



*PROVINCIA DI
BRINDISI*



*PROVINCIA DI
LECCE*



*PROVINCIA DI
TARANTO*

PROTOCOLLO DI INTESA

Infrastrutture logistiche e di trasporto: le priorità del “Grande Salento” per la programmazione regionale 2007/2013.

MARZO 2007

Le ragioni dell' intesa istituzionale tra la Regione Puglia e le Province di Lecce, Brindisi e Taranto.

- **Il Progetto del “Grande Salento”**

Il progetto del “*grande Salento*” si configura come un *progetto di sviluppo integrato dell'intera area jonico-salentina* che parte dalla riflessione/constatazione delle crescenti interrelazioni infrastrutturali, produttive, istituzionali e culturali, già esistenti o in via di diffusione, fra i tre territori provinciali .

Tale progetto si sta costruendo secondo una logica di processo da tempo avviata con la consultazione periodica tra i vertici istituzionali delle tre province, che ha già prodotto importanti accordi e protocolli d'intesa che fissano, tra l'altro, gli ambiti della collaborazione e gli strumenti attraverso i quali selezionare gli interventi.

Infatti, a seguito di un accordo-quadro sottoscritto dai tre Presidenti il 24 gennaio 2006, era stato istituito un tavolo permanente di consultazione con ambiti di intervento riferiti a grandi infrastrutture, ambiente, promozione della conoscenza, sviluppo di politiche mediterranee, turismo e cultura, agricoltura e sviluppo rurale, nonché sviluppo industriale.

Come primo risultato della fattiva concertazione, in corso tra le tre Province, fu sottoscritto, in data 10 luglio 2006, con il Presidente della Regione Puglia il protocollo d'intesa per il progetto strategico delle infrastrutture viarie di valenza interprovinciale unitariamente distribuito sul territorio sub-regionale interessato dal progetto del “Grande Salento”.

Questo progetto appartiene non soltanto ai decisori politici quanto soprattutto ai diversi soggetti locali, protagonisti della crescita dei territori coinvolti, tant'è che tra questi sono intercorsi, o sono in atto, numerosi accordi ed intese di vario tipo.

Per tale motivo il processo di costruzione del Grande Salento non si connota come un fatto meramente amministrativo, nel senso di coinvolgere esclusivamente le strutture delle tre amministrazioni provinciali ma riguarda gli attori locali dello sviluppo secondo gli indirizzi strategici e le linee programmatiche, frutto della loro concertazione e condivisione, anche, con i diversi livelli istituzionali

Il *Grande Salento* è inteso essenzialmente come *sistema territoriale unitario e integrato a livello subregionale*, anche se articolato in sottosistemi con specifiche vocazioni produttive, su cui far convergere politiche ed obiettivi di sviluppo integrati.

In particolare, il *sistema Salento* è da intendere come:

- un sistema di infrastrutture portuali, aeroportuali, viarie e di logistica di livello regionale da mettere in rete con le altre aree meridionali e del Mediterraneo;
- un sistema di poli scientifici e culturali in rete in grado di dialogare con i sistemi di eccellenza a livello nazionale ed internazionale;
- un sistema produttivo in grado di aprirsi alle sfide della nuova competitività, senza perdere il radicamento locale ed il valore delle competenze costruite nel tempo;
- un sistema di offerta turistica che metta in rete le risorse culturali, museali, storico-artistiche e archeologiche.

Il processo di sviluppo del “sistema Salento”, da un lato si riconosce “parte” del “sistema Puglia”, con il quale si confronta e interagisce, partecipando attivamente alla sua progettazione e dall’altro lato raccoglie e mette in rete gli indirizzi programmatici e le strategie così come definite dai singoli territori provinciali con le relative specificità.

Il sistema territoriale del Salento costituisce una struttura portante dell’economia del Mezzogiorno ed è caratterizzato dalla presenza di significative realtà di sistemi di imprese locali e di realtà imprenditoriali solide, di capacità progettuale e di cultura dello sviluppo, oltre che di importanti “evidenze” culturali ed ambientali e di un sistema infrastrutturale ancora, però, da ottimizzare.

La collocazione dell’area del Grande Salento in posizione baricentrica nel Mediterraneo può consentire al suo apparato di produzione, alle sue istituzioni culturali e al suo sistema logistico, l’assolvimento di un ruolo di *grande area-cerniera* nel Mediterraneo, riferibile anche ai Paesi, alle economie e alle culture di tutte quelle zone che si affacciano sul bacino del Mar Nero e cioè Stati Balcanici, Stati dell’ex Unione Sovietica e la Turchia.

Il Mediterraneo, preparandosi alla scadenza del 2010 che vedrà l’istituzione del mercato di libero scambio, potrà pertanto divenire sempre di più un grande *corridoio-cerniera* fra le economie del Nord Africa, del Medioriente, dell’Asia minore, dei Balcani, e quelle dell’Europa Comunitaria e del Nord Europa.

E’ necessario allora inquadrare con rigore scientifico la collocazione del costruendo sistema del Grande Salento nello scenario mediterraneo ed internazionale, per valorizzare, anche, le potenzialità di sviluppo che l’area ionico-salentina presenta in relazione ai grandi traffici di beni e servizi che attraverso il Canale di Suez muovono dalle e per le economie dell’Estremo Oriente, in piena fase espansiva, e alle potenziali correlazioni con le economie rivierasche del Mediterraneo.

- **Il contesto interprovinciale: i punti di eccellenza**

Il sistema Territoriale del Salento costituisce una struttura portante dell'economia del Mezzogiorno ed è caratterizzato dalla presenza di significative realtà di sistemi di imprese locali e di realtà imprenditoriali solide, di capacità progettuale e di cultura dello sviluppo, oltre che di importanti "evidenze" culturali ed ambientali ma con un sistema infrastrutturale ancora caratterizzato da criticità o da discontinuità; ciò soprattutto in relazione ai collegamenti con le direttrici ferroviarie e stradali a valenza nazionale.

Molti dei più grandi impianti dell'industria pugliese ed in qualche caso dell'industria nazionale sono insediati a Taranto e nella sua provincia, a Brindisi e a Lecce e nella parte meridionale della sua provincia.

L'apparato di produzione industriale dell'area – industrie siderurgiche, elettriche, chimiche e aeronautiche – assolve funzioni di servizio per l'intero Paese.

A Taranto è presente l'Ilva, la più grande fabbrica siderurgica a ciclo integrale d'Europa e la maggior industria manifatturiera italiana; l'acciaio prodotto nello stabilimento ionico rifornisce fra l'altro l'industria dell'auto italiana e di alcuni Paesi Europei. Inoltre, è in esercizio la centrale a ciclo combinato cogenerativo dell'Ise-Gruppo Edison da 506 megawatt.

Nel capoluogo ionico operano la grande raffineria dell'Agip (ove giunge anche il petrolio estratto in Basilicata), l'Arsenale della Marina militare (il più grande d'Italia con quelli di Augusta e di La Spezia), la Vestas (fra i maggiori produttori mondiali di tecnologie per l'energia da fonte eolica), la Cementir, la Alcatel Space operante nel settore aerospaziale, molte delle piccole e medie imprese dell'indotto siderurgico, petrolchimico e navalmeccanico, insieme a industrie agroalimentari (Dreher, Borsci San Marzano, Birra Raffo, Caffè Ninfole) e di costruzione.

A Grottaglie è stata avviata l'attività del nuovo grande stabilimento dell'Alenia ove si producono sezioni della carlinga in fibra di carbonio del nuovo aereo passeggeri 787 della Boeing; per la spedizione dei manufatti speciali prodotti in questi stabilimenti è stata costruita una pista lunga 3.300 metri che fa dello scalo aeroportuale di Grottaglie un notevole fattore competitivo per l'intero Grande Salento e per la Puglia.

A Ginosola, Castellaneta e Martina Franca sono presenti stabilimenti e realtà industriali nei settori dell'arredamento e del tessile.

A Brindisi hanno sede i megaimpianti chimici e delle materie plastiche i cui mercati di riferimento sono europei e mondiali, oltre che nazionali - Polimeri, Basell, Exxon Mobil, Telcom – quest'ultima con sede principale in Ostuni ma stabilimenti in Italia ed all'estero – Sanofi Aventis, Salver – dell'energia – Enel, Edipower ed Enipower che rappresentano un importante polo

energetico nazionale – ed aeronautici – Avio, Augusta Westland, Officine aeronavali che operano con qualificate aziende dell'indotto.

Brindisi è il più grande polo energetico del Paese ed immette con una potenza installata di poco più di 5.000 megawatt energia elettrica nella rete di trasmissione nazionale.

Il comparto aeronautico distribuito fra Brindisi con le sue 20 imprese che occupano circa 3000 unità lavorative, e Grottaglie è insieme all'impianto di Foggia dell'Alenia, per numero di addetti e tipologie di produzioni, ad ala fissa e rotante, uno dei segmenti più importanti del settore a livello nazionale.

Brindisi è tuttora uno dei maggiori poli dell'industria chimica di base del Mezzogiorno e dell'Adriatico insieme a quelli di Ravenna, Ferrara e Porto Marghera.

Nella provincia di Brindisi sono altresì presenti importanti e qualificate realtà produttive legate ai prodotti agricoli (ortofrutta e produzione vitivinicola e olivicola).

A Lecce e nella sua provincia hanno sede la fabbrica della Fiat CNH che produce macchine movimento terra, la Transcom (Ict) ed altre imprese di minori dimensioni.

Il sistema industriale salentino annovera anche importanti aziende agroalimentari, meccaniche, di costruzione e alcune fra le più grandi per fatturato industrie nazionali dei settori dell'abbigliamento e delle calzature, rimaste tali nonostante i massicci processi di ristrutturazione subiti negli ultimi anni.

Il Salento economico e produttivo costituisce, pertanto, un sistema multisettoriale tendenzialmente integrato; esso può e deve diventare il motore dell'economia pugliese e una delle aree più dinamiche del Mediterraneo.

Nel territorio interprovinciale sono altresì presenti diversi “punti di eccellenza” nei settori della ricerca, delle infrastrutture, della distribuzione commerciale, del turismo e della cultura, quali ad esempio :

- l'Università del Salento Lecce;
- l'Isufi di Lecce, una delle sei scuole superiori operanti in Italia che, seguendo il modello formativo della Scuola Normale di Pisa, contribuisce all'offerta formativa post-lauream con quattro aree di eccellenza, quella di Nanoscienze e Grid Computing, di E –Business Management, dell'Euromediterranean School of Law and Politics e quella di Beni culturali;
- il CNR a Lecce, con i relativi Istituti:
 - a) dei beni archeologici e monumentali,
 - b) di fisiologia clinica,
 - c) di microelettronica e i microsistemi,
 - d) di scienze delle produzioni alimentari,

- e) di scienza dell'atmosfera e del clima.
- il CNR a Taranto, con l'Istituto per l'ambiente marino costiero;
 - il centro di Enel ricerche a Brindisi;
 - il Centro Internazionale Alti Studi Universitari (CIASU) di Fasano;
 - il comprensorio di Cittadella della Ricerca di Mesagne ove emerge, fra le altre strutture di ricerca presenti, il CETMA, Centro di progettazione, design e tecnologie dei materiali ed il Consorzio OPTEL;
 - il costituendo distretto tecnologico aerospaziale presso Cittadella della Ricerca di Mesagne;
 - il distretto tecnologico HI-TECH di Lecce;
 - l'aeroporto internazionale di Brindisi nel quale sono in corso di realizzazione importanti investimenti per il potenziamento e l'ulteriore qualificazione, oltre agli aeroporti di Grottaglie e Galatina;
 - i due grandi scali portuali di Taranto – che ospita il terminal hub intercontinentale dell'Evergreen – e Brindisi e i porti di Gallipoli e Otranto;
 - postazioni qualificate turistico-ricettive che presentano una notevole dinamica evolutiva in termini di domanda anche di natura internazionale e il grande parco faunistico dello zoo Safari di Fasano;
 - il Centro Agroalimentare di Fasano in fase di crescita e di sviluppo su un'area estesa oltre il suo limite territoriale;
 - la grande pista di collaudo a Nardò della Prototipo che è una delle maggiori d'Europa;
 - i nodi interportuali di Surbo e Francavilla Fontana, al momento pressochè inutilizzati;
 - poli museali a livello nazionale come quello della Magna Grecia di Taranto, il Castromediano di Lecce, il Museo Provinciale di Brindisi.

• **Le intese interistituzionali**

Quelle che precedono sono le ragioni che hanno spinto i Presidenti delle Province di Lecce, Brindisi e Taranto a sottoscrivere dall'inizio del 2006 una serie di intese ed accordi istituzionali di seguito elencati:

- a) in data 24 gennaio 2006 è sottoscritto l'accordo per la costituzione di un “ *Tavolo di consultazione permanente delle Province di Brindisi, Taranto e Lecce*”, ove sono state poste le basi per definire i contenuti strategici di un accordo interistituzionale finalizzato a qualificare maggiormente l'attività di programmazione integrata e la pianificazione di area vasta per stabilizzare, tra l'altro, l'interlocuzione in senso verticale, favorire un

migliore coordinamento in senso orizzontale delle istanze territoriali rivenienti dai soggetti attivi della programmazione e portare a valore la diffusa istanza di cooperazione interprovinciale sottostante a numerose iniziative già avviate sul territorio. Sono state, altresì, individuati specifici ambiti tematici di comune interesse programmatico, quali:

1. il sistema infrastrutturale logistico e dei trasporti,
2. lo sviluppo industriale,
3. la tutela e gestione ambientale,
4. l'agricoltura e lo sviluppo rurale,
5. le politiche balcaniche e del mediterraneo,
6. il turismo e la cultura,
7. l'innovazione e l'uso della conoscenza.

L'attivazione di un percorso condiviso dalle tre Province, in tal modo, ha consentito di poter superare i limiti della vecchia programmazione, individuabili, tra l'altro, nella frammentazione delle iniziative municipalistiche e localistiche e nell'assenza di modelli di successo nella governance multilivello;

- b) In una prospettiva di prima attuazione del predetto accordo, in data 23 marzo 2006, è stato sottoscritto il "*Protocollo d'Intesa per la realizzazione di un progetto strategico infrastrutturale viario di collegamento dell'area jonico-salentina alla rete primaria pugliese e all'Italia meridionale*". Tale intesa ha voluto privilegiare un assetto infrastrutturale viario che incrementasse i livelli di efficienza della mobilità, integrandone la viabilità principale provinciale, esistente e programmata, con i collegamenti mirati a favorire le direttrici interprovinciali, alcune con valenza ai fini commerciali ed industriali ed altre con valenza prevalentemente turistica, favorendo così il collegamento di tutta l'area del Grande Salento alle due dorsali Jonico e Adriatica. Il summenzionato protocollo è stato successivamente sottoscritto in data 10 luglio 2006 dal Presidente della Giunta Regionale pugliese;
- c) Allo scopo di definire tutti gli aspetti tecnici, in data 21 settembre 2006, è stato costituito il tavolo tecnico-politico (costituito da membri dello staff dei tre Presidenti) che ha valutato lo stato dell'accordo interistituzionale con la Regione alla luce del ruolo delle Province nel nuovo ciclo di programmazione 2007-2013 e delle deleghe conferite alle stesse relativamente alla pianificazione territoriale. Durante gli incontri sono stati raccolti tutti i contributi forniti dai Dirigenti dei Settori/Servizi delle rispettive amministrazioni provinciali, convenendo in conclusione alla stesura di un documento unitario contenente le direttrici di sviluppo, articolate per ambiti;

d) Infine, in data 16 marzo 2007, si è svolto a Lecce un incontro tra i Presidenti delle tre Province nel cui ambito è stata definita una comune intesa sui lavori svolti dal tavolo tecnico e convenuto di sottoporre alla Regione Puglia, in una prima fase, le priorità relativa alle infrastrutture logistiche e di trasporto, in quanto già oggetto di intesa con la stessa Regione.

Infrastrutture logistiche e di trasporto: le priorità del “Grande Salento” per la programmazione regionale 2007/2013.

Per le motivazioni sopraesposte, le Province di Lecce, Brindisi e Taranto ritengono di valenza strategica e centrale l'individuazione delle priorità per la realizzazione delle opere infrastrutturali logistiche e di trasporto da far ammettere ai finanziamenti previsti dal:

- Intese Istituzionali e Accordi Quadro Stato-Regione Puglia
- F.A.S. (Fondo Aree Sottoutilizzate);
- P.O.N. – (Programma Operativo Nazionale) Trasporti e Infrastrutture.
- Fondi Strutturali 2007-2013

Le tre Province ritengono, altresì, che le azioni e gli interventi che intendono promuovere siano strettamente connessi con gli indirizzi strategici che caratterizzano la programmazione regionale 2007-2013 e con essi trovano effettiva applicazione i principi comunitari generali di integrazione, concentrazione e sussidiarietà.

L'obiettivo comune è quello di procedere alla programmazione/pianificazione delle reti di collegamento trasportistiche, delle mobilità e delle piattaforme logistiche, configurando il territorio jonico-salentino quale unica “area urbana policentrica diffusa” in grado di collegarsi velocemente, per tramite delle direttrici adriatiche e tirreniche, con le altre regioni del Mezzogiorno e con i paesi del bacino del Mediterraneo.

Più specificatamente si evidenziano gli obiettivi di seguito elencati senza ordine di priorità, ma come oggettivo bisogno del territorio interprovinciale:

- 1) Collegare l'aeroporto e il porto di Brindisi con la sua stazione ferroviaria;
- 2) collegare le città di Brindisi, Taranto e Lecce attraverso una metropolitana di superficie tramite le Ferrovie del Sud-Est, potenziando il tronco Lecce – Leuca e Taranto – Martina Franca ed attivando il collegamento Aeroporto di Brindisi con la città di Lecce;
- 3) potenziare il porto di Brindisi con il completamento e riadattamento delle banchine del Porto esterno già previste nel Piano Regolatore per la loro utilizzazione per il traffico commerciale con la prevista realizzazione della piattaforma intermodale e delle strutture retroportuali ed interportuali quale polo di concentrazione dei traffici per il combinato marittimo e del magazzinamento e prima lavorazione dei prodotti in genere con particolare riferimento ai prodotti agricoli (Distripark), affinché il collegamento tra il porto ed il Distripark di Taranto ed il porto di Brindisi con la sua piattaforma intermodale ed il Distripark, così come concepiti, costituiscano un unico sistema

logistico che possa essere il primario riferimento per i rapporti commerciali soprattutto con tutta l'area del mediterraneo;

- 4) valorizzazione degli interporti jonico-salentini: lo scalo merci di Surbo e la struttura di Francavilla Fontana da connettere in modo funzionale nel sistema dei collegamenti “a rete” con i porti di Taranto e di Brindisi sia attraverso il trasporto su gomma che su ferrovia;
- 5) realizzazione del Distripark nelle aree retro portuali del Molo Polisettoriale di Taranto per la lavorazione dei containers provenienti dall'Oriente e destinati al centro Europa;
- 6) organizzare il “Distretto produttivo della logistica” con la localizzazione di attività produttive e di movimentazione delle merci nel sistema integrato Porto di Taranto – Aeroporto di Grottaglie – Aeroporto di Brindisi - Porto di Brindisi - Interporti e strutture intermodali delle aree di Brindisi e di Lecce;
- 7) intervenire per la realizzazione di percorsi che colleghino l'intera area territoriale interprovinciale durante tutto l'arco dell'anno collegando i servizi di Trenitalia alle ferrovie SE, queste ultime da utilizzare più significativamente per il movimento delle merci, tutto ciò con le “Autostrade del Mare” e con una stretta connessione tra ferrovie-strade-mare-aria (Grottaglie Cargo) su scala interprovinciale;
- 8) realizzare un sistema interprovinciale di trasporto pubblico locale su gomma, individuando le direttrici viarie e le nuove corse da destinare al potenziamento degli itinerari turistici ed al miglioramento dei movimenti della popolazione anche studentesca;
- 9) realizzare gli interventi di completamento della linea ferroviaria Taranto-Bari-direttrice adriatica e riqualificare la linea ferroviaria Taranto-Metaponto-Potenza-Salerno;
- 10) realizzazione della direttrice viaria Bradanico-Salentina con il completamento da Nardò a Boncore proseguendo per S.Pancrazio S. e da Manduria a S.Marzano, l'adeguamento da S.Marzano a Grottaglie, l'utilizzo dell'attuale S.S. 7 da Grottaglie a Taranto, per proseguire lungo la tratta Mottola-Castellaneta-Laterza-Matera in continuità con i tratti già realizzati o in fase di completamento da Matera a Candela e con il completamento del tratto S. Pancrazio S. – Lecce (ex 7 ter) ed il potenziamento della tratta Mesagne – S. Pancrazio S. – Boncore – Nardò – Avetrana;
- 11) costruzione della Tangenziale Nord di Taranto, necessaria per dare continuità all'itinerario Bradanico-Salentino attorno al Capoluogo jonico nonché alla direttrice Est-Ovest di valenza europea tra il porto di Gioia Tauro ed il porto di Brindisi;
- 12) riqualificare la base USAF di San Vito dei Normanni individuando il suo migliore utilizzo;

- 13) ampliare il numero e la funzionalità/potenzialità dei porti finalizzati alla nautica da diporto, anche con riferimento agli indirizzi provvisoriamente definiti dalla Regione; a tale riguardo le tre Province di BR, LE e TA, come già evidenziato dall'UPI regionale, rivendicano un ruolo di programmazione e coordinamento delle attese degli enti locali mirate a garantire un servizio "a rete" per strutture uniformemente diffuse su tutta la fascia costiera Jonico-Salentina;
- 14) potenziamento dell'arteria Ostuni-Ceglie-Francavilla quale completamento di programmazione in atto già interessata da rilevanti investimenti (CIPE 3/06 tratta Francavilla-Manduria);
- 15) sviluppare la mobilità ai fini turistici con una rete di idrovie che interessi i maggiori centri turistici dell'area del "Grande Salento"

Per gli interventi di seguito indicati esistono diversi livelli di elaborazione progettuale e una pluralità di soggetti istituzionali su cui ricadono competenze specifiche per la loro realizzazione (ad es. Autorità, Consorzi e/o Società Portuali e Aeroportuali, Ferrovie Sud Est, Reti Ferroviarie Italiane e Trenitalia S.p.A., ANAS, Comuni, Consorzi ex ASI etc.). Va precisato che gli interventi indicati per la viabilità sono in parte aggiuntivi rispetto a quelli definiti nel Protocollo di Intesa del 10/07/06 ed in parte ne anticipano alcune priorità rispetto a quelle previste.

Le tre Province intendono offrire ai vari enti e/o società il luogo privilegiato dove esercitare la necessaria azione di partenariato e concertazione istituzionale e sociale.

Le Province intendono altresì :

- in primo luogo stabilire una gerarchia degli obiettivi, utile a selezionare un "parco progetti", cantierizzabili in tempi definiti grazie all'individuazione corretta della possibile copertura finanziaria;
- in secondo luogo indirizzare e accompagnare la progettualità esecutiva che dovrà essere coerente agli indirizzi e al quadro normativo previsto dagli strumenti di programmazione delle politiche nazionali e regionali in atto.

Le tre Province, pertanto, si impegnano a fornire alla Regione Puglia, nel più breve tempo possibile, per ogni intervento proposto le relative schede tecniche contenenti, tra l'altro:

1. la quantificazione dell'impegno finanziario richiesto;
2. il livello di progettualità esistente;
3. le previsioni inerenti la cantierabilità;
4. l'individuazione dei soggetti beneficiari e responsabili.

Gli interventi ritenuti prioritari

Le tre Province ritengono che le azioni e gli interventi che intendono promuovere siano strettamente connessi con gli indirizzi strategici che caratterizzano la programmazione regionale 2007-2013 e con essi trovano effettiva applicazione i principi comunitari generali di integrazione, concentrazione e sussidiarietà.

L'obiettivo comune è quello di procedere alla programmazione/pianificazione delle reti di collegamento trasportistiche, delle mobilità e delle piattaforme logistiche, configurando il territorio jonico-salentino quale unica "area urbana policentrica diffusa" in grado di collegarsi velocemente, per tramite delle direttrici adriatiche e tirreniche, con le altre regioni del Mezzogiorno e con i paesi del bacino del Mediterraneo.

Più specificatamente di seguito si evidenziano gli interventi, ritenuti prioritari, suddivisi per tipologia e per ambiti territoriali .

1) Collegamenti ed opere ferroviarie

- a) Collegamento dell'aeroporto ed il porto di Brindisi con la sua stazione ferroviaria;
- b) Realizzazione degli interventi di completamento e raddoppio della linea ferroviaria Taranto-Bari-direttrice adriatica;
- c) Riposizionamento della stazione ferroviaria di Lecce, potenziandone le funzioni di stazione di testa;
- d) Adeguamento della attuale Stazione Bellavista (Taranto) da adibire esclusivamente a stazione-merci in quanto RFI sta costruendo la Nuova Stazione di Bellavista ad un chilometro a monte verso Bari;
- e) Costruzione dei raccordi ferroviari tra la Stazione Bellavista e le aree retro portuali del porto di Taranto;
- f) Potenziamento, ammodernamento e trasformazione delle Ferrovie del Sud-Est in una metropolitana veloce di superficie, come da motivazioni e indicazioni contenute nell'apposito Protocollo d'Intesa sottoscritto il 25.3.2006 da: Provincia di Lecce, Regione Puglia e Ferrovie del Sud-Est.
- g) Realizzazione di stazioni di scambio lungo la Ferrovia Sud-Est per trasporto merci ai centri intermodali oltre che per il miglioramento della mobilità dei flussi turistici e dei cittadini;
- h) Potenziamento della direttrice ferroviaria Lecce – Brindisi – Taranto – direttrice Calabria (Via Metaponto) e Taranto - direttrice Campania (Via Ferrandina).

2) Collegamenti ed opere stradali

2A) Interventi ricadenti nel territorio della Provincia di Lecce

- a) Adeguamento, allargamento e messa in sicurezza della SP “Nardò alla SS n.101 Lecce-Gallipoli”. L’intervento costituirà il tratto iniziale che permetterà l’accessibilità dell’area centro-meridionale salentina all’asse jonico;
- b) Allargamento e messa in sicurezza della SP n. 359 “Nardò-Avetrana”, tale arteria, collegandosi con la SP Avetrana-Talsano realizzerà concretamente il collegamento da S.Maria di Leuca al polo industriale e portuale di Taranto e da questo, in particolare alle Regioni Calabria e Sicilia, favorendo, in tal modo, le relazioni socio-economiche di tutta l’area jonica;
- c) Ammodernamento della SP n.109 “Boncore-San Pancrazio”, l’intervento metterà in collegamento il sistema portuale e aeroportuale della città di Brindisi con la costa Jonica leccese e concorrerà a rafforzare il collegamento della pista di collaudo SASN di Nardò con la viabilità nazionale;
- d) Completamento della strada statale 7 ter tratto S. Pancrazio-Lecce come già programmato nel piano decennale opere pubbliche dell’ANAS. Tale intervento consente un collegamento veloce tra le zone ovest della Provincia di Lecce allo snodo di collegamento viario che conduce ai porti di Brindisi e Taranto nonché all’aeroporto di Brindisi;
- e) Realizzazione Circonvallazione di Casarano, questa infrastruttura consentirà di interconnettere le aree produttive degli hinterland di Casarano e Tricase tramite un percorso alternativo all’asse adriatico che potrà favorire i traffici commerciali sia verso l’area di Taranto sia verso altre regioni meridionali utilizzando l’asse jonico.

Gli interventi sopradescritti possono concorrere in maniera determinante a far superare la marginalizzazione di carattere infrastrutturale della Provincia di Lecce, determinata dal fatto che la principale via di collegamento del Salento alla grande viabilità nazionale è costituita solamente dalla Strada Statale n.° 613 (Superstrada Lecce-Brindisi) che mette in relazione l’area del basso Salento con porto e aeroporto di Brindisi nonché con le arterie di interesse nazionale.

La Provincia di Lecce intende, pertanto, sviluppare l’itinerario, alternativo al precedente, lungo l’asse Jonico, che metta in comunicazione il Sud Salento con il Polo industriale e portuale di Taranto e con il resto della grande viabilità nazionale e internazionale in modo tale da agganciarsi ai futuri sviluppi dei porti di Brindisi e Taranto aventi specificità diverse. A completamento degli interventi proposti se ne aggiungono altri, quali ad es. la circonvallazione di Nardò, che si stanno realizzando con risorse proprie dell’ente.

2B) Interventi ricadenti nel territorio della Provincia di Taranto

- a) Itinerario Bradanico-Salentino con una ipotesi di continuità funzionale da S.Pancrazio Salentino, Mandria, passando per Taranto; questa arteria comprenderà il tronco da adeguare tra Manduria e S.Marzano, rimasto incompleto a cura dell'ANAS; seguirà il tronco S.Marzano – Grottaglie già realizzato dalla Provincia di Taranto e da qui si utilizzerà l'attuale tratto Grottaglie – Taranto della S.S. 7 Appia; il progetto prevede poi l'utilizzazione della “Tangenziale Nord” di Taranto (intervento evidenziato al punto b seguente) e, passando sotto Statte, l'itinerario confluirà sulla S.S. 106 Jonica; si proseguirà fino alla S.S. 100 e si raggiungerà la zona di San Basilio; da qui, attraverso l'adeguamento della Strada provinciale n°23 il nuovo itinerario si conetterà con l'incrocio per Castellaneta e proseguirà fino a Matera con gli svincoli di collegamento agli abitanti di Laterza e Ginosa; sarà così data completezza all'intero percorso Nardò – Boncore - S.Pancrazio – Manduria – Grottaglie – Taranto – Laterza –Matera - Melfi – Candela, fornendo il collegamento dell'area jonico - salentina con le autostrade per Napoli e per Bologna;
- b) “Tangenziale Nord” di Taranto, come strada extraurbana con caratteristiche a scorrimento veloce, per assicurare la continuità tra la S.S. 106 Jonica in direzione Gioia Tauro e la S.S. 7 Appia in direzione Brindisi; trattasi di uno dei percorsi Est-Ovest di valenza europea, per il quale occorre rendere efficiente e sicuro l'attraversamento della “cerniera” di Taranto con le varie connessioni con l'area portuale ed il Capoluogo.

2C) Interventi ricadenti nel territorio della Provincia di Brindisi

- a) adeguamento ed allargamento e messa in sicurezza della direttrice viaria Ostuni – Ceglie M.ca - Francavilla Fontana – Manduria – mare. Nel territorio di Brindisi il progetto proposto prevede l'adeguamento dell'attuale sede stradale delle strade provinciali SP 22 “Ostuni – Ceglie M.ca”, SP 26 “Ceglie M.ca” e la eliminazione delle intersezioni pericolose mediante la realizzazione di rotatorie. Per quanto concerne la SP 22 “Ostuni – Ceglie M.ca” è previsto l'adeguamento del tratto residuo della strada già interessata dai lavori di ampliamento. Il progetto prevede interventi finalizzati a migliorare la sicurezza lungo la SP 26 “Ceglie M.ca – Francavilla F.na”, mediante la realizzazione di rotatorie e l'eliminazione delle intersezioni pericolose con strade comunali attualmente regolate con impianti semaforici. Il potenziamento della direttrice Ostuni – Ceglie M.ca- Francavilla F.na – Manduria, con l'eliminazione degli incroci a raso e la realizzazione di rotatorie, si inserisce nel progetto generale che prevede il completamento della circonvallazione di Francavilla Fontana (opera in fase di realizzazione da

parte del comune di Francavilla F.na) ed il collegamento alla direttrice SS 7 Brindisi – Taranto.

- b) Potenziamento ed ampliamento della Strada Provinciale n° 74 “Mesagne – San Pancrazio Salentino, con il completamento della circonvallazione di raccordo alla strada statale 7 ter. Tale tratta costituirà così l’asse viario principale di raccordo con le direttrici previste nel programma degli interventi delle Province di Lecce e Taranto, infatti intersecando la Bradanico-Salentina e la strada statale 7 costituisce rete viaria di raccordo tra le dorsali Adriatica-Jonica;
- c) il potenziamento della ex SS 16 tratto San Vito dei N.nni – Brindisi e Mesagne-S. Vito dei N.nni rappresenta intervento di prioritaria importanza in considerazione del continuo aumento del volume di traffico diretto sia verso il capoluogo, che verso l’arteria di interesse nazionale, unitamente alla realizzazione della circonvallazione presso il Comune di S. Vito dei N.nni, nonché con il potenziamento della ex SS 581 “Ceglie M.ca – San Michele S.no – San Vito dei N.nni” migliorerà, strategicamente lo snodo viario centrato sul Comune di S. Vito dei N.nni.
- d) completamento della strada di collegamento tra la SS 7, il comune di Oria e la SP 51 “Oria – Cellino S. Marco” opera già in corso di progettazione (1° lotto) è necessaria per un collegamento tra la Strada Statale n°7 “Brindisi – Taranto”, il comune di Oria e la Strada Provinciale SP 51. n°74.
- e) completamento della circonvallazione di San Pietro V.co ed il potenziamento della strada provinciale SP 84, permette la messa in rete dei comuni della fascia nord della Provincia di Lecce con la dorsale adriatica.
- f) Collegamento dello scalo merci di Tutturano, già interessato da interventi di collegamento a rete ferroviaria, alla rete stradale provinciale attraverso la realizzazione di tronchi stradali.

Nota: per una descrizione ragionata e dettagliata dei progetti di collegamenti stradali di seguito elencati si rimanda alla lettura del testo del Protocollo d’Intesa tra la Regione Puglia e le Province di Lecce, Brindisi, Taranto, sottoscritto il 10 luglio 2006, riguardante il “Progetto Strategico infrastrutturale viario di collegamento dell’area jonico-salentina alla rete primaria Pugliese e all’Italia Meridionale”.

3) Portualità

- a) Completamento e riadattamento delle banchine del Porto esterno di Brindisi già previste nel Piano Regolatore per loro utilizzazione per il traffico commerciale;
- b) Ammodernamento e potenziamento dell'offerta di "posti-barca", a partire dalla riqualificazione dei principali porti a vocazione turistica del Salento così come indicato dal "*Piano con le linee guida per la definizione del sistema regionale della portualità turistica*", approvato dalla Giunta Regionale il 10.1.2007 (*V. Asse IV Linea d'intervento B*);

4) Servizi di trasporto urbano ed extraurbano

- a) Adeguamento e potenziamento del sistema di trasporto extraurbano e interprovinciale su gomma, tramite anche interventi di integrazione tra le varie società responsabili e i rispettivi Enti pubblici (le Province e i Comuni). Questi Enti dovranno prevedere l'elaborazione congiunta di Piani della Mobilità a favore, soprattutto, della popolazione scolastica e universitaria, sperimentando, anche, modalità di trasporto innovative ed ecosostenibili. Questo percorso sarà sviluppato all'interno delle pianificazioni strategiche e dei piani di mobilità dell'area vasta così come individuate dalla Regione Puglia;
- b) Studio di fattibilità finalizzato all'attivazione di percorsi urbani con idrovie in collegamento tra le principali città costiere ed altri centri minori del "Grande Salento".
- c) Costruzione di parcheggi di interscambio attorno alle Città Capoluogo per la regolazione dell'accesso di auto private nel centro-città.

5) Piattaforme logistiche e di movimentazione

- a) Creazione di un unico Distripark del Grande Salento: sistema intermodale e logistico interprovinciale caratterizzato dal perno centrale ubicato nell'asse Porto di Taranto - Aeroporto di Grottaglie - funzionalmente collegato alle aree portuali-commerciali, retroportuali e aereoportuali di Brindisi e alle piattaforme logistiche intermodali della Provincia di Lecce (Surbo) e di Brindisi (Francavilla F.).Va, pertanto, effettuato il completamento della piattaforma intermodale di Brindisi in corso di attuazione tramite la realizzazione del secondo lotto dell'opera e la realizzazione della piattaforma logistica (Distripark) di Brindisi composta dalle strutture retroportuali ed interportuali quale polo polifunzionale di concentrazione dei traffici del combinato marittimo e del magazzinamento e prima lavorazione dei prodotti in genere, con particolare riferimento ai prodotti agricoli;
- b) Ammodernamento e ristrutturazione delle piattaforme logistiche intermodali di movimentazione delle merci di Melissano-Taviano e Lecce-Surbo e di quelle già esistenti o

da completare e potenziare nelle aree retroportuali ed interportuali di Brindisi e Taranto e dell'interporto di Francavilla Fontana, tramite, anche, la loro connessione "a rete" con i porti di Brindisi, Taranto e gli aeroporti di Brindisi e Grottaglie.

Le piattaforme intermodali, realizzate con il decisivo concorso degli operatori privati, oltre al semplice stoccaggio, dovranno prevedere la prima trasformazione, la lavorazione, il confezionamento, l'assemblaggio di produzioni varie (deperibili e non) e la fornitura di servizi avanzati (controlli sanitari, certificazioni di qualità etc).

Le merci lavorate nel sistema logistico potranno godere di un regime doganale agevolato, riconosciuto dai Regolamenti Comunitari.

- c) Studio di fattibilità finalizzato alla riqualificazione della base USAF di San Vito dei Normanni.

Le piattaforme intermodali, i Distripark, e tutte le infrastrutture ad essi connesse sono pensate in una logica di sistema (distretto della logistica) tale da configurare l'intero Grande Salento come unica piattaforma dell'area Jonica Salentina che mira a collocarsi al centro del Mediterraneo come riferimento di eccellenza per i traffici passeggeri e merci anche con prospettive di lavorazione o semilavorazione delle stesse.

29 MARZO 2007

I PRESIDENTI DI

PROVINCIA
DI
BRINDISI

PROVINCIA
DI
LECCE

PROVINCIA
DI
TARANTO