

**AREA LOGISTICA INTEGRATA DEL SISTEMA PUGLIESE-LUCANO**

Documento di Programmazione Strategica

**Quadro Conoscitivo**

Gennaio 2017

## Indice

1	Premessa.....	2
2	Inquadramento dell'assetto territoriale dell'ALI .....	5
2.1	Il sistema attuale dei trasporti .....	5
2.2	Struttura ed articolazione dell'ALI .....	15
2.3	Il tessuto produttivo del cluster logistico.....	15
2.3.1	L'export di Puglia e Basilicata e movimentazioni in tons su autoveicoli immatricolati in Italia oltre i 35 quintali da Puglia e Basilicata e dati in tons su quanto vi arriva con gli stessi autoveicoli da altre regioni. ....	17
2.3.2	La portualità pugliese fra vecchi e nuovi assetti. Le movimentazioni del triennio 2013-2015.....	18
2.3.3	Le maggiori movimentazioni merceologiche via mare per e dalla Puglia. Una visione di sintesi. ....	18
2.3.4	Gli scali di Bari, Barletta, Monopoli, Manfredonia e Brindisi nello scenario dell'Area logistica integrata .....	21
2.3.5	I porti di Bari e Brindisi: funzioni e traffici da armonizzare. Il ruolo del porto di Manfredonia.....	22
2.3.6	I rapporti fra l'Autorità portuale del Basso Adriatico e il gigantismo di Taranto .....	23
2.3.7	Il ruolo decisivo delle imprese delle due regioni .....	24
2.3.8	La "cura del ferro" per il trasporto di merci e passeggeri perseguita dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la crescita di movimentazioni in Puglia e Basilicata negli ultimi anni. ....	24
2.3.9	Le merci su ferrovia in Puglia e Basilicata.....	24
2.3.10	Necessari altri interventi sulle infrastrutture ferroviarie.....	26
2.3.11	Il progetto dell'Area logistica integrata di Puglia e Basilicata, una chance di sviluppo fra Europa e Mediterraneo.- Necessari altri interventi sulle infrastrutture ferroviarie.....	27
2.4	La dotazione infrastrutturale esistente .....	28
2.4.1	Il sistema stradale.....	28
2.4.2	Il sistema ferroviario.....	30
2.4.3	Il sistema dell'intermodalità ferroviaria .....	35
2.4.4	Il sistema aeroportuale .....	39
2.4.5	Il sistema portuale .....	42
3	Interventi infrastrutturali pianificati, programmati ed in corso .....	44

## ALLEGATI

ALLEGATO I - II SISTEMA PORTUALE - *contributo Autorità Portuali*

ALLEGATO II - IL SISTEMA DEGLI AEROPORTI - *contributo Regione Puglia*

ALLEGATO III - IL SISTEMA DELLA VIABILITÀ - *contributo Regione Puglia*

## 1 Premessa

Il presente documento costituisce il primo step di un percorso di studio ed analisi del sistema logistico di Puglia e Basilicata finalizzato all'adozione di uno strumento di sintesi della pianificazione dello *sviluppo dell'Area Logistica Integrata (ALI) del sistema pugliese-lucano* espressa attraverso le proposte e le strategie messe in atto dal Tavolo Locale dell'ALI di riferimento – istituito con l'Accordo di Adesione all'ALI del sistema pugliese-lucano nel mese di settembre 2016.

Nell'ottica di definire la strategia e gli obiettivi di sviluppo dell'ALI di riferimento, le attività del Tavolo Locale hanno, pertanto, inteso disegnare, con un processo partecipato tra i sottoscrittori del citato Accordo di Adesione, il quadro - generale e di dettaglio – dell'assetto territoriale dell'ALI. Nello specifico, il documento intende offrire un'analisi, funzionale e strategica, del sistema portuale e retroportuale pugliese, di quello ferroviario e aeroportuale nonché delle aree/infrastrutture a servizio della logistica.

Grazie all'azione sinergica del Tavolo Locale è stato possibile definire, in un unico documento, lo scenario generale del sistema pugliese-lucano attraverso l'analisi della dotazione infrastrutturale (ad es. interventi infrastrutturali pianificati, programmati ed in corso) dei servizi esistenti e dell'inquadramento generale dell'assetto territoriale dell'ALI, nonché del sistema attuale dei trasporti a livello regionale per Puglia e Basilicata.

L'analisi condotta offre, altresì, la possibilità di costruire una vision a lungo termine dell'ALI di riferimento, da concretizzarsi attraverso una strategia di sviluppo integrata degli interventi che si riterranno opportuni e in linea con gli obiettivi della programmazione nazionale ed europea in materia di trasporti. Il presente documento, infatti, è costruito tenendo conto dei principi stabiliti dai documenti programmatici nazionali per il settore dei trasporti che ambiscono alla definizione di una programmazione unitaria e sistemica finalizzata, tra l'altro, al «*Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale*».

Coerentemente con quanto stabilito dall'**Accordo di Partenariato 2014-2020** in relazione alla definizione della strategia del PON Infrastrutture e Reti – in applicazione dell'articolo 14 del Regolamento UE n. 1303/2013 - il Tavolo Locale ha condotto le proprie azioni tenendo conto che «*la programmazione dovrà avvenire per Aree Logistiche Integrate*», comprensive di un sistema portuale, eventuali retroporti, interporti o piattaforme logistiche correlate a tale sistema nonché connessioni rispettive ai corridoi multimodali della rete europea di trasporto.

I soggetti coinvolti nel tavolo Locale hanno, infatti, accolto l'invito a “fare sistema” e collaborare in un'ottica di ALI, quali aree temperate anche nella strategia per il Sistema Mare identificata nel **Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL)**, laddove si prevede che, al fine di ottimizzare i procedimenti programmatici ed attuativi degli interventi infrastrutturali nei porti delle regioni interessate dai fondi FESR, tali interventi debbano svilupparsi secondo una logica integrata, finalizzata a “*migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell'intermodalità nel traffico merci, anche in relazione alla razionalizzazione, al riassetto ed all'accorpamento delle Autorità Portuali esistenti*”. Il citato Piano identifica, infatti, nell'ambito delle Regioni

“in ritardo di sviluppo” le Aree Logistiche Integrate nel duplice ruolo di interlocutore unico del sistema e soggetto titolato alla promozione di interventi integrati di sviluppo, attuabili anche attraverso **meccanismi di cofinanziamento sui fondi strutturali** che permettano di armonizzare le risorse a disposizione attraverso una complementarietà degli interventi da finanziare a valere sui Piani Operativi Nazionale e Regionale.

L'**Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza (DEF) del 2015** è stato individuato quale quadro nazionale per la condizionalità ex-ante prevista dalla nuova programmazione 2014-2020, trattandosi di un documento strategico che, oltre a contenere il Programma delle Infrastrutture Strategiche (PIS), si configura quale strumento volto alla pianificazione/programmazione nazionale delle infrastrutture di trasporto.

Anche l'**Allegato al DEF 2016 “Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica”**, nel definire obiettivi, strategie e azioni della politica delle infrastrutture e dei trasporti in Italia, rafforza gli orientamenti di sviluppo delineati dal PSNPL individuando la costituzione di Aree Logistiche Integrate quale processo di integrazione modale del sistema trasportistico italiano.

Trattandosi di interventi promossi a livello di Area Logistica Integrata del sistema pugliese-lucano, è altresì degna di evidenza la coerenza con i principi e le finalità richiamate dal Piano Attuativo del **Piano Regionale dei Trasporti (PRT) 2015-2019**, con cui la Regione Puglia si pone l'obiettivo generale di valorizzare il ruolo di Piattaforma Logistica nel Mediterraneo potenziando i collegamenti con gli elementi della rete TEN.T e di sostenere l'esigenza della sua estensione. Un Piano con il quale si è inteso, infatti, programmare il riammodernamento e la riqualificazione delle infrastrutture marittime, ferroviarie e stradali strettamente collegate alle strutture regionali della logistica che abbiano, nel breve, medio e lungo termine, un impatto positivo anche a livello nazionale ed europeo.

Analogamente il framework di riferimento delle scelte strategiche del sistema ALI andrà a ricomprendere il nuovo **Piano Regionale dei Trasporti 2016-2026 della Regione Basilicata** – la cui approvazione definitiva da parte del Consiglio Regionale è prevista entro la fine del 2016. Il documento programmatico regionale, infatti, individua quali obiettivi prioritari per la regione Basilicata l'integrazione nel sistema delle reti europee nazionali per il trasporto di passeggeri e merci nonché il consolidamento del ruolo di regione cerniera e promotrice di integrazioni interregionali tra i territori dell'Italia meridionale. Il citato PRT sostiene, altresì, il consolidamento delle progettualità e delle possibili strategie di sviluppo connesse alla naturale complementarietà con la regione Puglia e, con specifico riferimento al porto di Taranto, con le aree logistiche dello scalo ionico.

L'individuazione delle aree logistiche intenderà, pertanto, istituire collaborazioni e sinergie volte a mettere a sistema il completamento degli interventi avviati nel periodo di programmazione 2007-2013, così come intenderà proporre nuove sinergie, nell'ambito della nuova programmazione 2014-2020.

Il documento strategico del Tavolo ALI Puglia-Basilicata rappresenterà, quindi, uno strumento di pianificazione teso a realizzare un sistema di trasporti che, in coerenza con i piani di assetto territoriale e di sviluppo socio-economico regionali, sia finalizzato a

garantire lo sviluppo e la competitività del sistema produttivo assicurando coesione territoriale ed inclusione sociale. Ciò nell'ottica di concretizzare una proposta motivata di investimenti, che facciano seguito ad un elenco di priorità di interventi da presentare al Tavolo Centrale di Coordinamento, per definire le fonti di finanziamento, sia a livello nazionale che a livello regionale/locale, così come indicato dai rispettivi piani regionali dei Trasporti delle due Regioni Puglia e Basilicata ed in una sorta di continuità con gli stessi.

A tale scopo, accanto alle grandi opere pianificate e/o programmate, si propongono strategie di intervento ispirate ad un disegno di organizzazione della mobilità in grado di coniugare efficienza tecnica, sostenibilità ambientale ed economico – finanziaria, con un'apertura all'innovazione vera e propria della smart mobility, volto alla sistematizzazione di un quadro conoscitivo ad oggi spesso frammentario ed incoerente, e mirante alla congruità e complementarietà delle azioni da porre in atto per il raggiungimento dell'obiettivo ultimo di individuazione di un sistema dei trasporti performante dal punto di vista infrastrutturale e dei servizi.

Il contributo del Tavolo vuole, infine, essere innovativo, in particolare sotto due punti di vista: il primo di carattere metodologico e il secondo propriamente progettuale. Per la prima volta non si intende più ragionare e decidere per micro-aree, si mira ad un modello di integrazione in cui si sono fatti convergere, attraverso un lavoro di raccolta e armonizzazione dei dati - nonché con il prezioso contributo di tutti gli stakeholder - le esigenze, le progettualità, le visioni di un sistema territoriale allargato e integrato.

Il presente documento è stato predisposto con il contributo di tutti gli attori del Tavolo ALI Puglia-Basilicata e costituisce il quadro conoscitivo su cui impostare la pianificazione strategica a seguito del confronto con gli stakeholders del territorio.

## 2 Inquadramento dell'assetto territoriale dell'ALI

### 2.1 Il sistema attuale dei trasporti

Le infrastrutture materiali di rete e di nodo (strade, autostrade, ferrovie, interporti, terminal ferroviari, aeroporti e porti) unite alle aziende ed alle risorse umane ad esse dedicate, rappresentano una delle condizioni principali per favorire la crescita socio-economica e produttiva di un territorio.

Il grado di accessibilità di quest'ultimo tende ad essere infatti garantito dalla possibilità, per merci e persone, di raggiungere i diversi luoghi di origine/destino in tempi e costi ragionevoli con un adeguato livello di sicurezza e riducendo al minimo le cosiddette esternalità negative (generalmente misurate dall'inquinamento atmosferico ed acustico, grado di congestione, tasso di incidentalità, ecc.).

Spesso ci si interroga sul fatto se vi sia tra dotazioni infrastrutturali e sviluppo economico una correlazione diretta che pregiudichi, con l'assenza dell'uno (le infrastrutture), il manifestarsi dell'altro. In realtà, non esiste una risposta definitiva a questa domanda. L'evidenza empirica tende a dimostrare che esistono svariati esempi a supporto sia dell'una, sia dell'altra ipotesi. Vale inoltre l'osservazione di come vi siano molti altri fattori che concorrono a determinare l'esito finale in un senso o nell'altro (modalità di gestione delle infrastrutture, eccesso di burocrazia, livelli di tassazione, ecc.).

Infrastrutture e logistica pur essendo collegate, non sono infatti la stessa cosa: una buona infrastruttura (ossia migliore accessibilità) non è condizione necessaria e sufficiente per una buona logistica (ossia maggiore competitività). Pesano, nei criteri di scelta di un porto da scalare, o di un servizio intermodale da utilizzare da parte dei caricatori e degli operatori internazionali della logistica, non solo il prezzo di erogazione dei servizi, ma la qualità degli stessi in termini di tempi e affidabilità dei termini di resa.

Per il Mezzogiorno, così come per altre regioni europee, a queste problematiche si sommano gli effetti negativi legati alla sua collocazione geografica "periferica" rispetto alle regioni "centrali" per livelli di attività economica, reddito pro-capite, occupazione, ecc. Una condizione penalizzante, aggravata da elevati tempi di percorrenza, dalla frequenza e dalla qualità dei servizi, in ultima istanza da una minore accessibilità rispetto alle altre aree del Paese.

D'altra parte sono da registrare anche importanti segnali positivi. Nel corso degli ultimi anni, ad esempio, diverse imprese del Mezzogiorno sono state acquisite da operatori esteri. I casi più interessanti si sono verificati in Basilicata, Campania e Puglia a dimostrazione della vitalità del tessuto imprenditoriale locale e della sua capacità di costruire imprese "appetibili" ad acquirenti stranieri.

L'arrivo di capitali esteri accelera i processi di internazionalizzazione, di cui beneficiano, non soltanto le singole imprese oggetto della transazione, ma anche l'insieme dell'indotto locale, PMI comprese.

Un altro aspetto deve essere ben chiaro, se si vogliono evitare confusioni molto comuni: un nodo di traffico **non** è una piattaforma logistica, le due entità sono ben diverse. I nodi di traffico si occupano delle unità di carico standardizzate (es. i container),

le piattaforme logistiche della merce in esse contenute. I nodi sono porte (*gateway*) che danno accesso ad un territorio, o permettono di lasciarlo (es. un porto). Devono essere attraversati il più velocemente possibile e tutta la loro organizzazione è finalizzata a questo scopo.

Una piattaforma logistica è invece il luogo di destino delle unità di carico, dove esse vengono aperte, le merci prelevate e/o lavorate ed inviate al cliente finale.

Nodi e piattaforme possono anche essere spazialmente vicini, ma non necessariamente sono la stessa cosa, soprattutto non hanno la stessa funzione: **nei nodi si fa trasporto, non logistica, nelle piattaforme si fa logistica, non trasporto.**

Una misura della dotazione infrastrutturale è fornita, come noto, dall'Istituto Tagliacarne, che pubblica periodicamente un indice sintetico di dotazione infrastrutturale che tiene conto della disponibilità, in un dato ambito geografico, delle principali reti, comprendendo, oltre a quelle citate, anche quelle della telefonia, dell'energia, culturali e ricreative, socio-assistenziali, ecc.

Gli indicatori forniti dall'Istituto fotografano per il Sud caratteristiche infrastrutturali difformi per regione e per provincia all'interno di una stessa regione. Se infatti la Campania si colloca al di sopra dell'indice di riferimento (Italia= 100), le altre regioni sono al di sotto di tale livello, con la Basilicata al penultimo posto. Collocazione che non deve stupire, tenendo conto che essa non dispone di porti, aeroporti, o di importanti assi autostradali.

Tab. 1 – Indice di dotazione infrastrutturale totale, 2012

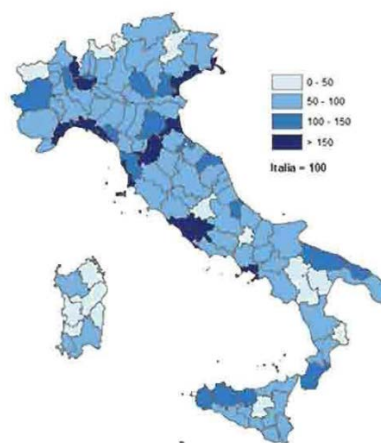
Regioni	Stradale	Ferroviaria	Porti	Aeroporti	Indice <sup>(a)</sup>
Liguria	226,9	143,5	514,3	121,1	173,8
Lazio	91,0	126,0	69,2	316,2	147,8
Toscana	102,9	134,2	267,7	69,0	122,2
Veneto	108,8	126,5	138,1	114,0	116,7
Emilia Romagna	134,1	134,2	162,9	77,2	116,5
Friuli Venezia Giulia	88,4	105,6	222,5	84,7	113,1
Lombardia	81,5	93,1	0,0	171,7	113,1
Campania	106,6	113,1	120,1	45,8	107,3
Puglia	73,7	95,2	106,9	64,8	88,6
Piemonte	124,6	113,7	0,0	54,5	85,5
Marche	102,1	69,1	63,3	49,3	85,4
Sicilia	90,1	59,4	118,5	86,5	84,9
Calabria	108,8	89,0	107,8	76,4	77,1
Abruzzo	133,5	102,7	59,1	31,6	76,1
Umbria	85,5	125,3	0,0	52,6	72,0
Trentino Alto Adige	79,2	72,2	0,0	12,9	56,2
Sardegna	43,9	17,4	83,9	86,4	52,9
Molise	96,9	79,1	12,2	0,0	51,8
Basilicata	75,3	60,1	3,4	0,0	39,5
Valle d'Aosta	121,9	10,0	0,0	20,1	39,5
Italia	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

a) Indice totale di dotazione infrastrutturale Fonte: Istituto Guglielmo Tagliacarne

Il fatto, ad esempio, che Campania e Puglia presentino valori di tale indice superiori a quelli del Piemonte e delle Marche, o che la Basilicata si collochi allo stesso livello della Valle d'Aosta, testimonia quanto sia complesso stabilire un nesso adeguato tra dotazione infrastrutturale, performance economica e livello di sviluppo.

A livello provinciale, non si nota una rilevante difformità di dotazioni rispetto al resto d'Italia. Solo la provincia di Crotona mostra una marcata deficienza infrastrutturale, insieme alle due province della Basilicata, mentre Napoli si colloca sui livelli più alti ( 12° posto nel ranking nazionale), seguita da altre città portuali, quali Brindisi, Bari e Reggio Calabria, sul cui territorio insiste il porto di Gioia Tauro.

Tab. 2 - Indice di dotazione infrastrutturale e posizione nella classifica nazionale per provincia, 2012.



Strade	Rank	Ferrovie	Rank	Porti	Rank	Aeroporti	Rank
Avellino	18	Vibo Valentia	4	Reggio Calabria	8	Brindisi	7
Vibo Valentia	19	Brindisi	15	Brindisi	12	Catanzaro	10
Caserta	21	Caserta	19	Napoli	13	Reggio Calabria	21
Salerno	33	Benevento	31	Taranto	15	Crotone	24
Cosenza	38	Napoli	32	Salerno	18	Napoli	25
Catanzaro	39	Salerno	33	Vibo Valenti	26	Bari	33
Foggia	44	Bari	36	Bari	29	Taranto	47
Reggio Calabria	50	Foggia	44	Lecce	35	Foggia	57
Potenza	63	Cosenza	47	Foggia	37	Caserta	60
Napoli	70	Matera	50	Crotone	46	Salerno	65
Benevento	72	Reggio Calabria	53	Cosenza	47	Lecce	66
Bari	74	Taranto	67	Matera	52	Benevento	96
Matera	77	Catanzaro	68	Potenza	53	Avellino	97
Crotone	79	Avellino	85	Avellino	54	Potenza	98
Taranto	81	Potenza	86	Caserta	101	Matera	99
Lecce	83	Lecce	92	Benevento	102	Cosenza	100
Brindisi	94	Crotone	98	Catanzaro	103	Vibo Valentia	101

Fonte: Istituto Guglielmo Tagliacarne

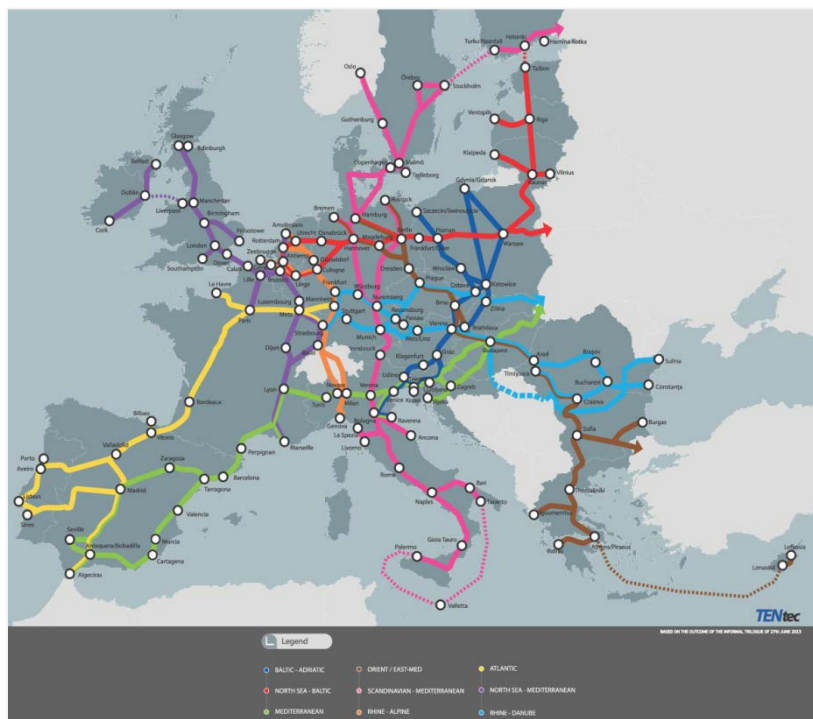


Il Mezzogiorno è infine interessato da uno dei 9 corridoi principali della rete Ten-T previsti dalla Commissione UE, denominato Scandinavo-Mediterraneo, che per la parte italiana unisce, sull'asse del Brennero, Nord e Sud Italia passando per Verona, Calabria per poi passare in Sicilia e terminare a Malta. A Napoli si diparte uno dei rami collaterali che porta verso Bari e Taranto (gli altri vanno da Bologna verso Ancona e da Firenze verso Livorno).

Il tracciato di tale corridoio è il risultato di una lunga trattativa politica tra la Commissione Europea ed i paesi interessati che ha inevitabilmente comportato una soluzione di compromesso, che non necessariamente soddisfa a pieno le diverse realtà locali e regionali da esso attraversate.

Un segnale importante in tal senso è giunto proprio a fine ottobre 2015 dal Parlamento Europeo, che ha approvato un emendamento al documento finale della "Strategia dell'UE per la regione adriatico-ionica" che include il prolungamento dell'intera dorsale Ionico-adriatica nell'ambito del completamento del corridoio Baltico-Adriatico, andando a coprire una "dimenticanza" difficilmente comprensibile, relativa alla tratta che collega Ancona a Bari.

Tab. 3 – I corridoi Ten -T che interessano l'Italia



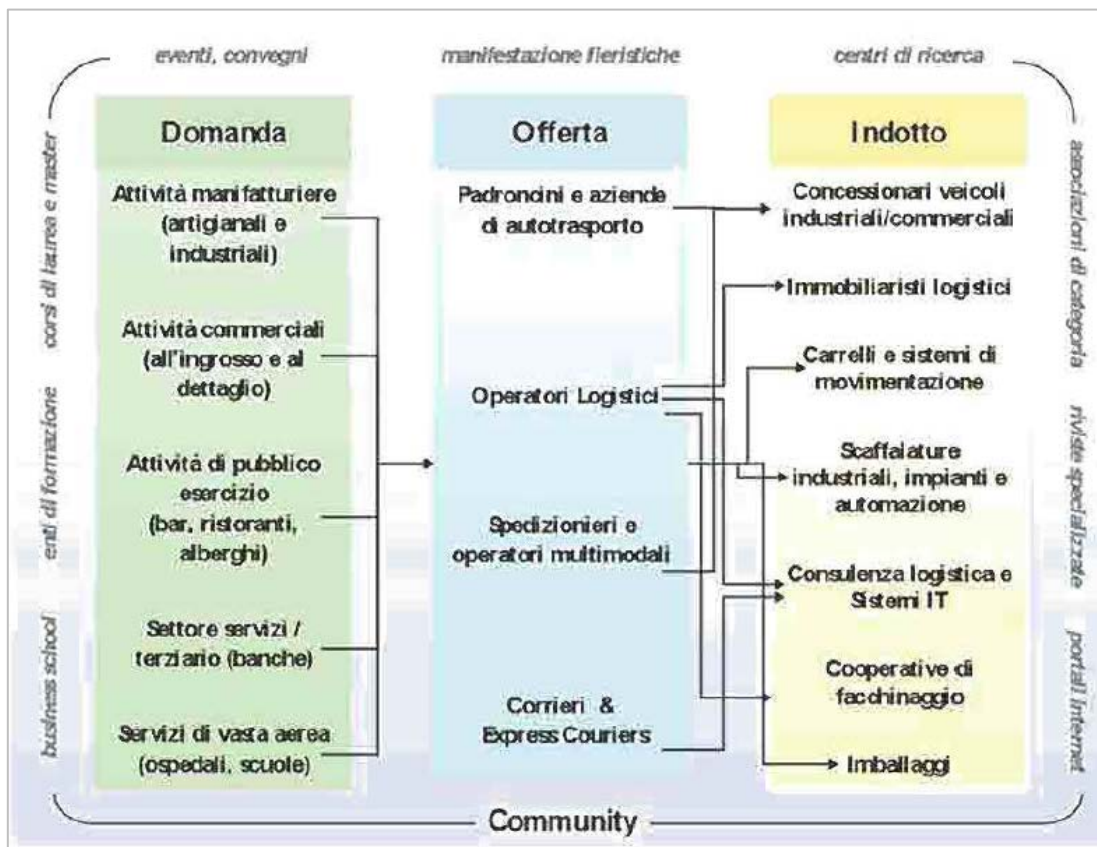
Fonte: Parlamento Europeo 1997 e successive modificazioni

La logistica è un servizio richiesto dalle aziende che producono o commercializzano beni (domanda) e che coinvolge un insieme variegato di attori (offerta): fornitori di servizi logistici in senso stretto (gestione magazzini, movimentazione e distribuzione), fornitori di

servizi di trasporto articolato nelle varie modalità (stradale, marittimo, aereo), spedizionieri, ossia coloro che organizzano i trasporti internazionali.

A queste figure si aggiunge un articolato insieme di operatori che svolgono attività collegate, o di supporto (indotto), come ad esempio le società d'informatica, di fornitura d'impianti di magazzino, di mezzi di movimentazione, aziende di manutenzione e così via, definibile come l'ecosistema della logistica.

Tab. 4 - L'ecosistema della logistica



Fonte: C.Log Centro di Ricerca .sulla Logistica - Università Carlo Cattaneo-LIUC

Il perimetro del settore dei trasporti e della logistica è rappresentato dalle aziende di:

- trasporto merci su strada;
- magazzinaggio e custodia;
- movimentazione;
- spedizione ed agenzie doganali.

Data la natura del mercato e dei servizi offerti, i confini tra un'attività e l'altra sono spesso labili. Le aziende difficilmente offrono ai propri clienti un unico servizio, ma un

insieme di essi, sia erogandoli direttamente, sia avvalendosi di fornitori esterni. Nel settore della logistica, infatti, è comune l'esternalizzazione dei servizi. L'esempio tipico è quello del trasporto su strada, delegato quasi integralmente alle aziende di autotrasporto, visto che è generalmente molto difficile che un operatore logistico o uno spedizioniere si avvalga di mezzi propri.

Sulla base dell'elaborazione dei dati forniti da Movimprese, le aziende operanti nel settore della logistica (magazzinaggio, custodia, spedizioni, distribuzione, ecc.) nelle 4 regioni considerate sono circa 3.600, cui si aggiungono circa 7.700 aziende di autotrasporto.

Le 3.600 aziende hanno realizzato nel 2013, secondo le informazioni raccolte presso la banca dati AIDA contenente i bilanci depositati dalle aziende di capitale, un fatturato di 5,3 miliardi di euro, con un valore aggiunto di poco superiore al miliardo di euro.

Tab. 5 - Imprese di logistica e trasporto per provincia, 2014

Provincia	Logistica	Autotrasporto
Avellino	69	213
Bari	630	1.594
Benevento	-	159
Brindisi	102	319
Caserta	210	385
Cosenza	83	322
Catanzaro	61	260
Foggia	183	465
Crotona	35	172
Lecce	89	455
Matera	34	231
Napoli	1.458	973
Potenza	54	400
Reggio Calabria	110	504
Salerno	365	795
Taranto	151	372
Vibo Valenzia	22	105
<b>Totale</b>	<b>3.656</b>	<b>7.724</b>

Fonte: elaborazioni su dati Movimprese

Tra le aziende operanti nei settori della logistica sono state poi ulteriormente selezionate 14 imprese di maggiori dimensioni, impegnate nell'attività logistica in senso stretto e nell'organizzazione del trasporti in conto terzi e di tutte le attività accessorie su relazioni internazionali (spedizionieri). Queste imprese hanno realizzato un fatturato complessivo di 470 milioni di euro, corrispondente a 3.2 milioni per impresa, in linea con il fatturato medio per impresa del settore a livello nazionale.

Esse di fatto svolgono il ruolo di "orchestratori" occupandosi dello stoccaggio, della movimentazione e della distribuzione delle merci sul territorio, organizzando i trasporti internazionali, coadiuvando l'impresa esportatrice in tutte le fasi del processo, dalla scelta del vettore, alle pratiche doganali e fiscali, alla consegna a destino, se richiesta, avvalendosi della propria rete di filiali/corrispondenti.

Le aziende tendono a localizzarsi nelle principali aree urbane, che nel caso in oggetto, sono anche sede di importanti nodi portuali, ferroviari e aeroportuali come Napoli, Salerno e Bari, e in misura minore Brindisi, tra i principali *gateway* di accesso ai mercati internazionali attraverso i loro servizi marittimi e Ro-Ro, nonché aree di consolidamento e rilancio del cargo aereo verso hub come Malpensa.

Inferiore la presenza nelle aree di Taranto e Gioia Tauro, spiegabile, non solo con la minore densità urbana e di presenza di aziende manifatturiere, ma anche con il ruolo svolto dai rispettivi porti, impegnati in massima parte nell'attività di transhipment. Ossia in un'attività funzionale all'organizzazione dei servizi delle compagnie di navigazione, ma con scarse ricadute sul territorio per quanto riguarda le attività logistiche.

Le aziende di autotrasporto, pur evidenziando anch'esse una presenza più densa nelle grandi aree urbane, risultano comunque più disperse sul territorio, in ragione della natura stessa della loro attività.

Tab. 6 - localizzazioni per provincia delle maggiori imprese di logistica e spedizioni e delle società di trasporto merci su strada, 2014



Fonte: C.Log Centro di Ricerca di Logistica - Università Carlo Cattaneo-LIUC

L'erogazione dei servizi logistici, o a supporto dell'attività logistica, si avvale anche di una rete di magazzini in conto terzi gestiti dagli operatori stessi, cui si aggiungono i Ce.Di. (Centri di Distribuzione) della Grande Distribuzione.

Le scelte localizzative dei centri distributivi e dei magazzini in conto terzi, ossia dei nodi logistici degli operatori nazionali e non. dipendono da un insieme complesso di valutazioni che tengono conto:

- della presenza nel territorio di una domanda di logistica proveniente dalle imprese manifatturiere o di distribuzione (grossisti, GDO, catene specializzate, ecc.). È del tutto evidente che, come qualsiasi altra attività imprenditoriale, l'offerta logistica non può prescindere dalla presenza di una domanda ad essa speculare;
- della disponibilità e del costo delle aree, della frequenza, affidabilità e sicurezza dei servizi di trasporto;
- dei vari fattori di competitività del "sistema Paese", correlati non solo alla "centralità" della posizione geografica, ma anche alla snellezza della burocrazia, alla trasparenza delle normative e delle procedure, alla disponibilità ed economicità delle comunicazioni, alla professionalità delle risorse umane, ecc.;
- dei crescenti problemi della congestione delle aree urbane che hanno portato i decisori a localizzare i propri hub operativi lungo i principali assi radiali che irraggiano dalle città e che le collegano tra loro e con i mercati esteri.

Non esiste un'unica piattaforma logistica regionale, ma un insieme di singole piattaforme con ruoli e funzioni diversi definiti in base alla filiera merceologica di cui si occupano. La loro localizzazione è pertanto decisa dagli operatori, sia in base a precise esigenze di mercato, sia in base alla valutazione della bontà delle connessioni.

Il Centro di ricerca sulla logistica (C-Log) dell'Università Carlo Cattaneo-UUC censisce, grazie agli aggiornamenti forniti dalle principali società immobiliari per la logistica e con le informazioni raccolte direttamente presso gli operatori, i principali magazzini di stoccaggio e distribuzione in conto terzi presenti sul territorio italiano.

Per quanto riguarda il Mezzogiorno, il C-Log ha individuato, nelle 4 regioni analizzate, 164 unità gestite sia da aziende di logistica, che li utilizzano per la movimentazione e la distribuzione delle merci dei propri clienti, sia da spedizionieri che li impiegano nelle loro attività di consolidamento.

Anche i magazzini tendono tipicamente ad addensarsi in prossimità delle principali aree urbane e periurbane di Napoli, Santeramo e Bari che configurano di fatto un sistema di offerta logistica integrato, o in via d'integrazione, a servizio del sistema industriale e distributivo del Meridione, che trova il suo volano di connessione nell'autostrada A16 Napoli-Canosa.

Le altre aree di addensamento dei nodi sono Brindisi e intorno ai principali assi stradali di grande scorrimento, quali strade statali e autostrade in direzione della Calabria.

D'altra parte i servizi di logistica e trasporto delle merci sono per loro natura di tipo derivato, ossia strettamente legati alla presenza sullo stesso territorio di attività produttive che ne fanno specifica domanda.

Difficilmente un'impresa di logistica si insedia in un territorio privo o povero di attività produttive, agricole o industriali che siano, né la semplice presenza di imprese logistiche può indurre la nascita di imprese manifatturiere o agricole.

Come ampiamente riconosciuto, i processi di sviluppo economico-industriale, per mettere radici in modo forte e duraturo, hanno bisogno di una molteplicità di fattori concomitanti, di cui quelli logistici ne rappresentano solo una parte, non necessariamente fondamentale.

Il rapporto di stretta sussidiarietà, tra imprese di servizi di trasporto e logistica da un lato e imprese manifatturiere (industriali ed agricole) dall'altro, implica come la qualità dei servizi erogati sia a sua volta fortemente influenzata dalla qualità della domanda dell'utenza.

Nel Mezzogiorno forse pesa nello sviluppo logistico, in misura maggiore di altre aree italiane, un certo dualismo economico, che nelle regioni in esame si caratterizza per la presenza sullo stesso territorio di realtà produttive diverse che non hanno sviluppato tra loro forme di collaborazione/relazione quali:

1. grandi complessi produttivi, nazionali o esteri, in parte retaggio dei programmi d'investimento alimentati dalla Cassa per il Mezzogiorno, in parte risultato di investimenti che hanno sfruttato le peculiarità del territorio (es. impianti di trasformazione dei prodotti agricoli, quali il pomodoro, o il grano nel caso dei pastifici), piuttosto che la presenza di politiche statali incentivanti. Non sono mancati comunque esempi di grandi gruppi nati da esperienze imprenditoriali locali di grande successo (es. Il gruppo Natuzzi).

Non essendo il frutto della crescita di realtà economiche locali, ma piuttosto quello di iniziative esterne, spesso queste realtà hanno scarse relazioni con il territorio, se non l'utilizzo di manodopera locale. Per quanto riguarda gli aspetti logistici è la casa-madre a strutturare i processi, magari affidandoli ad aziende da lei scelte, lasciando quindi scarsa autonomia alle *subsidiary*, se non l'individuazione nel territorio, sulla base di criteri dati, delle aziende cui affidare i servizi di trasporto. In genere su gomma.

La presenza di aziende di questo tipo, importante sul piano occupazionale, ha di conseguenza un effetto limitato sulla crescita delle imprese di logistica presenti nell'area del loro insediamento. Maggiore, da questo punto di vista, la possibile influenza sulle aziende di autotrasporto, spinte ad operare secondo standard di qualità superiori, con il miglioramento dei sistemi di gestione, piuttosto che con l'applicazione di strumenti informatici adeguati, oppure favorendo la nascita di cooperative e di consorzi;

2. PMI e sistemi distrettuali diffusi che esprimono una domanda di servizi concentrata soprattutto sui trasporti stradali. Scarsa o nulla la domanda di servizi logistici

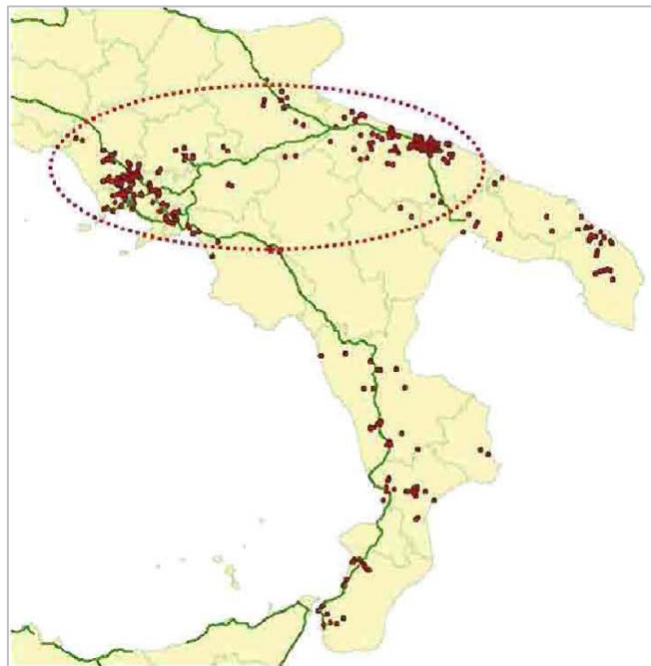
avanzati (es. gestione magazzino, gestione ordini. ecc.), nel complesso incapaci, per le loro caratteristiche strutturali, di attivare processi di crescita virtuosa di un'offerta logistica di qualità.

Il Mezzogiorno, ma non solo, sconta pertanto la debolezza della struttura organizzativa delle PMI industriali e specularmente di quelle impegnate nei settori della logistica e dei trasporti e delle loro difficoltà a confrontarsi con:

- i nuovi mercati;
- i nuovi concorrenti;
- le nuove tecnologie che richiedono forme organizzative e stili di gestione affatto diversi.

Inoltre come già accennato, radicati fattori culturali spesso impediscono soluzioni di tipo collaborativo (*co-opetizione*, *networking*, *reti d'impresa*. ecc.), che potrebbero avere effetti positivi nell'accrescere cultura manageriale ed economie di scala.

Tab. 7 - Localizzazione dei principali magazzini in c/t nel Meridione, **2014**



Fonte: C.Log Centro di Ricerca sulla Logistica- Università Carlo Cattaneo-LIUC

## **2.2 Struttura ed articolazione dell'ALI**

Con l'obiettivo di creare un virtuoso processo di consultazione territoriale sui temi della portualità e della logistica, la Commissione europea, con Decisione C(2015)5451 del 29.07.2015, ha subordinato l'approvazione del nuovo Programma Operativo Nazionale PON 2014-2020 all'impegno dello Stato membro di istituire le c.d. Aree Logistiche Integrate (ALI) nelle 4 Regioni Convergenza, tra cui la Puglia.

L'Area Logistica Integrata del sistema Pugliese e Lucano, i cui attori sono il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Puglia, la Regione Basilicata, le Autorità Portuali di Bari, Brindisi, Manfredonia (in via di fusione nella Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale), l'Autorità Portuale di Taranto (in via di trasformazione nell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio ed il gestore nazionale della rete ferroviaria RFI, ha costituito un Tavolo di coordinamento locale che sarà l'unico abilitato a formulare proposte motivate di investimenti da sottoporre al Tavolo Centrale di Coordinamento Ministeriale, caratterizzato dalla presenza delle Autorità di Gestione dei diversi Piani Operativi, ed in particolare da finanziare sul Programma Operativo Nazionale PON Infrastrutture & Reti 2014/2020.

Detto Tavolo locale è coordinato dai Porti "core" afferenti all'ALI (Bari e Taranto) che diventeranno sedi delle due citate Autorità di Sistema Portuale.

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

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

La mission delle A.L.I. sarà, in definitiva, quella di favorire le reti di specializzazione e collaborazione, indicare le sinergie realizzabili e valutare la messa a sistema con il PON delle azioni prioritarie previste nei POR Puglia e Basilicata.

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

## **2.3 Il tessuto produttivo del cluster logistico**

Gli apparati di produzione di Puglia e Basilicata costituiscono un punto di forza dell'intero Paese.



Il valore aggiunto **totale industriale e manifatturiero** nelle due regioni nel 2014 è stato il seguente:

<b>2014 (milioni di euro)</b>	<b>Puglia</b>	<b>Basilicata</b>
Totale attività <b>economiche</b>	63.447,7	10.263,1
Valore aggiunto <b>industria</b>	11.642,6	2.959,3
Valore aggiunto <b>manifatturiero</b>	6.221,9	1.079,2
<b>Inc.% industria sul totale</b>	<b>18,3</b>	<b>28,8</b>
<b>Inc% manifatturiero su industria</b>	<b>53,4</b>	<b>34,6</b>

Per il valore aggiunto totale a prezzi correnti del settore industriale, la Puglia nel 2014 è stata la 2° regione del Sud dopo la Campania e l'8° in Italia, dopo Lombardia, Veneto, Emilia, Piemonte, Toscana, Lazio e Campania.

È significativa in Basilicata la maggiore incidenza percentuale del valor aggiunto industriale sul totale regionale - pari al 28,8% - rispetto a quella della Puglia che si è attestato invece in quell'anno al 18,3%.

Il dato evidenzia la crescita industriale della Basilicata grazie ad automotive, agroalimentare ed attività estrattive, come dimostrato peraltro dalla minore incidenza percentuale in quella stessa regione dell'industria manifatturiera sul totale delle attività industriali - pari al 34,6% - mentre in Puglia il peso del manifatturiero sul totale regionale si è attestato sul 53,4%.

Le due regioni vantano:

1. presenza dei due maggiori stabilimenti industriali italiani per numero di addetti diretti (**Ilva** – 11.222 - a Taranto e **Sata-FCA** – 7.557 - a Melfi-PZ), impianti strategici di comparti trainanti dell'industria nazionale, cui si affiancano cluster rilevanti per numero di aziende e loro occupati, delle rispettive attività indotte; l'Ilva lo scorso anno ha prodotto **5,9 mln di tons** di acciaio, mentre la Fiat a Melfi ha costruito **364.700** vetture;
2. **estrazioni petrolifere** già attivate da anni in Basilicata nell'area di Viggiano in Val d'Agri e quelle ormai prossime nella Valle del Sauro, due bacini estrattivi fra i più ricchi on shore d'Europa;
3. **grandi produzioni agricole e zootecniche**, derrate strategiche per l'economia nazionale (cereali, olive, uva, ortaggi, latte), cui si aggiungono le acque minerali del Vulture-Melfese in Basilicata. Tali materie prime alimentano filiere di trasformazioni agroalimentari, presidiate in molti casi da grandi aziende italiane e straniere (**Barilla, Ferrero, Coca Cola, Norda, Princes-Mitsubishi, Granarolo**,

- Birra Peroni-Asashi, Heineken, Cremonini, Casillo, Divella, etc.)** che destinano quote rilevanti delle loro produzioni all'esportazione;
4. **una diffusa e crescente presenza in molte aree delle due regioni** - sia pure con diverse densità territoriali - **di altri robusti cluster di piccole, medie e in alcuni casi grandi imprese** in comparti labour intensive (**tac, legno-mobilio, cartotecnica, materie plastiche**), ma anche high tech (**meccatronica, Ict, farmaceutica**), di operatori locali che occupano posizioni di rilievo nelle graduatorie meridionali o nazionali dei rispettivi comparti;
  5. L'esistenza di un sistema infrastrutturale al servizio di movimentazioni di merci e passeggeri delle due regioni (porti, aeroporti, Interporto di Bari, piattaforme logistiche, reti ferroviarie, autostrade e strade statali) bisognoso di completamenti, miglioramenti tecnologici, raccordi funzionali, interventi di 'ultimo miglio', ma già dotato di una sua significativa consistenza, grazie a massicci investimenti realizzati nell'ultimo ventennio, in corso o di imminente avvio, e di articolazioni intermodali di crescente rilievo.

La maggior parte della movimentazione di merci prodotte in Basilicata gravita su nodi portuali e ferroviari della Puglia, mentre una parte minore - ma non meno significativa per alcune merci, come ad esempio le auto costruite a S.Nicola di Melfi e destinate all'esportazione negli Stati Uniti - gravita sui porti di Civitavecchia, Napoli e Salerno.

### **2.3.1 L'export di Puglia e Basilicata e movimentazioni in tons su autoveicoli immatricolati in Italia oltre i 35 quintali da Puglia e Basilicata e dati in tons su quanto vi arriva con gli stessi autoveicoli da altre regioni.**

La Puglia nel 2015 ha esportato beni per circa **8,2** miliardi di euro – pari al **19,4%** del Mezzogiorno e al **2%** del Paese - le cui voci più rilevanti sono state i prodotti agricoli allo stato fresco e dell'industria agroalimentare e, fra gli altri del comparto manifatturiero: a) componentistica per auto; b) parti di aeromobili; c) acciaio; d) chimica di base e farmaceutica; e) tac e legno-mobilio per **7,2** miliardi.

La destinazione prevalente, pari al **49%**, è costituita da **Paesi della UE** - fra cui in ordine di importanza **Germania, Francia, Spagna e Regno Unito** - seguiti da **Asia, America settentrionale, Svizzera, Turchia, Medio Oriente, Africa**.

Nello stesso anno la Basilicata ha esportato beni per **2,8** miliardi con un incremento del **145,7%**, in larghissima misura dovuto all'export di autovetture della Sata-FCA di Melfi in direzione prevalente del mercato statunitense.

Nel 2014 – ultimo dato disponibile - la Puglia ha generato un traffico merci su strada effettuato **da veicoli di portata utile non inferiore a 35 quintali immatricolati in Italia**, pari a **35.767.858** tonnellate, che l'hanno collocata al **1°** posto nel Mezzogiorno e all'**8°** dopo Lombardia, Emilia Romagna, Veneto, Piemonte, Toscana, Lazio e Trentino per questa specifica modalità di trasporto.

Il **6,9%** si è destinato la Nord, il **3%** al Centro Italia e l'**89,5%** al Mezzogiorno. Solo lo **0,6%** si è destinato all'estero. Dei **32.037.314** milioni di tonnellate inviate nell'Italia

meridionale, in realtà, **26.281.050** tonnellate - pari al **73,4%** - sono state destinate alla stessa Puglia.

Sempre nel 2014 e sempre con la stessa modalità di trasporto sono giunte in Puglia **9.335.362** tonnellate da altre regioni.

La Basilicata, sempre nello stesso anno e con la medesima modalità di trasporto, ne ha generato **8.307.196** tonnellate.

Di queste **354.789**, pari al **4,2%** sono andate al Nord, **201.787**, ovvero il **2,4%** nel Centro Italia e **7.674.094**, corrispondenti al **92,3%**, nel Mezzogiorno. Solo l'**1,1%** è stato destinato all'estero con **76.522** tonnellate. Anche per la Basilicata una quota elevata di trasporto merci generato si è destinata alla stessa regione con **3.897.483** tonnellate, pari al **46,9%**, anche se tale percentuale è inferiore a quella della Puglia.

Sempre nel 2014 sono giunte in Basilicata da altre regioni **4.333.191** tonnellate di merci.

Le due regioni si sono scambiate nel 2014 - considerando sempre la specifica modalità di trasporto esaminata – le seguenti quantità: la Puglia ha inviato merci in Basilicata per **1.734.196** tonnellate, ricevendone per **1.734.196** tonnellate.

### **2.3.2 La portualità pugliese fra vecchi e nuovi assetti. Le movimentazioni del triennio 2013-2015.**

I porti della Puglia - qualcuno dei quali serve almeno per taluni traffici anche la vicina Basilicata - saranno gestiti da due Autorità di sistema portuale, l'una per il Basso Adriatico e l'altra per lo scalo ionico.

Ciò comunque presuppone la loro collaborazione nell'ambito dell'istituenda ed unica Area logistica integrata che peraltro abbraccerà anche la Basilicata.

L'Autorità barese è chiamata ad operare un'armonizzazione di funzioni degli scali di sua competenza: compito necessario, data la dimensione e la specificità dei traffici che caratterizzano i due maggiori porti sull'Adriatico pugliese, ovvero quello di Bari, cui si affiancano gli scali di Barletta e Monopoli, e quello di Brindisi che, confluirà con risorse finanziarie, banchine e relative movimentazioni, più ampie di quelle baresi, nella nuova Autorità di sistema con sede nel capoluogo regionale.

### **2.3.3 Le maggiori movimentazioni merceologiche via mare per e dalla Puglia. Una visione di sintesi.**

Le merci più significative che sbarcano nei porti pugliesi - sia pure in quantità variabili secondo le dinamiche produttive dei comparti cui sono destinate - sono:

---

#### **Porto di Taranto**

---

minerale di ferro e coke per lo stabilimento dell'Ilva;  
petrolio greggio per la raffineria dell'Eni

---

**Porto di Brindisi**

virgin nafta per il sito della Versalis-Eni;  
carbone per la centrale termoelettrica dell'Enel;  
gpl per lo stabilimento della Ipem;

**Porto di Bari**

cereali per i gruppi Casillo e Divella;  
fertilizzanti per il consumo di agricoltori locali;  
prodotti metallurgici, minerali di ferro, minerali e  
metalli non ferrosi per lavorazioni di imprese  
metalmeccaniche locali;  
prodotti chimici;

**Porto di Barletta**

prodotti raffinati per un deposito costiero  
fertilizzanti per consumo di agricoltori locali  
minerali grezzi, cementi e calci per la Cementeria del  
Gruppo Buzzi Unicem

**Porto di Monopoli**

minerali grezzi per la Ve.Me di Castellana Grotte;  
oleaginose, per la centrale a biomasse del Gruppo  
Marseglia;

**Porto di Manfredonia**

fertilizzanti per consumo di agricoltori locali;  
cereali per varie aziende molitorie daune.

Questi sono i beni prevalenti, anche se non esclusivi, che giungono negli scali regionali, sostanzialmente **commodities** per alcune ben individuabili industrie localmente insediate di dimensioni medio-grandi, con un numero molto limitato di beni finiti e intermedi.

Sono dunque le maggiori aziende insediate in Puglia – multinazionali esterne al territorio o alcuni grandi gruppi di imprenditoria regionale (**Casillo, Natuzzi, Divella, Gruppo Marseglia, etc.**) - ad alimentare i flussi di esportazione più cospicui in volumi e in valori, con una partecipazione ancora relativamente limitata delle imprese minori della regione.

Le voci più significative dell'export, che avviene ancora in prevalenza **su gomma, ferrovia e** in minor misura **via mare** dai maggiori bacini di produzione sono i seguenti:

- **Capitanata:** *beni agroalimentari, motori per veicoli commerciali, parti di aerei, materiali lapidei;*
- **Provincia BAT:** *calzature, capi di abbigliamento, prodotti agroalimentari, fertilizzanti, cemento, materiali lapidei;*
- **Città Metropolitana di Bari:** *- farmaceutici, componentistica per auto, prodotti agricoli, beni dell'industria agroalimentare, macchinari vari (veicoli ecologici, cartelloni demolitori, pompe e valvole per l'impianti elettrici), abbigliamento, legno-mobilio;*
- **Brindisi:** *prodotti chimici, parti di velivoli, beni agroalimentari, macchinari vari;*
- **Provincia di Taranto:** *coils, tubi e lamiere, pale eoliche, prodotti della raffinazione, beni agroalimentari, abbigliamento;*
- **Provincia di Lecce:** *macchine movimento terra, beni agroalimentari, tac.*

Dall'**aeroporto di Grottaglie (TA)** sui grandi aerei cargo Dreamlifter con cadenza regolare partono per gli Stati Uniti sezioni di carlinga (barrel) del 787 Dreamliner della Boeing costruite nel sito locale dell'Alenia e i piani orizzontali di coda dello stesso velivolo costruiti nel sito della stessa società a Foggia.

Peraltro alcuni beni prodotti in Puglia o come beni finiti o come beni intermedi, vengono trasferiti verso altre aree del Paese perché ne venga completata la lavorazione o per essere destinati all'esportazione, contribuendo in tal modo ad elevare in valore l'export delle aree da cui partono per la destinazione finale.

Alcuni esempi: le paste alimentari della Barilla, i prodotti chimici della Versalis, i principi attivi della Sanofi.

#### 2.3.4 Gli scali di Bari, Barletta, Monopoli, Manfredonia e Brindisi nello scenario dell'Area logistica integrata

Il porto di Bari ha registrato, solo per il traffico merci, fra il 2013 e il 2015 i seguenti andamenti:

4,2 milioni di tonnellate	(2013)
4,6 milioni	(2014)
5 milioni	(2015)

E per i movimenti dei container:

31.436 unità	(2013)
35.932	(2014)
60.009	(2015)

Lo scalo di **Barletta**, nello stesso triennio, ha contabilizzato

1 milione di tonnellate	(2013)
891mila	(2014)
951mila	(2015)

Il porto di **Monopoli** infine - gestito insieme a quello barlettano dall'Authority barese - ha visto le seguenti movimentazioni:

254mila tonnellate	(2013)
428mila	(2014)
353mila	(2015)

Complessivamente, con i suoi tre porti, **l'Autorità di Bari** ha totalizzato nel triennio esaminato

5,45 milioni di tonnellate	(2013)
5,51 milioni	(2014)
6,30 milioni	(2015)

Il porto di **Manfredonia** ha registrato le seguenti movimentazioni:

904mila tonnellate	(2013)
579mila	(2014)
510mila	(2015)

Un traffico in diminuzione, condizionato dal fermo ormai prolungatosi da due anni del grande stabilimento del gruppo **Sangalli**, che ha inciso sulle movimentazioni delle materie prime ad esso destinate.

Il porto di **Brindisi**, sempre con riferimento al traffico merci, ha consuntivato i seguenti dati:

10,4 milioni di tonnellate	(2013)
10,8 milioni	(2014)
11,7 milioni	(2015)

un traffico costituito in prevalenza, come visto in precedenza, da carbone per la centrale dell'Enel a Cerano, da virgin nafta per lo stabilimento della Versalis-ENI del gruppo Eni, e da Gpl per il sito della Ipem.

Notevoli poi sono i traffici passeggeri e ro-ro degli scali di Bari e Brindisi per Albania e Grecia, così come quelli crocieristici, consolidati ormai da anni a Bari, ma non ancora a Brindisi. Tali traffici andranno inquadrati in una prospettiva comune a medio e lungo termine che ne incrementi in misura considerevole i flussi in arrivo e in partenza.

Sarebbe auspicabile e da perseguire con politiche idonee un aumento generale dei traffici per i due scali, in modo da tale da razionalizzarne poi l'eventuale redistribuzione, lavorando così su numeri crescenti e senza scontrarsi invece per dividere movimentazioni stagnanti o, peggio, decrescenti.

### **2.3.5 I porti di Bari e Brindisi: funzioni e traffici da armonizzare. Il ruolo del porto di Manfredonia.**

Per il traffico merci, alla luce dei dati prima riportati, lo scalo brindisino ne ha totalizzato nel triennio esaminato un volume superiore a quello dei tre porti gestiti dall'Authority barese, ed anche a quello assommato delle due Authority di Bari e Manfredonia.

Il porto di Brindisi, per le dimensioni dei suoi traffici e delle sue banchine - soprattutto di quella imponente di Costa Morena Est, ancora sottoutilizzata - non dovrà subire declassamenti e penalizzazioni, pur avendo perso il suo Ente di gestione.

Anche il porto di Manfredonia, che perde l'Authority, andrà ridefinito nelle sue funzioni e valorizzato al servizio di un territorio produttivo di grandi dimensioni che geograficamente abbraccia insieme alla Capitanata, anche la Basilicata Nord Orientale, l'Irpinia e il Molise meridionale.

La nuova governance dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale con sede a Bari dovrà gestire con equilibrio una situazione complessa e relazioni fra i porti della lunga costa adriatica della Puglia, che presentano notevoli potenzialità di sviluppo comune.

### **2.3.6 I rapporti fra l'Autorità portuale del Basso Adriatico e il gigantismo di Taranto**

Una volta definito il nuovo assetto della portualità regionale sull'Adriatico, andrà, sempre nell'ambito dell'Area logistica integrata di Puglia e Basilicata, riconsiderato il rapporto fra questa portualità e l'imponente scalo di Taranto che - è bene ricordarlo per evidenziarne le persistenti potenzialità - nel 2006 si collocò al **2°** posto fra quelli italiani alle spalle di Genova, superando anche Trieste per movimentazioni complessive, pari in quell'anno a **49,4** milioni di tonnellate.

Nel triennio 2013-2015 i suoi traffici totali di merci - pesantemente segnati dalle vicende dell'Ilva e dalla forte contrazione dei flussi di materie prime e beni finiti che l'hanno riguardata, oltre che dalla dismissione della TCT con l'azzeramento del movimento container - hanno consuntivato i seguenti dati:

28,4 milioni di tonnellate	(2013)
20,1 milioni	(2014)
17,7 milioni	(2015)

Una discesa rilevante, cui invece è corrisposto nei primi dieci mesi del 2016, un significativo ritorno a **20,8** milioni di tonnellate, con un aumento del **12,6%** rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente e l'arrivo sulle sue banchine del Gruppo Grimaldi per il traffico Ro-Ro. Il molo polisettoriale, i grandi lavori in corso nello scalo e la messa in esercizio delle opere che ne deriveranno, potrebbero evidenziarne profili di forte concorrenzialità per alcuni flussi di merci con i porti pugliesi sull'Adriatico.

Anche in questo caso bisognerà operare, soprattutto a livello della Regione, ma anche con la salda regia nazionale del Ministero dei Trasporti - nel quadro di investimenti inevitabilmente selettivi nelle nuove opere da realizzare e nei nuovi mezzi di banchina da porre in esercizio nei maggiori scali pugliesi - per contenere i rischi di concorrenze fra sistemi portuali vicini, uno dei quali, come quello tarantino, già oggi è al servizio anche dell'area materana.



### 2.3.7 Il ruolo decisivo delle imprese delle due regioni

Alla luce di quanto sin qui evidenziato, si sottolinea che - al di là delle gestioni sperabilmente collaborative delle rispettive governance delle due Autorità di sistema portuale di Bari e di Taranto - dovranno essere soprattutto gli imprenditori della Puglia e della Basilicata e le aziende esterne che vi sono localizzate:

1. ad incrementare nei loro territori i flussi import-export di materie prime e beni finiti, utilizzando sempre di più i trasporti via mare;
2. ad attirare il più possibile sulle banchine pugliesi nuovi traffici di grandi operatori esteri, stimolati ad apprezzare e utilizzare il sistema portuale regionale per sbarcarvi e imbarcarvi in quantità crescenti prodotti, materie prime e semilavorati destinati anche ad altre regioni italiane, a Paesi europei e a mercati nord-africani e del Medio ed Estremo Oriente.

Se non si riuscirà a ‘forzare’ la crescita locale e non si renderanno più attrattive le nostre infrastrutture di movimentazione, raccordandone le varie modalità portuali, stradali e ferroviarie ai corridoi europei che interessano le due regioni confinanti, sarà incombente il rischio di un vistoso sottoutilizzo dell’armatura infrastrutturale esistente e di quella che pure si vorrebbe potenziare.

### 2.3.8 La “cura del ferro” per il trasporto di merci e passeggeri perseguita dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la crescita di movimentazioni in Puglia e Basilicata negli ultimi anni.

Per ridurre in Italia i costi di trasporto di merci e passeggeri e migliorare l’ambiente, la “cura del ferro” rappresenta la strategia più opportuna, perseguita dal Governo non solo con l’**incentivo del ferrobonus** ma anche con i massicci investimenti programmati o in corso da parte di RFI, e alla luce degli orientamenti in tal senso dell’Unione Europea.

La Puglia si sta collocando nel disegno strategico portato innanzi con determinazione dal Governo ed anche le recenti decisioni assunte dall’Assessorato regionale ai trasporti della Regione - riguardanti i contenuti del nuovo contratto di servizio con la stessa società pubblica - sono un passo nella giusta direzione perché tendono a rafforzare le condizioni per incrementare ulteriormente il traffico regionale su ferro di merci e passeggeri, migliorando al contempo la qualità del servizio ad essi erogato.

### 2.3.9 Le merci su ferrovia in Puglia e Basilicata

Ma anche il trasporto merci su ferrovia ha conosciuto nelle due regioni un significativo incremento negli ultimi anni, come documentato dai dati comunicati da RFI.

Da **Bari-Lamasinata**, la principale stazione merci della Puglia - cui afferiscono lo scalo Ferruccio, il raccordo GTS e l'Interporto - la produzione di traffico ha visto aumentare i treni:

dalle **3.010** unità del 2010 alle **3.929** del 2015, con un **aumento del 30%**,

mentre fino ad agosto del 2016 i dati sono restati in linea con quelli dello stesso periodo dell'anno precedente, avendo segnato più di 2.600 treni.

Gli incrementi hanno riguardato sia il traffico diffuso che quello combinato: per il primo le relazioni sono principalmente di tipo nazionale come quelle con Torino Orbassano, Pace del Mela, Pescara Porta Nuova, Foligno, Padova Interporto e Pisa; per il traffico combinato invece, oltre ai collegamenti nazionali, si sono attivati collegamenti di tipo internazionale verso il Nord Europa attraverso il Brennero.

Dal suo terminal ferroviario nel capoluogo pugliese opera da anni in Italia e in Europa la **barese GTS**, fra le maggiori aziende nazionali del comparto.

Anche dalla stazione di Foggia-Incoronata si sviluppano traffici merci.

Nel 2015 sono stati generati **381** treni e nel corso del 2016 si è registrato fino ad agosto un loro incremento del **4%**.

Ad essi vanno aggiunti i convogli che partono da Bari-Lamasinata e si fermano a Incoronata per l'aggancio e lo sgancio di carri. Nel corso del 2015 questa attività ha interessato 579 treni, un volume che nel 2016 si è confermato attestandosi ad agosto a 386 unità.

Partendo dall'area dell'Incoronata opera con volumi crescenti di traffico su ferrovia la **società Lotras**, da tempo ormai fra le aziende più dinamiche dell'imprenditoria locale, che inoltre ha avviato investimenti in una piattaforma di movimentazioni a Villa Selva nel Forlivese.

A Giovinazzo alle porte di Bari opera uno scalo ferroviario intermodale privato ad uso pubblico per trasporti di tipo combinato della **Lugo Terminal** che ha annunciato di voler prolungare sino a Fiorenzuola con tre treni alla settimana la linea già attiva fra Giovinazzo e Lugo.

La novità di maggior rilievo è l'avvio del collegamento fra la città pugliese e il grande Interporto di Verona Quadrante Europa che consentirà alle merci locali di raggiungere qualunque destinazione nel Nord e nell'Est del continente, facendo salire così i beni trasportati da Giovinazzo dalle **100mila a 200mila** tonnellate annue.

Nel Sud della regione, anche la stazione di Brindisi è interessata da traffici di tipo intermodale e diffuso.

Nel 2015 infatti i trasporti su ferro sono stati **917**, distribuiti fra le due tipologie.

Nel 2016 le movimentazioni sono risultate in aumento, avendo segnato ad agosto **613** treni, ovvero **27** unità in più rispetto allo stesso periodo del 2015, anche se con una riduzione del traffico combinato.

Alle porte di Lecce, lo scalo di Surbo ospita solo trasporti di tipo convenzionale e nel corso del 2015 se ne sono registrati **89**, un dato confermato anche quest'anno.

Alla stazione è allacciato il raccordo del Consorzio Asi del capoluogo, cui è collegato con una connessione particolare il grande stabilimento della CNH che costruisce ed esporta macchine movimento terra.

In prossimità di Taranto, infine, insiste la stazione di Bellavista, ubicata sulla linea Bari-Taranto, cui sono allacciati lo stabilimento siderurgico dell'Ilva e tutta l'area industriale, anche se al momento non si registrano livelli di traffico significativi che potranno svilupparsi invece non appena termineranno i lavori in corso sui raccordi ferroviari nel porto, al servizio del suo molo polisetoriale e del 5° sporgente.

Nella vicina Basilicata infine, grazie al massiccio rilancio negli ultimi anni dell'impianto della FCA a San Nicola di Melfi - divenuto la seconda fabbrica d'Italia per numero di addetti diretti, pari a **7.554** unità, cui devono aggiungersene oltre **4.000** nelle fabbriche dell'indotto di 'primo livello' insediate accanto al sito della Fiat - la stazione della cittadina, che è la principale per le merci della regione, ha conosciuto un incremento esponenziale del traffico diffuso. Nel 2015 infatti il trasporto ferroviario su S.Nicola di Melfi ha fatto registrare **1.885** treni, con un ulteriore incremento del **6%** nel 2016, consuntivando sino ad agosto **1.289** convogli, **74** in più rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Nelle due regioni, accanto agli operatori privati prima ricordati, opera anche - con flotte operative di notevoli dimensioni e servizi diversificati - **Trenitalia Cargo** del Gruppo Ferrovie dello Stato.

### **2.3.10 Necessari altri interventi sulle infrastrutture ferroviarie**

I dati riportati evidenziano - grazie alla crescente diffusione della 'cura del ferro' perseguita dal Ministero - i risultati già raggiunti nel trasporto ferroviario delle merci da Puglia e Basilicata che, tuttavia, potranno essere ulteriormente migliorati non appena saranno ultimati gli interventi che RFI è impegnata a realizzare per l'adeguamento delle linee e di alcune stazioni al servizio degli impianti terminali, secondo gli standard dei corridoi Europei.

Sono interventi di varia natura, sia sulla linea adriatica e sia per la velocizzazione ed elettrificazione della Potenza-Foggia sulla cui stazione - confermandone così il ruolo strategico per le due regioni - transitano anche i convogli generati dalle industrie ubicate nei vasti agglomerati di Potenza, Tito e San Nicola di Melfi.

Per quel che riguarda invece gli interventi programmati da RFI nelle stazioni terminali essi si concentreranno a Taranto, Brindisi, Bari-Lamasinata, nell'area di Foggia e a S.Nicola di Melfi.

### **2.3.11 Il progetto dell'Area logistica integrata di Puglia e Basilicata, una chance di sviluppo fra Europa e Mediterraneo.- Necessari altri interventi sulle infrastrutture ferroviarie**

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

Il progetto dell'ALI porta i suoi estensori dall'incontro di oggi a confrontarsi con Istituzioni e operatori economici dei territori pugliesi e lucani e con aziende nazionali ed estere operanti nel comparto della logistica e dei trasporti su gomma e ferro.

Nell'ambito del disegno strategico infrastrutturale e multimodale che si realizzerà con questo progetto, bisognerà migliorare i collegamenti fra i nodi ferroviari, gli scali portuali, l'Interporto di Bari, le piattaforme logistiche e i vari cluster manifatturieri delle due regioni, avendo peraltro ben presente che per evidenti preesistenze geografiche e infrastrutturali esse potrebbero essere chiamate a rappresentare una delle cerniere forti dei collegamenti fra Europa e Mediterraneo.

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

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

## 2.4 La dotazione infrastrutturale esistente

### 2.4.1 Il sistema stradale

Un sistema produttivo come quello italiano, basato sui distretti industriali e sulla piccola e media impresa diffusa sul territorio, tende ad esprimere una domanda di mobilità delle merci incentrata prevalentemente su distanze medio-brevi, per le quali la modalità stradale non ha praticamente alternative. Un sistema così strutturato necessita, per poter funzionare, di una rete viaria in grado di connettere le diverse imprese tra loro, con i centri distributivi e di consumo disseminati sul territorio e con i *gateway* ferroviari e portuali di connessione coi mercati esteri.

Se ad una struttura industriale così congegnata si aggiunge l'esigenza di una distribuzione puntate ed affidabile, si comprende come mai in Italia, soprattutto sulle distanze medio-brevi, il trasporto sia appannaggio della modalità stradale che risulta più flessibile, affidabile e meno costosa rispetto a quella ferroviaria.

Ne consegue che la rete stradale e autostradale ha un'importanza rilevante nei processi di gerarchizzazione del territorio, orientando in modo decisivo le scelte localizzative delle imprese di logistica e trasporti che tendono ad ubicare i loro magazzini lungo i principali assi stradali in prossimità dei luoghi di produzione/consumo. Inoltre la rete stradale è l'anello di relazione imprescindibile tra terminali ferroviari, o portuali ed i territori limitrofi.

Tab. 8 - La rete stradale del Mezzogiorno



Fonte: [viamichelin.it](http://viamichelin.it)

La rete viaria del Sud Italia ha una lunghezza di circa 38.600 km, di cui 1.079 km di autostrade, 19.920 di strade statali e 32.345 km di strade regionali e provinciali, su cui circolano 9.2 milioni di veicoli, il 19% del parco circolante italiano.

Se la dotazione garantisce, in termini di km di strade per numero di abitanti e per chilometro quadrato, livelli non difforni da quelli medi italiani, basta osservare la cartina per notare come lo sviluppo infrastrutturale di migliore qualità (autostradale, ma come si vedrà più avanti, anche ferroviario) sia concentrato lungo le due linee di costa, caratterizzate dalla presenza, rispettivamente delle autostrade: A1 Milano, Roma, Napoli che trova la sua naturale continuazione sulla A3 Salerno – Reggio Calabria; A14 Bologna, Bari, che si dirama poi verso Taranto e verso Lecce (E 55).

Entrambe le autostrade, in molti tratti a tre corsie per senso di marcia, assicurano collegamenti veloci tra le regioni del Sud e quelle del Centro-Nord e tuttora rappresentano il principale asse strategico di collegamento fra le due aree del Paese.

La particolare orografia della Penisola, tagliata in due dagli Appennini, ha contribuito a disegnare tale assetto infrastrutturale. rendendo relativamente più difficili le connessioni trasversali e determinando nel tempo anche una sorta di cesura tra le due fasce costiere del Paese.

Nel Mezzogiorno, l'unico asse Est-Ovest di qualità è rappresentato dall'autostrada A16, che da Napoli porta a Canosa di Puglia, dove s'innesta sulla A14 Bologna–Bari-Taranto.

La cesura tra Est ed Ovest è invece presente nel territorio della Basilicata, ove manca un asse di collegamento trasversale che favorisca le connessioni tra Campania, Calabria e Puglia attraversando il materano.

Ancora in corso l'ammodernamento infrastrutturale della SS 106 Ionica (strada europea E90), una strada a forte traffico e con i più elevati livelli d'incidentalità in Italia, che garantisce i collegamenti costieri tra Calabria, Basilicata e Puglia per un totale di 491 Km.

Tab. 9 - Caratteristiche della dotazione stradale per regione, 2013

Tipologia di strada	Campania	Puglia	Basilicata	Calabria	Totale	Italia
Strade statali (km) (a)	1.313	1.510	1.027	1.349	5.199	19.920
Regionali e provinciali (km)	9.107	9.136	4.854	9.265	32.362	154.94
Autostrade (km)	442	313	29	295	1.079	6.751
Km strade statali x 10.000 ab.	2,2	3,7	17,9	6,8	4,2	3,3
Km regionali/provinciali x 10.000 ab	15,5	22,3	83,9	46,8	25,9	25,5
Km autostrade x 10.000 ab.	0,8	0,8	0,5	1,5	0,9	1,1
Km strade statali x 100 kmq	9,6	7,7	10,2	8,9	8,9	6,6
Km regionali/provinciali x 100	67,0	47,2	48,6	61,4	55,3	51,4
Km autostrade x 100 kmq	3,3	1,6	0,3	2,0	1,8	2,2

a) Oggi denominate "strade d'interesse nazionale"  
Fonte Conto nazionale dei trasporti

### **2.4.2 Il sistema ferroviario**

In modo simile a quanto accade per la rete stradale, gli assi d'instradamento ferroviario verso il Centro-Nord corrono lungo i 2 corridoi ferroviari tirrenico ed adriatico.

Dal lato tirrenico, partendo dal porto di Gioia Tauro, l'itinerario si svolge lungo la direttrice Gioia Tauro-Caserta/Marcianise-Roma. Dal lato adriatico, partendo dal porto di Taranto, la linea continua in direzione di Bari ed Ancona, fino a Bologna.

La direttrice che al momento si presta maggiormente al traffico merci è quella adriatica, la cui codifica di linea, dopo i lavori di potenziamento condotti negli ultimi anni, non presenta grandi limitazioni, permettendo il transito anche di container High Cube (h=2.896 mm) e di semirimorchi fino a 4 m di altezza su carri standard. Inoltre, ha un peso assiale ammesso D4 (22,5 t/asse), il massimo consentito sulla rete ferroviaria italiana. Da ricordare però che la linea adriatica tra Lesina e Termoli è ancora a binario unico, nonostante il suo raddoppio sia una priorità ormai da molti anni. Altre tratte a binario unico sono sulla linea Bari-Taranto.

La direttrice tirrenica invece presenta vincoli di sagoma in diversi punti, come ad esempio sulla tratta La Spezia-Genova o Firenze-Bologna entrambi con sagoma ammessa P/C22, e lungo varie tratte a Sud di Napoli verso la Calabria. Ad esempio da Salerno a Paola (CS) la sagoma ammissibile è la P/C32, che permette il passaggio dei normali container, ma non di quelli High Cube (HC) su carri ordinari (occorrono quelli ribassati) e di semirimorchi con altezza pari a 4 m.

Inoltre la direttrice ha un'ulteriore criticità nel nodo di Roma, la cui soluzione è affidata all'insieme di lavori che stanno ridisegnando l'assetto dell'Infrastruttura ferroviaria della città e della sua area metropolitana. Tali limitazioni non impediscono comunque il passaggio di treni container provenienti dai porti campani di Napoli e Salerno.

Per quanto riguarda l'asse trasversale, la linea principale è quella che da Bari incrocia la Roma-Napoli a Caserta e si dirige verso Foggia, i cui standard per il trasporto combinato non sono molto alti: profilo ammesso P/C22 e massa per asse C3. Per il trasporto merci da/per il porto di Gioia Tauro assumono importanza anche le tratte che da Paola (CS) portano verso Sibari (CS), e da qui si innestano sulla linea ionica verso Metaponto, Taranto e Bari.

Questa tratta (Paola-Sibari) ha grande importanza per il porto di Gioia Tauro, in quanto permette l'immissione sulla direttrice adriatica, che, come descritto in precedenza, ha minori limitazioni strutturali. La tratta pur essendo a binario singolo, dispone di una sagoma ammissibile P/C45, permettendo il passaggio anche dei container HC.

L'altra linea di attraversamento è la Battipaglia-Potenza-Metaponto, allo stato attuale l'unica linea di livello che attraversa la Basilicata, e che potrebbe rivestire una certa importanza per il porto di Taranto. La linea però necessita d'importanti lavori di adeguamento del tracciato, i cui studi di fattibilità sono già stati eseguiti. L'esecuzione dei lavori è però condizionata dalla disponibilità effettiva dei fondi. Verosimilmente l'adeguamento di questa linea avverrà, se avverrà, nel medio lungo periodo.

Tab. 10 - Potenziamento della codifica delle linee per il trasporto merci al 2017



CODIFICA LINEA	TIPI DI CARRO	LARGHEZZA MASSIMA	ALTEZZA MASSIMA	TIPI DI TRASPORTO	
P/C 80	Poche	2500 mm	4100 mm	AUTOSTRADA VIAGGIANTE	
P/C 60	Poche	2500 mm	3900 mm	AUTOSTRADA VIAGGIANTE	con carro Modalchr
P/C 50	Poche	2500 mm	3800 mm		con carro Modalchr
P/C 45	Poche	2500 mm	3750 mm	High Cube	
P/C 32	Poche	2500 mm	3620 mm	Casse mobili - Semirimorchi	
P/C 30	Poche	2500 mm	3600 mm	Container	
P/C 25	Poche	2500 mm	3550 mm	Container	
P/C 21	Poche	2500 mm	3520 mm	Container	

N.B. P/C indica il sistema di codifica delle linee che determina la sagoma ammissibile al transito  
Fonte: RFI (Piano Industriale 2014-2017)



Il reticolo del trasporto merci su ferro che interessa le regioni di Puglia e Basilicata è formato da diversi impianti terminali diversificati per tipologia di trasporto e modalità di gestione. L'asse portante di tutti i trasporti è costituito dalla Diretrice Adriatica che è in grado di mettere in comunicazione le Regioni con le località del Nord Italia ed Europa, non a caso molti di questi impianti terminali sono ubicati lungo la direttrice stessa o sua prosecuzione, il resto è costituito da impianti a servizio di grossi insediamenti industriali come S. Nicola di Melfi che è collegato alla Diretrice Adriatica tramite la linea Foggia – Potenza. La Diretrice Adriatica è caratterizzata da un modulo di 570m, peso assiale di categoria D4 (22.5 t\*asse) e codifica per il trasporto combinato PC 45 in tutta la parte a sud di Pescara e PC 80 da Pescara fino a Bologna.

Gli impianti ferroviari del reticolo in territorio Pugliese sono:

- Incoronata
- Giovinazzo
- Bari Lamasinata
- Brindisi
- Surbo
- Bellavista

quelli in territorio lucano sono:

- S. Nicola di Melfi;
- Casal Sabini (raccordo tecnico a servizio dello stabilimento di Jesce).



### Incoronata

Dalla stazione di Incoronata si sviluppano traffici merci su ferro di tipo convenzionale e combinato. Nel 2015 sono stati generati 381 treni e nel corso del 2016 si è osservato un incremento del 4% fino ad agosto con un totale di 190 treni. A questi valori vanno aggiunti i treni che sono generati da Bari Lamasinata e che si fermano a Incoronata per l'aggancio e lo sgancio di carri. Nel corso del 2015 questa attività ha interessato 579 treni, volume che nel 2016 si conferma, attestandosi ad agosto 2016 a 386 treni. La quota del traffico combinato è del 30 % per i traffici strettamente generati da Incoronata, mentre la quota sale al 70 % per quelli generati da Bari Lamasinata e lavorati ad Incoronata. Le relazioni che interessano il traffico convenzionale sono essenzialmente Padova Interporto e Faenza, invece il traffico combinato fa riferimento a Tarvisio e Brennero per i traffici internazionali e Milano Smistamento e Bologna S. Donato per quelli nazionali.

La dotazione infrastrutturale è costituita da una stazione a tre binari di cui solo uno atto agli arrivi e partenze per il traffico merci e dotato una capacità di 650 m. Detto binario è allacciato ai binari di presa e consegna dell'ASI di Foggia su cui al momento opera un unico operatore logistico. Detto operatore è anche il gestore comprensoriale unico del fascio ASI ed è allacciato ai binari di presa e consegna con il proprio impianto terminale.

### Giovinazzo

Il traffico che interessa la stazione di Giovinazzo è prettamente di tipo combinato, nel 2015 sono stati registrati 137 trasporti, il trend 2016 risulta in calo del 30% essendosi verificati fino ad agosto solo 57 trasporti rispetto agli 85 del 2015. Si fa presente comunque che a partire da Settembre 2016 da Giovinazzo sono partiti dei nuovi traffici che impegnano l'impianto con una coppia al Giorno. Le relazioni storiche con Lugo e Brescia Scalo vengono sostituite con quelle di Verona Quadrante Europa e Fiorenzuola.

Dal punto di vista infrastrutturale la stazione è costituita da 4 binari di cui uno, della lunghezza di 585m, è adibito all'arrivo e alla partenza dei treni. Lo stesso è allacciato al raccordo particolare nel quale avviene la terminalizzazione dei treni.

### Bari Lamasinata

La stazione di Bari Lamasinata è la principale stazione merci della Puglia. Le relazioni di traffico che interessano la stazione di Bari Lamasinata sono per il 65% combinato e per il 35% di tipo diffuso. I volumi generati da tali trasporti hanno segnato nel 2015 un totale 3929 treni e fino ad agosto 2016 i dati di produzione restano in linea con quelli dello stesso periodo dell'anno precedente, segnando più di 2600 treni.

È da rilevare che dal 2010 ad oggi i volumi sono progressivamente aumentati fino a raggiungere un incremento totale del 30%, mantenendosi sostanzialmente costante per traffico diffuso a manifestando un fronte incremento per il traffico combinato.

Per il diffuso le relazioni sono principalmente di tipo nazionali quali: Torino Orbassano, Pace del Mela, Pescara Porta Nuova, Foligno, Padova Interporto e Pisa. Diverse caratteristiche hanno invece le relazioni del combinato, che oltre ai collegamenti

nazionali, si caratterizzano per diversi trasporti di tipo internazionale verso il Nord Europa attraverso il Brennero. Tra i collegamenti nazionali si segnalano: Piacenza, Bologna Interporto, Milano Smistamento, S. Ferdinando, Melzo Scalo, Falconara, Bologna S. Donato, Bicocca, Castelguelfo, Padova Interporto.

La stazione di Bari Lamasinata è un impianto costituito da 4 binari di circolazione, della lunghezza massima di 530 m, al quale sono allacciati diversi impianti terminali come Scalo Ferruccio, Interporto Regionale di Puglia, un raccordo terminale di un operatore logistico ed il raccordo ASI alla quale dorsale è allacciato un raccordo tecnico. All'interno dello scalo Ferruccio è presente anche il fascio dei tre binari, attrezzati per il trasporto combinato, e che costituisce lo scalo pubblico di RFI. Nel resto dello scalo si sviluppa convenzionale e ancora combinato. Nell'area dell'interporto viene effettuato essenzialmente traffico combinato. È da evidenziare che al momento, dal punto di vista delle manovre ferroviarie, le aree di IRP e scalo Ferruccio lavorano in sinergia sotto un'unica gestione. Nell'attuale configurazione ed in determinate fasce orarie non è possibile accettare nuovi trasporti per limiti di capacità della stazione di Bari Lamasinata e degli scali.

### Brindisi

La stazione di Brindisi è interessata da traffici di tipo intermodale e diffuso. Nel corso del 2015 i trasporti su ferro sono stati 917 equamente distribuiti tra combinato e diffuso. Nel 2016 il traffico risulta in aumento, segnando ad Agosto 2016, 613 treni, 27 in più rispetto allo stesso periodo del 2015 ma con una riduzione del traffico combinato che si attesta ad una quota del 45 %.

Le relazioni del combinato avvengono con Falconara, Milano Smistamento, Polesella e Castelguelfo mentre il diffuso fa riferimento a Rovigo, Domegliara, Ravenna e Villa S. Giovanni.

La stazione di Brindisi è una stazione ad otto binari di cui tre destinati al traffico merci della lunghezza di 550m e destinati anche ad attività di presa e consegna. Alla stazione è allacciato lo scalo Intermodale compreso nel reticolo degli scali pubblici Nazionali ed il raccordo ASI di Brindisi da cui si diramano diversi raccordi particolari afferenti a stabilimenti del settore petrolchimico.

### Surbo

Nella stazione di Surbo si effettuano trasporti solo di tipo convenzionale. Nel corso del 2015 se ne registrano 89 e nel 2016 si confermano gli stessi volumi dell'anno precedente. Tutti i collegamenti avvengono con Fiorenzuola.

Il terzo binario di stazione è utilizzato per gli arrivi e le partenze dei treni ed ha una capacità che supera i 650 m. Alla stazione è allacciato il raccordo ASI di Lecce al quale fa capo una fabbrica che produce macchine agricole tramite un raccordo particolare.

### Bellavista

La stazione di Bellavista ubicata sulla linea Bari – Taranto ed al quale sono allacciati lo stabilimento siderurgico di Taranto e tutta l'area industriale non presenta al momento livelli di traffico significativi. Nel corso del 2015 si registrano 28 treni di traffico diffuso di tipo occasionale.

### S. Nicola di Melfi

La stazione di S. Nicola di Melfi è la principale stazione Merci della Basilicata ed ha visto negli ultimi anni un incremento esponenziale del traffico diffuso, a causa della forte ripresa della produzione industriale di una nota industria automobilistica Italiana. Nel corso del 2015 il trasporto ferroviario su S. Nicola di Melfi ha fatto registrare 1885 treni, con un andamento ancora in crescita del 6% nel corso del 2016, registrando ad Agosto 1289 treni 74 in più rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Le relazioni di traffico sono con Domodossola (Domo II), Torino Orbassano, Verona Quadrante Europa, Lonato, S. Zeno, Civitavecchia, Maddaloni (Marcianise). L'assetto infrastrutturale è costituito da una stazione di tre binari di cui due della lunghezza di 600 m sono destinati al traffico merci. All'impianto sono allacciati il raccordo ASI che serve lo stabilimento industriale ed un raccordo particolare impegnato sempre nell'indotto automobilistico.

### Casal Sabini

Sulla linea Rocchetta S.A.L – Gioia del Colle nella stazione di Casal Sabini è allacciato il raccordo ASI di Matera che serve uno stabilimento impegnato nella manutenzione delle carrozze ferroviarie, tramite una dorsale di 6 km in territorio Lucano e un raccordo tecnico. Nel 2015 la produzione è stata di 30 treni. Detti valori si osservano nel 2016.

## **2.4.3 Il sistema dell'intermodalità ferroviaria**

Con trasporto combinato s'intende lo scambio modale strada-rotaia, strada-mare ed il riposizionamento a mezzo ferrovia dei container caricati/scaricati nei terminali portuali, e nel quale la parte maggiore del viaggio avviene con mezzi diversi da quelli stradali che si limitano alla fase di terminalizzazione, ossia del trasporto dell'unità di carico dal terminal ferroviario a destino e viceversa.

Il combinato terrestre si avvale come noto di unità di carico (UdC) quali: casse mobili (swap *body*), semirimorchi e container, che vengono trasbordate dai mezzi stradali a quelli ferroviari o marittimi. Il combinato si distingue poi tra "non-accompagnato", nel quale è caricato sul treno solo il semirimorchio e "accompagnato" o "autostrada-viaggiante", nel quale l'autista e il suo mezzo, motrice compresa, viaggiano sul treno. Poiché la prima

soluzione tende a costare significativamente meno della seconda, c'è una forte tendenza da parte dei *policy-maker* del settore a perseguire politiche atte a favorire l'adozione di soluzioni basate sul "non accompagnato".

Il trasporto combinato riveste una particolare importanza soprattutto in quanto contribuisce a ridurre l'impatto ambientale delle emissioni dei veicoli commerciali e a diminuire la congestione e l'incidentalità lungo gli assi stradali. In Italia, questa modalità di trasporto si è particolarmente sviluppata sulle relazioni internazionali con i paesi europei, in quanto l'attraversamento delle Alpi pone grandi problemi, non solo di congestione dei valichi, ma anche di natura ambientale, cui i Governi dei paesi confinanti, Svizzera e Austria, hanno risposto con misure fortemente restrittive.

Non è un caso pertanto che il nostro Paese sia il principale utilizzatore del combinato. Ciò vale, però, sulle relazioni internazionali, su quelle interne l'utilizzo della ferrovia è estremamente limitato. La ragione risiede nel fatto che il concorrente diretto del trasporto su ferro è quello su strada, i cui noli rappresentano il parametro di confronto del combinato.

D'altra parte, il tutto-strada ben si presta sia a molte tipologie merceologiche che hanno tempi di ordine/consegna estremamente brevi (es. ortofrutta), sia alla struttura stessa della manifattura italiana fatta di PMI disperse sul territorio e con lotti di consegna di piccole dimensioni.

L'attività di organizzazione del traffico combinato è appannaggio di operatori ferroviari il cui compito è quello di *acquistare capacità di trazione e rivendere capacità di trasporto*. Il rischio imprenditoriale risiede nell'organizzare i treni e nel cercare poi di rivendere gli slot disponibili sul mercato, sperando che il *load factor* raggiunto, ossia la percentuale di saturazione delle potenzialità di carico del treno, sia tale da coprire i costi sostenuti.

L'attività viene svolta nei terminali intermodali, sia interni a strutture di tipo interportuale, sia ad esse esterne. Nel Mezzogiorno sono presenti, oltre a 3 Terminal interni ai sedimi portuali, 5 terminali ferroviari destinati al traffico intermodale: 1) Interporto di Marcianise-Maddaloni (CE); 2) Interporto Campano di Nola (NA); 3) Terminal di Bari-Ferruccio nei pressi dell'Interporto Regionale della Puglia; 4) Terminal di Foggia-Incoronata gestito da Lotras nella zona industriale della città; 5) Terminal di Brindisi.

Un'osservazione sulla rete degli interporti, che potrebbero svolgere un ruolo importante nella crescita del traffico intermodale generato dal tessuto industriale/distributivo locale e dai porti del Mezzogiorno. L'impressione è che fino ad ora si siano mossi seguendo una strategia diretta soprattutto allo sviluppo delle attività di carattere immobiliare, realizzando nuovi magazzini da affittare o vendere. È meno chiaro, invece, il disegno strategico relativo allo sviluppo dei servizi intermodali, che dovrebbero costituire la ragione principale della realizzazione di un interporto, secondo la sua stessa legge istitutiva.

A tal riguardo già nel 2009, ai primi segni della crisi attuale, il Censis s'interrogava sul ruolo degli interporti nel Mezzogiorno: *"Indubbiamente al Meridione non serve il proliferare di piattaforme/logistiche di grandi dimensioni, che rischierebbero di divenire nuove 'cattedrali nel deserto' che andrebbero ad aggiungersi alla lunga lista di quelle già esistenti ..... ed ancora: " ... gli interporti, per loro natura, pongono ulteriori delicate questioni. Si inseriscono infatti in un complesso dibattito tra infrastrutture e sviluppo che*

*sembra non trovare ancora soluzione: è la carenza di infrastrutture che frena lo sviluppo del Sud, oppure è la mancanza di un solido tessuto produttivo a rendere quasi superflua la loro realizzazione?"*

Oggi, dopo quasi 6 anni di crisi, si conferma ulteriormente la risposta che il Censis dava nel rapporto citato. E cioè che mentre nel Nord la soluzione interportuale risponde ad un'esigenza di razionalizzazione di un sistema di trasporto delle merci altamente congestionato, nel Mezzogiorno essa rappresenta una soluzione utile solo là dove già esistano condizioni sufficienti di domanda tali da giustificare lo sviluppo di servizi intermodali.

In tutti gli altri casi si rischia di costruire "magazzini-cattedrali-nel-deserto" o "binari-coperti-d'erba", immagini già viste in diversi contesti meridionali e che non ne aiutano la ripresa economica e lo sviluppo di lungo periodo. Il potenziamento di quelli esistenti, a Nola e Marcianise in Campania ed a Bari in Puglia e non la creazione/realizzazione di nuovi rappresenta la necessaria soluzione che consente di dotarsi di poche infrastrutture da cui far arrivare/partire quei servizi intermodali a supporto delle esportazioni verso l'Europa che possono servire realmente a rafforzare la ripresa economica delle imprese manifatturiere meridionali.

Nonostante tali indubbe difficoltà presenti nella realizzazione di servizi di trasporto su ferro di lunga percorrenza lungo le direttrici Nord - Sud Adriatiche e Tirreniche, sono presenti nel Mezzogiorno alcune interessanti realtà imprenditoriali private specializzate nel trasporto combinato ed intermodale di carichi marittimi e terrestri, che pur in un contesto territoriale caratterizzato da diverse difficoltà di carattere infrastrutturale ed organizzativo, offrono servizi competitivi con il tutto strada, quali la G.T.S. di Bari, Lotras di Foggia e ISC di Nola.

Tab. 11 - Localizzazione dei terminali intermodali terrestri e portuali nel Sud Italia



Complessivamente, i terminal citati garantiscono più di 60 collegamenti settimanali andata/ritorno con i principali scali ferroviari del Nord Italia: Milano Segrate. Milano Smistamento, Melzo (MI ), Interporto di Verona, Interporto di Bologna e Terminal Intermodale di Piacenza.

Da notare come ognuno di questi ultimi terminal abbia anche importanti funzioni di *gateway*, potendo rilanciare le unità di carico verso varie destinazioni del Centro-Nord Europa, collegate da un articolato sistema di servizi (più di 500 treni/settimana andata/ritorno).

Tab. 12 - Principali terminali intermodali, caratteristiche tecniche e servizi, 2015

Localizzazione	Gestore	Superficie (mq)	n. binari lunghezza (m)	
Bari Ferruccio	Terminali Italia	50.000	10 da 550/750 m	
Terminal Brindisi	Terminali Italia	24.000	2 binari, tot=1.200 m	
Interporto di Nola	Terminali Italia-FS logistica	205.000	6 binari da di 750 m	
Interporto di Marcianise	Terminali Italia	225.000	19 binari da 650 m	
Terminal Foggia-Incoronata	Lotras	100.000	9 binari	

Da	A	n° treni/sett. A/R	Giorno di resa	Operatore
Bari Ferruccio	Milano Smistamento	3	A-B	ISC
Bari Ferruccio	Piacenza	6	A-B	GTS
Bari Ferruccio	Gioia Tauro	2	A-B	GTS
Bari Ferruccio	Milano Smistamento	3	A-B	Cemat
Bari Ferruccio	Milano Segrate	3	A-B	Lotras
Bari Ferruccio	Melzo (MI)	3	A-B	Five Intermodal
Bari Ferruccio	Catania	3	A-B	Lotras
Bari Ferruccio	Villach (AT)	2	A-B	Lotras
Bari Ferruccio	Hall in Tirol (AT)	3	A-B	Lotras
Bari Ferruccio	Villa Selva	3	A-B	Lotras
Interporto di Marcianise	Milano Smistamento	5	A-B	Cemat
Interporto di Marcianise	Piacenza	6	A-B	GTS
Interporto di Nola	Interporto Verona Q.E.	3	A-B	GTS
Interporto di Nola	Milano Segrate	6	A-B	ISC
Interporto di Nola	Interporto Bologna	3	A-B	ISC
Interporto di Nola	Napoli Porto	3	A-B	ISC
Terminal di Brindisi	Milano Segrate	3	A-B	Gruppo Bonatesta

Fonte: C.Log Centro sulla Ricerca sulla Logistica a- Università Carlo Cattaneo-LIUC

#### 2.4.4 Il sistema aeroportuale

Nel 2014 è stato elaborato il Piano nazionale degli aeroporti, che cerca di definire *un quadro programmatico per lo sviluppo globale di un comparto fondamentale per la crescita economica, occupazionale e sociale del Paese, in un'ottica di efficientamento e razionalizzazione della spesa*. Scopo principale del piano è la definizione di una strategia di selezione degli scali, che superi la polverizzazione localistica attuale e permetta un utilizzo più efficiente delle infrastrutture esistenti e delle risorse finanziarie disponibili.

Il Piano, pur ricevendo critiche da vari commentatori, ha il grande pregio di introdurre il principio della sostenibilità economico-finanziaria. Un aeroporto può essere infatti considerato d'interesse nazionale, e ricevere risorse pubbliche, solo se è in grado di raggiungere in un breve volgere di tempo *adeguati indici di solvibilità patrimoniale*. Si cerca in questo modo di superare l'annosa questione del proliferare di scali aeroportuali, uno a poca distanza dall'altro, con bacini di traffico assolutamente insufficienti a garantire una gestione sana sotto il profilo economico e di conseguenza generatori di sprechi di risorse pubbliche.

Il Piano individua 10 bacini di traffico, tra cui quelli della Campania, del Mediterraneo Adriatico e della Calabria, con una rete di 38 aeroporti d'interesse nazionale, di cui tre *gate* intercontinentali (Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Venezia) e 12 di particolare rilevanza strategica. Per quanto riguarda il Mezzogiorno, gli aeroporti che rivestono una particolare rilevanza strategica sono quelli di Napoli, Bari e Lamezia Terme. a cui si aggiungono quelli d'interesse nazionale: Salerno, Brindisi, Taranto, Reggio Calabria, Crotone.

Se questo è l'elenco ufficiale. il mercato ha già da tempo stabilito una gerarchia tra i vari sedimi configurando un sistema aeroportuale del Mezzogiorno articolato su 5 scali principali: Napoli, Bari, Lamezia Terme, Brindisi, Reggio Calabria (522mila passeggeri) che insieme movimentano 14.7 milioni di passeggeri, il 10% circa del traffico complessivo italiano, che a sua volta si concentra per il 50% nei 4 aeroporti di Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Milano Linate e Bergamo Orio al Serio.

Tab. 13 - Traffico aereo passeggeri nei primi 20 aeroporti italiani, 2014

N.	Aeroporto	n. pax	%
1	Roma FCO	38.506.908	25,6%
2	Milano MPX	18.851.238	12,5%
3	Milano LIN	9.031.855	6,0%
4	Bergamo	8.774.256	5,8%
5	Venezia	8.475.188	5,6%
6	Catania	7.304.012	4,9%
7	Bologna	6.580.481	4,4%
8	Napoli	5.960.035	4,0%
9	Roma CIA	5.018.289	3,3%
10	Pisa	4.683.811	3,1%
11	Palermo	4.569.550	3,0%
12	Bari	3.677.160	2,4%



13	Cagliari	3.639.631	2,4%
14	Torino	3.431.986	2,3%
15	Verona	2.775.616	1,8%
16	Lamezia T.	2.411.486	1,6%
17	Firenze	2.251.994	1,5%
18	Treviso	2.248.254	1,5%
19	Brindisi	2.163.742	1,4%
20	Olbia	2.127.718	1,4%
	Altri aeroporti	8.022.255	5,3%
	<b>TOTALI</b>	<b>150.505.465</b>	<b>100,0%</b>

Fonte: Assoport

Tab. 14 - I principali aeroporti del Meridione



L'altro importante segmento del traffico aereo è quello delle merci. A livello internazionale la quota di merci in quantità trasportata via aereo è modesta rispetto a quella via mare. Se infatti nel 2013 è stato stimato un traffico marittimo intorno a 9,5 miliardi di tonnellate, quello aereo non ha superato i 42 milioni di tonnellate.

Diversa è invece la ripartizione percentuale in valore. In questo caso la quota del cargo aereo è stimata intorno al 35% del totale. Il motivo di ciò è semplice: la modalità aerea è molto più costosa rispetto a quella navale, ne consegue che essa è utilizzata per il trasporto di merci di più alto valore aggiunto (es. prodotti *high tec*, componentistica, prodotti moda, ecc.), o per merceologie di pregio fortemente deperibili (es. prodotti agricoli freschi, pesce, prodotti floreali).

In ragione delle sue esigenze logistiche che richiedono standard elevati di efficienza, infrastrutture e personale specializzato (magazzini, *handling agent*, spedizionieri aerei, ecc.). Il traffico cargo tende a concentrarsi in pochi *hub*, dov'è possibile raggiungere quelle economie di scala indispensabili per poter operare con successo sul mercato. Inoltre va considerato che circa la metà del traffico merci vola nelle stive degli aerei passeggeri.

Per questo insieme di ragioni il cargo aereo si concentra in alcuni siti che sono anche i principali aeroporti passeggeri dei rispettivi paesi, mentre non esistono aeroporti destinati al solo trasporto merci.

In Italia, similmente a quanto accade a livello mondiale, il traffico cargo si concentra nei maggiori aeroporti passeggeri: Milano Malpensa e Roma Fiumicino rappresentano il 64% del traffico cargo totale. Se ad essi aggiungiamo Bergamo Orio al Serio si raggiunge il 77.3% del totale. Per quanto riguarda gli aeroporti del Sud. Il maggiore è Napoli, seguito da Bari e Lamezia Terme, con livelli di traffico merci che, sommati fra di loro, risultano pari ad 1/35mo di quello di Milano.

Tab. 15 - Italia: i primi 20 aeroporti per traffico cargo, 2014

N.	Aeroporto	Tonnellate	%
1	Milano MPX	469.657	49,3%
2	Roma FCO	143.088	15,0%
3	Bergamo	123.206	12,9%
4	Venezia	44.426	4,7%
5	Bologna	41.789	4,4%
6	Brescia	40.573	4,3%
7	Milano LIN	17.458	1,8%
8	Roma CIA	15.668	1,6%
9	Napoli	9.950	1,0%
10	Pisa	8.210	0,9%
11	Torino	7.037	0,7%
12	Ancona	6.990	0,7%
13	Catania	6.206	0,7%
14	Verona	4.578	0,5%
15	Genova	3.483	0,4%
16	Cagliari	2.994	0,3%
17	Bari	2.061	0,2%
18	Palermo	1.507	0,2%
19	Lamezia T.	1.460	0,2%
20	Trieste	453	0,0%
	Altri aeroporti	1.288	0,1%
	<b>TOTALI</b>	<b>952.082</b>	<b>100,0%</b>

Fonte: Assoaeroporti

### 2.4.5 Il sistema portuale

Una parte importante delle importazioni ed esportazioni del nostro Paese si avvale della modalità marittima. I porti hanno di conseguenza un'importanza fondamentale nell'economia italiana, rappresentando l'anello di connessione con i mercati mondiali.

Ogni porto ha un suo ruolo particolare in funzione del mercato servito, a sua volta definibile in base alla peculiarità:

- dei servizi portuali richiesti da ogni singola categoria merceologica, spesso non fungibili tra loro. Esempio, i magazzini di stoccaggio delle rinfuse solide non possono essere utilizzati per quelle liquide, o per immagazzinare ortofrutta. Si individuano in questo modo specializzazioni diverse e di conseguenza mercati portuali diversi;
- dei servizi di trasporto e movimentazione richiesti. Ad esempio, l'organizzazione di piazzale e la movimentazione dei container è profondamente diversa da quella dei semirimorchi in un piazzale Ro-Ro;
- della posizione geografica, che definisce i porti rispetto agli hinterland terrestri, individuabili in base alla distanza, alla bontà delle connessioni terrestri e quindi al tempo di percorrenza delle tratte, all'efficienza dei servizi portuali che influenzano i tempi di sbarco/imbarco delle merci, ecc.

Anche i porti cosiddetti minori possono avere rilevanza in ragione della loro specializzazione in una determinata filiera merceologica, significativa per le attività economiche del loro hinterland immediato.

Per quanto riguarda il Mezzogiorno, una delle maggiori risorse infrastrutturali è rappresentata dal suo sistema portuale, articolato in porti:

- con funzione quasi esclusiva di transhipment, quali Gioia Tauro, Taranto e Cagliari;
- commerciali con hinterland regionale, serviti, oltre che da feeder, anche da servizi diretti, come Napoli e Salerno;
- commerciali specializzati soprattutto in servizi Ro-Ro passeggeri e merci, quali Bari e Brindisi;
- commerciali a servizio di particolari filiere locali, quali Barletta, Molfetta e Monopoli.

I grandi porti, quali Napoli, Salerno, Bari e Brindisi, oltre a quelle citate, svolgono un insieme di altre attività, quali ad esempio la gestione delle rinfuse solide e liquide, il *general cargo*, le crociere, la pesca, ecc.

In termini quantitativi, i porti considerati movimentano:

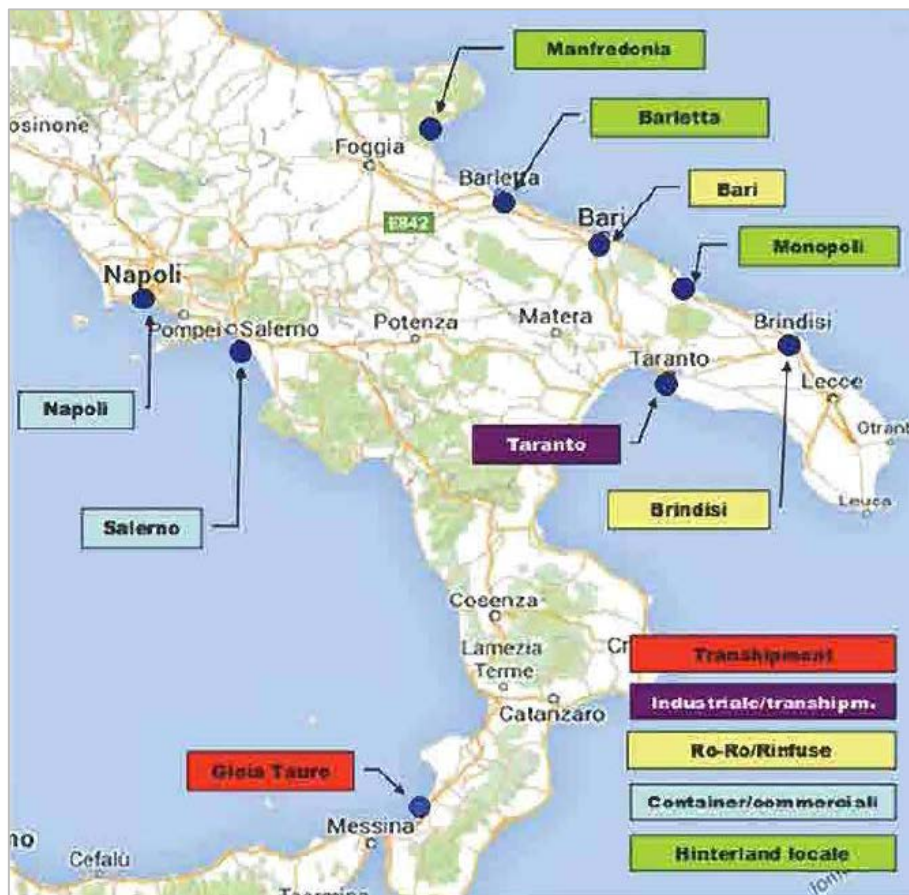
- il 50% del volume totale in tonnellate del traffico portuale italiano, grazie alle rinfuse di Taranto, collegate all'attività industriale dell'ILVA e al traffico container di Gioia Tauro, Salerno e Napoli;
- il 28% circa del traffico contenitori in Teu;
- il 19% del traffico passeggeri, concentrato soprattutto nei porti di Napoli e Bari.

Tab. 16 - Traffico nei porti del Mezzogiorno (tonnellate), 2014

Porto	Rinf. liquide	Rinf. solide	Merci varie				TOTALE	n. Teu	n.pax
			in container	Ro-Ro	Altro	Totale			
Bari		1.958.525	317.223	2.397.404	3.971	2.718.598	4.677.123	35.932	1.686.403
Barletta	299.098	579.143		166	13.437	13.603	891.844		
Brindisi	2.583.328	5.563.875	511.582	2.178.466	35.950	2.725.998	10.873.201	407	492.447
Gioia Tauro	630.000	65.448	31.455.776	127.493		31.583.269	32.278.717	2.969.802	
Monopoli	221.835	206.297				-	428.132		330
Napoli	4.671.986	5.341.497	4.615.412	5.495.654		10.111.066	20.124.549	431.682	7.191.385
Salerno		131.421	4.109.763	6.994.620	975.854	12.080.237	12.211.658	320.044	675.178
Taranto	4.137.916	16.039.678	1.700.706		5.976.766	7.677.472	27.855.066	148.519	582
<b>Totale (A)</b>	<b>12.544.163</b>	<b>27.927.359</b>	<b>42.393.239</b>	<b>14.796.399</b>	<b>7.002.007</b>	<b>64.191.645</b>	<b>104.663.167</b>	<b>3.870.454</b>	<b>8.359.922</b>
<b>ITALIA (B)</b>	<b>170.651.538</b>	<b>73.017.840</b>	<b>108.694.174</b>	<b>84.348.977</b>	<b>24.171.015</b>	<b>128.369.687</b>	<b>208.434.490</b>	<b>10.221.127</b>	<b>43.937.653</b>
A/B	7,4%	38,2%	39,0%	17,5%	29,0%	50,0%	50,2%	37,9%	19,0%

Fonte: Assoport

Tab. 17 - I porti del Mezzogiorno e loro specializzazione prevalente



### 3 Interventi infrastrutturali pianificati, programmati ed in corso

Di seguito si riportano le tabelle con gli elenchi degli interventi infrastrutturali che riguardano l'Area Logistica Integrata così come previsti dagli strumenti di pianificazione e programmazione degli Enti coinvolti nel Tavolo locale ed in particolare:

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

Gli interventi sono suddivisi in “pianificati”, “programmati e “in corso” intendendo per:

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

Tab 18 – Interventi Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio – Porto di Taranto

Descrizione	Costo intervento
<b>Interventi pianificati</b>	
Realizzazione del II lotto della cassa di colmata al V sporgente del porto di Taranto	€ 81.000.000,00
Progetto Distripark Taranto	€ 170.000.000,00
Dragaggio di manutenzione dei fondali antistanti i moli del porto in rada	€ 20.000.000,00
Il lotto degli interventi di messa in sicurezza e bonifica della falda in area ex Yard Belleli	€ 45.500.000,00
Realizzazione del parcheggio seminterrato alla radice del molo San Cataldo	€ 7.000.000,00
Nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto - tratto di levante	€ 20.000.000,00
Realizzazione del nuovo varco Est e riqualificazione del waterfront della Darsena Taranto	€ 2.500.000,00
Taranto Port Community System a supporto dell'interoperabilità con il sistema logistico regionale, nazionale e globale.	€ 5.000.000,00
<b>Interventi programmati</b>	
Edifici per sistemazioni logistiche dei servizi tecnico-nautici in area retrostante la	€ 7.800.000,00
Rete di raccolta e collettamento delle acque di pioggia nelle aree comuni del porto e rete idrica e fognante nella zona di levante del porto di Taranto	€ 18.050.000,00
Rettifica, allargamento e adeguamento strutturale della banchina di levante del molo San Cataldo e della calata 1 del porto di Taranto	€ 25.500.000,00
Nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto - tratto di ponente	€ 14.000.000,00
Bonifica ambientale aree libere del porto in rada: Rimozione hot spot Varco Nord	€ 700.000,00
Ricostruzione dell'impalcato in c.a.p. della testata inagibile del molo San Cataldo	€ 18.800.000,00

<b>Interventi in corso</b>	
Riqualificazione della banchina e dei piazzali in radice del molo polisettoriale – adeguamento area terminal rinfuse	€ 15.000.000,00
Progetto Piastra portuale del Porto di Taranto (5 interventi)	€ 219.000.000,00
Riqualificazione del Molo Polisettoriale - Ammodernamento della banchina di ormeggio	€ 75.000.000,00
Interventi per il dragaggio di 2,3 mmc di sedimenti in area molo polisettoriale e per la realizzazione di un primo lotto per la cassa di colmata funzionale all'ampliamento del v sporgente del porto di Taranto	€ 83.000.000,00
Centro servizi polivalente per usi portuali al molo san Cataldo nel porto di Taranto	€ 12.755.000,00

Tab 19 – Interventi Autorità Portuale di Bari – Porti di Bari, Barletta e Monopoli

<b>Descrizione</b>	<b>Costo intervento</b>
<b>Interventi pianificati</b>	
Bari - Lavori di riqualificazione banchine e fondali delle darsene destinate a traghetti, ro-ro, autostrade del mare e cargo	€ 55.500.000,00
Bari - Arteria stradale di collegamento del porto di Bari con la viabilità extraurbana	€ 210.000.000,00
Bari - Lavori di riqualificazione dell'area del Molo Pizzoli	€ 31.500.000,00
Bari - Elettrificazione delle banchine traghetti per l'alimentazione da terra	€ 5.000.000,00
Bari - Evoluzione del Port Community System GAIA a supporto dell'interoperabilità con il sistema logistico nazionale e globale	€ 5.000.000,00
Bari - Ristrutturazione ed ampliamento Terminal Traghetti e Crociere	€ 10.000.000,00
Bari - Realizzazione impianto di videosorveglianza intraportuale	€ 3.000.000,00
Bari - Approdo turistico nell'area del Molo S.Cataldo	€ 30.000.000,00
Bari - Realizzazione dei denti di attracco nella Darsena di ponente	€ 9.000.000,00
Bari - Realizzazione moli e denti di attracco nell'area Pizzoli-Marisabella	€ 15.000.000,00
Bari - Costruzione nuova stazione marittima passeggeri nella nuova Darsena traghetti nell'area Pizzoli-Marisabella	€ 10.000.000,00
Barletta - Prolungamento di entrambi i moli foranei ed approfondimento dei fondali secondo le previsioni del P.R.P. vigente	€ 20.000.000,00
Barletta - Costruzione palazzina per controlli, uffici e servizi	€ 2.500.000,00
Monopoli - Approfondimento dei fondali secondo le previsioni del P.R.P. vigente	€ 3.000.000,00
Monopoli - Costruzione palazzina per controlli, uffici e servizi	€ 2.500.000,00
<b>Interventi programmati</b>	
Bari - Lavori di adeguamento della Stazione Marittima Passeggeri	€ 1.250.000,00
Bari - Lavori di adeguamento della viabilità interna	€ 972.350,00
Barletta - Lavori di manutenzione dei fondali nei pressi dell'imboccatura del porto per il ripristino delle quote preesistenti	€ 2.800.000,00
<b>Interventi in corso</b>	
Bari - Lavori di completamento delle strutture portuali nell'area "Pizzoli-Marisabella" secondo le previsioni del piano regolatore portuale (Intervento a cura Provveditorato OO.PP.)	€ 42.258.046,34

Tab 20 – Interventi Autorità Portuale di Brindisi – Porto di Brindisi

Descrizione	Costo intervento
<b>Interventi pianificati</b>	
Opere di completamento accosti portuali navi traghetto e ro – ro di S.Apollinare Porto di Brindisi <i>(in 2 stralci funzionali)</i>	€ 35.500.000,00
Completamento dell’infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile petrolchimico e Costa Morena Est	€ 46.000.000,00
Realizzazione nuovo pontile gasiero ed adeguamento molo “Polimeri” <i>(Pontile Enichem)</i>	€ 25.000.000,00
Completamento cassa di colmata tra pontile petrolchimico e costa morena est: dragaggio porto medio	€ 17.000.000,00
Lavori di realizzazione del molo di sottoflutto mediante scogliera soffolta tra le isole Pedagne del porto esterno	€ 3.000.000,00
Riconfigurazione morfologica delle banchine del comprensorio difesa della Marina Militare	€ 16.800.000,00
<b>Interventi programmati</b>	
Realizzazione di impianto di alimentazione elettrica pe le navi in banchina <i>(Cold ironing)</i>	€ 2.500.000,00
Demolizione della caserma VVF esistente e sua delocalizzazione nel PIF previo suo riadattamento	€ 900.000,00
Pulizia e manutenzione dei fondali del Seno di Levante	€ 700.000,00
Completamento caratterizzazione ambientale aree portuali a terra	€ 600.000,00
Lavori di ristrutturazione del faro e delle strutture annesse presso le Isole Pedagne	€ 430.000,00
Consolidamento e ristrutturazione banchina Punta delle Terrare	€ 300.000,00
Realizzazione della vasca idrica di accumulo a Costa Morena Est	€ 500.000,00
Riqualificazione della stazione marittima lato mare nonché dei prospetti e coperture degli uffici prospicienti Piazza Vittorio Emanuele II	€ 900.000,00
Riqualificazione dell’area adiacente il varco di Costa Morena Ovest previa demolizione delle strutture precarie esistenti	€ 500.000,00
<b>Interventi in corso</b>	
Lavori di consolidamento della banchina “Amm. Millo”	€ 3.000.000,00
Lavori di manutenzione straordinaria e consolidamento delle banchine del Monumento al Marinaio e del Canale Pigonati	€ 4.840.000,00
Lavori di costruzione di una banchina di collegamento tra le esistenti “Punto Franco” e “Montecatini” e rettifica del dente di attracco della banchina di S.Apollinare	€ 7.000.000,00
Lavori di riqualificazione, ristrutturazione ed ampliamento del terminal di Costa Morena – Punta delle Terrare	€ 12.147.000,00
Lavori di completamento delle infrastrutture di security	€ 10.740.000,00
Lavori di realizzazione della piattaforma intermodale e della rete ferroviaria tra le banchine di costa morena est	€ 4.560.000,00
Lavori di completamento funzionale dello spogente est del molo di costa morena – realizzazione pavimentazione	€ 21.740.000,00
Realizzazione strada di collegamento tra via delle Bocce e Costa Morena Ovest	€ 4.000.000,00
Riqualificazione e ristrutturazione del Lungomare Regina Margherita – Thaon de Revel (Waterfront di Brindisi)	€ 6.000.000,00

Tab 21 – Interventi Autorità Portuale di Manfredonia – Porto di Manfredonia

Descrizione	Costo intervento
<b>Interventi pianificati</b>	
Potenziamento ed adeguamento del bacino alti fondali (porto industriale-porto isola) del Porto di Manfredonia	€ 117.000.000,00
Interventi di straordinaria manutenzione del bacino alti fondali	€ 56.300.000,00
Piano di sviluppo del bacino alti fondali (ampliamento e riqualificazione)	€ 139.100.000,00
Piano di sviluppo del porto commerciale (riqualificazione e prolungamento del Molo di Levante)	€ 56.450.000,00
<b>Interventi programmati</b>	
Dragaggio del bacino alti fondali	€ 10.000.000,00
<b>Interventi in corso</b>	
Manutenzione straordinaria della pavimentazione delle banchine, della rete di smaltimento delle acque meteoriche e nere e riordino dei sottoservizi nel Porto Commerciale di Manfredonia	€ 11.400.000,00

Tab 22 – Interventi Regione Puglia - Patto per la Puglia

Descrizione	Costo intervento
<b>Interventi pianificati</b>	
Completamento bretella ferroviaria sud-est barese	€ 10.000.000,00
Linea Taranto-Brindisi. Nuova stazione Taranto-Nasisi con terminal intermodale passeggeri ferro-gomma	€ 22.000.000,00
Realizzazione Piattaforma Logistica ferroviaria integrata Incoronata	€ 40.000.000,00
Intervento di interconnessione fra le reti FBN e RFI in corrispondenza di Lamasinata con ampliamento della destinazione alla sosta degli autobus del parcheggio di scambio sito in prossimità della stazione FBN Fesca-San Girolamo.	€ 7.000.000,00
Collegamento SS7 - Aeroporto Grottaglie. Realizzazione, ammodernamento e manutenzione rete viaria con sezione tipo C2	€ 12.000.000,00
Strada litoranea interna Talsano - Avetrana. Realizzazione lotto 1 tratta Talsano - Marina di Pulsano con sezione tipo C	€ 70.600.000,00
Strada litoranea interna Talsano - Avetrana. Realizzazione lotto 2 tratta Marina di Pulsano - rotatoria per Manduria con sezione tipo C	€ 51.800.000,00
Strada litoranea interna Talsano - Avetrana. Realizzazione lotto 3 tratta da rotatoria per Manduria a svincolo con SP 359 Avetrana - Nardò con sezione tipo C	€ 70.600.000,00
Piano per la messa in sicurezza e l'infrastrutturazione viaria interna dei Monti Dauni	€ 30.000.000,00
Metropolitana di superficie Martina Lecce Gagliano. Elettrificazione ed eliminazione PL	€ 130.000.000,00
Interventi per la sicurezza del sistema ferroviario	€ 20.000.000,00
Miglioramento della sicurezza nelle linee ferroviarie a binario unico e delle ferrovie concesse	€ 50.000.000,00



<b>Interventi programmati</b>	
Messa in sicurezza della linea ferroviaria Andria-Corato e Barletta-Andria	€ 40.100.000,00
Completamento del raccordo tra la A14, la Poligonale e la strada Camionale in zona ASI	€ 18.000.000,00
<b>Interventi in corso</b>	
Interventi di completamento	€ 83.803.881,00

Tab 23 – Interventi Regione Basilicata

<b>Descrizione</b>	<b>Costo intervento</b>
<b>Interventi pianificati</b>	
Centro intermodale di Ferrandina	€ 7.000.000,00
Linea Potenza - Foggia - Variante di tracciato di Rocchetta per migliorare collegamento con area industriale di Melfi	€ 60.000.000,00
Velocizzazione Potenza - Bari - Matera	€ 60.000.000,00
Linea ferroviaria Potenza – Battipaglia Istituzione rango C e P, velocizzazione	€ 30.000.000,00
Corridoio stradale Salerno – Potenza – Bari con estensione direttrice Basentana: R.A. 05 e S.S. 407 Lavori di ristrutturazione dell'itinerario	€ 351.550.017,00
Corridoio Potenza Tito Brienza – A3- Lagonegrese con prolungamento alla Melfi – Candela – SS 658: Nuovo Itinerario Potenza Melfi (1° stralcio b e 1° stralcio c)	€ 45.330.000,00
Corridoio Potenza Tito Brienza – A3- Lagonegrese con prolungamento alla Melfi – Candela – SS 658: Nuovo Itinerario Potenza Melfi (2° stralcio e 3° stralcio ) e	€ 250.000.000,00
Collegamento Murgia Pollino: Matera - Ferrandina - Pisticci e interventi raccordo Lauria-Sinnica-A3	€ 337.240.000,00
Corridoio Agrino SS 598 di fondovalle dell'Agri: Lavori di completamento delle rampe per lo svincolo di Pergola e Messa in Sicurezza Svincoli Montemurro e Spinoso	€ 13.500.000,00
Lauria - Cogliandrino - Moliterno	€ 46.190.000,00
S.S. 655 Bradanica - Lotto del Portapane: Lavori di riqualificazione del tratto dal km 122+623 al km 133+195	€ 12.650.000,00
S.S. 18: Lavori di realizzazione di opere di protezione passiva del corpo stradale e interventi di riqualificazione infrastruttura	€ 30.000.000,00
Collegamento Murgia Pollino: Pisticci - Tursi - Valsinni 1° stralcio	€ 53.500.000,00
Collegamento Murgia Pollino: Gioia del Colle, Matera	€ 129.996.000,00
Interventi Rete Stradale Infraregionale	€ 77.526.249,00
Interventi per la Aviosuperficie "E. Mattei"	€ 7.200.000,00
<b>Interventi programmati</b>	
Corridoio Potenza Tito Brienza – A3- Lagonegrese con prolungamento alla Melfi – Candela – SS 658: Adeguamento Svincolo Satriano e Realizzazione Svincolo Tito	€ 17.000.000,00
<b>Interventi in corso</b>	

Tab 24 – Interventi Città Metropolitana di Bari

Descrizione	Costo intervento
<b>Interventi pianificati</b>	
Bari - Arteria stradale di collegamento del porto di Bari con la viabilità extraurbana	€ 183.000.000,00
<b>Interventi programmati</b>	
Bari - Arteria stradale di collegamento del porto di Bari con la viabilità extraurbana	€ 10.000.000,00
<b>Interventi in corso</b>	
Raccordo della strada Camionale con la strada Poligonale e collegamento tra Aeroporto, casello Autostradale e i comuni dell'Area Metropolitana	€ 56.100.000,00

Tab 25 – Interventi RFI

Descrizione	Costo intervento
<b>Interventi pianificati</b>	
<b>Interventi programmati</b>	
Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce	€ 50.000.000,00
<b>Interventi in corso</b>	
Collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale (1^ fase funzionale n.2 lotto: CAGIONI e PIASTRA LOGISTICA TARANTO)	€ 25.500.000,00
Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN in Puglia: nodo di Bari tratte Chieuti-Foggia - Barletta - Bari C.le - Lecce e Bari C.le - Taranto - Metaponto	€ 49.251.789,27
Caserta - Foggia: raddoppio Orsara - Cervaro ed ulteriori potenziamenti (progetto di completamento)	€ 583.000.000,00
Raddoppio Bari - Taranto: realizzazione di tre tratte e della bretella di collegamento (progetto di completamento)	€ 259.294.668,99
Raddoppio Bari-Taranto e CTC intera linea	€ 153.054.510,10
Ammodernamento infrastrutturale e tecnologico itinerario Gioia Tauro-Taranto-Bari	€ 25.395.350,42
Metaponto - Sibari - Paola (Bivio S. Antonello): Fase prioritaria	€ 148.787.891,00
Raddoppio Bari - S. Andrea Bitetto	€ 120.524.700,00
Interventi di potenziamento delle infrastrutture ferroviarie a rischio idrogeologico nella Regione Puglia	€ 9.970.000,00
Upgrading tecnologico del sistema di protezione Passaggi a Livello nella Regione Puglia	€ 21.938.471,00
Rinnovamento binario pari e dispari tratta Ortanova – Trinitapoli della Linea Bologna – Lecce	€ 40.300.000,00
Lavori di rinnovamento binario e risanamento massicciata del binario dispari fra le Stazioni di Barletta-Molfetta della linea Foggia – Bari	€ 19.664.353,83
Interventi di potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria propedeutici alla velocizzazione della linea Adriatica -Tratta San Severo-Foggia	€ 41.368.628,39
SCC Bari - Taranto	€ 30.041.000,00

**Area Logistica Integrata del Sistema Pugliese-Lucano**  
Documento di Programmazione Strategica - Quadro Conoscitivo

---

Nodo di Bari: ACC Bari Parco Nord e ingresso in variante a Bari Centrale	€ 41.548.356,00
Sistema Comando Marcia Treno (SCMT) Puglia	€ 12.930.000,02
SCC Bari-Fasano (fase)	€ 16.370.000,00
Progetto per la definizione di strumenti per l'accesso all'Infrastruttura Ferroviaria per il trasporto delle Merci (IFMerci) nel territorio delle Regioni Obiettivo Convergenza	€ 3.199.940,00
PRG e ACC Bari Centrale	€ 90.000.000,00
Nodo di Bari Sud (variante Bari C.le – Torre a mare)	€ 391.000.000,00
Velocizzazione Napoli-Bari-Lecce (Bari-Brindisi-Lecce, PRG e ACC Lecce)	?
Raddoppio Pescara-Bari (ACC di Foggia)	€ 64.600.000,00
Bari Lamasinata	€ 25.000.000,00
Upgrading tecnol. Bari-Taranto	€ 18.000.000,00
Ammodernamento Potenza – Foggia	€ 200.000.000,00
Ripristino itinerario merci Napoli - Bari (a Foggia)	€ 10.000.000,00
Piattaforma di gestione operativa del rischio ambientale (GORA)	€ 2.287.138,00
Interventi evolutivi sperimentazione e messa in esercizio del sistema ASTER M3/M40 nelle Regioni Obiettivo Convergenza	€ 2.500.000,00