



**Incontro con il Partenariato Economico
Tavolo Tecnico dell'Area Logistica Integrata Sistema Pugliese
e Lucano**

Taranto, 16 maggio 2017

L'Area Logistica Integrata del sistema Pugliese e Lucano

L'Area Logistica Integrata del sistema Pugliese e Lucano è stata definita da un Accordo sottoscritto il 14.09.2016 tra Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, Regioni Puglia e Basilicata, Autorità dei porti pugliesi, RFI ed Agenzia della Coesione Territoriale, per individuare e sviluppare una proposta di strategia unitaria operativa nell'ambito dei programmi comunitari nazionali (PON 2014-20) e regionali (POR 2014-20), nell'ambito del *Connecting Europe Facility*, nonché nell'ambito dei fondi nazionali (principalmente *Fondo per lo Sviluppo e la Coesione*).

Le risorse sono quelle destinate allo sviluppo dei porti e delle aree logistiche. Lo scopo principale è quello di focalizzare al meglio eventuali esigenze di programmazione territoriale in un'ottica di sviluppo di sistema e di rete.

L'Area Logistica Integrata comprende tutti i porti commerciali e le aree retroportuali e logistiche principali di Puglia e Basilicata. La sottoscrizione dell'Accordo ha dato vita ad un "Tavolo Tecnico locale" partecipato da rappresentanti degli Enti sottoscrittori che, col contributo di «esperti» in materia di logistica, trasporti e industria regionale, ha avviato lo studio e la scrittura di un «Documento di proposta e sviluppo» per l'ALI Puglia e Basilicata.

Molta attenzione è stata posta al confronto partenariale tra soggetti beneficiari, *stakeholder*, pubblici e privati per costruire e focalizzare una strategia condivisa tra le parti e per migliorare la conoscenza del territorio e le potenzialità che esso può esprimere e, nel contempo, individuare monitorare e condividere gli interventi prioritari di sviluppo.

Gli studi ed i confronti avuti evidenziano, per lo sviluppo dell'area regionale, le priorità degli investimenti pubblici per i progetti finalizzati al potenziamento della rete strategica ferroviaria, portuale e stradale per superare le strozzature e migliorare le connessioni della Regione con le principali direttrici nazionali e internazionali.

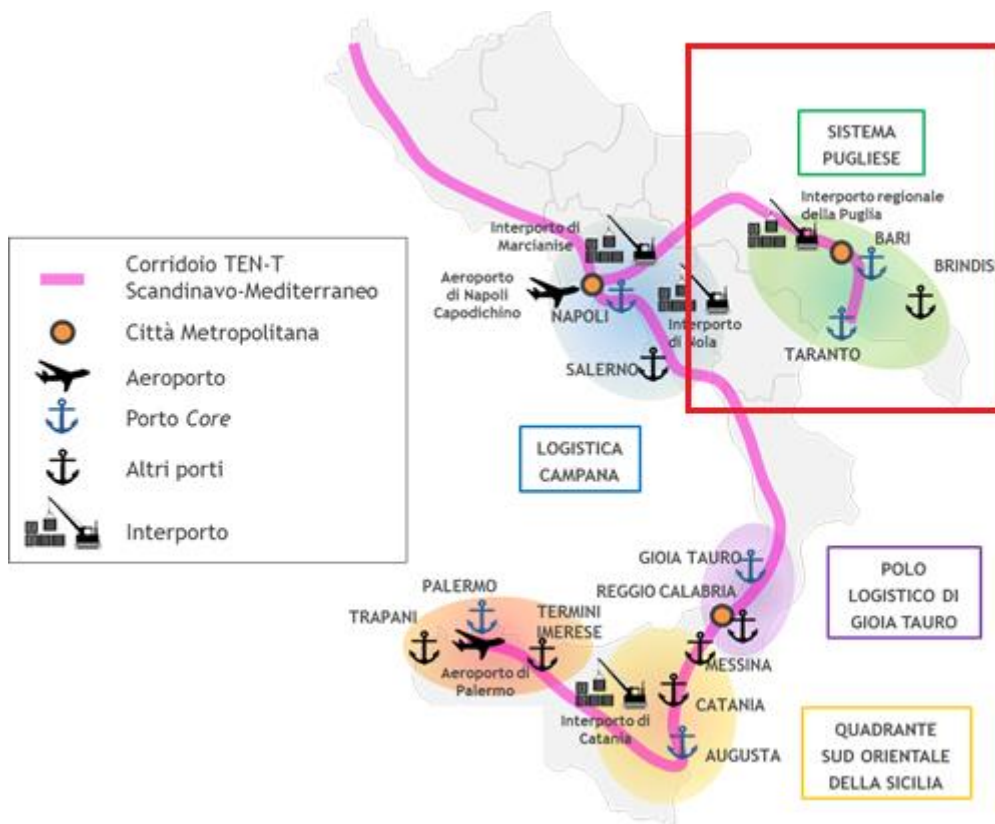
- Priorità alla A/V A/C ferroviaria Napoli-Bari-Taranto, alla dorsale Adriatica, alla tratta Taranto-Gioia Tauro;

- Priorità alle «grandi opere» portuali necessarie al funzionamento (dragaggi, collegamenti di ultimo miglio stradale e ferroviario, miglioramento delle strutture di protezione) e attenzione all'adeguamento dei servizi di controllo, dogana, imbarco/sbarco, sempre più allargati a tutto il sistema portuale.

Nodo fondamentale per accedere ai finanziamenti è la necessità di addivenire a progetti maturi.

Per le aree logistiche in generale (interporti, porti e retroporti) l'invito a proporre progetti per favorire l'investimento privato in affiancamento all'investimento pubblico e rendere efficace l'azione di sistema promossa dai Piani Operativi.

Documento di Programmazione Strategica Proposta preliminare strategia integrata- abstract



Le aree Logistiche Integrate delle Regioni "Obiettivo Convergenza" e quella del sistema Pugliese-Lucano

Il Sistema Portuale

L'Area Logistica Integrata del sistema Pugliese e Lucano, ha come attori istituzionali il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'Agenzia per la Coesione Territoriale, la Regione Puglia, la Regione Basilicata, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio e il concessionario della Rete Ferroviaria Nazionale RFI.

La scelta di estendere l'area di interesse anche alla Regione Basilicata è conseguente alla considerazione oggettiva che le economie delle due regioni sono tradizionalmente complementari con una separazione amministrativa che non trova corrispondenza nella realtà pratica. Di più, nel recente passato sono stati sottoscritti anche degli accordi formali tra la Regione Basilicata e l'Autorità Portuale di Taranto per sviluppare politiche di sostegno all'utilizzo dello scalo tarantino da parte delle aziende lucane.

Con l'Accordo di Adesione all'ALI del Sistema Pugliese e Lucano si è costituito il Tavolo Locale, coordinato dai porti "core" Bari e Taranto (future sedi di Autorità di Sistema Portuale), che sarà l'unico abilitato ad avanzare proposte motivate di investimenti da sottoporre al Tavolo Centrale di Coordinamento Ministeriale, caratterizzato dalla presenza delle Autorità di Gestione dei diversi Piani Operativi, ed in particolare da finanziare sul Programma Operativo Nazionale PON Infrastrutture & Reti 2014/2020.

Uno degli strumenti di lavoro decisi dal Tavolo locale è l'attivazione del confronto tra le Istituzioni rappresentate e gli operatori dei trasporti (stradali, ferroviari e aeroportuali) e quelli della logistica, al fine di definire una strategia complessiva di sviluppo a valle di una approfondita e condivisa valutazione della coerenza delle proposte in campo con le linee di azione e gli obiettivi specifici dei vari P.O.

Si procederà, successivamente alla sottoscrizione di uno o più Accordi di Programma Quadro nei quali far convergere le diverse progettualità afferenti ai suddetti PO e ad eventuali altri Fondi di copertura, privati inclusi.

Preliminarmente alla definizione del documento finale di sviluppo e di proposte dell'Area Logistica Integrata, è stato costruito il Quadro Conoscitivo dell'area di riferimento, racchiudendo tutti i contributi offerti dai rappresentati al Tavolo Locale che hanno condiviso i propri programmi di sviluppo e i piani di offerta e di servizi.

Nel documento si descrive l'attuale assetto territoriale dell'area di riferimento, si analizza il sistema attuale dei trasporti, il tessuto produttivo del cluster logistico e la dotazione infrastrutturale esistente.

Dalla valutazione del Quadro Conoscitivo si comprende che nell'ambito del disegno strategico infrastrutturale e multimodale che si realizzerà con il progetto ALI, bisognerà migliorare i collegamenti fra i nodi ferroviari, gli scali portuali, gli interporti, le piattaforme logistiche e i vari cluster manifatturieri delle due regioni, avendo peraltro ben presente che per evidenti preesistenze geografiche e infrastrutturali esse potrebbero essere chiamate a rappresentare una delle cerniere forti dei collegamenti fra Europa e Mediterraneo.

Documento di Programmazione Strategica Proposta preliminare strategia integrata- abstract

Perché questa grande prospettiva si rafforzi con positive ricadute economiche e occupazionali sarà necessario:

- che i sistemi produttivi delle due regioni formino ulteriormente le loro esportazioni via nave e ferrovia;
- che si favoriscano tramite i porti e il sistema di trasporto multimodale pugliese nuovi e più ampi transiti di merci da e per l'Europa e il Mediterraneo;
- che si intensifichi in un quadro di reciproche convenienze la collaborazione fra gli operatori del trasporto su gomma e quelli del trasporto su ferro che, unendosi, potrebbero anche diventare uno degli stakeholder più forti dei panorami imprenditoriali locali.

Quanto richiamato costituirà parte integrante del progetto per l'ALI-Area logistica integrata di Puglia e Basilicata prevista dal PON Infrastrutture e reti 2014-2020.

Al Quadro Conoscitivo è stato affidato anche il compito di fotografare la situazione attuale di tutti gli interventi infrastrutturali così come previsti dagli strumenti di pianificazione e programmazione degli Enti coinvolti nel Tavolo Locale ed in particolare:

- Piani Operativi Triennali delle Autorità Portuali;
- Patto per la Città Metropolitana di Bari;
- Patto per lo sviluppo della Regione Basilicata;
- Patto per lo sviluppo della Regione Puglia;
- Contratto Istituzionale e di Sviluppo dell'Area di Taranto;
- Programmazione RFI

Gli interventi, elencati nelle tabelle allegate, secondo una scelta assunta al Tavolo Locale, sono suddivisi in "pianificati", "programmati" e "in corso" intendendo per:

- **"pianificati"** quelli previsti nei documenti di programmazione ma non finanziati;
- **"programmati"** quelli finanziati, anche parzialmente, ma non ancora avviati;
- **"in corso"** quelli con finanziamento completamente disponibile e lavori in fase di realizzazione.

Partendo dal Quadro Conoscitivo e a valle di un'attività di ascolto e confronto con il mondo delle imprese e degli operatori della logistica, il secondo *step* del Tavolo Locale sarà quello di definire il quadro complessivo delle esigenze, costruire lo scenario di Sistema per l'ALI e individuare in una visione strategica integrata gli interventi prioritari.

Le proposte di investimento da avanzare al Tavolo Centrale di Coordinamento dovranno, quindi, essere coerenti con gli obiettivi dell'Accordo di Partenariato (principalmente l'OT7) finanziabili con i programmi operativi FESR-FSE 2014-2020 e con gli obiettivi condivisi di sviluppo delle regioni su cui insiste l'Area Logistica Integrata del Sistema Pugliese e Lucano, nonché rispondere concretamente alle esigenze manifestate dagli operatori del tessuto produttivo e dagli operatori della logistica.

Documento di Programmazione Strategica Proposta preliminare strategia integrata- abstract

La *mission* dell'ALI è, in definitiva, quella di favorire le reti di specializzazione e collaborazione, indicare le sinergie realizzabili e valutare la messa a sistema con il PON delle azioni prioritarie previste nei POR Puglia e Basilicata.

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Ionio (Taranto)

Il porto di Taranto è tra i primi scali comunitari intermodali di rilevanza internazionale (Porto Core) che trova anche nella sua posizione geografica un elemento di rilevanza strategica, essendo il primo porto che si incontra dopo aver attraversato il canale di Suez. Caratterizzato dalla polifunzionalità e dalla suddivisione degli ormeggi in relazione ai diversi settori produttivi, può giocare un ruolo di rilievo sul piano commerciale, industriale e petrolifero. Il porto può contare su una lunghezza totale delle banchine pari a circa 10 km e su un ambito portuale che si estende su circa 3.250.000 mq.

Quanto all'accessibilità, il porto – caratterizzato da una prossimità al centro urbano ma allo stesso tempo da una indipendenza totale quanto all'accessibilità viaria e quindi senza fenomeni di colli di bottiglia diretti o indiretti - è dotato di efficienti collegamenti intermodali che possono consentire il rapido inoltro delle merci via strada e/o via ferrovia lungo la dorsale adriatica verso destinazioni del Centro/Nord Italia e/o Centro/Nord Europa ed in collegamento con le direttrici Napoli-Bari-Taranto, Potenza-Napoli, Brindisi-Lecce e Reggio Calabria. L'offerta di servizi intermodali è infine completata dalla presenza degli scali aeroportuali di Bari e Brindisi (rispettivamente a 90 e 75 km di distanza) e dallo scalo aeroportuale di Grottaglie - classificato dalla Regione Puglia quale aeroporto "cargo" - situato a circa 20 km dal porto e ad esso direttamente collegato da efficienti collegamenti stradali.

Pianificazione Strategica. Negli ultimi anni, il porto di Taranto ha risentito degli effetti negativi della crisi internazionale, oltre che delle problematiche ambientali e produttive dell'ILVA e dell'abbandono del Terminal Contenitori da parte di Evergreen, facendo registrare un drastico calo dei traffici.

Nonostante tale situazione contingente, la dotazione infrastrutturale del porto, l'assenza completa di colli di bottiglia, la forte vocazione intermodale e logistica hanno consentito, in questi ultimi anni, una più efficace riprogrammazione delle opere in fase di realizzazione, in linea con gli obiettivi strategici e i documenti programmatici del Governo e dell'Unione Europea. Il porto di Taranto, infatti, è stato individuato come elemento centrale dell'*accessibilità da e per l'Europa e il Mediterraneo*¹ (nodo terminale stradale/ferroviario/marittimo del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo che parte da Helsinki e termina a La Valletta, riconoscendone, pertanto il ruolo cardine nel trasporto intermodale). In tale ottica, pertanto, in questi ultimi anni si è dato notevole impulso alla *valorizzazione delle infrastrutture esistenti*² con interventi di manutenzione profonda e al completamento delle infrastrutture in corso di realizzazione.

Altro filone di rilievo strategico, soprattutto lato servizi intermodali, è quello relativo alla collaborazione con RFI, nell'ambito della quale si è intervenuti al fine di potenziare i collegamenti

¹ Cfr. Uno degli obiettivi strategici riportati nell'Allegato al DEF 2017.

² Cfr. Anche in questo caso, si fa riferimento a una delle strategie di "Connettere l'Italia" relative alla "Valorizzazione del patrimonio esistente".

Documento di Programmazione Strategica Proposta preliminare strategia integrata- abstract

ferroviari presenti in porto e raggiungere gli standard europei di costituzione dei treni da 750 mt³. Ciò anche al fine di creare corridoi efficienti e *green* in grado di attuare una più spinta mitigazione degli impatti ambientali.

Particolare attenzione è stata data anche allo sviluppo dell'intermodalità ed all'offerta infrastrutturale legata alla logistica che ha potuto contare, ad esempio, sul completamento di una piattaforma logistica in ambito portuale – a ridosso del IV Sporgente – dalla superficie complessiva di 200.000 mq.

Con l'obiettivo di attuare una più ampia diversificazione della produttività dello scalo, l'AdSP è ora concentrata nello sviluppo di nuovi insediamenti, al fine di rendere lo scalo jonico un hub di logistica in grado di disporre di infrastrutture e reti di connessioni destinate ad un utilizzo più razionale ed efficiente di impianti e servizi. Il traffico delle merci, in import o in export, assicurato dalle imprese locali potrebbe dar luogo ad un significativo volume di movimentazione che dovrà essere mantenuto facendo affidamento su un sempre più efficiente complesso di servizi, per una maggiore competitività.

Nell'ambito della stessa ottica di diversificazione dei traffici, l'AdSP del Mar Ionio ha pertanto avviato un processo di integrazione tra il porto e il territorio attraverso una riqualificazione del waterfront portuale, supportato da una politica di promozione dello scalo, anche in funzione dello sviluppo del traffico turistico.

Tale obiettivo, condiviso in appositi protocolli d'intesa anche con la Regione Basilicata e la Provincia di Matera – per i quali il porto di Taranto può svolgere il ruolo di gateway dedicato – mira quindi a supportare il posizionamento della città di Matera, che ha ottenuto il riconoscimento di Capitale della Cultura per il 2019, quale destinazione turistica. La città, infatti, si appresta a consolidare il traffico turistico e prevede di giungere nel 2020 un flusso turistico pari a circa 600.000 unità.

Le progettualità infrastrutturali. La pianificazione infrastrutturale del porto di Taranto è in continua evoluzione, in quanto si concretizza come reale prospettiva - a medio e lungo termine - di realizzazione delle opportunità che lo scalo mette a disposizione dello sviluppo delle attività commerciali e dell'economia del territorio rafforzando, così, il proprio ruolo di *hub* logistico intermodale.

Attualmente, il quadro complessivo degli interventi infrastrutturali relativi al porto di Taranto include interventi in corso per un ammontare totale di € 404.755.000, interventi programmati per un ammontare totale di € 84.850.000 e interventi pianificati per un ammontare totale di € 351.000.000.

Gli interventi in corso di realizzazione rispondono prioritariamente ad esigenze di miglioramento dell'accessibilità marittima, di sostenibilità ambientale del porto, di impulso alla logistica, di intermodalità con specifici adeguamenti di ultimo/penultimo miglio ferroviario per la connessione del porto alla rete nazionale. Trattasi di interventi diretti e connessi alla banchina del Molo Polisetoriale, ossia: la riqualificazione e ammodernamento della banchina, la riqualificazione della banchina e dei piazzali in radice del Molo (adeguamento terminal rinfuse), il dragaggio di 2,3 Mmc di

³ Lo sviluppo di tali infrastrutture tende a rispettare gli obiettivi del Libro Bianco europeo che, nell'ottica di ottenere un sistema di trasporto competitivo e sostenibile, ha previsto che, entro il 2030, il 30% del trasporto di merci su strada per tragitti superiori ai 300 km dovrà passare ad altre modalità di trasporto quali la ferrovia o il trasporto per vie navigabili.

Documento di Programmazione Strategica Proposta preliminare strategia integrata- abstract

sedimenti e la realizzazione del I lotto della cassa di colmata per l'ampliamento del V Sporgente. Ad essi si aggiungono interventi connessi al Progetto Piastra Portuale del porto di Taranto e alla realizzazione del Centro Servizi Polivalente sul Molo S. Cataldo.

Gli *interventi programmati*, invece, mirano prioritariamente alla valorizzazione del waterfront e del rapporto porto-città con adeguamento dei servizi croceristici e passeggeri, alla sostenibilità ambientale ed alla manutenzione dei beni del patrimonio demaniale. A tale fine, sono stati programmati interventi di rettifica, allargamento ed adeguamento strutturale della banchina di levante del Molo S. Cataldo e della Calata 1, di ricostruzione dell'impalcato in c.a.p. della testata del Molo medesimo, di realizzazione degli edifici per le sistemazioni logistiche, di rimozione dell'esistente hot spot al Varco Nord, di realizzazione di una nuova diga foranea (I lotto – tratto di ponente) e di manutenzione della rete di raccolta e collettamento delle acque di pioggia nelle aree comuni del porto.

Gli *interventi pianificati*, infine, rispondono ad esigenze di futura manutenzione del porto, di miglioramento della sostenibilità ambientale delle aree portuali, di accessibilità marittima di tutte le banchine del porto, di maggiore protezione di alcune banchine dagli eventi connessi al moto ondoso, di sviluppo di efficienti infrastrutture e servizi di digitalizzazione e ICT a servizio dell'intera catena logistica. Le opere riguardano, pertanto, la realizzazione del II lotto della vasca di colma al V Sporgente, la realizzazione di un Distripark Taranto, le opere di dragaggio per la manutenzione dei fondali dei moli del porto in rada, la realizzazione di un parcheggio seminterrato alla radice del Molo S. Cataldo, la realizzazione del nuovo varco Est e riqualificazione della Darsena Taranto e, infine, la realizzazione del Taranto Port Community System a supporto dell'interoperabilità con il sistema logistico regionale, nazionale e globale.

Le priorità dell'ADSP del Mar Ionio nell'ambito dell'ALI. Con l'Accordo di Adesione all'ALI del Sistema Pugliese e Lucano, il porto di Taranto ha presentato le proprie proposte di investimento da presentare al Tavolo Centrale di Coordinamento Ministeriale, per un possibile finanziamento a valere sul Programma Operativo Nazionale PON Infrastrutture & Reti 2014/2020.

Tra le proposte presentate, i primi due interventi rientrano tra le finalità di bonifica ambientale e manutenzione del patrimonio demaniale oltre che di miglioramento della accessibilità marittima finalizzata ad accogliere le navi di ultima generazione.

Il primo dei cinque interventi prevede la *riqualificazione del Molo Polisettoriale con ammodernamento della banchina di ormeggio* tramite la realizzazione di un impalcato su pali, affiancato all'esistente linea di cassoni, la salvaguardia della stabilità delle strutture a cassoni esistenti – al fine di consentire il successivo approfondimento dei fondali – e la realizzazione delle vie di corsa a servizio delle gru di banchina di ultima generazione (con intervento fino alla 24° fila e possibilità di movimentazione contemporanea di 4 container da 20 piedi per volta). L'opera risulta necessaria ai fini del preventivo consolidamento della banchina che consenta di poter effettuare le connesse attività di dragaggio.

Il secondo intervento prevede il sopra citato *dragaggio* della darsena, del cerchio di evoluzione e dell'imboccatura *del Molo Polisettoriale* e la realizzazione di un primo lotto funzionale della cassa di colmata per una capacità di circa 2,3Mm³, in ampliamento al V sporgente del Porto di Taranto, in cui saranno conferiti i sedimenti dragati. I lavori di dragaggio consentiranno l'accoglimento delle navi di

Documento di Programmazione Strategica Proposta preliminare strategia integrata- abstract

ultima generazione attraverso il raggiungimento della profondità di -16,50m, per consentire l'attracco di porta container fino a 18.000 TEUS rispetto a quelle attuali da 8.000 TEUS. L'intervento, che prevede un investimento complessivo di 83M€, è attualmente in fase di esecuzione.

Il terzo intervento prevede la *messa in sicurezza e bonifica della falda in area ex Yard Belleli* – Il lotto, con obiettivi di bonifica e protezione dell'acqua di falda e di riutilizzo industriale dell'area stessa. L'AdSP potrà affidare una concessione pluriennale per lo svolgimento di attività produttive ponendo a base di gara il progetto di fattibilità, mediante pubblicazione di un bando finalizzato alla presentazione di offerte che contemplino l'utilizzo di risorse totalmente o parzialmente a carico dei soggetti proponenti (*project financing*).

Il quarto intervento prevede la realizzazione della *diga foranea del porto fuori rada* (tratto di ponente), considerata opera necessaria per migliorare la protezione dai fenomeni meteomarinari avversi delle opere inserite nel PRP, ivi incluse le banchine del Molo Polisetoriale, oltre che per il rilancio dei traffici del porto di Taranto. L'intervento è stato suddiviso in due lotti funzionali. Il tratto di ponente, che presenta una lunghezza di 500 m, può contare sulla disponibilità del progetto definitivo. Attualmente è invece in corso l'affidamento della progettazione esecutiva, della Direzione dei lavori e del coordinamento della sicurezza.

Il quinto intervento - *Taranto Port Community System* - si inserisce, invece, in un più generale obiettivo di digitalizzazione ed efficientamento della catena logistica. La realizzazione del PCS del porto di Taranto, infatti, mira a costruire un *digital port* in grado di fornire informazioni real-time di ogni processo al fine di controllarne l'efficienza, che sviluppi modelli ottimali al fine di migliorare i processi di *decision-making*.

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli)

I porti della Puglia adriatica rappresentano da sempre uno degli avamposti italiani verso oriente in ragione della favorevole posizione geografica e delle antiche tradizioni delle sue marinerie. Intorno ai porti di Brindisi, Bari, Manfredonia, Barletta e Monopoli si è sviluppato un sistema economico e produttivo che ha esaltato, soprattutto negli ultimi anni, la funzione gateway degli scali consentendo l'imbarco/sbarco sia di materie prime per il settore industriale e manifatturiero che di prodotti finiti destinati all'esportazione verso il resto del mondo.

Il porto di Bari costituisce collegamenti *feeder* regolari con i porti di Gioia Tauro, Pireo, Damietta/Port Said mentre il Porto di Brindisi ha sviluppato un forte specializzazione nei collegamenti *ferries* ro-ro e ro-pax nel segmento delle Autostrade del Mare sulla direttrice nord-sud che collega l'Alto Adriatico alla Sicilia.

Entrambi i porti inoltre costituiscono i principali scali di riferimento per i collegamenti ro-pax con l'Albania, grazie alle linee con Durazzo e Valona, oltre che con la Grecia e le sue isole dello Ionio soprattutto nel periodo estivo a supporto dei flussi turistici transfrontalieri.

Il Porto di Brindisi, inoltre, ha un ruolo molto importante a supporto delle attività industriali e di produzione energetica del Salento mentre quello di Bari è il principale scalo di granaglie del sud Italia.

Documento di Programmazione Strategica Proposta preliminare strategia integrata- abstract

I porti di Manfredonia, Barletta e Monopoli specializzati in rinfuse liquide, solide ed impiantistica.

L'intero sistema produttivo pugliese delle province di Lecce, Brindisi, Bari, Barletta-Andria-Trani e Foggia costituisce il bacino di riferimento naturale dei porti dell'AdSP del Basso Adriatico con dati macroeconomici che esaltano la propensione all'internazionalizzazione delle aziende favorendo in particolare le esportazioni.

Tutti i porti del sistema sono sufficientemente infrastrutturati anche se necessitano di interventi di riqualificazione e potenziamento che consentano di migliorarne l'accessibilità sia da mare che da terra ottimizzando la loro utilizzazione ed elevando la qualità dei servizi anche per effetto delle economie di scala innescabili.

Particolare attenzione occorre porgere all'integrazione terrestre con la rete ferroviaria al fine da intercettare traffici sulla lunga percorrenza che all'attualità utilizzano soprattutto il sistema stradale costituito dalla dorsale autostradale adriatica che collega Lecce, Brindisi, Bari, Foggia con il nord Italia ma anche quella verso Napoli, Roma, Firenze.

Il posizionamento geografico dei porti, la presenza di un sistema economico vivace, la spinta all'innovazione ed alla alta formazione operata dalle Università Pugliesi sono elementi che possono costituire una base di partenza significativa per l'attrazione di investitori, soprattutto stranieri, orientati ad insediare produzioni finalizzate ai mercati in espansione del Mediterraneo meridionale ed orientale.

In tale prospettiva appare molto utile avviare, d'intesa con le Istituzioni regionali, nazionali e comunitarie politiche che consentano:

-l'estensione dei retroporti di Bari, Brindisi e Manfredonia sfruttando le vicine, quando non limitrofe, aree dei consorzi ASI che dovrebbero essere ricondotte, almeno dal punto di vista della pianificazione strategica, nell'ambito delle competenze del Piano Regolatore di Sistema Portuale;

-l'attivazione delle Zone Economiche Speciali in aree prossime ai porti di Bari, Brindisi e Manfredonia al fine di attrarre investitori, soprattutto internazionali, interessati all'insediamento di nuovi impianti produttivi alla luce dei possibili incentivi di carattere doganale e fiscale concedibili, ma anche per ulteriori agevolazioni che potrebbero essere messe a disposizione, quali, in particolare, quelle infrastrutturali, finanziarie e dei servizi, oltre a quelle amministrative ed alle semplificazioni.

Le priorità dell'ADSP del Mar Adriatico Meridionale nell'ambito dell'ALI. In estrema sintesi e distinguendo tra interventi in corso d'esecuzione e già programmati ed interventi pianificati ma da finanziare se ne elencano i principali:

Descrizione	Costo intervento
Interventi pianificati – Priorità a breve termine	
Bari - Intervento di movimentazione dei sedimenti all'interno del bacino portuale.	€ 2.500.000,00
Brindisi - Dragaggio Canale Accesso	€ 5.048.000,00
Brindisi - Dragaggio Costa Morena	€ 4.816.000,00

Documento di Programmazione Strategica Proposta preliminare strategia integrata- abstract

Brindisi - Dragaggio banchina Dogana e Carbonifera	€ 530.000,00
Brindisi – Dragaggio S. Apollinare	€ 6.136.000,00
Manfredonia - Lavori di manutenzione dei fondali nel porto commerciale per il ripristino delle quote preesistenti.	€ 5.200.000,00
Barletta - Lavori di manutenzione dei fondali nei pressi dell'imboccatura del porto per il ripristino delle quote preesistenti	€ 2.800.000,00
Monopoli - Lavori di escavo finalizzati all'approfondimento dei fondali	€ 5.000.000,00
Porti del Sistema - Evoluzione del PCS GAIA a supporto dell'interoperabilità con il sistema logistico regionale, nazionale e globale - Realizzazione Sportello Unico Amministrativo su piattaforma informatica interoperabile con PCS GAIA, con Sportello Unico dei Controlli e con i SUAP dei Comuni.	€ 5.000.000,00
Interventi pianificati – Priorità a medio/lungo termine	
Bari - Asse di collegamento diretto del porto di Bari con la viabilità extraurbana e autostradale: "La Camionale"	€ 210.000.000,00
Bari - Lavori di riqualificazione banchine e fondali delle darsene destinate a traghetti, ro-ro, autostrade del mare e cargo	€ 55.500.000,00
Brindisi - Realizzazione nuovo pontile gasiero ed adeguamento molo "Polimeri" (pontile Enichem)	€ 25.000.000,00
Brindisi - Lavori di realizzazione del molo di sottoflutto mediante scogliera soffolta tra le isole Pedagne del porto esterno	€ 3.000.000,00
Barletta - Prolungamento di entrambi i moli foranei ed approfondimento dei fondali secondo le previsioni del P.R.P. vigente	€ 20.000.000,00
Manfredonia - Interventi di straordinaria manutenzione del bacino alti fondali	€ 56.300.000,00
Manfredonia - Dragaggio del bacino alti fondali	€ 10.000.000,00
Interventi programmati	
Bari - Lavori di adeguamento della Stazione Marittima Passeggeri	€ 1.250.000,00
Bari - Lavori di adeguamento della viabilità interna	€ 972.350,00
Barletta - Lavori di manutenzione dei fondali nei pressi dell'imboccatura del porto per il ripristino delle quote preesistenti	€ 2.800.000,00
Interventi in corso	
Bari - Lavori di completamento delle strutture portuali nell'area "Pizzoli-Marisabella" secondo le previsioni del piano regolatore portuale (Intervento a cura Provveditorato OO.PP.)	€ 42.258.046,34

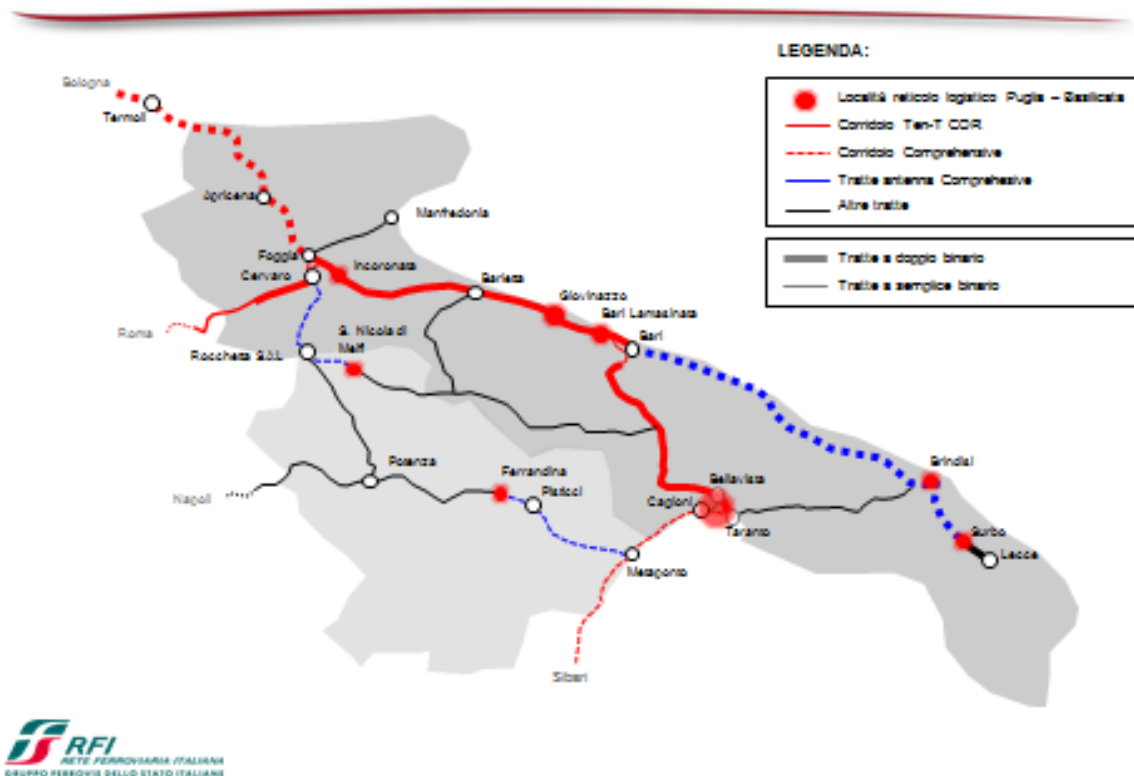
Documento di Programmazione Strategica Proposta preliminare strategia integrata- abstract

La Rete Ferroviaria delle aree logistiche di Puglia e Basilicata

Le politiche del Governo in accordo con le politiche comunitarie prevedono un incremento del traffico ferroviario a scapito di quello stradale con l'obiettivo di acquisire entro il 2030 una quota del 30% ed entro il 2050 una quota del 50%; c'è da chiedersi quali siano le criticità che dal punto di vista infrastrutturale ne frenano lo sviluppo.

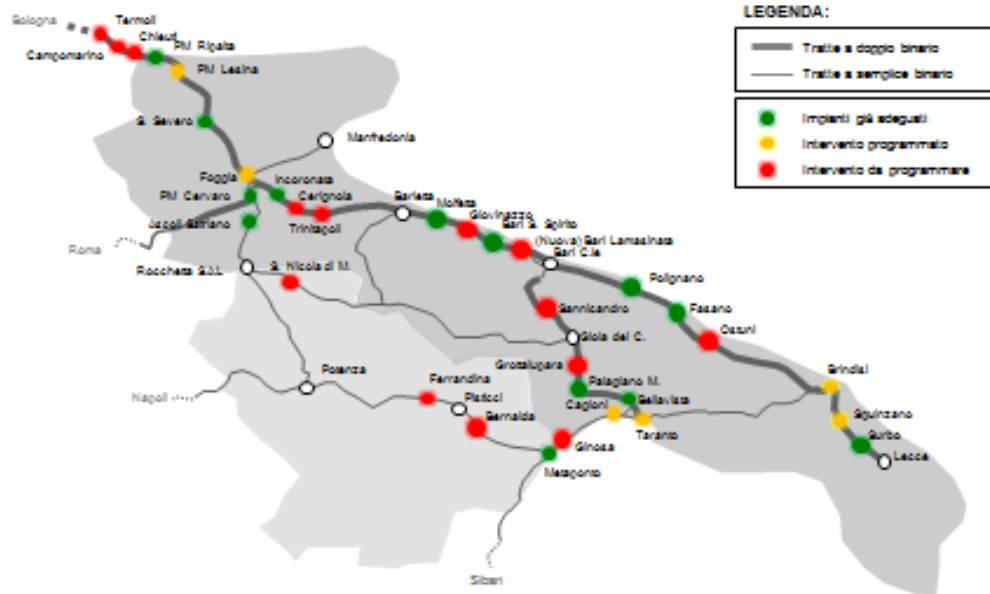
Sulla base della definizione dei corridoi Europei TEN-T di interesse del territorio, nonché della rete di adduzione (individuata nel documento ALI ed avente il compito di servire tutto il reticolo logistico di Puglia e Basilicata), sono stati individuati gli interventi necessari atti a superare gli attuali gap infrastrutturali in termini di modulo, peso assiale, sagoma e ultimo miglio negli impianti terminali.

Poli Generatori di Traffico di Puglia e Basilicata

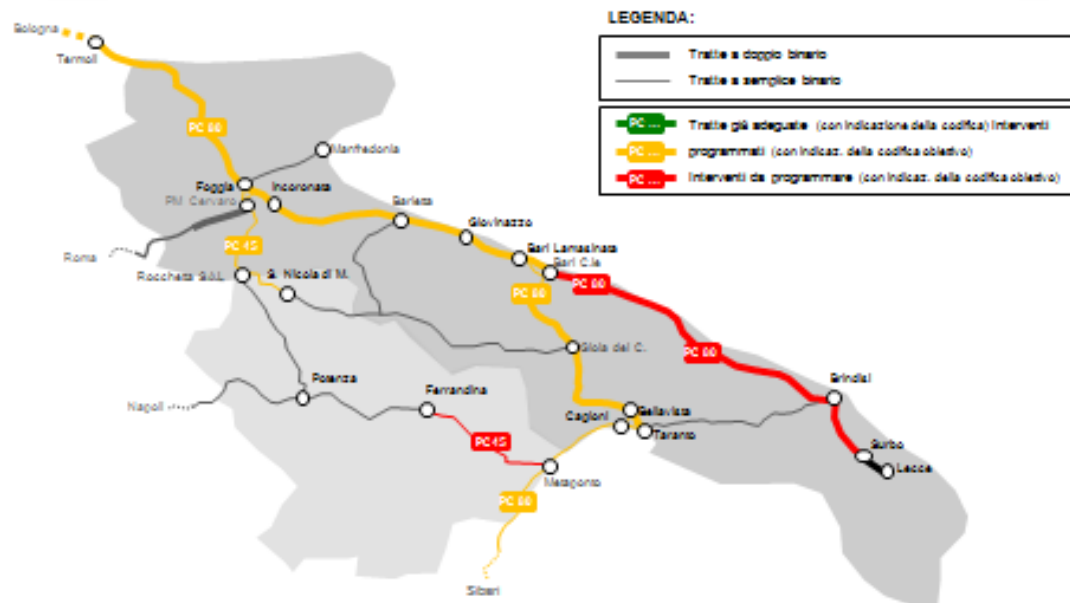


Documento di Programmazione Strategica Proposta preliminare strategia integrata- abstract

Interventi di up-grading del modulo alle esigenze del traffico merci (650m/750m)

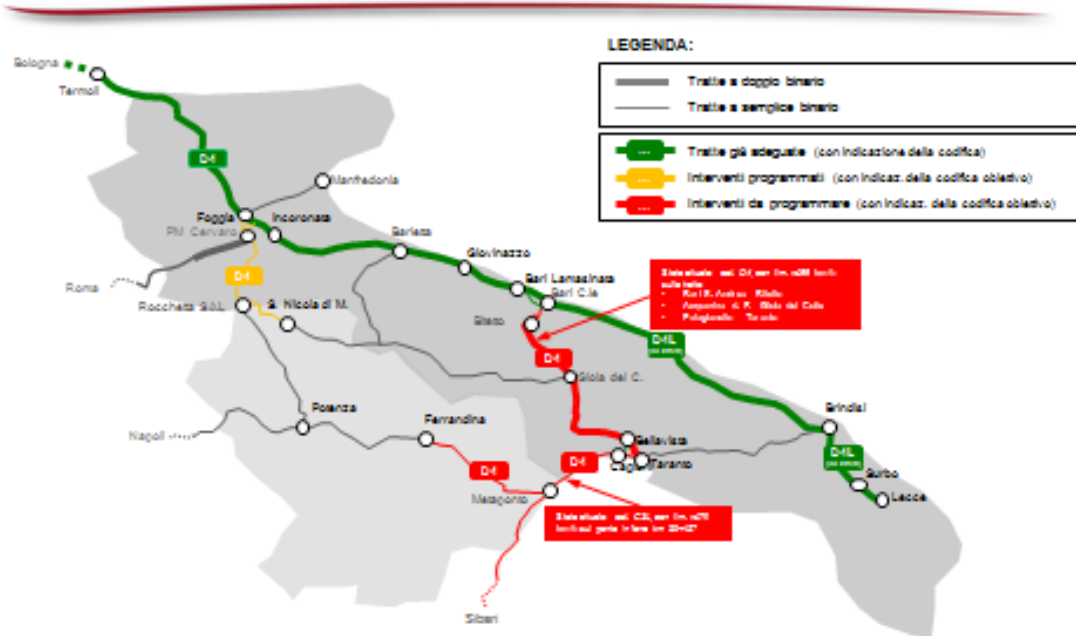


Interventi di adeguamento a sagoma

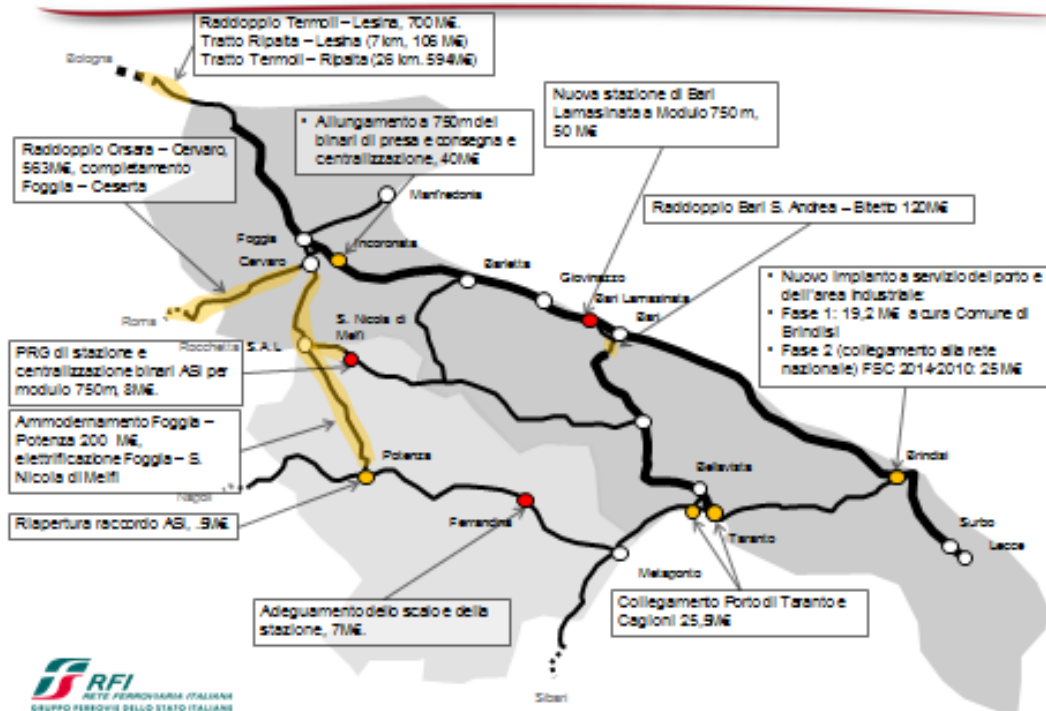


Documento di Programmazione Strategica Proposta preliminare strategia integrata- abstract

Interventi di adeguamento a peso assiale



Investimenti per l'ultimo miglio e grandi progetti



Le aree logistiche di Puglia e Basilicata

Nella prospettiva di migliorare la funzione *gateway* dei porti pugliesi appaiono strategici gli *hub* intermodali già esistenti di Bari Lamasinata (Scalo Ferruccio/Interporto), quello di Foggia Incoronata oltre che quello di che potrebbe nascere intorno al nuovo collegamento con la rete ferroviaria nazionale della banchina di Costa Morena ovest di Brindisi. Un ruolo importante a servizio della regione Basilicata rivestono l'area logistica di Ferrandina nel materano e l'area di Melfi nel potentino.

L'Area di Foggia e di Melfi. Il nodo di Foggia Incoronata, ben collegato dalla viabilità stradale con il Porto di Manfredonia, può consentire di sviluppare una interoperabilità mare/gomma/ferro sia nel settore del traffico convenzionale che di quello intermodale connettendo l'Area a Sviluppo Industriale (ASI) di Foggia con nuovi mercati sia nazionali che esteri.

Con la dismissione del vecchio scalo ferroviario delle FS nella zona industriale dell'Incoronata, la società LOTRAS - qualificato operatore locale nel trasporto strada-ferrovia - ha convertito nella stessa area lo snodo merci del Consorzio ASI in un vasto polo logistico per l'interscambio ferroviario, realizzando una struttura aperta che serve un ampio bacino di utenza e il cui previsto ampliamento è stato già ammesso a finanziamento per 40 milioni nel Patto fra il Governo e la Regione Puglia sottoscritto nel settembre 2016.

In tal modo la piattaforma logistica ferroviaria integrata dell'Incoronata si presenta come elemento di cerniera tra le già preesistenti connessioni: a) coast to coast Tirreno-Adriatico; b) dall'area Nord di Bari; c) dal polo industriale di S.Nicola di Melfi; d) da Benevento in Irpinia; e) dal Molise interno al litorale adriatico. Essa si sviluppa su una superficie complessiva di 200mila metri quadrati, vicino a grandi arterie viarie fra cui l'A14, in prossimità del nuovo casello autostradale Foggia Sud, nonché come base retroportuale e di collegamento con il porto di Manfredonia, gli altri scali pugliesi e con quelli dell'Adriatico centrale e settentrionale.

La piattaforma pertanto da un lato consente di utilizzare la rete ferroviaria - lungo la linea adriatica integrata nei corridoi europei - alle maggiori realtà industriali già insediate nell'agglomerato industriale di Foggia-Incoronata - Barilla, Princes-Mitsubishi, FPT-Cnh, Alenia Aermacchi - e ad altri impianti di medie e grandi dimensioni agroalimentari e dell'automotive localizzati nelle aree di Cerignola, San Severo e Lucera nel Foggiano, a S. Nicola di Melfi in Basilicata, ad Avellino-Pianodardine nella Campania Irpina, e a Termoli sulla costa adriatica nel Molise - e dall'altro si configura come polo di attrazione di nuovi investimenti produttivi provenienti anche da altre zone del Paese e dell'Europa, interessati a localizzarsi in Capitanata che è uno dei maggiori bacini di produzioni agricole d'Italia.

Invece i principali raccordi infrastrutturali fra Puglia e Basilicata si concentrano nel territorio che da Potenza giunge - attraverso il Melfese e il grande polo industriale di S.Nicola di Melfi - al nodo ferroviario di Foggia. Lì sono in corso lavori di elettrificazione della linea ferroviaria Potenza-Melfi-Foggia, oggi servita da trazione diesel.

I nodi di Bari e Brindisi. I nodi di Bari Lamasinata e Brindisi Porto, invece, potranno consentire da un lato di stabilizzare il segmento già significativo di traffico convenzionale ed intermodale ma soprattutto di creare le condizioni per il trasferimento con la ferrovia delle merci su rotabili in imbarco/sbarco dalle navi ro-ro e ro-pax dei porti di Bari e Brindisi. Questa esigenza, particolarmente sentita dagli operatori logistici che operano sulle direttrici Egitto/Turchia/Grecia con l'Italia ed il nord Europa, oggi potrebbe essere soddisfatta, sfruttando l'adeguamento a sagoma PC 80 ormai quasi operativo della intera dorsale adriatica da Bologna a Bari per poi proseguire fino a Taranto e Metaponto estensione del tratto antenna fino a Brindisi, realizzando le opere di terminalizzazione per il carico dei rimorchi sui carri ferroviari e per la formazione delle autostrade viaggianti per le lunghe percorrenze.

La presenza a Bari e Brindisi di due aeroporti internazionali, inoltre, consentirebbe di mettere a disposizione degli operatori anche i collegamenti per il trasferimento degli autisti ed il completamento del viaggio sulle brevi percorrenze costituite dai mercati del centro sud Italia.

L'area portuale e retroportuale di Brindisi, che include il grande agglomerato industriale del Consorzio Asi, sede fra l'altro di impianti energetici, chimici e aeronautici e dell'indotto al loro servizio, potrebbe essere potenziata nelle sue funzioni logistiche intermodali con la realizzazione della Piattaforma Logistica Integrata retroportuale progettata dallo stesso Consorzio Asi e proposta al Ministero delle Infrastrutture e alla Regione per essere inserita nel progetto ALI.

Per tale piattaforma, nella Conferenza di servizi del 27.11.2013 presso il MIT l'Autorità portuale di Brindisi, ora riassorbita nell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico meridionale, esprimendo parere favorevole di massima al progetto, aveva invitato il Consorzio Asi a valutare un'intesa programmatica che contenesse anche la previsione di un utilizzo per la logistica di alcune banchine di competenza della stessa Autorità portuale, a cominciare da quella di Costa Morena Est. In tale direzione pertanto, si è addivenuti in data 25.11.2014 alla sottoscrizione di un protocollo d'intesa fra il Consorzio Asi e l'Autorità portuale. Inoltre RFI, nell'esprimere parere sul progetto, ha riaffermato l'esigenza che il fascio ferroviario della piastra prevista dal Consorzio all'interno della PLIR fosse dotata di binari di modulo 750 metri tali da consentire la lavorazione di treni completi e collegata direttamente alla Stazione elementare in corso di realizzazione da parte del Comune, richiedendo l'aggiornamento delle analisi costi/benefici e del Piano economico-finanziario dell'intero sistema.

L'aeroporto di Grottaglie. Nel contesto dell'area logistica integrata di Puglia e Basilicata un ruolo significativo è chiamato a svolgere anche l'aeroscalo di Grottaglie in provincia di Taranto, già oggi adibito al decollo degli aerei Dreamlifter della Boeing che trasportano due sezioni della fusoliera dell'aereo passeggeri 787 Dreamliner della stessa Boeing, costruite in fibre di carbonio nel grande stabilimento locale dell'Alenia Aermacchi del gruppo Leonardo ex Finmeccanica.

Per lo scalo di Grottaglie operatori del settore sono interessati ad una proposta di attivazione di voli cargo - ma anche per quello di Brindisi già adibito a tali funzioni grazie alla presenza operativa della base ONU per gli interventi umanitari – al servizio delle esportazioni di ortofrutta fresca e di

Documento di Programmazione Strategica Proposta preliminare strategia integrata- abstract

prodotti della pesca commercializzati sui mercati del Nord Italia e del Nord Europa da imprenditori del Sud est Barese, del Brindisino e del Salento.

Previa verifica delle condizioni tecniche di fattibilità e dopo ottenimento delle autorizzazioni necessarie, l'interesse è stato manifestato anche per favorire l'import ed export fra Puglia e regioni limitrofe con i mercati del Nord e Sud America, con estensione in fase successiva ai mercati del Medio Oriente ed Asia. L'insediamento di ulteriori operatori aereo cargo con centri hub anche fuori dalla Puglia consentirebbe un trasporto rapido fra le regioni del Sud Italia e i mercati internazionali, adibendo la struttura logistica pugliese in particolare all'import-export di merci deperibili (ortofrutta, pesce surgelato, prodotti lattiero-caseari, etc.) e realizzando in tal modo un'adeguata "cargo city" in cui attirare, ospitare e concentrare, attraverso un'elevata qualità dei processi gestionali: a) gli operatori che gestirebbero le operazioni di trattamento delle merci in arrivo e in partenza; b) le Autorità di controllo doganale; c) i servizi sanitari di ispezione transfrontaliera. Si sottolinea che tali voli cargo adibiti all'export di prodotti deperibili, al momento sono non esistenti in alcuno degli scali della regione, pur essendo fortemente richiesti da tempo da aziende locali e della Basilicata, leader nella produzione e commercializzazione dei beni alimentari deperibili che fruirebbero con costanza di tale modalità di trasporto per esportare su alcuni grandi mercati internazionali, oggi invece raggiunti prevalentemente con vettori su gomma.

Il Metaponto e l'area di Ferrandina. In particolare, è in fase di valutazione tecnico-amministrativa la realizzazione di un'area di interscambio nell'attuale stazione di Ferrandina per soddisfare le nuove esigenze connesse alla riorganizzazione del sistema di trasporto pubblico regionale in linea con le previsioni del Piano Regionale dei Trasporti 2016-2026, anche in vista dell'attrattività connessa con Matera capitale della cultura europea 2019.

Il Piano Regionale dei Trasporti della Basilicata prevede il completamento del Centro intermodale di Ferrandina e propone di approfondire, tramite uno Studio di Fattibilità, la fattibilità tecnico-economica della realizzazione di una Piastra intermodale retro portuale sempre a Ferrandina da inserire nell'Area Logistica Integrata del porto di Taranto. La Piastra potrebbe contare su una buona accessibilità stradale che, grazie agli interventi inseriti nel Patto di Sviluppo per la Basilicata e nell'APQR, verrebbe ulteriormente migliorata. L'accessibilità ferroviaria richiederebbe invece:

1. interventi di adeguamento su circa 29 Km di linea RFI dalla stazione di Ferrandina alla stazione di Metaponto;
2. interventi in corrispondenza del centro intermodale Perigeo di Ferrandina per potenziare lo scalo intermodale strada-ferrovia, e l'offerta di servizi logistici, anche gomma-gomma.