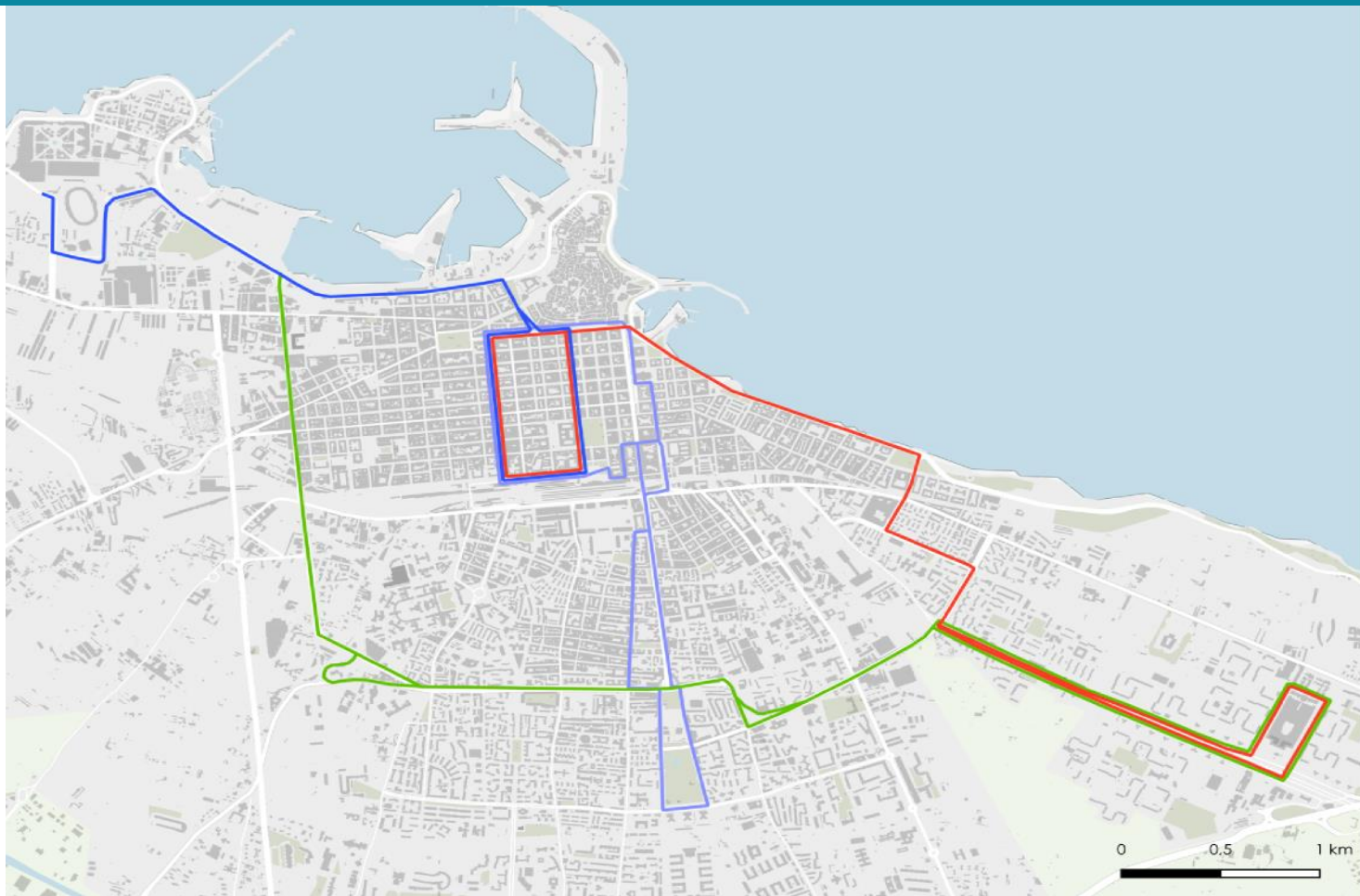
| Scenario PROGETTO                      |        |                |                      |
|--|--------|----------------|----------------------|
|  | giorni | km giornalieri | km totali            |
| Feriale inv non scolastico             | 204    | 32'568.03      | 6'643'878.65         |
| Feriale estivo                         | 102    | 32'341.72      | 3'298'855.39         |
| Festivo inv                            | 39     | 17'014.51      | 663'565.98           |
| Festivo estivo                         | 20     | 17'102.80      | 342'056.07           |
| Scolastico                             | 210    | 2'112.99       | 443'727.90           |
| Stadio                                 | 19     | 250.00         | 4'750.00             |
| Navette eventi (festa patronale+fiera) |        |                | 20'166.00            |
| Navette capodanno+festivi              |        |                | 5'000.00             |
| <b>Totale</b>                          |        |                | <b>11'422'000.00</b> |



# Bus Rapid Transit BRT

Nel gennaio 2021, il Comune di Bari, ha elaborato la prima versione del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica riguardante la realizzazione di una rete di Bus Rapid Transit. Il progetto è redatto in conformità alle previsioni del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) dalla Città Metropolitana di Bari.

Tale rete è risultata beneficiaria di un finanziamento pari ad **€ 159 Mln a valere sui fondi PNRR M2C2 I4.2** comprendenti la realizzazione dell'infrastruttura, del deposito officina, la fornitura del materiale rotabile e annessi sistemi di alimentazione/ricarica. Il sistema è costituito da **4 linee** (linea Blu, linea Rossa, linea Verde e linea Lilla), tutte realizzate in sede riservata con **preferenziazione semaforica** per una percentuale del percorso superiore al 70%. Esse saranno esercite con **BUS elettrici**.





# Bus Rapid Transit BRT

Linea Verde

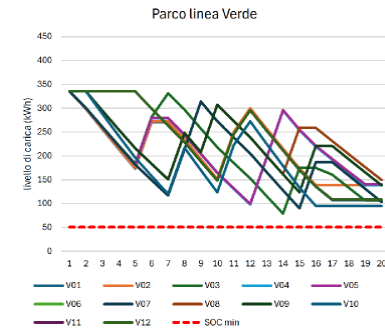
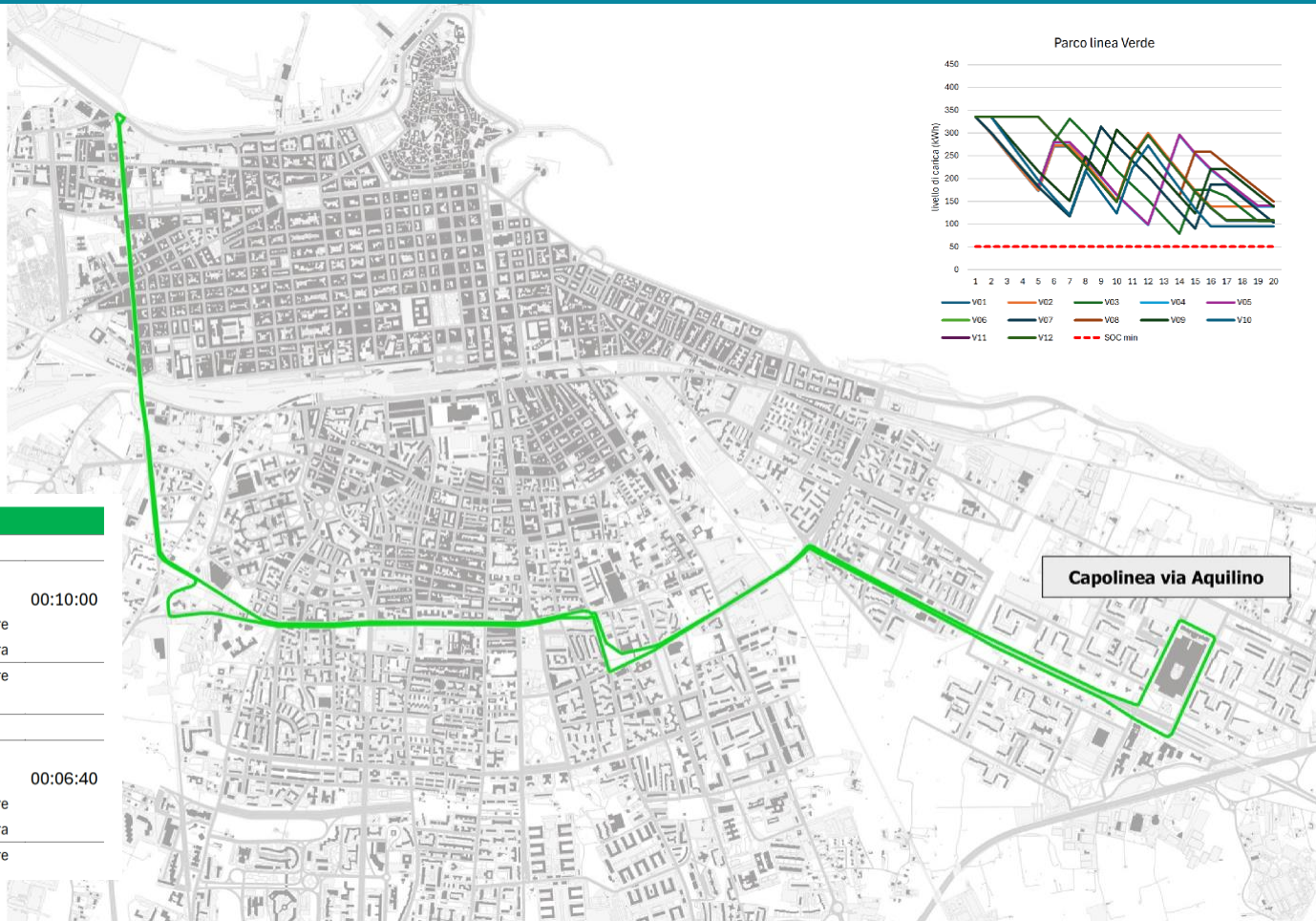
## linea VERDE

### Determinazione della flotta in fabbisogno base

|                                     |    |           |          |
|-------------------------------------|----|-----------|----------|
| Corse ora                           | N= | 6 corse   |          |
| Intertempo minimo dei passaggi      | i= | 10,00 min | 00:10:00 |
| Fabbisogno vetture in linea         |    | 5 vetture |          |
| Fabbisogno vetture di riserva (20%) |    | 1 vettura |          |
| Flotta                              |    | 6 vetture |          |

### Determinazione della flotta in fabbisogno di punta

|                                     |    |            |          |
|-------------------------------------|----|------------|----------|
| Corse ora                           | N= | 9 corse    |          |
| Intertempo minimo dei passaggi      | i= | 6,67 min   | 00:06:40 |
| Fabbisogno vetture in linea         |    | 10 vetture |          |
| Fabbisogno vetture di riserva (20%) |    | 2 vettura  |          |
| Flotta                              |    | 12 vetture |          |

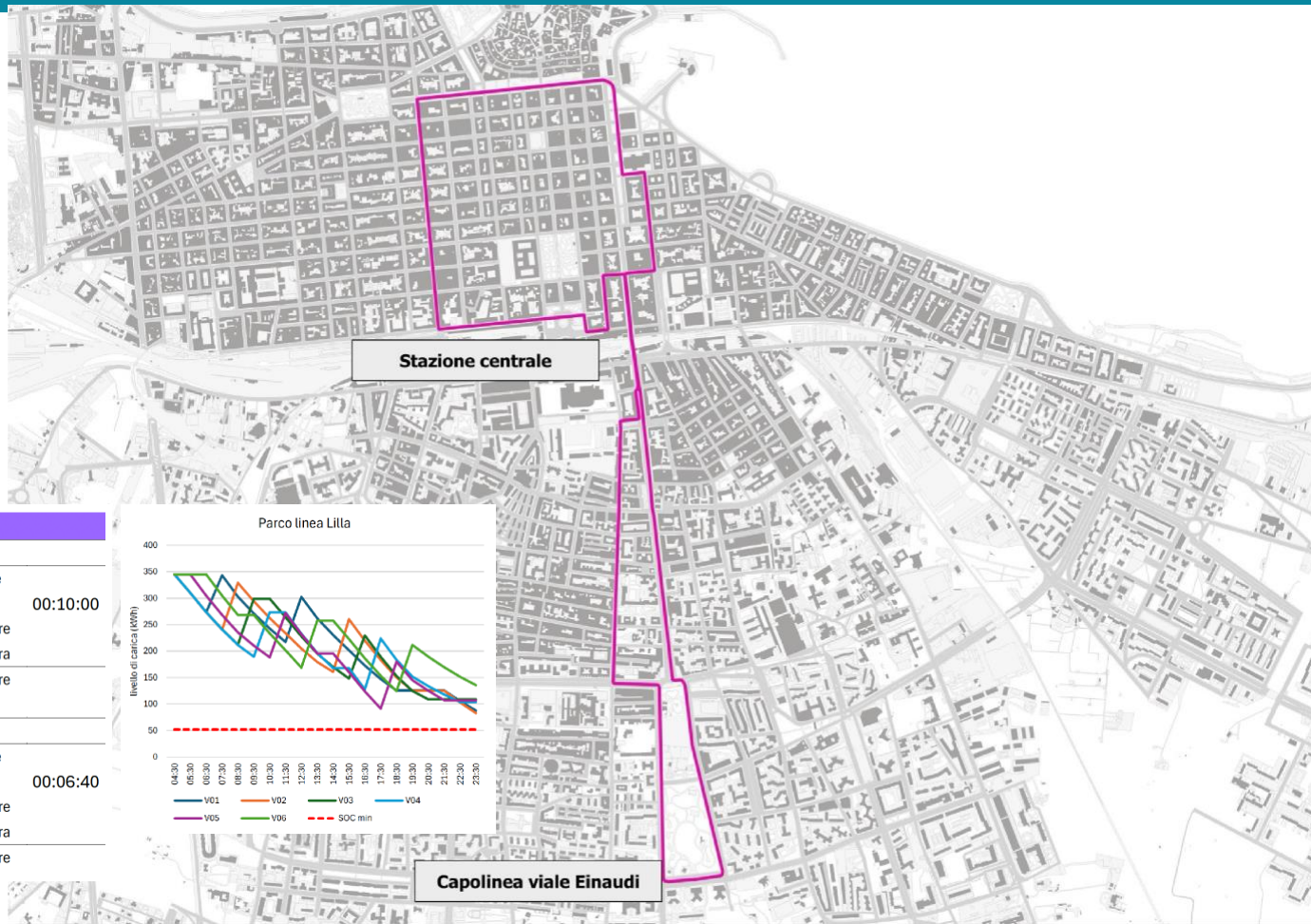






# Bus Rapid Transit BRT

Linea Lilla



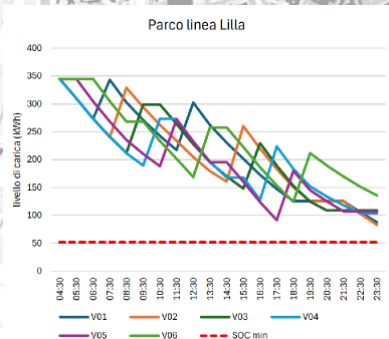
## linea LILLA

### Determinazione della flotta in fabbisogno base

|                                     |     |                    |
|-------------------------------------|-----|--------------------|
| Corse ora                           | N=  | 6 corse            |
| Intertempo minimo dei passaggi      | i = | 10,00 min 00:10:00 |
| Fabbisogno vetture in linea         |     | 3 vetture          |
| Fabbisogno vetture di riserva (20%) |     | 1 vettura          |
| Flotta                              |     | 4 vetture          |

### Determinazione della flotta in fabbisogno di punta

|                                     |     |                   |
|-------------------------------------|-----|-------------------|
| Corse ora                           | N=  | 9 corse           |
| Intertempo minimo dei passaggi      | i = | 6,67 min 00:06:40 |
| Fabbisogno vetture in linea         |     | 5 vetture         |
| Fabbisogno vetture di riserva (20%) |     | 1 vettura         |
| Flotta                              |     | 6 vetture         |

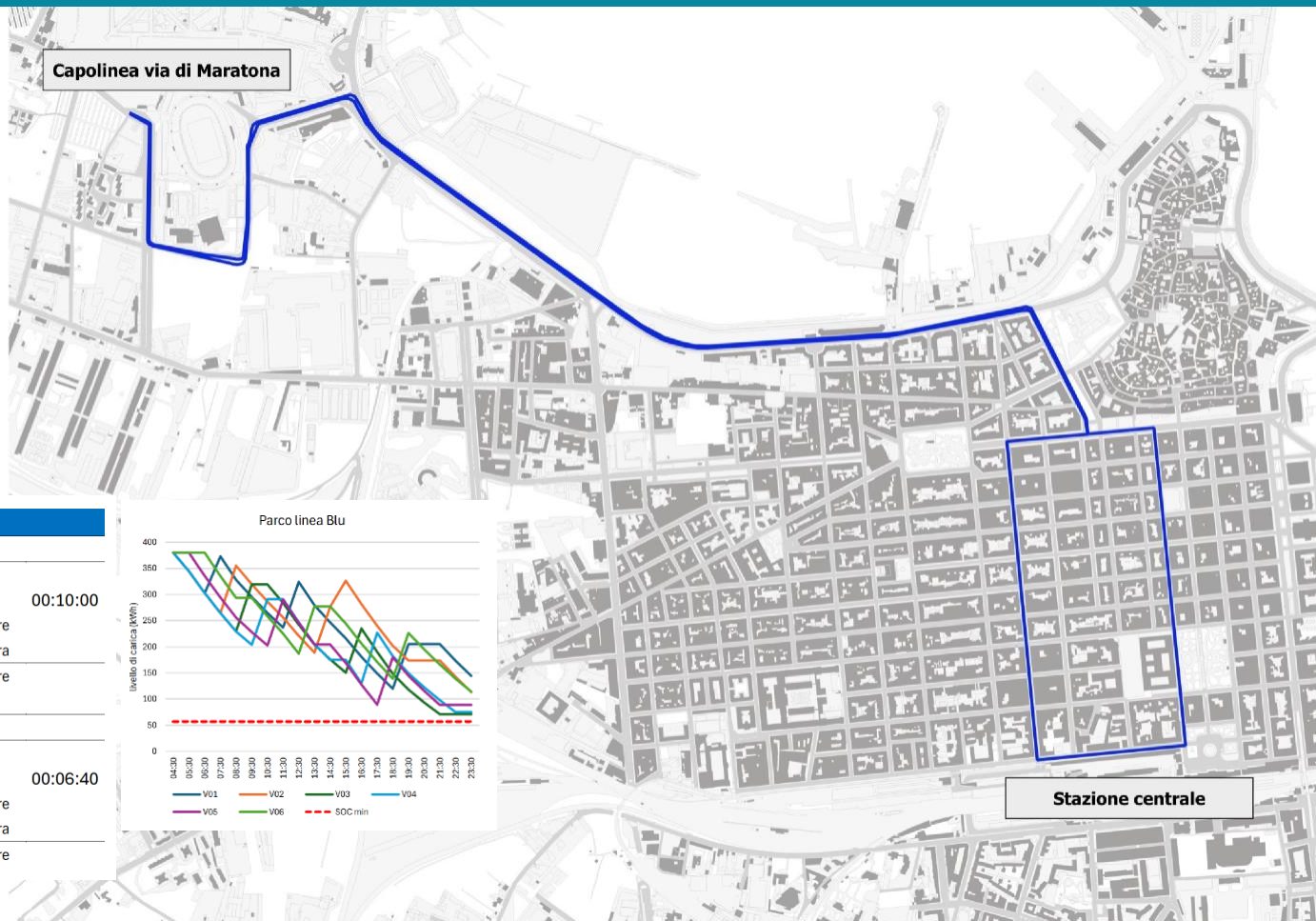


Capolinea viale Einaudi



# Bus Rapid Transit BRT

Linea Blu



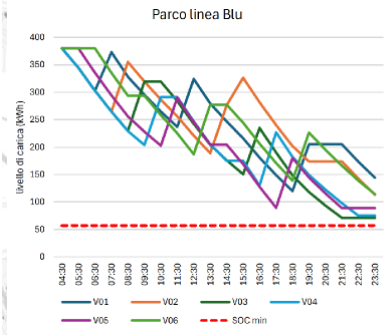
## linea BLU

### Determinazione della flotta in fabbisogno base

|                                     |    |                    |
|-------------------------------------|----|--------------------|
| Corse ora                           | N= | 6 corse            |
| Intertempo minimo dei passaggi      | i= | 10,00 min 00:10:00 |
| Fabbisogno vetture in linea         |    | 3 vetture          |
| Fabbisogno vetture di riserva (20%) |    | 1 vettura          |
| Flotta                              |    | 4 vetture          |

### Determinazione della flotta in fabbisogno di punta

|                                     |    |                   |
|-------------------------------------|----|-------------------|
| Corse ora                           | N= | 9 corse           |
| Intertempo minimo dei passaggi      | i= | 6,67 min 00:06:40 |
| Fabbisogno vetture in linea         |    | 5 vetture         |
| Fabbisogno vetture di riserva (20%) |    | 1 vettura         |
| Flotta                              |    | 6 vetture         |



Stazione centrale



# Bus Rapid Transit BRT

Programma di esercizio

| <i>Linea/tratta</i>          | <i>Distanza (metri)</i> | <i>Incroci</i> | <i>Fermate intermedie</i> | <i>Tempo di percorrenza (minuti)</i> | <i>Velocità massima (km/h)</i> | <i>Velocità di esercizio (km/h)</i> |
|------------------------------|-------------------------|----------------|---------------------------|--------------------------------------|--------------------------------|-------------------------------------|
| <b>linea BLU</b>             |                         |                |                           |                                      |                                |                                     |
| Maratona → Aldo Moro         | 4.916                   | 24             | 11                        | 15,24                                | 50,00                          | 19,35                               |
| Aldo Moro → Maratona         | 4.742                   | 23             | 9                         | 13,13                                | 50,00                          | 21,67                               |
| <b>Totale giro</b>           | <b>9.658</b>            | <b>47</b>      | <b>21</b>                 | <b>28,37</b>                         | <b>50,00</b>                   | <b>20,42</b>                        |
| <b>linea LILLA</b>           |                         |                |                           |                                      |                                |                                     |
| Aldo Moro → Parco 2 Giugno   | 2.853                   | 22             | 6                         | 12,34                                | 50,00                          | 13,87                               |
| Parco 2 Giugno → Aldo Moro   | 5.024                   | 28             | 12                        | 16,70                                | 50,00                          | 18,05                               |
| <b>Totale giro</b>           | <b>7.877</b>            | <b>50</b>      | <b>19</b>                 | <b>29,04</b>                         | <b>50,00</b>                   | <b>16,27</b>                        |
| <b>linea ROSSA</b>           |                         |                |                           |                                      |                                |                                     |
| Aldo Moro → Aquilino         | 6.578                   | 26             | 14                        | 18,71                                | 50,00                          | 21,09                               |
| Aquilino → Aldo Moro         | 7.449                   | 30             | 12                        | 22,57                                | 50,00                          | 19,80                               |
| <b>Totale giro</b>           | <b>14.027</b>           | <b>56</b>      | <b>27</b>                 | <b>42,04</b>                         | <b>50,00</b>                   | <b>20,39</b>                        |
| <b>linea VERDE</b>           |                         |                |                           |                                      |                                |                                     |
| Aquilino → Maratona          | 9.930                   | 37             | 18                        | 27,49                                | 50,00                          | 21,67                               |
| Maratona → Aquilino          | 10.238                  | 34             | 18                        | 29,92                                | 50,00                          | 20,53                               |
| <b>Totale giro</b>           | <b>20.168</b>           | <b>71</b>      | <b>38</b>                 | <b>61,91</b>                         | <b>50,00</b>                   | <b>21,08</b>                        |
| <b>linea VERDE rinforzo</b>  |                         |                |                           |                                      |                                |                                     |
| Di Vittorio → Brigata Regina | 3.950                   | 16             | 8                         | 11,93                                | 50,00                          | 19,87                               |
| Brigata Regina → Di Vittorio | 4.329                   | 16             | 8                         | 12,51                                | 50,00                          | 20,76                               |
| <b>Totale giro</b>           | <b>8.279</b>            | <b>32</b>      | <b>17</b>                 | <b>24,44</b>                         | <b>50,00</b>                   | <b>20,32</b>                        |



# Bus Rapid Transit BRT





# Bus Rapid Transit BRT





# Bus Rapid Transit BRT

Fermate





## Materiali rotabile

### Forniture bus elettrici:

- 42 autobus da 18 metri a servizio del BRT





## Decarbonizzazione del parco autobus

In aggiunta al finanziamento relativo al BRT, il Comune di Bari ha ricevuto **96 milioni di euro** dal PNRR M2C2 I4.4.1 per acquistare **135 bus elettrici**, destinati alla rete di trasporto “**Ordinaria**”, ovvero le linee diverse dal BRT. Questo intervento favorisce la decarbonizzazione del parco autobus urbano, adattando il servizio alle esigenze aggiornate emerse con la pianificazione del BRT.

### Forniture bus elettrici:

- 23 autobus corti 9,5 m
- 13 autobus medio-lunghi 10,5 m
- 99 autobus lunghi 12 m





## Attuale percorso stazione - complanare 123 (Barion)

Attuale linea 12

|           |              |
|-----------|--------------|
| km        | 17,00        |
| tempo     | 63 minuti    |
| frequenza | 35/45 minuti |





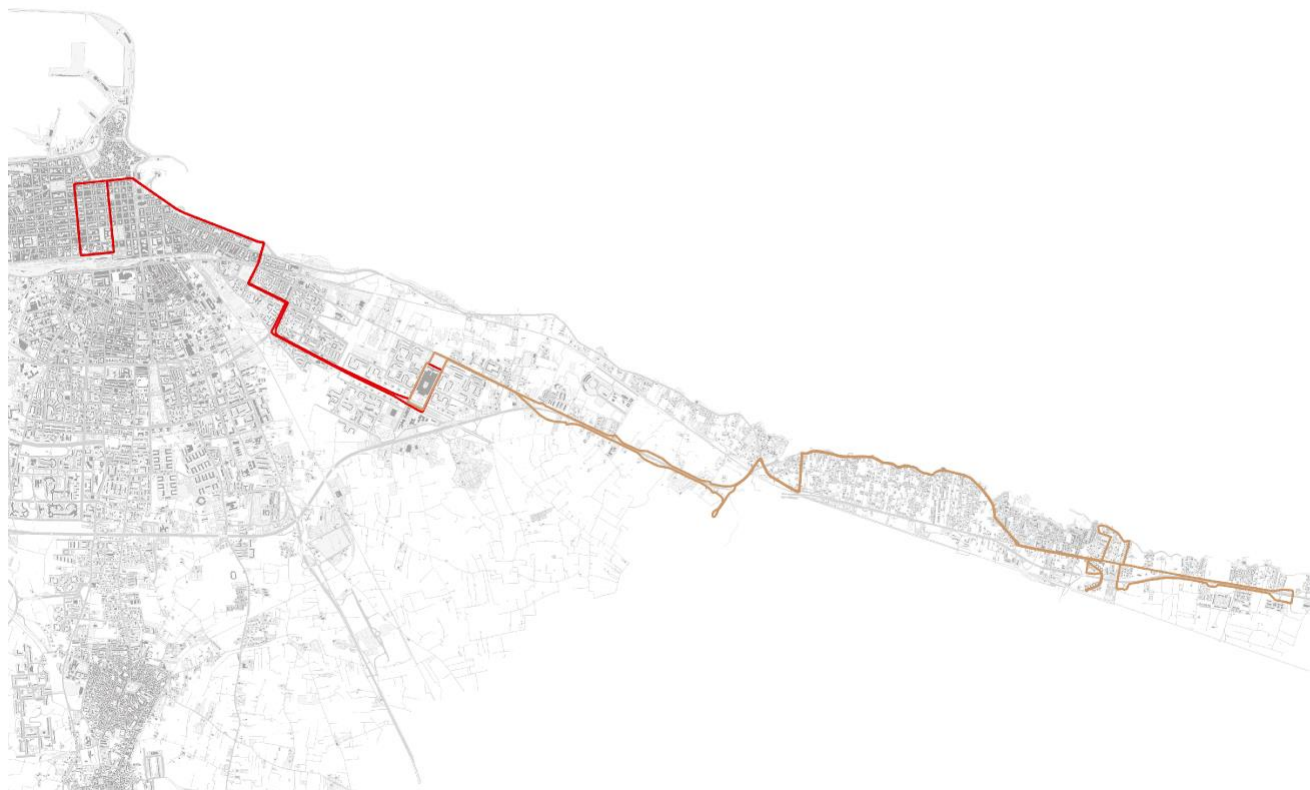
## Futuro percorso stazione - pianificare 123 (Barion)

### Futura linea TPL

|                  |                 |
|------------------|-----------------|
| km               | 11,80           |
| tempo            | 34 minuti       |
| <b>frequenza</b> | <b>7 minuti</b> |

### Futura linea BRT Rossa

|                  |                    |
|------------------|--------------------|
| km               | 6,50               |
| tempo            | 21 minuti          |
| <b>frequenza</b> | <b>6,10 minuti</b> |





## Decarbonizzazione del parco autobus

In aggiunta al finanziamento relativo al BRT, il Comune di Bari ha ricevuto **96 milioni di euro** dal PNRR M2C2 I4.4.1 per acquistare **135 bus elettrici**, destinati alla rete di trasporto "**Ordinaria**", ovvero le linee diverse dal BRT. Questo intervento favorisce la decarbonizzazione del parco autobus urbano, adattando il servizio alle esigenze aggregate emerse con la pianificazione del BRT.



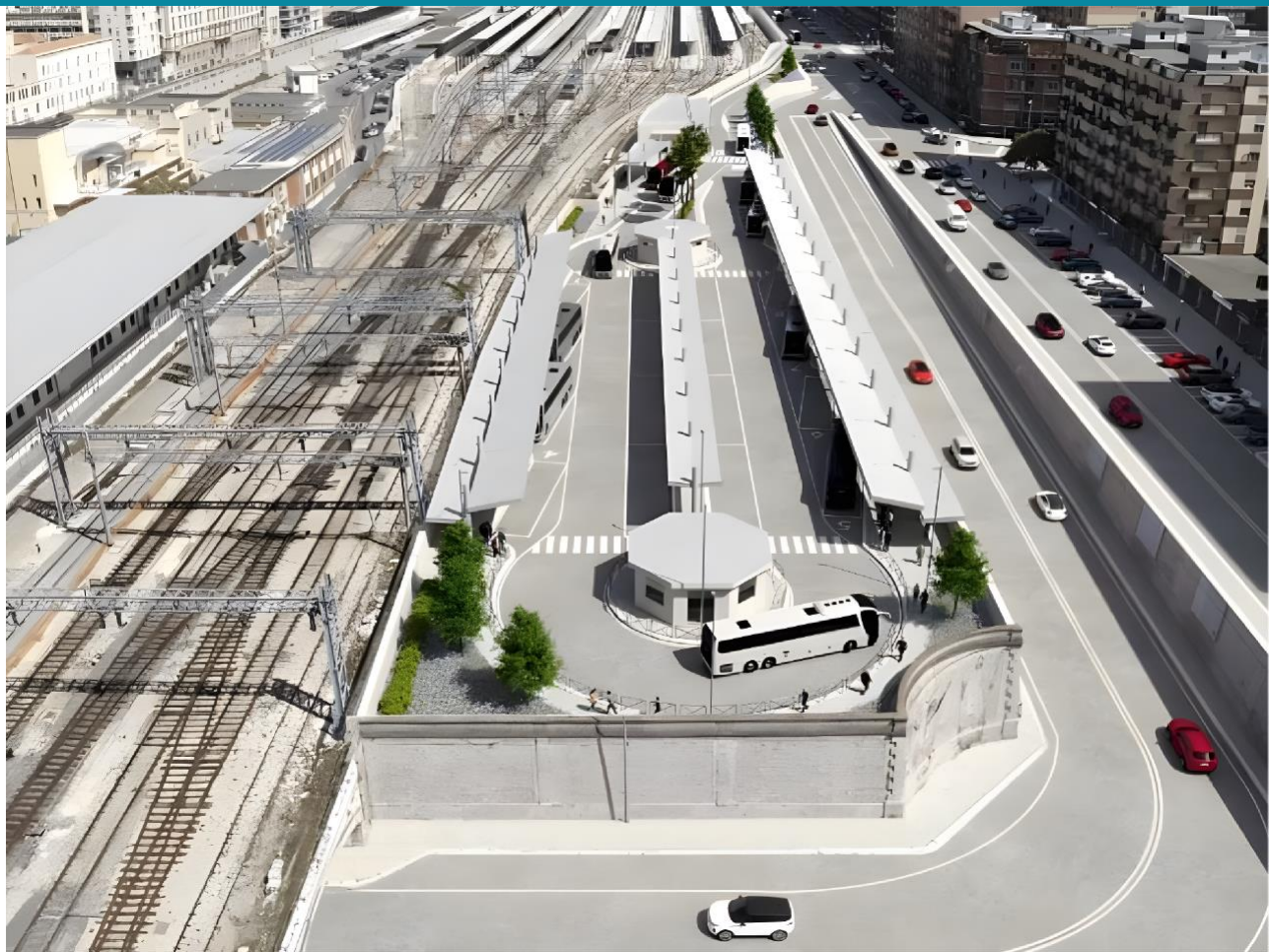
### Infrastrutture di ricarica:

- Adeguamento del deposito di viale Jacobini
- Realizzazione di un centro ricarica in via Mitolo



## Trasporto pubblico extraurbano

- **Terminal bus di via Capruzzi** Grandi Stazioni Rail sta realizzando un nuovo Terminal Bus, di proprietà RFI, lungo Via Giuseppe Capruzzi, corrispondente alla dismessa area delle ex “**Officine Rialzo**” destinato ad ospitare le fermate del trasporto extraurbano. Nell’ambito dello stesso intervento è stato completato l’adeguamento della percorrenza pedonale lungo **Via Capruzzi**, in fregio al confine della proprietà ferroviaria, con una **pensilina** di protezione fino alla nuova Palazzina Servizi FS ed una **nuova rotonda stradale** in corrispondenza dell’incrocio tra Via Giuseppe Capruzzi e Via Giulio Petroni.
- **Aggiornamento del Piano Triennale dei Servizi di trasporto pubblico locale (PTS) 2024-2026 Regione Puglia**  
Adeguamento delle linee e fermate del trasporto extraurbano al BRT ed al nuovo TPL urbano





# Intermodalità e Multimodalità



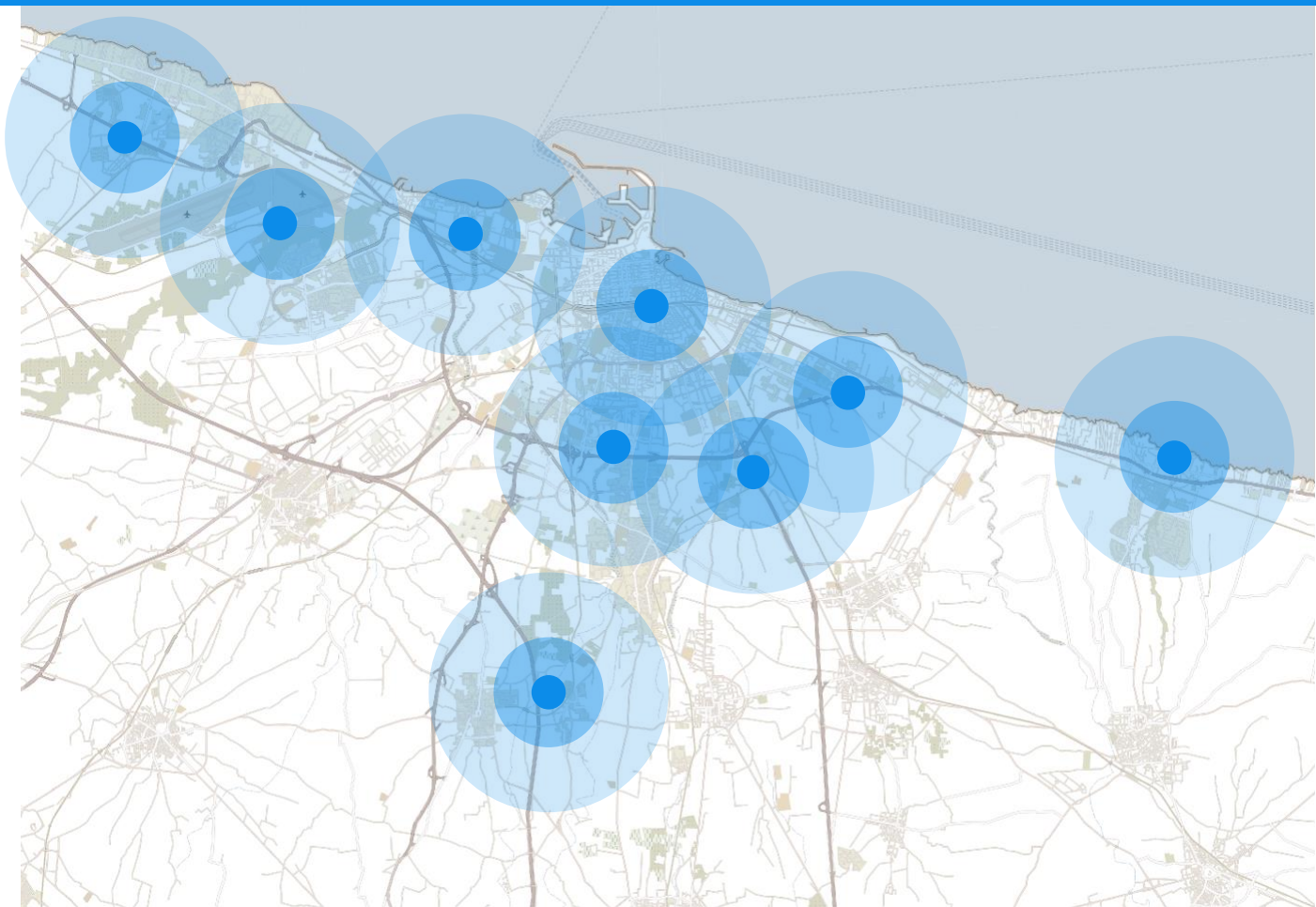
## Intermodalità

L'obiettivo è quello di ampliare agli utenti della città di Bari l'offerta di possibili alternative all'utilizzo del mezzo privato.

Si chiude così il cerchio di tutte le politiche di mobilità sostenibile consentendo l'intermodalità.

Presso i nodi intermodali sarà possibile fare scambio:

- auto-bus
- bus-bus (tra urbano ed extraurbano)
- gomma-ferro
- sharing (bicicletta, car, scooter, monopattino)
- fermate del car pooling
- velostazioni
- trasporto merci
- ritiro consegne





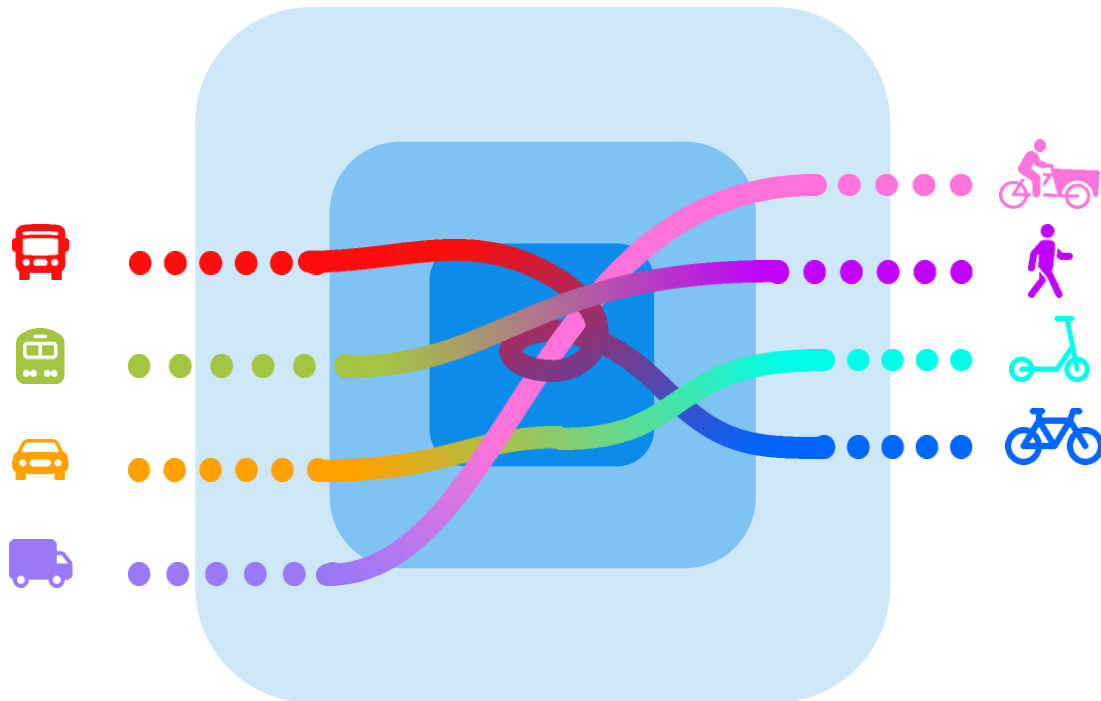
## Intermodalità

L'obiettivo è quello di ampliare agli utenti della città di Bari l'offerta di possibili alternative all'utilizzo del mezzo privato.

Si chiude così il cerchio di tutte le politiche di mobilità sostenibile consentendo l'intermodalità.

Presso i nodi intermodali sarà possibile fare scambio:

- auto-bus
- bus-bus (tra urbano ed extraurbano)
- gomma-ferro
- sharing (bici, scooter, monopattino)
- fermate del car pooling
- velostazioni
- trasporto merci
- ritiro consegne





## Multimodalità

L'offerta sarà sempre più orientata alla multimodalità e quindi in maniera diffusa nella città sarà possibile compiere un itinerario, anche in ottica **MAAS**, che contempi più di un mezzo per raggiungere contemporaneamente un vantaggio in termini di tempo, costi, sostenibilità e diminuzione del traffico ad esempio:

- Un pendolare utilizza il treno per il tragitto principale e una bicicletta per l'ultimo miglio verso il lavoro.
- Un turista prende un autobus per arrivare alla stazione ferroviaria, quindi un treno per spostarsi in una città vicina e infine una corsa in taxi per raggiungere la destinazione finale.
- Un cittadino raggiunge il centro dalla periferia con il bike sharing e rientra a casa con l'autobus perché nel frattempo è cambiato il meteo.

