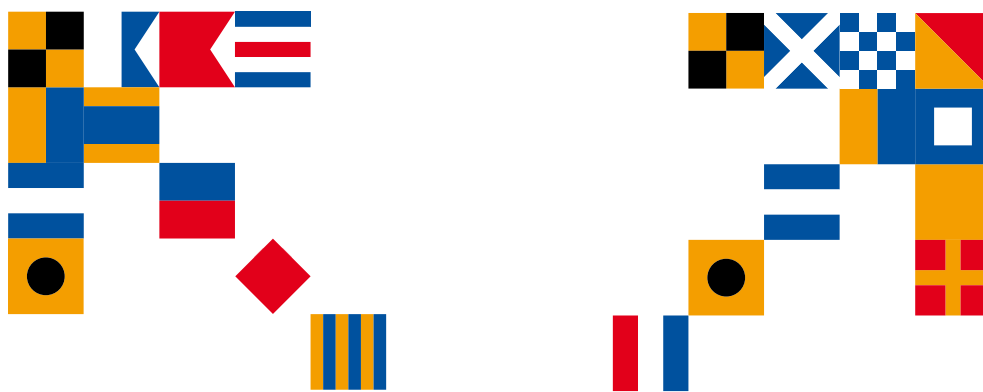




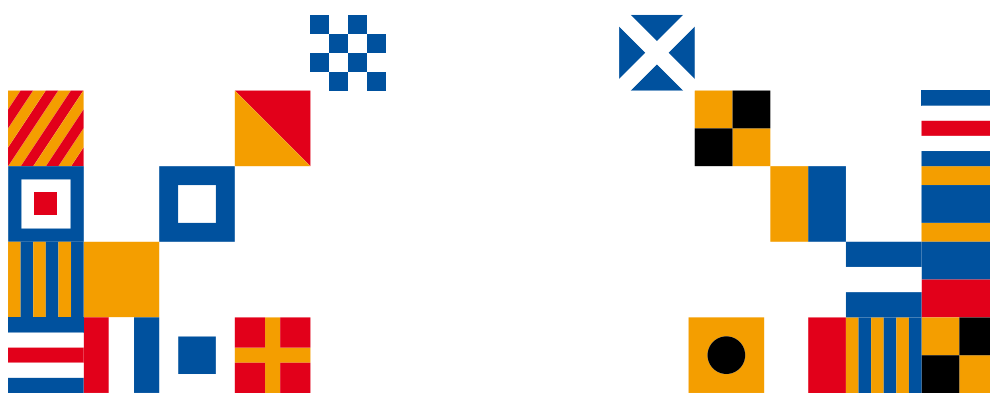
Regione Puglia  
Assessorato Infrastrutture strategiche  
e mobilità

# *Puglia corsara*

*Programma  
per lo sviluppo  
delle infrastrutture  
strategiche  
e della piattaforma  
logistica  
della Puglia*









# *Puglia corsara*



Info e contatti: [segreteria.mobilita@regione.puglia.it](mailto:segreteria.mobilita@regione.puglia.it) - tel. 080 5562364



# Sommario

-  2 **Le infrastrutture leva della Puglia nel Mediterraneo**  
Nichi Vendola
-  4 **Rapida e agile. La Puglia corsara.**  
Guglielmo Minervini
-  6 **Puglia Corsara. Programma per lo sviluppo delle infrastrutture strategiche e della piattaforma logistica regionale**
-  8 **10 interventi strategici per la mobilità in Puglia**
  - 8 **La visione di sistema**
  - 11 1. Il Collegamento AC/AV Bari-Napoli
  - 12 2. La Direttrice Adriatica: il completamento del raddoppio e un modello di esercizio condiviso per la linea ferroviaria
  - 13 3. Il sistema logistico regionale: supporto e orientamento all'intermodalità della domanda di trasporto merci di lunga percorrenza e integrazione territoriale
  - 15 4. Il porto di Taranto: Hub di transhipment
  - 16 5. La Piattaforma logistica e il Distripark di Taranto e il loro collegamento con l'aeroporto di Grottaglie
  - 17 6. Il nodo ferroviario di Bari
  - 19 7. Il sistema aeroportuale regionale
  - 20 8. Il terminal crocieristico di Brindisi e il suo collegamento intermodale
  - 20 9. L'infomobilità
  - 21 10. L'integrazione strutturale del sistema TPRL
-  22 **Linee guida per una Piattaforma Logistica regionale**
- 22 **Gli obiettivi per una Piattaforma Logistica Regionale**
- 23 **Le proposte di intervento**
  - 23 Potenziamento delle reti di trasporto a servizio della logistica
  - 24 Azioni "ultimo miglio"
  - 24 Gestione della Piattaforma Logistica Regionale
  - 25 Promozione di politiche di sviluppo culturale ed imprenditoriale
-  26 **Appendice**
- 26 **Modello di governance**



Lettera di corsa

# Le infrastrutture leva della Puglia nel Mediterraneo



Il titolo del progetto è evocativo e mette già sull'avviso. A me, in particolare, richiama una frase che il bravo regista Gore Verbinsky fa dire a Johnny Depp, alias Capitan Jack Sparrow, nel film "I Pirati dei Caraibi": "dovunque vorremo andare andremo, una nave è questo in realtà".

**Puglia Corsara** è un altro grande progetto della Puglia migliore. È la scommessa di una regione che intende affrontare con uno sguardo lungo la sfida delle infrastrutture strategiche e della mobilità sostenibile.

Le reti e le infrastrutture costituiscono una leva decisiva attraverso la quale agire sulla qualità della vita delle persone e sulle opportunità di sviluppo dell'intero territorio.

Questa consapevolezza, che ci ha accompagnato in questi anni, ha consentito alla Puglia di operare una vera e propria rivoluzione senza precedenti nell'ambito delle politiche dei trasporti.

Siamo riusciti ad inventare una politica mirata sulla poliedricità magica delle Puglie: abbiamo investito su un network di voli e di scali, che ha visto una lievitazione del traffico passeggeri; i nostri porti hanno smesso di farsi, l'un contro l'altro armati, una demenziale e distruttiva concorrenza e hanno cominciato a funzionare come sistema portuale; abbiamo investito centinaia di milioni di euro nel rinnovo del materiale rotabile.

Oggi con **Puglia Corsara** facciamo un ulteriore salto di qualità, integrare cioè le infrastrutture strategiche in una logica territoriale e di sistema in grado di competere sul mercato internazionale. Innovare è il nostro banco di prova fondamentale. Innovare il rapporto tra ambiente ed economia, nel senso di una poderosa opera di recupero e tutela del nostro territorio, che consenta una crescita economica, che incorpori la propria eco-sostenibilità non come una camicia di forza, ma come una occasione di ricchezza generale, di apertura ai nuovi mercati, persino di rafforzamento della capacità competitiva di una regione. Per questo le dieci priorità strategiche individuate da **Puglia Corsara** sono scelte concrete e innovative. Dal collegamento Bari-Napoli, che vuole sanare una frattura e ricomporre un dialogo tra i due mari, il Tirreno e l'Adriatico, alla direttrice Adriatica passando per il nodo ferroviario di Bari, il porto di Taranto e il terminal crocieristico di Brindisi.

Non solo. Indichiamo anche un modello di governance avanzato che richiede però un grande sforzo da parte della politica. Penso ad una cabina di regia con tutte le forze sane sociali, politiche, imprenditoriali di questa regione per monitorare le opere scelte, gli obiettivi condivisi e l'avanzamento dei lavori.

Si tratta, in definitiva, di ridisegnare il sistema del trasporto e della mobilità, in una chiave di moderna ed efficiente intermodalità, per fare dei nostri porti e aeroporti, delle nostre strade e ferrovie, la colonna vertebrale di una Puglia, direi di un Sud, che rompe l'isolamento, che si libera dall'angoscia della globalizzazione, che non si avvita nelle spire del provincialismo e del folclore, ma che impara a guardare con curiosità l'intero mappamondo, si industria nel mestiere antico di scambiare merci e idee, senza paura di competere, ma anche con il gusto di cooperare.

*Nichi Vendola*





Vento in poppa

# Rapida e agile. La Puglia corsara.



Nel posto giusto al momento giusto.  
E con le infrastrutture giuste.

Qui e ora nel cuore del Mediterraneo, nonostante le convulsioni di una crisi traumatica e strutturale, ritornano a incrociarsi economie e scambi del mondo globale, questa volta declinati con i parametri della sostenibilità e della solidarietà. La Puglia è nuovamente terra di attraversamenti. Di persone e di merci, dunque di linguaggi e di culture.

L'architettura di porti, aeroporti, strade, ferrovie costituisce il telaio su cui possiamo imbastire una trama durevole del nostro futuro possibile.

Le nostre reti per integrare sempre di più le Puglie in un unico sistema regionale ma anche per sviluppare le sue potenzialità di cerniera tra nord e sud, tra est e ovest.

Questo è il momento di fare sul serio. Questo è il momento di non sbagliare. Vogliamo arrivare alla partita del Piano per il Sud pronti.

Lo sappiamo che non ci sono più risorse illimitate. E il tempo è una variabile sempre più scarsa.

Questo è il momento delle scelte.

La prima è che occorre concentrarsi sugli interventi che saldano le fratture nella rete delle infrastrutture, consentendo di esprimere tutte le potenzialità del sistema regionale.

La seconda è che occorre dare priorità agli interventi che rispondono immediatamente al fabbisogno dei processi di sviluppo economico: l'unico modo, e il più intelligente, per uscire rafforzati dalla sfida della crisi, consiste nell'innovare il sistema infrastrutturale.

Dunque mettere a sistema e dare priorità all'obiettivo della ripresa. Significa uscire dalla logica sia degli interventi a pioggia sia della programmazione come semplice stesura di un elenco infinito di interventi.

Al contrario.

Pochi interventi e con un evidente carattere strategico, che hanno la forza di delineare una visione del futuro su cui tutto il territorio è chiamato a convergere. È questa la terza scelta essenziale, nevralgica. Non basta additare gli obiettivi da raggiungere. La realizzazione delle infrastrutture è un processo di straordinaria complessità, il cui compimento richiede uno sforzo eccezionale e continuo nel tempo per vincere aggrovigliati ostacoli formali, sfuggenti vischiosità procedurali, composite volontà spesso divergenti, farraginose problematiche tecniche. Per

non arenarsi alla prima difficoltà c'è bisogno di mobilitare tutte le energie sociali, economiche, politiche, istituzionali del territorio. Il divario tra i sistemi infrastrutturali del paese è anche il riflesso del divario tra i diversi sistemi sociali: dove il territorio è in grado di fare quadrato sugli obiettivi comuni si moltiplicano le risorse e si accorciano i tempi.

Questo è il momento di concepire una governance sistematica e strutturata per includere con regolarità gli attori dello sviluppo regionale nel governo della sfida di una Puglia dinamica che vuole cogliere le opportunità e non solo recriminare per i problemi.

Ma per fare in fretta, non possiamo rinviare l'intercettazione delle opportunità offerte dal nostro pregevole sistema infrastrutturale a dopo. Non domani ma oggi il mondo sta ridefinendo le sue rotte ed è oggi che la Puglia deve decidere qual è il suo posto e con quale ruolo.

Il turismo sta già dispiegando tutte le sue enormi potenzialità connesse anche alla crescita delle reti di accesso al territorio.

Ma anche la logistica è destinata a divenire uno dei capitoli centrali del futuro della Puglia.

Non solo attenzione alle infrastrutture, insomma, ma anche alla rete di servizi di filiera che possono generare una nuova economia, oggi, subito.

Ed è questa dello sviluppo dei servizi e non solo delle infrastrutture l'ultima scelta. Dopo l'importante lavoro di questi anni, è tempo di una Puglia rapida e agile. Una Puglia corsara. Che non ha paura del futuro perché lo ha già cominciato.

**Guglielmo Minervini**





# Puglia Corsara.

## Programma per lo sviluppo delle infrastrutture strategiche e della piattaforma logistica regionale



I rapidi cambiamenti che caratterizzano lo scenario internazionale stanno determinando processi di riallineamento delle filiere produttive su scala globale con lo spostamento dei baricentri di complessi sistemi e, in particolare, di quelli dei flussi di merci e passeggeri.

Il carattere prevalente del fenomeno è la ricerca di un nuovo equilibrio. Si stanno ridisegnando le geografie sulla base dell'attrattività di specifici sistemi logistici le cui infrastrutture sono gestite attraverso nuove logiche di cooperazione.

Tale fase di ricerca di neo-equilibri può aprire enormi opportunità a quei sistemi che riescano a proporsi ai grandi player internazionali in modo rapido, organizzato e innovativo. La logistica internazionale è, infatti, anch'essa in evoluzione con profonde riorganizzazioni dei suoi processi e servizi, e con l'adattamento alle attuali esigenze della domanda.

È in tale contesto, quindi, che la regione Puglia si appresta a fare scelte rapide, organizzate e innovative disponendo di fattori geografici e infrastrutturali favorevoli alle nuove mappe della logistica. Ciò richiede una discontinuità nell'atteggiamento culturale e nello spirito di iniziativa, poiché serve concretezza e pragmatismo, snellezza e unità di intenti, serve coraggio nelle azioni.

In una parola serve una **Puglia Corsara**.

La proposta che in questo documento viene delineata è, pertanto, quella di mettere a sistema le infrastrutture logistiche regionali al fine di creare una piattaforma logistica pugliese che si presenti sul mercato internazionale come un attore unico e credibile in grado di attrarre flussi di merci attraverso un'offerta di servizi logistici integrati, affidabili e di più elevato valore aggiunto.

I caratteri specifici della proposta risiedono nella centralità dei flussi di merci in un nuovo modello di *governance*.

In particolare, si ritiene che lo sviluppo della piattaforma sarà guidato dalla domanda di servizi logistici e, quindi, dalla capacità di attrarre flussi attraverso

la piattaforma stessa, e da un modello innovativo di *governance* che garantisca un appropriato equilibrio tra scelte di indirizzo, funzioni di coordinamento e forme di partecipazione.

La stessa proposta di sviluppo della piattaforma sarà oggetto di un percorso politico di condivisione e formalizzazione che tratterà il modello di *governance* attraverso comitati di attori che funzionalmente e responsabilmente contribuiranno alla sua formulazione.

Il Programma per lo sviluppo delle infrastrutture strategiche e della piattaforma logistica regionale si compone di due capitoli.

Nel primo vengono proposti dieci interventi ritenuti strategici e prioritari per il complessivo sistema della mobilità pugliese. Si tratta di interventi infrastrutturali e di azioni immateriali sul versante delle nuove tecnologie e delle politiche di accompagnamento. In essi trova ampio spazio il tema del trasporto merci e della logistica, ma senza perdere di vista lo scenario multimodale e le differenti componenti di domanda di passeggeri e di merci che coesistono sulla rete regionale dei trasporti. Questo approccio intende superare i punti di vista settoriali e territoriali ricercando e valorizzando la visione complessa e multifunzionale degli interventi prioritari con l'esplicito obiettivo di una loro condivisione da parte di tutti i soggetti a vario titolo interessati. A questa programmazione di carattere regionale si accompagna una puntuale ricognizione degli interventi di interesse provinciale ritenuti prioritari per il complessivo miglioramento del sistema della mobilità pugliese.

Nel secondo capitolo, infine, alla luce dell'analisi del contesto, si evidenziano obiettivi e proposte che vanno a delineare le Linee guida per una piattaforma logistica regionale.





# 10 interventi strategici per la mobilità in Puglia

## La visione di sistema

Le dinamiche in atto nel sistema dei trasporti a livello regionale, nazionale e transnazionale e la necessità di consolidare lo scenario dell'offerta infrastrutturale e dei servizi - elaborato negli ultimi anni anche grazie ai processi di condivisione a più livelli di alcuni progetti chiave avviati in ambito regionale - ha spinto la Regione Puglia a elaborare un elenco di interventi prioritari sui quali ricercare una convergente visione strategica della comunità regionale (istituzioni, portatori di interesse pubblici e privati) che conduca ai conseguenti impegni tecnici, procedurali ed economico-finanziari per una rapida realizzazione degli stessi.

Gli interventi individuati, tutti coerentemente articolati a partire dagli atti di pianificazione-programmazione che hanno caratterizzato la politica regionale dei trasporti degli ultimi anni, sono i seguenti:

- Il Collegamento AC/AV Bari-Napoli
- La Direttrice Adriatica: il completamento del raddoppio e un modello di esercizio condiviso per la linea ferroviaria
- Il Sistema logistico regionale: supporto e orientamento all'intermodalità della domanda di trasporto merci di lunga percorrenza e integrazione territoriale
- Il Porto di Taranto: l'hub del transhipment
- La Piattaforma logistica e il Distripark di Taranto e il loro collegamento con l'aeroporto di Grottaglie
- Il Nodo ferroviario di Bari
- Il Sistema aeroportuale regionale
- Il Terminal crocieristico di Brindisi e il suo collegamento intermodale
- L'Infomobilità
- L'Integrazione strutturale del TPRL

Nella visione regionale, gli interventi selezionati rispecchiano le urgenze con cui la Puglia si deve confrontare per riuscire nell'obiettivo di ridurre la propria condizione di marginalità territoriale rispetto al nord dell'Italia e dell'Europa e al contempo cogliere tutte le opportunità derivanti dalla particolare posizione all'interno dello spazio euro-mediterraneo.

Le tendenze ormai consolidate e le trasformazioni in atto nello scenario economico nazionale e regionale determinano un quadro della domanda particolarmente

complesso per il sistema pugliese, sia sul versante interno sia su quello esterno. Alle esigenze della domanda endogena generata da persone e imprese, che chiedono una più capillare e qualitativamente migliore accessibilità multimodale alle reti regionali e nazionali, si sovrappongono - spesso coniugandosi con esse - le opportunità derivanti dalla domanda esogena composta da turisti, investitori e operatori logistici. Questa, in particolare, presenta grandissimi margini di crescita considerate le enormi potenzialità di sviluppo che il territorio è in grado di garantirsi offrendo le proprie eccellenze.

Gli interventi prioritari sintetizzano una strategia di sviluppo complessiva in grado di generare effetti moltiplicatori: affermare la Puglia come piattaforma logistica, attraverso la realizzazione di infrastrutture e azioni immateriali, può garantire ricadute sul sistema logistico complessivo. Ciò, sia migliorando le condizioni generali della rete (più capacità, più sicurezza, più spazi attrezzati) per favorire in tal modo anche la mobilità delle persone, sia aumentando le funzioni e la qualità dei servizi destinati al traffico passeggeri nei nodi di trasporto di rango regionale. Tutto questo eleva al contempo il livello complessivo della qualità e dell'integrazione dell'offerta di trasporto pubblico regionale nonché dei servizi ad essa correlati.

Il Programma Infrastrutture Strategiche (PIS) 2010 ha operato una selezione di opere infrastrutturali prioritarie riconoscendo come tali solo quelle che possono garantire certezza di attuazione rispetto a: *copertura finanziaria; completa disponibilità progettuale; corretta rispondenza tra le finalità dell'opera proposta e la reale esigenza della domanda di trasporto; non rinviabilità dell'intervento*. Tutte le opere prioritarie saranno quindi inquadrare rispetto a precise strategie che terranno conto strutturalmente delle ricadute sulla domanda e dei possibili cambiamenti indotti nelle forme di organizzazione gestionale dell'offerta.


Oltre all'aggiornamento delle opere infrastrutturali da completare e da avviare in via prioritaria, sulle quali si concentreranno gli sforzi finanziari e procedurali del Governo, il PIS ha inteso enfatizzare la necessità di avviare da subito riforme che impattino sulla gestione dell'offerta e della domanda di trasporto, capaci di sradicare gli attuali obsoleti "codici comportamentali" incidendo sostanzialmente sulla "cultura logistica" del nostro Paese per convergere verso uno scenario di sviluppo condiviso a livello europeo.

L'orientamento che emerge dal PIS impone quindi a livello regionale una revisione condivisa delle priorità infrastrutturali da realizzare in chiave programmatica, dovendo necessariamente concentrare le risorse disponibili su interventi capaci di massimizzare gli investimenti rispetto alle strategie complesse di interazione domanda-offerta.

Nella formulazione dei dieci interventi prioritari per la Regione Puglia, non sarà difficile cogliere a questo proposito la preferenza accordata a quelle opere capaci di aumentare il grado di apertura della Regione a livello nazionale e internazionale per sostenerne sia il livello di competitività sul mercato turistico, sia l'integrazione della Piattaforma logistica regionale nella rete TEN-T.

Il presente documento, nel ricercare una convergente visione sulle priorità





strategiche in sintonia con il PIS, risponde ad un approccio metodologico che prendendo le mosse dallo scenario multimodale indicato dal PRT, individua dieci interventi prioritari come sintesi dei tre ambiti operativi che rientrano nelle specifiche competenze del governo regionale:

- Programmazione e attuazione delle infrastrutture di rete di interesse regionale
- Politiche e servizi per la mobilità delle persone
- Politiche e servizi per la logistica e il trasporto merci.



Non sarà difficile per gli addetti del settore intuire le correlazioni che i dieci interventi prioritari sottendono a tutti i livelli tra i tre ambiti succitati. Questa complessità è voluta e va considerato il vero valore aggiunto di ogni singolo intervento i cui benefici non sono circoscritti e localizzati, ma intenzionalmente diffusi a favore dell'intero territorio regionale.

Il documento, pertanto, intende costituire la base di confronto per una serie di tavoli tematici, anche multisetoriali, in grado di attivare tutte le possibili sinergie rispetto all'attuazione degli interventi individuati.

# 1 Il Collegamento AC/AV Bari-Napoli

Il collegamento ferroviario con Napoli è ritenuto prioritario sia sul versante del trasporto merci che su quello del trasporto passeggeri. Nel primo caso, alla luce di una visione ampiamente condivisa anche dalla Comunità europea, questa infrastruttura consente di mettere in collegamento il Corridoio 8 con il Corridoio I, rendendo possibile il feederaggio su ferro dal porto di Taranto non solo sulla dorsale Adriatica, ma anche verso quella appenninico-tirrenica. Nel caso del trasporto passeggeri, invece, il potenziamento infrastrutturale e tecnologico della tratta esistente Bari-Foggia e la realizzazione del nuovo tracciato secondo standard AC, permette di connettere la regione Puglia con il sistema dell'Alta Velocità con un reciproco beneficio, data la rilevanza e le potenzialità del bacino di traffico regionale una volta connesso efficientemente alla rete nazionale AV. Nella visione regionale la linea si presenta come un vero e proprio sistema imperniato sui nodi di Bari, Barletta, Foggia e Napoli e sulle due antenne che si dipartono da Bari rispettivamente verso Taranto e verso Brindisi-Lecce. L'obiettivo è quello di massimizzare l'accessibilità territoriale alla rete AC/AV attraverso un coordinamento con i servizi delle linee regionali, in un numero limitato di nodi ferroviari di interscambio, adeguatamente attrezzati e su cui convergano le linee della rete regionale. Infatti, il successo di questa direttrice di traffico non risiede esclusivamente nell'offrire la possibilità di realizzare collegamenti veloci tra i suoi capisaldi terminali, ma anche nella capacità di interfacciarsi con i nodi ferroviari in cui avviene l'interscambio con la rete dei servizi regionali.



In tal modo si vanno a valorizzare gli investimenti già effettuati, quelli attualmente in corso e/o di recente programmazione regionale sulle linee Foggia-San Severo-Rodi-Peschici, Lucera-Foggia-Manfredonia, Barletta-Andria-Ruvo-Corato, Bari-Matera e sulla rete delle Ferrovie del Sud Est in attestamento a Bari e a Lecce. Tale visione complessa consente, quindi, di realizzare un'accessibilità ferroviaria diretta al sistema AV tramite interscambio per oltre il 90% della popolazione regionale e di connettere ad esso i principali comprensori turistici regionali.



## 2 La Direttrice Adriatica: il completamento del raddoppio e un modello di esercizio condiviso per la linea ferroviaria



Pur non appartenendo alla rete AV/AC, la linea Adriatica rappresenta comunque la direttrice fondamentale nel breve-medio periodo e una risorsa strategica per il trasporto delle merci anche nel lungo periodo. Essa rappresenta l'unica dorsale nord-sud di collegamento con i porti a servizio del transhipment, che sarà interamente adeguata al trasporto di container di sagoma high cube (grazie all'adeguamento della galleria di Cattolica); mentre la linea Tirrenica presenta diverse gallerie che non ne permettono il transito e su cui RFI non prevede adeguamenti.

Di fatto questo comporta che la linea Adriatica si candida ad essere specializzata per il traffico merci proveniente dai porti transhipment non solo di Taranto, ma anche di Gioia Tauro. La ferrovia, con la realizzazione della bretella Bellavista-Cagioni e la riorganizzazione del nodo di Bari attorno al sistema costituito dall'Interporto Regionale e dallo scalo Ferruccio, di cui il Piano Attuativo auspica la completa integrazione funzionale, è in grado di garantire un efficiente servizio di feederaggio ai porti.

Questa capacità, che rappresenta una grande opportunità per il sistema regionale in merito alla sua vocazione di piattaforma logistica, non può essere vanificata dal collo di bottiglia tra Termoli e Lesina, sul piano dell'offerta su ferro, né dalla fragilità del sistema dell'autotrasporto pugliese, sul piano della domanda su gomma.

Ciò premesso, l'azione di potenziamento della capacità ferroviaria della linea adriatica prevede due direttrici di azioni: la prima è data dal supporto costante all'avanzamento del progetto di raddoppio della tratta Termoli-Lesina; la seconda è l'istituzione di un tavolo con tutte le Regioni toccate dalla linea adriatica per condividere i principi di un modello di esercizio in grado di massimizzare la capacità della stessa sia in favore del trasporto passeggeri soprattutto in corrispondenza dei nodi principali, sia del trasporto merci garantendo adeguate velocità commerciali.

### **3 Il sistema logistico regionale: supporto e orientamento all'intermodalità della domanda di trasporto merci di lunga percorrenza e integrazione territoriale**

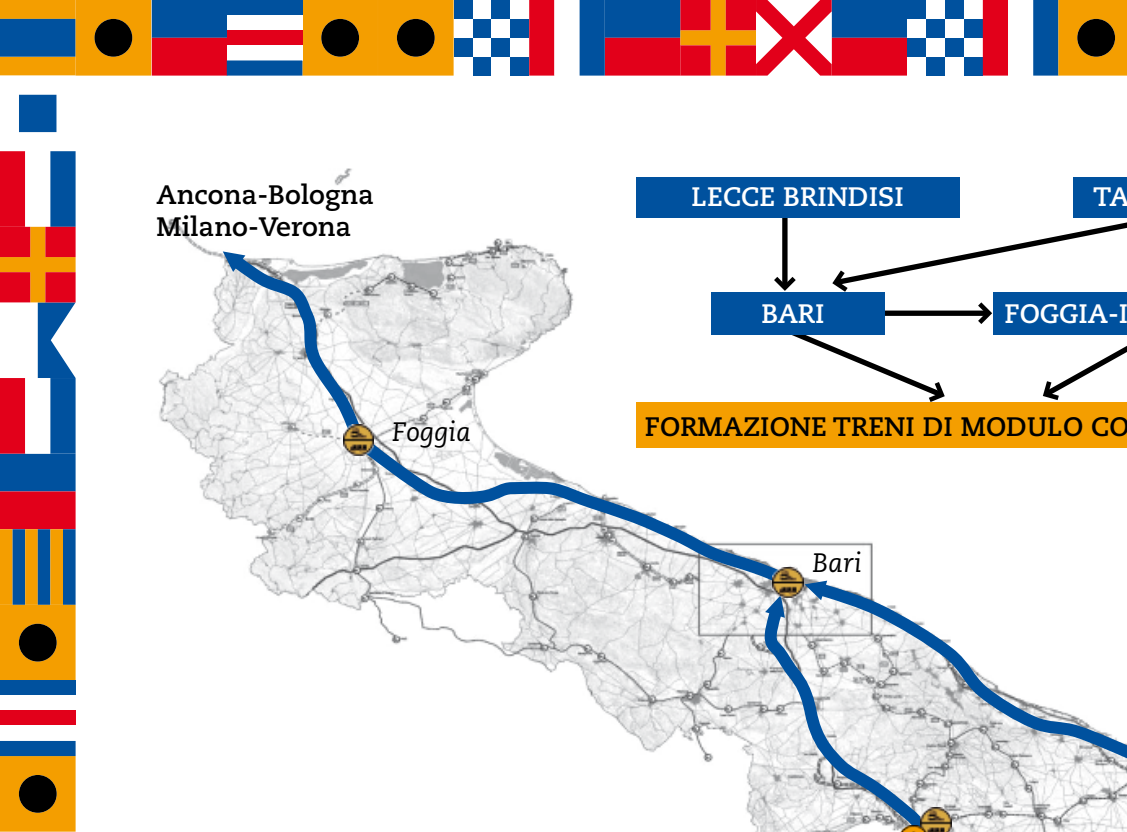
La riorganizzazione virtuosa della piattaforma logistica regionale necessita di un coordinamento complessivo tra i principali poli logistici e portuali con l'obiettivo, tra gli altri, di garantire l'adeguata sistematicità di treni completi di modulo continentale da inoltrare sulla linea Adriatica per sfruttarne al meglio la capacità, e di prevedere tempi di viaggio competitivi con il trasporto su gomma.

Un'efficiente regia nello snodo di Bari (Interporto regionale e scalo Lamasinata) può di certo moltiplicare per quantità-velocità e numero di destinazioni raggiungibili le potenzialità di feederaggio via terra dei porti pugliesi nonché il traffico intermodale nella piattaforma logistica di Brindisi e nei nodi logistici del Salento (Surbo e Tutturano) e della Capitanata (Incoronata), da integrare nel sistema di I livello.

La struttura estremamente polverizzata dell'autotrasporto pugliese deve essere incentivata a sperimentare forme di intermodalità ed in particolare di trasporto combinato strada-rotaia tenuto conto, da un lato, della vulnerabilità del sistema tutto-strada sulle lunghe distanze e, dall'altro, della crescente esigenza del sistema economico regionale di consolidare e accrescere la propria penetrazione sui mercati italiani ed europei.

La frammentazione dell'autotrasporto e l'entità dei flussi di mezzi pesanti sulla lunga distanza che si muovono tra la Puglia e il nord Italia/estero (circa 400 Tir al giorno che percorrono oltre 500 km) impone di accompagnare il settore lungo una fase di transizione verso l'intermodalità (TC non accompagnato), attraverso strategie "di svezamento", quali la RoLa (trasporto combinato strada-rotaia) e il RO-RO (trasporto combinato strada-mare).



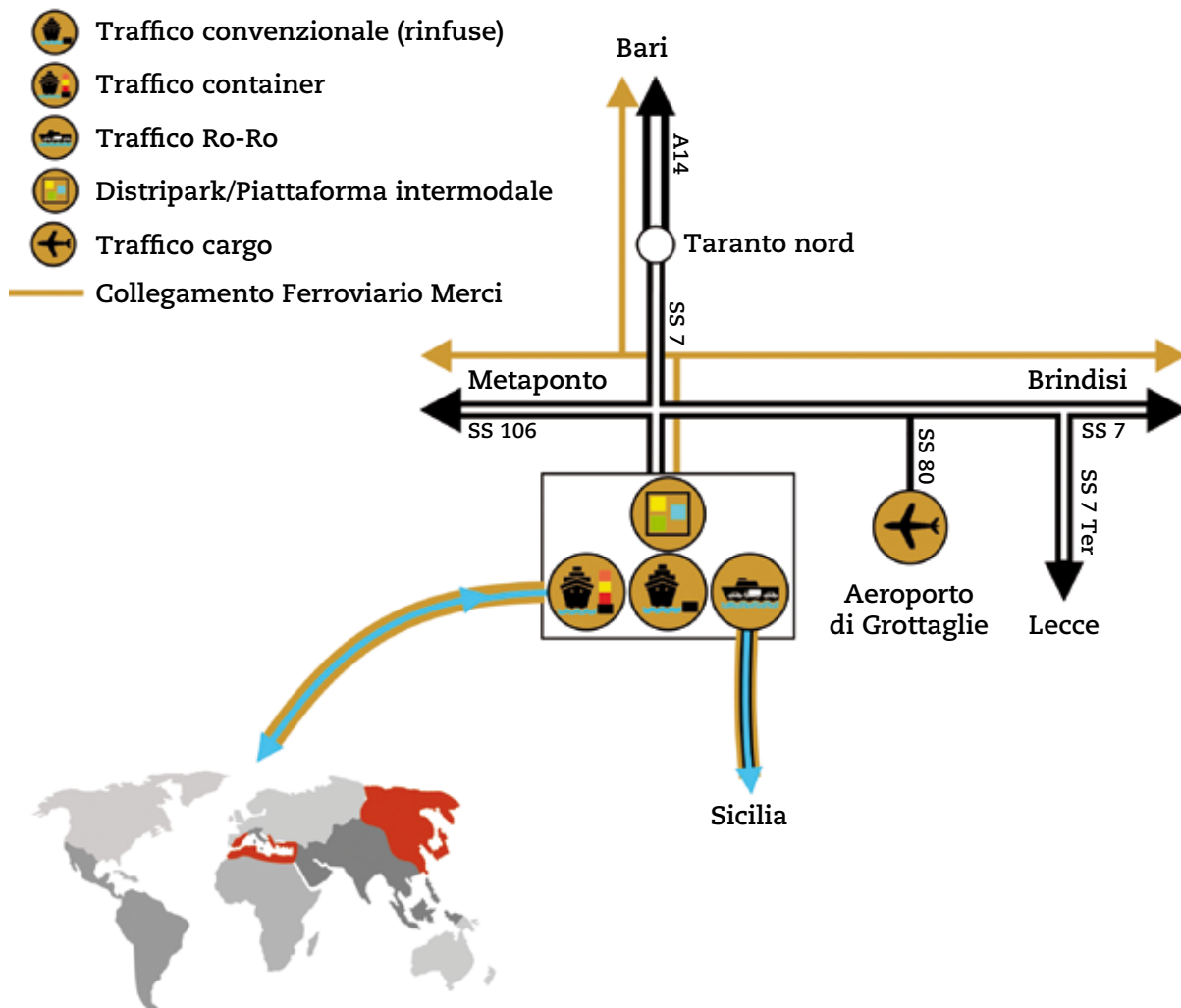


In questa prospettiva gli impianti ferroviari di Surbo, Tutturano e Incoronata si candidano a diventare “caselli” delle Rollende Landstrasse e poli del TC non accompagnato, per compensare lo sforzo di accessibilità da parte del Salento e della Capitanata: a servizio dei rispettivi bacini di traffico, da questi nodi potranno partire sezioni di treno che presso l’Interporto di Bari e lo scalo di Lamasinata potranno essere ricombinate in composizioni complete di modulo continentale da inoltrare verso gli interporti dell’Italia del Nord per le merci provenienti dai porti di Bari e Brindisi.

La regia non riguarda tanto e solo le infrastrutture, precondizioni certamente propedeutiche per il funzionamento del sistema, ma anche le azioni immateriali (organizzative, amministrative e di regolazione) che possono dare agli operatori garanzie di servizi tra i quali la frequenza e rapidità dei collegamenti con le piazze principali, la tracciabilità dei carichi e la sicurezza del trasporto, gli strumenti per il *matching* di domanda e offerta.

# 4 Il porto di Taranto: hub di transshipment

Aumentare la competitività dell'hub di Taranto, terzo scalo container a livello nazionale, nell'intercettare i flussi di traffico transshipment, vocazione prevalente e consolidata del porto, significa gettare le fondamenta per l'affermazione del ruolo di piattaforma logistica della Puglia nel Mediterraneo. Il completamento del programma di potenziamento dell'infrastrutturazione portuale a supporto dello sviluppo dei traffici containerizzati e della logistica, che comprende interventi di natura organizzativa e infrastrutturale, è quindi un intervento di assoluta priorità per la Regione Puglia.



L'hub portuale di Taranto per le sue caratteristiche (localizzazione, dotazione infrastrutturale, accessibilità multimodale e disponibilità di aree retro portuali) non solo è in grado di far guadagnare al sistema regionale quote di mercato del traffico intercontinentale passante per il Mediterraneo, ma si propone come area cerniera di feederaggio intermodale e filtro per lo smistamento e il consolidamento/deconsolidamento delle merci. Risulta quindi strategico integrare l'offerta del porto di Taranto con quelle strutture logistiche che, attraverso il coinvolgimento dei diversi attori, possono essere messe in rete su tutto il territorio regionale,



perseguendo obiettivi di cooperazione e complementarietà sia del sistema portuale regionale - intendendo con questo includere tutti gli operatori del settore lato mare e lato terra -, sia degli altri sistemi di trasporto. In tal modo si vuole accelerare la crescita della capacità di trasporto intermodale in termini infrastrutturali e di servizi della piattaforma pugliese.

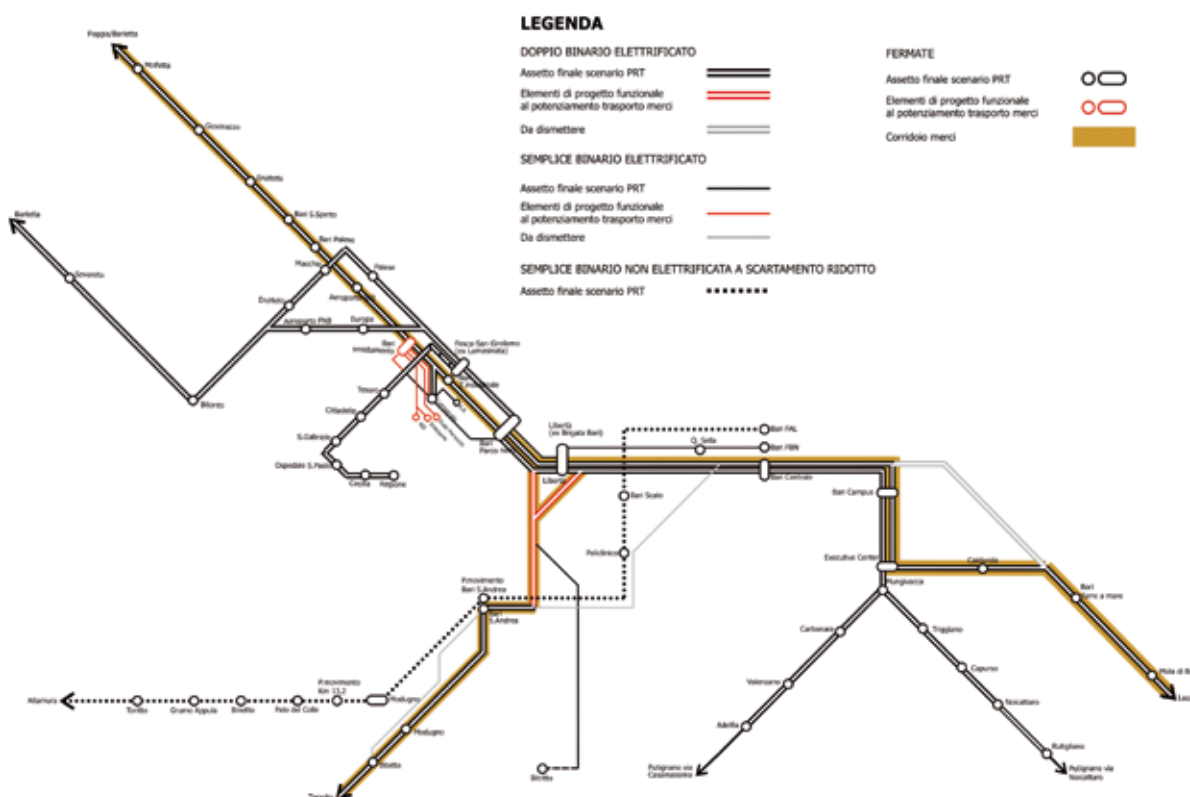
## 5 La Piattaforma logistica e il Distripark di Taranto e il loro collegamento con l'aeroporto di Grottaglie

Il completamento della piattaforma logistica del porto di Taranto, la realizzazione del Distripark e il potenziamento del collegamento – infrastrutturale ma anche gestionale - tra questi e l'aeroporto di Grottaglie rappresentano un ulteriore intervento prioritario per l'affermazione della piattaforma logistica regionale nel contesto internazionale, al fine di catturare sul territorio una parte della ricchezza generata lungo la catena dei processi di produzione delocalizzata, incentivando l'effettuazione in Puglia di operazioni di trasformazione che attribuiscono alle merci in transito un valore aggiunto con ricadute positive sia sull'economia locale sia sulla attrattività dei porti. La realizzazione del Distripark e delle opere atte a garantire la sua piena accessibilità, soprattutto considerata la maturità del progetto, risulta strategica per integrare la catena logistica a terra con le operazioni di trasformazione delle merci che raggiungono l'hub tarantino: packaging, labelling, trattamento e trasformazione delle merci possono, infatti, assumere un rilievo decisivo rispetto allo scenario di crescita dell'economia regionale e dell'attrattività del sistema portuale. Per sostenere fattivamente la capacità imprenditoriale del sistema produttivo pugliese, nell'acquisire nuove competenze ovvero ulteriori quote di mercato, risulta prioritario il supporto all'iniziativa privata. In questo sistema integrato di relazioni la Regione riconosce strategica anche l'opzione del trasporto combinato mare-aria, il cui mercato sta crescendo significativamente a livello mondiale, soprattutto grazie alla ristrutturazione organizzativa delle catene di fornitura delle merci e ad altri fattori tra cui la minore sicurezza e la congestione dei trasporti marittimi. La presenza dello scalo cargo di Grottaglie è quindi un'importante risorsa da mettere a sistema con le strutture logistiche tarantine per raggiungere la massa critica di merci da intercettare alla modalità aerea: lo sviluppo del trasporto combinato mare-aria sembra, infatti, in massima parte subordinato, nell'ambito pugliese, allo sviluppo di attività di trasformazione operate sulle merci provenienti dai mercati orientali e destinate, una volta trasformate in prodotti di consumo, al mercato europeo. Fondamentale è quindi il coinvolgimento di soggetti privati interessati a sfruttare sinergicamente il quadro dell'offerta che si va componendo con scalo aereo, Distripark, piattaforma logistica e hub portuale, opportunamente collegati dal punto di vista infrastrutturale e della dotazione tecnologica, incentivando però da subito il massimo sfruttamento delle opere già esistenti anche per valorizzare le potenzialità dello scalo in funzione della produzione locale pugliese, per le merci ad elevato valore unitario e/o veloce deperibilità.

# 6 Il nodo ferroviario di Bari

La riorganizzazione del nodo ferroviario di Bari, orientata a massimizzarne le potenzialità multifunzionali, rappresenta un intervento prioritario all'interno della strategia complessiva sulla mobilità, pianificata dalla Regione Puglia. Essa consentirà di razionalizzare e potenziare a favore dell'intero sistema socio-economico regionale sia la circolazione dei treni merci che quella dei treni passeggeri.

Sul versante del trasporto merci il progetto del nodo costituisce un ulteriore e significativo passo a favore del potenziamento dell'intermodalità, inserendosi pienamente nel disegno di creazione di una piattaforma logistica integrata a scala regionale. La razionalizzazione e la velocizzazione della circolazione dei treni merci nel nodo di Bari è, infatti, strategica per garantire la competitività del feederaggio terrestre dai porti di Taranto e di Brindisi. Attraverso la messa a sistema dello Scalo di Lamasinata, dello Scalo Ferruccio e dell'Interporto mediante il nuovo fascio arrivi-partenze, il nodo ferroviario è nelle condizioni di svolgere il naturale ruolo di cerniera/filtro per potenziare il trasporto intermodale sulla linea Adriatica e offre all'intero sistema economicoregionale una valida alternativa al trasporto stradale.



Sul versante del trasporto passeggeri, Bari assumerà la duplice funzione di cerniera fra trasporto regionale e corridoio Bari-Napoli, ponendosi anche come nodo principale del TPRL, se si pensa alle ipotesi di riorganizzazione dei servizi ferroviari verso il capoluogo finalizzata a realizzare un vero e proprio sistema di area metropolitana. La creazione di un passante da Executive a Bari Parco





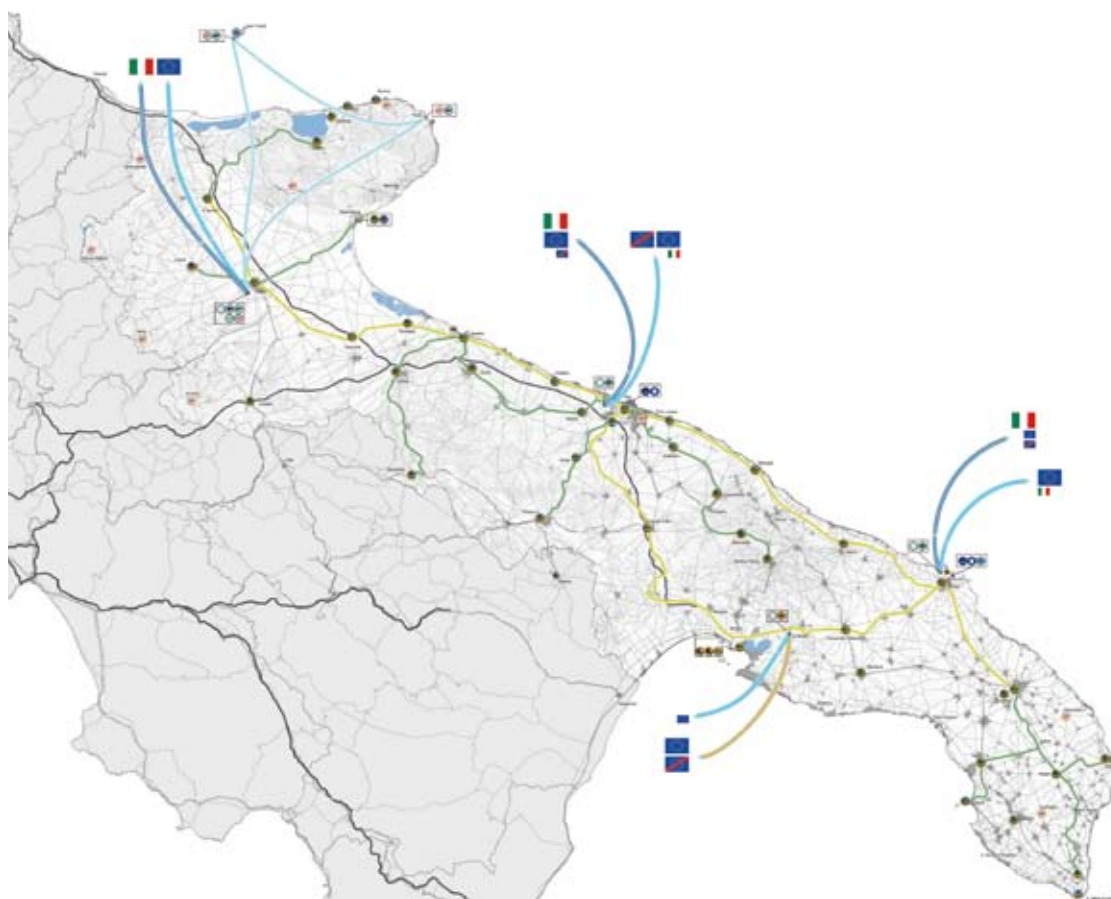
## 7 Il sistema aeroportuale regionale

L'impegno della Regione per l'evoluzione del sistema aeroportuale ha già dato importanti risultati in un settore chiave come il turismo ed in generale in tutto il sistema economico pugliese.

La Puglia si è dotata, infatti, di servizi in grado di compensare la bassa accessibilità rispetto ad altre regioni italiane, causata dall'attuale inadeguatezza dei collegamenti ferroviari di lunga percorrenza e dall'oggettiva distanza fisica dai mercati trainanti.

I temi prioritari da affrontare riguardano, quindi, il completamento delle infrastrutture aeroportuali programmate (attrezzaggio air-side e land-side), il potenziamento dell'aeroporto di Foggia e l'accessibilità territoriale. Quest'ultima va realizzata attraverso l'integrazione degli aeroporti con le altre reti multimodali di trasporto, come già parzialmente realizzato a Bari grazie alla prossima apertura dello shunt ferroviario dotato di stazione a servizio dell'aeroporto e grazie ai progetti sul nodo ferroviario che mirano alla piena interoperabilità dell'infrastruttura.

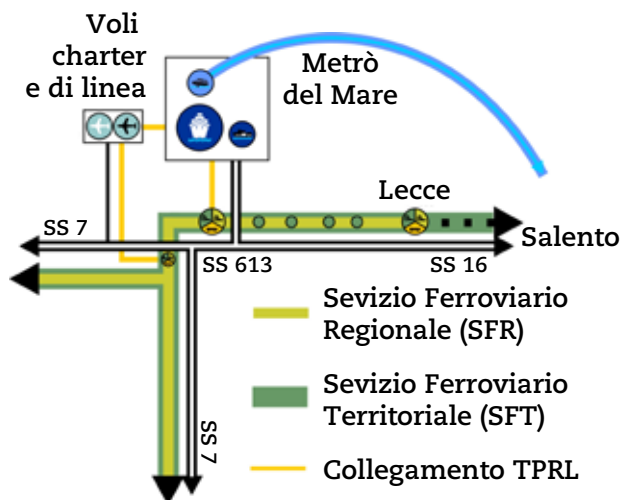
Il miglioramento dell'accessibilità multimodale è finalizzato a cogliere il duplice obiettivo dell'espansione della catchment area del sistema aeroportuale pugliese e a favorire la distribuzione e la circuitazione dei flussi turistici sul territorio regionale.



## 8 Il terminal crocieristico di Brindisi e il suo collegamento intermodale

La realizzazione del nuovo Terminal crociere del porto di Brindisi e l'attivazione di un sistema shuttle di collegamento con l'aeroporto e la rete ferroviaria consentono di valorizzare le straordinarie potenzialità offerte dalla contiguità di questi impianti: da un lato il collegamento diretto con l'aeroporto rende estremamente competitivo il terminal brindisino, che si propone quale punto di partenza/arrivo ideale per le crociere, grazie alla sua accessibilità di ampio raggio; dall'altro, un efficiente collegamento shuttle con la rete ferroviaria, che garantisce una capillare copertura del Salento, rende il Terminal ideale anche come tappa intermedia di una crociera con origine e destinazione diversa da Brindisi, potendo offrire opportunità di visite da realizzare in giornata sul territorio salentino.

Il collegamento shuttle con la rete ferroviaria, inoltre, essendo condiviso tra Terminal Crociere e Aeroporto, può essere sfruttato anche dai residenti delle località minori e/o dei capoluoghi salentini di Taranto e Lecce, per raggiungere l'Aeroporto del Salento.



## 9 L'infomobilità

Lo sviluppo e la diffusione di infrastrutture, tecnologie e servizi ITS Intelligent Transport Systems (rilevamento e previsione dei flussi di traffico, tracciabilità dei carichi, monitoraggio delle flotte di veicoli, trasmissione in tempo reale delle informazioni agli utenti) è un passaggio obbligato per assicurare uno sfruttamento ottimale della capacità delle reti e dei terminali del trasporto. L'infomobilità amplifica le potenzialità di sviluppo nei settori strategici della logistica e del turismo, ma anche in quello del trasporto pubblico;

non solo perché le scelte degli attori in gioco sono orientate e ottimizzate dalle informazioni rese dai servizi info-telematici offerti, ma anche perché i processi gestionali e di comunicazione diventano più efficienti, sicuri e meno costosi. L'intervento regionale consiste nell'incentivazione e nel pieno supporto agli operatori che intendono aderire a questo processo.

Il Sistema Informativo Telematico Integrato dei Porti Pugliesi (SITIP) è il punto di partenza e il banco di prova per strutturare un'ampia rete di servizi per la logistica finalizzati a migliorare le capacità di coordinamento del sistema regionale per estenderlo alla scala nazionale ed internazionale. Inoltre, si tratta di ottimizzare attraverso la gestione efficiente dei flussi di informazioni, il trasporto intermodale delle merci che transitano sulla piattaforma logistica pugliese offrendo agli operatori un supporto operativo efficiente.

Per quanto concerne il settore del Trasporto Pubblico, i sistemi ITS devono poter supportare i processi di integrazione tra operatori e servizi, fornendo al contempo gli strumenti di accesso alle informazioni per gli utenti, siano essi residenti in regione o potenziali turisti/visitatori, per promuovere l'uso del TPRL anche per finalità di valorizzazione e promozione turistica del territorio.

## 10 L'integrazione strutturale del Trasporto Pubblico Regionale Locale (TPRL)

Il grande sforzo che nella passata legislatura è stato profuso per infrastrutturare la rete ferroviaria regionale e potenziare il materiale rotabile richiede ora, per essere pienamente valorizzato, un'azione decisa e ad ampio spettro nella direzione dell'integrazione e della strutturazione dell'offerta di TPL concepita come sistema multimodale.

La difficile situazione in cui versa a livello nazionale il settore del TPL colpito dai tagli posti in essere dal governo centrale impongono un'accelerazione di questo processo, urgenza giustificata, nel caso della Regione Puglia, dall'approssimarsi della scadenza dei contratti di servizio per il settore automobilistico.

Il primo passo è quello dell'integrazione funzionale del sistema di esercizio Ferro-Gomma-Mobilità lenta, che minimizzi le sovrapposizioni sfruttando caso per caso i punti di forza di ciascun sistema.

Si tratta in sostanza di "curare" l'intera catena multimodale dello spostamento su trasporto pubblico migliorando i nodi di scambio, la loro configurazione spaziale, la loro accessibilità e dotazione funzionale in favore della mobilità lenta: ovvero una gestione unitaria dei servizi basata sull'integrazione degli orari e sulla creazione del sistema tariffario unico a livello regionale, che comprenda sia il settore ferroviario che quello automobilistico e che preveda prodotti diversificati in funzione delle categorie di utenti da servire (ad es. tourist-card).

Infine, la progressiva e crescente integrazione negli stessi processi produttivi delle singole aziende punta a cogliere tutte le possibili economie di scala che possano derivarne sotto il profilo della gestione e degli investimenti su impianti fissi e materiale rotabile.





# Linee guida per una Piattaforma Logistica regionale

## ◆ Gli obiettivi

Tre principali obiettivi di politica economica devono guidare l’allocazione di risorse pubbliche nell’ambito della logistica (e della mobilità) regionale: la crescita dell’occupazione, l’incremento del valore aggiunto per addetto e la sostenibilità ambientale. Si ritiene importante che il perseguimento di tali obiettivi avvenga il più possibile senza soluzioni di compromesso che tendano a sacrificarne uno a favore degli altri.

Per la natura regionale della Piattaforma si deve anche operare per coniugare le aspettative e le specificità del territorio con i corrispondenti interventi. Da non trascurare sono gli aspetti connessi al benessere sociale e alla qualità della vita nei territori interessati dalla infrastrutturazione in atto.

Per il perseguimento di tali obiettivi, sul piano imprenditoriale è necessario sostenere una trasformazione culturale che tenda a far considerare la logistica come non più una funzione ancillare ai vari business, ma essa stessa un business. Ciò potrebbe concretizzarsi attraverso varie azioni da svolgersi sugli attuali attori imprenditoriali. Tra l’altro la scarsità di risorse pubbliche sollecita una maggiore attenzione nei confronti di soggetti privati che abbiano interesse a investire sul fronte non solo delle infrastrutture, ma anche dei servizi avanzati. Il coinvolgimento di operatori privati potrebbe, in tali casi, avvenire attraverso forme di collaborazione pubblico-privato. Inoltre, sembra opportuno sollecitare l’attenzione verso soggetti internazionali che possano agire da investitori. Per esempio, la Banca Europea degli Investimenti sembra un’istituzione particolarmente adeguata ed interessata a tali finalità. Infine, la realizzazione di una piattaforma logistica pugliese richiede uno sforzo congiunto su differenti fronti: lo sviluppo di flussi di merci e passeggeri, il potenziamento delle infrastrutture, l’incremento e il miglioramento dell’offerta di servizi avanzati. Le differenti azioni devono svilupparsi in modo sincrono per evitare inefficienze nell’uso delle risorse e/o livelli di servizio inadeguati.

Le azioni da implementare per la realizzazione della Piattaforma Logistica Regionale devono, da un lato, promuovere lo sviluppo di un mercato di servizi logistici, attraverso azioni di coordinamento e di sviluppo dei flussi di merci e, dall’altro, consentire un miglioramento infrastrutturale del sistema logistico pugliese. Nello specifico si ritiene driver prioritario sviluppare i flussi di merci che





- un assetto integrato della portualità pugliese improntato alla complementarietà funzionale tra i porti di Taranto, Bari e Brindisi e tra questi ed i porti regionali presso cui promuovere servizi di nicchia altamente specializzati (autostrade del mare...);
- un'efficiente organizzazione della retroportualità;
- un sistema di impianti dedicati all'intermodalità mare-ferro e ferro-gomma con capacità di mutuo coordinamento finalizzati ad aumentare l'accessibilità ai servizi intermodali sul territorio regionale e all'ottimizzazione dell'uso di infrastrutture e servizi;
- una rete ferroviaria in grado di garantire velocità, sicurezza e tracciabilità dei carichi in tutte le fasi dello spostamento;
- nuove tecnologie (ITS), politiche di accompagnamento e misure incentivanti;

## Azioni “ultimo miglio”

Per **azioni** “ultimo miglio” si intende la realizzazione o il completamento delle connessioni all'interno di singoli nodi logistici e la creazione o il rafforzamento della retroportualità logistica.

In particolare:

- integrazione della catena logistica a terra mediante la localizzazione, in prossimità dei nodi portuali, di strutture specializzate nel trattamento merci (sviluppo del Distripark di Taranto; potenziamento dell'interporto regionale);
- realizzazione e completamento delle interconnessioni tra i nodi (collegamento aeroporto Grottaglie – porto di Taranto; collegamento interporto regionale – porto di Bari; collegamento tra interporto regionale e Distripark); integrazione informatica fra i sottosistemi logistici della Piattaforma Logistica Regionale);
- realizzazione di progetti di “city logistics” su scala urbana e territoriale (ad esempio, area metropolitana di Bari).

## Gestione della Piattaforma Logistica Regionale

La gestione della Piattaforma Logistica Regionale prevede azioni orientate a promuovere e coordinare le relative attività logistiche. Ciò può essere effettuato attraverso azioni che influenzino la domanda e l'offerta di servizi logistici, anche mediante forme di aggregazione.

Sul lato della domanda di servizi, la riorganizzazione dei servizi logistici delle filiere produttive (interregionali ed intraregionali) può essere incentivata per conseguire economie di scala e di scopo. Possibili strumenti sono:

- accordi di cooperazione orizzontale nelle filiere produttive intra ed interregionali (consorzi, contratti di rete);
- accordi di cooperazione verticale nelle filiere produttive intra ed interregionali;
- meccanismi incentivanti per il superamento delle logiche franco fabbrica e franco destino e per l'outsourcing logistico delle imprese manifatturiere.

Lo sviluppo dell'offerta di servizi logistici può essere sostenuta attraverso:

- sostegno alla creazione di un'offerta qualificata di servizi logistici avanzati in Puglia;
- accordi commerciali per lo sviluppo dei flussi logistici interregionali e internazionali.

Di fatto, un sistema di accordi commerciali sembra essenziale anche al fine di articolare una roadmap di interventi focalizzati e sincronizzati. Tale roadmap sarebbe, pertanto, da formulare sulla base degli scenari più plausibili così come si vengono a determinare e a concertare in relazione alle motivate esigenze degli stakeholders. Si ritiene tale fase di particolare rilievo sia per la condivisione di scelte sia per la costruzione di una logica e di una visione di sistema.

La semplificazione, standardizzazione e automazione delle procedure burocratiche rappresentano ulteriori elementi per qualificare l'offerta logistica regionale. La realizzazione e l'operatività di una Piattaforma Logistica Regionale coinvolgono numerosi soggetti, pubblici e privati, le cui azioni popolano il sistema logistico. Tali attori sono anche per tipo numerosi e presentano spesso esigenze e interessi divergenti. Pertanto, istituzioni pubbliche, imprese e cittadini devono interagire per il funzionamento del sistema e ciò richiede strumenti di ascolto, partecipazione, integrazione. In particolare, una struttura di coordinamento (Agenzia) tra i diversi sottosistemi logistici (geografici e/o modali) che favorisca l'operatività e che possa agire come interfaccia tra il sistema logistico regionale e i soggetti esterni, andrebbe a svolgere la funzione di promozione della piattaforma al fine di sostenerne la crescita proprio attraverso gli accordi commerciali.

Infine, la presenza di un Distretto logistico pugliese rappresenta un'opportunità per la regione in quanto contribuisce sia al raggiungimento di forme di cooperazione tra gli attori che ne fanno parte, sia alla costruzione di un clima imprenditoriale più propenso a sperimentare soluzioni tecnologiche, organizzative e di business. Al di là di un riconoscimento formale, la copresenza di attori operanti nel settore della logistica in un'area geografica delimitata è già, di per sé, un asset strategico.

## Promozione di politiche di sviluppo culturale ed imprenditoriale

La gestione della piattaforma richiede la formazione di nuove competenze e la creazione di un clima imprenditoriale nuovo per cui si ritengono efficaci ed imprescindibili:

- la consulenza per servizi logistici;
- la formazione di operatori per servizi logistici avanzati, per la gestione degli approvvigionamenti e per la distribuzione;
- la creazione di un osservatorio (analisi di best practices a livello internazionale, ecc.).





# Appendice

## Modello di governance

I processi per la realizzazione di infrastrutture importanti come lo sviluppo della piattaforma logistica regionale rappresentano un sistema straordinariamente complesso di risorse e funzioni la cui efficienza ed efficacia sono strettamente dipendenti dalle capacità di governance.

Il perseguimento di obiettivi così ardui, che investono anche su tempi differenziati, diventa possibile a due condizioni.

La prima condizione è che si concepisca questa sfida come un processo e non come un singolo atto. Una programmazione che nasce con l'ambizione di un respiro strategico, perché non resti sulla carta o, peggio, si consegni alla categoria dei tempi infiniti, richiede una successione continua di passaggi, concatenati del tempo, tali da comportare uno sforzo incessante, un'attenzione sistematica, un monitoraggio permanente, dunque, una specifica e organizzata struttura di governance.

La seconda condizione è che una svolta strategica si imprime incisivamente solo se si aggregano tutte le energie sociali, economiche e anche delle istituzioni e della politica, in una parola solo se si fa sistema per il perseguimento dell'obiettivo condiviso. Occorre una straordinaria convergenza di risorse ed energie per vincere le difficoltà procedurali, le resistenze sociali, i limiti finanziari, le fisiologiche inerzie che si interpongono nel corso della realizzazione. Questa condizione si realizza solo concependo una governance inclusiva e partecipata, che segni un cambio di passo tra tutti gli attori della vicenda regionale.

Differenti modelli di governance sono attuabili in funzione delle particolari finalità ed esigenze di coordinamento, nonché della peculiarità della piattaforma.

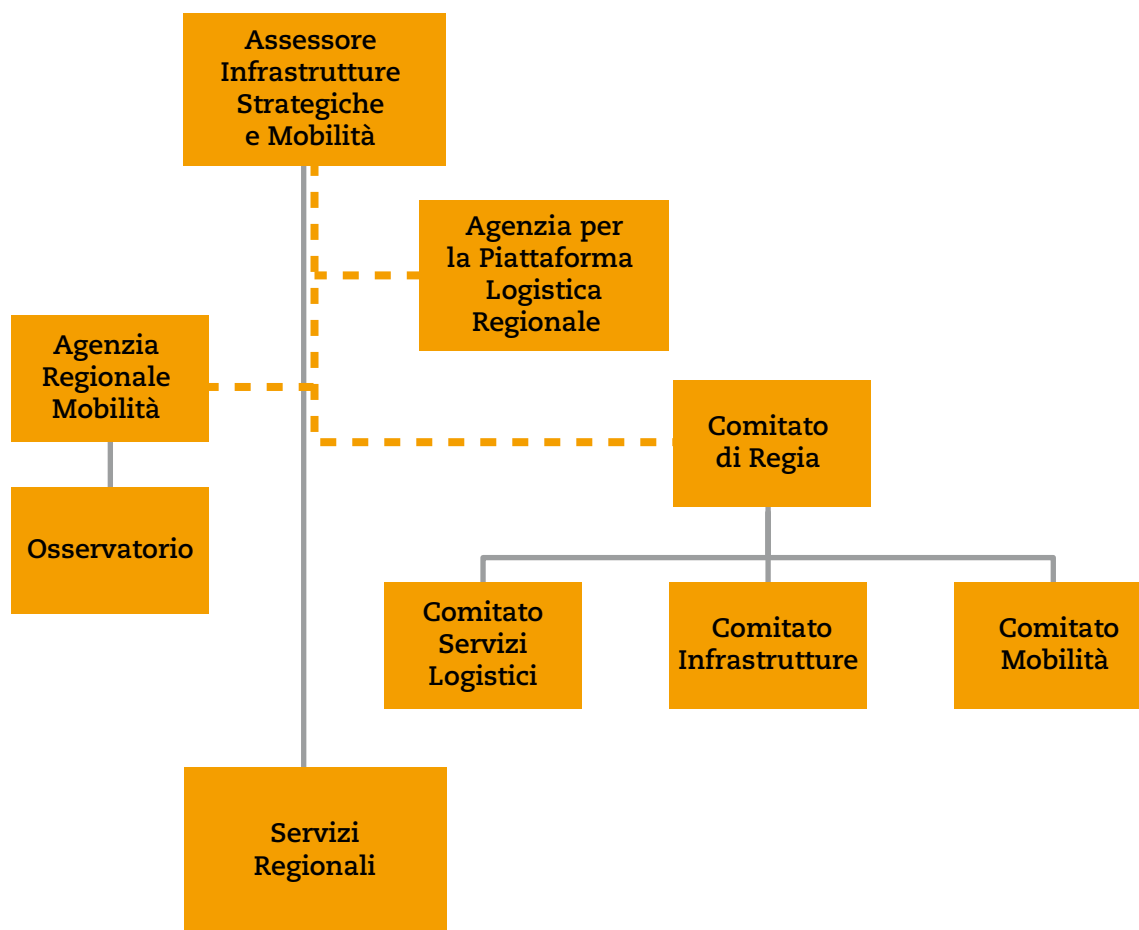
La specifica struttura di governance proposta si compone di quattro Comitati, preposti all'analisi, al coordinamento e alla proposizione di interventi per il miglioramento delle performance della piattaforma:

- il *Comitato di Regia* sovrintende gli altri comitati, ne orienta le attività e favorisce il coordinamento mutuo e con l'Assessorato;
- il *Comitato Servizi Logistici* svolge funzioni di indirizzo, coordinamento e proposizione di interventi per accrescere la competitività del sistema logistico regionale, armonizzare l'offerta incentivando la cooperazione tra gli operatori e rispondere alle esigenze del sistema produttivo;
- il *Comitato Infrastrutture* ha funzioni di analisi del sistema infrastrutturale regionale, coordinamento degli interventi di sviluppo e monitoraggio delle opere realizzate e in via di realizzazione;
- il *Comitato Mobilità* è preposto ad analizzare il sistema della mobilità delle persone in ambito regionale, coordinarne l'offerta e monitorare periodicamente le prestazioni.

I comitati si avvalgono di un apposito Osservatorio, dipendente dall Agenzia Regionale per la Mobilità, che analizza e monitora le performance della piattaforma logistica.

Inoltre essi cooperano con l'Agenzia per la Piattaforma Logistica Regionale, che opera da interfaccia tra il sistema logistico regionale e i soggetti esterni, ne sostiene il cambiamento e promuove lo sviluppo della piattaforma e di accordi commerciali.

### Il modello di governance



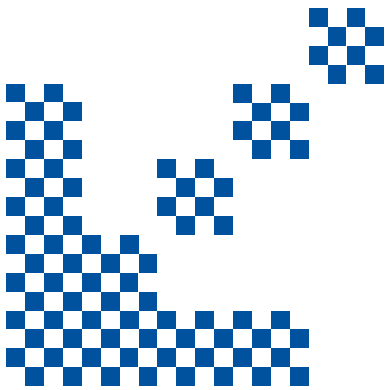
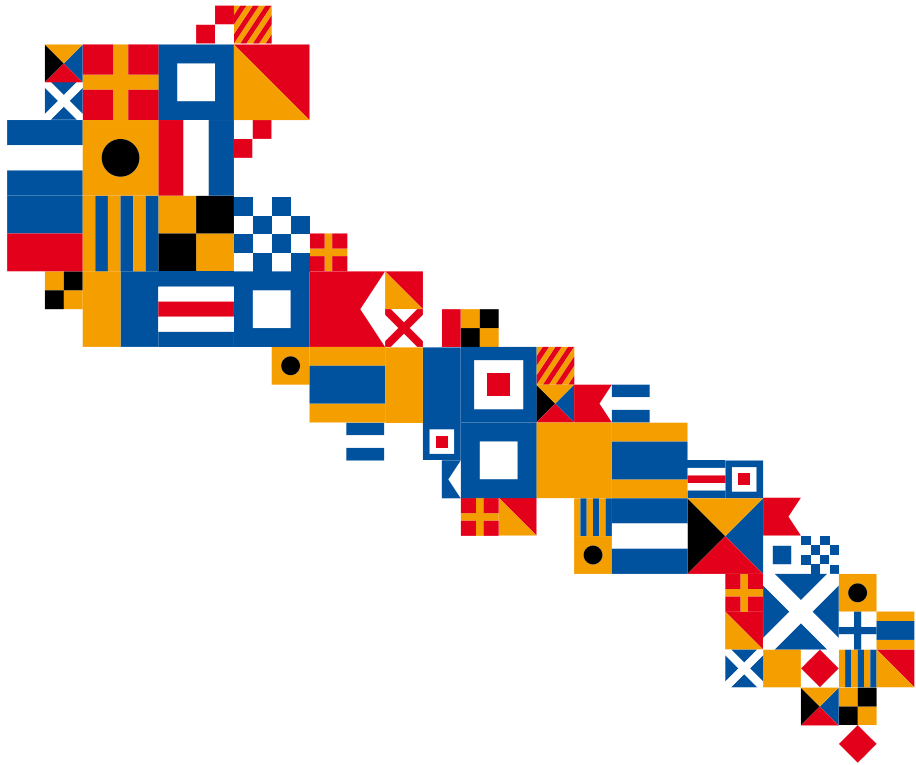
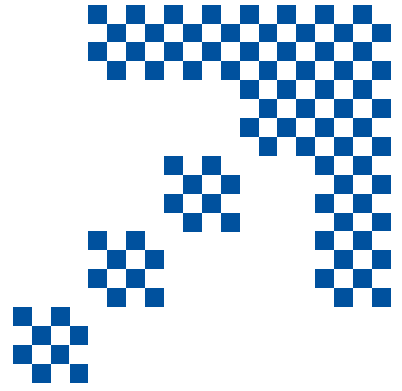
A cura  
**Regione Puglia**  
Assessorato  
Infrastrutture strategiche  
e mobilità

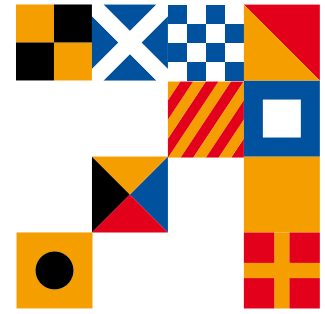
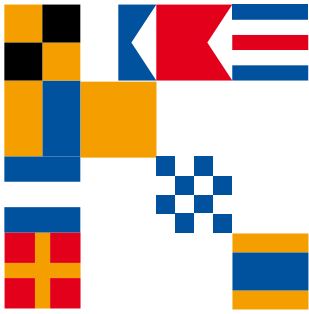
*Segreteria*  
Vita Sabatella  
Rosa Buonfrate  
Francesco Figliolia

*Redazione*  
Stefano Ciurnelli  
Vito Albino

*Coordinamento*  
Michele de Sanctis  
Vita Sabatella  
Sara Scaramuzzi

*Grafica e impaginazione*  
Nino Perrone





*Nel posto giusto al momento giusto.*

*E con le infrastrutture giuste.*

*Qui e ora nel cuore del Mediterraneo, nonostante le convulsioni di una crisi traumatica e strutturale, ritornano a incrociarsi economie e scambi del mondo globale, questa volta declinati con i parametri della sostenibilità e della solidarietà.*

*La Puglia è nuovamente terra di attraversamenti. Di persone e di merci, dunque di linguaggi e di culture.*

*L'architettura di porti, aeroporti, strade, ferrovie costituisce il telaio su cui possiamo imbastire una trama durevole del nostro futuro possibile.*

*Le nostre reti per integrare sempre di più le Puglie in un unico sistema regionale ma anche per sviluppare le sue potenzialità di cerniera tra nord e sud, tra est e ovest.*

*Questo è il momento di fare sul serio.  
Questo è il momento delle scelte.*

Guglielmo Minervini

