

**PON INFRASTRUTTURE E RETI 2014-2020**

**AREA LOGISTICA INTEGRATA**

**PUGLIA-BASILICATA**

*I sistemi produttivi delle due regioni confinanti  
nello scenario competitivo nazionale, europeo e mediterraneo  
e l'armatura infrastrutturale per i trasporti e la logistica  
fra criticità e potenzialità*

**a cura  
del prof. Federico Pirro  
Università di Bari**

**Febbraio 2017**

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 (ultimo dato Istat disponibile)

<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.

E' 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 – 10.984** - 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 (**3.000** indiretti per l'Ilva; **4.100** per la Sata).

L'Ilva lo scorso anno ha prodotto **5,9 mln di tons** di acciaio, mentre la Fiat a Melfi ha costruito **364.700** vetture;

Le **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.

**2. 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, La Doria, Casillo, Divella, etc.**) che destinano quote rilevanti delle loro produzioni all'esportazione;

**3.** Nelle due regioni sono insediate **126** aziende a partecipazione estera per un totale di **7.716** addetti.

**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, aerospazio, Ict, farmaceutica**), di operatori nazionali e locali che occupano posizioni di rilievo nelle graduatorie meridionali o nazionali dei rispettivi comparti;

6. Nello scenario industriale pugliese i poli più forti sono Foggia – Incoronata, l'area Barletta-Andria-Trani, gli agglomerati Bari-Modugno e Molfetta, l'area di Monopoli, i poli di Taranto-Massafra, Grottaglie, Lecce-Surbo. Sono diffusi, inoltre, cluster di industrie leggere a Cerignola, Corato, Bitonto, Altamura, Santeramo, Rutigliano, Conversano, Putignano, Fasano, Ostuni, Martina Franca, Maglie, Casarano, Galatina, e nel Salento sud-occidentale.

5. L'esistenza di un **sistema infrastrutturale** per 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 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.

*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** tons, ricevendone per **1.176.446** tons.

## *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.

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.

### *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 Refining&Marketing del capoluogo ionico.

#### **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 (**Merck, GE Nuovo Pignone, Ilva, Eni, Enel**) o alcuni grandi gruppi di imprenditoria regionale (**Casillo, Natuzzi, Divella, Gruppo Marseglia, etc.**) - ad alimentare i flussi di import-export 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:

<b>Capitanata</b>	<i>beni agroalimentari, motori per veicoli commerciali, parti di aerei, materiali lapidei;</i>
<b>Provincia BAT</b>	<i>calzature, capi di abbigliamento, prodotti agroalimentari, fertilizzanti, cemento, materiali lapidei;</i>
<b>Città Metropolitana di Bari</b>	<i>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;</i>
<b>Brindisi</b>	<i>prodotti chimici, parti di velivoli, beni agroalimentari, macchinari vari;</i>
<b>Provincia di Taranto</b>	<i>coils, tubi e lamiere, pale eoliche, prodotti della raffinazione, beni agroalimentari, abbigliamento;</i>
<b>Provincia di Lecce</b>	<i>macchine movimento terra, beni agroalimentari, tac.</i>
<b>Provincia di Potenza</b>	<i>autovetture, prodotti alimentari, acque minerali.</i>
<b>Provincia di Matera</b>	<i>mobilio, ortofrutta, prodotti agroalimentari.</i>

Dall'**aeroporto di Grottaglie (TA)** su aerei cargo Dreamlifter 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.

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.

#### ***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.

## *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, andrà valorizzato, 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.

## *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.

## *7 - Il ruolo decisivo delle imprese delle due regioni*

Alla luce di quanto sin qui evidenziato, si sottolinea che 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.



*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.

## *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 polisettoriale 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 e la sezione cargo delle Ferrovie Nord Barese.

## *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.

*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 forzino 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.

***Grazie per l'attenzione.***