



AUTORITA'
PORTUALE DI
TARANTO



Camera di Commercio
Taranto

CAMERA DI COMMERCIO
DI TARANTO



CONFCOMMERCIO
TARANTO

CONFCOMMERCIO
TARANTO



CONFINDUSTRIA
TARANTO



CONSORZIO
ASI
TARANTO



AREA VASTA

PROPOSTE DI INTERVENTO



PIANO STRATEGICO DI AREA VASTA TARANTINA

PROPOSTE DI INTERVENTO

INDICE

PREMESSA

CAPITOLO I – ANALISI DI CONTESTO

- 1.1** Il quadro di sintesi dell'economia provinciale
- 1.2** Il sistema produttivo di Area Vasta tra criticità ed aspettative di rilancio
- 1.3** La centralità del sistema portuale
- 1.4** La pregiudiziale ambientale

CAPITOLO II – LA NUOVA VISION MEDITERRANEA: LINEE DI INDIRIZZO E PRIORITÀ

- 2.1** Taranto "porta del Mediterraneo"
- 2.2** Le priorità di intervento
 - 2.2.1** Il risanamento ambientale
 - 2.2.2** L'ammodernamento infrastrutturale
 - 2.2.3** La rigenerazione urbana
 - 2.2.4** La rigenerazione industriale
 - 2.2.5** Il consolidamento del settore agroalimentare
 - 2.2.6** Il ruolo dell'artigianato e della cooperazione nella realtà provinciale
 - 2.2.7** I sistemi innovativi per la Pubblica amministrazione
 - 2.2.8** Le competitività del sistema produttivo
 - 2.2.8.1** I distretti industriali
 - 2.2.8.2** Lo sviluppo dell'area retroportuale
 - 2.2.8.3** Nuove progettualità di incentivazione al sistema produttivo locale

CONCLUSIONI

TABELLA RIEPILOGATIVA DEGLI INTERVENTI PRIORITARI

ALLEGATI:

- SCHEDE PROGETTO

PREMESSA

Con la pianificazione di Area Vasta è il territorio a riappropriarsi del proprio futuro, secondo un approccio alla pianificazione che assegna agli attori locali il compito di prefigurare visione, strategie ed azioni per un disegno condiviso di sviluppo socio-economico dell'Area Vasta.

Il sistema di pianificazione, così come delineato dalle Linee Guida regionali, attribuisce dunque grande rilevanza al partenariato istituzionale ed economico-sociale, alla necessità cioè di costruire una rete attiva e partecipata a supporto del sistema degli enti territoriali nella definizione del Piano.

Al fine di pervenire alla costruzione e gestione di un Piano strategico realmente aderente agli interessi della comunità e del territorio e con l'intendimento di promuovere propulsive azioni di sviluppo, la Camera di commercio, l'Autorità portuale, il Consorzio A.S.I. di Taranto, le Associazioni delle categorie economiche Confcommercio e Confindustria Taranto, partecipano alla programmazione del Piano Strategico di Area Vasta Tarantina attraverso la proposizione di un documento programmatico condiviso che sia in grado di fornire un concreto contributo alla definizione delle priorità di intervento sul territorio jonico.

Tale contributo, che trae spunti dalle diverse criticità territoriali esaminate e confermate dall'ultimo Rapporto strutturale sull'economia locale redatto dall'Ente camerale, segna il riavvio di un lungo lavoro di concertazione svolto negli anni passati tanto dalla Camera e dal suo Organo consiliare, sintesi

istituzionale dei vari interessi socio - economici provinciali in esso rappresentati, quanto dagli altri soggetti sottoscrittori.

L'idea fondamentale che ha contraddistinto tali lavori, e che rappresenta oggi un importante valore di coerenza con il processo di pianificazione strategica di Area Vasta, è stata, ed è, quella di pensare ad uno sviluppo della provincia tarantina che veda:

- a. la condivisione di un percorso e di un obiettivo comune a tutti gli attori coinvolti;**
- b. l'adozione di un modello di sviluppo di tipo sistemico, che sia in grado cioè di valutare gli effetti delle progettualità proposte su tutte le aree ed i settori economico – produttivi del territorio.**

Il drammatico scenario prospettato dai dati provinciali economici e di sviluppo rilevati dall'ultimo Rapporto dell'economia, i notevoli ritardi nella realizzazione delle opere infrastrutturali, le allarmanti lungaggini normative e regolamentari, le difficoltà di consolidare processi endogeni di crescita e di stabilizzare importanti flussi di investimenti esterni, delineano una realtà che, purtroppo, non sembra farsi portatrice di novità rispetto a quella degli anni trascorsi, rendendo quanto mai indispensabile una forte azione unitaria di istituzioni e categorie economiche per un giusto orientamento strategico del Piano di Area Vasta.

Con riferimento alla risorsa portuale, a fronte di una generosa produzione di idee progettuali e di una notevole ed incisiva normativa comunitaria e nazionale, si attendono, infatti, ancora oggi, i regolamenti attuativi delle

competenti commissioni ministeriali per le operazioni di dragaggio e bonifica dei fondali. Un problema amministrativo e procedurale che, non solo, mette a dura prova la competitività del porto di Taranto nello scenario internazionale ma che si riflette su una disarmante staticità dello sviluppo dell'intera area portuale e retroportuale. Si pensi, ad esempio, al rischio al quale sono sottoposte le realtà economiche che già insistono su quell'area, come la Taranto Container Terminal S.p.A., ed all'inverosimile rallentamento che continua a subire la realizzazione delle infrastrutture retroportuali del Distripark e di Agromed, potenzialità occupazionali di non trascurabile rilevanza per la provincia jonica.

Nella stessa logica, appare indispensabile restituire al territorio jonico ed al suo sistema delle imprese un'importante infrastruttura, l'ex area Cisi, recuperandone e riattualizzandone le originarie funzionalità di incubatore di imprese e di promozione dello sviluppo imprenditoriale. Occorre impegnare le istituzioni pubbliche del partenariato che per legge sono deputate "alla gestione di spazi e servizi destinati a funzioni di incubatori di impresa per ospitare prioritariamente aziende derivate (in spin-off) come strumento di trasferimento tecnologico, per favorire la nascita di nuovi soggetti economici che hanno la caratteristica di rendere possibile l'utilizzo industriale della ricerca scientifica e tecnologica".

Appare, pertanto, necessario sollecitare nuovamente la platea dei decisori istituzionali, portando sui tavoli della discussione e della concertazione visioni e priorità strategiche da perseguire per cogliere a pieno le opportunità derivanti dallo strumento di programmazione dell'Area Vasta Le

pratiche concertative e di inclusione, delle rappresentanze organizzate dei diversi interessi ma anche delle varie istituzioni presenti a livello territoriale, hanno trovato ad oggi concreta attuazione nei diversi FORUM promossi e coordinati dall'Ufficio Unico di Area Vasta.

Nell'attuale fase del processo di pianificazione, conclusa con i forum l'attività di ascolto e confronto, **Camera di commercio, Autorità portuale, Consorzio A.S.I., Confcommercio e Confindustria intendono rinnovare il proprio apporto partenariale alla costruzione del Piano attraverso un'azione unitaria** che persegua gli obiettivi di seguito indicati:

- la chiara esplicitazione di una **visione condivisa del futuro del territorio** verso cui far convergere coerentemente strategie, linee di intervento e progettualità del Piano;
- **la identificazione dei progetti prioritari** funzionali alle linee di sviluppo prefigurate con il Piano ed in grado di fungere da catalizzatori dell'insieme degli interventi da candidare a finanziamento;
- l'affermazione di un importante ruolo propositivo nella **individuazione di proposte progettuali in grado di arricchire il parco progetti;**
- **il consolidamento dell'apporto partenariale nella fase di avvio operativo e gestione del Piano.**

Nel presente documento, visioni, priorità e proposte progettuali sono evidenziate con riferimento ai temi della competitività del sistema produttivo e della riqualificazione del contesto territoriale, tra i macro-obiettivi delle

politiche di sviluppo individuati nel Documento Strategico Regionale della Puglia.

In relazione alla vision condivisa, si individuano le seguenti linee strategiche di intervento per la accelerazione e qualificazione del processo di crescita da perseguire attraverso una stretta cooperazione nell'ambito del partenariato locale, in modo da assicurare un coordinato e funzionale processo di realizzazione delle molteplici iniziative collegate:

a) il risanamento ambientale, l'ammodernamento infrastrutturale, la rigenerazione urbana ed industriale e l'innovazione nella P.A., per le politiche di contesto;

b) i distretti produttivi, il potenziamento del Porto e delle attività retroportuali, le progettualità a sostegno del sistema produttivo, per la competitività del sistema delle imprese.

CAPITOLO I – ANALISI DI CONTESTO

1.1 Il quadro di sintesi dell'economia provinciale.

(dati rilevati dal "RAPPORTO TARANTO 2008 - L'economia reale dal punto di osservazione delle Camere di commercio" – VI Giornata dell'economia)

In quanto indicatore sintetico del concetto di crescita economica territoriale, il **valore aggiunto**, meglio di ogni altra informazione statistica, può restituire il livello di sviluppo provinciale. Per Taranto il v.a. a prezzi correnti ha subito nel 2006 una variazione negativa dello 0,1%, principalmente a causa del considerevole decremento produttivo dell'industria in senso stretto. Sotto il profilo della composizione percentuale, si conferma la vocazione terziaria del territorio, con i Servizi che producono il 70,6% del totale del v.a. provinciale, aumentando il loro peso di 2,2 punti rispetto al 2005 soprattutto a svantaggio dell'Industria che indietreggia al 26,4% dell'economia. Aumenta il PIL pro capite, sfiorando nel 2006 i 18mila Euro e ampiamente superandoli, con 18.836 Euro, nel 2007. Una crescita notevole che tuttavia non riesce ancora a colmare l'enorme divario che è per questo indicatore separa Taranto dal dato italiano.

In decremento, per l'anno 2007, anche le **esportazioni**: la crescita si attesta su -0,4% con 2,0 miliardi di Euro di export, trainato in prevalenza dal settore Metalmeccanico, con circa l'81% del totale provinciale, e in misura residuale dagli altri settori. Fra le merci, i prodotti della siderurgia, i tubi e petrolio greggio e gas naturale sono quelle che presentano i valori di esportazione più alti, dimostrando come la grande industria continui a

sostenere il commercio estero della nostra provincia. Infatti, anche le importazioni, in aumento rispetto al 2006 e ammontanti a circa 2,8 miliardi di Euro, riflettono questa configurazione dell'interscambio commerciale tarantina: il 90% dell'import è afferente ai settori Metalmeccanico e Altro Industria, così come i prodotti sopra citati sono anche in questo caso i primi tre per valore di importazione.

Ulteriore conferma perviene dalla classificazione dei beni commercializzati secondo la Tassonomia di Pavitt, ovvero secondo il contenuto tecnologico: il 75,7% dei prodotti esportati rientra fra quelli tradizionali e standard, mentre la provincia porta sull'estero solo il 12,1% di prodotti specializzati e hightech. Elevate, ma inferiori al dato italiano la propensione all'export e il grado di apertura al commercio estero (22,7 e 54,8). In crescita notevole i flussi di IDE (investimenti diretti esteri) in entrata ed in uscita.

Pessima la **performance imprenditoriale**: 789 unità registrate in meno fra il 2006 ed il 2007, un saldo fra iscrizioni e cessazioni negativo per 804 unità, un tasso di sviluppo annuale negativo pari a -1,6%, un tasso di mortalità superiore a quello di natalità per 1,7 punti percentuali. Il tessuto produttivo tarantino, già caratterizzato da grande staticità, subisce nel 2007 una battuta d'arresto considerevole. Fra le forme giuridiche, tuttavia, tengono bene le società di capitale, che presentano sempre un saldo iscrizioni-cessazioni positivo e una notevole crescita della loro incidenza percentuale sul totale delle imprese registrate in provincia. Ancora una volta di segno negativo, invece, la performance delle ditte individuali che, pur rappresentando il 70,4% delle attività registrate, conoscono ormai un graduale ridimensionamento a favore

delle forme più complesse di creazione d'impresa. Relativamente ai settori, poi, segni negativi per tutti i settori, ad eccezione delle Attività ausiliarie intermediazione finanziaria, mentre si assiste alla progressiva terziarizzazione del tessuto produttivo, con i settori tradizionali che perdono 2,83 punti di incidenza sul totale dell'economia a favore dei servizi alle imprese ed alle persone, che ne guadagnano 1,97.

Si riporta, di seguito, una tabella esplicativa delle **dotazioni infrastrutturali** della provincia di Taranto nell'anno 2007 in rapporto a quelle delle altre città pugliesi e delle quattro aree geografiche individuate.

Gli indicatori di dotazione infrastrutturale per categoria di infrastrutture. Anno 2007

Regioni e Province	Rete stradale	Rete ferroviaria	Porti	Aeroporti	Impianti e reti energetico-ambientali	Strutture e reti per la telefonia e la telematica	Reti bancarie e di servizi vari	Strutture culturali e ricreative	Strutture per l'istruzione	Strutture Sanitarie	TOTALE	TOTALE SENZA PORTI
PUGLIA	73,9	123,9	139,6	63,5	85,7	117,4	68,1	48,5	102,3	98,5	93,5	88,4
FOGGIA	106,9	124,0	74,9	25,6	42,4	70,0	35,5	23,9	63,9	71,7	64,6	63,5
BARI	66,7	138,3	76,7	70,8	89,7	143,1	89,0	78,0	140,8	126,7	103,9	106,9
TARANTO	66,1	93,6	548,3	43,0	127,0	127,3	69,3	29,3	94,3	90,1	130,2	83,7 *
BRINDISI	46,0	227,3	143,2	255,0	139,8	121,2	62,1	34,6	76,3	95,3	121,3	118,9
LECCE	57,5	60,7	41,9	16,5	83,5	132,0	81,2	53,1	109,2	94,6	74,6	78,2
NORD OVEST	115,3	91,0	57,6	124,1	129,6	114,1	137,3	108,5	96,4	117,2	108,0	113,6
NORD EST	108,1	110,0	144,9	82,9	128,9	91,9	110,0	102,5	96,4	103,4	106,9	102,7
CENTRO SUD E ISOLE	97,3	122,8	91,2	160,3	100,8	101,0	112,4	171,3	109,6	108,9	117,2	120,1
	87,1	87,8	107,1	61,2	64,5	94,9	63,8	57,1	99,1	83,5	81,7	78,9
TOTALE	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Istituto Guglielmo Tagliacarne

Nell'area tarantina, anche nel 2007, permangono ancora carenze tanto a livello di infrastrutture puntuali quanto di infrastrutture di rete (materiali ed immateriali). Distanti dalla media regionale restano la dotazione stradale, ferroviaria e aeroportuale, nonché le strutture per l'istruzione e quelle sanitarie. Rilevante il gap nella dotazione di strutture culturali e ricreative. Superiori, invece, ai dati pugliesi sono i risultati per la dotazione di impianti e reti energetico – ambientali, di strutture e reti per la telefonia e la telematica, di reti bancarie e di servizi vari e naturalmente di porti, il cui numero indice, pari a 548,3 evidenzia l'importanza di tale infrastruttura per l'economia ionica.

Nelle colonne dei totali si noti, infine, come sia preponderante per la città di Taranto l'incidenza della categoria "porto" sull'indice totale. La naturale conformazione geografica dell'area jonica e la relativa vocazione portuale incrementano, infatti, di ben 46,5 punti l'indice totale di dotazione infrastrutturale (130,2) che, al netto della categoria porto, appare non essere affatto soddisfacente (83,7).

1.2 Il sistema produttivo di Area Vasta tra criticità e aspettative di rilancio.

Il sistema produttivo industriale insediato nella provincia continua a rappresentare un punto di riferimento essenziale e fondamentale nel panorama economico nazionale e mediterraneo.

Taranto e il suo territorio possono considerarsi come una delle grandi capitali produttive ed industriali del Mediterraneo, per la presenza della grande siderurgia a ciclo integrale, della navalmeccanica, delle attività di raffinazione, energetiche, chimiche, petrolchimiche, cementiere, logistiche e da ultimo delle costruzioni aeronautiche, con infrastrutture altamente significative dal punto di vista sia aeroportuale che portuale.

Oltretutto il sistema porto si è arricchito per la presenza sul territorio del terzo operatore internazionale nel trasporto di containers su rotte intercontinentali e collegamenti diretti intra-mediterranei.

Completano questo quadro il sistema dei servizi di vicinato e le strutture ricettive inserite in grandi circuiti alberghieri internazionali, in un contesto di preesistenze naturalistiche, storico-monumentali, culturali ed etno-antropologiche di particolare pregio e le produzioni alimentari del territorio.

Altresì la cultura enogastronomica e le attività manifatturiere per la produzione di beni agroalimentari rappresentano un interessante volano di sviluppo del territorio.

Intorno a tale sistema di importanti realtà produttive sussistono i comparti del manifatturiero leggero, del terziario avanzato, delle costruzioni di assoluto rilievo.

Se tali sono le potenzialità dell'apparato produttivo, ne deriva che compito fondamentale e prioritario di tutti deve essere quello di contribuire a mantenerne ed elevarne la competitività attraverso una strategia multisetoriale ed integrata, articolata in una molteplicità di progetti ed azioni da avviarsi con immediatezza e da perseguirsi con cronoprogrammi definiti e condivisi.

Il sistema produttivo di Area Vasta si presenta con vari elementi di criticità che determinano svantaggi competitivi assolutamente da fronteggiare con azioni e progettualità anche in ambito di pianificazione strategica.

Lo sviluppo produttivo è, al momento, inferiore alle potenzialità presenti sul territorio.

Le cause dello svantaggio competitivo sono diverse e possono essere individuate negli squilibri sul fronte finanziario per una ridotta capitalizzazione delle imprese ad esclusione delle Aziende-sistema, negli assetti dimensionali ridotti e nella scarsa vocazione verso l'apertura ai mercati internazionali, deficit infrastrutturali materiali ed immateriali, elevato costo del denaro, scarsa propensione alla ricerca ed assenza di un parco progetti, insufficienti investimenti in attività di formazione professionale con particolare riferimento alle qualifiche medio-alte, alto tasso di attività sommerse.

In considerazione di tali fattori di debolezza, tra gli obiettivi strategici prioritari, in funzione di un più qualificato posizionamento del sistema produttivo, occorre puntare l'attenzione su nuovi fattori di competitività.

Il sistema di piccole e medie imprese ha necessità di utilizzare le economie esterne e di contesto incentivando le relazioni di integrazione a livello orizzontale ed individuando le azioni in grado di sostenere i nuovi fattori di competizione, come:

- **qualificare le produzioni attuali**, accrescendone il contenuto immateriale (Progettazione e design, ricerca e qualità dei materiali, marchi e brevetti, politiche di commercializzazione, marketing, qualità nei sistemi di gestione aziendale, tracciabilità delle produzioni, ecc);
- **favorire il sostegno finanziario ai nuovi programmi di sviluppo dell'imprenditoria locale con il coinvolgimento del sistema del credito;**
- **aumentare il ricorso alle politiche di ricerca ed innovazione ed alla introduzione delle nuove tecnologie nella gestione delle funzioni aziendali**, nel solco della più ampia diffusione della società dell'informazione;
- **sviluppare politiche di integrazione ed aggregazione dell'offerta dei comparti dell'agricoltura e del turismo;**
- **sviluppare le attività di esportazione e di internazionalizzazione** utilizzando servizi ad alto valore aggiunto;

- **valorizzare le risorse umane** attraverso politiche mirate di formazione, di qualificazione professionale, nell'ambito di una prospettiva di crescita occupazionale, puntando altresì ad elevare le condizioni di tutela e di sicurezza sui luoghi di lavoro.

Le analisi condotte e le aspettative del sistema produttivo per una crescita sostenibile in grado di coniugare lo sviluppo delle imprese con una rinnovata competitività del territorio nel suo insieme, evidenziano la necessità di operare nella direzione del potenziamento dei livelli di attrattività, dello sviluppo di nuove specializzazioni produttive a maggiore intensità di conoscenza e innovazione, dell'internazionalizzazione.

1.3 La centralità del sistema portuale.

Il quadro di sintesi riportato nel paragrafo precedente consente di svolgere alcune riflessioni sul ruolo del sistema portuale, inteso come insieme organico e funzionale di risorse materiali e immateriali costituenti l'indispensabile interfaccia con i distretti di cui più appresso si dirà.

L'economia mondiale, trainata dalla forte crescita di alcuni Paesi emergenti quali la Cina, l'India, il Brasile e la Russia, ha continuato la sua fase espansiva nel 2006.

L'industria dell'armamento e del settore marittimo/portuale sono tra i principali beneficiari e motori fondamentali dei profondi cambiamenti dell'economia mondiale. Infatti, secondo i dati dell'ISL (Istituto di Navigazione, di Economia e di Logistica) di Brema, al 1 luglio 2006, il portafoglio di ordini registrava 5.305 unità di cui circa il 70% costruite nei cantieri coreani, giapponesi e cinesi. Per quanto concerne gli ordini delle portacontainer come risulta da un recente rapporto della Drewry Shipping Consultants Ltd di Londra il portafoglio di ordini, al 1 luglio 2006, era di 1.224 unità (4,3 milioni di TEU) pari al 50% dell'attuale flotta 3.784 navi. Per quanto concerne quelle in costruzione e da consegnare entro il 2010, la capacità delle navi è tripla rispetto a quelle in esercizio per la classe sopra gli 8.000 TEU, è quasi pari a quelle in esercizio per navi della classe 6000/6.999 e superiore al 50% per quelle della classe 4.000/4.999.

Dunque, i traffici marittimi hanno avuto e continuano ad avere un notevole sviluppo, frutto: del vertiginoso e sempre più accentuato interscambio di merci tra i continenti, della grande differenza di sviluppo del settore

tecnologico e della creazione e distribuzione della ricchezza nel contesto dell'economia mondiale, della differenza dei costi dei prodotti per il differente costo del lavoro, dell'apertura di mercati di dimensioni immense e della forte crescita dei Paesi emergenti tra i quali quelli già citati.

In tale contesto internazionale dei traffici marittimi e, in particolare quelli che percorrono la costa atlantica, il **porto di Taranto** – secondo porto nazionale - ha già un ruolo significativo sia per quanto concerne la movimentazione delle merci connesse alla produzione dello stabilimento siderurgico dell'ILVA s.p.a., delle rinfuse liquide dell'E.N.I. ma, soprattutto, per quanto concerne la **movimentazione di merce varia in contenitori** che con le **4** linee di navigazione oceanica (*linea CEM - China-Europe-Mediterranean Service; linea FEM - Far East - Mediterranean Service; linea ADR - China Adriatic Express Service; linea MUS - Mediterranean Usa -East Coast*), oltre le **6** linee feeder, si collega con il l'Estremo/Vicino/Medio Oriente, il Nord Europa, gli Stati Uniti e tutto il Mediterraneo



Ruolo destinato a rafforzarsi con la realizzazione dei progetti di sviluppo dello scalo, con l'allargamento ed approfondimento del Canale di Suez e con il previsto aumento del traffico containerizzato sulla "**rotta atlantica**" anche in parziale alternativa a quello della "**rotta pacifica**" (*Asia - Nord America*). Traffico, quest'ultimo che, come noto, è preponderante in detta tipologia di traffico.

L'ulteriore sviluppo del porto di Taranto è legato comunque:

- Dalla realizzazione delle infrastrutture retroportuali: Distripark, Agromed, piattaforma logistica.
- dai tempi d'emanazione della nuova regolamentazione sui dragaggi (*ex art. 5, comma 11-quinquies, della l. 84/94*) nell'auspicio che effettivamente diano l'attesa soluzione;
- dall'auspicato ammodernamento della rete ferroviaria nazionale (*in particolare la dorsale adriatica*), per agevolare l'acquisizione del traffico e della redistribuzione dei contenitori diretti in centro Europa.

Nello scenario sopra descritto s'inserisce il sistema portuale del Mediterraneo che da qualche anno sta vivendo una frenetica crescita dei porti "hub".

La ritrovata centralità del Mediterraneo nel quadro dei traffici marittimi mondiali è dovuta principalmente alla posizione geografica, rispetto all'Estremo Oriente ed all'Africa, oggi più che mai vantaggiosa per il ruolo che tali aree, in via di sviluppo, rivestono sui mercati mondiali e conseguentemente nel panorama trasportistico internazionale.

Dallo studio della Drewry Shipping Consultants è emerso che, comunque, i maggiori volumi di traffico contaneirizzato sono quelli relativi alla rotta transpacificca (Asia - Nord America). Infatti, il numero di contenitori movimentati è quasi doppio (9.730.000 TEU contro i 4.270.000 TEU nel 2000) rispetto alla rotta transatlantica (Europa - Nord America costa orientale) anche se la somma delle due rotte che in prevalenza transitano nel **Mediterraneo** (Europa-Estremo Oriente: 7.875.000 TEU; Europa - Medio Oriente: 1.150.000 TEU) raggiunge un livello quasi pari a quello della rotta transpacificca.

Inoltre, fenomeni quali:

- la liberalizzazione dei mercati con l'apertura commerciale di molti Paesi dell'Est asiatico e del Sud America;
- la sempre più accentuata delocalizzazione dell'attività produttiva verso Paesi emergenti con il conseguente flusso in import - export di materie prime e prodotti finiti;
- la produzione a scorta zero;
- la necessità di rifornire i mercati in tempi reali e a costi competitivi,

hanno profondamente modificato il contesto competitivo entro il quale le imprese si trovano ad operare.

La crescita del traffico di merci e container nel Mediterraneo, dunque, è ormai un fenomeno di portata rilevante: gli ultimi dati disponibili evidenziano una previsione di aumento pari al 75%, nei prossimi 10 anni, della domanda di movimentazioni di container nell'area occidentale e centrale del Mediterraneo: vale a dire circa 25 milioni di container.

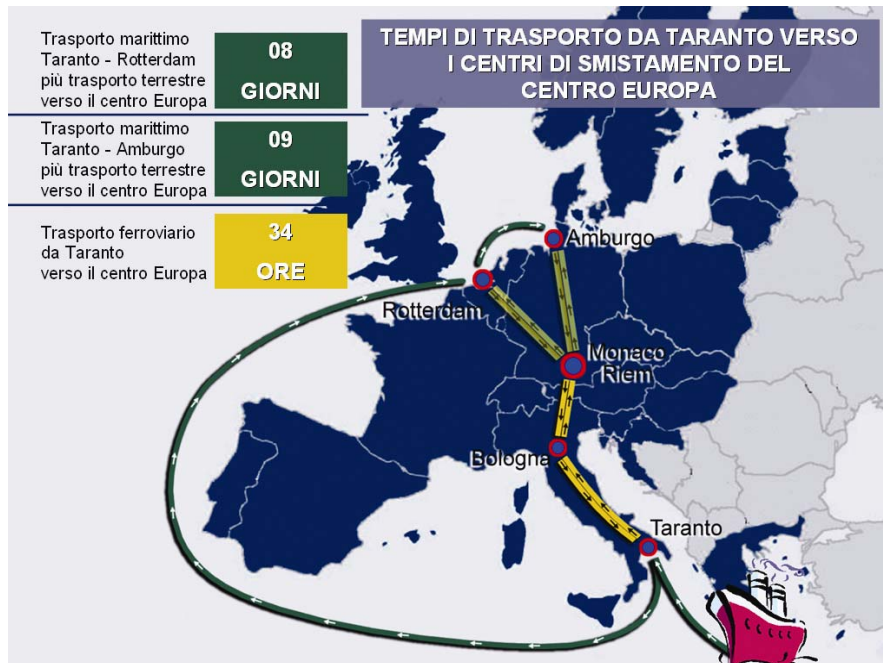
I porti del Sud Italia, quindi, rappresentano la **naturale piattaforma logistica** di alcune grandi direttrici di collegamento, intersecandosi ad ovest con il corridoio tirrenico e con il corridoio trans-europeo I (*Berlino-Palermo*) ed a Est con il corridoio adriatico - ionico, con il corridoio VIII e/o con il corridoio *Taranto – Igoumenitsa - Via Egnatia* fino al Mar Nero.

Questi porti, pertanto, sono chiamati a svolgere un ruolo da protagonisti nel cogliere le sfide poste in essere dal fenomeno della *globalizzazione* e, per non essere tagliati fuori da tali opportunità, dovranno adeguare i collegamenti intermodali, le proprie infrastrutture portuali e retroportuali da destinare a servizi di logistica avanzata ed i servizi offerti alla crescente domanda di trasporto intermodale ed alla crescente dimensione dei nuovi navigli. Un sistema di infrastrutture di trasporto, quindi, che s’inserisce nella catena di produzione del porto diventando un requisito insostituibile.

Tuttavia non si può considerare il sud d’Europa come area di solo transito nell’ambito delle direttrici che attraversano il globo in senso orizzontale in quanto, in particolare i porti del Sud Italia - in particolare il porto di Taranto - hanno tutte le potenzialità per divenire una vera e propria piattaforma logistica i cui nodi ed assi possono costituire fattori di attrazione di investimenti nazionali e stranieri e, quindi, sono occasione di sviluppo su scala assai più vasta rispetto a quella limitata al solo trasporto marittimo.

Dal **porto di Taranto** si possono, infatti, raggiungere con una frequenza elevata tutti i principali mercati del mondo, con *transit time* adeguati e costi contenuti. Tutto ciò si traduce in un recupero di centralità dei porti hub

meridionali che nati nell'ambito dei collegamenti intercontinentali, si stanno estendendo anche nell'ambito di quelli inframediterranei.



In tale ottica il porto di Taranto, in particolare con il terminal contenitori occupa una posizione di forza nello scenario mediterraneo in quanto svolge un ruolo fondamentale con le **6** linee feeder e con le **4** linee oceaniche.

Già oggi l'attività del terminal contenitori di Taranto contribuisce all'intero sistema produttivo della Regione Puglia e delle regioni limitrofe.

Per le aziende pugliesi e lucane c'è il vantaggio di trovarsi nelle immediate vicinanze di un porto attrezzato da cui poter ricevere le materie prime e merci necessarie per la propria attività e poter spedire i propri prodotti (*mobili, pasta, scarpe, tessuti, ecc.*) per destinarle nell'Estremo/Vicino/Medio Oriente, Stati Uniti, nord Europa ecc. in tempi brevi, certi, con un servizio economico. Fattori essenziali sui quali si fonda la penetrazione dei prodotti nei mercati internazionali.

Nel quadro del sistema portuale pugliese, il porto di Taranto ha la sua specificità, la sua vocazione di porto leader nella movimentazione dei contenitori, delle materie prime e dei prodotti siderurgici e petroliferi.

In linea con quanto illustrato, il Piano Operativo Triennale dell'Autorità Portuale di Taranto ha individuato le strategie che intende mettere in atto per un ulteriore sviluppo del porto di Taranto con l'obiettivo di realizzare un porto di "terza generazione". Un porto che non sia solo un centro di movimentazione o un centro di attività industriali ma anche "*piattaforma logistica*" interfacciata con le filiere produttive e trasportistiche.

Logistica dunque.

Logistica per fornire un valore aggiunto al territorio della provincia jonica ove vive una significativa concentrazione di piccole e medie imprese svolgenti attività collegate ed integrate in un sistema produttivo rilevante quale il porto con le sue aree portuali e retroportuali, supportato dalla presenza di uno Scalo Aeroportuale orientato al Servizio Cargo.

Il questo contesto si inseriscono i progetti infrastrutturali finanziati ed inseriti nella programmazione triennale delle opere pubbliche dell'Autorità portuale:

Piastra logistica integrata di Taranto: La "legge Obiettivo" 443/01 ha previsto, per il porto di Taranto, la realizzazione della piastra logistica. Con delibera del CIPE n. 74 del 29.9.03 è stato approvato il progetto preliminare della citata piastra logistica, secondo la proposta in project financing formalizzata dall'ATI Grassetto Lavori s.p.a. (capogruppo).

La gara pubblica è stata aggiudicata al citato promotore e, in data 9.3.06, l'Autorità Portuale di Taranto ha sottoscritto il relativo contratto di concessione. Il contratto prevede la realizzazione di quattro opere infrastrutturali (strada dei moli e reti impiantistiche, ampliamento del IV sporgente, darsena ad Ovest del IV sporgente, piattaforma logistica) e la gestione economica della piattaforma logistica per trenta anni.

Sono stati redatti i progetti definitivi delle opere infrastrutturali ed il SIA (studio di impatto ambientale) che è stato trasmesso alle Amministrazioni centrali e locali competenti in data 31.10.07 per l'avvio della procedura di VIA.

Il progetto definitivo dell'opera strategica di interesse nazionale sarà approvato dal CIPE sulla scorta della conferenza dei servizi istruttoria la cui prima seduta si è tenuta il 20.12.07 (D.L.vo 163/06 art. 166).

Il finanziamento delle opere è assicurato:

M€ 37.544 dal concessionario

M€ 21.523 dal soggetto concedente (risorse assegnate dal CIPE il 29.9.03)

M€ 97.082 dal soggetto concedente (risorse provenienti in parte dalla l. 413/98 e in parte da fondi propri dell'Ente).

Dragaggio per approfondimento fondali al terminal contenitori di Taranto: il canale di accesso agli specchi acquei di manovra e di sosta agli ormeggi per le navi portacontenitori hanno fondali a 14,00 m dal l.m.m.

Al fine di garantire l'arrivo di grandi navi cellulari al Terminal Contenitori di Taranto, già nella flotta Evergreen, occorre prevedere il dragaggio dei fondali a -16,5 m.

Si prevede di realizzare il necessario adeguamento strutturale mediante l'infissione di pali opportunamente ancorati ed attestati a profondità idonea per permettere lo scavo dei fondali.

I lavori di dragaggio dovranno essere estesi agli specchi acquei antistanti la banchina, al bacino di evoluzione ed al canale di accesso. È prevedibile il dragaggio di circa 1.400.000 mc di sedimento per portare i fondali alla quota di progetto di 16,5 m.

Il quadro economico complessivo dell'intervento è pari ad M€ 30,00.

Centro Servizi Polivalente per usi portuali: il Centro polivalente si pone l'obiettivo di costituire la risorsa logistica entro cui far sviluppare quella "cultura del mare" di cui tanto si avverte il bisogno, l'habitat naturale entro cui far crescere socialmente ed economicamente Taranto, il luogo privilegiato per il consolidamento del "sistema portuale", inteso come insieme organico e funzionale di attività e servizi da offrire alle merci e ai passeggeri.

Il centro assolverà a funzioni culturali, formative, congressuali e ricreative oltre che di supporto ai viaggiatori e croceristi, ed al suo interno potrà essere allocata la "Camera marittima", l'ufficio periferico della Camera di commercio il cui sportello unico contribuirà all'ampliamento dei servizi a sostegno della rete delle imprese joniche.

L'area oggetto dell'intervento interessa circa 12.000 mq compresi tra la sede della A.P.le, il vecchio muro paraonde del molo San Cataldo, la banchina di levante esistente e la testata del molo stesso. Il complesso edilizio da destinare ad edificio polivalente avrà un volume di circa 8.000 mc, con altezza non superiore a 12 m.

Il dimensionamento degli spazi, in relazione alle funzioni da svolgere, tiene conto della flessibilità di utilizzo e, pertanto, gli spazi ed ambienti saranno destinati a più funzioni in relazione alle contingenti esigenze.

L'auditorium avrà una capienza non inferiore a 250 posti a sedere. I servizi ai passeggeri e croceristi, stante la prevedibile sporadicità, saranno assicurati nelle forme essenziali.

L'acquisizione del progetto preliminare avverrà mediante un concorso di progettazione (attualmente in fase di svolgimento). Al vincitore potranno essere affidati i successivi livelli "definitivo" ed "esecutivo".

Il quadro economico complessivo dell'intervento è pari ad M€ 5,00.

Lavori di rettifica ed allargamento della banchina di levante al molo San Cataldo: si prevede di realizzare l'allargamento, lato di levante, del molo a completamento dell'allargamento eseguito negli anni '90. L'intervento prevede il consolidamento dell'esistente banchina a gravità, che attualmente è instabile. Sono previste opere complementari e di raccordo con le aree latitanti. La quota della banchina è prevista a 3,0 m sul l.m.m.. Il progetto prevede dragaggi per circa 10 mila mc., che sono, in parte, contaminati.

Il quadro economico complessivo dell'intervento è pari ad M€ 16,20.

Vasca di contenimento dei materiali di dragaggio: le necessità di approfondimento dei fondali del porto di Taranto, nonché quelle per le opere di grande infrastrutturazione portuale come l'ampliamento del 4° sporgente, previsto nel progetto di cd. piastra logistica di Taranto già citato, richiedono la realizzazione di una vasca di contenimento impermeabile di quei fanghi di dragaggio che hanno un grado di contaminazione superiore ai cd. limiti di intervento ICRAM.

Si prevede di realizzare la vasca in uno specchio acqueo confinante con l'ex-Yard Belleli mediante la realizzazione di arginatura con diga a gettata in elementi naturali, protetta da mantellata idonea ad assorbire le azioni derivanti dal moto ondoso incidente. Il progetto prevede la realizzazione di vasche interne con grado di impermeabilizzazione in funzione del livello di contaminazione dei sedimenti da depositare.

Il progetto definitivo è stato presentato, in data 31.10.07, ai Ministeri competenti come "opera connessa" all'intervento piastra portuale di Taranto (delibera CIPE 74/03). Il progetto potrà essere approvato con le procedure previste dalla legge obiettivo e decreti applicativi recepiti dal D.L.vo 163/06.

Il quadro economico complessivo dell'intervento è pari ad M€ 15,26

Tutte le opere di grande infrastrutturazione sopra descritte richiedono la realizzazione di dragaggi per diversi milioni di metri cubi e, in mancanza di normativa nazionale e regolamentazione tecnica "evoluta" in grado di compatibilizzare le esigenze di salvaguardia dell'ambiente con la sostenibilità

tecnico/economica degli interventi, permane la difficoltà della loro realizzazione in particolar modo nei SIN (siti di interesse nazionale) come quello di Taranto.

Le campagne di caratterizzazione ambientale già condotte sui fondali marini evidenziano un discreto grado di contaminazione dei sedimenti superficiali che richiede urgenti interventi di messa in sicurezza, propedeutica allo sviluppo infrastrutturale.

La legge finanziaria n°296 del 2006 pone le basi perché si possa avviare una strategia di azioni sinergiche che consentano azioni integrate di riqualificazione ambientale e di infrastrutturazione portuale.

A tale scopo sono state avviate iniziative congiunte tra l'Autorità portuale, i Ministeri dell'Ambiente, dello Sviluppo economico, delle Infrastrutture, la Regione Puglia, la Provincia di Taranto, i comuni di Taranto e Statte che dovrebbero portare alla sottoscrizione di un accordo di programma quadro, al fine di superare le difficoltà procedurali che allo stato rallentano l'esecuzione delle opere infrastrutturali del porto di Taranto.

1.4 La pregiudiziale ambientale.

Il risanamento ambientale, inteso sia come miglioramento della qualità dell'ecosistema, sia come attenuazione/eliminazione delle cause di inquinamento, sia infine come criterio di progresso eco - compatibile, deve rivestire importanza primaria nella nuova definizione delle politiche di sviluppo provinciali. L'attenzione alla sostenibilità ambientale ha, con riferimento ai singoli progetti infrastrutturali e produttivi, lo scopo della conservazione della risorsa "ambiente" in quanto insostituibile; con riferimento alla valutazione ed alla definizione dei progetti di sistema, la finalità ben più ampia di considerare la citata risorsa quale non rinnovabile base comune di crescita territoriale.

La politica ambientale, troppo spesso trascurata, è oggi al centro dell'interesse collettivo a tutti i livelli di programmazione e, coinvolgendo anche il mondo imprenditoriale e sociale oltre che quello istituzionale, dovrà andare ben oltre la mera applicazione della normativa vigente ma, così come auspica l'Unione Europea, costituire il fulcro attorno al quale andare ad articolare tutte le iniziative volte allo sviluppo dell'area.

Le azioni maggiormente significative da realizzare in questo senso, miranti altresì al raggiungimento di un soddisfacente livello di riqualificazione ambientale, sono le seguenti:

- interventi di **bonifica ambientale** dell'Area ad elevato rischio comprendente i Comuni di Taranto, Statte, Massafra, Crispiano e Montemesola, coerenti con una logica che tenda ad attenuare la problematica;

- **caratterizzazione e bonifica dell'area del Mar Piccolo e del Mar Grande** e di aree pubbliche con maggiore attenzione a quelle destinate agli insediamenti industriali al fine di creare aree ecologicamente attrezzate;
- **monitoraggio integrato per la rilevazione delle sostanze inquinanti** con effetti sull'aria, sull'acqua e sul suolo finalizzato ad una corretta gestione dei rischi derivanti dagli insediamenti industriali e ad una efficace azione di controllo ed intervento da parte degli organi di vigilanza;
- **monitoraggio del livello di inquinamento prodotto dal traffico urbano;**
- realizzazione di una **metropolitana leggera** finalizzata tanto alla riduzione degli agenti inquinanti quanto al miglioramento del servizio di viabilità provinciale.

CAPITOLO II – LA NUOVA VISION MEDITERRANEA: LINEE DI INDIRIZZO E PRIORITÀ

2.1 Taranto “porta del mediterraneo”.

Il processo di pianificazione di Area Vasta rappresenta una importante opportunità per la definizione di una vision del futuro di Taranto chiara e condivisa, attorno alla quale aggregare il sostegno e l’unità d’intenti di tutti gli attori territoriali della società.

Per affermarsi nella competizione globale, i territori sono obbligati a costruire una visione univoca e perseguire strategie di specializzazione e differenziazione focalizzate sulla vocazione d'eccellenza del territorio.

Per l’Area Vasta Tarantina, la logistica rappresenta una naturale vocazione dettata dalla centralità del territorio nel Mediterraneo.

Una vision, dunque, che esalta la posizione baricentrica ed il naturale ruolo di area cerniera nel Mediterraneo, le direttrici di connessione con i principali corridoi, l’integrazione con piattaforme territoriali transnazionali e di interesse nazionale, la disponibilità di aree su cui valorizzare in termini produttivi il grande asset territoriale determinato dal posizionamento geografico.

A partire dalla centralità del sistema portuale, dunque, occorre puntare attraverso la pianificazione di Area Vasta alla rapida realizzazione di quei progetti infrastrutturali strategici in grado di veicolare ed affermare i vantaggi competitivi della nostra localizzazione.

2.2 Le priorità di intervento.

2.2.1 Il risanamento ambientale.

Come già ampiamente ribadito, la problematica ambientale rappresenta la *conditio sine qua non* affinché si possa parlare di uno sviluppo immediato e tangibile.

Pertanto, una efficace strategia di sviluppo da ipotizzare per il territorio della provincia di Taranto non può assolutamente prescindere da mirati interventi di risanamento ambientale.

La legge n. 426 del 9.12.1998 include, com'è noto, la città di Taranto tra le ventinove aree industriali ad alto rischio ambientale, definendola sito di interesse nazionale, in relazione alla quantità e pericolosità degli agenti inquinanti presenti ed all'impatto sull'ambiente circostante in termini di rischio sanitario ed ecologico nonché di pregiudizio per i beni culturali ed ambientali.

Il Ministero dell'Ambiente, con decreto del 10.01.2000, ha stabilito, altresì, la perimetrazione del sito di interesse nazionale di Taranto, individuando con precisione le aree da sottoporre ad interventi di caratterizzazione e, in caso di grave inquinamento, ad attività di messa in sicurezza, bonifica, ripristino ambientale e monitoraggio.

La **caratterizzazione** e la protezione dell'ambiente e del territorio si pongono, dunque, per il territorio di Taranto quali azioni prioritarie per ottenere le informazioni necessarie finalizzate ad una corretta pianificazione di interventi di sviluppo e dei relativi investimenti.

Attuando preventive indagini di caratterizzazione sarebbe infatti possibile definire l'assetto geologico e idrogeologico della provincia jonica, verificare la presenza o meno di contaminazione nei suoli e nelle acque e sviluppare, solo successivamente, rimosso il vincolo gravante sul territorio, un modello strategico di crescita globale realmente rispondente alle specificità dell'area jonica.

Ulteriore e non secondario gap da superare è poi quello dei **dragaggi**, grave problema per il traffico portuale tarantino, al punto tale da mettere a dura prova la competitività dello scalo jonico nella intera rete del sistema portuale mondiale.

Il porto di Taranto, tra i più importanti porti nazionali per il volume di traffici movimentati, manifesta, infatti, l'urgente necessità di realizzare nuovi interventi di potenziamento infrastrutturale, al fine di non compromettere la capacità di reggere la concorrenza della portualità mediterranea e nord-europea, contribuendo a garantire, pertanto, la crescita dell'economia regionale e nazionale.

Gli specchi acquei e le aree demaniali di competenza della locale Autorità Portuale rientrano nel sito di interesse nazionale di Taranto, perimetrato con il già citato D.M. del 10 gennaio 2000.

La dichiarata "sensibilità" al rischio ambientale del sito di Taranto, la mancanza di una puntuale e specifica regolamentazione, nonché la mancanza di standardizzate soluzioni ingegneristiche e di procedure tecniche da adottare rendono particolarmente complessa la programmazione, la progettazione,

l'esecuzione e il monitoraggio dei lavori di dragaggio e della relativa gestione del materiale dragato.

La difficoltà per Taranto diventa particolarmente rilevante in relazione alla necessità di dover programmare a breve e medio termine la esecuzione di dragaggi portuali per diversi milioni di metri cubici.

Appare, pertanto, necessario, seguendo altresì la ratio espressa dalle Delibere CIPE n. 104 del 1996 e n. 155 del 2000, adottare nel più breve tempo possibile un iter procedurale che sia in grado di:

- individuare gli obiettivi di risanamento per le aree fortemente antropizzate come quelle portuali e, in particolare, nel caso in cui le attività industriali continuino a produrre inquinamento;
- definire le modalità di gestione e caratterizzazione del materiale dragato e favorire eventuali possibilità di riutilizzo (uso benefico e controllato del materiale asportato), con particolare riferimento alle argille di Taranto risultate, dalle caratterizzazioni già effettuate, incontaminate;
- eliminare i conflitti e le incongruenze con le normative U.E. riguardanti l'ambiente recependo, in modo critico, le indicazioni emergenti in campo internazionale.

2.2.2 L'ammodernamento infrastrutturale.

Le grandi reti europee e nazionali delineate nel quadro strategico di riferimento, definiscono una sorta di impalcatura generale alla quale occorrerà agganciare i diversi interventi complementari finalizzati a radicare sul territorio di Area Vasta gli effetti positivi prodotti dallo sviluppo di tali grandi reti.

Compito dunque della pianificazione sarà quello di definire l'integrazione del sistema infrastrutturale complementare di Area Vasta con il disegno delle grandi reti in fase di consolidamento.

Tale obiettivo deve essere perseguito secondo una logica di efficace connessione alle reti dei nodi territoriali fondamentali, porto, aeroporto, ma anche città ed aree produttive (Aree per insediamenti produttivi).

In quest'ottica, tra gli obiettivi infrastrutturali prioritari da perseguire con le risorse di Area Vasta vi è quello di un'efficace soluzione del problema "ultimo miglio", con riferimento ai segmenti di connessione del porto soprattutto a livello ferroviario, alla viabilità di collegamento dell'Aeroporto di Grottaglie, agli accessi alla città di Taranto.

Assumono inoltre grande rilevanza strategica gli interventi di connessione tra la rete e le città, l'area urbana del capoluogo in particolare, affinché possano generarsi scambi positivi tra reti e nodi indispensabili per non incorrere nell'errore di piattaforme produttive isolate e pertanto prive di rilevanza per il territorio.

Fondamentale, pertanto, sarà verificare in ambito di pianificazione di Area Vasta le opportune coerenze tra politiche dei trasporti e politiche urbane.

a) La rete viaria provinciale.

La litoranea Talsano – Avetrana

Parte della dotazione finanziaria, in coerenza con gli obiettivi condivisi, non può che essere destinata anche alla realizzazione delle linee di comunicazione individuate quali prioritarie per qualsiasi ipotesi di sviluppo del richiamato settore turistico. Il territorio, pur disponendo di risorse di indubbio valore naturali e paesaggistiche (mare, Valle d'Itria, gravine), storiche, archeologiche e culturali (Città Vecchia, Museo archeologico, insediamenti rupestri e della civiltà messapica, etc.), evidenzia infatti una insuperata difficoltà di reti di comunicazione che consentano di trasformare detto patrimonio in esercizio di impresa.

Risulta prioritaria pertanto la realizzazione della già progettata Litoranea Talsano – Avetrana, nota anche come Strada Regionale 8, che, unificando il litorale ionico con quello salentino, renderebbe agevole l'accesso ad una lunga striscia di costa che indubitabilmente costituisce fattore di attrazione turistica nazionale ed internazionale. L'importante arteria, a quattro corsie sino allo svincolo con la marina di Pulsano ed a due corsie con controstrade sino ad Avetrana, prevede inoltre la sistemazione dell'attuale litoranea a fini turistici.

Si tratta, peraltro, di una priorità che ha già trovato riscontro in una serie di investimenti pubblici e privati in corso di attuazione:

1) la già richiamata Intesa istituzionale del 1993 e la successiva delibera Cipe n. 155 del 2000, riconoscendo valore strategico alla Talsano - Avetrana, hanno destinato risorse pari a 30.000.000,00 di Euro di cui 5.000.000,00 a carico dello Stato e 25.000.000,00 a carico della Regione per la realizzazione

della Tangenziale Sud che dallo svincolo di S. Giorgio con la Strada del Mar Piccolo si diparte sino allo svincolo per Talsano e che costituisce il raccordo della città di Taranto con le proprie periferie e la connessione funzionale con la SP101 per la Nuova Base Navale, rappresentando peraltro il primo tronco della Litoranea Talsano - Avetrana. Il completamento dei lavori della Tangenziale Sud, recentemente avviati contribuirà dunque al riassetto della trama viaria della città;

2) Urban II per la valorizzazione del patrimonio artistico e culturale delle Città Vecchia e del Borgo di Taranto (attribuzione finanziaria comunitaria pari a 30.000.000,00 di Euro);

3) il finanziamento di due Patti territoriali in via di ultimazione (assegnazione finanziaria statale pari ad 80.000.000,00 di Euro, investimenti imprenditoriali per 120.000.000,00 di Euro, ricaduta occupazionale di un migliaio di unità.);

4) l'Accordo di Programma per il Progetto Turistico Integrato Interregionale della Costa Jonica di Puglia e Basilicata – Progetto Principessa (approvato e sostenuto dalla Regione Puglia e finanziato dallo Stato; investimento per 350 milioni di euro, intervento statale per 250 milioni di euro, occupazione prevista di 1.800 unità).

L'iniziativa individuata va correlata dunque alle scelte complessive riguardanti la rete viaria, caratterizzate dalla definizione di un sistema razionale di comunicazione a vantaggio della città di Taranto, del Porto, dell'area industriale e delle altre arterie verso il Nord ed il Sud di Italia. Una

scelta quindi non episodica ma funzionale ad un quadro operativo ragionato i cui indubbi benefici ricadrebbero sull'intero territorio.

La Tangenziale Nord

La progettata Tangenziale Nord, dal Seminario Arcivescovile (in corrispondenza all'incrocio con la SS172) fino alla SS106 Jonica, è un'arteria di valenza nazionale che collega tutte le strade statali convergenti su Taranto e costituisce la cerniera funzionale all'itinerario di valenza europea che collega il Porto di Gioia Tauro con quello di Brindisi, ovverosia la SS106 con la SS7 Appia. Il secondo lotto in fase di appalto non è funzionale in quanto non sono finanziati il primo lotto di collegamento con il Ponte di Punta Penna ed il terzo lotto dalla SP49 alla SS106.

Il Polo logistico aeroportuale di Grottaglie

L'insediamento del nuovo impianto di Alenia Aeronautica destinato alla fabbricazione e all'assemblaggio di due sezioni della fusoliera del nuovo velivolo commerciale della Boeing impone la urgente valorizzazione del Polo logistico aeroportuale di Grottaglie, inserita nella programmata sistemazione della rete viaria provinciale come uno degli interventi prioritari del Piano della viabilità della Provincia di Taranto.

La SP 58 Martina – Alberobello

L'allargamento e l'ammodernamento di un primo tratto della Strada Provinciale 58 "Martina Franca – Alberobello", connesso peraltro alla costruzione di un sottopasso ferroviario che assicuri continuità funzionale tra la S.S. 172 e la strada di raccordo alla zona industriale di Martina Franca, assume rilevanza in relazione tanto alla conseguente valorizzazione dell'itinerario turistico di provata valenza culturale ed enogastronomica, quanto al potenziamento dell'importante area industriale di Martina Franca.

La Bretella SS106 - Raccordo autostradale A14

Il raccordo tra la SS 106 e l'Autostrada A14, congiungendo la statale, all'altezza dello svincolo per Palagianò, con l'autostrada Taranto – Bologna, ha rilevanza strategica per il potenziamento della rete infrastrutturale della provincia soprattutto in relazione al decongestionamento della strozzatura che si determina in prossimità dell'ingresso autostradale presso Massafra.

L'itinerario Bradanico – Salentino

Il completamento del collegamento Bradanico – Salentino è funzionale tanto alla zona occidentale della nostra Provincia quanto a quella orientale. Per la zona occidentale, la Bradanico-Salentina permette il collegamento con la provincia materana e con gli insediamenti turistici della Basilicata e della Calabria; ma è altresì funzionale alla zona orientale in quanto è in grado di

mettere in contatto gli insediamenti industriali di questa zona con l'aeroporto di Grottaglie e il porto di Taranto. La SS 7 ter dovrebbe collegare Taranto a Lecce ed attraversare i territori di San Giorgio Jonico, Monteparano, Fragagnano, Sava, Manduria, San Pancrazio Salentino, Guagliano e Campi Salentina per complessivi 78 chilometri.

La situazione è di totale abbandono, in quanto la procedura era ferma alla revisione del progetto generale 1969-1978 della cessata Cassa per il Mezzogiorno con inoltro con lettere Anas del 19.07.2000 del progetto preliminare (conforme al Nuovo Regolamento LL.PP. di cui al DPR 554/99) ai Comuni interessati. Il progetto preliminare è riferito a tre tronchi, non in continuità funzionale, dei quali in particolare il Tronco Matera – Taranto è così strutturato:

Tronco Matera – Taranto

LOCALITÀ	ESTENSIONE	PREVISIONE LAVORI
MATERA	Km 579+468	Km 579+468 } Km 580+427 } Adeguamento in sede
INIZIO VARIANTE DI LATERZA	Km 594+200	Km 580+427 } Km 594+200 } variante
FINE VARIANTE DI LATERZA	Km 594+200	
	Km 604+500	Tronco adeguato in esercizio
CASTELLANETA	Km 604+500	In variante
	Km 617+700	
MASSAFRA	Km 630+500	Km 630+500 } Km 637+976 } Adeguamento in sede
TARANTO	Km 647+500	Km 637+976 } Km 647+500 } Variante

b) Mobilità sostenibile.

La rete idroviaria

È vivo a livello internazionale il dibattito sulla opportunità di estendere a livello sistematico la navigazione sia turistica - civile sia commerciale lungo la costa, soprattutto nelle aree territoriali come quella ionica dove tale elemento geografico sia presente in misura preponderante, in modo da connettere in un unico percorso città strategiche ed omogenee dal punto di vista culturale, commerciale e turistico. L'Azienda per la Mobilità nell'Area di Taranto (AMAT S.p.A.) ha da qualche anno attivato un Servizio di Trasporto via mare (Idrovie) che, rivelandosi efficace integrazione e diversificazione del servizio pubblico su gomma, ha riscontrato grande favore da parte dell'utenza. Per tale Servizio il Comune di Taranto ha assunto i provvedimenti amministrativi necessari ad inserirlo, per alcuni particolari ambiti territoriali, nel novero delle attività riconducibili al Trasporto Pubblico.

Nell'ambito e con gli intenti sopra descritti, l'Amministrazione comunale ha quindi ritenuto opportuno dotarsi di uno Studio di prefattibilità per l'attivazione di un Servizio di Trasporto Pubblico via mare, da estendere all'intero territorio costiero comunale e provinciale e capace di integrarsi in forma destagionalizzata con la attuale offerta di Trasporto Pubblico su gomma fornita da Aziende quali AMAT S.p.A., C.T.P., Marozzi, ecc. Le valutazioni svolte hanno portato alla individuazione di due possibili direttrici di sviluppo del Servizio di Trasporto via mare:

- la prima, connotata come un Servizio di Trasporto Pubblico, alternativo e complementare a quello su gomma, in grado di garantire il

collegamento, per quasi tutto l'anno, all'interno del territorio costiero comunale (a tale scopo potranno essere utilizzati sia gli approdi già attivi sia quelli individuati come da attivare);

- la seconda, con le stesse caratteristiche di mobilità alternativa e di durata del Servizio della precedente, che però prevede il collegamento dei principali ambiti costieri comunali e provinciali caratterizzati da un ampio bacino potenziale di utenza (Leporano, Pulsano, Campomarino, lungo il versante orientale; Massafra, Ginosa e Castellaneta, lungo il versante occidentale).

Ipotesi 1 – Analisi Economica

	COSTI	unitario	quantità			durata mesi	Importi
			h	gg	n.		
1	Personale						
1a	Comandante (n.1 per motonave)	€ 2.140,00			4	10,0	€ 85.600
1b	Direttore di macchina (n.1 per motonave)	€ 2.030,00			4	10,0	€ 81.200
1c	Marinai (n.2 per motonave)	€ 1.580,00			8	10,0	€ 126.400
2	costi di trazione ¹ (8h/giorno x gg x 100 €/h)	€ 100,00	8	300	4		€ 960.000,00
3	costo per nolo motonave, compreso costi di manutenzione. (10,000€/mese per motonave)	€ 10.000,00			4	10,0	€ 400.000,00
4	costo per assicurazione	€ 18.000,00			4		€ 72.000,00
5	pubblicità e gestione del servizio vendita tickets	€ 15.000,00					€ 15.000,00
6	costo ormeggio unità navale	€ 9.000,00			4		€ 36.000,00
7	Realizzazione di approdi e opere annesse	€ 1.000.000,00			7		€ 7.000.000,00
8	Spese generali per Indagini di Dettaglio, Rilievi, Progettazione, Direzione lavori, Collaudi, Richieste Pareri e Rilascio Pareri e Concessioni da parte degli Enti preposti.	€ 250.000,00			7		€ 1.750.000,00
	TOTALE						€ 10.526.200,00

1: I costi di trazioni comprendono: il consumo carburante, incidenza per manutenzione sia ordinaria sia straordinaria.

Ipotesi 2 – Analisi Economica

COSTI		unitario	quantità			durata mesi	Importi
			h	gg	n.		
1	Personale						
1°	Comandante (n.1 per motonave)	€ 2.140,00			2	3,5	€ 14.980
1b	Direttore di macchina (n.1 per motonave)	€ 2.030,00			2	3,5	€ 14.210
1c	Marinai (n.2 per motonave)	€ 1.580,00			4	3,5	€ 22.120
2	costi di trazione ¹ (8h/giorno x gg x 130 €/h)	€ 130,00	8	105	2		€ 218.400,00
3	costo per nolo motonave, compreso costi di manutenzione. (10,000€/mese per motonave)	€ 10.000,00			2	3,5	€ 70.000,00
4	costo per assicurazione	€ 6.000,00			2		€ 12.000,00
5	pubblicità e gestione del servizio vendita tickets	€ 5.000,00					€ 5.000,00
6	costo ormeggio unità navale	€ 3.000,00			2		€ 6.000,00
7	Realizzazione di approdi e opere annesse	€ 1.000.000,00			17		€ 17.000.000,00
8	Spese generali per Indagini di Dettaglio, Rilievi, Progettazione, Direzione lavori, Collaudi, Richieste Pareri e Rilascio Pareri e Concessioni da parte degli Enti preposti.	€ 250.000,00			17		€ 4.250.000,00
TOTALE							€ 21.612.710,00

1: I costi di trazioni comprendono: il consumo carburante, incidenza per manutenzione sia ordinaria sia straordinaria.

Un intervento di potenziamento sistematico della rete idroviaria nell'area tarantina secondo una delle due ipotesi descritte, al di là dell'ovvio ampliamento del circuito artistico ed enogastronomico, contribuirebbe al decongestionamento della rete viaria tradizionale – in ambito urbano e sulla direttrice litoranea - sotto il profilo tanto del traffico civile quanto di quello commerciale, implementando inoltre la dotazione infrastrutturale territoriale.

La metropolitana leggera

Una precisa indicazione rinvia dal Piano Strategico Territoriale realizzato dal Comune di Taranto che pone come intervento necessario la realizzazione di una metropolitana leggera finalizzata al conseguimento di un duplice obiettivo:

- 1) riduzione degli effetti inquinanti attraverso l'adozione per la città di Taranto di un sistema di trasporto pubblico veloce e di contenuto impatto ambientale;

2) utilizzazione di tutte le risorse e delle potenzialità del bacino del Mar Piccolo, sia quelle intrinseche all'elemento acque sia quelle che il Mar Piccolo proietta con varia intensità sul territorio circostante, conferendo ad esso valore aggiunto.

In particolare l'infrastruttura consentirebbe:

- di ricucire al centro cittadino le circoscrizioni periferiche;
- di drenare attraverso opportuni sistemi di scambio intermodale i flussi veicolari che provengono dai comuni della Provincia;
- di servire in maniera più puntuale l'area dei grandi insediamenti industriali;
- di fornire un adeguato servizio di trasporto pubblico alla sempre più numerosa utenza universitaria;
- un più veloce e puntuale collegamento a vantaggio dei flussi turistici con la Litoranea Talsano – Avetrana.

Lo studio di prefattibilità tecnico-economica, redatto da Amat su incarico del Comune di Taranto, prevede due possibili soluzioni progettuali relative alla realizzazione del descritto sistema di trasporto pubblico su rotaia:

- un tracciato interamente in superficie (metrotranvia);
- un tracciato misto, sotterraneo e di superficie (tram-treno).

IPOTESI 1 – METROTRAMVIA

Linea	Km	N. fermate	Tempo (min)	Costi delle opere e delle attrezzature
Nord (Paolo VI, Circummarpiccolo, Cimino, P.zza Garibaldi)	24	15	36	
Sud (De Cesare, Salinella, Talsano)	9	12	17	
Totale	33	27	53	€ 469.800.000

IPOTESI 2 – TRAMTRENO

Linea	Km	N. fermate	Tempo (min)	Costi delle opere e delle attrezzature
Nord (Paolo VI, Circummarpiccolo, Cimino, P.zza Marconi, P.zza Garibaldi)	23	12	22	
Sud (Marconi, Salinella, Talsano)	8	7	7	
Totale	31	19	29	€ 801.106.000

L'iniziativa ha beneficiato delle risorse rivenienti dal Fondo Rotativo per la progettualità della Cassa Depositi e Prestiti per la elaborazione dello studio di fattibilità propedeutico alla realizzazione dell'opera che, poiché "a tariffa", presenta le caratteristiche ottimali per iniziative di project financing con conferimento di contributo pubblico.

Stazione di Bellavista

Occorre un nuovo asset ferroviario che valorizzi la funzione della stazione di Bellavista, assegnandole il ruolo di cuore pulsante di tutto il trasporto da e per il porto e le aree retroportuali.

c) La "Diga Fiumicello" e la risorsa acqua.

Il problema della carenza idrica e della siccità è al centro delle politiche europee per la gestione delle risorse idriche ed assume rilievo anche nell'abito del cambiamento climatico e della lotta alla desertificazione. In tale contesto lo stesso Comitato delle Regioni europee ha sottolineato l'importanza del ruolo delle zone coltivate e di quelle montane in quanto ricche di risorse idriche e forestali e, perciò, capaci di alimentare l'umidità atmosferica, attirare le piogge e contenere il processo di desertificazione provocato dai cambiamenti climatici. Pertanto tali fenomeni dovranno essere contrastati, anche nell'interesse dell'agricoltura, con l'attivazione di azioni di risparmio, di efficienza dell'uso, di riduzione delle perdite, di riutilizzo e di provvedimenti infrastrutturali.

Per Taranto l'opera infrastrutturale che si ritiene utile è la costruzione di un **invaso di raccolta delle acque meteoriche** in agro di Ginosa che possa consentire anche di sfruttare le piogge che sempre di più si presentano di tipo temporalesche concentrate in uno spazio temporale ridotto.

La Diga Fiumicello è una infrastruttura necessaria al sistema idrico tarantino e del salento (capacità di invaso di circa 65 milioni di mc) che può garantire, se realizzato, stabilità e certezze ad un comparto quale quello ortofrutticolo ad alta incidenza di manodopera e rendere fruibile anche l'invaso del Pappadai. Il progetto di fattibilità (costo dell'opera pari a circa 200 milioni di euro), probabilmente da aggiornare, è stato realizzato dai tecnici ed esperti del Consorzio di Bonifica Stornara e Tara con risorse pubbliche in quanto il progetto fu finanziato dall'allora Agenzia per la Promozione e lo sviluppo del Mezzogiorno. Tale investimento dovrà comunque essere sostenuto da una serie di interventi sugli impianti irrigui esistenti. Inoltre, si ritiene che i fondi comunitari nelle infrastrutture devono avere come obiettivo anche una corretta gestione delle risorse idriche e dei vari utilizzi favorendo la condivisione di un "Piano di Tutela delle Acque" che, tenendo conto delle variazioni climatiche e di piovosità in atto, preservi il territorio da ulteriori criticità (la Puglia è la Regione a più alto rischio desertificazione).

2.2.3 La rigenerazione urbana.

Il processo di pianificazione di Area Vasta rafforza ulteriormente l'approccio territoriale allo sviluppo locale, puntando ad una scala che supera la visione municipalistica delle politiche urbane e ne promuove il raccordo e l'integrazione in un disegno strategico complessivo che valorizzi il sistema dei territori urbani e delle connessioni funzionali con le reti.

Il piano strategico è dunque un grande progetto di trasformazione del territorio nel quale integrare, in una visione di Area Vasta, politiche ed interventi prioritari per il rilancio dei territori urbani.

Il tema della riqualificazione urbana e della complessiva modernizzazione del territorio non può essere affrontato secondo approcci che contemplino il solo intervento pubblico di trasformazione. Per la trasformazione del territorio di Area Vasta è dunque indispensabile determinare un quadro stabile di convenienze che favorisca una stretta collaborazione tra amministrazioni ed imprese.

La partnership pubblico-privato rappresenta la chiave di volta dello sviluppo sostenibile e la modalità operativa prevalente con la quale segnare in ambito di Area Vasta la promozione e realizzazione degli interventi in ambito urbano.

Il sistema delle città e delle aree urbane che fa capo al territorio dell'Area Vasta tarantina si presenta con forti criticità: una città di Taranto priva di quelle funzioni avanzate e di rango provinciale in grado di determinarne l'attrattività e la centralità rispetto all'intera provincia, periferie degradate,

borghi storici privi di identità da preservare, centri minori dimentichi del loro passato rurale e persi nel totale anonimato.

Il tema della rigenerazione urbana interessa da vicino il settore dei servizi commerciali che tra gli anni 60 - 70, sotto la spinta della specializzazione siderurgica, ha vissuto una fase di notevole sviluppo, ridefinendo completamente la fisionomia urbana con l'abbandono delle zone storiche e la creazione di quartieri "dormitori" esterni.

La situazione attuale vede una città di notevoli dimensioni che esercita una polarità per un territorio che va ben oltre i confini comunali ma con notevoli problematiche legate alla fruibilità, alla vivibilità, all'impatto ambientale che rischiano di diventare nodi irrisolti, aggravati dalle difficoltà del ciclo economico e dalla strutturale fragilità economica legata sostanzialmente ad una monocoltura industriale.

Tale situazione impone la promozione di un complesso di azioni integrate nell'ambito di un approccio strategico di Area Vasta che persegua alcuni obiettivi prioritari:

- **accessibilità e mobilità**

Le infrastrutture di trasporto assai carenti ed i servizi pubblici locali di livello non adeguato, compromettono accessibilità, mobilità e dunque attrattività dei nostri centri urbani. La pianificazione strategica di Area Vasta dovrebbe cogliere e valorizzare le connessioni tra pianificazione urbanistica e politiche dei trasporti, puntando alla realizzazione di interventi di

potenziamento della dotazione infrastrutturale realmente funzionali alla crescente domanda di mobilità.

Le criticità del sistema urbano centrale sono identificabili nella viabilità e nell'assetto della sosta. Pressanti sono, infatti, i problemi che riguardano, per quanto alla accessibilità, la carenza di parcheggi in prossimità delle principali aree commerciali, e la scarsa efficienza dei trasporti pubblici.

Alcune possibili strategie finalizzate a migliorare la attuale situazione possono essere:

- nel breve periodo, l'incremento della dotazione di sosta tramite la ricerca di nuove aree da adibire a parcheggio, specie nella zona sud-ovest della città (via d'Aquino);
- nel medio e lungo periodo, l'individuazione di ulteriori aree strategiche alla vitalità del sistema di attività economiche operanti in prossimità del Borgo, ovvero l'ampliamento di quelle esistenti, come ad esempio il parcheggio in area "**Baraccamenti Cattolica**" che andrebbe ampliato portando almeno a 900 i posti auto disponibili, ovvero l'area del mercato **Icco**, in zona Via C. Battisti;
- nel medio e lungo periodo, la creazione delle aree di interscambio dove parcheggiare le auto private per l'utilizzo del servizio di trasporto pubblico urbano, piuttosto che per il trasbordo dai mezzi extraurbani a quelli urbani. Alcune proposte operative sono state di recente presentate dalla società A.M.A.T., tra queste prioritari sono gli interventi da collocare in prossimità dei principali ingressi alla città, ad est in Contrada Cimino e ad ovest il località Croce. Sarebbe utile

prevedere accordi tra le società di gestione dei servizi pubblici urbano ed extraurbano per arrivare alla adozione del biglietto di viaggio unico, quale incentivo ulteriore all'utilizzo dei mezzi pubblici;

- nel medio lungo periodo, la creazione di aree di interscambio merci per consentire il trasbordo dai mezzi pesanti a quelli leggeri che, potendo circolare più agevolmente nei centri urbani, porterebbero considerevoli risultati sia in termini di riduzione del traffico che di impatto ambientale (City Logistic).

Per ciò che concerne Taranto, si vuole in questa sede evidenziare l'innovatività di un approccio alle questioni dell'accessibilità e della mobilità che veda, nelle idrovie ed in un progetto di metropolitana leggera, una moderna soluzione ispirata ai principi di sostenibilità e di migliore qualità della vita.

- **welfare urbano**

Al fine di contrastare il degrado e favorire l'inclusione e la coesione sociale, occorre sviluppare approcci programmatici in grado di coniugare ed integrare le attrezzature materiali ed i servizi di prossimità per l'affermazione di un forte welfare urbano.

In tale direzione, considerando aree ed edifici di proprietà pubblica, strade e spazi a verde, strutture e reti di prossimità, si potrebbe perseguire un piano strategico di riqualificazione e valorizzazione degli spazi pubblici, con l'obiettivo di garantire a tutti gli abitanti, qualunque sia il luogo di residenza, la

presenza di spazi pubblici di qualità a meno di 500 metri dalla rispettiva abitazione.

- **housing sociale**

Per le profonde trasformazioni economiche e sociali che hanno interessato le nostre città, l'housing sociale, inteso come insieme di politiche abitative e di welfare, diventa la questione urbana cruciale.

Favorire lo sviluppo di programmi integrati a più obiettivi ed incentivare la più ampia sussidiarietà tra pubblico e privato, dovrebbe essere tra i compiti da svolgere con la pianificazione di Area Vasta, soprattutto in riferimento all'attivazione delle necessarie azioni di contesto – sicurezza, rinnovo urbano ed accessibilità, formazione ed occupazione, servizi alla persona – ed a scala territoriale adeguata in grado di supportare e dare significato agli interventi edilizi.

- **risanamento ambientale**

Nelle aree urbane si concentrano tutti i problemi ambientali, tutte le forme di inquinamento e degrado, i rifiuti, il traffico, il rumore. A tutto ciò, con riferimento a Taranto, si aggiungono le ulteriori criticità proprie di un'area ad elevato rischio ambientale.

La pianificazione di Area Vasta rappresenta una importante occasione per puntare ad una concreta sinergia tra programmi ed azioni, sul fronte della riqualificazione urbana, del risanamento ambientale, della mobilità, del risparmio energetico.

In tale ambito potrebbe trovare collocazione un intervento ad alto valore aggiunto in termini di innovazione che passi attraverso la sperimentazione di un vero e proprio quartiere eco-sostenibile, basato su modelli costruttivi a bassissimo impatto ambientale.

- **attrattività**

Le nostre città devono diventare attrattive, ambienti propizi all'innovazione ed alle imprese.

Il conseguimento di questo obiettivo può essere favorito dalla realizzazione di interventi integrati fra loro che mirino alla valorizzazione ed alla qualificazione del sistema urbano, fortemente caratterizzato dalla presenza di attività commerciali. Prioritarie risultano essere azioni di:

- incentivazione alla riqualificazione delle singole attività ed alle quinte edilizie;
- comunicazione e miglioramento della visibilità delle opportunità di shopping;
- valorizzazione del sistema centrale per lo shopping ed il tempo libero, salvaguardando la continuità degli esercizi e perimetrando le aree per l'insediamento delle medie superfici anche tramite lo sviluppo verticale, ovvero favorendo la creazione di centri commerciali di interesse locale;
- riqualificazione dei mercati rionali, che rappresentano luoghi di vitalità e di valorizzazione delle produzioni locali, da attuare mediante la ristrutturazione degli edifici - fortemente degradati - e la predisposizione di infrastrutture adeguate alle norme di sicurezza ed igienico-sanitarie;

- miglioramento della percezione della sicurezza nelle strade, attraverso l'implementazione del sistema di videosorveglianza esistente e di illuminazione;

- censimento di progetti inerenti edifici e aree con opportunità di trasformazione ed arricchimento delle funzioni.

Quest'ultima azione si propone di verificare le potenzialità di trasformazione della città partendo dai numerosi contenitori (ad esempio il Palazzo degli Uffici e l'ex Liceo Ferraris, oggetto di progetti di trasformazione rimasti incompiuti) e dalle ampie porzioni di territorio urbano inutilizzati, inclusa la città vecchia, considerati una opportunità rilevante per dare vitalità all'intero sistema urbano.

Un valido strumento di coordinamento per la programmazione e la realizzazione di simili iniziative è dato dalla legge sui distretti produttivi che in Puglia ha previsto, tra gli altri, la possibilità di riconoscimento dei Distretti Commerciali.

I Distretti del Commercio, citando un provvedimento adottato dalla Regione Lombardia, sono aree con caratteristiche omogenee per le quali soggetti pubblici e privati propongono interventi di gestione integrata nell'interesse comune dello sviluppo sociale, culturale, economico e della valorizzazione ambientale del contesto urbano e territoriale di riferimento attraverso azioni di comunicazione e marketing, promozione e animazione, interventi strutturali di qualificazione urbana, accessibilità e mobilità, sicurezza e gestione di servizi in comune.

- **dismissioni**

La particolare condizione di Taranto, in virtù della consolidata ed imponente presenza militare, necessità di un'attenta riflessione in ordine all'attualità dei vincoli per zone ed infrastrutture che potrebbero rivelarsi non più strategiche alla luce dei mutamenti intervenuti nei fabbisogni della Marina Militare.

Di grande interesse si presenta dunque tale patrimonio per Taranto: i baraccamenti Cattolica, l'ospedale militare, la stazione torpediniere e la stessa isola di S. Paolo, unitamente ad altri beni ed aree, aprono importanti scenari di sviluppo urbano, economico e sociale della città.

Il nuovo scenario delle dismissioni dei beni militari sembra orientato decisamente verso una loro valorizzazione per il tramite delle amministrazioni locali e dell'importante apporto finanziario e progettuale dei privati.

Si potrebbe dunque avviare un percorso che conduca alla negoziazione e condivisione, con le autorità militari e con le rappresentanze economiche e sociali, di un serio ed ambizioso programma di dismissioni per Taranto di forte interesse per il sistema imprenditoriale locale.

In tale ambito, particolare importanza riveste l'iniziativa dell'Assonautica provinciale denominato **"Il Marina delle imprese"** finalizzato alla messa in opera di un porto turistico per circa 392 posti barca, da collocare in prossimità della Cittadella delle imprese di Taranto.

Il progetto, a totale carico di investimenti privati, interviene nel settore della nautica da diporto, considerata strategica rispetto alle esigenze di

diversificazione del sistema produttivo locale. L'iniziativa, oltre a garantire sviluppo economico e imprenditoriale, ed a migliorare l'attrattività di un'area attualmente in stato di abbandono, costituisce infatti volano per l'occupazione (incremento occupazionale previsto pari a 100 unità) e per la valorizzazione delle attività connesse non solo al settore nautico ma anche a quello del turismo culturale.

- **innovazione**

Proprio in ambito urbano, più ricco di stimoli ed opportunità, si sviluppano funzioni avanzate, si fa ricerca ed innovazione, si diffondono le nuove tecnologie, si creano opportunità legate al sapere ed alla cultura, si fanno nascere nuove imprese.

Le iniziative per la costituzione di distretti in ambito ambientale e logistico, le esigenze di riposizionamento strategico di segmenti produttivi tradizionali su mercati a più elevato intensità di conoscenza, le ambizioni di consolidamento della presenza scientifica universitaria sul territorio, portano naturalmente alla definizione di un POLO Tecnologico inteso come insieme di luoghi fisici di connessione nei quali sperimentare in concreto le sinergie tra alta formazione, ricerca e sistema delle imprese.

Strumentale alla creazione del polo tecnologico è la individuazione dei soggetti e dei mezzi che supportino tali iniziative. Da qui l'idea di promuovere la costituzione di una Fondazione per la Ricerca & lo Sviluppo.

La Fondazione, tipicamente costituita dai soggetti di natura Pubblica e Privata che hanno a cuore lo sviluppo del territorio e delle competenze

scientifiche e tecnologiche residenti, è un soggetto che promuove la crescita del Territorio, elaborando le linee strategiche e favorendo le sinergie con l'obiettivo di incentivare l'interscambio virtuoso tra ricerca ed imprese, garantendo coerenza ed integrazione alle politiche di sviluppo del territorio attraverso la Programmazione ed il Coordinamento, l'informazione e l'attuazione operativa di interventi mirati

Restando in tema di innovazione, non si può prescindere dalla utilità che trarrebbe il territorio jonico dalla realizzazione di una infrastruttura immateriale qual è la rete wireless. Lo sviluppo della larga banda in Italia è una priorità per la politica economica nazionale che consente al Paese, ai cittadini, alle imprese ed alla Pubblica Amministrazione di cogliere appieno le opportunità della Società dell'Informazione.

La necessità di disporre anche nella Provincia di Taranto di un'adeguata infrastruttura di telecomunicazioni a larga banda è ormai da tutti ritenuta un'esigenza essenziale per business, occupazione, turismo, ambiente e servizi al cittadino

Grazie alla tecnologia HiperLAN, potrebbero rapidamente essere collegati in banda larga tutti i territori comunali della Provincia di Taranto. Tutte le imprese ed i cittadini residenti, nonché coloro che transitano sul territorio in mobilità (ad es. turisti) potrebbero così beneficiare dei vantaggi della banda wireless, uno strumento utilissimo per combattere il "digital divide".

- **identità e riscoperta del rapporto con il mare**

Tra le priorità strategiche per Taranto, vi è quella di costruire un forte ed attivo sistema di relazioni mare-porto-città.

In linea con una valorizzazione urbana della risorsa mare, vi è la proposta di riqualificare l'intero fronte mare del Borgo, il nostro lungomare, dotandolo dei necessari servizi ed infrastrutture per affermare una naturale vocazione alla nautica ed alle attività turistico-ricettive alla stessa connesse.

Il tema dell'identità di un territorio legato al mare, conduce inevitabilmente al recupero di una centralità del Mar Piccolo, con le sue peculiarità paesaggistiche ed ambientali e la sua baricentricità rispetto ad un intero sistema urbano. Il centro nevralgico di tale area è rappresentato dai cantieri navali, la cui riqualificazione in chiave produttiva o culturale unita alle connessioni con la metropolitana leggera ed alle idrovie, la stazione Nasisi, le possibili localizzazioni di strutture per l'università ed il polo tecnologico, determina un importante processo urbano di sviluppo della città.

Waterfront, rivitalizzazione dell'area del Mar Piccolo, Zona Franca Urbana, Piano Regolatore portuale, progetti dell'Atto di Intesa, riqualificazione di Tamburi-Porta Napoli, integrazione città-porto, rappresentano uno scenario di grande importanza ed interesse per il futuro nel quale:

- recuperare il rapporto con il mare e ricomporre una inspiegabile frattura tra le più ingiustificabili della nostra storia recente;
- costruire per la nostra città un'identità che possa guidare i processi di riqualificazione in un'ottica di stretta connessione con il porto ed il mare.

2.2.4 La rigenerazione industriale.

Le aree industriali di Taranto, quasi tutte ricadenti nel Comprensorio A.S.I., rientrano nel piano SIN e pertanto sono soggette alle operazioni di caratterizzazione e bonifica previste per legge.

Priorità assoluta è dunque la rigenerazione ambientale di tutto il territorio di Taranto, avente destinazione industriale.

Una volta avviata la bonifica occorrerà effettuare le seguenti operazioni:

1) infrastrutturazione tecnologica, recupero dei siti dismessi a fini economici, miglioramento delle condizioni insediative da offrire alle imprese;

2) sviluppare un progetto strategico chiaro e condiviso che agisca come guida per le imprese locali, attraverso l'attuazione delle misure che migliorano le condizioni di localizzazione, la realizzazione di significativi progetti di sviluppo territoriale e la fornitura di una rosa ampia di servizi ad alto valore;

3) offrire servizi ad alto valore a disposizione delle aziende locali, con particolare riferimento: a) logistica e trasporti b) ambiente c) trasferimento di tecnologia alle imprese d) sicurezza e) marketing e commercializzazione dei prodotti f) formazione tecnica e di eccellenza.

Le criticità dell' area industriale

1) saturazione delle aree e difficoltà ad ottenerne nuove;

2) complessità e incertezza del processo decisionale;

3) vincoli imposti dalle amministrazioni;

4) disponibilità delle risorse finanziarie adeguate.

Missioni da adempiere nell'area industriale

1) predisporre le condizioni materiali ed immateriali utili al continuo rafforzamento della produttività e, quindi, della competitività delle imprese collocate nelle aree industriali, attraverso la creazione di condizioni che favoriscano l'innovazione e l'integrazione in chiave competitiva di tali imprese;

2) occorre creare "un generatore" di quelle condizioni di contesto che sono essenziali per il rafforzamento competitivo delle imprese locali e per l'insediamento nel territorio di nuove attività produttive ad alto potenziale di sviluppo.

Obiettivi strategici

1) qualificare progressivamente l'area industriale per la qualità delle condizioni materiali ed immateriali offerte alle imprese e attraverso le quali possono migliorare la capacità di competere;

2) stimolare le condizioni favorevoli al consolidarsi di un efficace sistema reticolare che integri le risorse e le competenze esistenti nel territorio;

3) garantire al proprio territorio un contesto favorevole alla generazione di nuove idee ed alla loro adozione nell'ambito delle strategie aziendali di innovazione.

Funzioni strategiche

1) sviluppo di aree vaste del territorio coniugando interesse pubblico e creazione di valore economico;

- 2) erogazione di servizi ad alto valore aggiunto alle imprese locali;
- 3) promozione di innovazione industriale;
- 4) sviluppo di economie di tipo distrettuale;
- 5) realizzazione di infrastrutture di seconda generazione.

2.2.5 Il consolidamento del settore agroalimentare.

I centri agroalimentari di qualità

Lo sviluppo competitivo delle imprese passa anche attraverso l'ammmodernamento e la riorganizzazione delle imprese agricole (art. 2135 del Cod. Civ.). Tale sviluppo potrà essere sostenuto dal PSR Puglia, mediante azioni dirette (Asse 1) o di filiera (PIF-Progetti integrati di filiera), o dai fondi FAS attraverso azioni di politiche distrettuali. A tal proposito, è ipotizzabile la realizzazione di centri agroalimentari di qualità al fine di:

- a) favorire la crescita e lo sviluppo del "Sistema Agroalimentare di Qualità della provincia di Taranto";
- b) aumentare la competitività dell'agroalimentare mediante l'integrazione dei diversi settori economici (agricoltura, artigianato, ambiente e turismo) caratteristici dell'identità territoriale al fine di apportare un incremento nel "valore" delle produzioni locali;
- c) rafforzare le filiere orizzontali e verticali con l'integrazione dei processi produttivi, la ottimizzazione delle logistiche dei relativi costi, con la qualificazione e certificazione delle procedure aziendali integrate;
- d) favorire la nascita e lo sviluppo di nuova imprenditorialità e nuova occupazione;
- e) favorire la creazione e l'integrazione di "attività di Servizio" comuni all'interno del circuito distrettuale, vista a sostanziale trasversalità delle esigenze delle imprese impegnate sul territorio, con

particolare attenzione alle innovazioni di prodotto, di servizi e di processi;

- f) favorire progetti di ricerca, sperimentazione ed innovazione;
- g) favorire l'accesso al credito delle imprese;
- h) favorire la formazione e la cultura di "Impresa legata al Territorio";
- i) migliorare l'efficienza della filiera agroalimentare nell'organizzazione e nella produzione secondo principi di sussidiarietà verticale ed orizzontale;
- j) promuovere e valorizzare il fattore competitivo "qualità" legata al Territorio, nel rispetto della storia, della cultura e delle tradizioni, sui mercati nazionali e internazionali;
- k) promuovere e valorizzare politiche attive nel rispetto dell'ambiente, della salute del consumatore e del lavoro;

Tale progettualità potrà essere attualizzata attraverso le seguenti fasi:

- 1) creare il contesto e le competenze occorrenti all'implementazione delle attività distrettuali ed all'accettazione di una nuova tecnica di gestione di reti di imprese nel settore agroalimentare, basate su strategie più ampie e di filiera;
- 2) rafforzare ed integrare la presenza delle fasi extragricole a più elevato valore aggiunto mediante una sussidiarietà orizzontale delle imprese per usufruire di vantaggi verso le forniture di prodotti/servizi, dall'energia alla logistica, ai servizi informatici, alle forniture di materie prime in genere;

- 3) prevedere lo sviluppo di servizi amministrativi, fiscali, finanziari e del lavoro a carattere distrettuale (strategie contrattuali, innovazione organizzativa, tecnologie informatiche, certificazione, etc.);
- 4) accelerare la creazione e l'organizzazione di un sistema logistico avanzato (deposito, conservazione, trattamento e spedizione delle produzioni, etc.);
- 5) creare sinergie tra il sistema delle imprese e quello della formazione e della ricerca (Università, Istituti di ricerca, etc.);
- 6) creare un marchio ed un disciplinare distrettuale che identifichi la qualità delle produzioni agroalimentari legate al territorio;
- 7) creazione e promozione di pacchetti ed itinerari turistici integrati legati alle caratteristiche del territorio e dei suoi prodotti tipici;
- 8) promuovere e supportare la nascita e la crescita di circuiti enogastronomici;
- 9) elaborare e realizzare progetti volti all'integrazione dell'offerta di prodotti tipici con la componente turistico-ricreativa ed artigianale;
- 10) creare le condizioni per lo sviluppo della vendita diretta, delle fattorie didattiche e delle aziende multifunzionali;
- 11) creare un accordo di programma sui rifiuti in agricoltura;
- 12) sviluppare politiche energetiche innovative anche come integrazione del ciclo dei rifiuti.

2.2.6 Il ruolo dell'artigianato e della cooperazione nella realtà provinciale.

Come già ampiamente ribadito, lo sviluppo del territorio provinciale, con particolare riferimento a quello economico – produttivo, non può prescindere da un reale coinvolgimento di tutti i settori in grado di generare economia.

Nell'ambito di una programmazione complessiva dello sviluppo territoriale ed a seguire nell'elencazione degli interventi prioritari, s'impone, dunque, con necessità, una doverosa riflessione inerente i settori dell'artigianato e della cooperazione, ai quali non si può non riconoscere una centralità di ruolo nello sviluppo tanto economico quanto sociale.

Perseguire, infatti, l'obiettivo della competitività territoriale equivale anche ad investire in quegli ambiti produttivi che, seppur connotati da debolezza e precarietà, potrebbero invece rappresentare oggi una scommessa per l'intero sviluppo locale.

Obiettivo primario di una programmazione orientata in tal senso dovrà, pertanto, essere quello di garantire migliori condizioni operative per le imprese attive in tali settori partendo da un'attenta analisi delle peculiarità tipiche di ciascuna.

L'evidente connotazione molecolare del sistema imprenditoriale artigianale, ad esempio, comporta la necessaria attenzione alle specificità produttive poste in essere dalle imprese di settore anche in relazione alle diverse localizzazioni che le contraddistinguono. Un'efficace programmazione dovrà prevedere soluzioni adeguate a tali specificità, garantendo, fra le altre

cose, la realizzazione di aree attrezzate attraverso una dotazione infrastrutturale primaria e secondaria rispondente a tali esigenze.

Eguale rilevanza deve essere attribuita al settore della cooperazione che vive, alla pari dell'intero sistema economico provinciale, un momento di grave difficoltà tanto nel settore produttivo che in quello dei servizi.

Le nuove forme operative richieste dal mercato, dalle dimensioni sempre crescenti e non radicate sul territorio, sembrano mal conciliarsi in generale con le dimensioni delle micro imprese locali ed, in particolare, con le caratteristiche strutturali e funzionali delle società cooperative. Nel settore dei servizi, inoltre, si manifesta sempre di più la complessa problematica connessa agli enti locali che ne compromette notevolmente la crescita.

Il sistema cooperativo necessita, allora, di una programmazione che sia orientata senza dubbio alla realizzazione di un mercato seriamente concorrenziale ma attraverso il recupero della responsabilità d'impresa e della connotazione sociale dell'intera rete imprenditoriale.

Attraverso azioni programmatiche di tale portata, nonché un adeguato supporto del sistema creditizio e finanziario, del quale si provvederà a discutere nei paragrafi successivi, sarà possibile non solo generare una crescita di settore ma promuovere nuova imprenditorialità generando occupazione, reddito e coesione sociale.

2.2.7 I sistemi innovativi per la Pubblica amministrazione.

La pianificazione strategica di Area Vasta rappresenta l'occasione per promuovere la competitività e crescita economica del sistema economico jonico attraverso la qualità e l'innovazione.

Il Piano non può dare risposte sul piano delle semplici tecnologie, ma deve individuare il contributo delle tecnologie dell'informazione alla competitività della provincia jonica, partendo dalla comprensione dei nuovi meccanismi di produzione del valore e puntando quindi fortemente sul ruolo cruciale degli aspetti immateriali di conoscenza e di servizio, oltre che sul valore intrinseco della rete come moltiplicatore delle competenze, delle opportunità di penetrazione sui mercati, di veicolo di innovazione non soltanto tecnologica.

Per dare un robusto fondamento operativo agli interventi per la società dell'informazione è necessario provvedere al consolidamento ed al potenziamento dei risultati conseguiti nel passato. Gli interventi realizzati grazie ai finanziamenti regionali sono infatti importanti e coprono un ampio ventaglio di soluzioni, richiedendo ai soggetti della comunità uno sforzo di sostegno nei prossimi anni per assicurarne la continuità, anche in prospettiva dei nuovi obblighi derivanti dall'entrata in vigore del Codice delle Amministrazioni digitali e dall'introduzione della CIE.

E' perciò necessario che il Piano identifichi una quota significativa di risorse per assicurare continuità e sostenibilità degli interventi in corso di

completamento, anche attivando meccanismi di compartecipazione tra tutti i soggetti interessati.

L'efficacia degli interventi del Piano presuppone inoltre che siano completate anche le infrastrutture organizzative e di governance dell'intero sistema di attori coinvolti nella costruzione della società provinciale dell'informazione.

Mettendo a sistema una tendenza già in atto a livello nazionale, è auspicabile promuovere la realizzazione di un centro di competenza per l'innovazione della P.A., che si proponga da un lato di valorizzare le eccellenze esistenti sul territorio, dall'altro di metterle a fattore comune per lo sviluppo dei servizi a favore di tutti i soggetti della Rete. Tale centro non deve costituire una struttura aggiuntiva, ma la sistematizzazione e la proiezione verso la Rete di risorse e di competenze attivate dai diversi soggetti, con un particolare impegno alla diffusione delle conoscenze acquisite, dei modelli organizzativi, alla creazione di comunità di pratiche.

Il Comune di Taranto, capofila dell'Area Vasta, è anche Ente capofila del C.S.T. (Centro Servizi Territoriali dell'Area di Taranto) nonché del progetto CON.TE.S.T. finanziato nell'ambito della Misura 6.2 Società dell'Informazione del POR Puglia 2000-2006, progetti che vedono la partecipazione di quasi tutti i Comuni della provincia jonica.

L'esperienza di questi progetti ha prodotto la consapevolezza, condivisa con tutti gli Enti partecipanti, della necessità di utilizzare al meglio gli strumenti della società dell'informazione per governare i processi di

cambiamento in atto nelle strutture organizzative e burocratiche degli enti locali e per offrire servizi sempre più efficienti ed economici ai cittadini – utenti.

Tali strumenti sono in grado di supportare le pubbliche amministrazioni locali del territorio dell'Area Vasta nell'indispensabile processo di innovazione tecnologica e si sono dimostrati vera ed unica risorsa abilitante per lo sviluppo locale, confermando anche nella provincia jonica esperienze già sperimentate in altri territori.

In quest'ottica si propone di valorizzare all'interno del piano di Area Vasta i risultati dei progetti CST e CONTEST attraverso un piano di azione pluriennale che consenta di far convergere le risorse finanziarie disponibili per la società dell'informazione verso obiettivi ben definiti, ragionevolmente conseguibili in tempi contenuti, misurabili nel loro processo di attuazione e nei loro risultati.

Si propone pertanto di candidare il CST (Centro Servizi Territoriali) che ha fra le altre la mission di operare come integratore di sistemi sul territorio dell'area tarantina, supportando i Comuni e gli altri Enti locali nella erogazione dei servizi al cittadino, nello sviluppo e nella gestione del territorio, quale sede fisica, funzionale ed operativa del costituendo centro di competenza per l'innovazione della P.A..

2.2.8 Le competitività del sistema produttivo.

La finalità del riequilibrio delle componenti economiche territoriali che ad oggi presentano persistenti ed allarmanti elementi di criticità, deve essere perseguita costruendo, con il collante del risanamento ambientale, un programma strategico di potenziamento dei sistemi urbani, di riqualificazione periferica, di sviluppo delle aree rurali e delle specializzazioni produttive endogene, di miglioramento e potenziamento dell'offerta turistica, di integrazione della dotazione infrastrutturale.

A tal fine, si concorda nel considerare tra le leve in grado di supportare il processo di miglioramento dei fattori di competitività del sistema produttivo locale quegli elementi in grado di avviare il processo di accelerazione delle imprese.

Particolare attenzione è rivolta, quindi, ai distretti produttivi, individuati dalla Regione Puglia quale strumento innovativo di politica industriale, capaci di favorire il processo di aggregazione tra le imprese, incentivare i percorsi di internazionalizzazione, promuovere azioni tali da qualificare le produzioni attuali, accrescendone il contenuto immateriale, anche in settori considerati ormai maturi.

Il potenziamento della dotazione infrastrutturale a supporto delle iniziative di politica industriale rappresenta il giusto corollario per l'individuazione di un contesto favorevole al sostegno dell'iniziativa imprenditoriale.

Tuttavia, trasversale a questi elementi è il tema dell'accesso al credito che assume un ruolo di volano allo sviluppo competitivo del territorio. Si impongono, dunque, alcune riflessioni per individuare possibili strategie di affiancamento ed integrazione tra il sistema del credito e quello delle imprese, nella consapevolezza che parlare di credito significa studiare le esigenze delle aziende e orientare le stesse verso quelle forme di finanziamento più adatte e più convenienti.

Nel corso del processo evolutivo imprenditoriale si verificano eventi che esulano dalla gestione ordinaria: realizzazioni di programmi di investimento, processi di integrazione e ristrutturazione, passaggi generazionali che vanno affrontati con strumenti finanziari specifici. Tuttavia, nell'affrontare tali problematiche, emergono per gli imprenditori grandi difficoltà nel reperire risposte e soluzioni in un ambiente finanziario che non sempre è in grado di tradurre in opportunità le loro esigenze.

Il sistema creditizio dovrà dunque fornire consulenza finanziaria seria e professionale alle imprese, capace di orientarle nell'ampia gamma di prodotti di credito ordinario e/o agevolato.

Altro fenomeno che può condizionare l'accesso al credito è "Basilea 2".

Si ritiene che l'impatto di Basilea non sarà necessariamente penalizzante per le micro e le PMI. Molto dipenderà dalle scelte che le banche faranno in merito alla *strutturazione del rischio bancario*; ma molto dipenderà soprattutto dal rapporto che si creerà tra le banche e le imprese.

Inoltre, la presenza prevalente di imprese individuali la cui economia si confonde al 100% con l'economia familiare rende problematico un rapporto

basato su agevoli rendicontazioni, su un sistema di informazioni patrimoniali ed economico-finanziarie puntuali ed affidabili utili ai sistemi più avanzati di misurazione del rischio.

In questo senso allora le informazioni acquisite direttamente dalla banca e quelle rese dai sistemi territoriali, dove le associazioni di categoria possono dare un contributo, aiuterebbero in modo concreto gli istituti di credito nei metodi di valutazione del rischio senza penalizzare le imprese.

Altra riflessione da fare è quella di capire se “la crescita del ricorso al credito è frutto di una crisi del settore – finanziaria ed economica – o è frutto di una crescita imprenditoriale che ha saputo cogliere opportunità legislative per investire, ammodernare, ristrutturare, spostarsi verso tecnologie e produzioni innovative?”.

La conclusione più plausibile potrebbe essere che pur in presenza di una dinamica imprenditoriale positiva, il territorio attraversa una fase di difficoltà finanziaria che condiziona lo sviluppo competitivo.

In questo senso il sistema dei consorzi fidi potrà rappresentare un sistema di garanzia non certamente unico ma sicuramente privilegiato; pertanto, anche in un contesto di sviluppo strategico di Area Vasta, il problema dell'accesso al credito come forma di accompagnamento allo sviluppo competitivo del sistema territoriale delle imprese deve essere discusso e deve poter far parte della progettualità complessiva.

Altra criticità che le imprese, soprattutto quelle giovani, si trovano ad affrontare è l'accesso al credito agevolato e la capacità di fornire garanzie a fronte delle richieste di finanziamento per investimento o avvio di attività.

In considerazione di ciò, e senza creare sovrapposizioni con altre misure già in atto, si potrebbero prevedere interventi così articolati:

- o Istituzione di un fondo di rotazione a sostegno della capitalizzazione delle imprese mediante interventi nel capitale di rischio delle stesse, con destinazione e modalità separata per le imprese esistenti e per le nuove.

- o Istituzione di uno stanziamento specifico nell'ambito dei fondi rischi dei confidi di primo e secondo livello per finanziamento di progetti di sviluppo e/o ripianamento passività.

- o Partecipazione ed integrazione dei fondi rischi (effetto moltiplicatore) costituiti dai confidi.

- o Istituzione di un fondo di rotazione per trasformazione della natura giuridica da ditta individuale a forme societarie.

2.2.8.1 I Distretti industriali.

Le parti economiche hanno risposto agli orientamenti dettati dalle Regione Puglia con la Legge n. 23/06 promuovendo il riconoscimento dei distretti produttivi nei settori economici più strategici dell'economia locale.

a) Il Distretto della Logistica

Il territorio dell'Area Vasta Tarantina, per la posizione geografica strategica nel mediterraneo e l'eccellente dotazione infrastrutturale portuale, individua nella logistica il nuovo elemento di scenario dello sviluppo locale.

La logistica, accomunando diversi settori produttivi, generando valore ed occupazione per il territorio, rappresenta una fondamentale leva di sviluppo per un territorio di Area Vasta che si appresta a mettere i vantaggi competitivi della sua posizione naturale al centro delle strategie future.

L'idea di distretto della logistica si fonda sulla presenza della "Piattaforma Logistica Continentale Pugliese". La suddetta piattaforma, collocata sui territori provinciali di Bari, Brindisi e Taranto, configura quale fulcro portante il territorio di Taranto, per la presenza determinante del secondo porto nazionale, che con le sue linee direttrici collega Taranto con tutto il mondo, supportato dalla presenza dell'aeroporto di Grottaglie quale scalo aeroportuale orientato al servizio cargo, da adeguate infrastrutture stradali e ferroviarie di collegamento e da una dotazione di aree a servizio della movimentazione delle

merci e della logistica pari ad oltre 3 milioni di m² diffusi su tutto il territorio provinciale.

A completamento di tale dotazione, infatti, vi sono le 25 aree per insediamenti produttivi presenti nei comuni della provincia che costituiscono una vera e propria *Piattaforma Logistica Diffusa* sul territorio.

Con tali presupposti **Confindustria Taranto** ha promosso l'iniziativa del "Distretto della Logistica".

L'obiettivo del costituendo distretto si concretizza nell'operare per rafforzamento della *rete delle alleanze* in particolare tra gli operatori della logistica, in sinergia con gli attori pubblici e privati a vario titolo coinvolti, allo scopo di fare massa critica tra le risorse esistenti e promuovere un sistema di azioni in grado di valorizzare le potenzialità del sistema stesso attraverso progettualità volte:

- a garantire la *competitività* del sistema logistico e produttivo del territorio;
- a promuovere *l'innovazione* del comparto
- a coordinare azioni di *internazionalizzazione* e *marketing* del sistema delle imprese e del territorio.

Centro direzionale

Nell'ambito del Distretto della Logistica, **Confindustria Taranto** individua la necessità di prevedere la costituzione di un centro servizi polifunzionale dotato di competenze trasversali che abbia come mission la

promozione e la gestione delle progettualità che il distretto intende porre in essere.

In particolare al centro polifunzionale sarà affidata la gestione della Piattaforma logistica diffusa, costituita dalla rete delle 25 aree per PIP presenti nei territori dei comuni della Provincia jonica.

Attraverso il coordinamento degli Sportelli Unici per le Attività Produttive, ad oggi realizzati ma non funzionanti, il centro servizi si occuperà di promuovere e coordinare i nuovi insediamenti produttivi in maniera sistemica e rispettando le vocazioni produttive locali.

In tale contesto trovano spazio le progettualità che vedono nel Centro Direzionale il necessario coordinamento.

In particolare:

- **La Piattaforma dei Distretti ed il Networking delle aree per insediamenti produttivi**, consistente nell'integrazione e definizione, attraverso le tecnologie dell'informazione e della comunicazione, della Piattaforma logistica Diffusa; tale struttura si configura a supporto delle imprese locali per promuovere i rapporti tra le imprese e le amministrazioni locali, sviluppare iniziative produttive sinergiche, proporre azioni di ricerca e sviluppo e incentivare la formazione.

- **Il Marketing territoriale**, volto alla promozione del territorio locale attraverso la proposizione di un'offerta territoriale integrata di "pacchetti localizzativi" per gli investitori esterni; Tale azione dovrebbe essere adeguatamente caratterizzata dalla definizione, di un sistema integrato di

servizi di supporto ed in particolare l'informazione, l'assistenza e la consulenza ai nuovi insediamenti produttivi.

b) Il Distretto dell'ambiente

Le motivazioni alla base della costituzione del Distretto dell'Ambiente, scaturenti dalle esigenze del territorio regionale, sono:

- mettere in connessione la pluralità dei soggetti che a vario titolo si occupano professionalmente di tutela dell'ambiente, al fine di realizzare una nuova sinergia tra competenze ed eccellenze scientifiche e culturali e capacità produttive ed imprenditoriali;
- realizzare un collegamento stabile tra mondo della ricerca, mondo della produzione di beni e di servizi, mondo del credito e territorio, in modo da favorire lo sviluppo diffuso dei processi di innovazione;
- realizzare una rete di servizi ambientali a supporto del mondo produttivo pugliese;
- incentivare la ricerca industriale, accrescere la capacità brevettuale e sostenere lo sviluppo precompetitivo;
- riqualificare le imprese pugliesi, attraverso il raggiungimento di elevati standard di tutela ambientale;
- promuovere l'alta formazione e favorire l'inserimento di risorse umane altamente qualificate nelle imprese della filiera ambientale e nella pubblica amministrazione.

Il distretto è rilevante poiché al suo interno sono incluse aziende (circa 90 imprese per un fatturato di circa 985 milioni di euro) che si occupano in maniera esclusiva di problematiche inerenti la tutela dell'ambiente in senso generale e più in particolare di gestione dei rifiuti, di gestione della risorsa idrica e di monitoraggi ambientali.

Tali aziende, pur fortemente radicate nel territorio Pugliese, operano già a livello nazionale e in alcuni casi internazionale. Inoltre supportano il distretto istituzioni di ricerca di importanza strategica che portano avanti temi che attualmente hanno rilevanza internazionale. Per questo, il distretto dell'ambiente risponde alle necessità strategiche della Regione Puglia di perseguire obiettivi di tutela globale dell'ambiente e di valorizzazione delle risorse disponibili sul territorio.

Coerentemente con gli obiettivi identificati, nell'ambito del Distretto dell'Ambiente si intende promuovere la creazione di un **laboratorio di ricerca pubblico/privato**, teso a rafforzare lo sviluppo di tecnologie innovative nel campo della salvaguardia ambientale.

Il Centro di Ricerca si pone la finalità di realizzare di programmi di ricerca e trasferimento tecnologico, per promuovere l'innalzamento della qualità nel campo dei servizi ambientali, secondo i criteri di sostenibilità e compatibilità ambientale e sociale.

L'approfondimento scientifico delle tematiche relative alla filiera ambientale consentirà la realizzazione di servizi ambientali a supporto delle aree industriali e dei porti pugliesi nel campo della gestione dei rifiuti e delle acque reflue, del monitoraggio e dell'audit ambientale.

c) Il Distretto della Moda

Il distretto ModaPuglia, intende valorizzare e mettere a sistema sia la dimensione trasversale dei comparti del settore moda, Tessile-Abbigliamento, Calzature e Gioielli, sia le filiere verticali dei singoli comparti con l'obiettivo di trasformare in punto di forza la varietà di produzioni sparse per la Puglia. Queste, infatti, creano frammentazione e dispersione se restano slegate, ma si trasformano in valore aggiunto se vengono organizzate e coordinate.

Il Distretto intende diventare il punto di riferimento per assistere gli uffici competenti nella programmazione delle attività di internazionalizzazione, innovazione e formazione attraverso la capacità di rilevare i fabbisogni delle imprese che si baserà su una capillare presenza sul territorio. Si intende inoltre realizzare un Centro di Competenza che nel medio/lungo periodo possa supportare le aziende nella formazione delle figure strategiche e nel trasferimento tecnologico necessario per lo sviluppo del settore.

d) Il Distretto del Turismo

Premessa

I dati sull'andamento delle presenze turistiche relegano la provincia di Taranto all'ultimo posto nel territorio regionale, nonostante alcuni confortanti incrementi in linea con quelli registrati più complessivamente in Puglia – e in

particolare nel Salento – in relazione al forte interesse dimostrato da importanti tour operator nazionali ed esteri.

A ciò si aggiunge la crescente competitività che si sta sviluppando tra le aree territoriali a livello provinciale per promuoversi al meglio e attrarre:

1. crescenti flussi turistici, che possano determinare le condizioni di un maggior contributo di questo settore alla ricchezza e all'occupazione;
2. investimenti da parte di gruppi imprenditoriali operanti in settori diversi (industria, turismo, agricoltura, servizi, etc.).

È quindi evidente la necessità di avviare azioni sinergiche e pianificate, finalizzate allo sviluppo di un'attività di marketing territoriale che valorizzi la nostra provincia nel complesso mercato del turismo e delle produzioni enogastronomiche.

Il quadro di riferimento

L'analisi dei "turismi" rappresenta sicuramente un utile punto di partenza per una riflessione sulle potenzialità del settore poiché risponde all'esigenza di valutare le molteplici segmentazioni del mercato turistico.

Il territorio della provincia di Taranto, infatti, non si contraddistingue per un unico elemento attrattore di flussi, ma presenta specifiche peculiarità a seconda delle diverse aree che lo compongono.

È innanzitutto evidente la netta distinzione che separa l'area occidentale da quella orientale, sia per caratteristiche morfologiche che per investimenti realizzati. Nella prima, oltre alla presenza di rilevanti risorse ambientali e culturali, i cospicui investimenti compiuti negli ultimi anni hanno determinato

un aumento significativo di strutture ricettive e di posti letto. Nella seconda, invece, si avverte la carenza di strutture per l'accoglienza, con un vertiginoso calo negli ultimi anni delle presenze e quindi anche delle attività indotte. Pertanto, lo sfruttamento di attrattive naturalistiche e culturali di grande interesse (il mare cristallino, l'affascinante patrimonio delle dune, le aree archeologiche di Leporano, Pulsano e Manduria) presenti in questa zona è stato pesantemente penalizzato da problemi infrastrutturali, quali l'assenza di una rete fognaria per molti comuni rivieraschi, l'insufficienza dei parcheggi disponibili, la carenza delle infrastrutture viarie, l'endemico problema della riduzione estiva dei rifornimenti idrici, etc.

Un discorso a parte va riservato alla città capoluogo, che sta puntando sulla riapertura del Museo Archeologico Nazionale e sul suo patrimonio storico e culturale quale elemento di rilancio della propria vocazione turistica.

Si va poi affermando la tendenza a fare turismo per sperimentare la tradizione della cucina totale. Ed è proprio il turismo enogastronomico a riscontrare le variazioni più positive nel corso degli anni.

I Sistemi Turistici Locali e l'Area Vasta

Il quadro sopra delineato si sposa perfettamente con quanto previsto dalla legge regionale n. 23 del 3 agosto 2007 per la "Promozione e regolamento dei sistemi produttivi", con la quale la Regione Puglia ha inteso promuovere, sostenere e favorire "le iniziative e i programmi di sviluppo su base territoriale tesi a rafforzare la competitività, l'innovazione, l'internazionalizzazione, la creazione di nuova e migliore occupazione e la

crescita delle imprese che operano nei settori dell'agricoltura, della pesca, dell'artigianato, dell'industria, del commercio e dei servizi alle imprese", attraverso lo strumento dei Distretti produttivi.

Per quanto concerne nello specifico il settore turismo, le modalità per la costituzione, il riconoscimento e il finanziamento dei Sistemi Turistici Locali sono definite da un apposito Regolamento Regionale, già approvato in Giunta e di prossima emanazione. Tale regolamento distingue:

1. Sistema Turistico Locale a carattere Territoriale (STL territoriale), destinato prioritariamente alla valorizzazione ed allo sviluppo della qualità dell'offerta;
2. Sistema Turistico Locale a carattere Tematico (STL tematico e o di prodotto).

Il Sistema Turistico Locale a carattere territoriale si costituisce con il riconoscimento di un partenariato tra soggetti pubblici e privati finalizzato alla progettazione e realizzazione di programmi per lo sviluppo dell'economia turistica, secondo i principi del turismo sostenibile.

Il Regolamento prevede altresì che la formalizzazione del sistema turistico locale sia promossa da una o più Aree Vaste, identificate con deliberazione della Giunta Regionale 4 luglio 2007 n. 1072. All'interno di ogni Area Vasta possono costituirsi più Sistemi Turistici Locali Territoriali, mentre un Sistema Turistico Locale Territoriale può essere ricompreso territorialmente all'interno di una o più Aree Vaste.

I soggetti che richiedono il riconoscimento di Sistemi Turistici Locali Territoriale devono essere costituiti con un contratto in forma scritta, avente

data certa, stipulato tra i soggetti pubblici e privati interessati. La scelta della forma giuridica e delle modalità di organizzazione è rimessa all'autonomia dei promotori.

Al sistema turistico locale di natura territoriale possono aderire:

a) i comuni, singoli o associati nelle forme di legge, compresi nell'ambito territoriale interessato;

b) le comunità montane comprese nell'ambito territoriale interessato;

c) le province competenti per territorio;

d) i consorzi di natura privata o pubblica che operano per lo sviluppo turistico nell'ambito territoriale di riferimento;

e) le Camere di commercio industria artigianato e agricoltura competenti per territorio e le Associazioni di categoria degli imprenditori turistici che operano nel territorio di riferimento.

I comuni, singoli o associati, le comunità montane, le province e i consorzi di natura privata o pubblica possono aderire ad un solo STL Territoriale.

La partecipazione ai STL territoriali dopo il loro riconoscimento, è aperta ad altri soggetti che concorrono alla formazione dell'offerta turistica.

All'attività dei STL territoriali può partecipare un rappresentante della Cabina di Regia delle Aree Vaste di appartenenza dei comuni, con funzione di verifica della coerenza delle azioni svolte.

Al fine di ottenere il riconoscimento, i promotori dei STL territoriali devono presentare apposita domanda all'Assessorato Regionale al Turismo e Industria Alberghiera, unitamente ad un Programma di sviluppo articolato in

specifici progetti di attività, che sarà successivamente soggetto a monitoraggio costante, a verifica periodica dei risultati parziali e alla valutazione finale dei risultati conseguiti.

Da una prima analisi dei programmi in corso dei Comuni in essa compresi, la pianificazione strategica territoriale dell'Area Vasta Tarantina ha evidenziato la possibilità di ripartire il territorio in tre ambiti: un ambito orientale, uno centrale ed uno occidentale. Di seguito sono indicate alcune peculiarità che caratterizzano i tre ambiti di Area Vasta:

- ✓ l'ambito orientale dell'Area Vasta risulta evidentemente collegato a logiche di sviluppo rurale (PIT 8) che interessa il Salento settentrionale che tra l'altro è il territorio nel quale si è attivato il GAL delle Terre del Primitivo; lo stesso ambito è interessato dal PIS 11, l'itinerario del Barocco Pugliese;

- ✓ l'ambito centrale, che contiene il capoluogo di Provincia, si caratterizza per un programma territoriale a vocazione logistico-infrastrutturale, il PIT 6, e nel frattempo per il PIS 12, l'itinerario Normanno Svevo;

- ✓ l'ambito occidentale che si caratterizza per una propaggine del PIT 4, legato alla produzione del mobile imbottito, dal PIS 13, itinerario dell'Habitat rupestre, nonché dal GAL Luoghi del Mito.

Ovviamente la tripartizione non si presenta con nettezza: i programmi si compenetrano e si sovrappongono con un ordine non sempre intelligibile, ma

dipendente della peculiarità del territorio e dalle vocazioni che le amministrazioni hanno riconosciuto nell'aderire ai differenti programmi.

I Sistemi Turistici Locali individuati

In virtù della suddivisione dell'Area Vasta Tarantina negli ambiti sopra citati e della perfetta aderenza degli stessi all'analisi dei "turismi" di cui al paragrafo 2, si propone l'individuazione di n. 3 distinti Sistemi Turistici Territoriali:

1. il Sistema Turistico Locale delle Dune (area orientale);
2. il Sistema Turistico Locale della Nuova Magna Grecia (città di Taranto);
3. il Sistema Turistico Locale delle Gravine (area occidentale).

In accordo con quanto previsto dall'art. 5 della legge 29 marzo 2001 n. 135 (Riforma della legislazione nazionale del turismo) e dell'art. 5 della legge regionale 11 febbraio 2001 n. 1 (Norme di prima applicazione dell'articolo 5 della L. 135/2001 riguardante il riordino del sistema turistico pugliese) e delle relative norme di attuazione, i tre Sistemi così individuati sosterranno iniziative ed attività finalizzate al conseguimento dei seguenti obiettivi:

- a) favorire l'attuazione di interventi intersettoriali ed infrastrutturali necessari alla qualificazione dell'offerta turistica e alla riqualificazione urbana e territoriale delle località appartenenti al Sistema;

b) promuovere la diffusione dell'innovazione tecnologica attraverso il miglioramento della conoscenza e dell'utilizzo del linguaggio informatico da parte dei soggetti che operano nel settore turistico; lo sviluppo dei sistemi di prenotazione on-line delle strutture ricettive; la creazione di reti di punti di informazione turistica coordinate e aggiornate in tempo reale;

c) sostenere la crescita e la verifica degli standard delle prestazioni al turista nelle strutture ricettive, di accoglienza, di accesso e di gestione dei servizi;

d) incentivare la riqualificazione delle imprese turistiche, non solo in riferimento alla classificazione e alla standardizzazione dei servizi turistici, ma anche attraverso l'introduzione di marchi di qualità, di certificazione ecologica e di club di prodotto;

e) agevolare la promozione delle risorse locali nella programmazione e pianificazione regionale, anche tramite azioni di co-marketing con altri comparti produttivi;

f) incoraggiare la qualificazione delle risorse umane, con particolare riferimento ai giovani occupati, attraverso percorsi di formazione continua;

g) favorire la promozione della "destinazione Taranto" sui mercati nazionali e stranieri in modalità concertativa e sinergica, attraverso azioni dirette ad aumentare la conoscenza del territorio e la sua capacità attrattiva quali la partecipazione a manifestazioni fieristiche in Italia e all'estero; l'organizzazione di grandi eventi; la stampa di materiale informativo; l'organizzazione di educational tour dedicati ai professionisti del settore.

I tre STL così distinti sono attualmente già oggetto di altrettanti programmi di sviluppo. In particolare:

1. STL delle Dune: è stato sottoscritto un protocollo d'intesa fra Comune di Taranto, Camera di Commercio, Azienda di Promozione Turistica, Confcommercio Taranto e Consorzio A.S.I. per l'attuazione di programmi e progetti finalizzati alla promozione turistica del versante orientale della provincia di Taranto, con particolare riguardo all'Isola Amministrativa del Comune di Taranto.

Le attività previste mirano all'integrazione dell'offerta "mare" con quella dell'entroterra, nelle sue differenti caratterizzazioni: naturale, culturale, storico-artistico, archeologico, nautico-diportistico, rurale ed enogastronomico, etc. L'azione progettuale si prefigge pertanto di sviluppare un intervento di riqualificazione ambientale e lo sviluppo turistico dell'area in oggetto.

L'Isola Amministrativa, nello specifico, può assumere un rilevante ruolo propulsivo dell'intera costa, sia per la sua posizione baricentrica che per le sue peculiarità ambientali. Il progetto si articola dunque in cinque punti:

- tutela e valorizzazione delle dune;
- tutela e valorizzazione della costa;
- tutela e valorizzazione del paesaggio agrario;
- urbanizzazione / infrastrutturazione dell'area;
- destagionalizzazione dell'offerta turistica.

2. STL della Nuova Magna Grecia: prende spunto dall'idea di Distretto proposto alla Regione Puglia dal Tavolo per il Turismo della provincia di Taranto, organismo composto da Camera di commercio, Provincia, Comune di Taranto, Azienda di Promozione Turistica, Confcommercio, Confindustria, Consorzio Operatori Turistici "Terra Maris", CTP-, Assonautica e Ufficio Diocesano per la Pastorale sul Turismo. Grande attenzione è rivolta alla diffusione della conoscenza delle ricchezze artistico-culturali della città attraverso la valorizzazione di un circuito museale che trova nel Museo Archeologico Nazionale il suo elemento attrattore più significativo. La creazione di un grande polo museale prevede il completamento del MARTa e la riconversione in museo dell'incrociatore "Vittorio Veneto".

3. STL delle Gravine: la consapevolezza che il turismo balneare ha ormai raggiunto la fase di maturità del suo ciclo ha portato all'esigenza di un nuovo modello di sviluppo turistico, legato alla valorizzazione del patrimonio ambientale e culturale. In quest'ottica Confindustria Taranto aveva già presentato alla Regione Puglia richiesta del Distretto Jonico delle Gravine, con l'obiettivo di riqualificare a fini turistici, produttivi ed occupazionali l'area ricadente nel tarantino nord-occidentale, in cui sono localizzati i comuni di Ginosa, Castellaneta, Laterza, Massafra, Mottola e Palagiano, attraverso l'interazione dei settori del turismo, dell'ambiente dell'agricoltura e della cultura.

Il presente STL potrebbe altresì integrarsi con l'Area Vasta di Altamura.

e) Il Distretto della mitilicoltura pugliese

L'agroalimentare di qualità e le risorse del mare con i suoi prodotti di riconosciuta tipicità, come la molluschicoltura, in particolare la mitilicoltura, rappresentano un notevole serbatoio economico- occupazionale indipendente ed alternativo alla monocoltura dell'acciaio e suscettibile di concrete possibilità di sviluppo.

In questa direzione si è mosso il nucleo promotore del distretto della mitilicoltura che, partendo dalla città di Taranto, si è poi esteso all'intera Regione, in ossequio agli indirizzi strategici indicati dall'ente.

La molluschicoltura è una delle componenti più radicate nell'economia jonica che ha fatto di Taranto la maggiore area di produzione mitilicola italiana, seconda solo ai galiziani (Spagna) in Europa. Essa, dunque, rappresenta una delle zone strategiche per l'acquacoltura regionale, nazionale e comunitaria.

Tuttavia, il settore si caratterizza per la assenza di integrazione tra la produzione con il mondo della trasformazione industriale e della distribuzione moderna, riducendo in modo considerevole il potenziale di sviluppo del sistema produttivo.

Promotori del Distretto sono A.G.C.I. Agrital Pesca e Confcommercio Taranto che hanno inteso avviare insieme l'iniziativa, partendo dalla consapevolezza delle difficoltà di "agganciare" la produzione al mercato. Pertanto, le due associazioni si sono proposte agli operatori del settore ed agli attori pubblici coinvolti nel processo produttivo, per la promozione e lo sviluppo di un logica di filiera.

Il distretto della mitilicoltura rappresenta lo strumento strategico delle politiche produttive di settore che, aggregando le migliori competenze scientifiche e produttive dell'acquacoltura e della mitilicoltura in particolare, sia in grado di accrescere le capacità innovative e la competitività del sistema produttivo mitilicolo, attraverso azioni di ricerca e sviluppo tecnologico, formazione e internazionalizzazione.

Il protocollo è stato sottoscritto da oltre trenta imprese.

A seguito di successive disposizioni regionali, il riconoscimento del distretto è sospeso poiché le nuove norme introducono un regolamento differente per il riconoscimento dei Distretti agroalimentari, cui appartiene quello della mitilicoltura, i cui contenuti non sono ancora noti.

I promotori del distretto si stanno comunque attivando per creare sinergie con altri soggetti appartenenti al mondo delle produzioni agroalimentari per sviluppare insieme proposte e strategie di sviluppo di un distretto agroalimentare di qualità.

Contestualmente, sono in corso intese con la Amministrazione Comunale di Taranto per il riuso del Centro Ittico Tarantino, sottratto dall'elenco dei beni in vendita, dove i mitilicoltori aderenti al progetto di distretto intendono sviluppare un insediamento per la lavorazione e la trasformazione del prodotto finalizzata alla distribuzione commerciale.

2.2.8.2 Lo sviluppo dell'area retroportuale.

Lo sviluppo delle imprese deve essere sostenuto da politiche infrastrutturali strategiche soprattutto in funzione della imminente costituzione (2010) dell'Area di Libero Scambio.

Area di libero scambio

Nell'ambito della politica delle relazioni esterne dell'UE possiamo distinguere:

- ❑ **Politica europea di Vicinato (PEV):** volta a garantire i benefici dell'allargamento ai Paesi confinanti con l'UE: Bielorussia – Ucraina – Moldavia – Georgia – Armenia – Azerbaigian.

- ❑ **Politica Euromediterranea (PEM):** volta a rafforzare i rapporti tra le sponde Nord e Sud del Mediterraneo.

Quelle che maggiormente hanno influenza sulle strategie di sviluppo dell'area Tarantina sono sicuramente quelle euromediterranee.

Con la Dichiarazione di Barcellona (1995) è stato dato il VIA al PARTENARIATO EUROMEDITERRANEO che si dovrà definire entro il 2010.

Gli obiettivi della Dichiarazione di Barcellona sono:

- ❑ **Socio – Politico:** Garantire la Pace e lo sviluppo sociale.
- ❑ **Economico:** Favorire la prosperità economica attraverso la creazione di una **zona di libero scambio** fra Nord e Sud del Mediterraneo.

❑ **Culturale:** Incentivare l'integrazione ed il rispetto delle diverse culture e religioni.

L'area di libero scambio entro il 2010 avrà quali atti conclusivi la liberalizzazione dei servizi e degli investimenti, la **liberalizzazione del commercio dei prodotti agricoli**, la creazione di un organo per le risoluzioni delle controversie e l'avvicinamento delle legislazioni.

E' evidente che per l'Italia e quindi per la Provincia di Taranto, il processo di Barcellona deve condurre ad una reale integrazione Euromediterranea ed è altrettanto evidente che l'integrazione e lo sviluppo sarà possibile soltanto se tutti potranno beneficiare dei vantaggi (**approccio win-win**).

L'Approccio Win – Win presuppone:

- ❑ Complementarietà al posto della concorrenza;
- ❑ Rispetto dei consumatori e delle imprese;
- ❑ Investimenti ed infrastrutture.

Quindi è strategico creare le condizioni al fine di eliminare tutti i fattori di criticità di un territorio per accompagnare le imprese a questa nuova sfida, pertanto è fondamentale sostenere le progettualità già avviate quali Distripark ed Agromed, così come l'ampliamento ed il prolungamento del quinto sporgente e la individuazione di aree per nuovi insediamenti produttivi nell'area retroportuale.

Distripark.

La realizzazione nell'area retroportuale di Taranto di un Distripark per servire i mercati nazionali e comunitari è coerente con le strategie di sviluppo adottate dalla Regione Puglia, che hanno individuato nelle attività logistiche a valore aggiunto uno dei motori della diversificazione produttiva e dello sviluppo economico attualmente caratterizzato dalla preminenza delle attività siderurgiche. Le risorse di cui alla Delibera CIPE 155/2000 hanno consentito l'esecuzione delle procedure espropriative, già concluse. È ora necessario il reperimento di ulteriori fonti di finanziamento per lo sviluppo ed il consolidamento delle attività del Distripark. È altresì fondamentale l'avvio delle opere portuali imprescindibili per l'attivazione della piattaforma logistica, nonché la progressiva apertura delle attività svolte nel terminal container ad altri operatori, al fine di implementare quantità e qualità delle merci in arrivo nel Porto e permettere al Distripark ed alle altre piattaforme logistiche retroportuali la captazione di flussi merceologici idonei ad assicurare la sostenibilità economico – finanziaria delle iniziative.

Attualmente, in considerazione della necessità di eseguire interventi di competenza della Società consortile e di urbanizzazione primaria e tenuto conto della disponibilità residua della citata Delibera CIPE dopo le spese di espropriazione, sono state stimate in Euro 1.566.842,37 le risorse ulteriori che dovrebbero essere reperite al fine di attrezzare l'area con le dotazioni essenziali per renderla appetibile ai Soggetti privati interessati al completamento dell'investimento. È da rilevare che si sarebbero rese utilizzabili

a tal fine disponibilità per 4 Meuro rivenienti dal Progetto Integrato Territoriale (PIT) n. 6 di Taranto per interventi che non saranno realizzati.

In aggiunta, Europrogetti&Finanza Spa ha aggiornato su incarico della Scarl il piano progettuale per la realizzazione del Distripark, già redatto dalla stessa Spa nel novembre 2000 al fine di acquisire le risorse CIPE. L'elaborato costituisce il quadro progettuale sulla base del quale operare le scelte strategiche per la realizzazione dell'infrastruttura.

Distripark – Scheda di sintesi

SOGGETTO ATTUATORE: Distripark Taranto Scarl

DELIBERA CIPE 155/2000

Finalità dell'intervento	Realizzazione in area retroportuale di un distripark per la manipolazione delle merci al fine di incrementare il valore aggiunto provinciale.
Risorse assegnate (Euro)	12.188.382,82
Totale spesa per procedura espropriativa (Euro)	9.437.371,00
Risorse residue (Euro)	3.090.000,00
Stato di avanzamento	Conclusa la procedura espropriativa (decreto definitivo pubbl. su BURP n.70 dell'8/6/2006). Consegnati i lavori di caratterizzazione ambientale (luglio 2008 - termine previsto entro 120 giorni dalla consegna), procedura interamente finanziata (euro 747.926,00) nell'ambito del Piano di attuazione del Programma Regionale di Tutela dell'Ambiente della Provincia di Taranto.
Costo totale dell'intervento (stima da Studio di fattibilità EPF – luglio 2005)	46,9 Mln euro

Agromed.

L'ipotesi di realizzazione di un centro agro-industriale nell'area retroportuale della provincia jonica, denominato Agromed, muove dall'idea di

promuovere lo sviluppo dell'economia locale attraverso la realizzazione di una infrastruttura che sia in grado di:

- incrementare il livello di redditività del comparto agroalimentare della provincia di Taranto mediante l'utilizzo delle reti trasportistiche intermodali connesse al porto di Taranto incentivando la promozione e lo sviluppo delle stesse e l'attività delle strutture logistiche in connessione con il confinante distripark;
- valorizzare le produzioni tipiche e tipizzanti del territorio di riferimento particolarmente per il comparto ortofrutta;
- incrementare il livello di occupazione diretta e indotta;
- colmare i costi connessi alla carenza di piattaforme adeguate di stoccaggio, prima lavorazione e commercializzazione delle produzioni agroalimentari dell'area;
- valorizzare il livello di produzione e reddito lordo delle aziende del comparto agroalimentare e dei servizi connessi;
- innalzare il livello tecnologico per il settore agroalimentare;
- colmare il gap di distanza, causa di riduzione del reddito potenziale, tra produttori dell'area e consumatori finali;
- garantire l'accesso diretto, ottenendo economie di costi di distribuzione e commercializzazione, con i segmenti finali della catena di distribuzione nazionale ed estera e con i principali buyers nazionali;
- incrementare il prodotto interno lordo di settore ed il livello di produttività derivante dalla integrazione funzionale ed operativa delle fasi

di lavorazione tra il Centro Agromed e l'adiacente Nuovo Mercato all'ingrosso dei prodotti ortofrutticoli di Taranto;

- integrare il livello di operatività e servizi tra associazioni di categoria, produttori ed istituzioni locali.

Di seguito sono riportati i risultati del Piano di prefattibilità redatto nel maggio del 2007:

immaginando di controllare il 20% della produzione del Metaponto diretta verso altre regioni italiane e l'export e il 5% della produzione in transito diretta verso nord, e considerando che i volumi della prima sono dell'ordine di 1,1 MT, di cui il 63% diretto sul mercato nazionale, e quelli della seconda di 1,25 MT, presupponendo un pallet convenzionale di 600 kg, si è ipotizzato che la piattaforma controlli 265.000 pallet verso l'Italia e 200.000 pallets verso l'estero. Ovviamente si tratta del primo modulo di una struttura di più ampie dimensioni da implementare via via che i risultati permetteranno di aggregare ulteriore prodotto.

Agromed – Scheda di sintesi

SOGGETTO ATTUATORE: Agromed Scarl

DELIBERA CIPE 155/2000

Finalità dell'intervento	Realizzazione di un centro agroalimentare in area retroportuale.
Risorse assegnate (Euro)	9.281.246,93
Risorse residue (Euro)	9.281.246,93
Stato di avanzamento	Redatto il Piano di prefattibilità (maggio 2007). In corso di definizione le modalità di cessione di una quota dell'area di proprietà della Scarl Distripark Taranto per l'installazione dell'infrastruttura.
Costo totale dell'intervento (stima da Piano di prefattibilità Agroter - maggio 2007)	49,8 Mln Euro in caso di piattaforma logistico - territoriale.

Prolungamento ed ampliamento del quinto sporgente. 1° lotto funzionale (nuovo terminal contenitori).

Attualmente al molo Polisettoriale opera la società terminalistica T.C.T. s.p.a. che ha in concessione l'intero molo. Le crescenti attenzioni del mercato dei contenitori verso il mediterraneo e le manifestazioni di interesse ad investire nel porto di Taranto esigono la realizzazione di un nuovo grande molo da adibire a terminal containers.

Il nuovo PRP, adottato dal Comitato portuale con delibera 12/07 nella seduta del 30.11.07, prevede lo sviluppo infrastrutturale del porto fuori rada con la costruzione del prolungamento ed ampliamento dell'esistente 5° sporgente.

L'intervento è complementare ai terminals esistenti nel porto ed alle previsioni di sviluppo che deriveranno dalla realizzazione delle opere inserite nella cd. Piastra logistica di Taranto che è stata approvata dal CIPE con delibera n. 74/03 quale opera strategica di interesse nazionale.

La realizzazione dell'opera potrà avvenire secondo il modello del "project financing" su iniziativa di promotori privati.

Il quadro economico complessivo dell'intervento è pari ad M€ 150,00.

Aree per nuovi insediamenti.

Occorre dotare la retroportualità di aree per nuovi insediamenti e di infrastrutturazione di nuova generazione, per essere in qualsiasi momento pronti a soddisfare la domanda industriale locale, nazionale ed internazionale, indirizzata all'utilizzo del porto di Taranto "porta del Mediterraneo".

Occorre in sintesi dotarsi di aree retroportuali per avvicinare Taranto ai servizi della grande retroportualità tipo Rotterdam o Marsiglia etc.

La idonea collocazione di tale aree viene individuata a confine dell'area attualmente interessata da Distripark, Agromed, agglomerato A.S.I. lungo la S.S. 106 etc e compresa tra i Comuni di Taranto, Massafra e Statte.

2.2.8.3 Nuove progettualità di incentivazione al sistema produttivo locale.

Coerentemente alle più recenti politiche di marketing territoriale e con l'obiettivo di valorizzare le potenzialità di sviluppo e di incentivare l'imprenditorialità del territorio si prefigurano delle nuove progettualità volte all'incentivazione del sistema produttivo locale.

Sviluppare il tessuto imprenditoriale di un territorio equivale, infatti, a valorizzarne le potenzialità di business, stimolando l'attrazione di capitali esterni e valorizzandone i carismi.

Nella convinzione, dunque, che l'attività di formazione sia uno dei fattori determinanti per lo sviluppo e la crescita delle imprese e che, al tempo stesso, sia un eccezionale stimolo per lo sviluppo economico, analogamente al supporto al consolidamento della realtà imprenditoriale già esistente ed alla erogazione puntuale di servizi specializzati, si presentano, all'interno della programmazione di Area Vasta, due ipotesi progettuali orientate in tal senso.

Scuola per l'Alta Formazione Manageriale.

Il progetto di realizzazione di una Scuola per l'Alta Formazione Manageriale è finalizzato a fornire servizi reali in ambito formativo e tecnico-gestionale a favore delle organizzazioni aziendali.

L'affinamento delle capacità imprenditoriali e manageriali nonché lo sviluppo e la qualificazione delle professionalità sono infatti esigenze particolarmente sentite dagli operatori economici che aspirano al

mantenimento ed al miglioramento della propria competitività sui mercati di riferimento.

La nuova Scuola opererebbe, pertanto, proprio al fine di rispondere a tali bisogni attraverso la promozione e la realizzazione di iniziative finalizzate alla formazione, all'aggiornamento ed al perfezionamento manageriale degli imprenditori, dei dirigenti, dei quadri e degli operatori delle diverse categorie economiche.

L'obiettivo principale diviene quello di sviluppare quanto più è possibile la cultura di gestione, qualificando l'offerta di formazione manageriale attraverso un continuo adattamento alla dinamica della domanda.

Nel dettaglio, la Scuola per l'Alta Formazione Manageriale si prefigura il raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- promuovere un processo di sensibilizzazione sul ruolo critico della cultura manageriale per il rilancio della competitività del territorio jonico;
- costituire un sistema di formazione manageriale composto da istituzioni flessibili in grado di adattare la capacità di risposta alle esigenze della domanda e di operare in un mercato sempre più articolato e complesso;
- promuovere lo sviluppo di un processo di internazionalizzazione della cultura manageriale che contribuisca all'integrazione europea dell'economia, dei mercati e dei sistemi politico-amministrativi;

- fornire contributi e stimoli al processo di ricerca per il miglioramento della qualità della formazione promuovendo progetti e iniziative volte a stimolare la crescita del mercato e la diffusione di standard di qualità;

- promuovere nuove istituzioni e programmi formativi con particolare attenzione alle aree "deboli" della provincia tarantina, sensibilizzando attori politici, economici e culturali.

Il progetto, infine, di cui si ipotizza una diretta gestione da parte di una Azienda speciale costituita ad hoc dalla Camera di commercio di Taranto ai sensi dell'art. 2 della L. 580/93, vanta già la sua idonea allocazione all'interno dell'attuale Centro Congressi della Cittadella delle imprese. La struttura, infatti, attraverso opportune trasformazioni interne ed esterne, ben si dispone per la nuova destinazione.

Centro direzionale per la creazione, lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese.

L'idea da cui muove il progetto di realizzazione del Centro direzionale per la creazione, lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese è quello di creare, sul territorio locale, un'unica realtà organizzativa che rappresenti il vero punto di riferimento e di raccordo per le imprese e le associazioni delle categorie economiche locali e che sia in grado di contribuire allo sviluppo dell'imprenditorialità attraverso attività di orientamento, informazione, formazione, ricerca e assistenza.

Non una semplice scuola di formazione imprenditoriale, dunque, ma una struttura in grado di coniugare strategie sociali di partnership con istituzioni pubbliche e supportare attivamente le iniziative nascenti tra gli imprenditori e le associazioni delle categorie economiche.

L'obiettivo del progetto è quello di intervenire sull'ambiente culturale e imprenditoriale, creando un'interazione continua di valori ed esperienze tra il mondo di coloro che sono operativi e quello che aspirano a diventarlo.

La vocazione alla piccola impresa, sia nascente sia già attiva, non potrà, tuttavia, essere l'unica linea di indirizzo: nuovi interlocutori si aggiungono alla piccola impresa, che resta tuttavia il target primario del potenziale Centro.

Le nuove aree di attività riguarderanno, pertanto, principalmente le seguenti tematiche:

- supporto al lavoro autonomo e imprenditoriale;
- promozione e sviluppo di impresa;
- creazione di partnership con gli Enti territoriali, sia per raggiungere gli scopi istituzionali (supporto all'imprenditorialità) sia per altre funzioni legate allo sviluppo del territorio;
- orientamento sulle problematiche del "mettersi in proprio";
- assistenza relativa ad una prima valutazione delle capacità personali ad avviare una attività imprenditoriale;
- trasferimento di metodi e strumenti operativi che consentano la nascita e lo sviluppo di nuove imprese;
- sostegno alla piccola impresa attraverso l'introduzione di sistemi gestionali innovativi;

- assistenza alla piccola impresa nei processi di cambiamento;
- promozione di reti d'impresa;
- offerta di originali opportunità formative alle piccole e medie imprese impegnate nel processo di internazionalizzazione.

La realizzazione del nuovo Centro direzionale - per il quale si ipotizza una gestione diretta da parte di una Azienda speciale costituita ad hoc dalla Camera di commercio di Taranto ai sensi dell'art. 2 della L. 580/93, o in alternativa, da parte di un organismo collettivo, individuato congiuntamente, da istituirsi - necessita, infine, di una location strategica, facilmente individuabile sul territorio e raggiungibile da tutti i fruitori. A tal proposito, s'individua quale idonea localizzazione, anche in virtù delle già ottenute necessarie autorizzazioni, l'area di proprietà dell'Ente camerale insistente nella zona di via Ancona in Taranto.

Servizi innovativi avanzati per le imprese.

Confindustria Taranto è fra i soggetti realizzatori del progetto AIC (Apulian Industries Community), finanziato nell'ambito della Misura 6.2 del POR Puglia 2000-2006 "Società dell'Informazione". L'obiettivo principale del progetto AIC è quello di creare le condizioni per una maggiore competitività del sistema territoriale, rafforzando la capacità di coesione del sistema produttivo industriale e di relazione dello stesso con gli altri attori del sistema. A tal fine, è stata realizzata una "net community" con regole condivise e con relazioni multidirezionali tra i diversi componenti della comunità pur nel rispetto dei

localismi e dei bisogni specifici, mediante l'utilizzo di un portale web sia di tipo informativo che di tipo interattivo per l'erogazione di servizi on-line alle imprese.

I servizi interattivi presenti sul portale sono orientati a facilitare la comunicazione e la cooperazione fra sistema associativo ed imprese e fra le imprese stesse, definendo un nuovo sistema di relazioni nel mondo economico ed imprenditoriale, basato sull'utilizzo intensivo delle tecnologie informatiche e telematiche, che permetta una maggiore e migliore valorizzazione e condivisione delle conoscenze che si generano all'interno del sistema, in tutte le sue componenti operative.

Alcuni dei servizi realizzati sono::

- Servizi informativi;
- Servizi di gestione documentale e di supporto alla comunicazione;
- Servizi di e-consulting;
- Servizi di cooperazione istituzionale ;
- Servizi per il Marketing Territoriale;
- Servizi di gateway.

Confindustria Taranto mette a disposizione del piano di Area Vasta i risultati del progetto AIC, purché integrato con le necessarie implementazione per garantirne la fruibilità a tutti gli attori del Piano stesso.

CONCLUSIONI

Il raggiungimento dell'obiettivo della costruzione del piano strategico e del suo avvio operativo, apre ai territori ed ai soggetti di Area Vasta lo scenario della gestione, altrettanto importante e decisivo per il futuro.

Pur nella lacunosità delle linee guida su tale fase, ed in attesa di chiari pronunciamenti della Regione, è assolutamente indispensabile porsi la questione del mantenimento/consolidamento/miglioramento del modello di governance utilizzato nella fase di definizione del piano.

Ciò al fine di rendere aperto e partecipato il momento dell'attuazione, valorizzando anche nelle attività di monitoraggio e valutazione l'apporto partenariale, indispensabile per un controllo della direzione di marcia e del concreto raggiungimento degli obiettivi strategici condivisi.

In relazione a tale finalità, si ritiene che l'Area Vasta Tarantina debba definire una strategia per la stabilizzazione ed il rafforzamento del ruolo del partenariato istituzionale ed economico-sociale, identificato nel Tavolo Istituzionale e nel Nucleo per lo Sviluppo, lungo l'intero processo di pianificazione strategica.

L'obiettivo di una tale strategia deve poter essere quello di una più efficace integrazione del Tavolo Istituzionale e del Nucleo dello Sviluppo nella governance del Piano, rafforzando le interazioni con l'Ufficio Unico e con la Cabina di Regia per l'attuazione, il monitoraggio e la valutazione dello stesso.

Attraverso tale integrazione, che dovrebbe rappresentare una delle linee di azione prioritarie da perseguire con il piano, si darebbe finalmente il via ad

un'esperienza di concertazione strutturata, caratterizzata dalla presenza di risorse, organizzazione, metodi ed obiettivi condivisi.

La pianificazione di Area Vasta rappresenta dunque una formidabile occasione per rimediare ad una criticità del passato e consegnare al territorio un modello condiviso di governance aperta e partecipata, utile ad affrontare tutte le occasioni future in cui i diversi attori locali saranno chiamati alla costruzione concertata di politiche pubbliche per lo sviluppo.

**TABELLA RIEPILOGATIVA
DEGLI INTERVENTI PRIORITARI**

Gli interventi prioritari per linee di indirizzo

Linea di indirizzo	Denominazione e intervento	Iniziativa	Utilità generale dell'intervento	Risorse necessarie per la realizzazione	Stato della progettazione	Grado di priorità
Risanamento ambientale	Caratterizzazione e bonifica		Definire l'assetto geologico e idrogeologico della provincia jonica, verificare la presenza o meno di contaminazione nei suoli e nelle acque e sviluppare, solo successivamente, rimosso il vincolo gravante sul territorio, un modello strategico di crescita globale realmente rispondente alle specificità dell'area jonica.			<i>da definire congiuntamente all'Ufficio Unico di Area Vasta di Taranto in coerenza con gli obiettivi strategici condivisi</i>
	Dragaggio		Realizzare nuovi interventi di potenziamento infrastrutturale, al fine di incrementare la capacità di reggere la concorrenza della portualità mediterranea e nord-europea, contribuendo a garantire la crescita dell'economia regionale e nazionale.			
	Dragaggio per approfondimento fondali al molo polisettoriale	Potenziamento infrastrutturale	Potenziare la dotazione infrastrutturale del porto commerciale di Taranto al fine di implementare il traffico contenitori a beneficio dell'economia locale e nazionale.	M€ 30,00*	Studio di fattibilità	
Interventi da supportare nell'area portuale	Piastra logistica integrata di Taranto	Realizzazione infrastrutturale	Potenziare la dotazione infrastrutturale del porto commerciale di Taranto ed i collegamenti stradali interni e da/per il porto con la rete nazionale. Avviare l'attività di logistica integrata. Incrementare i traffici commerciali a beneficio dell'economia locale e nazionale.	M€ 156,149*	Progetto definitivo	
	Rettifica ed allargamento della banchina di levante al molo San Cataldo	Potenziamento infrastrutturale	Incrementare la dotazione degli accosti da destinare al traffico commerciale-passeggeri-croceristico del porto.	M€ 16,20*	Progetto esecutivo	
	Vasca di contenimento dei materiali di dragaggio	Realizzazione infrastrutturale	Consentire la preventiva bonifica dei fondali al fine di eseguire il dragaggio e realizzare le infrastrutture portuali necessarie al potenziamento del porto di Taranto. Opera connessa alla piastra portuale di Taranto.	M€ 15,26*	Progetto definitivo	
Rigenerazione	Intervento di	Rigenerazione	Interventi di riqualificazione urbana		Scheda progetto	

* Intervento già finanziato.

ione urbana	rigenerazione urbana dell'area dei baraccamenti Cattolica – Quartiere Borgo Tarano	one urbana	in collaborazione Pubblico Privato			<i>da definire congiuntamente all'Ufficio Unico di Area Vasta di Taranto in coerenza con gli obiettivi strategici condivisi</i>
	Recupero e rigenerazione urbana dell'area dell'attuale sede ospedaliera SS. Annunziata nel contesto di un piano di intervento coordinato	Recupero infrastrutturale e rigenerazione urbana	Interventi di riqualificazione urbana in collaborazione Pubblico Privato		Scheda progetto	
Riqualificazione industriale	Bonifica	Bonifica e Creazione di standards urbanistici e infrastrutture primarie secondarie di seconda generazione	Agglomerato industriale ASI di Taranto	M€ 22,5	Scheda progetto	
			Agglomerato industriale ASI P.M.I. lungo la strada per Statte	M€ 7,5	Scheda progetto	
			Agglomerato industriale lungo la SS. jonica 106	M€ 5,5	Scheda progetto	
			Agglomerato industriale ASI di Massafra	M€ 3,5	Scheda progetto	
			Interventi per la realizzazione di una poli piattaforma di smaltimento, recupero e riutilizzo di rifiuti provenienti dalle attività produttive industriali	M€ 19	Scheda progetto	
			Realizzazione di impianti innovativi in campo energetico a servizio delle attività produttive	M€ 25	Scheda progetto	
			Invaso di acque reflue di lavorazione in cava dimessa e loro riutilizzo ai fini industriali, per consentire un risparmio di approvvigionamento di acqua potabile	M€ 4,5	Scheda progetto	
			Realizzazione del cablaggio informativo dell'intera area industriale consortile e messa in rete delle stesse attività industriali	M€ 1,8	Scheda progetto	
			Realizzazione di un sistema di sicurezza di videosorveglianza dell'intera area consortile ASI, da collegare con il sistema di sicurezza realizzato con fondi PON dalla Questura di Taranto	M€ 1,1	Scheda progetto	
			Realizzazione di infrastrutture ed opere a supporto del Centro di ricerca tecnologico per l'attuazione e sperimentazione industriale in campo ambientale ed in riferimento al recupero produttivo del Mar Piccolo	M€ 12,0	Scheda progetto	
Completamento dell'area industriale del Consorzio ASI già dotata di strumentazione urbanistica approvata, con particolare riferimento a quella posta lungo la SS jonica 106, per la creazione di capannoni modulari	M€ 21,0	Scheda progetto				
Ampliamento, rimodulazione urbanistica e completamento delle infrastrutture ed opere di urbanizzazione primarie e secondarie del PIP posto lungo la SS 172 per Martina Franca	M€ 40,0	Scheda progetto				

			Nuovi insediamenti e infrastrutturazione di nuova generazione per dotare la retroportualità di dotazione di aree in grado di avvicinare Taranto alla disponibilità di strutture della grande portualità europea: 1. fase	M€ 50,0	Scheda progetto	da definire congiuntamente all'Ufficio Unico di Area Vasta di Taranto in coerenza con gli obiettivi strategici condivisi
Distretti industriali	Cittadella dei distretti	Sede operativa per i distretti produttivi della Logistica, ambiente e moda.	Riqualificazione di struttura dismessa quale sede dei distretti produttivi promossi da Confindustria Taranto ai sensi della L. R. 23/2007	M€ 4	Scheda progetto	
	Networking e Valorizzazione delle aree per insediamenti produttivi	Infrastruttura tecnologica e Marketing territoriale	Messa in rete e promozione delle aree per insediamenti produttivi per la creazione della <i>Piattaforma logistica diffusa</i> nell'ambito delle attività del Distretto della logistica di Confindustria Taranto		Scheda progetto	
	Sistema Turistico jonico	Interventi nel sistema Turistico jonico della fascia costiera sud orientale Taranto - Manduria			Scheda progetto	
	Distretto della mitilicoltura pugliese					
Sviluppo dell'area retroportuale	Distripark	Realizzazione infrastruttura	Realizzazione in area retroportuale di un distripark per la manipolazione delle merci al fine di incrementare il valore aggiunto provinciale.	M€ 46,9	Progetto preliminare in aggiornamento	
	Agromed	Realizzazione infrastruttura	Realizzazione di un centro agro-industriale nell'area retroportuale della provincia jonica per promuovere lo sviluppo dell'economia locale	M€ 5,46	Pre-fattibilità	
	Prolungamento ed ampliamento del quinto sporgente. 1° lotto funzionale	Realizzazione infrastruttura	Potenziare la dotazione infrastrutturale commerciale del porto di Taranto, al fine del consolidamento della sua posizione di Hub portuale del mediterraneo, a beneficio dell'economia locale e nazionale.	M€ 150,0	Scheda progetto	
Ammodernamento infrastrutturale	Litoranea Talsano - Avetrana	Finanziamento dei 2 tronchi	Arteria di unione del litorale ionico con quello salentino, per migliorare l'accesso alla costa ed implementare l'attrattività turistica.	M€ 272,3	Progettazione esecutiva da aggiornare	
	Tangenziale Nord	Completamento dei restanti due lotti funzionali (1° e 3°)	Arteria di intersezione con le maggiori direttrici provinciali, fra le quali la SS.106 Jonica, per l'implementazione, la qualificazione e la razionalizzazione delle correnti di traffico. Le risorse consentirebbero il completamento dei due rimanenti lotti funzionali non ancora finanziati.	M€ 114,15	Progettazione esecutiva da aggiornare	
	Polo logistico	Ristrutturazione	Ristrutturazione della rete viaria	M€ 10	Da progettare	

aeroportuale di Grottaglie	zione della rete viaria	provinciale connessa al polo logistico aeroportuale di Grottaglie in considerazione della nuova localizzazione dello stabilimento Alenia.			da definire congiuntamente all'Ufficio Unico di Area Vasta di Taranto in coerenza con gli obiettivi strategici condivisi
Itinerario Bradanico - Salentino	Realizzazione		M€ 284	Progettazione esecutiva da aggiornare	
Rete idroviaria	Potenziamento	Sistema di trasporto pubblico per il decongestionamento della rete viaria tradizionale e l'implementazione della dotazione infrastrutturale territoriale.	Fra gli 11 ed i 22 M€	Fattibilità	
Patto territoriale per l'ambiente	Agevolazioni finanziarie per PMI	Sostegno ad iniziative imprenditoriali nei comparti produttivi di vocazione ed ecocompatibili (ambiente, turismo, attività marittime, agroalimentare).	Fra i 30 e i 40 M€	Da individuare	
S.P. Martina - Alberobello	Adeguamento	Adeguamento della SP 58	6,5 M€	Progetto esecutivo	
Bretella Statale 106/A14	Completamento	Il raccordo autostradale eliminerebbe la strozzatura che si determina, in prossimità di Massafra, prima dell'ingresso in A14.	Finanziamento ANAS	Progetto esecutivo	
Piattaforma logistica Porto di Taranto	Realizzazione	Infrastruttura logistica in ambito portuale funzionale al terminal container ed ai nuovi traffici commerciali.	27,6 M€ *	In fase di appalto	
Metropolitana leggera	Finanziamento pubblico per attivazioni e del project financing ai sensi della L. 109/94.	Sistema di trasporto pubblico veloce e di contenuto impatto ambientale per la riduzione degli effetti inquinanti e l'utilizzazione delle potenzialità del bacino del Mar Piccolo. Le risorse costituirebbero contributo di fonte pubblica per l'attivazione del project financing, strumento prescelto per la realizzazione della iniziativa.	M€ 141-240/235-401	Pre-fattibilità	
Acquisizione aree demaniali di interesse socio-economico	Acquisizione di aree di interesse socio-economico ricadenti nel demanio militare	Le risorse consentirebbero il recupero e la valorizzazione a fini socio-economici di zone ed infrastrutture non più strategiche per soddisfare esigenze di localizzazione turistica e agricola e di accoglimento di insediamenti urbani.		Da individuare con indicazione della nuova destinazione e d'uso	
Stazione di Bellavista	ampliamento	Realizzazione di un nuovo sistema di binari e di un nucleo organizzato al servizio del trasporto su linea ferrata	M€ 12		

Nuove progettualità di incentivazione al sistema produttivo locale	Scuola per l'Alta Formazione Manageriale		Il progetto è finalizzato a fornire servizi reali in ambito formativo e tecnico-gestionale a favore delle organizzazioni aziendali. L'affinamento delle capacità imprenditoriali e manageriali nonché lo sviluppo e la qualificazione delle professionalità sono infatti esigenze particolarmente sentite dagli operatori economici che aspirano al mantenimento ed al miglioramento della propria competitività sui mercati di riferimento.	M€ 3,53	Progetto definitivo	da definire congiuntamente all'Ufficio Unico di Area Vasta di Taranto in coerenza con gli obiettivi strategici condivisi
	Centro direzionale per la creazione, lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese	Realizzazione	L'idea è quella di creare, sul territorio locale, un'unica realtà organizzativa che rappresenti il vero punto di riferimento e di raccordo per le imprese e le associazioni delle categorie economiche locali e che sia in grado di contribuire allo sviluppo dell'imprenditorialità attraverso attività di orientamento, informazione, formazione, ricerca e assistenza.	M€ 12,1	Progetto definitivo	
	Centro Servizi Polivalente per usi portuali	Realizzazione infrastruttura	Costituire la sintesi di bisogni diversi, la risorsa logistica entro cui far sviluppare quella "cultura del mare" di cui tanto si avverte il bisogno, l'habitat naturale entro cui far crescere socialmente ed economicamente Taranto, il luogo privilegiato per il consolidamento del "sistema portuale", inteso come insieme organico e funzionale di attività e servizi da offrire alle merci e ai passeggeri	M€ 5,00	Scheda progetto	

PIANO STRATEGICO DI AREA VASTA TARANTINA
PROPOSTE DI INTERVENTO

Il Commissario della Camera di
commercio, industria, artigianato e
agricoltura di Taranto

Tommaso Blonda

Il Commissario della Autorità Portuale
di Taranto

C.A. Salvatore Giuffrè

Il Presidente del Consorzio A.S.I. di
Taranto

Emanuele Papalia

Il Presidente di Confindustria Taranto

cav. Luigi Sportelli

Il componente del Consiglio di
Confcommercio Taranto

Michele Dioguardi

Taranto, li 19/09/2008