

ecco il progetto: LOG-IN

[https://www.facebook.com/notes/guiglielmo-minervini/perch%C3%A9-unarea-industriale-logistico-aeronautica-a-grottaglie/10150584545819248?notif\\_t=comment\\_mention](https://www.facebook.com/notes/guiglielmo-minervini/perch%C3%A9-unarea-industriale-logistico-aeronautica-a-grottaglie/10150584545819248?notif_t=comment_mention)

## Perché un'area industriale logistico aeronautica a Grottaglie

7 febbraio 2012 alle ore 12.17

La prospettiva verso cui stiamo lavorando è quella di dotare la Puglia di un'area di sviluppo industriale che non ha precedenti nel nostro Paese. Abbiamo l'opportunità di realizzare, con lo sviluppo della vocazione cargo dell'aeroporto di Grottaglie, una piattaforma logistico-aeronautica, ovvero l'unica area industriale con annesso aeroporto e collegamento ferroviario.

Il progetto si chiama “**Log\_in. Logistica Ionica**” ed è molto ambizioso sia sul piano economico sia su quello occupazionale. Siamo in una fase istruttoria, ci sono già state formalizzate delle istanze e sono in corso contatti con importanti gruppi industriali internazionali.

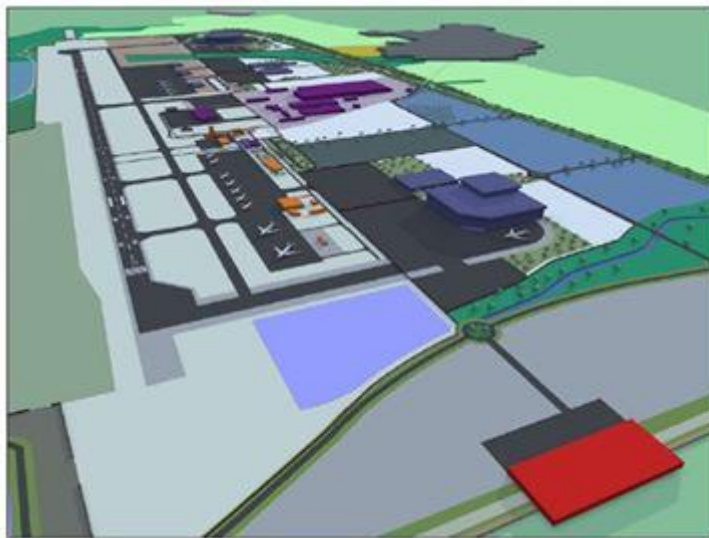
Non stiamo formulando ipotesi di lavoro da verificare rispetto al mercato, **ma rielaborando e organizzando richieste che muovono già dalla condizione felice dell'aeroporto di Grottaglie**. Di fronte alle potenzialità del sistema jonico c'è chi pensa che un volo al giorno sia più importante. Una miopia che non possiamo permetterci.

Proviamo a fare un po' di chiarezza sulle ragioni di tale scelta.

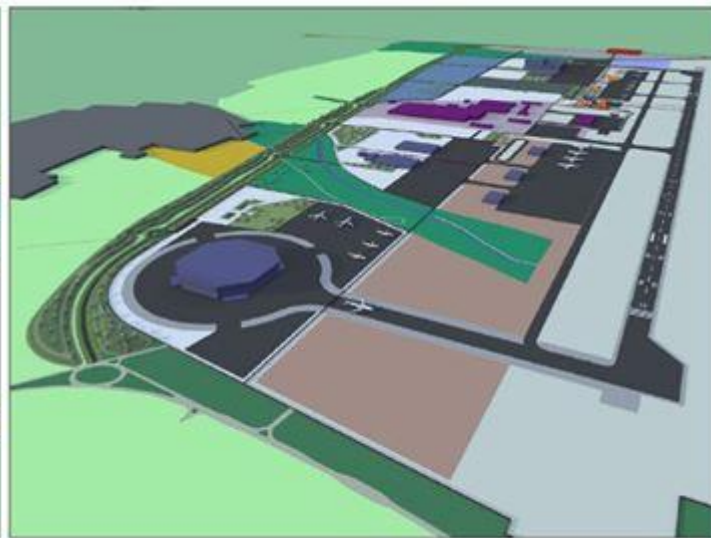
1. **Il progetto.** A Grottaglie abbiamo un'infrastruttura pregevole, **con la più lunga pista del mezzogiorno d'Italia**. Un insediamento industriale di straordinaria esperienza, l'Alenia, che occupa quasi un migliaio di qualificati laureati, prevalentemente pugliesi, e che ha manifestato interesse per una ulteriore espansione. Le aree contigue all'aeroporto sono disponibili, e quindi destinate a diventare uno dei fattori decisivi di sviluppo di insediamenti industriali che dovranno essere realizzate secondo logiche di tutela del territorio e di rispetto dell'ambiente. Infine l'aeroporto offrirebbe una potenzialità di piena integrazione modale (ferrovia e strade) che può costruire oggetto di attrattività interessante”.
2. **I fondi.** Per il potenziamento dell'infrastruttura abbiamo recentemente attivato un nuovo canale di finanziamento che attraverso il Pon trasporti **ha affidato all'Enac 14 milioni per la sistemazione della via di rullaggio**, dei piazzali, degli impianti di segnalazione e **stiamo lavorando per ottenerne dalla riprogrammazione altri 40 milioni di euro per la viabilità e la connessione ferroviaria**. Ma l'accesso all'erogazione di tali fondi è vincolata dal ministero allo sviluppo dei traffici delle merci.
3. **La piattaforma logistica.** La presenza dello scalo di Grottaglie integra l'offerta della piattaforma logistica pugliese e la competitività dello scalo di Grottaglie nell'area centrale del Mediterraneo dovuta alla vicinanza all'Hub portuale di Taranto, che si sta attrezzando di ulteriori aree per lo sviluppo di esercizi logistici retroportuali. **L'imminente apertura del cantiere per la piastra logistica del valore di 219 milioni e il finanziamento del Distripark nel Piano Sud (30 milioni) confermano una massiccia dinamica di sviluppo del territorio.**

4. **Il sistema Puglia.** Il sistema aeroportuale pugliese ha raggiunto risultati importanti, toccando quota 6 milioni di passeggeri lo scorso anno. Occorre consolidare questi risultati anche con la progressiva riduzione dei contributi pubblici. Non possiamo pensare che il sistema sia già pronto a **reggere lo sviluppo di due aeroporti a distanza di 70km.**
5. **Il piano nazionale.** Lo studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale dell'ENAC indica Taranto come scalo "complementare" in ragione del servizio di trasporto speciale intercontinentale di supporto all'industria aeronautica.
6. **No Cargo a Bari.** Non ci sarà nessuno sviluppo cargo a Bari. Nel progetto di ampliamento dell'aeroporto è previsto che le attuali aree per gli spedizionieri e postali siano dislocate in un nuovo insediamento per non intralciare il traffico passeggeri.
7. **La viabilità:** I 12 milioni di euro per finanziare le opere stradali di competenza della Provincia di Taranto, previsti dalla delibera Cipe 17/2003, erano vincolati all'aggiudicazione dei lavori entro il 2006. Lo dico senza polemiche ma i tempi non sono stati rispettati, e al tavolo dei sottoscrittori nell'ottobre 2007 si è dovuto finanziare l'intervento. Sappiamo tutti che occorre intervenire, anche per evitare che i mezzi pesanti transitino sulle strade comunali. Per questo motivo stiamo lavorando per ottenerne dalla riprogrammazione del Pon Trasporti **altri 40 milioni di euro per la viabilità e la connessione ferroviaria.**
8. **I voli civili:** Nel bando di gara del 23.2.2007, che ha riguardato tutti gli aeroporti pugliesi, furono previste le rotte: Taranto/Milano e Taranto/Roma con importo previsto di contributo start-up per 3 anni, rispettivamente di 2.719.208 ed 1.940.117 euro. **Nessuna compagnia aerea presentò offerte.** Di conseguenza, la Regione Puglia finanziò con le Delibere CIPE n. 17/03, n. 20/04 e n. 35/05 le sole rotte per le quali erano state ottenute offerte e sottoscritte le relative convenzioni. **Fino ad oggi, nessuna proposta concreta da parte di altri vettori è più pervenuta ad Aeroporti di Puglia.**
9. **Accessibilità aerea.** I 70km del collegamento tra Taranto e l'aeroporto di Brindisi, raggiungibile in poco meno di un'ora, saranno coperti a partire dal 1 marzo da otto corse di pullman al giorno (5 senza fermate intermedie) con orari modulati rispetto a quelli di partenza degli aerei. In prospettiva contiamo di realizzare l'accessibilità ferroviaria all'aeroporto di Brindisi attivando un collegamento shuttle (40 milioni di euro).
10. **Investimenti per il sistema jonico.** **Ammontano complessivamente a quasi un miliardo gli investimenti che la Regione Puglia ha destinato al sistema delle infrastrutture e dei trasporti del sistema jonico.** Sono circa 400 milioni destinati al Porto di Taranto per i dragaggi, la nuova diga foranea, l'allargamento delle banchine, il completamento del collegamento ferroviario del bacino logistico porto di Taranto con la rete ferroviaria nazionale e la realizzazione della piastra logistica. In particolare questi lavori potranno partire nei prossimi mesi e svilupperanno nell'area retroportuale nuovi servizi avanzati funzionali alla logistica, attraverso l'apertura dei contenitori e la prima lavorazione delle merci, destinati a generare nuove ricadute economiche ed occupazionali che si andranno a integrare con il sistema aeroportuale di Grottaglie. A questi investimenti, infatti, che hanno come soggetto attuatore l'autorità portuale di Taranto, **si devono necessariamente aggiungere i 355 milioni di opere stradali e ferroviarie in corso di realizzazione attraverso il Pon Trasporti e i fondi Fesr e i 211 milioni previsti dalla Programmazione del Piano sud.**

Il compito di chi amministra, di chi svolge funzioni pubbliche non può limitarsi alla denuncia dei problemi irrisolti ma deve assumere il rischio della decisione e la fatica della soluzione. Abbiamo più volte ribadito in questi mesi che le grandi sfide di sviluppo, come anche le infrastrutture strategiche più complesse, possono essere vinte se in un territorio si matura una solida cultura della cooperazione, se cresce la capacità di fare sistema. Lasciare il pelo alle pulsioni di campanile non produce alcun beneficio per il proprio territorio ma in compenso, può rischiare di impedire a un intero sistema regionale di prendere il largo.



1. VISTA DA NORD



2. VISTA DA SUD

7 febbraio 2012 alle ore 14.21 · [Mi piace](#) · 3



**Mimmo De Padova** <http://1.bp.blogspot.com/.../CcrzlhCRI-4/s1600/cargo.jpg>

1. visto che l'aeroporto è anti-economico, perchè AdP non lascia la concessione, ridando tutti i soldi che ha sottratto a Taranto:

2. perchè sono stati elargit...[Altro](#)

Anno	BARI		BRINDISI		TARANTO	
	Cargo (T.te)	%	Cargo (T.te)	%	Cargo (T.te)	%
2001	5.416	15,01	258	-17,57	0	-
2002	4.898	-9,56	366	41,86	0	-
2003	3.723	-23,99	1.901	419,40	0	-
2004	4.263	14,50	805	-57,65	0	-
2005	3.938	-7,62	731	-9,19	0	-
2006	3.432	-12,85	483	-33,93	0	-
2007	4.040	17,72	256	-47,00	286	n.s.
2008	3.888	-3,76	131	-48,83	378	32,17
2009	1.891	-51,36	297	126,72	1.125	197,62
2010	2.390	26,39	120	-59,60	1.814	61,24



**Guglielmo Minervini** x **Mimmo De Padova** 1 AdP è impegnata a realizzare l'indirizzo del Piano Regionale dei Trasporti (vedi Repubblica di oggi pag 25 e ieri Sole 24ore). La rinuncia della concessione comporterebbe l'immediata chiusura dello scalo, anche per le connesse attivit...[Altro](#)

7 febbraio 2012 alle ore 18.55 · [Mi piace](#)



**Guglielmo Minervini** [Mimmo De Padova](#) ps 4 A proposito della mobilità aerea i dati sul traffico registrano, nel 2011, circa 6 milioni di passeggeri in Puglia. Per collocare il significato di questo risultato nell'ambito del sistema aeroportuale italiano leggere il Piano di Sviluppo dell'Enac, presentato ieri dal ministro Passera e riportato ampiamente sulla stampa. 7 febbraio 2012 alle ore 19.00 · [Mi piace](#)



**Mimmo De Padova** x Guglielmo MINERVINI, grazie x le risposte. Il punto 4 è un'implicita ammissione "ampliamento e potenziamento di Brindisi", vuol dire altri soldi da investire. E allora, perchè non spostare alcune tratte a Taranto (dove un'aeroporto c'è già e deve rimanere aperto x Alenia).

Addirittura FERRARESE, recentemente, si è sbilanciato a favore di questa scelta?

7 febbraio 2012 alle ore 20.27 · [Mi piace](#) · [2](#)



**Movimento Aeroporto Taranto: VISURA CAMERALE AEROTECSYS SPA (2) AGGIORNAMENTI**

[movimentoaeroportoataranto.blogspot.com](http://movimentoaeroportoataranto.blogspot.com)

[http://www.youtube.com/watch?feature=player\\_embedded&v=tXxTFeuvoXg](http://www.youtube.com/watch?feature=player_embedded&v=tXxTFeuvoXg)