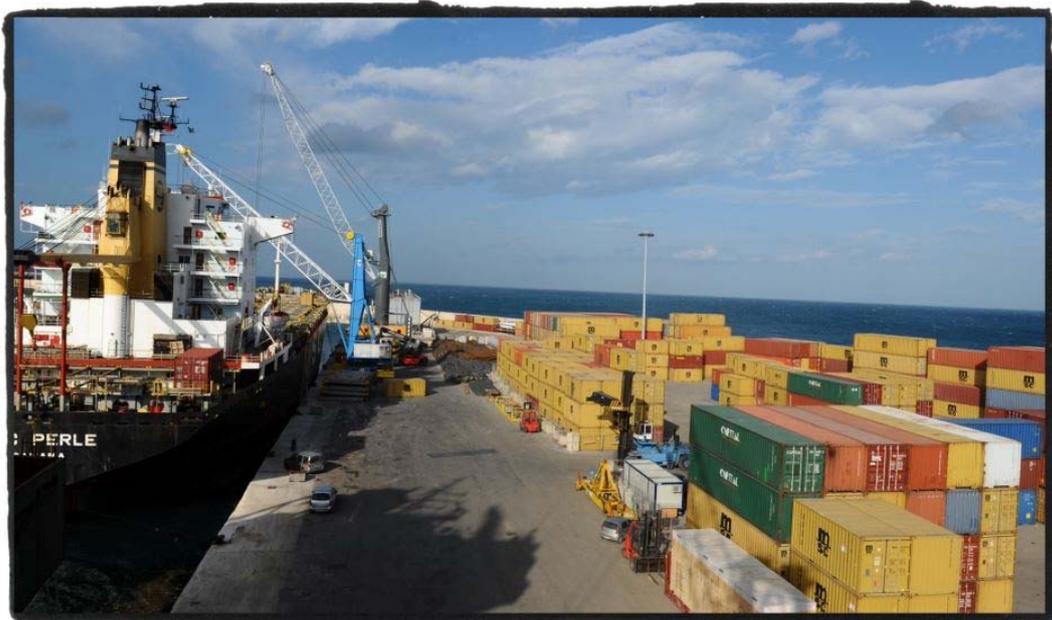




**AUTORITÀ PORTUALE  
DEL LEVANTE**

Porti di Bari, Barletta, Monopoli

# **Piano Operativo Triennale 2014 - 2016**



## **PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2014 -2016**

concernente le strategie di sviluppo delle attività portuali  
e gli interventi volti a garantire il rispetto degli obiettivi prefissati  
(art.9, comma 3, Legge 28 gennaio 1994, n. 84 e ss.mm.ii.)

### **1) ANALISI DI CONTESTO**

#### ***Gli scenari macroeconomici***

Le proposte per lo sviluppo dei traffici per il prossimo triennio relative ai porti facenti parte della circoscrizione territoriale dell’Autorità Portuale del Levante, debbono necessariamente collocarsi nello scenario economico globale nei quali i porti si trovano ad operare.

Si tratta di uno scenario ancora critico e turbolento, nel quale tuttavia, non dovremo, forse finalmente più utilizzare la parola “recessione”, almeno in senso tecnico.

Cosa diversa è la percezione generale della situazione economica che, almeno fino a quando non vi sarà una diminuzione della disoccupazione ed una robusta ripresa dei consumi, continuerà ad essere vissuta negativamente alla maggior parte della popolazione del paese.

La più grave crisi economica mondiale degli ultimi cento anni, innestata dalla crisi dei mutui “subprime” statunitensi nel 2008, ha visto, in questi anni, risposte diverse da parte delle diverse aree economiche del mondo.

In generale si è assistito ad un rallentamento dei tassi di crescita con una conseguente frenata degli scambi commerciali internazionali.

Molto diverse fra loro, sono state le strategie attuate dai vari protagonisti dello scenario economico mondiale, per contrastare gli effetti della crisi.

In particolare gli Stati Uniti, attraverso una politica di stimoli finanziari adottati dalla Federal Reserve e di investimenti pubblici, specie in infrastrutture, sostenuta dal Governo federale, hanno saputo rimettere in carreggiata la loro economia abbattendo fortemente i tassi di disoccupazione e spingendo verso l’alto i tassi di crescita del prodotto interno lordo.

Come si dirà più ampiamente in seguito, individuando i principali fattori di turbolenza dello scenario economico internazionale, anche un processo “virtuoso” come quello innescato dagli Stati Uniti, non è

riuscito a produrre significativi miglioramenti sul piano della coesione sociale che la crisi, in questi anni, ha minato in tutto il mondo.

I disagi sul piano della coesione sociale rappresentano uno dei principali fattori di turbolenza economica in questa fase storica.

Questo tema ha rappresentato uno dei principali argomenti affrontati dal Presidente degli Stati Uniti nel suo discorso sullo “stato dell’Unione” all’inizio del 2015.

La crescente disegualianza dei redditi, fra le diverse aree del mondo ed all’interno delle stesse sembra oggi rappresentare una delle principali preoccupazioni degli analisti.

Si cita, in proposito l’analisi del Consigliere economico del Fondo Monetario Internazionale Olivier Blanchard, contenuta nel *World Economic Outlook* del 2014 : “ *negli USA la ripresa ha basi solide, in Giappone le misure del Governo ( ABENOMICS) non si sono ancora tradotte in una ripresa della domanda interna. Rischi geopolitici sono cresciuti, ma non hanno ancora avuto ripercussioni evidenti sul piano macro economico. L’attenzione si deve concentrare sul lato della domanda. La crescita di molte economie avanzate è molto debole. Ciò è negativo in se, ma rende eventuali adeguamenti fiscali sempre più difficili. Diventano sempre più importanti misure per facilitare le crescita potenziale: interventi sul mercato del lavoro, competitività di settori “ extramercato”, spesa pubblica ed investimenti pubblici. Sebbene non sia ancora chiaramente comprovato, la potenziale crescita in molti mercati emergenti appare essere diminuita. In alcuni paesi, come la Cina, questo potrebbe essere in parte il risultato voluto di una crescita maggiormente equilibrata. In altri vi è chiaramente la necessità di riforme strutturali che migliorino i risultati economici. Finalmente, mentre gli effetti della crisi finanziaria lentamente diminuiscono, un’altra tendenza potrebbe dominare la scena, precisamente, la disegualianza dei redditi. Sebbene da sempre la disegualianza economica sia stata percepita come un tema centrale, soltanto in tempi recenti sono stati messi in evidenza le sue forti implicazioni sul quadro macroeconomico. Come le disegualianze influiscono sia sul quadro macroeconomico che sulle politiche di carattere macroeconomico sarà probabilmente uno dei prossimi principali temi sul tappeto.*”

Dall’analisi di Blanchard è possibile trarre lo spunto per comprendere meglio, in modo più articolato come si è distribuito geograficamente lo sviluppo mondiale e come si sono modificati i redditi “ pro capite” nelle diverse aree del mondo.

I dati della tabella che si riportano di seguito sono tratti dal “ *World Development Indicator*” della World Bank edizione del 2014 e sono riferiti all’anno 2012.

<b>Area economica</b>	<b>Incr/dec PIL</b>	<b>Incr/dec reddito pro capite</b>
Mondo	2,4	1,2
Far East	7,5	6,7
Europa- Asia centrale	1,8	1,1
America latina	2,9	1,7
Middle East-Nord Africa	1,9	0,2
South Asia	4,9	3,5
Africa Sub Sahariana	4,3	1,5
Area Euro	-0,6	0,0

Come viene evidenziato dalla tabella, a livello medio mondiale, il tasso di incremento del reddito pro capite è esattamente la metà di quello di crescita della ricchezza prodotta. Questo è evidentemente un indicatore delle diseguaglianze distributive cui fa riferimento Blanchard nella sua analisi. La tabella evidenzia anche, come il differenziale fra i due tassi di incremento, sia più ampio proprio in quelle aree ove più alta è la turbolenza politica e più forte si sta manifestando la penetrazione del terrorismo fondamentalista. Si noti in proposito il forte differenziale che riguarda sia il Medio Oriente che il Nord Africa e quello che riguarda l’Africa Sub Sahariana.

Occorre evidenziare, anche ai fini di successive analisi di mercato e di previsione di traffico, come la gran parte degli stati dell’Africa equatoriale quali la Nigeria, il Niger, il Burkina Faso, il Congo e persino Stati considerati “perduti” come quelli del corno d’Africa quali l’Etiopia e l’Eritrea, abbiano registrato tassi di crescita fra l’8 ed il 9%.

E’ovvio che questi tassi di incremento così sostenuti agiscono su economie poverissime e quindi anche deboli fenomeni positivi di crescita realizzano percentualmente incrementi sensibili.

La media dell’area viene tragicamente abbattuta dalla situazione di un grande stato (per territorio e popolazione) come il Sudan che, per le vicende che lo hanno attraversato, con la scissione del Sudan del Sud, ha perduto quasi il 50% della propria ricchezza come paese e come reddito personale.

La tabella evidenzia altresì come l’area euro, nel 2012, sia stata l’unica area nella quale si è registrato un decremento del PIL in termini reali.

Con l’aiuto della successiva tabella, elaborata dall’AP del Levante, sempre su dati del FMI, si andrà ad evidenziare la situazione dell’Europa continentale, includendo nell’analisi i paesi non membri dell’Unione e distinguendo circa l’appartenenza all’area della moneta unica. I dati sono sempre riferiti all’anno 2012.

Paese	PIL	Reddito	Euro	U.E
Albania	1,6	1,3	NO	NO
Austria	0,9	0,6	SI	SI
Belgio	-0,1	-0,9	SI	SI
Bosnia	-0,7	-0,6	NO	NO
Bulgaria	0,8	1,4	NO	SI
Croazia	-2,0	-1,7	NO	SI
Cipro	-2,4	-4,9	SI	SI
Repubblica Ceca	-1,0	-1,2	NO	SI
Danimarca	-0,4	-0,7	NO	SI
Estonia	3,9	4,4	SI	SI
Finlandia	-0,8	-1,3	SI	SI
Francia	0,0	-0,5	SI	SI
Germania	0,7	2,4	SI	SI
Grecia	-6,4	-6,1	SI	SI
Ungheria	-1,7	-1,2	NO	SI
Islanda	1,4	0,9	NO	NO
Irlanda	0,2	-0,1	SI	SI
Italia	-2,5	-0,6	SI	SI
Kosovo	2,7	1,8	SI	SI
Lettonia **	5,0	6,3	SI	SI
Lituania **	3,7	5,1	SI	SI
Lussemburgo	-0,2	-2,5	SI	SI
Macedonia	-0,3	-0,3	NO	NO
Malta	1,0	0,2	SI	SI
Montenegro	-0,5	-0,6	NO	NO
Paesi Bassi	-1,2	-1,6	SI	SI
Norvegia	2,9	1,6	NO	NO
Polonia	1,8	1,8	NO	SI
Romania	0,4	0,7	NO	SI
Serbia	-1,7	-1,2	NO	NO
Slovacchia	1,8	1,6	SI	SI
Slovenia	-2,5	-2,7	SI	SI
Spagna	-1,6	-1,7	SI	SI
Svezia	0,9	0,2	NO	SI
Svizzera	1,0	0,0	NO	NO
Turchia*	2,2	0,9	NO	NO

\*La Turchia è stata inserita nella tabella, pur non potendosi considerare a tutti gli effetti appartenente all'Europa continentale, per la grande importanza che questo paese ha nell'area geografica di riferimento per i traffici che gravitano sui porti del network del levante;

\*\* Lettonia e Lituania, al momento della rilevazione dei dati avevano aderito ma non ancora concretamente adottato la moneta unica. Per il primo paese ciò è avvenuto a partire dal 1 gennaio 2014 mentre per il secondo avverrà a partire dal 2016.

I dati esposti nella tabella precedente dimostrano, in tutta la sua crudezza e gravità, la crisi dell'Europa. Con la sola eccezione delle repubbliche Baltiche, che raggiungono, tutte insieme, scarsi 6 milioni di abitanti e che, per la loro atipicità e perifericità non possono rappresentare un dato probante, la gran parte degli stati dell'area euro e con essi i paesi dei Balcani, a parte Albania e Kosovo, espongono dati di decrescita del prodotto interno lordo.

La tabella indica l'esistenza di forti squilibri, basti considerare il dato della Germania che vede il PIL crescere di un risicato 0,7% ma il reddito pro capite salire del 2,4%.

I dati della Grecia, in primo luogo, ma anche di Italia, Portogallo e Spagna indicano una situazione di difficile sostenibilità sul lungo periodo. In Italia si prevede una diminuzione del PIL nel 2014 dello 0,3% ed in seguito una crescita dello 0,5% nel 2015 e dell'1,0% nel 2016.

Questo scenario, segnato dalla deflazione e da tassi di disoccupazione sempre meno sostenibili, ha convinto la BCE ad avviare un programma di immissione di liquidità nel sistema, attraverso la maggiore stampa di moneta e l'acquisto di titoli di stato degli stati membri con la moneta stampata in eccesso (*Quantitative Easing*).

Gli effetti, pressoché immediati della manovra, si sostanziano in una svalutazione dell'euro con un benefico effetto sull'export ed una altrettanto virtuosa diminuzione degli interessi sul debito liberando risorse dai bilanci pubblici.

Il Centro studi di Confindustria stima che il quantitative easing produrrà in Italia, un aumento del PIL dell'1,8% nell'arco di due anni. In particolare lo 0,8% nel 2015 e l'1% nel 2016.

Tali valutazioni, maggiormente ottimistiche, sono state ulteriormente supportate dai dati ISTAT relativi al mercato del lavoro di dicembre 2014 che segnano una prima inversione di tendenza dopo molti anni.

Il nuovo scenario delineato dagli stimoli finanziari della BCE dovrebbe dunque accrescere le aspettative previste in modo sostanziale.

In un quadro che permane di bassa inflazione se non di inflazione negativa, sarà necessario verificare come l'azione della BCE si rifletterà su di una struttura produttiva come quella italiana, basata sulle PMI che si finanzia essenzialmente con il credito bancario mentre le politiche di bilancio pubbliche, specie sul piano degli investimenti, permangono restrittive.

La ricetta adottata negli Stati Uniti, ove peraltro le imprese si finanziano prevalentemente sul mercato azionario, aveva utilizzato ampiamente la leva degli investimenti pubblici.

Tutto ciò rimanda alle difficoltà politiche dell'Unione Europea motivate, in radice, da un'unione monetaria priva di un'unione delle politiche fiscali e di bilancio.

Una moneta senza unità politica.

Questa Europa in crisi, che ha perduto capacità di attrazione e identità politica, è scossa alle fondamenta da una caduta abissale di credibilità delle proprie istituzioni nei confronti dei cittadini.

L'euro si è trasformato dal rappresentare un traguardo da raggiungere in una sorta di maledizione dalla quale sfuggire appena possibile.

Le elezioni politiche in Grecia, tenute alla fine di gennaio 2015, altro non sono che una conferma di questo stato di cose.

A completamento della sintesi degli elementi di scenario occorre citare il fortissimo calo del prezzo del petrolio.

E' anche questo un fenomeno nuovo nello scenario macroeconomico.

Di certo ne potrà beneficiare il trasporto marittimo e l'intero sistema dei trasporti, compreso quello stradale ma questo è solo un effetto minimo di un fenomeno in grado di condizionare gli equilibri politici ed economici mondiali nei prossimi anni.

Gli effetti del calo del greggio sul bunker marittimo sono peraltro tutti da valutare, attesa l'incidenza nel settore di norme più restrittive sui contenuti di zolfo dei combustibile e paradossalmente, visto il possibile rallentamento che il ribasso avrà sull'innovazione "green" nel campo dei combustibili a basso impatto ambientale e nella ricerca di fonti alternative di energia.

Le ragioni di un calo così drastico che ha portato il Brent sotto i 50 USD al barile sono molteplici e quella più ovvia, cioè l'eccesso di offerta rispetto alla domanda appare l'ultima delle spiegazioni.

Infatti, la scelta dell'OPEC, ed in primo luogo dell'Arabia Saudita, di non bloccare la produzione come tante volte è avvenuto per tenere alto il prezzo appare motivata da precise scelte politiche.

In primo luogo per una sorta di "regolamento di conti" all'interno del mondo islamico colpendo direttamente gli interessi dell'Iran, potenza sciita. In secondo luogo per colpire gli interessi russi, altro concorrente politico/commerciale, in terzo luogo per spegnere le ambizioni statunitensi circa la produzione di fracking e del connesso shale-gas.

Tali produzioni, infatti, hanno costi di produzione molto alti e la caduta del prezzo del petrolio crea una situazione di insostenibilità finanziaria anche per gli ingenti investimenti che sono stati effettuati negli USA in vista di una politica di autosufficienza energetica.

Questo fenomeno sta già producendo i primi fallimenti fra le imprese che avevano effettuato forti investimenti, utilizzando la leva del credito, nell'estrazione del petrolio da rocce di scisto.

A tali elementi potrebbero forse essere anche aggiunto il fatto che, specie in Iraq ed in Libia, molti pozzi petroliferi sono controllate dalle milizie jihadiste, ovviamente con scelte del tutto autonome rispetto alle organizzazioni internazionali del commercio.

In ultimo, la caduta del greggio colpisce altresì la ricerca di nuovi pozzi nel Mare del Nord, cercando così di limitare l'economicità di mercati alternativi a quello arabo.

Vi sono, insomma nella caduta del prezzo del petrolio, molti più fattori destabilizzanti sui mercati finanziari, di quanto possa apparire guardando i soli effetti indotti positivi che pure vi sono.

Per l'Italia, infatti, la riduzione del costo dei prodotti energetici, unita alla discesa dell'euro sul dollaro quale effetto delle misure di stimolo finanziario della BCE, dovrebbe portare ad un quadro molto positivo per la crescita dell'export con conseguenze positive per i traffici portuali, specie containerizzati. Tuttavia, senza una ripresa robusta della domanda interna, con una ripresa del commercio, della manifattura, dell'agricoltura e dell'edilizia sarà difficile superare la deflazione e raggiungere significativi tassi di sviluppo in grado, soprattutto, di accrescere sensibilmente l'occupazione.

In conclusione si possono citare gli elementi sintetici previsionali degli analisti della City Bank, contenute nel “ *Global Economic Outlook and Strategy 2014*” che indica quali fattori condizionanti dello scenario macroeconomico di breve-medio periodo i seguenti elementi:

- 1) Il calo del prezzo del petrolio;
- 2) Il Quantitative Easing della BCE;
- 3) Le turbolenze politiche sulla scena mondiale;

Gli analisti della banca newyorkese avanzano previsioni sui tassi di sviluppo delle diverse aree economiche, fino al 2017.

Senza entrare nei dettagli si può affermare che lo scenario che abbiamo analizzato con riferimento al biennio trascorso ed all'attualità sembra confermarsi, nelle tendenze, almeno fino al 2017.

Un'Europa a scartamento ridotto, nella quale, perlomeno, come paese dovremmo lasciarci alle spalle anni con crescita negativa; una Cina che prosegue a tassi oltre il 7% annuo ma senza più performance esplosive, una Turchia sempre forte ma con tendenze simili alla Cina, senza più momenti eclatanti, un continente americano con una ripresa del Brasile (contenuta sempre sul 3%) e il consolidamento degli USA sui trend attuali.

In sintesi, i nostri porti, chiusi, forse definitivamente, i fasti della “globalizzazione” montante con un esplosione degli scambi commerciali e dei traffici marittimi, continueranno a navigare in acque agitate, senza potere dire definitivamente che la crisi è alle spalle e sempre necessariamente con gli occhi aperti

verso un mondo altamente instabile, immerso in un groviglio di contraddizioni di ordine economico, politico e religioso dove gli scenari immaginati possono repentinamente cambiare.

### ***Gli scenari geopolitici***

Recentemente un osservatore privilegiato dei fatti del mondo, Papa Francesco, in viaggio, forse non a caso, verso la Turchia, ha fatto questa riflessione che si riporta testualmente : *«È una mia opinione, ma sono convinto che noi stiamo vivendo una terza guerra mondiale a pezzi, a capitoli, dappertutto. Dietro questo ci sono inimicizie, problemi politici, problemi economici».*

Forse non c'è sintesi migliore per descrivere l'attuale situazione del mondo.

Siamo in “una guerra mondiale a pezzi” e questo scenario, con tutto quanto ne consegue, è in grado di influenzare pesantemente il quadro economico e quindi la cornice nella quale i nostri porti e le nostre imprese debbono sviluppare le loro attività.

Fino a pochi anni fa le nostre analisi di “contesto” guardavano ad un quadro geopolitico complessivo nel quale, sostanzialmente, venivano abbattute barriere politiche e commerciali, cadevano regimi autoritari ed illiberali; la democrazia politica poteva considerarsi come un processo lineare ed irreversibile; la globalizzazione dei mercati era un processo capace di creare e diffondere ricchezze e sviluppo; le relazioni fra est e ovest e sud e nord del mondo procedevano secondo nuove ragioni di scambio concordate nelle sedi internazionali; le nuove alleanze susseguenti alla caduta del sistema sovietico avevano dato nuova stabilità al mondo e, dove qua e là sorgevano focolai di guerra, gli interventi “umanitari” sotto l'egida ONU ovvero quelli gestiti anche in via autonoma dagli USA potevano servire a ricondurre il “cattivo” di turno alla ragione.

Per i traffici marittimi, vera circolazione sanguigna della globalizzazione, questo quadro geopolitico rappresentava un contesto da “età dell'oro” ed in effetti, almeno dalla metà degli anni '80 fino alla grande crisi del 2008, l'età dell'oro c'è stata davvero.

Il 10 novembre 2014 a conclusione del vertice dell'Asia Pacific Economic Cooperation il leader cinese Xi Jinping ha salutato Vladimir Putin con queste parole: *“ Russia e Cina devono resistere alle pressioni di Washington e rimanere unite, nell'interesse del mondo intero”* .

Se non sono prodromi di una nuova forma di “guerra fredda” certamente sono la ricerca di un nuovo asse che peraltro trova conferme nelle modalità con le quali la Cina, in special modo, si muove sullo scacchiere mondiale, occupando spazi economici e commerciali in aree che, fino a poco, tempo fa vedevano la leadership statunitense ed europea.

Ne sono la prova le relazioni privilegiati fra la Cina e molti paesi dell’Africa sub sahariana e l’America Latina.

Anche l’attacco commerciale alla produzione di petroli dalle rocce di scisto (fracking), attuato con la corsa al ribasso del prezzo del petrolio è sicuramente una pagina di questa “guerra a pezzi” che si combatte nel mondo.

Il principale fenomeno di questa nuova stagione di instabilità mondiale è certamente l’emergere di un fondamentalismo islamico che, dalla dissoluzione dell’Iraq e dalle crisi siriane e libiche ha assunto i connotati di una forza statuale e di massa; punto di riferimento di grandi masse di uomini e donne in tutto il mondo arabo e fra i musulmani d’Europa.

La nozione di “mondo arabo” significa un coacervo variegato e complesso che contiene in sé grandi divisioni e conflitti. L’Occidente, che spesso poco ha compreso della situazione magmatica che caratterizza l’universo musulmano, è intervenuto ovvero ha alimentato conflitti schierandosi spesso dalla parte sbagliata. In molti casi gli alleati di ieri sono diventati i nemici di oggi.

L’idea di un “califfato” pan-arabo che pareva consegnato ad un passato lontano, è un tema che assume una sua attualità politica. I confini disegnati sulla sabbia deserto dalle potenze coloniali non reggono più sotto i colpi di mitra e le bandiere nere dei miliziani dell’IS.

L’esito delle “primavere arabe”, con la sola forse eccezione della Tunisia, ci ha consegnato un mediterraneo più instabile e turbolento.

La presenza dell’IS ai confini fra Iraq e Turchia ha coinvolto anche questo paese, determinante per lo sviluppo dell’economia e dei traffici anche nell’area geografica dove insiste il nostro network portuale, in uno scenario di altissima tensione.

Solo pochi anni or sono si discuteva dei negoziati per un possibile ingresso della Turchia nell’Unione Europea. Oggi quello scenario appare lontano e privo di ogni presupposto.

La recrudescenza del terrorismo fondamentalista, apparso in tutta la sua crudezza con l’attacco al giornale “Charlie Hebdo” a Parigi, attuato da terroristi residenti nella città francese, appare un fattore in grado di condizionare fortemente la vita economica, politica e sociale del continente europeo.

Lo scenario di “guerra a pezzi” paventato da Papa Francesco pare riguardare anche le nostre città e non solo paesi lontani sottoposti a bombardamenti e a storie di ordinarie crudeltà come le decapitazioni alle quali ci hanno abituato i miliziani dell’IS.

Questo influirà anche sul trasporto marittimo e sulla vita dei nostri porti.

L'innalzamento dei livelli di security, la modifica dei trattati di Schengen invocata da più parti saranno fattori che potranno ridurre fortemente quell'idea di fluidità e libertà delle frontiere e dei traffici alle quali, in questi anni, siamo stati abituati.

L'Europa, in crisi politica ed economica, è fortemente scossa dalla crisi ucraina.

Anche in questo caso sono in gioco i confini ad est dell'influenza occidentale e della Nato con una Russia tornata ad essere potenza ostile se non nemica.

Le sanzioni economiche conseguenti alla crisi ucraina stanno colpendo sia la parte che le subisce sia quella che le ha emanate. L'export italiano, in particolare agroalimentare, ne è stato fortemente colpito.

Questo riemergere di una conflittualità sul versante orientale del continente europeo incide anche sulle crisi interne della stessa Unione. La Grecia in sofferenza nei rapporti con la Germania e la "Troika" guarda alla Russia di Putin con crescente interesse.

Noi, porti del levante, siamo dunque un avamposto ed una porta aperta su un area del mondo in forte turbolenza.

Ciò che emerge da questo sintetico esame dei principali fattori geopolitici che caratterizzano il periodo temporale nel quale si inserisce la nostra pianificazione per i porti di nostra competenza, sono le seguenti considerazioni:

- 1) Siamo di fronte ad un mondo sempre più "policentrico" nel quale, tuttavia, l'area trainante si sposta sempre più verso est con la Cina che si avvia a consolidarsi come principale potenza mondiale;
- 2) Le relazioni politiche e commerciali fra la Cina ed i vari Sud del mondo (Africa, America Latina ) comportano una minore influenza europea e dell'occidente anche su aree di nostro diretto interesse quale ad esempio l'Albania. Ne è testimonianza l'accordo siglato a Belgrado fra i due paesi il 17 dicembre 2014 per investimenti della Chinese Exim Bank nel campo delle infrastrutture, dell'agricoltura ed dell'energia;
- 3) L'opzione "euromediterranea" sulla quale anche questa Autorità Portuale aveva fondato la propria visione strategica per l'espansione dei traffici marittimi, appare segnata negativamente dalle turbolenze politiche anche se, sul medio-lungo periodo, valgono le considerazioni positive sulle potenzialità di un'area in forte espansione demografica e caratterizzata da esigenze di crescita e sviluppo;
- 4) La Turchia, che resta la locomotiva dell'area geografica di nostro riferimento, oltre ad avere rallentato la corsa del proprio sviluppo, è terra di confine di conflitti sempre più violenti che vedono il sorgere di nuove realtà, particolarmente inquietanti, come l'IS ;

## ***I traffici marittimi***

L'analisi dei traffici marittimi sconta la complessità del quadro generale che abbiamo affrontato sotto il profilo macroeconomico e geopolitico. Recentemente l'indice "Baltic Dry" che misura, in modo combinato costi e noli del trasporto marittimo di rinfuse secche, ha registrato il livello più basso dal 1986. Segno che le turbolenze che abbiamo delineato, a partire dal rallentamento dell'economia cinese nel 2014 con la riduzione delle importazioni di carbone e minerale di ferro hanno depresso il mercato.

Ma, come abbiamo detto, sul medio lungo termine ci si deve rassegnare ad un mutamento strutturale di un modello economico basato, sul predominio dell'Europa e degli Stati Uniti.

La stessa Cina dovrà fare i conti con le contraddizioni indotte dalla crescita tumultuosa degli ultimi venti anni che aveva provocato una vera esplosione dei traffici marittimi sulle rotte East-West.

La crescita economica potrebbe spostarsi altrove. Vi sono proiezioni di organismi internazionali che prevedono, al 2025, per l'Africa Sub-Sahariana una crescita dei consumi di 30 trilioni di dollari l'anno con la prospettiva che 1 miliardo di persone superi i 20.000 USD di reddito annui. Questo scenario sembrerebbe avvalorato da investimenti nelle infrastrutture portuali per almeno 10 miliardi di USD nei prossimi cinque anni in paesi quali il Ghana, la Namibia, la Nigeria, il Kenya, il Sud Africa e la Tanzania. Secondo una stima della rivista economica "*Business Day*" il traffico di container nigeriano dovrebbe passare dagli attuali 1,4 milioni ai 10 milioni nel 2040. Vi sono insomma ottime ragioni, in particolare per un tessuto produttivo come quello pugliese, fortemente basato sull'agroalimentare, per pensare ad una strategia di lungo periodo che aggredisca nuovi mercati guardando ad un mondo che rapidamente sta mutando il suo assetto economico e politico.

Secondo i dati forniti dall'agenzia UNCTAD delle Nazioni Unite, il traffico marittimo mondiale, nel 2013 è stato pari a 9,6 miliardi di tonnellate con una crescita del 3,8% rispetto all'anno precedente. Ciò è avvenuto a fronte di un PIL mondiale incrementato del 2,3% e di un commercio mondiale aumentato del 2,2%. E' quindi continuata, la tendenza del traffico marittimo ad aumentare più della produzione di ricchezza. Una tendenza fortemente alimentata dalla globalizzazione all'inizio degli anni '90.

Tuttavia, anche per questo indicatore, occorre segnalare un rallentamento.

La flotta mondiale è cresciuta, per tonnellaggio, del 4,1% nel 2013. La composizione per tipologia di nave, in termini di tonnellaggio, è la seguente:

Bulk 42,9%

Tanker 28,5 %

Container 12,5 %

Altri 16,1 %

Si deve segnalare un rallentamento anche nella crescita del tonnellaggio dovuto, probabilmente al fenomeno della sovraccapacità di stiva che colpisce tutti i segmenti di traffico e ad una domanda che permane debole. Il mercato dei noli è quindi rimasto molto depresso.

Il valore delle navi è caduto di oltre il 71% negli ultimi 5 anni e tensioni si avvertono nel mondo finanziario laddove le banche si sono sostanzialmente ritirate dallo shipping, lasciando il campo ai Private Equity ed agli Hedge Fund che, probabilmente, avevano fondato la propria strategia, negli anni scorsi, su ben altre prospettive di redditività.

Nel corso degli anni, le economie emergenti si sono trasformate da meri paesi esportatori a consumatori con un ricco mercato interno. Questo gruppo di paesi, solo nel 2006, aveva una ripartizione dei traffici del 63% in export e del 46% in import. Nel 2013 si è passati ad un 61% in export e ad un 60% in import. Abbiamo assistito ad una crescita dei mercati interni che invece, in Europa, si sono fermati.

Passando ad un altro indicatore importante nella analisi dei traffici, le tonn/miglia percorse dalle merci, notiamo come la merce che è cresciuta maggiormente su base annuale è il grano, realizzando un incremento, in termini di lunghezza di miglia percorse per ogni tonnellata di merce, del 6,2%. Questo fenomeno è certamente dovuto alla diversa qualità dei raccolti nelle varie aree del mondo ma anche alla crescente domanda interna dei paesi emergenti. Anche il porto di Bari ha visto aumentare le tonn/miglia dei carichi di grano movimentati nel porto.

Il record assoluto di incremento in termini di tonn/miglia è stato realizzato dalla bauxite, con il 25,7% per effetto della crescita mostruosa di domanda cinese per la produzione di alluminio.

Questa vertiginosa corsa alla lunghezza dei viaggi, che è anche una delle motivazioni del gigantismo navale, ha visto, ovviamente, protagonista il segmento dei container. La globalizzazione ha portato il traffico containerizzato ad un aumento delle tonn/miglia del 250% fra il 2000 ed il 2013. Tale dinamica si è comunque rallentata dato il peso dei traffici infra-asiatici sul traffico globale con una conseguente contrazione della lunghezza dei viaggi fra le principali aree generatrici di traffico.

Il traffico petrolifero ha visto invece, prima del crollo del prezzo del greggio, una contrazione dei traffici complessivamente dell'1,7%. Rilevante la caduta relativa agli USA pari ad un decremento del 13% quale effetto della politica di autosufficienza energetica e degli effetti degli investimenti nel "fracking".

Le rinfuse secche, come si è visto anche per la composizione della flotta, sono la spina dorsale dei traffici marittimi internazionali. Il traffico complessivo di merci secche alla rinfusa è stato di 6,7 miliardi di tonnellate con un crescita del 5,5% sul 2012. I paesi che giocano il ruolo principale di esportatori nei traffici di rinfuse secche sono Argentina, Australia, Brasile, Canada, Indonesia, Sud Africa e Stati Uniti. A questi si vanno affiancando nuovi paesi fornitori che stanno sviluppando traffici in diverse tipologie di

merce quali la Liberia, la Sierra Leone ed il Perù. Sul versante dei consumi e quindi delle importazioni è l'Asia, ancora una volta a rappresentare il principale mercato di sbocco, con la Cina e l'India ad assumere un ruolo determinante.

Insieme al grano ed ai cereali, la principale "commodity" trasportata via mare è il minerale di ferro. L'andamento di questa tipologia di merce riflette quello della produzione e del consumo di acciaio sui vari mercati internazionali. Il traffico di minerale di ferro, nel 2013, è cresciuto del 7,1% sul piano mondiale. Quasi il doppio della media mondiale dei traffici marittimi. I volumi di traffico di minerale di ferro sono pressoché raddoppiati fra il 2004 ed il 2013. Dai 593 milioni di tonnellate totali nel 2004 si è passati a 1,2 miliardi nel 2013. Il 75% delle esportazioni di minerale proviene dall'Australia e dal Brasile, ma nuovi esportatori, in particolare africani si stanno affacciando sul mercato e ciò spiega, almeno in parte le politiche di adeguamento infrastrutturale dei porti africani. La Cina rappresenta i due terzi del mercato mondiale di minerale di ferro in importazione. Questa estrema dipendenza dell'andamento dei traffici dal mercato cinese rende estremamente instabile e volatile l'andamento dei noli, come si è già detto inizialmente facendo riferimento all'indice "Baltic dry". In sostanza poche variazioni dipendenti dalle scelte cinesi di maggiore o minore consumo, possono rapidamente portare a fenomeni di eccessi di stiva ovvero di carenza e quindi di improvvisi rialzi. L'analisi dei principali produttori di acciaio è significativa anche per i porti nazionali e segnatamente per quelli inseriti nella circoscrizione dell'Autorità Portuale del Levante. Infatti, tale analisi, contenuta nella successiva tabella, individua la Turchia, la Russia e l'Ucraina fra i produttori più importanti. Ciò ha un rilievo rispetto all'esigenza che i nostri porti siano attrezzati all'esportazione di rottami di ferro utili per la produzione dell'acciaio.

**Principali paesi produttori di acciaio ( percentuale su base mondiale )**

Cina	49%
Giappone	7%
USA	5%
India	5%
Russia	4%
Corea del Sud	4%
Germania	3%
Turchia	2%
Brasile	2%
Ucraina	2%
Altri	17%

*Elaborazione Autorità Portuale del Levante su dati UNCTAD*

Il traffico mondiale di grano, cereali e semi di soia ha raggiunto nel 2013 il totale di 384 milioni di tonnellate con una crescita complessiva del 3,2%. Nelle tabelle successive i principali paesi esportatori ed importatori di grano.

I traffici portuali nazionali sono dunque inseriti in questo quadro definito dalla cornice macro economica, dagli eventi geopolitici e da fenomeni endogeni, tipici del mercato dei traffici marittimi e derivanti, in particolare dalle scelte strategiche dei grandi player mondiali.

**Principali paesi produttori di grano, cereali e semi di soia ( percentuale su base mondiale )**

USA	19%
Argentina	12%
UE	11%
Australia	10%
Ucraina	9%
Canada	8%
Altri	31%

*Elaborazione Autorità Portuale del Levante su dati UNCTAD*

**Principali paesi importatori di grano, cereali e semi di soia ( percentuale su base mondiale )**

Asia	31%
Sud America	21%
Africa	20%
Medio Oriente	18%
Europa	7%
Altri	3%

*Elaborazione Autorità Portuale del Levante su dati UNCTAD*

Nel settore dei container la crescita, su base mondiale, è stata del 4,6 % portando i volumi totali da 153 milioni di teus nel 2012 a 160 milioni di teus nel 2014. Si noti come i volumi calcolati siano quelli effettivamente trasportati. Per quanto attiene ai movimenti portuali, questi ammontano complessivamente a 651 milioni di TEU per un incremento del 5,1 % . Le proiezioni per il 2014 registrano un incremento dei movimenti mondiali del 5,6%.

I flussi intra-asiatici e Sud-Sud rappresentano il 39,8 % dell'intero traffico mondiale. A seguire vi sono i flussi Nord- Sud 17%, Trans-pacifico 13,6 % , Far East- Europa 13,1%; Est- Ovest 12,6% e Transatlantico 3,9%.

Guardando al nostro continente, il traffico in import dall'Asia è cresciuto del 3,1% mentre l'export verso l'Asia è cresciuto dell'1,8%. La rotta Asia-Europa è quella dove vengono utilizzate le navi di maggiori dimensioni. Il traffico dall'Europa verso gli USA è cresciuto del 5,8% mentre quello nella direzione opposta del 3,6%. Maggiori i tassi di sviluppo sulle rotte Sud- Sud ( + 6,00% ) pure limitati da un indebolimento della domanda interna sud americana. Il traffico interregionale è cresciuto anch'esso in misura maggiore con un tasso del 6,6 %. Come abbiamo già rilevato nell'analisi dei traffici secondo l'indicatore delle tonn/miglia la maggior crescita dei traffici di prossimità sembra avere rallentato il vortice della globalizzazione che aveva segnato fortemente lo scorso ventennio.

Il panorama del settore sembra segnato da uno spostamento di navi di maggiori dimensioni dalle rotte principali a quelle secondarie, dal mantenimento del regime di “ slow steaming” nonostante la caduta del prezzo del bunker e da misure di alleanza commerciale fra le “ major” del settore per combattere la caduta dei noli e la sovraccapacità di stiva.

La tabella successiva (*elaborazione AP Levante su fonte Alphaliners febbraio 2015* ) fornisce un quadro maggiormente esaustivo della struttura della flotta mondiale container indicando i primi 30 operatori :

	Operatore	TEU totali	N. navi	teu nave	Teu prop.	Navi prop.	Teu nol.	Navi nol.	%nolegg.	Teu in ordinazione	n. navi in ordinazione	Incr.stiva
1	APM –Maersk	2.983.730	610	4.862	1.627.082	252	1.356.648	358	45,5%	167.602	17	5,6%
2	MSC	2.553.512	499	5.141	1.055.191	190	1.498.321	309	58,7%	660.368	52	25,9%
3	CMA CGM	1.669.070	454	3.676	544.747	83	1.124.323	371	67,4%	318.739	33	19,1%
4	Hapag-Lloyd	963.853	182	5.295	519.773	78	444.080	104	46,1%	37.296	4	3,9%
5	Evergreen Line	951.777	195	4.880	539.170	111	412.607	84	43,4%	363.524	24	38,2%
6	COSCO Container line	812.845	160	5.080	470.920	90	341.925	70	42,1%	119.500	10	14,7%
7	CSCL	725.669	144	5.039	493.860	73	231.809	71	31,9%	37.960	2	5,2%
8	Hanjin Shipping	620.199	100	6.201	278.102	38	342.097	62	55,2%	46.130	5	7,4%
9	MOL	594.420	111	5.355	194.708	31	399.712	80	67,2%	60.060	6	10,1%
10	APL	545.270	89	6.126	386.003	50	159.267	39	29,2%			
11	Hamburg Sud Group	536.803	112	4.792	247.072	40	289.731	72	54,0%	31.500	3	5,9%
12	OOCL	531.506	99	5.369	339.306	48	192.200	51	36,2%	26.664	3	5,0%
13	NYK Line	483.743	102	4.742	282.158	49	201.585	53	41,7%	112.000	8	23,2%
14	Yang Ming Mar. Tr.	443.616	93	4.770	195.419	41	248.197	52	55,9%	220.524	17	49,7%
15	UASC	409.136	57	7.177	243.143	29	165.993	28	40,6%	232.744	14	56,9%
16	K Line	390.612	77	5.072	122.552	20	268.060	57	68,6%	138.700	10	35,5%
17	Hyundai M.M.	382.812	58	6.600	153.658	20	229.154	38	59,9%	60.000	6	15,7%

18	PIL	364.285	152	2.369	280.958	118	83.327	34	22,9%	19.445	5	5,3%
19	Zim	326.004	76	4.289	55.057	13	270.947	63	83,1%			
20	Wan Hai Lines	203.521	87	2.339	170.837	71	32.684	16	16,1%			
21	X-Press Feeders Gr.	118.699	82	1.447	19.767	13	98.932	69	83,3%			
22	HDS Lines	88.608	22	4.028	6.864	3	81.744	19	92,3%			
23	KMTC	84.633	51	1.659	34.035	24	50.598	27	59,8%	7.569	3	8,9%
24	SITC	83.654	71	1.178	34.693	32	48.961	39	58,5%	18.080	10	21,6%
25	TS Lines	68.098	35	1.945	3.156	2	64.942	33	95,4%			
26	NileDutch	66.260	24	2.760	11.831	4	54.429	20	82,1%	3.510	1	5,3%
27	Simantech	56.795	23	2.469	8701	6	48.094	17	84,7%	8.700	2	15,3%
28	Arkas Line/	55.261	37	1.493	43.978	29	11.283	8	20,4%	10.000	4	18,1%
29	Quanzhou An Sheng	53.305	45	1.185	48.614	36	4.691	9	8,8%	9.600	4	18,0%
30	Unifeeder	52.382	46	1.138	0	0	52.382	46	100,00%			

Come si può rilevare il mercato è fortemente concentrato. I primi cinque operatori ( Maersk, MSC, CMA – CGM, Hapag-Lloyd ed Evergreen) detengono il 48% del mercato. L’Alleanza M 2 che prevede un “ vessel sharing agreement” decennale per 185 navi, sulle rotte Transatlantiche, Transpacifiche ed Asia – Europa, copre l’11% del mercato.

Si tratta di una forma più morbida, dal punto di vista dell’impatto sul mercato della concentrazione che si sarebbe avuta con l’alleanza P 3 che coinvolgeva anche il terzo maggior operatore e la costituzione di strutture terze ed indipendenti. Per quanto riguarda le previsioni di sviluppo delle flotte mediante nuove costruzioni, fra i più grandi player, sono molto attive MSC ed Evergreen con ordinativi che puntano ad una dimensione media delle navi fra i 12.000 ed i 15.000 TEU. Il programma più imponente è quello della Compagnia UASC degli Emirati Arabi Uniti. Si punta ad un incremento della flotta di oltre il 56 % ed il programma prevede la costruzione di 6 unità da 18.800 Teu e di 11 da 15.000 TEU. La compagnia araba appare la più vivace sul piano dei progetti di espansione. E’ l’unica che nel monitoraggio mensile della flotta portacontainer pubblicato da *Alphaliner* ha scalato in un mese tre posizioni ed è quella con la dimensione media delle navi più grande ( 7177 TEU).

Da segnalare, in questo contesto che la Maersk, che sembra avere rallentato i programmi di nuove costruzioni, ha registrato nel 2014 un utile netto di 2,34 miliardi di dollari con una crescita del 55% sul 2013 frutto certamente della razionalizzazione dei costi, grazie in particolare all’abbattimento del bunker, mantenendo al momento la politica dello “ slow steaming” ( rallentamento della velocità commerciale ) e ad una più attenta politica commerciale frutto degli accordi con altri operatori.

Per quanto attiene agli armatori nazionali, a parte il caso di MSC, Grimaldi Group è collocato al 34° posto della graduatoria con una capacità di 38.249 TEU. Nei Primi 100 armatori troviamo la Linea Messina al 45° posto e la Tarros all'88°.

Di seguito la graduatoria dei dei primi 20 porti container del mondo, dati di traffico 2012/2013 e 2014 (fonte elaborazione Fedespedit su dati Autorità Portuali e Dynaliners ):

pos.	Porto	Paese	2012	2013	2014	Var.%
1	Shanghai	Cina	32.529.000	33.617.000	35.290.000	5,0%
2	Singapore	Singapore	31.649.400	32.578.700	33.869.300	4,0%
3	Hong Kong	Cina	23.955.000	22.799.000	24.238.000	6,3%
4	Shenzhen	Cina	22.940.130	23.278.000	24.000.000	3,1%
5	Ningbo	Cina	15.670.000	17.326.800	19.450.000	12,3%
6	Busan	Sud Corea	17.040.567	17.586.099	18.651.946	5,5%
7	Guangzhou	Cina	14.743.600	15.309.200	16.200.000	5,8%
8	Qingdao	Cina	14.503.000	15.520.000	16.000.000	3,1%
9	Dubai	EAU	13.280.000	13.641.000	15.200.000	11,4%
10	Tianjin	Cina	12.300.000	13.001.000	14.050.000	8,1%
11	Rotterdam	Olanda	11.865.916	11.866.000	12.300.000	3,7%
12	Port Klang	Malaysia	9.933.600	10.350.400	10.946.000	5,8%
13	Kaohsiung	Taiwan	9.781.221	9.940.000	10.590.000	6,5%
14	Dalian	Cina	8.060.400	9.912.000	10.128.00	2,2%
15	Amburgo	Germania	8.863.900	9.257.000	9.730.00	5,1%
16	Anversa	Belgio	8.635.200	8.578.300	8.977.738	4,7%
17	Xiamen	Cina	7.201.700	8.007.900	8.572.000	7,0%
18	Los Angeles	USA	8.077.714	7.868.600	8.340.065	6,0%
19	Brema	Germania	6.134.000	5.838.000	5.780.000	-1,0%
20	Yingkou	Cina	4.851.000	5.301.000	5.768.000	8,8%

A livello mondiale i primi dieci terminal operator, alcuni dei quali operano nel nostro paese sono indicati nella seguente tabella ( fonte Drewry Maritime Research 2013 ). I dati sono riferiti al 2012.

	Operatore	Milioni TEU	% share
1	PSA Singapore	50,9	8,2%
2	Hutchinson Holdings Port Hong Kong	44,8	7,2%
3	AP Moeller ( Danimarca)	33,7	5,4%
4	DPW Dubai	33,4	5,4%
5	COSCO ( Cina)	17	2,7%
6	Terminal Investment Ltd ( Olanda)	13,5	2,2%
7	China Shipping Terminal Devl.	8,6	1,4%
8	Hanjin ( Sud Corea)	7,8	1,3%
9	Evergreen ( Taiwan)	7,5	1,2%
10	Eurogate ( Germania)	6,5	1%

Il mercato mondiale del terminalismo, rispondendo a mercati locali, è meno concentrato rispetto al mercato dei liners. Tuttavia alcuni la maggior parte dei principali gruppi terminalistici sono controllati direttamente dalle Compagnie marittime ( AP Moeller da Maersk, COSCO, Hanjin, Evergreen ) ed in ogni modo tutti i gruppi della “ top ten” hanno sviluppato una strategia mondiale che comporta il controllo diretto o con partner locali di terminal in ogni parte del globo.

I traffici marittimi nazionali sono stati fortemente condizionati dalla recessione che colpito l’Italia almeno fino alla fine del 2014. Come si può rilevare, in termini di volumi complessivi di traffico portuale del nostro paese che ha parzialmente recuperato il picco negativo del 2009, che, lo ricordiamo, ha riguardato tutto il mondo, è ancora lontano dai volumi raggiunti nel 2007, ultimo anno di andamento positivo dell’economia prima della grande “gelata”.

Nella tabella successiva, si evidenzia l’andamento complessivo dei traffici nazionali rilevando la variazione anno su anno nel periodo compreso fra il 2007 ed il 2013. ( *elaborazione AP levante su dati Assoporti* ) – i traffici sono espressi in milioni di tonnellate.

Anno	Volume	Variazione
2007	509,5	
2008	509,1	-0,8%
2009	437,8	-14%
2010	476,1	+8,9%
2011	481,1	+1%
2012	463,1	-3,7%
2013	460,8	-0,4%

Nel 2009 i porti italiani hanno perso 71.200.921 tonnellate. Un dato impressionante, pari al movimento complessivo di due porti come Genova e Livorno. Già il 2008 aveva preannunciato il terremoto con un significativo rallentamento. Il recupero c’è stato con un buon rimbalzo nel 2010, proseguito nel 2011 per poi tornare a rallentare secondo gli andamenti macroeconomici nel 2012 e nel 2013. Al momento mentre scriviamo non sono disponibili dati comparabili per completezza relativi al 2014. Da notare che l’andamento dei porti italiani, nel 2013 è stato leggermente migliore, in termini di volumi di tonnellaggio dell’insieme dei porti europei che sono scesi dello 0,6 % ( *fonte Eurostat*).

L’Italia, nel 2013 resta, in termini di volumi complessivi movimentati, la terza economia portuale europea dopo Paesi Bassi e Regno Unito ma davanti a paesi quali Spagna, Francia, Belgio e Germania.

Trieste, primo porto italiano per volumi complessivi, si colloca, secondo *Eurostat*, fra i porti europei che hanno realizzato le migliori performance di crescita dopo quelli di Amsterdam, Pireo ed Ambarli. La

stessa fonte fornisce un dato di qualche interesse per leggere, su un periodo più lungo, l'evoluzione della portualità europea in un arco temporale che va da 1997 al 2013.

La tabella seguente elaborata da AP Levante su dati Eurostat, fornisce un quadro delle dinamiche portuali del continente. Al di là dei luoghi comuni che spesso ammantano le analisi sui traffici marittimi, si rileva un qualche rallentamento dei maggiori porti del Northern Range ( Rotterdam, Amburgo ed Anversa) ed una forte vitalità del Pireo ed dei porti spagnoli di Valencia ed Algeciras. Segno che l'opzione mediterranea è ben lungi dall'aver esaurito la sua funzione.

<b>Porto</b>	<b>Crescita media annua 1997 -2013</b>
Pireo ( GR)	9,9%
Valencia ( SP)	7,7%
Bremerhaven ( GER)	7,7%
Amsterdam (NL)	6,0%
Algeciras ( SP)	5,0%
Amburgo ( GER )	3,5%
Anversa ( BEL)	3,2%
Rotterdam ( NL)	1,8%
Immingham ( UK)	1,7%
Milford Haven ( UK)	1,1%
Trieste ( IT)	0,6%
Le Havre( FR)	0,6%
Genova ( IT )	-0,2%
Marsiglia ( FR)	-1,2%
Londra ( UK)	-1,6%

Una stima di Fedespediti su dati Autorità Portuali e Dynaliners, che analizza l'andamento dei principali porti container italiani fotografa una crescita complessiva dell'1%, di segno comunque contrario all'andamento recessivo dell'economia italiana. Nella tabella di seguito lo studi Fedespediti, i traffici sono espressi in migliaia di TEU :

<b>Porto</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>Variazione</b>
Gioia Tauro	3.087	2.970	-3,8%
Genova	1.988	2.173	9,3 %
La Spezia	1.300	1.303	0,2 %
Cagliari	656	656	0,0%
Livorno	559	577	3,3%
Trieste	459	475	3,5%
Venezia	408	413	1,3%

Salerno	194	234	20,6%
Ravenna	227	223	-1,9%
Napoli ( 6 mesi)	244	192	-21,4%
Ancona	152	152	-0,5%
Taranto ( 9 mesi)	149	143	-3,7%
Savona	78	82	5,0%
Civitavecchia	54	66	22%
Bari	31	35	12%
Catania	30	33	10%
Palermo	20	14	-30%
<b>Totale</b>	<b>9636</b>	<b>9741</b>	<b>1%</b>

Dai dati emerge una sofferenza dei porti di trashipment, in particolare di Gioia Tauro che risentono, nell'area mediterranea, della forte concorrenza di Algeciras, Valencia, Pireo e soprattutto Tanger Med che è cresciuto del 20% nel 2013. Molto importante il dato di Genova e quelli, tutti positivi, dei porti "gateway". Per quello che riguarda il mezzogiorno appare evidente il dato di Salerno che è dovuto essenzialmente al radicamento presso quel porto di linee marittime che precedentemente scalavano il porto di Napoli come, in particolare la Linea Messina.

Con lo stesso criterio di cui sopra si analizzano, i diversi segmenti di traffico nazionale, nel periodo 2007-2013. (Le tabelle sono elaborate da AP Levante su dati Assoporti.)

TEU in milioni		
Anno	Volume	Variazione
2007	10,6	
2008	10,5	-0,9%
2009	9,5	-1%
2010	9,7	0,2%
2011	9,5	-0,9
2012	9,6	0,1
2013	10,0	0,4

RO-Ro in milioni ton		
Anno	Volume	Variazione
2007	81,2	
2008	86,3	6,2 %
2009	76,3	-11,5%
2010	82,5	8,1 %
2011	81,3	-1,4%
2012	76,9	-5,7%
2013	74,8	-3,2%

<b>Rinf. sol. in milioni ton</b>		
<b>Anno</b>	<b>Volume</b>	<b>Variazione</b>
2007	90,9	
2008	89,3	- 1%
2009	64,4	-27,8%
2010	75,6	17,3%
2011	81,7	-8%
2012	79,2	-3%
2013	73,9	-6,6%

<b>Rinf. liq. in milioni ton</b>		
<b>Anno</b>	<b>Volume</b>	<b>Variazione</b>
2007	199,1	
2008	196,8	-1%
2009	181,8	-7,6%
2010	191,4	5,2%
2011	189,1	-1,2%
2012	183,0	-3,2%
2013	179,6	-1,8%

<b>Merci varie in milioni ton</b>		
<b>Anno</b>	<b>Volume</b>	<b>Variazione</b>
2007	39,3	
2008	35,4	-9,9%
2009	20,3	-42,6%
2010	25,5	25,61%
2011	27,4	7,4%
2012	25,4	-7,2%
2013	24,3	-4,3%

L'articolazione dei diversi segmenti del traffico nazionale indica come vi sia una maggiore stabilità dei traffici condizionati dall'export come quello dei container. I traffici, come le rinfuse solide, più fortemente collegati alla produzione industriale, agricola ed edilizia hanno visto riduzioni molto drastiche connesse al calo della domanda interna. Dinamica analoga anche se più contenuta per le rinfuse liquide e per il ro-ro . Forte il calo delle merci varie ( quasi dimezzate), che è certamente influenzato dalle dinamiche macroeconomiche ma anche dall'avanzare della containerizzazione che ha sicuramente spostato verso i carichi unitizzati alcune tipologie di merci varie.

Oltre le mere considerazioni quantitative si ritiene utile fornire alcuni elementi che riguardano il rapporto fra i porti nazionali ed i mercati di riferimento. Tali elementi sono tratti dallo studio presentato da Andrea Appetecchia dell'ISFORT a Roma il 18 febbraio 2015:

- La percorrenza media terrestre dei container movimentati dai porti italiani è di 156 km in importazione e di 197 km in esportazione. L'80% dei container sbarcati a Genova ed il 65% di quelli sbarcati a La Spezia sono destinati all'area Lombardo-Veneto-Emiliana.
- Questa dinamica di “ prossimità” non avviene, nelle stesse modalità, per i traffici ro-ro. Secondo lo studio ISFORT, ma anche in analogia ai dati precedentemente pubblicati dall'Autorità portuale del Levante ( *vedi POT 2007/2009 e POT 2010/2013* ) sulle tratte ro-ro internazionali vi è una forte incidenza di traffico destinato oltre le alpi. Secondo ISFORT sulla relazione Ancona – Patrasso il 71% del traffico ha origine estera. In particolare 2/3 sono destinati all'Europa Centrale ed Occidentale. Questa dinamica è assolutamente simile sia per Bari che per il porto di Brindisi.
- Il combinato marittimo, in generale svolge una forte funzione di relazione internazionale, in questo l'Italia svolge maggiormente una funzione di piattaforma logistica di quanto non avvenga nel traffico container. Dei 75,7 milioni di tonnellate di traffico ro-ro, movimentato nei porti italiani 48,8 milioni ( il 64% ) sono destinati al cabotaggio nazionale ma 13,6 milioni sul versante West Med e 13,3 milioni su quello East Med, rappresentano un consistente 36% per i quali i porti italiani svolgono una funzione di servizio logistico ( transito, stoccaggio e soste, operazioni portuali, servizi diversi alla merce e servizi tecnico nautici). Si tratta di ricchezza aggiuntiva prodotta dai porti e non generata dalla domanda nazionale.
- Il tema, troppo spesso abusato, della competizione con i porti nord europei è, per molti aspetti un falso problema. Secondo lo studio “*Balance of container traffic amongst European ports, NEA 2011*”, citato da ISFORT, anche nel caso di massima ottimizzazione delle connessioni terrestri la quota massima che potrebbe essere spostata dal versante Nord a quello Sud non supererebbe il 3% dei traffici.

L'analisi dei traffici nel contesto nazionale ed europeo ha peraltro confermato che la partita dei porti italiani si gioca nel Mediterraneo, sia sul fronte East che su quello West ed è questa la prospettiva che continua a riguardare i porti del network del Levante.

L'analisi del traffico merci nel porto di Bari deve essere svolta in modo articolato, guardando ai tre diversi segmenti principali:

1) Le rinfuse solide, nelle quali prevale largamente il grano e rispetto al quale Bari ha assunto un grande rilievo sul piano nazionale. Come vedremo dalle successive tabelle, nel 2014 il traffico ha recuperato e

superato pienamente i volumi precedenti alla crisi che ha segnato nel 2013 il momento di maggiore difficoltà ;

2) Il traffico container ha rappresentato un elemento di svolta e di cambiamento nella struttura dei traffici dello scalo barese. Dal 2011 al 2014 i TEU sono triplicati e Bari ha scavalcato, nella graduatoria nazionale, tutti i porti siciliani collocandosi al 15° posto su scala nazionale. Nel giro di un anno il traffico aveva raggiunto la quota di 30.000 Teu che rappresentava una quota molto significativa della domanda potenziale media prevedibile sul territorio. Il fatto che tale quota si sia raggiunta in così breve tempo e successivamente si sia consolidata incrementando di un ulteriore 20% significa che i servizi resi alla merce sono stati efficienti e competitivi.

3) Il traffico Ro-Ro, sulla linea Grecia ha visto un pesante decremento nel corso degli anni. Tale impatto negativo è dovuto fondamentalmente alla crisi gravissima vissuta ed ancora in corsa dal paese ellenico ma anche, almeno a partire dal 2012 dalla forte presenza del gruppo Grimaldi, principale player dell'Adriatico, nel porto di Brindisi. Come vedremo nelle successive tabelle il traffico ro-ro per la Grecia che ebbe il suo picco nel 2007 è oggi praticamente dimezzato. Resiste con forza il traffico rotabile con l'Albania, per il quale Bari è porto leader nazionale che, a dispetto della crisi ha visto il suo maggiore volume di traffico nel 2011 ed è rimasto sostanzialmente stabile negli anni successivi.

Le tabelle che seguono, descrivono nel dettaglio l'andamento dei traffici nel porto di Bari, complessivamente e per i tre grandi segmenti di traffico nel periodo 2007 – 2014. Per il traffico container si parte dall'anno 2011, anno di inizio della linea MSC. I dati sono elaborati e di fonte Autorità Portuale del Levante.

<b>Porto di Bari – traffici complessivi</b>		
<b>Anno</b>	<b>Tot. in mln ton.</b>	<b>Variazione %</b>
2007	5,5	
2008	5,1	-8%
2009	4,9	-2%
2010	5,3	8%
2011	5	-5%
2012	4,5	-10%
2013	4,2	-6%
2014	4,7	11%

<b>Porto di Bari – rinfuse solide</b>		
<b>Anno</b>	<b>Tot. in mln ton.</b>	<b>Variazione %</b>
2007	1,5	
2008	1	-33%
2009	1,5	50%
2010	1,9	26%
2011	1,8	-5%
2012	1,2	-33%
2013	1,4	16%
2014	2,0	37%

<b>Porto di Bari – rotabili</b>		
<b>Anno</b>	<b>Tot. in mln ton.</b>	<b>Variazione %</b>
2007	3,8	0%
2008	3,8	0%
2009	3,4	-10%
2010	3,3	-3%
2011	3	-9%
2012	2,9	-3%
2013	2,4	-17%
2014	2,4	0%

<b>Porto di Bari – container</b>		
<b>Anno</b>	<b>Tot. Teu x 1000</b>	<b>Variazione %</b>
2007		
2008		
2009		
2010		
2011	11	
2012	29	163%
2013	31	7%
2014	36	14%

Il traffico del porto di Barletta è strettamente connesso alle esigenze del tessuto industriale del territorio. Analogamente a quanto avvenuto nel resto della portualità nazionale il 2009 ha segnato un drastico calo dei traffici che lentamente hanno ripreso a crescere raggiungendo i livelli del 2008. La struttura dei traffici di Barletta è sostanzialmente imperniata su rinfuse solide nella misura del 70% e prodotti petroliferi per circa il 30% con una piccola presenza di merce varia. La caduta del cemento, dei prodotti lapidei e dei prodotti chimici ha fortemente segnato la fase di crisi del porto di Barletta. I prodotti petroliferi movimentati dal deposito costiero dell'API hanno mantenuto, pur con alcune oscillazioni una certa stabilità. Il traffico di cereali, che ha visto crescere la dimensione delle navi anche per i fenomeni di

allungamento dei viaggi, come si è visto in precedenza, ha sofferto particolarmente dei limiti strutturali del porto dovuti all'esigenza di effettuare i dragaggi di cui è prossima la messa in cantiere.

Monopoli che ha raggiunto nel 2013 le 342.000 tonnellate ha vissuto un costante incremento, salvo una pesante battuta d'arresto nel 2012 dovuta alla frenata della movimentazione in import ed export di prodotti per la produzione di biodiesel e di prodotto finito. Il traffico, anche in questo caso di prossimità, collegato al tessuto industriale ed agricolo del territorio, è sostanzialmente suddiviso a metà fra rinfuse solide ( sabbie e concimi) e rinfuse liquide ( olii per la produzione di biodiesel e prodotti raffinati). Le tabelle seguenti, sempre di elaborazione AP levante analizzato i traffici totali e secondo le diverse tipologie a partire dal 2008 nei porti di Barletta e Monopoli.

<b>Porto di Barletta– traffici complessivi</b>		
<b>Anno</b>	<b>Tot. in mln ton.</b>	<b>Variazione %</b>
2008	1,1	
2009	0,8	-27%
2010	0,8	0
2011	0,9	12%
2012	0,8	-11%
2013	1	25%
2014	0,9	-14%

<b>Porto di Barletta– rinf.solide</b>		
<b>Anno</b>	<b>Tot. in mln ton.</b>	<b>Variazione %</b>
2008	0,7	
2009	0,5	-28%
2010	0,5	0
2011	0,6	20%
2012	0,6	0
2013	0,7	16%
2014	0,5	-20%

<b>Porto di Barletta– rinf.liquide</b>		
<b>Anno</b>	<b>Tot. in mln ton.</b>	<b>Variazione %</b>
2008	0,27	
2009	0,26	-3%
2010	0,28	7%
2011	0,28	0
2012	0,24	-14%
2013	0,28	16%
2014	0,29	3%

<b>Porto di Monopoli – traffici complessivi</b>		
<b>Anno</b>	<b>Tot. in mln ton.</b>	<b>Variazione %</b>
2008	0,22	
2009	0,26	9%
2010	0,29	11%
2011	0,32	10%
2012	0,24	-25%
2013	0,34	41%
2014	0,42	+25%

<b>Porto di Monopoli– rinf.solide</b>		
<b>Anno</b>	<b>Tot. in mln ton.</b>	<b>Variazione %</b>
2008	0,14	
2009	0,12	-14%
2010	0,17	25%
2011	0,17	0
2012	0,14	-21%
2013	0,19	35%
2014	0,21	8%

<b>Porto di Monopoli– rinf.liquide</b>		
<b>Anno</b>	<b>Tot. in mln ton.</b>	<b>Variazione %</b>
2008	0,07	
2009	0,13	85%
2010	0,12	-7%
2011	0,17	33%
2012	0,14	-21%
2013	0,19	35%
2014	0,22	48%

## ***Il contesto territoriale***

*(conclusioni dello studio del Prof.F.Pirro dal titolo “Il sistema portuale dell’Autorità del Levante al servizio del grande bacino produttivo della Puglia centrosettentrionale e della Basilicata orientale. Un punto di forza dell’economia meridionale nazionale e mediterranea” in allegato)*

A sottolineare l’importanza del trasporto marittimo per l’export dell’Italia meridionale ha contribuito un recente studio della SRM-Società di ricerche sul Mezzogiorno del Banco di Napoli/Intesa San Paolo nel quale si è evidenziato che - se con la modalità marittima parte il 27,3% delle esportazioni nazionali - tale percentuale sale al 49,7% per quelle del Mezzogiorno.

La portualità meridionale pertanto è una grande risorsa per l’economia italiana e del Meridione, ma è anche sottoposta al rischio rilevante di una competitività aggressiva, se è vero che fra il 2008 e il 2014 i porti della sponda Est del Mediterraneo hanno incrementato la loro quota di mercato dal 7% all’11% del totale.

La sponda ovest dello stesso mare movimentata il 12% del totale mediterraneo e quella meridionale il 10%. La favorevole collocazione geografica della portualità meridionale, pertanto, è un fattore certamente rilevante, ma non sufficiente, se non supportata da adeguamenti funzionali degli scali e delle infrastrutture di comunicazione e retroportuali ad essi collegate.

In questo scenario concorrenziale già complesso, si profila come imminente un nuovo elemento che potrebbe accentuare i dislivelli di competitività già percepibili fra i nostri porti e quelli di altre sponde mediterranee; e tale elemento è costituito dal *gigantismo navale ormai alle porte*.

I principali carrier a livello mondiale infatti (Maersk, MSC, Evergreen, China Shipping, etc.) hanno emesso ordinativi per navi di capacità superiore a 19.000 teu che potranno attraccare però solo nei porti attrezzati ad accoglierli, con inevitabili ricadute anche sui traffici *feeder* ad essi connessi.

Peraltro anche il **nuovo Canale di Suez** potrebbe aprire opportunità di business per le imprese italiane perché non è solo un nuova infrastruttura, ma è anche un grande progetto che intende fare di tutta l’area che gravita sul canale un centro economico, logistico e industriale ove incentivare l’insediamento di investitori esteri.

Le cifre del SCCP-Suez Canal Corridor Project sono le seguenti: a) *72 km di lunghezza e 24 metri di profondità* per eliminare il tratto a senso unico alternato delle navi; b) *raddoppio del traffico giornaliero* da 49 a 97 navi e riduzione del tempo di transito da 18 a 11 ore; c) *costo dell’opera pari a 8,2 miliardi* di dollari finanziato in buona parte da obbligazioni interamente sottoscritte da

cittadini egiziani; d) *guadagno stimato della Suez Canal Authority di 13,5 miliardi di dollari*. A marzo 2015 dopo soli sette mesi di lavoro, il nuovo canale è già stato scavato per 10 metri di profondità.

Alla luce di quanto appena evidenziato, e dell'analisi condotta nelle pagine precedenti sul sistema manifatturiero della Puglia centrale e delle altre aree produttive che già gravitano su di essa - e ancor più potrebbero farlo nei prossimi anni - è opportuno ribadire ancora una volta non solo il ruolo rilevante per volumi di produzione e merci esportate di quell'apparato di produzione, che è comunque uno dei maggiori del Mezzogiorno e del Paese, ma anche *le sue potenzialità ancora inesprese di trasformazione e di commercializzazione di materie prime, semilavorati e beni finiti*.

E' opportuno peraltro rilevare che, se come è evidenziato nello studio prima citato della SRM, le aree del Medio Oriente e del Nord Africa rappresentano la nuova vocazione geoeconomica del Mezzogiorno - che vi ha esportato nel 2014 il 16% del totale del suo export, ovvero più di quanto venduto dall'Italia meridionale negli Usa - allora la *collocazione del sistema portuale dell'Autorità del Levante al centro del Mediterraneo* ne viene esaltata nella sua valenza strategica che rende necessaria una sempre maggiore *integrazione/specializzazione/qualificazione* fra gli scali gestiti dall'Ente e quelli da esso acquisibili.

A confortare ulteriormente le previsioni di crescita delle economie del Mediterraneo, ha contribuito una recentissima ricerca presentata a Roma nell'aprile scorso dalla Ernst & Young da cui è emerso che non solo l'Europa, l'America e l'Asia rappresentano le macroaree protagoniste della crescita mondiale - con l'Africa al momento in un ruolo di comprimaria - ma che anche la nuova Regione Mediterranea, formata dai Paesi affacciati sul vastissimo mare ed estesa al Medio Oriente e ai Paesi del Golfo, può diventare *uno dei più grandi motori* dello sviluppo mondiale, spostando in tal modo l'orizzonte, gli equilibri e l'asse futuro dei grandi business internazionali. In tale scenario l'Italia, il Mezzogiorno e la Puglia si ritroverebbero in un'eccellente posizione.

I segnali ci sono tutti come è emerso dallo studio attraverso il "Baromed Attractiveness survey 2015, The Next Opportunity". Nel 2013 infatti gli investimenti stranieri diretti nell'area prima delineata sono ammontati a 85 miliardi di dollari, più di quanto cioè abbia canalizzato sul suo sistema produttivo la Cina, contribuendo così ad alimentare un Pil che nel bacino mediterraneo ha superato i 10mila miliardi di dollari con prospettive positive di ulteriore crescita.

Il bacino del Mediterraneo rappresenta il 15% del Pil mondiale, gli scambi al suo interno hanno un valore di 7mila miliardi di dollari, pari al 20% del commercio internazionale e - contando già oggi su 535 milioni di persone ovvero il 7,1% della popolazione globale - accrescerà il suo peso

demografico sino al 2040 e con esso il valore degli affari che vi si svolgeranno, anche grazie ad un potere di acquisto crescente.

Naturalmente sarà necessario per lo sviluppo dei mercati strategici costruire un ecosistema che permetta alle nuove aziende di crescere, fornendo ad esse il know-how e il supporto finanziario necessario. In tal modo si contribuirà a superare le principali e gravi criticità dell'area - fra cui l'instabilità politica che tuttora ne contraddistingue il 53% delle regioni - e l'assenza di trasparenza in molti dei processi politico-amministrativi.

Gli autori dello studio hanno individuato nel Mediterraneo otto fattori di crescita per l'attrattività degli investimenti provenienti anche e soprattutto dagli altri quadranti mondiali: 1) crescita del digitale; 2) imprenditorialità; 3) urbanizzazione; 4) competitività, 5) diversificazione industriale; 6) energie rinnovabili; 7) sviluppo sociale; 8) trasparenza.

Insomma le prospettive di crescita nel Mediterraneo - che si presenta sempre di più come *un rinnovato crocevia anche geografico di grandi scambi internazionali* - confortano l'esigenza evidenziata nel nuovo POT dell'Autorità Portuale del Levante di attrezzare e qualificare il sistema portuale di propria competenza per le nuove grandi sfide che esso e l'intero sistema produttivo Apulo-Lucano dovranno sostenere e vincere nello scenario della globalizzazione.

### ***L'evoluzione legislativa nazionale: essere pronti ai cambiamenti***

Da anni si è alla ricerca di una soluzione per ridare slancio alla portualità italiana con progetti di modifica della legge 84/94 che non sono giunti però al traguardo. Da ultimo, con il testo del decreto-legge n. 133 del 12 settembre 2014 detto "Sblocca Italia", convertito in legge con provvedimento n.164 del 11 novembre 2014 il governo ha avviato la redazione del Piano della logistica e della portualità che dovrebbe essere lo strumento per la riforma.

Le varie bozze del Piano sin qui rese disponibili, unitamente a parallele iniziative sempre governative in materia di tutela della concorrenza, lasciano trasparire un quadro a tutt'oggi di difficile decifrazione.

Non è ancora ben comprensibile se resterà confermato l'attuale quadro incentrato sulle Autorità Portuali, magari accorpate per ridurre il numero, oppure se si andrà verso soluzioni di integrazione con gli altri nodi della logistica con la creazione di Autorità di distretto o logistiche con ambiti territoriali e competenze diverse e più estese.

In ogni caso non sembra in dubbio la conferma della strategicità dei porti nella loro totalità sia pur con regole di funzionamento e strumenti di governance differenti.

Questo quadro legislativo incerto, che da anni ormai propone possibili e repentini cambiamenti spesso annunciati ma mai attuati, non può costituire un limite all'attività di programmazione dell'Autorità Portuale che deve comunque proseguire nel consolidamento delle proprie strategie di sviluppo a supporto dei traffici del territorio. Quindi, nessun immobilismo in attesa dei cambiamenti che, quando interverranno, dovranno trovare dei porti ben funzionanti ed una organizzazione amministrativa e tecnica capace di rispondere adeguatamente alle nuove indicazioni del legislatore.

Da qui la scelta, già avviata negli scorsi mesi, di incoraggiare la richiesta di allargamento della circoscrizione dell'Autorità Portuale anche al Porto di Molfetta secondo la richiesta del locale Consiglio Comunale. Dopo l'approvazione della proposta da parte del Comitato Portuale si resta in attesa della sottoscrizione della richiesta congiunta da parte della stessa Autorità Portuale, del Comune di Molfetta e della Regione Puglia da presentare al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'estensione.

In coerenza con questo obiettivo il presente documento di programmazione contiene anche analisi e strategie riguardanti il Porto di Molfetta la cui attuazione, ovviamente, resterà condizionata all'effettiva estensione della circoscrizione.

## **2) IL SISTEMA PORTUALE DEL LEVANTE NEL CORRIDOIO SCAN-MED**

### ***Le politiche infrastrutturali di “corridoio”***

Nell’ambito della vasta politica europea dei trasporti l’Unione europea sta portando avanti efficacemente il programma di sviluppo di una rete transeuropea di trasporto. La cosiddetta TEN-T, che deve consentire alle persone e alle merci di circolare rapidamente e con facilità fra gli Stati membri e garantire buoni collegamenti internazionali, dà infatti un contributo fondamentale alla costruzione dei collegamenti mancanti o all’eliminazione delle strozzature nella nostra struttura di trasporto perché crea una rete unica, multimodale, che integra in modo efficiente le reti di trasporto terrestre, marittimo e aereo di tutta la UE.

Gli obiettivi della rete transeuropea di trasporti sono quelli di garantire la mobilità delle persone e dei beni, offrire agli utenti infrastrutture di qualità, sfruttare l’insieme dei modi di trasporto, essere economicamente sostenibile, servire l’insieme dell’Unione europea, essere estesa agli Stati membri dell’Associazione europea di libero scambio, ai Paesi dell’Europa centrale e orientale e ai Paesi mediterranei.

Nel dicembre 2013 è stato adottato il regolamento sugli orientamenti per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, facente parte della più ampia iniziativa Connecting Europe, al fine di garantire una mobilità più sicura e meno congestionata e spostamenti più agevoli e rapidi.

L’obiettivo è istituire una rete centrale di trasporto (TEN-T), da realizzare entro il 2030, che costruisca i collegamenti transfrontalieri mancanti, elimini le strozzature, ammoderni le infrastrutture, e snellisca le operazioni transfrontaliere di trasporto per passeggeri ed imprese in tutta l’Unione europea, migliorando i collegamenti intermodali e contribuendo agli obiettivi dell’UE in materia di cambiamenti climatici attraverso la riduzione delle emissioni di CO2 dei trasporti.

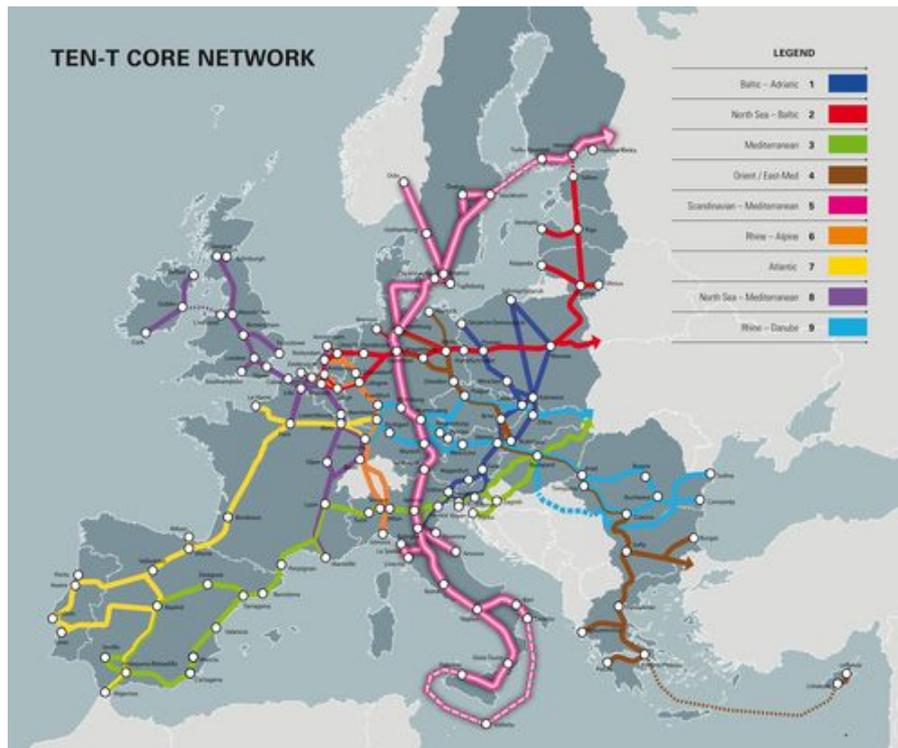
Il finanziamento previsto è pari a circa 26,25 miliardi di euro, di cui 11,3 miliardi sono destinati al Fondo di coesione per essere spesi esclusivamente dagli Stati membri che ne possono beneficiare.

Per la realizzazione di tale rete sono stati creati nove corridoi principali di trasporto, che devono includere tre modi di trasporto, tre Stati membri e due sezioni transfrontaliere:

- Baltico-Adriatico (che attraverserà la regione delle Alpi orientali e l’Italia nord-orientale),
- Mare del Nord-Mar Baltico,
- Mediterraneo (passando per l’Italia settentrionale da Ovest a Est),
- orientale-Mediterraneo orientale,
- scandinavo-mediterraneo (dal Trentino-Alto Adige fino alla Puglia ed alla Sicilia),
- Reno-Alpi (che passa attraverso la Svizzera e termina a Genova),

- Atlantico,
- Mare del Nord-Mar Mediterraneo,
- Reno-Danubio.

I progetti selezionati che rientrano nello sviluppo dei corridoi europei saranno finanziati dal programma in maniera prioritaria.



Il più lungo di tutti i corridoi europei della rete centrale TEN-T è il Corridoio Scanmed che collega i grandi centri urbani dalla Scandinavia (Oslo, København, Stoccolma, Helsinki) al Mediterraneo (La Valletta) attraversando la Germania e l'Italia. Esso rappresenta un asse fondamentale per l'economia europea, attraversando quasi tutto il continente da nord a sud, sia per l'entità della popolazione che interessa sia per la strategicità del collegamento tra l'Europa continentale ed il Nord Africa che affaccia sul Mediterraneo.

Il Porto di Bari è porto *core* di questa rete, in cui la città di Bari è anche terminale della rete ferroviaria primaria europea, e questo costituisce un elemento di indubbio vantaggio sia dal punto di vista della possibilità di utilizzare le ingenti risorse messe a disposizione dall'Unione Europea per sostenere la creazione dei corridoi sia perché tutte le politiche di sviluppo dell'Unione saranno costruite intorno ai nodi della rete centrale TEN-T.

Questa opportunità, nella visione della pianificazione europea, va sfruttata al massimo soprattutto cercando di far diventare il porto di Bari l'hub di un sistema portuale del nord della Puglia, amministrativamente individuato nell'Autorità Portuale del Levante e comprendente anche i porti di Barletta, Monopoli e Molfetta, capace di attrarre traffici a servizio ed a beneficio dei territori di riferimento.

I corridoi TEN-T , non solo dal punto di vista fisico, rappresentano per l'Unione Europea l'indicazione di direttrici lungo le quali si dovranno muovere nei prossimi decenni ingenti flussi di persone e merci secondo quelle politiche di integrazione che vedono nella mobilità uno degli strumenti principali di azione. Mobilità che non sarà solo interna all'Unione Europea ma che dovrà consentire anche gli scambi con le aree geografiche adiacenti che guardano al vecchio continente con grande attenzione ed interesse.

La posizione della Puglia è fortemente strategica in questo scenario perché consente di poter collegare il corridoio Scanned a tutti i Paesi del Mediterraneo sia nord africano che del medio oriente; ma anche di facilitare gli scambi e gli spostamenti con i territori dell'Europa continentale orientale che costituiscono cerniera per le zone occidentali del continente asiatico.

La facilità di collegamento con l'altro porto *core* pugliese del corridoio, quello di Taranto, può infine creare le migliori condizioni per consentire di sfruttare al meglio il potenziamento della rete ferroviaria Napoli-Bari e, quindi, per la creazione di una efficace piattaforma intermodale meridionale europea che guarda verso il resto del pianeta a disposizione sia delle merci (Taranto) che dei passeggeri (Bari).

### ***Il programma Connecting European Facilities: gli indirizzi dell'Autorità Portuale del Levante***

Si tratta dello strumento finanziario messo a disposizione dell'Unione Europea diretto a migliorare, nell'ambito dei Corridoi TEN-T, le reti europee nei settori dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni.

Obiettivo del Connecting Europe Facility (CEF) è accelerare gli investimenti pubblici e privati nel campo delle reti transeuropee. In particolare il CEF sostiene progetti di interesse comune, diretti allo sviluppo e alla costruzione di nuovi servizi e infrastrutture, o all'ammodernamento di quelli esistenti, con priorità per i collegamenti mancanti nel comparto dei trasporti. Lo strumento sostiene, inoltre, progetti con un valore aggiunto a livello europeo e significativi benefici per la società che non ricevono finanziamenti adeguati dal mercato.

Le proposte devono essere presentate da uno o più Stati membri o, con l'accordo degli Stati membri interessati, da organizzazioni internazionali, imprese comuni, ovvero imprese od organismi pubblici o privati, stabiliti nei Paesi dell'Unione.

Ove necessario, al fine di raggiungere gli obiettivi di un progetto di interesse comune e qualora la loro partecipazione sia debitamente giustificata, i Paesi terzi e gli enti stabiliti in Paesi terzi possono partecipare ad attività che contribuiscono a progetti di interesse comune. Questi non possono ricevere un sostegno finanziario a norma del regolamento del CEF, a meno che ciò non sia indispensabile al raggiungimento dell'obiettivo di un progetto di interesse comune dato.

La dotazione complessiva del Connecting Europe Facility - pari a 33.242.259.000 euro a prezzi correnti (29,3 miliardi a prezzi del 2011) - è così ripartita:

- 26.250.582.000 euro (23,2 miliardi di euro a prezzi del 2011) per il settore dei trasporti, al fine di migliorare i collegamenti transfrontalieri;
- 5.850.075.000 euro (5,1 miliardi a prezzi del 2011) per il settore dell'energia, con l'obiettivo di modernizzare e ampliare le infrastrutture energetiche e di aumentare la sicurezza degli approvvigionamenti;
- 1.141.602.000 euro (un miliardo a prezzi del 2011) per le telecomunicazioni, per stimolare lo sviluppo delle reti a banda larga e dei servizi digitali.

Gli stanziamenti annuali sono autorizzati dal Parlamento europeo e dal Consiglio nei limiti del quadro finanziario pluriennale relativo agli anni 2014-2020.

Il CEF è attuato attraverso una o più delle forme di sostegno finanziario previste dal regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012, in particolare, attraverso sovvenzioni, appalti e strumenti finanziari.

Per l'utilizzo di questo importante strumento finanziario l'Autorità Portuale dovrà adeguatamente strutturare la sua organizzazione interna promuovendo la formazione di specifiche professionalità in grado di creare le condizioni amministrative e tecniche per la presentazione delle istanze.

Sarà privilegiata l'azione congiunta con soggetti istituzionali analoghi o complementari, creando appositi partenariati istituzionali anche a livello locale, per la presentazione di "progetti di corridoio" che possano effettivamente incidere sul miglioramento infrastrutturale dell'intero sistema.

Dal punto di vista degli obiettivi infrastrutturali si intende assicurare priorità ai collegamenti "dell'ultimo miglio" stradale al fine di consentire da un lato la eliminazione dei colli di bottiglia tipici di sistemi portuali nati a ridosso delle città e dall'altro la massima salvaguardia dei territori urbanizzati dagli impatti negativi degli aumenti dei traffici.

Attenzione particolare sarà poi posta per la creazione dei sistemi retroportuali logistici al fine di migliorare l'integrazione tra le aree di produzione dei beni ed i porti creando le condizioni per lo sviluppo di una logistica moderna e la crescita degli stessi distretti produttivi.

Lo sviluppo delle reti telematiche e di quelle energetiche, infine, dovranno costituire un ulteriore obiettivo d'azione per sostenere la crescita integrata del territorio nell'ambito di politiche che, oggi, vengono classificate come di "smart cities".

Per raggiungere questi obiettivi si intende affermare, anche in questo contesto, la nozione di area vasta che ha guidato in questi anni l'azione dell'Autorità portuale del Levante affermando, anche nel contesto nazionale ed europeo, la visione del network portuale come un'unica infrastruttura al servizio del territorio e delle politiche di corridoio.

### 3) LE PROPOSTE PER LO SVILUPPO DEI TRAFFICI

#### *La seconda fase dell'Autorità Portuale del Levante: dal network all'integrazione*

Questo passaggio è uno degli elementi determinanti e sostanziali della presente programmazione. Si è già detto come, nella strategia dell'Autorità Portuale, **il network debba essere pensato come un'unica infrastruttura**. Ciò comporta una nuova analisi di gestione e di regolazione degli spazi dedicati ai diversi traffici in modo tale, sempre valorizzando le vocazioni locali, da ottimizzare spazi e banchine, al netto dei necessari interventi di adeguamento infrastrutturale.

Lo strumento normativo sono i piani di utilizzo delle aree (già approvato per il Porto di Bari), i provvedimenti di destinazione delle banchine, le ordinanze di disciplina delle operazioni portuali. La regolamentazione dovrà avvenire dopo uno specifico confronto con gli operatori portuali al fine di verificare eventuali impatti negativi di questo tipo di scelta.

L'obiettivo di fondo è quello di ottimizzare al meglio l'uso delle banchine, così da aumentare la capacità di offerta, evitando nel contempo che si alimenti la concorrenza tra i singoli porti. Per fare questo, tuttavia, sarà necessario affrontare globalmente una valutazione sui costi delle operazioni portuali per tipologia di traffico considerando tutti i fattori che contribuiscono alla loro determinazione compresi quelli dell'utilizzo dei beni demaniali in concessione. Si dovrà tener conto, altresì, dei costi dei servizi tecnico-nautici che all'attualità presentano grandi sperequazione fra i porti a causa dei meccanismi di determinazione delle tariffe stabiliti a livello centrale.

In termini esclusivamente indicativi, si potrebbe pensare ad una ottimizzazione delle aree commerciali del porto di Bari per rinfuse con navi oltre un certo tonnellaggio e container; impiantistica e navi rinfuse di minore tonnellaggio per il porto di Barletta; rinfuse liquide e rottami di ferro per il Porto di Monopoli. Ovviamente questo consentirebbe di sfruttare al massimo le differenti capacità di offerta dei porti in termini di profondità utile dei fondali perseguendo maggiori percentuali di utilizzo operativo delle banchine e limitando spiacevoli episodi di banchine con pescaggi elevati legittimamente utilizzate da navi di piccole dimensioni, che trovano più vantaggioso scalare a Bari rispetto agli altri porti del network, sottraendole però ad utilizzi con maggiore produttività.

Analogamente per il traffico passeggeri per cui si potrebbe utilizzare le banchine del Porto di Bari per le navi di maggiori dimensioni e pescaggi trasferendo nel porto di Monopoli, per esempio, linee ferries e crocieristiche con minori necessità infrastrutturali.

Questo obiettivo di grande respiro sempre mantenendo ferma la destinazione totalmente pubblica delle banchine di tutti i porti del network, senza prevede quindi il rilascio di concessioni ex art.18 della Legge n.84/1994, con possibilità di adottare provvedimenti che consentano - per determinate tipologie di

traffico sia merci che passeggeri, per periodi definiti ed in presenza di concreti piani di investimento degli armatori interessati - l'accosto preferenziale a determinate banchine a tutela della conservazione della periodicità dei servizi di linea.

### ***Il traffico container***

Questa tipologia di traffico ha visto uno sviluppo rapido ed imprevedibile grazie all'implementazione della linea feeder Bari-Gioia Tauro operata dalla MSC, con volumi di traffico movimentati assestati sui 35.000 teu/anno. Dai primi di maggio del 2015 è stata attivata una seconda linea feeder Bari-Pireo a cura di EVERGREEN e nelle prossime settimane ne è annunciata una terza, operata da Hapag Lloyd, sulla tratta Bari-Port Said.

La moltiplicazione delle linee, ovviamente, non si ritiene ragionevolmente che possa provocare un corrispondente aumento di traffico essendo più che altro legato ad un riposizionamento del traffico per effetto da un lato alla scelta di EVERGREEN di sospendere temporaneamente le linee attive sul Porto di Taranto, trasferendole sul Porto del Pireo, e dall'altro di aumentare i servizi di raccolta regionale nel mediterraneo per aumentare la percentuali di riempimento delle navi operanti in Egitto sui collegamenti transoceanici.

Si stima l'esistenza di un bacino potenziale di traffico legato al territorio pugliese e lucano di circa 50.000 teu/anno e, pertanto, percentuali di aumento dei traffici piuttosto contenute.

Tuttavia, per i limitati spazi a terra a disposizione nell'area commerciale della Darsena di Levante, il Porto di Bari, attesa anche la contemporanea continua crescita del traffico delle granaglie, è oggi di fronte al serio rischio di congestione.

Per fare fronte a tale situazione nell'immediato, anche al fine di valutare con più esattezza i livelli a regime per questa tipologia di traffico, si intende procedere nel breve termine attivando le seguenti misure:

a) Ottimizzazione dell'utilizzo delle aree presso la Darsena di Levante, con ridisegno della viabilità nei piazzali, finalizzazione delle concessioni alla movimentazione di merci escludendo la possibilità di utilizzo come aree di deposito se non ad uso temporaneo, messa a disposizione degli operatori di tutte le aree utilizzabili anche mediante la revoca e la messa in pristino stato di quelle date in concessione ma non più utilizzate come quella del deposito cemento, attivazione di sistemi di regolazione degli accessi nelle aree operative finalizzati ad impedire la sosta prolungata di mezzi destinati al carico/scarico di merci alla rinfusa;

b) Individuazione di un'area, presso la Darsena di Ponente, da dedicare allo stoccaggio dei container vuoti con redistribuzione degli spazi operativi e riorganizzazione della viabilità di accesso alla port facility passeggeri.

Nel medio termine, invece, appare opportuno valutare la possibilità dell'acquisizione di un'area retroportuale all'interno dell'area del Consorzio ASI, da ricomprendere nella circoscrizione dell'Autorità Portuale e da collegare anche mediante un "fast corridor" doganale, da mettere a disposizione degli operatori che movimentano i container. Tale opzione renderebbe anche possibile il traffico di merci in regime ADR che, all'attualità, non può essere gestito nel Porto di Bari a causa del divieto di sosta, per ragioni di sicurezza, di tali tipi di merci negli ambiti terrestri portuali.

In dette aree sarà anche possibile favorire lo sviluppo dell'integrazione fra le attività di movimentazione dei container e quelle di "groupage" (LCL) che oggi si svolgono, con grande produttività sia pur nella ristrettezza degli spazi, nell'unico magazzino merci esistente nella Darsena di Levante.

L'individuazione di tali aree dovrà essere condotta tenendo conto della progettazione della nuova camionale che il Comune di Bari sta portando avanti per poter realizzare il collegamento "dell'ultimo miglio stradale" e ciò al fine di rendere il tutto, a regime, funzionale e con ridotti tempi di spostamento.

Con le attuali profondità operative degli altri porti del network non è possibile immaginare una qualche forma di supporto con utilizzo di banchine delocalizzate per cui questa tipologia di traffico, all'attualità, potrà essere svolta esclusivamente nel Porto di Bari.

### ***Il traffico di merci alla rinfusa***

Questa tipologia di traffico può essere gestita sia nel Porto di Bari che in quello di Barletta sia pur per tipologie di navi differenti a causa delle diverse profondità operative. Per assecondare l'aumento di questo segmento di traffico occorre introdurre, mediante appropriati strumenti di regolamentazione, dei limiti inferiori al tonnellaggio delle navi che potranno scalare nel Porto di Bari al fine di consentire lo scalo contestuale di due navi da 50.000 tsl senza incidere oltre modo sia sulla produttività degli impianti che sulla possibilità di utilizzo degli ormeggi anche per le linee regolari container.

L'ormai prossimo avvio dei lavori di dragaggio manutentivo sul passo all'imboccatura del porto di Barletta, che consentirà l'ormeggio di navi sino a 10.000 tsl, consentirà di destinare le banchine di questo porto alle navi portarinfuse di minori dimensioni con il vantaggio anche di poter ridare slancio all'utilizzo dei silos del grano.

### ***Il traffico di impiantistica ed il project cargo***

Tale traffico dovrà essere prioritariamente svolto presso il porto di Barletta salvo che condizioni logistiche particolari, anche connesse al trasporto verso/dal il/al porto, non impongano l'utilizzo del Porto di Bari.

### ***Il traffico ferries***

Le normative internazionali ed una sempre maggiore pressione del mercato fanno prevedere, già nel breve termine, il mutamento strutturale della flotta con l'utilizzo, anche per il traffico Albania, di navi di maggiori dimensioni. In questo scenario le banchine del Molo S.Vito rischiano di diventare insufficienti sia a causa dei pescaggi limitati ma soprattutto per il limite non superabile di un bacino di evoluzione modesto.

Nelle more del completamento delle infrastrutture nell'area Pizzoli-Marisabella, dove sarà possibile creare ormeggi in sicurezza per traghetti di ultima generazione, è indispensabile una disciplina "temporanea", che consenta un utilizzo flessibile, anche in regime "extra-Schengen", di tutte le banchine disponibili per il traffico passeggeri (banchine 10, 11b, 11c, 12 e 12 bis). Tale misura, che non potrà prescindere dalla collaborazione delle Compagnie di navigazione circa la gestione degli orari, dovrà scontare oltre ai necessari adeguamenti infrastrutturali anche l'indispensabile sostegno organizzativo delle forze di polizia e doganali (per l'aumento del personale necessario per i controlli) per consentire il mantenimento dei traffici.

Analoga attenzione dovrà essere posta per il sostegno al traffico di ro-ro tutto merci, che prevedibilmente nel breve-medio termine aumenterà soprattutto con linee verso la Turchia, per i quali dovranno essere studiati meccanismi di modifica dei piani di security per consentire l'utilizzo temporaneo di banchine ordinariamente utilizzate per i passeggeri. Uno degli elementi fondamentali per questo tipo di traffico, infatti, è la certezza del rispetto dei programmi che all'attualità è difficile da assicurare con l'unica possibilità di ormeggio nella Darsena di Levante dove le banchine risultano quasi sempre occupate dalle navi porta rinfuse o portacontainer.

Per questa tipologia di traffico si cercherà di utilizzare, prima in via sperimentale e soprattutto su nuove linee più specializzate o stagionali, anche le banchine del Porto di Monopoli atteso che, in questi casi, le navi non potranno essere necessariamente di grandi dimensioni e, quindi, potranno ormeggiare anche in presenza di minori fondali. Per sostenere questa prospettiva dovranno essere predisposti idonei potenziamenti infrastrutturali a terra per consentire sia le fasi di accoglienza dei passeggeri che i controlli di polizia e doganali.

### ***Il traffico crocieristico***

Il traffico crocieristico nell'Adriatico è soggetto negli ultimi anni a grandi incertezze con conseguenti mutamenti strutturali e riorganizzazioni delle flotte delle maggiori Compagnie di navigazione a causa della mancanza di certezze e dai vincoli imposti al transito nella laguna di Venezia. Le misure alternative proposte per mantenere una consistente quota di traffico sono quelle di sviluppare azioni promozionali ed infrastrutturali per rilanciare il ruolo del Porto di Bari come “home port italiano dell’adriatico” proponendosi come alternativa a Venezia, almeno per i bacini di traffico compatibili, soprattutto per la presenza di un aeroporto internazionale sempre meglio attrezzato come è da qualche tempo quello di Bari Palese.

Dovrà continuare, inoltre, l’azione promozionale volta ad acquisire lo scalo di navi di nuove compagnie anche del segmento “lusso”, normalmente di minori dimensioni e pescaggi di quelle che ordinariamente scalano a Bari, utilizzando a tale fine soprattutto il porto di Monopoli dove sarà possibile consentire anche l’overnight. Anche per questo scenario occorre programmare interventi di potenziamento infrastrutturale a terra nel Porto di Monopoli ed azioni di integrazione fisica con la città per facilitare nel primo caso i controlli e nel secondo lo spostamento anche a piedi dei turisti.

### ***La promozione dei porti e l’integrazione con il retroporto***

Lo studio commissionato al Prof. F.Pirro dell’Università di Bari, in sintesi prima richiamato ed allegato integralmente al presente P.O.T., evidenzia una grande vitalità del sistema industriale dei territori limitrofi ai porti del network e le potenzialità all’internazionalizzazione di alcune realtà.

Il miglioramento dei servizi offerti per il traffico merci nei porti amministrati ha costituito automaticamente un elemento di crescita per i porti stessi rendendo possibili dei traffici che, in precedenza, dovevano necessariamente utilizzare altri porti sempre della Puglia ma più spesso della Campania.

La possibilità, ormai consolidata, di poter effettuare consegne o ricevere merci in tutte le parti del mondo o da ogni parte di esso, in tempi fissi e con regolarità, ha modificato i processi logistici di alcune grosse industrie producendo vantaggi economici immediati ed aprendo possibilità di espansione su nuovi mercati.

Questi sono quei fattori abilitanti per la crescita di un sistema logistico che è tale solo se riesce ad assecondare le esigenze dei consumatori (di qualsiasi dimensione e tipologia) facilitando il rapporto con il fornitore/costruttore.

Come spesso si afferma tra gli addetti al settore “è la merce che sceglie il porto e non viceversa” per cui l’Autorità Portuale dovrà continuare ad assecondare queste scelte del mercato impegnandosi altresì per aumentare, sempre di più, l’appeal dei porti.

In tal senso sarà studiato un programma di promozione del sistema portuale del Levante che raggiunga le aziende, in gran parte già individuate nello studio del Prof.Pirro, per presentare loro i servizi che i porti sono in grado di offrire alle loro necessità di imbarco/sbarco merci/materie prime per le destinazioni già servite e rilevare eventuali esigenze diverse per il loro soddisfacimento successivo.

Questa attività dovrà essere condotta d’intesa ed in sinergia con le Amministrazioni Comunali cui afferiscono i porti amministrati e con gli Enti di secondo livello che rappresentano le aree vaste che costituiscono il potenziale bacino di riferimento dei porti stessi. La possibilità di supportare le aziende nelle loro scelte di internazionalizzazione dovrà essere uno strumento anche di programmazione dei collegamenti tra i luoghi di produzione/consumo ed il porto mettendo le basi per una visione di sistema che estende l’ambito di operatività dal porto all’intero territorio.

Conseguenziale a questa attività potrebbe essere quella di individuare aree industriali e/o artigianali ben collegate al porto di riferimento dove promuovere l’insediamento di attività retroportuali che sono indispensabili per aumentare il valore delle lavorazioni logistiche tradizionali.

### ***L’ampliamento al porto di Molfetta: linee di indirizzo***

La visione di “area vasta” ha visto, con gli atti compiuti dal Consiglio Comunale e dal Comitato Portuale, il compiersi di decisivi passi in avanti verso l’ampliamento della circoscrizione territoriale dell’Autorità Portuale al porto di Molfetta. Per questo il POT 2014/2016 ritiene corretto dover avanzare alcune ipotesi di lavoro per lo sviluppo dei traffici nel porto di Molfetta.

Tali ipotesi si possono così sintetizzare:

- a) Porto vecchio: riqualificazione dell’area, in collaborazione con il Comune, per potenziare le destinazioni per la pesca, la nautica da diporto, gli sport nautici e gli usi urbani (waterfront);
- b) Porto nuovo: supporto al Comune per il completamento dell’opera con fondali a -9,5 mt. e sua destinazione per lo svolgimento di traffico commerciale container/ro-ro (Terminal Middle East o Turchia) ovvero ad altre funzioni da acquisire anche mediante gara internazionale che consentano di attirare traffici aggiuntivi rispetto a quelli gestiti all’attualità nei porti del network.

Successivamente all’inserimento nella circoscrizione dell’Autorità Portuale saranno attivate tutte quelle fasi di presa in carico del porto con attivazione di una fase di studio dell’infrastruttura esistente finalizzata alla manutenzione ordinaria degli spazi a terra e degli specchi acquei. Nel contempo saranno

omogeneizzate le procedure per il rilascio delle concessioni demaniali, per la gestione del lavoro portuale ed il rilascio delle autorizzazioni di impresa, per il controllo degli accessi in porto nelle aree di security mediante il PCS GAIA.

Per quanto attiene il completamento del porto nuovo, all'attualità interessato da provvedimenti dell'Autorità giudiziaria, sarà avviata una fase di valutazione, d'intesa con il Comune e la Regione, per l'individuazione delle migliori modalità per la prosecuzione dei lavori mediante l'utilizzazione dei finanziamenti già disponibili.

#### 4) L'ASSETTO INFRASTRUTTURALE A BREVE/MEDIO TERMINE

Il Comitato Portuale si è già espresso sull'argomento nel corso della riunione del 11/12/2014 allorquando ha approvato all'unanimità il "Resoconto degli interventi correlati a progetti in corso di realizzazione o da intraprendere" che è stato trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nell'ambito della procedura per la formazione del Piano Nazionale Strategico della Portualità e della Logistica ai sensi del comma 1 dell'art.29 del DL 12 settembre 2014 n.133 convertito con legge 11 novembre 2014 n.64 (cd. Decreto Sblocca Italia).

La visione strategica descritta con il POT 2014/2016 contiene, con maggior dettaglio, tutte le azioni individuate in quell'occasione come quadro d'azione per cui si ritiene di far riferimento integralmente alla parte di documento che riferiva nel dettaglio gli interventi in corso di realizzazione o da avviare.

Scheda	Descrizione	Costo intervento
	<b><i>Interventi in corso</i></b>	
1	Bari - Lavori di riqualificazione banchine e fondali delle darsene destinate a traghetti, ro-ro, autostrade del mare e cargo	€55.500.000
2	Bari - Arteria stradale di collegamento del porto di Bari con la viabilità extraurbana	€115.000.000
3	Bari - Lavori di riqualificazione dell'area del Molo Pizzoli	€31.500.000
4	Bari - Elettrificazione delle banchine traghetti per l'alimentazione da terra	€5.000.000
5	Bari - Evoluzione del Port Community System GAIA a supporto dell'interoperabilità con il sistema logistico nazionale e globale	€5.000.000
6	Bari - Ristrutturazione ed ampliamento Terminal Traghetti e Crociere	€10.000.000
7	Bari - Realizzazione impianto di videosorveglianza intraportuale	€3.000.000
8	Bari - Lavori di adeguamento della Stazione Marittima Passeggeri	€1.250.000
9	Bari - Lavori di adeguamento della viabilità interna	€972.350
10	Barletta - Lavori di manutenzione dei fondali nei pressi dell'imboccatura del porto per il ripristino delle quote preesistenti	€2.800.000
11	Barletta - Prolungamento di entrambi i moli foranei ed approfondimento dei fondali secondo le previsioni del P.R.P. vigente	€20.000.000
12	Barletta - Realizzazione scalo di alaggio per piccole imbarcazioni	€300.000
13	Monopoli - Approfondimento dei fondali secondo le previsioni del P.R.P. vigente	€3.000.000
	<b>Totale interventi in corso</b>	<b>€253.322.350</b>
	<b><i>Interventi da intraprendere</i></b>	
14	Bari - Approdo turistico nell'area del Molo S.Cataldo	€30.000.000
15	Bari - Realizzazione dei denti di attracco nella Darsena di ponente	€9.000.000
16	Bari - Realizzazione moli e denti di attracco nell'area Pizzoli-Marisabella	€15.000.000
17	Bari - Costruzione nuova stazione marittima passeggeri nella nuova Darsena traghetti nell'area Pizzoli-Marisabella	€10.000.000
18	Barletta - Costruzione palazzina per controlli, uffici e servizi	€2.500.000
19	Monopoli - Costruzione palazzina per controlli, uffici e servizi	€2.500.000
	<b>Totale interventi da intraprendere</b>	<b>€69.000.000</b>
	<b>TOTALE COMPLESSIVO</b>	<b>€322.322.350</b>

Le schede di dettaglio degli interventi sono riportate nell'Allegato n.1

## 5) UN SISTEMA PORTUALE “SMART AND GREEN”

### *L’implementazione del Port Community System*

Il transito delle merci e delle persone attraverso un porto italiano è disciplinato da normative internazionali, comunitarie e nazionali che attengono ai diversi aspetti della sicurezza della navigazione, doganale, sanitaria, veterinaria, etc. oltre che di security. Non è un caso se l’Agenzia delle Dogane introduce l’argomento dello “Sportello Unico Doganale” sul proprio sito istituzionale con la seguente dichiarazione: “Per effettuare un’operazione di import/export, **gli operatori debbono presentare, oltre alla dichiarazione doganale, fino a 68 istanze ad altre 18 amministrazioni**, trasmettendo ad ognuna informazioni e dati spesso identici o simili nella sostanza per ottenere le autorizzazioni, i permessi, le licenze ed i nulla osta necessari, nella grande maggioranza dei casi rilasciati su carta.”

Partendo da questa considerazione, che costituisce una generalizzazione ma comunque non è molto distante dalla realtà, l’Agenzia delle Dogane ed il Comando Generale delle Capitanerie di Porto hanno sviluppato negli anni, rispettivamente, il sistema AIDA ed il sistema PMIS per la gestione dei procedimenti di propria competenza. Questi sistemi sono essenzialmente autoreferenziali e cioè prevedono l’interazione, con modalità differenti, esclusivamente con i soggetti direttamente coinvolti nei processi stessi (principalmente gli spedizionieri doganali per AIDA e le Agenzie Marittime per il PMIS). Per il resto sono dei gestori di “processi interni” con scarsa attenzione all’interazione con gli altri soggetti esterni “interessati” ma non “coinvolti” nei processi stessi.

La spinta verso l’interoperabilità dei sistemi informativi della Pubblica Amministrazione e gli obblighi derivanti dall’attuazione della Direttiva Comunitaria 65/2010, hanno fatto sì che l’Agenzia delle Dogane, con maggiore impulso rispetto gli anni passati, stia intervenendo per completare l’integrazione con le Amministrazioni dello Stato coinvolte nello Sportello Unico Doganale. Allo stesso modo, il Comando Generale delle Capitanerie di Porto, sta procedendo progressivamente alla messa in esercizio del PMIS su tutto il territorio nazionale ed alla sua trasformazione in National Maritime Single Windows.

Questo approccio, tuttavia, non è sufficiente per assicurare alla comunità portuale, intesa come l’insieme degli operatori, degli utenti in genere oltre che delle stesse Istituzioni, quei recuperi di efficienza sulla gestione dei processi operativi che ordinariamente i sistemi informatici sono in grado di fornire alle organizzazioni. Questo perché il “sistema porto” è un sistema complesso, con molti attori di diverse tipologie e competenze ed anche con distribuzione geografica estesa, che non è governato in maniera gerarchica da un’unica organizzazione.

Da qui la necessità, ancora non recepita dal legislatore, che qualcuno si faccia carico “della complessità” avviando l’esame unitario dei vari processi portuali che attualmente sono gestiti distintamente per segmento merce (Dogana), nave (Capitaneria), passeggeri (Capitaneria, Autorità Portuale), security (Autorità Portuale); mentre sarebbe indispensabile, pur rispettando le competenze previste per legge per ciascuno degli attori istituzionali in gioco, la creazione di “processi integrati”. Senza questi ultimi sarà molto difficile, se non impossibile, coniugare l’esigenza delle Autorità Portuali di ridurre i transit time per merci e passeggeri, quelle di Capitaneria e Dogana di svolgere per bene i compiti di controllo e verifica propri di Istituto e quelle degli operatori, garantiti dalla normativa comunitaria, di fornire i dati un’unica volta (cd. principio di once).

Lo strumento vincente a tal fine sarà quello di implementare una efficace **cooperazione applicativa** tra tutti gli attori, pubblici e privati, utilizzando strumenti avanzati di interoperabilità che assicurino l’autonomia dei singoli garantendo, nel contempo, la condivisione di tutte le informazioni in real time.

I porti commerciali italiani, indipendentemente dal numero delle Autorità Portuali o dai soggetti che li gestiscono o gestiranno in futuro, non potranno essere “normalizzati” per rispondere tutti identicamente ai ruoli assegnati nei processi amministrativi di competenza della Dogana e della Capitaneria di porto, perché le specificità geografiche ed organizzative, pur nel rispetto delle norme, sono spesso differenti anche all’interno di una stessa Autorità Portuale (di questo ne abbiamo la consapevolezza diretta conoscendo le differenti prassi operative dei porti sotto la nostra amministrazione). Né si può pensare di non tenere conto delle specificità senza alterare le dinamiche lavorative delle imprese portuali e degli operatori di ogni ambito.

Le Autorità Portuali, in coerenza con i compiti assegnati dalla legge n.84/94, hanno interesse all’ottimizzazione dei processi portuali complessivi che vanno oltre il rispetto delle procedure amministrative attinenti alle competenze di Dogana, Capitaneria di porto e delle altre Istituzioni che rilasciano autorizzazioni ed esprimono pareri obbligatori per legge. Al momento di questo obiettivo, che è comune anche agli operatori portuali ed in generale a tutto il sistema logistico di cui fanno parte i porti, non si fa carico - né è giusto che questo accada nel futuro - né la Dogana né la Capitaneria di porto.

D’altra parte sia l’Agenzia delle Dogane che le Capitanerie di porto sono, per ovvie ragioni, resistenti ad accettare modifiche ai loro processi, soprattutto quando esse provengono da singole Autorità Portuali, con il rischio di personalizzare i loro sistemi localmente perdendo l’univocità e generalità tipica dei sistemi verticali nazionali. Nel contempo, lo scenario di interoperabilità fra i sistemi telematici delle P.A., così come disegnato nel Codice amministrazione digitale, e quello con i sistemi di tutti i soggetti coinvolti nella catena logistica, come richiesto all’attualità, è destinato a diventare sempre più il quadro

di azione in cui occorrerà muoversi in futuro se si vogliono creare non solo i sistemi logistici territoriali, ma anche la piattaforma logistica nazionale.

Queste dinamiche difficilmente potranno essere governate, ma nemmeno assecondate, se le Autorità Portuali non acquisiscono capacità e competenze specifiche elevate nella materia diventando le uniche responsabili del **Port Community System** cioè del sistema informativo che serve l'intera comunità portuale integrando a livello locale tutti i sistemi nazionali, regionali o di area vasta oltre che quelli di operatori ed utenti.

L'Autorità Portuale del Levante è da anni impegnata in questa direzione e ciò ha consentito l'attivazione del **PCS GAIA**, che ormai dal 2010 eroga servizi di vario genere ad operatori, istituzioni e passeggeri, da molti ritenuto una eccellenza a livello nazionale tale da poter costituire riferimento per la creazione di standard comuni.

Molti sono i servizi attivati tutti fra di loro integrati, disponibili per tutti gli utenti dei porti amministrati senza incidere sull'autonomia operativa dei singoli porti, che sinteticamente di seguito si ritiene utile elencare:

- GATE, per il controllo accessi ai varchi portuali e delle port facilities e per la gestione dei checkin dei passeggeri dei traghetti;
- PASS, per la gestione completamente *paper less* delle richieste di autorizzazione all'accesso in porto;
- PRECLEARING, per il supporto al protocollo di accelerazione dei controlli doganali sui container;
- SHIPS, per il tracking delle navi e la generazione di messaggi automatici di segnalazione ritardi e stato delle procedure portuali;
- ALERT, per il supporto ai controlli di sicurezza delle Forze di polizia;
- IRIS, per la comunicazione ai passeggeri presenti nelle aree portuali;
- TRAVEL, per il supporto all'intermodalità dei passeggeri in transito dai porti;
- METEO, per la misurazione ed elaborazione dei dati meteo nei singoli porti;
- STATS, per l'elaborazione statistica dei dati di traffico;
- DATA TRAFFIC, per le comunicazioni obbligatorie ai fini statistici da parte degli operatori;
- WASTE, per il monitoraggio della gestione dei rifiuti prodotti sulle navi;
- EVENTS, per la creazione di una cabina di regia virtuale multiattore di reazione alle emergenze;
- UIRNET, per il collegamento con la Piattaforma Logistica Nazionale;
- eGAIA, per la comunicazione in mobile di informazioni e servizi ai passeggeri ed utenti;
- TIMETABLE, per la gestione del piano accosti da parte dell'Autorità Marittima;

-DATA WAREHOUSE, per l'elaborazione evoluta dei dati statistici a supporto della pianificazione strategica sia dell'Autorità Portuale che di livelli decisionali sovraordinati;

-REA, per la gestione dei dati e delle procedure aziendali dell'Autorità Portuale.

Il lavoro sin qui fatto, tuttavia, non esaurisce le esigenze per cui occorre procedere con la creazione di specifiche applicazioni di monitoraggio del lavoro portuale, della gestione delle merci in imbarco/sbarco, di autorizzazione e controllo dei trasporti eccezionali, di gestione del registro ex art. 68 CdN ed, infine, di interoperabilità applicativa con il sistema di National Maritime Single Windows.

Specifica attenzione dovrà essere posta, inoltre, per verificare le opportunità di interazione con altri sistemi informativi territoriali, quali quelli dei Comuni e delle Province/Città Metropolitana, per l'erogazione di servizi ai passeggeri sia di tipo informativo che per l'assistenza al fine di sviluppare sempre più azioni che facciano rientrare, a tutti gli effetti, anche i porti nelle politiche di sviluppo delle *smart cities*.

Una ulteriore fase di sviluppo del PCS, infine, potrebbe essere avviata per l'integrazione del sistema con quelli degli altri nodi logistici sia territoriali che di rete, per cui il PCS GAIA è già predisposto, ma perché questo sia effettivamente realizzabile occorrerà attendere le scelte governative sulla nuova governance del comparto.

### ***Le politiche energetiche***

L'Autorità Portuale da quasi un decennio, ormai, ha posto alla base delle sue iniziative una grande attenzione al tema della sostenibilità ambientale delle infrastrutture portuali sia intervenendo su scelte strategiche quali le destinazioni delle banchine ma soprattutto applicandosi alla progettazione delle nuove opere con specifica attenzione a questi aspetti.

E' intenzione proseguire in questa direzione affrontando con sempre maggiore attenzione soprattutto il tema dell'energia e della sua fondamentale importanza per lo sviluppo di porti "sostenibili" cercando di incidere sull'intera catena della logistica.

Oggi più che mai, infatti, si conferma la necessità di pensare a programmi di sviluppo "sostenibili", sia dal punto di vista economico che ambientale e sociale, salvaguardando l'ambiente ma anche il futuro occupazionale di lavoratori ed imprese.

Tutto questo può avvenire in maniera più semplice con l'applicazione delle nuove tecnologie e con le risorse energetiche ottimizzate e provenienti da fonti pulite, capaci di ridurre l'intensità delle emissioni di carbonio delle varie attività portuali.

In attuazione delle previsioni del precedente POT si è portato a conclusione, con la collaborazione del Politecnico di Bari, uno studio di fattibilità per l'elettificazione delle banchine della Darsena di ponente destinate a traffico commerciale e passeggeri (traghetti e crociere) analizzando, in una prima fase, la possibilità di servire i traghetti ro-pax di ultima generazione.

In questa attività è stato coinvolto SUPERFAST, che è uno degli armatori da più anni attivo nel Porto di Bari sui collegamenti con la Grecia, al fine di valutare anche gli effetti, in termine di adeguamenti, per le navi.

Lo studio ha dimostrato la fattibilità tecnica dell'intervento, sia dal punto di vista delle infrastrutture portuali, che per le modifiche da eseguire sulle navi, ma nel contempo la mancanza di convenienza per gli armatori attesi i costi troppo elevati dell'energia elettrica per l'attuale sistema fiscale conseguente alla regolamentazione italiana.

In mancanza di obblighi normativi, che comunque non sono auspicabili salvo che gli stessi abbiano valenza a livello europeo, appare evidente che gli armatori potrebbero pure accettare le nuove modalità di rifornimento a condizione che il costo di gestione e consumo sia se non inferiore almeno pari a quello sostenuto con i sistemi tradizionali a combustione.

Questa considerazione costituisce certamente la causa principale della mancata attivazione di questo tipo di impianti nei porti italiani indipendentemente dall'individuazione delle risorse per la loro realizzazione. L'impegno dei prossimi anni sarà quello di attivare, con il supporto di altri soggetti istituzionali e politici interessati, percorsi partenariali per proporre modifiche normative che creino delle condizioni speciali nel sistema della fiscalità dell'energia che facciano recuperare quel maggior costo e spingano, a quel punto anche con strumenti impositivi, gli armatori a modificare i loro sistemi di alimentazione.

Per quanto attiene, invece, la creazione delle precondizioni per la realizzazione di detto tipi di impianti è stata portata a termine un'altra iniziativa indicata nel precedente POT relativamente al sostegno alla creazione da parte di ENEL, nell'area di Marisabella nel Porto di Bari, di una cabina primaria di trasformazione AT/MT 150/20 kV/kV che consentirà da un lato di soddisfare le necessità di crescita del porto (compresa quella di disporre nel breve termine di 40/60 MW per rendere possibile la fornitura di energia delle navi da terra) e dall'altro di assicurare il miglioramento e potenziamento della rete cittadina e della zona centro-occidentale in particolare.

Nel prossimo periodo di validità del POT, inoltre, si intende riprendere il percorso mai concretamente avviato per la redazione del "Piano Energetico dei Porti del Levante (P.E.P.E.)" con il quale:

- individuare un percorso di riduzione dei consumi di energia (in primis degli sprechi) e di valorizzazione delle opportunità di produzione di energia da fonti rinnovabili relativamente all'aree portuali;
- sensibilizzare gli operatori portuali sui benefici indotti da una gestione intelligente dell'energia e sulle opportunità che essi possono cogliere, con importanti vantaggi dal punto di vista economico ed ambientale.

Il P.E.P.E. dovrà essere uno strumento per orientare e promuovere l'uso delle fonti rinnovabili e l'aumento dell'efficienza energetica nelle aree portuali. Uno strumento concreto di pianificazione ed intervento, che dovrà fornire all'Autorità Portuale gli strumenti necessari alla realizzazione di azioni concrete per una regolamentazione di indirizzo degli interventi attuabili nelle aree demaniali amministrative, e agli operatori privati uno strumento operativo per cogliere significative opportunità di investimento, capaci di generare ritorni economici sia sotto forma di risparmi che di nuovi ricavi.

Si dovrà cercare di avviare un percorso di grande trasformazione del modo di consumare energia nei porti del network volto inizialmente:

- ad incrementare l'utilizzo di fonti rinnovabili per lo svolgimento delle attività portuali;
- a promuovere una mobilità "verde" interna ai porti con la diffusione di auto elettriche o a metano;
- a migliorare l'efficienza energetica degli impianti di illuminazione delle banchine, dei piazzali e della viabilità interna;
- a sostenere ed indirizzare i concessionari e gli operatori ad avviare analoghe politiche di efficientamento energetico delle proprie attività ed attrezzature.

## **6) UN SISTEMA PORTUALE “AMICO” DEL TERRITORIO**

### *L'integrazione porto – territorio*

La maggior parte delle città portuali italiane presentano lo stesso problema di carenza di integrazione, sia urbanistica che economica, tra l'entroterra ed il fronte città-porto. Molto spesso i porti vengono accusati di “creare uno sbarramento al mare” o di “negare l'utilizzo del mare agli abitanti”. Nella realtà si tratta quasi sempre di porti di antica costruzione che hanno visto crescere intorno a loro le città senza che queste ultime si preoccupassero di dare un disegno organico di integrazione.

Negli ultimi decenni, poi, i porti hanno completamente cambiato la loro operatività per effetto della loro riscoperta a seguito della globalizzazione che ha attivato nuovi traffici, fatto aumentare i collegamenti e messo in navigazione navi di sempre maggiori dimensioni.

Un approccio che si preoccupi esclusivamente di leggere le criticità rischia di non essere di alcun aiuto per la sua risoluzione per cui appare più ragionevole ed efficace trasformare l'attuale criticità di interazione delle funzioni urbane e portuali in una opportunità di sviluppo economico del territorio.

A tal fine appare si ritiene più utile focalizzare il tema dell'inclusione città-porto seguendo le seguenti declinazioni:

- perseguendo uno sviluppo equilibrato tra le città portuali ed il loro porto attraverso una valorizzazione degli spazi di connessione;
- sviluppando un sistema integrato e coerente di azioni di marketing territoriale e di comunicazione, per consentire la valorizzazione delle risorse culturali e di offerta di prodotto/servizio locale, tipiche dell'ambito territoriale città-porto, al fine di incidere in maniera rilevante sulle politiche di accoglienza dell'utente e di dotare il territorio di un importante differenziale competitivo sottolineando in particolare la dimensione identitaria;
- realizzando infrastrutture destinate a migliorare l'integrazione città-porto tramite la riqualificazione e la messa in sicurezza dei collegamenti tra la città e il porto;
- realizzando operazioni destinate a migliorare l'accoglienza, i servizi e i trasporti ai passeggeri;
- migliorando l'attrattività turistica del sistema città-porto/territorio di riferimento attraverso la valorizzazione e la promozione delle risorse naturali, economiche e culturali identitarie del luogo;
- miglioramento dei servizi di accoglienza ai turisti e dell'accessibilità dei servizi della zona portuale e fronte porto attraverso un sistema integrato di informazione/valorizzazione dell'offerta territoriale città-porto;

- miglioramento della competitività delle attività economiche collegabili alla presenza di turisti;
- miglioramento dei livelli di integrazione fra le iniziative e le attività di valorizzazione delle risorse naturali, economiche e culturali identitarie del luogo rivolte ai cittadini e quelle rivolte a turisti.

Il tutto, ovviamente, partendo dalla condivisione di un assunto fondamentale che è quello di riconoscere al porto una utilità economica e sociale tale da necessitare non solo attenzione per la sua conservazione ma il massimo supporto per lo sviluppo degli interventi necessari per consentire le migliori performance. Questa analisi si può ritenere valida per tutti i porti del network anche se, ovviamente, le soluzioni operative saranno necessariamente differenti in relazione alle oggettive differenze sia in termini di estensione del perimetro di contatto che di impatto delle attrezzature ed impianti portuali.

Uno degli strumenti fondamentali per affrontare queste criticità sarà quello di avviare un impegno forte sul versante urbanistico procedendo all'aggiornamento, in ciascuno dei porti del network, del Piano Regolatore Portuale da sviluppare in coerenza con i rispettivi Piani Urbanistici Generali secondo le normative nazionali e regionali di settore e le direttive consigliate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con le "Linee guida per la redazione dei piani regolatori portuali (2004)".

Primo passo di questo percorso sarà la sottoscrizione, con ogni Comune, di un documento di indirizzo che conterrà l'**intesa** al fine di porre in coerenza le previsioni del PRP in formazione con la pianificazione urbanistica comunale, provinciale e regionale (coerenza richiesta esplicitamente dall'art.5, comma 2 della Legge n. 84/1994 secondo il quale "le previsioni del PRP non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti").

Questa procedura sarà necessaria per avviare la costituzione, su questo specifico ambito, di un rapporto collaborativo e di cooperazione tra l'Autorità Portuale e le Amministrazioni Comunali che dovrà essere esteso, dopo la fase di formazione dei rispettivi strumenti di pianificazione, anche nelle successive fasi di attuazione degli interventi di interesse comune.

Per ogni porto l'intesa, infatti, oltre che riferirsi alla strategia generale di sviluppo del porto stesso nei suoi rapporti con la città e con il territorio, dovrà riguardare specificatamente la perimetrazione dell'ambito, l'assetto e l'uso delle aree di interesse comune, con particolare riferimento alle aree ricadenti nell'ambito di interazione porto-città, ai corridoi e alle fasce costiere di interconnessione ambientale, alle reti infrastrutturali territoriali e locali, alle maggiori opere di urbanizzazione e a quelle di sistemazione urbanistica degli spazi collettivi comuni o contigui al perimetro portuale.

Il punto di equilibrio tra le differenti esigenze del porto e della città si cristallizzerà, pertanto, con il perfezionamento di detta intesa a seguito del quale sarà avviata la redazione dell'aggiornamento del PRP

per il quale sarà costituito presso l'Autorità Portuale un apposito "Ufficio del Piano", formato dai tecnici dell'Ente ed eventualmente da tecnici dei Comuni (qualora interessati), che opereranno con il supporto di esperti esterni all'uopo incaricati.

Negli incontri propedeutici alla redazione del presente POT sono stati individuati alcuni elementi d'intesa che saranno posti a base dei documenti di intesa in questione che vengono di seguito brevemente descritti:

**Porto di Bari** - a) creazione di una **fascia di interazione porto/città**, da realizzarsi utilizzando una porzione delle aree della attuale e della futura colmata di Marisabella oltre che razionalizzando quelle a ridosso del murattiano; b) realizzazione di un **approdo turistico nell'area di San Cataldo**, secondo lo studio di fattibilità già predisposto dall'Autorità Portuale che ne prevede la realizzazione all'interno dello specchio acqueo portuale, con completamento di un polo per il diporto per il quale dovrà essere realizzato un secondo accesso al bacino portuale così da aumentare la sicurezza della navigazione all'interno; c) realizzazione di una **viabilità camionale** riservata al traffico portuale che consenta il collegamento con la viabilità principale extra urbana attraversando l'area industriale; d) insediamento, in fregio a detta nuova camionale, di **aree retroportuali** operative, possibilmente rientranti negli spazi doganali, per trasferire alcune lavorazioni portuali secondarie ma comunque non eliminabili e liberando le banchine per usi più pregiati a supporto dell'aumento dei traffici; e) modifica della viabilità portuale, assicurando il mantenimento della piena operatività portuale e l'integrità del circuito doganale e di security, per consentire il ridisegno del lungomare cittadino finalizzato alla creazione del **Parco del Castello**; f) potenziamento delle infrastrutture portuali per consentire in via prioritaria lo sviluppo di **traffico passeggeri e merci alla rinfusa**; g) **rilocalizzazione dei silos granari** in aree portuali più esterne al fine di migliorare lo skyline della città vecchia; h) riorganizzazione delle funzioni portuali con eventuale **rilocalizzazione di alcuni immobili demaniali** per consentire una migliore fruizione degli spazi nelle aree più prossime alla radice della diga foranea.

**Porto di Monopoli** - a) **potenziamento delle infrastrutture portuali della diga di tramontana** che dovrà mantenere, per la sua totalità, la funzione di servizio al traffico commerciale e passeggeri; b) **creazione di un polo diportistico** tra Punta del Tonno e Punta del Trave con retrostante riorganizzazione degli spazi a terra con destinazioni compatibili con la riqualificazione dell'area retrostante; creazione di una zona di interazione città/porto, tra Punta del Trave e la radice della diga di Tramontana, che faccia da cerniera tra l'ambito urbano ed il porto commerciale; c) **estensione dell'ambito di competenza del PRP** con inserimento anche della zona destinata a Porto Turistico dal PUG; d) **conservazione della destinazione peschereccia** della Banchina Solfatarata; e) finalizzazione della

banchina del **Molo Margherita**, **bene architettonico/storico da valorizzare e proteggere**, all'ormeggio di imbarcazioni in transito, assecondando la funzione di "rifugio" di quella porzione di specchio acqueo, o di stazionamento temporaneo con finalità di servizi turistici; f) **miglioramento della viabilità di collegamento del porto commerciale** alla viabilità extraurbana per facilitare gli spostamenti dei mezzi pesanti; g) **eliminazione delle destinazioni per cantieristica e rimessaggio** dell'utilizzo del demanio marittimo terrestre privilegiando il diporto stanziale e quello di transito con finalità turistiche.

**Porto di Barletta** - a) **potenziamento delle infrastrutture portuali delle dighe foranee** per la riduzione del fenomeno dell'interrimento; b) **spostamento dei depositi di carburante** dalla zona Capitaneria alla testata della diga di ponente adeguatamente ampliata; c) **conferma della localizzazione del porto turistico** la cui integrazione con l'ambito urbano va migliorata creando una infrastrutturazione di base nell'area di interfaccia (nei pressi dell'attuale sede della Lega Navale) che tenga conto del programmato nuovo scalo di alaggio; d) **revisione dell'ambito della darsena pescatori** al fine di comprendere anche funzioni di diporto/sport; d) **miglioramento della viabilità di collegamento del porto commerciale** alla viabilità extraurbana per facilitare gli spostamenti dei mezzi pesanti; e) **valorizzazione della zona di interazione città/porto** in corrispondenza al Castello con creazione di ambiti ad utilizzo urbano non interferenti con l'operatività commerciale; f) **riqualificazione dell'area di accesso al porto** mediante studio di un intervento che coinvolga anche l'arenile esterno (inutilizzato e con acque non balneabili ma che rientra nell'ambito del PRP vigente) oltre a Piazza Marina così da ridisegnare l'ambito di interfaccia città/porto valorizzando la struttura urbana destinata ad ospitare la Capitaneria di porto e creando spazi ed edifici per l'insediamento di servizi a sostegno della litoranea; g) **messa in sicurezza del camminamento del molo e della diga di levante** finalizzata alla fruizione al pubblico dell'ultimo trabucco esistente a supporto degli interventi di salvaguardia, recupero e riuso dello stesso che saranno attuati dal Comune di Barletta.

### ***Le politiche delle risorse umane: formazione e integrazione con la scuola e l'università***

La vita nei porti, sia per chi lavora sulle navi che per chi opera in banchina, è notevolmente cambiata negli anni e l'Autorità Portuale, quale soggetto istituzionale al quale è demandato il coordinamento di tutte le attività che si svolgono negli ambiti amministrati, non può non supportare la crescita anche culturale del comparto.

Le profonde trasformazioni delle attività che si svolgono in porto e sulle navi, per effetto dell'avvento sempre più massivo della tecnologia, e la necessità di confrontarsi sempre di più con un mercato

globale, anche partendo da luoghi che una volta erano completamente tagliati fuori da certi accadimenti, hanno profondamente mutato le necessità formative degli operatori.

In questo scenario l'Autorità portuale deve diventare protagonista di un'azione di stimolo verso le agenzie formative all'uopo dedicate, scuola ed università, per lo sviluppo di sempre maggiori competenze e la formazione di profili professionali che siano fortemente orientati all'innovazione ed alla specializzazione interdisciplinare.

Alle tradizionali offerte di stage assicurate dall'Autorità Portuale alle università del territorio sarà opportuno affiancare impegno e sostegno per la promozione di percorsi di alternanza scuola/lavoro con il supporto delle scuole medie superiori impegnati in curricula orientati verso le professioni del mare e della logistica. Analogamente occorre stimolare le università per formare, in corsi di specializzazione post-laurea, professionisti particolarmente esperti nelle materie legate ai porti ed alla logistica che ben potranno dare il necessario supporto alla crescita imprenditoriale delle aziende del cluster marittimo/portuale.

Per i lavoratori impegnati già in porto, poi, siano essi dipendenti di aziende private che delle istituzioni sarebbe utile avviare dei percorsi di aggiornamento professionale continuo, con particolare riferimento alle tematiche della sicurezza sul lavoro e del rispetto dell'ambiente, al fine di favorire la crescita culturale del porto nel suo complesso e contribuire al miglioramento dell'ambiente in cui si opera quotidianamente.

Il recupero del valore di "testimonianza" che un luogo come il porto può assicurare non può essere trascurato se si vuole ricucire quel rapporto da molti ritenuto interrotto tra gli abitanti delle città ed il loro porti. Il "porto", quindi, deve diventare anche un "operatore culturale" che "aiuta" a parlare, a ricordare, a studiare tutto ciò che è legato al mare, alla navigazione, alla pesca, etc.. In tal senso l'impegno a sostenere iniziative culturali, in sinergia con le istituzioni pubbliche, la scuola, le università e le organizzazioni di cittadinanza attiva, per la valorizzazione e promozione sia dell'ambiente "porto" che dei "mestieri del mare".

### ***Il turismo croceristico***

Il porto, quando svolge funzioni non esclusivamente funzionali all'imbarco/sbarco di merci, diventa una vera e propria "porta" di un territorio costituendo sia il punto di partenza verso una destinazione più o meno lontana ma soprattutto il luogo di accesso ad una città, ad un territorio e, come nel caso di Bari e Monopoli, spesso anche ad una nazione. In questi casi, pertanto, oltre al suo ruolo funzionale di nodo intermodale per il traffico passeggeri, tipico del segmento ferries, il porto diventa, nel caso del traffico

crocieristico un territorio ed uno spazio di per sé turistico o che costituisce il primo contatto con la città turistica.

Il valore aggiunto fornito da un porto che esprime al meglio il binomio “fruibilità turistica/connessione territoriale”, infatti, determina ripercussioni anche sull’esito dell’esperienza di vacanza sul territorio da parte del crocierista ed incide sulla possibilità che il turista ritorni in quei luoghi successivamente magari non più attraverso il porto ma per strada, ferrovia o aereo.

Questa lettura, quanto mai vera se si pensa alla immediatezza delle banchine di sbarco dei passeggeri crocieristi da beni di indubbio valore turistico e culturale quali sono le zone del centro storico di Bari e Monopoli, non può non trovare sia da parte dell’Autorità Portuale, che gestisce il porto, che delle Amministrazioni Comunali, che hanno competenza sui territori urbani, un momento di grande attenzione e sinergica azione.

Il grande flusso di passeggeri che da anni ormai utilizza il porto di Bari sia come luogo di escursione ma soprattutto di inizio/termine di una crociera deve costituire un’opportunità per la città che deve impegnarsi per fornire un’accoglienza che va ben oltre la semplice attenzione alla fase di imbarco/sbarco dalla nave.

Il porto deve diventare, quindi, non solo una via d’accesso per l’intero territorio (dal punto di vista dei turisti) ma anche un luogo che rappresenti l’identità locale e che animi le aree urbane in cui si trova (anche dal punto di vista dei residenti). Sempre maggiore attenzione dovrà essere posta, quindi, non solo alle dotazioni prettamente tecniche ed a servizi necessari per la fruizione marittima (con banchine e fondali sempre più adeguati alle navi di ultima generazione ed anche con terminal passeggeri confortevoli e ad alta ricettività) ma anche a tutto quello che può costituire una prima vetrina per il territorio quando il crocierista decide di effettuare una escursione a piedi per la città.

Da luogo di passaggio, quindi, a tassello di un puzzle che darà vita all’esperienza di permanenza “sia pur breve” nella città e che deve trovare nel territorio urbano adiacente elementi di continuità quasi con un passaggio di testimone “riservato” con il Comune.

L’accoglienza del crocierista, pertanto, dovrà essere oggetto di una visione comune tra porto e città al fine di assecondare “il piacere della visita” in ogni momento della permanenza del turista. Volendo identificare gli elementi tipici di una fruizione turistica di un territorio, inteso in questo momento come un unicum tra porto-città, dovremo cominciare a parlare del miglioramento di alcuni indicatori di prestazione cari al concetto di fruizione turistica, che seguono il percorso del turista nel/fuori dal porto: la sua fruibilità interna ed esterna (livello di accessibilità), i servizi al turista (accoglienza e

informazioni), il valore aggiunto fornito (comfort) ed il legame con l'ambiente in cui il porto si trova (integrazione con il territorio).

Molteplici potranno essere gli strumenti, sia di tipo materiale che immateriale, che potranno essere messi in campo dalla azione sinergica tra Autorità Portuale ed Amministrazione Comunale e da essi dipenderà sempre di più non solo l'attrattività del porto per gli armatori (misurata nella possibilità di avere crocieristi di ritorno sullo stesso porto) ma soprattutto la possibilità di avere in epoche successive quei ritorni sul territorio, con altri mezzi di trasporto, di turisti che abbiano portato via non solo un bel ricordo delle città visita "di corsa" ma soprattutto il desiderio di ritornarvi "con calma".

## **7) UN SISTEMA PORTUALE PER LA “BLUE GROWTH”**

La *Blue Growth* o Crescita Blu è la strategia a lungo termine dell’Unione Europea lanciata nel 2012 per sostenere una crescita sostenibile nei settori marino e marittimo. La strategia riconosce che i mari e gli oceani rappresentano un motore per l’economia europea, con enormi potenzialità per l’innovazione e la crescita, e rappresenta il contributo della politica marittima integrata al conseguimento degli obiettivi della strategia Europa 2020 per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva.

Nei vari atti della Commissione Europea sono stati individuati i settori di intervento prioritario della "Crescita blu" ed in particolare cinque catene di valore che potrebbero rappresentare altrettante fonti di crescita sostenibile e di occupazione: a) Energia blu; b) Acquacoltura; c) Turismo marittimo, costiero e di crociera; d) Risorse minerali marine; e) Biotecnologia blu.

Per quel che riguarda le competenze dell’Autorità Portuale appare ovvio puntare l’attenzione sul contributo che può essere dato per il settore del turismo marittimo, costiero e da crociera che vede i porti del network impegnati a pieno titolo sia pur partendo dal punto di vista di chi ha come primo obiettivo quello della valorizzazione delle attività commerciali per il trasporto delle merci.

Il buono stato dell’ambiente delle aree marine e terrestri in cui insistono i nostri porti, a partire dalla presenza in aree immediatamente a loro prossime di habitat costieri e marini incontaminati, è fondamentale per ogni forma di turismo "blu" e costituisce un potenziale di crescita di nuove forme di turismo.

Di seguito vengono individuate alcune strategie che l’Autorità Portuale intende sviluppare per creare un sistema portuale integrato nella visione europea che possa, pertanto, contribuire a generare sviluppo sostenibile ed aumentare le opportunità di lavoro nei settori dell’Economia del mare.

### ***Una spinta allo sviluppo di strutture dedicate alla nautica***

Nei porti amministrati è già sufficientemente alto il numero di posti barca presenti soprattutto se confrontato al totale della disponibilità dell’area. E’ indubbio, tuttavia, che si tratta di impianti poco organizzati e che non riescono ad offrire servizi adeguati a quelle che potrebbero essere le potenzialità di un’area geografica a grande attrattività turistica.

Nell’ambito dei programmi di rivisitazione e riqualificazione urbanistica delle aree portuali, di cui si è detto, dovrà essere posta particolare cura a che i nuovi interventi non aumentino solo il numero di posti barca ma costituiscano elemento catalizzante per la creazione di un sistema possibilmente integrato capace di porsi sul mercato del turismo nautico in maniera qualificata e riconoscibile.

E' auspicabile, pertanto, che gli interventi previsti per la realizzazione di approdi turistici all'interno degli specchi acquei dei porti di Barletta, Bari e Monopoli vengano realizzati nell'ambito di una pianificazione unitaria che, tenendo conto delle preesistenze sia negli stessi bacini che nelle aree limitrofe, consenta di creare un'offerta di servizi integrata e di qualità.

Saranno da privilegiare le iniziative utili allo sviluppo del turismo nautico, con una grande attenzione alla sostenibilità ambientale, per consentire la creazione di un'offerta di posti barca, con relativi servizi a terra di accoglienza, che costituisca un elemento di attrattività del territorio andando ad integrare l'offerta turistica complessiva.

In tale visione occorrerà porre particolare attenzione a che i nuovi interventi prevedano consumi di spazi a terra per attività cantieristiche e di rimessaggio che potranno essere localizzate in aree retroportuali ben collegate a quelle portuali. Si dovrà evitare, inoltre, che l'utilizzo dei posti barca sia prevalentemente destinato alla stanzialità cercando di assicurare, nel rispetto della sostenibilità economica degli interventi, un'adeguata offerta al turismo di transito possibilmente localizzata nelle aree a maggior pregio architettonico e più vicine ai servizi delle città.

### ***La pesca: una risorsa del territorio***

Da sempre la Puglia vanta una marineria molto preparata ed attiva che conserva, nonostante le cicliche fasi di crisi ed una generazionale riduzione del numero di occupati, una presenza importante anche in alcuni dei porti del network.

Le politiche europee e regionali di sostegno di questo comparto stanno cercando di assicurare un rilancio della comunità della pesca fornendo agli operatori del settore strumenti ed opportunità per modernizzare il comparto ittico attraverso un approccio ispirato a principi di sostenibilità ambientale, sociale, economica ed istituzionale ed allo stesso tempo, salvaguardando l'occupazione di lungo periodo e le condizioni di benessere economico della forza lavoro.

Un contributo importante a queste azioni di sostegno, condotte dai vari GAC Gruppi di Azione Costiera costituiti per dare attuazione ai PSC Piani di Sviluppo Costiero, potrebbe essere costituito dalla valorizzazione e rilancio del territorio costiero nel suo complesso.

L'Autorità Portuale può svolgere, all'interno dei porti amministrati, idonee azioni di sostegno alle iniziative dei GAC sia facilitando gli interventi infrastrutturali che agevolando le iniziative dei privati che vengano attuate nell'ambito dell'attuazione di detti PSC.

L'interazione con il partenariato di supporto ai vari GAC consentirà di valutare le iniziative da sostenere migliorando l'efficacia degli interventi e valutando la possibilità di individuare azioni sinergiche per l'attivazione di nuovi servizi orientati al turismo che ben potrebbero aumentare l'offerta verso crocieristi e passeggeri.

## **8) LE ATTIVITÀ DI REGOLAZIONE AL SERVIZIO DELLO SVILUPPO**

### ***I servizi di interesse generale***

Il profilo squisitamente pubblico dei porti della circoscrizione, all'interno dei quali sono assenti concessioni ex art.18 delle legge 84/94, determina rilevanti responsabilità e pesanti oneri per l'Autorità Portuale sia sotto il profilo economico sia sotto quello organizzativo.

Tuttavia la strada intrapresa alcuni anni or sono, segnata in primis dall'annullamento in autotutela della concessione ventennale per la gestione delle stazioni marittime e dei servizi di supporto ai passeggeri rilasciata alla BPM srl senza alcuna procedura concorsuale, ha prodotto confortanti risultati, coniugando un obiettivo potenziamento dei servizi con un altrettanto incontestabile contenimento dei costi unitari.

L'affidamento mediante gara pubblica delle attività comprese nel novero dei servizi di interesse generale di cui al DM 14 novembre 1994, precisamente alla lettera e) del comma 1, ha riportato, infatti, sui giusti binari i rapporti tra l'Autorità Portuale, nella sua poliedrica qualità di stazione concedente/appaltante/ente pianificatore-gestore, e i soggetti erogatori dei servizi.

Tale indirizzo dovrà continuare ad informare l'attività di affidamento e regolazione dei servizi di interesse, mettendo a frutto l'esperienza maturata, in modo da rendere maggiormente performanti le prestazioni rese.

Tra i servizi di interesse generale "a domanda indivisa e indifferenziata" rientrano, come noto, la richiamata gestione delle stazioni marittime e i servizi di supporto ai passeggeri; la procedura concorsuale in atto, rispetto all'attuale concessione, pur mantenendone l'impianto complessivo, prevede un ampliamento delle attività e degli ambiti esecutivi, nonché un'estensione della durata. Tale rimodulazione dei servizi e, conseguentemente, degli oneri a carico del concessionari ha tenuto conto in primis delle esigenze operative e della inderogabile necessità di evitare qualsivoglia incremento dei diritti. In sintesi per il prossimo quinquennio i diritti dovuti al concessionario della gestione delle stazioni marittime e dei servizi di supporto ai passeggeri saranno confermati sui livelli di quelli del 2009.

Tale filosofia ha riservato sensibili benefici anche per il “servizio di rifornimento idrico alle navi” precedentemente svolto dall’AQP e poi affidato mediante procedura concorsuale ad altro soggetto. Il nuovo affidamento è stato reso possibile grazie alla collaborazione tra Autorità Portuale e AQP spa, che ha consentito ad entrambi i soggetti di raggiungere gli obiettivi prefissati: l’Autorità Portuale infatti ha ottenuto la sostituzione degli impianti di erogazione in uno con l’abbattimento tariffario e dei tempi di risposta, l’AQP ha potuto disimpegnarsi da un servizio che, per gli orari delle navi, risultava assolutamente antieconomico.

Tale soluzione potrà essere ripetuta nei porti di Barletta e Monopoli, dopo aver effettuato la verifica delle condizioni della rete idrica.

L’illuminazione delle strade, dei piazzali e degli ambiti comuni esterni, la manutenzione della rete primaria fognatura nera e pluviale, delle infrastrutture marittime, dei fabbricati destinati ad attività istituzionali di altre Amministrazioni dello Stato, delle strade e dei piazzali, la pulizia degli spazi comuni e degli specchi acquei, i servizi informatici e di telecomunicazione, rientrano invece negli “altri servizi generali” a domanda indivisa e sono erogati in maniera diffusa dall’Autorità Portuale mediante appalti. Alla copertura degli oneri per tali servizi contribuiscono gli utenti che riconoscono all’Autorità Portuale i diritti stabiliti dall’Ordinanza n.3/2010 che, all’art. 3, stabilisce gli importi dovuti. Nelle stessa Ordinanza sono fissati i diritti per gli oneri di security, da intendersi come attività istituzionale in quanto derivante da uno specifico obbligo di legge, e le tariffe dovute dall’utenza alla concessionaria della gestione delle stazioni marittime e dei servizi di supporto ai passeggeri. Al riguardo va precisato che tali tariffe saranno a breve aggiornate per effetto dell’aggiudicazione della gara pubblica per la gestione delle stazioni marittime.

Tra i servizi di interesse generale a “domanda individuale”, per i quali, come noto, l’utente finale paga direttamente al fornitore del servizio il corrispettivo per l’erogazione del medesimo, rientrano le attività di agenzia marittima, l’esercizio di attività commerciali e il servizio portabagagli. Anche per tali attività l’impianto delle procedure concorsuali utilizzato per il rilascio delle concessioni troverà conferma nel prossimo triennio, avendo garantito, oltre ovviamente alla prescritta evidenza pubblica, l’oggettiva efficacia dei servizi resi. A tal proposito si riferisce che sarà avviata una rivisitazione del “Regolamento di disciplina delle concessioni demaniali relativa all’attività di Agenzia Marittima raccomandataria di compagnie di navigazione connesse all’esercizio di servizi regolari di linea dal porto di Bari con navi della tipologia ro-pax”, approvato con Ordinanza n.1/2012, al fine di snellire le procedure connesse ai rinnovi delle licenze di concessione.

Laddove percorribile, negli appalti dei servizi generali, si sceglierà la strada dell'unica gara per tutti i porti compresi nella circoscrizione di competenza, prevedendo ovviamente più lotti; tale soluzione garantisce omogeneità e uniformità dei servizi resi, pur nel rispetto della specificità di ciascun porto.

### ***La gestione dei rifiuti***

I “Servizi di pulizia e raccolta rifiuti” sono richiamati alla lettera B) del D.M. 14/11/1994 “Identificazione dei servizi di interesse generale nei porti da fornire a titolo oneroso all'utenza portuale.” e comprendono l'attività di gestione dei rifiuti prodotti in ambito portuale dagli operatori/concessionari, dagli utenti e dalle istituzioni/amministrazioni nonché di quelli prodotti dalle navi. L'Autorità Portuale ha avviato un percorso di riorganizzazione di tali servizi con gli obiettivi di ottimizzare la gestione dei rifiuti ed incentivare la raccolta differenziata. Al riguardo si segnala che nel 2014 è stata conclusa la procedura di gara ad evidenza pubblica con la quale sono stati appaltati per quattro anni i servizi di spazzamento e raccolta dei rifiuti dalle aree comuni e di gestione delle isole ecologiche dei porti di Bari, Barletta e Monopoli. Le modalità esecutive dell'appalto stabilite nei capitolati di gara oltre ad aver innalzato la qualità dei servizi, perseguono gli obiettivi innanzi richiamati e puntano al conseguimento di percentuali di raccolta differenziata pari almeno al 50%.

Per quanto concerne la raccolta e la gestione dei rifiuti prodotti dalle navi, ottenuto il via libera dalla Ragione Puglia riguardo alla non assoggettabilità alla VAS, si procederà a breve a bandire la gara per la concessione del servizio con l'obiettivo di potenziare l'impianto/organizzazione e perseguire una riduzione delle tariffe.

### ***Procedure e canoni demaniali***

La gestione demanio marittimo compreso nella circoscrizione territoriale di competenza dell'Autorità Portuale impone la rimodulazione del Regolamento vigente in materia di determinazione dei canoni demaniali e, laddove possibile, uno snellimento delle procedure al solo fine di agevolare l'intrapresa portuale e le sue dinamiche. L'obiettivo è quello di completare al più presto la bozza del nuovo Regolamento e di sottoporlo al Comitato Portuale, previo confronto con gli operatori, anche al fine di stabilire canoni demaniali che, nel rispetto degli equilibri di bilancio dell'Autorità Portuale, tengano in debita considerazione lo scopo della concessione, le caratteristiche/condizioni dei beni concessi, la redditività e i riflessi socio-economici.

### ***La gestione in “house” della security***

Le richiamate attività di security, rientranti tra quelle di tipo istituzionale derivando da uno specifico obbligo di legge, sono svolte nei porti di Bari e Monopoli dalla società “in house” Porti Levante Security s.u.r.l.. Entro il periodo di validità del presente POT si procederà al completamento del processo di riorganizzazione del servizio con l'estensione dell'utilizzo di detta società in house anche nel porto di Barletta. Fra le azioni da condurre, d'intesa con l'Autorità designata di ciascun porto, quella di una revisione delle procedure dei controlli al fine di ottenere, continuando nell'implementazione di funzionalità di supporto erogate mediante il PCS GAIA, una riduzione del personale impegnato ai varchi, soprattutto nei periodi dei picchi di traffico, con conseguente contenimento dei costi del servizio. Non va infatti dimenticato che la recente applicazione del “Piano C. Colombo” nel Porto di Bari, conseguente a nuove disposizioni in materia di sicurezza impartite dal Ministero dell'Interno, ha sensibilmente aumentato il numero delle prestazioni da svolgere con intuibili riflessi sui costi. Si conferma per il periodo di validità del presente POT, pertanto, la strategia già avviata di migliorare la qualificazione del lavoro svolto dalla società in house Porti Levante Security s.u.r.l. che dovrà integrarsi sempre di più nei meccanismi di sostegno al funzionamento, oltre che di utilizzo, del PCS GAIA che costituisce uno strumento fondamentale per l'efficientamento dei servizi di controllo e, in definitiva, della riduzione del transit time conseguente ai controlli di tutti i soggetti istituzionali all'uopo dedicati.

## 9) IL SISTEMA LOGISTICO PUGLIESE

La Regione Puglia attua le politiche-azioni in tema di mobilità e trasporti mediante strumenti di programmazione tra loro integrati tra cui, in particolare:

- il Piano attuativo del Piano Regionale dei Trasporti che per legge ha durata quinquennale, con estensione quindi, nel caso specifico 2015-2019, che individua infrastrutture e politiche correlate finalizzate ad attuare gli obiettivi e le strategie definite nel PRT approvato dal Consiglio Regionale il 23/06/2008 con L.R. n.16 e ritenute prioritarie per il periodo di riferimento;
- il Piano Triennale dei Servizi, inteso come Piano attuativo del PRT, che attua gli obiettivi e le strategie di intervento relative ai servizi di trasporto pubblico regionale locale individuate dal PRT e ritenute prioritarie.

Con la Delibera di Giunta Regionale n. 2063 del 9 ottobre 2014, la Regione Puglia ha approvato gli indirizzi strategici del Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti e del Piano Triennale dei Servizi ed ha predisposto l'avvio degli aggiornamenti ai sensi della L.R. 44/2012 "Disciplina regionale in materia di VAS". In attuazione della citata Legge regionale è stato emanato il Regolamento Regionale 9 ottobre 2013, n. 18, che disciplina i procedimenti di valutazione ambientale strategica e verifica di assoggettabilità a VAS di piani e programmi.

Facendo seguito all'avvio del processo di Valutazione Ambientale Strategica del Piano Regionale Trasporti – Piano Attuativo 2015-2019 e Piano Triennale dei Servizi, è stato redatto il Rapporto Preliminare di Orientamento con la finalità di definire i profili d'integrazione della dimensione ambientale nei Piani e di individuarne gli ambiti d'influenza, ossia i contesti territoriali e programmatici in cui esso si inserisce. Le informazioni contenute nel documento costituiscono la base per la consultazione preliminare con i soggetti competenti in materia ambientale e gli enti territoriali interessati come individuati nella succitata D.G.R..

E' stata quindi avviata la fase di consultazione preliminare, mediante pubblicazione sul BURP e sui siti web regionali, dei documenti utili all'avvio della procedura di Valutazione Ambientale Strategica e verifica di assoggettabilità a VAS del Piano Regionale Trasporti – Piano Attuativo 2015-2019 e del Piano Triennale dei Servizi.

Nella Relazione illustrativa della proposta di Piano Attuativo 2015-2019 si rappresenta il seguente scenario:

*“La Puglia è parte del Corridoio Scan-Med, che percorre il continente dalla Finlandia a Malta. Lungo il Corridoio vi sono 9 porti della rete “core” che sono: La Spezia, Livorno, Ancona, Napoli, **Bari**, Augusta, Palermo, **Taranto** e Gioia Tauro.*

*Da questi elementi di scenario si debbono trarre alcune conclusioni:*

*-la visione di pianificazione non può che essere di rete e deve integrare le vie di collegamento ferroviario, stradale e le aree retroportuali. Il sistema dei corridoi, basato sui nodi “core” di Taranto e Bari deve fungere da rete di trascinamento per un sistema regionale che comprende un porto comprensivo (Brindisi) ed una preziosa rete di porti al servizio dell’economia territoriale come Manfredonia, Barletta, Molfetta, Monopoli, Gallipoli ed Otranto.*

*-il riequilibrio modale pone le sue prerogative sulla crescita del trasporto combinato. L’intermodalità con efficaci interventi di incentivo orientati a sostegno del trasporto merci soprattutto alle imprese che si impegnino per un congruo periodo ad effettuare treni completi di trasporto combinato o di merci pericolose, riuscirà a ridurre il profondo divario esistente tra la gomma ed il ferro;*

*-le infrastrutture portuali e logistiche devono essere funzionali allo sviluppo territoriale. La valutazione degli investimenti con impiego di risorse pubbliche, anche ai fini degli adeguamenti, devono essere programmate in funzione dei traffici effettivi, del valore aggiunto creato, di imprese e di occupazione sviluppate, dei processi di innovazione tecnologica. I porti non sono parcheggi per navi, ma industrie che debbono promuovere sviluppo e crescita.*

*-è necessaria una governance che garantisca un maggiore equilibrio fra le istanze degli armatori, sempre più configurati come grandi soggetti multinazionali, in qualche caso oligopolisti, e le istanze territoriali rappresentate dai porti con i loro lavoratori. Il riequilibrio di queste istanze nell’attività marittimo-portuale è necessario all’affermazione del progresso e di crescita.*

*-le spinte del mercato chiedono una sempre maggiore qualità di servizi, processi, efficienza delle imprese e competenza delle risorse umane. Per questo servono Autorità Portuali dotate di autonomia finanziaria ed amministrativa, poteri di coordinamento e risorse umane qualificate.”*

Inoltre, viene confermato lo schema di creazione di un sistema logistico pugliese basato su tre subsistemi:

*“La competitività del sistema portuale regionale nello spazio Euro-Mediterraneo è legato al rafforzamento di tutte le possibili sinergie operative di rete tra porti e nodi principali e, a livello locale, delle aggregazioni in subsistemi territoriali portuali integrati attorno ai porti principali, finalizzate a sfruttare pienamente le specifiche potenzialità superando approcci di tipo monopolistico o, viceversa, localistico. Si conferma la previsione di articolazione in tre sub-sistemi:*

*-**Subsistema del Levante:** composto dai porti di Manfredonia, Barletta, Molfetta, Monopoli e Bari, coordinati dall’unica Autorità del Levante, integrato con i poli logistici ad essi connessi;*

*-Subsistema del Salento, composto dai porti: Otranto, Gallipoli e Brindisi, coordinati da quest'ultimo ed integrati con i poli logistici ad essi connessi;*

*-Subsistema dello Jonio, composto dal porto di Taranto (Autorità Portuale di Taranto), integrato con i poli logistici ad esso connessi.”*

Detta proposta di Piano Attuativo - pur dando atto che l'articolo 29 della Legge 164 dell'11 novembre 2014, di conversione del Decreto Legge n. 133 dell'11 settembre 2014 (cosiddetto decreto “Sblocca Italia”) ha disposto l'adozione del “Piano strategico nazionale della portualità e della logistica” che prevede che questa pianificazione nazionale sia realizzata tenendo conto di un processo che, al fine di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, tende alla razionalizzazione, al riassetto e all'accorpamento funzionale delle Autorità portuali esistenti - conferma, pertanto, lo schema delle tre Autorità Portuali esistenti confermando solo la necessità della cancellazione di quella di Manfredonia che dovrebbe entrare nel Subsistema del Levante.

Salvo interventi di riorganizzazione che potrebbero essere imposti dal più volte richiamato Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, pertanto, rimane confermato per il prossimo periodo di validità del POT l'obiettivo del completamento del Subsistema del Levante che prevede l'inserimento nella circoscrizione dell'Autorità Portuale del Porto di Molfetta (con procedura già in avanzato stato di definizione).

Particolare attenzione, infine, sarà posta a tutte le iniziative che la Regione Puglia metterà in campo per sostenere lo sviluppo del sistema logistico pugliese e di quello portuale in particolare nell'ambito della prossima programmazione comunitaria 2014/2020 proseguendo nel lavoro intenso e proficuo che ha visto l'Autorità Portuale promotore ed attuatore di diversi interventi di cooperazione transfrontaliera che hanno portato indubbi benefici al miglioramento dei servizi e delle infrastrutture, materiali ed immateriali, offerti agli utenti dei porti.

La cooperazione sarà orientata ai tradizionali Paesi dell'altra sponda dell'adriatico non trascurando la possibilità di partecipare ad interventi che riguarderanno la programmazione prevista per la macro-regione adriatico-ionica oltre a quelli che consentiranno di entrare nelle reti dei principali porti dell'Unione Europea.

Supporto e sostegno, infine, sarà assicurato alle iniziative che la Regione Puglia potrà avviare a seguito dell'approvazione da parte del Parlamento nazionale della proposta di legge per la costituzione in alcuni porti della regione, tra cui quelli rientranti nell'Autorità Portuale del Levante, della ZES, Zone Economiche Speciali, che ben potranno costituire un volano per la crescita dell'economie dei territori e conseguentemente dei traffici portuali.

# **PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2014 -2016**

## **ALLEGATO N.1**

*Elenco Interventi infrastrutturali*

<b>linee di intervento</b>	<b>A</b>	Manutenzione ed approfondimento fondali. Riqualficazione e potenziamento banchine ed opere di difesa.
	<b>B</b>	Potenziamento e riqualficazione stazioni marittime passeggeri. Miglioramento viabilità portuale ed edilizia demaniale a supporto di Operatori ed Istituzioni.
	<b>C</b>	Completamento Port Community System. Potenziamento sistemi a supporto dei controlli di security. Interconnessione con sistemi ITS esterni.
	<b>D</b>	Efficientamento energetico ed interventi finalizzati al miglioramento della qualità dell'ambiente portuale.
	<b>E</b>	Collegamento alle reti infrastrutturali esterne all'ambito portuale

<b>porto di</b>	<b>BARI</b>	<b>BARLETTA</b>	<b>MONOPOLI</b>
-----------------	-------------	-----------------	-----------------

<b>Titolo e descrizione Lavori di riqualficazione banchine e fondali delle darsene destinate a traghetti, ro-ro, autostrade del mare e cargo</b>	<p>Gli interventi previsti sono: a)dragaggio dei fondali nella darsena di Levante, nella Darsena interna/vecchia e nelle aree di manovra della darsena di Ponente sino alle profondità previste dal Piano Regolatore Portuale vigente; b) realizzazione di una vasca di colmata atta ad accogliere il materiale riveniente dai dragaggi che risulta solo in parte contaminato e comunque non costituisce rifiuto pericoloso; c)miglioramento della funzionalità e della fruibilità delle banchine della Darsena interna e della darsena Vecchia mediante l'avanzamento dei fronti di banchina attuali al fine di ottenere un aumento delle superfici utili dei piazzali, necessarie per convogliare il traffico in imbarco/sbarco mantenendo la viabilità portuale fluida ed ordinata mantenendo lo stesso numero di ormeggi ma con profondità operative maggiori e quindi soddisfacendo la richiesta di consentire l'approdo di navi di ultima generazione più capienti e confortevoli.</p>
--	--

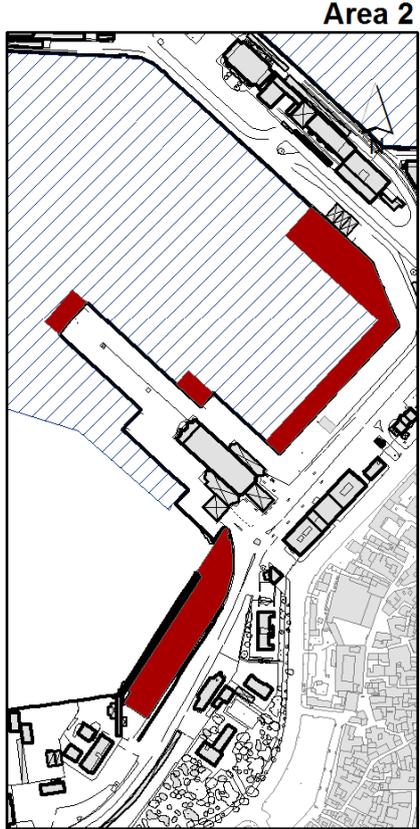
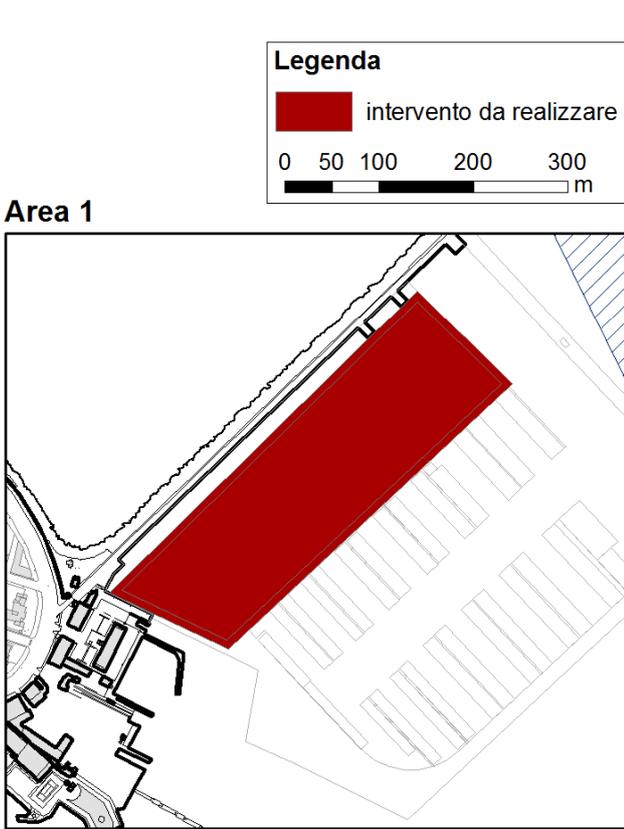
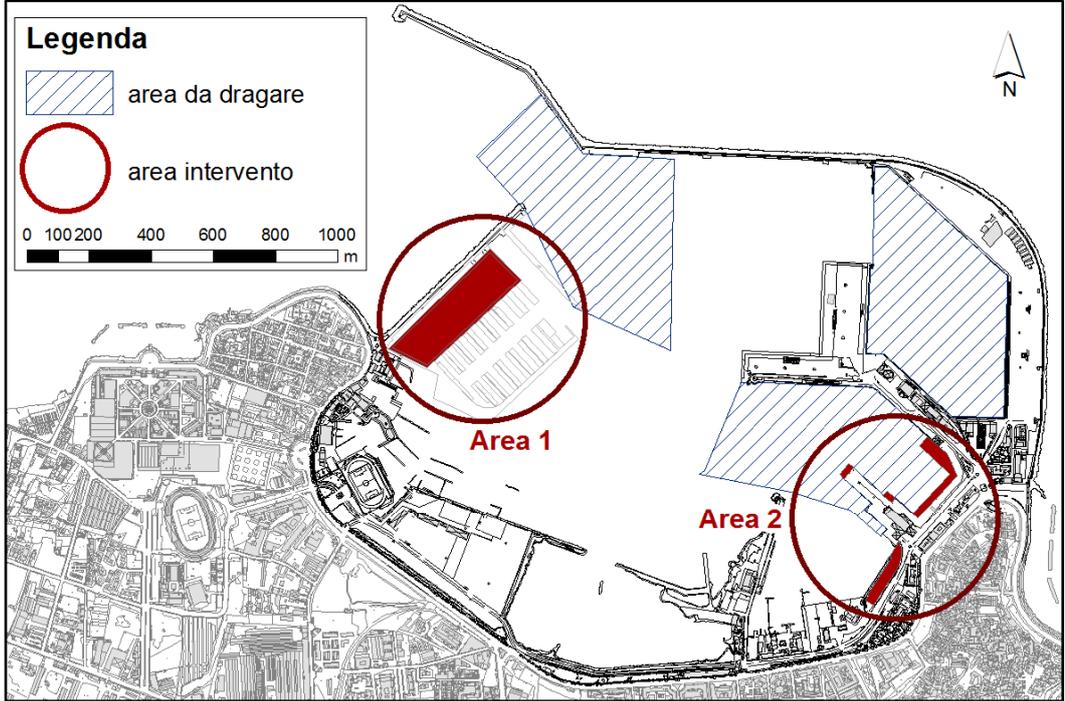
<b>benefici attesi</b>	<p>I lavori di dragaggio hanno la finalità di migliorare la funzionalità del porto aumentando la profondità operativa del bacino portuale in particolare delle aree di manovra (attualmente variabile tra 8,50 e 11,50 metri) sino ad ottenere aree di operatività estesa con 12,00/13,00 metri di fondale in continuità con tutte le darsene operative; ciò consentirà l'accesso in porto e fornirà più ampi e sicuri spazi di evoluzione per navi traghetto e commerciali di maggiori dimensioni.</p>
------------------------	---

<b>stato intervento</b>	<b>in corso</b>	<b>livello progettuale</b>	<b>progetto preliminare</b>
-------------------------	-----------------	----------------------------	-----------------------------

<b>piano finanziario</b>	<p>Costo complessivo intervento: € 55.500.000,00          Finanziamento non disponibile          Intervento inserito nel Piano Triennale Autorità Portuale 2015/2017          Intervento candidato nel PON Reti e Mobilità 2014/2020</p>
--------------------------	--

<b>cronoprogramma</b>	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">fasi del procedimento</th> <th>2014</th> <th colspan="4">2015</th> <th colspan="4">2016</th> <th colspan="4">2017</th> <th colspan="4">2018</th> <th colspan="4">2019</th> <th colspan="4">2020</th> </tr> <tr> <th>IV</th> <th>I</th> <th>II</th> <th>III</th> <th>IV</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>progettazione</td> <td style="background-color: #800000;"></td> <td></td> </tr> <tr> <td>autorizzazione</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="background-color: #000080;"></td> <td></td> </tr> <tr> <td>gara</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="background-color: #8B4513;"></td> <td style="background-color: #8B4513;"></td> <td style="background-color: #8B4513;"></td> <td style="background-color: #8B4513;"></td> <td></td> </tr> <tr> <td>esecuzione</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="background-color: #6B8E23;"></td> </tr> <tr> <td>collaudo</td> <td></td> <td style="background-color: #6A329F;"></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	fasi del procedimento	2014	2015				2016				2017				2018				2019				2020				IV	I	II	III	IV	progettazione																							autorizzazione																							gara																						esecuzione																						collaudo																																					
	fasi del procedimento		2014	2015				2016				2017				2018				2019				2020																																																																																																																																								
		IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV																																																																																																																																										
	progettazione																																																																																																																																																															
	autorizzazione																																																																																																																																																															
	gara																																																																																																																																																															
	esecuzione																																																																																																																																																															
collaudo																																																																																																																																																																
<p><b>Il presente cronoprogramma è stato elaborato tenendo conto della disponibilità dei finanziamenti sia per la fase di progettazione che per quella di esecuzione</b></p>																																																																																																																																																																

inquadramento cartografico



<b>linee di intervento</b>	<b>A</b>	Manutenzione ed approfondimento fondali. Riqualificazione e potenziamento banchine ed opere di difesa.
	<b>B</b>	Potenziamento e riqualificazione stazioni marittime passeggeri. Miglioramento viabilità portuale ed edilizia demaniale a supporto di Operatori ed Istituzioni.
	<b>C</b>	Completamento Port Community System. Potenziamento sistemi a supporto dei controlli di security. Interconnessione con sistemi ITS esterni.
	<b>D</b>	Efficientamento energetico ed interventi finalizzati al miglioramento della qualità dell'ambiente portuale.
	<b>E</b>	Collegamento alle reti infrastrutturali esterne all'ambito portuale

<b>porto di</b>	<b>BARI</b>	<b>BARLETTA</b>	<b>MONOPOLI</b>
-----------------	-------------	-----------------	-----------------

<b>Titolo e descrizione</b>	L'arteria stradale camionale rappresenta un asse viario strategico per decongestionare il quartiere Libertà e più in generale la città di Bari dal traffico merci da e per il porto di Bari. La Camionale canalizzerà il transito dei mezzi pesanti dal porto alla rete di collegamento regionale/nazionale e alle aree retroportuali attraverso un sistema di connessione stradale articolato in tre tronchi principali: un primo tronco in uscita dal porto e direzionato verso la strada metropolitana di Via Napoli, un secondo tronco in uscita dall'area metropolitana (collegamento con la Strada Statale SS16 verso Barletta-Foggia e verso Brindisi-Lecce e con la Strada Statale SS100 verso Taranto), e un terzo tronco di collegamento con l'autostrada A14 Taranto-Bologna.
-----------------------------	--

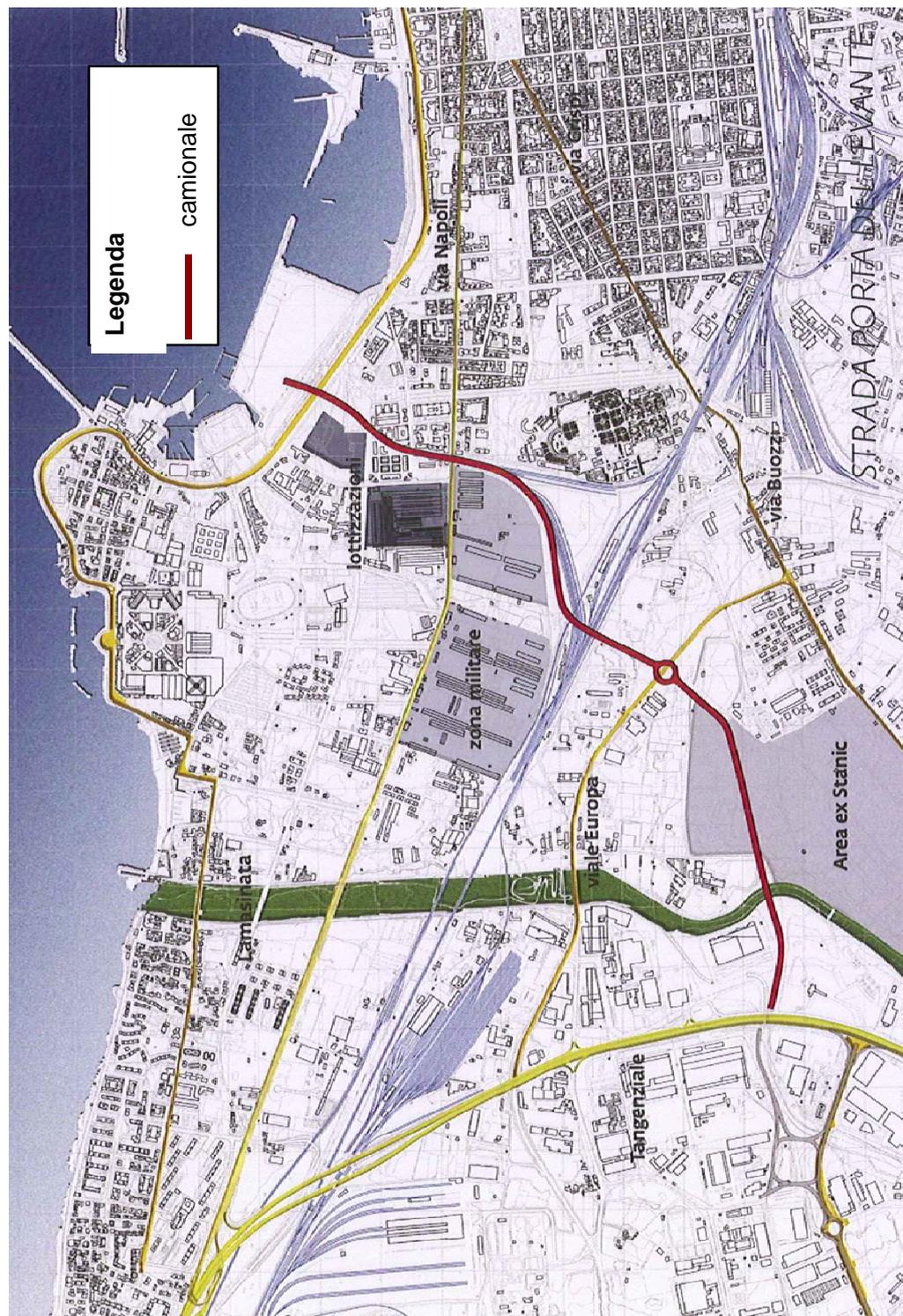
<b>benefici attesi</b>	La realizzazione della camionale consentirà di ridurre gli impatti del traffico commerciale sul tessuto urbano retrostante il porto, eliminando gli attuali colli di bottiglia presenti nell'ultimo miglio, con la capacità di sostenere eventuali futuri incrementi di traffico portuale. Si eviterà inoltre il passaggio del traffico merci su gomma all'interno della città, con un notevole vantaggio per la qualità ambientale e per i cittadini.
------------------------	--

<b>stato intervento</b>	<b>in corso</b>	<b>livello progettuale</b>	<b>progetto preliminare</b>
-------------------------	-----------------	----------------------------	-----------------------------

<b>piano finanziario</b>	Costo complessivo intervento: € 115.000.000,00 Finanziamento non disponibile Intervento inserito nel Piano Triennale del Comune di Bari 2015/2017 Progettazione cofinanziata dalla Commissione Europea nell'ambito del Programma TEN-T Intervento candidato nel PON Reti e Mobilità 2014/2020
--------------------------	---

<b>cronoprogramma</b>	fasi del procedimento	2014	2015				2016				2017				2018				2019				2020				
		IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	
	progettazione	█																									
	autorizzazione					█																					
	gara									█																	
	esecuzione												█														
collaudo																										█	
Il presente cronoprogramma è stato elaborato tenendo conto della disponibilità dei finanziamenti sia per la fase di progettazione che per quella di esecuzione																											

inquadramento  
cartografico



<b>linee di intervento</b>	<b>A</b>	Manutenzione ed approfondimento fondali. Riqualificazione e potenziamento banchine ed opere di difesa.
	<b>B</b>	Potenziamento e riqualificazione stazioni marittime passeggeri. Miglioramento viabilità portuale ed edilizia demaniale a supporto di Operatori ed Istituzioni.
	<b>C</b>	Completamento Port Community System. Potenziamento sistemi a supporto dei controlli di security. Interconnessione con sistemi ITS esterni.
	<b>D</b>	Efficientamento energetico ed interventi finalizzati al miglioramento della qualità dell'ambiente portuale.
	<b>E</b>	Collegamento alle reti infrastrutturali esterne all'ambito portuale

<b>porto di</b>	<b>BARI</b>	<b>BARLETTA</b>	<b>MONOPOLI</b>
-----------------	-------------	-----------------	-----------------

<b>Titolo e descrizione</b>	Lavori per la creazione di edifici da destinare a depositi portuali, al controllo dello specchio acqueo portuale ed a strutture di supporto alla gestione e controllo doganale del traffico merci e passeggeri. Saranno realizzati fabbricati per una superficie coperta di circa 13.000 mq ed una volumetria di circa 55.000 mc che consentiranno anche di disporre di depositi portuali anche per la temporanea custodia doganale, per la provveditoria marittima, per il supporto al traffico dei passeggeri. E' prevista altresì la realizzazione di edifici dove consentire il trasferimento degli Uffici della Dogana e del suo Laboratorio chimico. Nel corpo di fabbrica dedicato ad uffici sarà sistemato il Gruppo della Guardia di Finanza, ora ubicato al di fuori del porto, e sarà realizzata una Sala convegni a disposizione della Comunità portuale. Sulla testata del molo, infine, è prevista la realizzazione di una torre di controllo del traffico marittimo che consentirà alla Capitaneria di porto di avere il controllo visivo dello specchio acqueo aumentando la sicurezza della navigazione e la rapidità delle operazioni di ormeggio/disormeggio delle navi.
<b>Lavori di riqualificazione dell'area del Molo Pizzoli</b>	

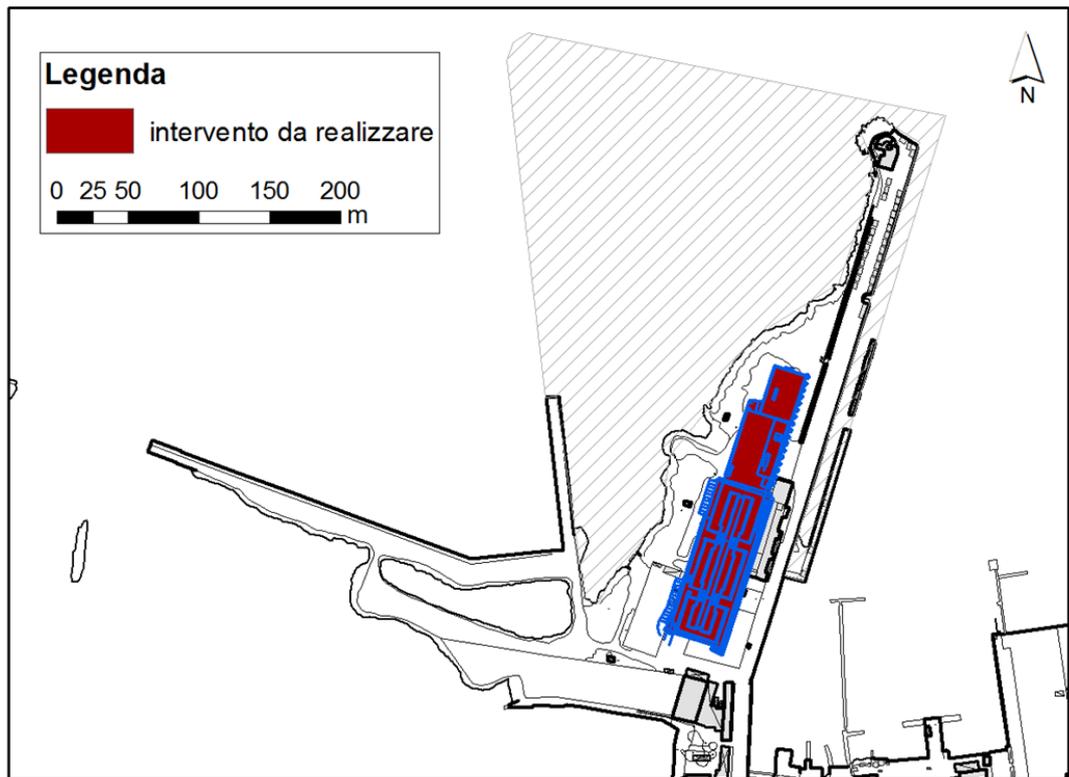
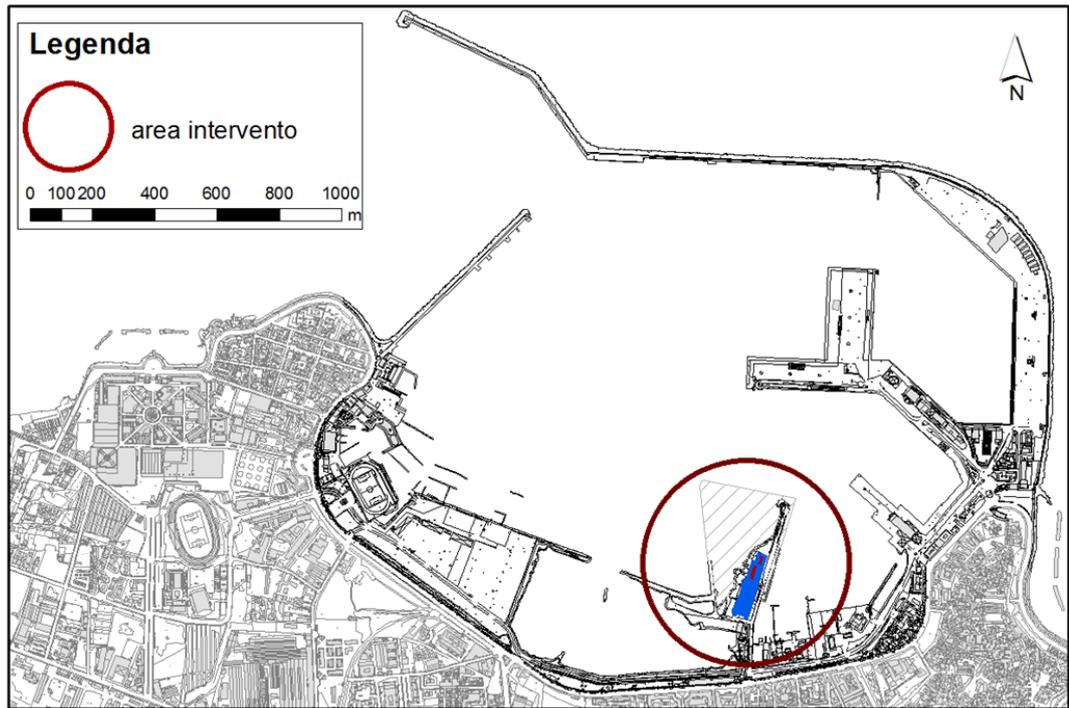
<b>benefici attesi</b>	Il miglioramento delle condizioni operativi delle Istituzioni che eseguono il controllo su merci e passeggeri avrà come conseguenza la riduzione dei tempi di transito in porto, condizione indispensabile per rendere performanti le banchine dedicate alle autostrade del mare. Nel contempo l'intervento consentirà di liberare immobili degli anni '800, attualmente utilizzati dalla Dogana con grandi diseconomie e difficoltà operative stante la loro ubicazione in una zona con pochissime aree libere per viabilità e controlli, che verrebbero restituiti all'utilizzo urbano consentendo di creare spazi pubblici di aggregazione nell'interfaccia città-porto.
------------------------	--

<b>stato intervento</b>	<b>in corso</b>	<b>livello progettuale</b>	<b>progetto definitivo</b>
-------------------------	-----------------	----------------------------	----------------------------

<b>piano finanziario</b>	Costo complessivo intervento: € 31.500.000,00 Finanziamento non disponibile Intervento inserito nel Piano Triennale Autorità Portuale 2015/2017 Intervento candidato nel PON Reti e Mobilità 2014/2020 Progettazione finanziata con fondi del bilancio autonomo dell'Autorità Portuale
--------------------------	--

<b>cronoprogramma</b>	fasì del procedimento	2014	2015				2016				2017				2018				2019				2020						
		IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV			
	progettazione	■																											
	autorizzazione					■																							
	gara							■																					
	esecuzione												■																
collaudo																									■				
Il presente cronoprogramma è stato elaborato tenendo conto della disponibilità dei finanziamenti sia per la fase di progettazione che per quella di esecuzione																													

inquadramento  
cartografico



<b>linee di intervento</b>	<b>A</b>	Manutenzione ed approfondimento fondali. Riqualficazione e potenziamento banchine ed opere di difesa.
	<b>B</b>	Potenziamento e riqualficazione stazioni marittime passeggeri. Miglioramento viabilità portuale ed edilizia demaniale a supporto di Operatori ed Istituzioni.
	<b>C</b>	Completamento Port Community System. Potenziamento sistemi a supporto dei controlli di security. Interconnessione con sistemi ITS esterni.
	<b>D</b>	Efficientamento energetico ed interventi finalizzati al miglioramento della qualità dell'ambiente portuale.
	<b>E</b>	Collegamento alle reti infrastrutturali esterne all'ambito portuale

<b>porto di</b>	<b>BARI</b>	<b>BARLETTA</b>	<b>MONOPOLI</b>
-----------------	-------------	-----------------	-----------------

<b>Titolo e descrizione</b>	<p>Il progetto prevede la realizzazione di un impianto per il cold ironing a servizio di banchine destinate all'ormeggio di traghetti ro-pax di linee comunitaria. Saranno realizzate le opere necessarie per la trasformazione dell'energia in alta tensione proveniente da apposita stazione di trasformazione ENEL già esistente all'interno dell'area portuale nonché quelle per il trasporto con cavidotto sottomarino e gli apparati di consegna sottobordo. Per rendere realizzabile l'intervento è stato sottoscritto nel 2010 un accordo con ENEL in base al quale quest'ultima società ha realizzato una nuova cabina primaria all'interno dell'area portuale che oltre che soddisfare le esigenze operative attuali del porto e dell'area urbana limitrofa possa fornire potenze adeguate per alimentare all'occorrenza le navi ormeggiate alle banchine all'uopo attrezzate. Per definire le specifiche di progetto è stato definito un accordo con un armatore che opera con una linea traghetti ro-pax giornaliera con la Grecia coinvolgendolo nelle fasi di studio anche al fine di verificare la fattibilità degli adeguamenti a bordo delle navi.</p>
-----------------------------	---

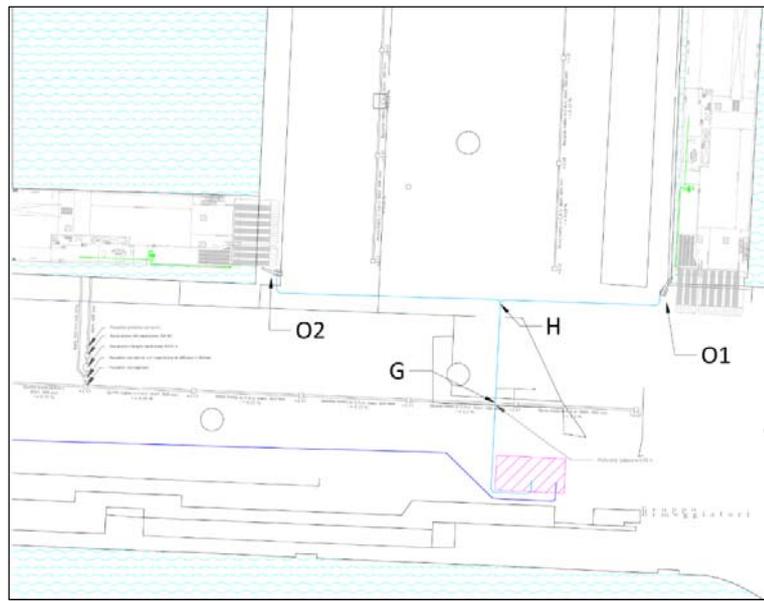
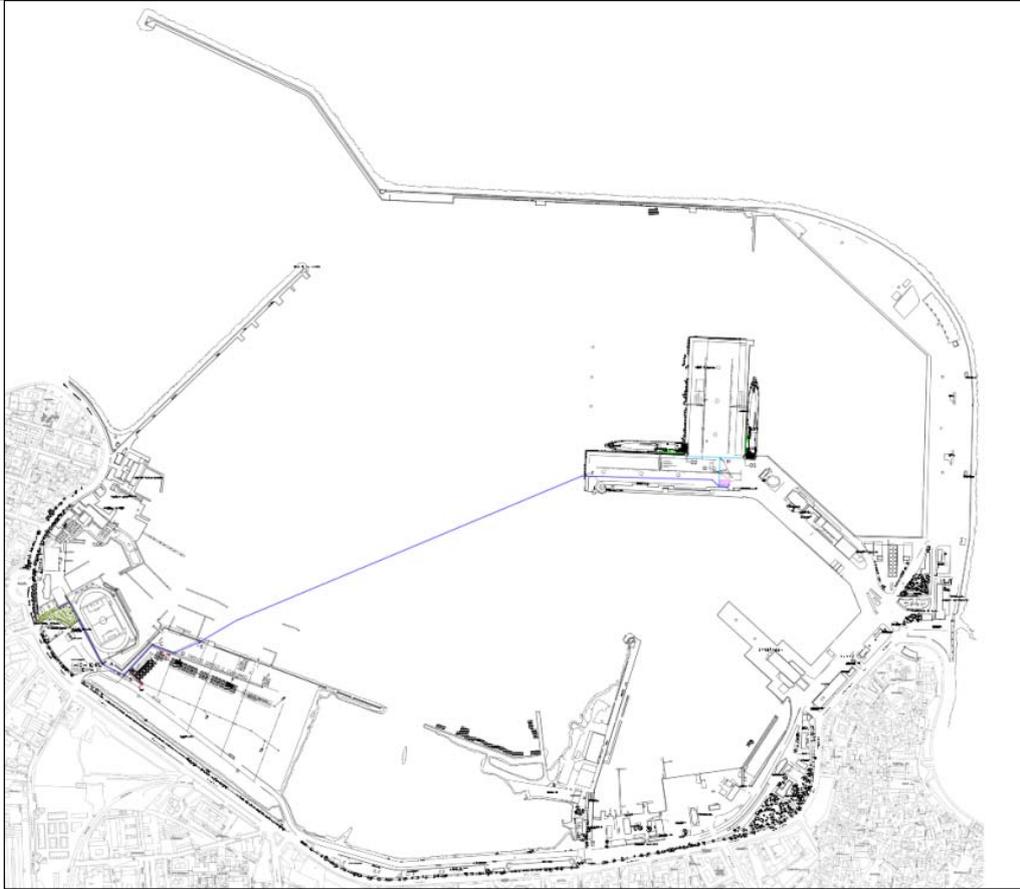
<b>benefici attesi</b>	L'intervento ha la finalità di consentire lo spegnimento dei motori di bordo durante la sosta in porto con forti riduzioni delle immissione inquinanti. Sulla scorta dei risultati ottenuti da questa azione, riguardante solo le banchine utilizzate dai traghetti per i collegamenti comunitari, si valuterà il piano generale di intervento che riguarderà tutte le altre darsene traghetti oltre alle banchine dedicate alle navi da crociera che, dagli studi, sono le più energivore e, di conseguenza, quelle che producono le maggiori quantità di COx.
------------------------	---

<b>stato intervento</b>	<b>in corso</b>	<b>livello progettuale</b>	<b>progetto preliminare</b>
-------------------------	-----------------	----------------------------	-----------------------------

<b>piano finanziario</b>	<p>Costo complessivo intervento: € 5.000.000,00          Finanziamento non disponibile          Intervento inserito nel Piano Triennale Autorità Portuale 2015/2017          Intervento candidato nel PON Reti e Mobilità 2014/2020</p>
--------------------------	---

<b>cronoprogramma</b>	fasi del procedimento	2014	2015				2016				2017				2018				2019				2020				
		IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	
	progettazione	■																									
	autorizzazione				■	■																					
	gara					■	■	■	■																		
	esecuzione								■	■	■	■	■														
collaudo													■														
<p>Il presente cronoprogramma è stato elaborato tenendo conto della disponibilità dei finanziamenti sia per la fase di progettazione che per quella di esecuzione</p>																											

inquadramento  
cartografico



Legenda

- cavidotto
- sottomarino

linee di intervento	A	Manutenzione ed approfondimento fondali. Riqualificazione e potenziamento banchine ed opere di difesa.
	B	Potenziamento e riqualificazione stazioni marittime passeggeri. Miglioramento viabilità portuale ed edilizia demaniale a supporto di Operatori ed Istituzioni.
	C	Completamento Port Community System. Potenziamento sistemi a supporto dei controlli di security. Interconnessione con sistemi ITS esterni.
	D	Efficientamento energetico ed interventi finalizzati al miglioramento della qualità dell'ambiente portuale.
	E	Collegamento alle reti infrastrutturali esterne all'ambito portuale

porto di	<b>BARI</b>	<b>BARLETTA</b>	<b>MONOPOLI</b>
----------	-------------	-----------------	-----------------

<b>Titolo e descrizione</b>	<p>Il Porto di Bari è dotato di un proprio Port Community System denominato GAIA che consente la gestione informatizzata di processi portuali multiattore al fine di semplificare le attività logistiche nell'area portuale riducendo al massimo le formalità cartacee. L'attuale sistema già consente l'interoperabilità con il sistema PMIS dell'Autorità Marittima e con la PLN di UIRNET. L'intervento in questione consiste nell'evoluzione del sistema per consentire la piena e totale interoperabilità con tutti gli altri sistemi nazionali e regionali predisposti per il supporto alla catena logistica. Con l'intervento saranno potenziate le infrastrutture di tracciamento e controllo dei mezzi e delle merci containerizzate nell'area portuale al fine di consentire l'invio degli stati di attraversamento dei vari varchi (portuali, aree sterili, parcheggi, piazzali operativi, ecc.) agli operatori logistici ed alle Istituzioni interessate.</p> <p>Consentirà altresì di supportare gli operatori portuali ed il mondo dello shipping fornendo strumenti di mediazione informatica per evitare di dover modificare i sistemi informativi aziendali agli standard fissati dai sistemi nazionali doganali e marittimo.</p>
<b>Evoluzione del Port Community System GAIA a supporto dell'interoperabilità con il sistema logistico nazionale e globale</b>	

<b>benefici attesi</b>	<p>Poter disporre di questo strumento telematico consentirebbe al porto di assicurare una elevata efficienza nell'interazione tra gli attori dei vari processi portuali con riduzione dei transit time per passeggeri e merci ma soprattutto l'integrazione con tutte le altre modalità di trasporto e gli altri nodi logistici. Obiettivo dell'intervento sarà anche quello di ampliare le possibilità di condivisione delle informazioni portuali con tutti gli altri porti collegati da linee passeggeri e/o merci favorendo la creazione di servizi avanzati di supporto a tutte le modalità di traffico oltre che allo sviluppo delle autostrade del mare.</p>
------------------------	---

<b>stato intervento</b>	<b>in corso</b>	<b>livello progettuale</b>	<b>progetto preliminare</b>
-------------------------	-----------------	----------------------------	-----------------------------

<b>piano finanziario</b>	<p>Costo complessivo intervento: € 5.000.000,00          Finanziamento non disponibile          Intervento candidato nel PON Reti e Mobilità 2014/2020          Progettazione finanziata con fondi del bilancio autonomo dell'Autorità Portuale</p>
--------------------------	---

<b>cronoprogramma</b>		2014	2015				2016				2017				2018				2019				2020				
	fasi del procedimento	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	
	progettazione	█																									
	autorizzazione			█																							
	gara				█	█	█																				
	esecuzione							█	█	█	█	█															
collaudo																											
<p>Il presente cronoprogramma è stato elaborato tenendo conto della disponibilità dei finanziamenti sia per la fase di progettazione che per quella di esecuzione</p>																											

linee di intervento	A	Manutenzione ed approfondimento fondali. Riqualficazione e potenziamento banchine ed opere di difesa.
	B	Potenziamento e riqualficazione stazioni marittime passeggeri. Miglioramento viabilità portuale ed edilizia demaniale a supporto di Operatori ed Istituzioni.
	C	Completamento Port Community System. Potenziamento sistemi a supporto dei controlli di security. Interconnessione con sistemi ITS esterni.
	D	Efficientamento energetico ed interventi finalizzati al miglioramento della qualità dell'ambiente portuale.
	E	Collegamento alle reti infrastrutturali esterne all'ambito portuale

porto di	<b>BARI</b>	<b>BARLETTA</b>	<b>MONOPOLI</b>
----------	-------------	-----------------	-----------------

<b>Titolo e descrizione</b>	Costruzione di un nuovo edificio in ampliamento all'esistente Terminal Traghetti e Crociere finalizzato al miglioramento della funzionalità portuale relativa all'accoglienza dei passeggeri del traffico traghetti e crocieristico.
<b>Ristrutturazione ed ampliamento Terminal Traghetti e Crociere</b>	L'ampliamento ha una estensione di circa 4000 mq distribuiti sui tre livelli corrispondenti dell'edificio che si amplia ottenendo complessivi 8000 mq con continuità architettonica e funzionale dell'intero immobile. La progettazione creerà le condizioni per mantenere centralizzate le fasi di check-in, consegna bagagli ed i controlli di security, per evidenti ragioni di economicità, assicurando la realizzabilità di un sistema di passerelle pedonali sopraelevate che consentiranno ai passeggeri di raggiungere in assoluta sicurezza anche le banchine più distanti non prevedendo interferenze con la viabilità stradale sottostante.

<b>benefici attesi</b>	L'opera fornisce spazi adeguati di accoglienza per consolidare la presenza delle compagnie che già scalano il porto e predisporre a ricevere nuove e prestigiose presenze. L'incremento di superficie permetterà una razionale e fluida gestione dell'elevato numero di passeggeri dovuto alla compresenza del traffico traghetti e crocieristico. L'arrivo di un maggior volume di passeggeri inciderà favorevolmente sull'indotto turistico e sulle attività di servizi ai viaggiatori, ponendosi come leva di sviluppo del territorio.
------------------------	---

<b>stato intervento</b>	<b>in corso</b>	<b>livello progettuale</b>	<b>progetto esecutivo</b>
-------------------------	-----------------	----------------------------	---------------------------

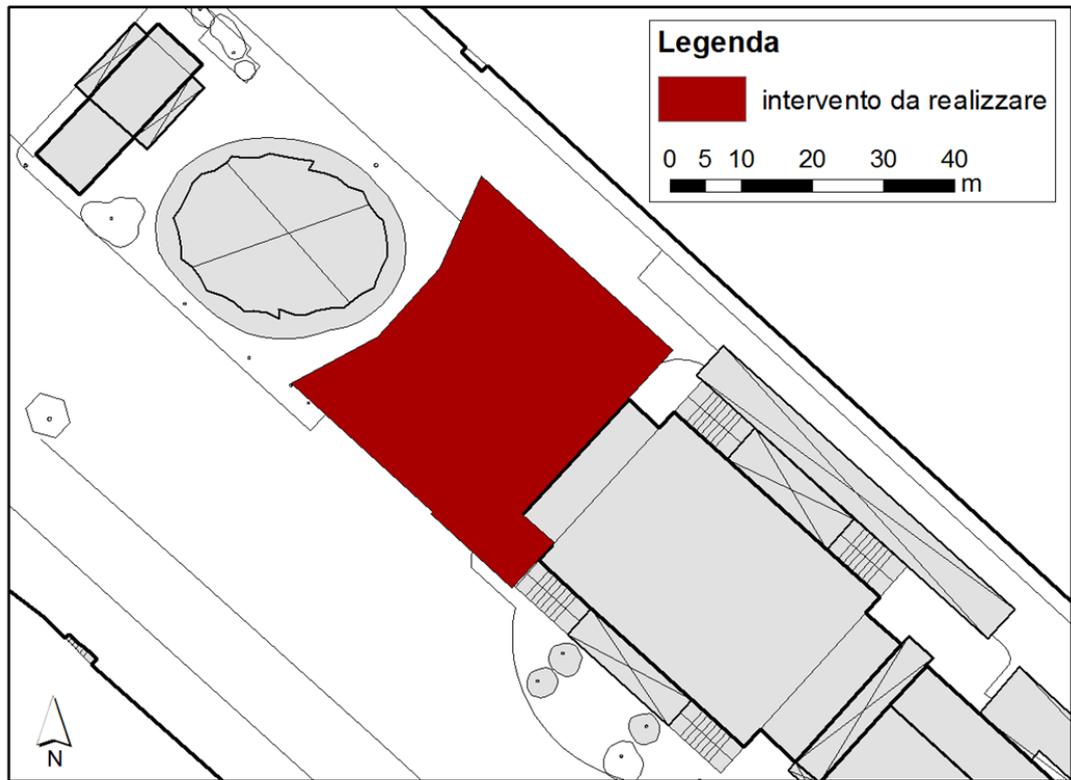
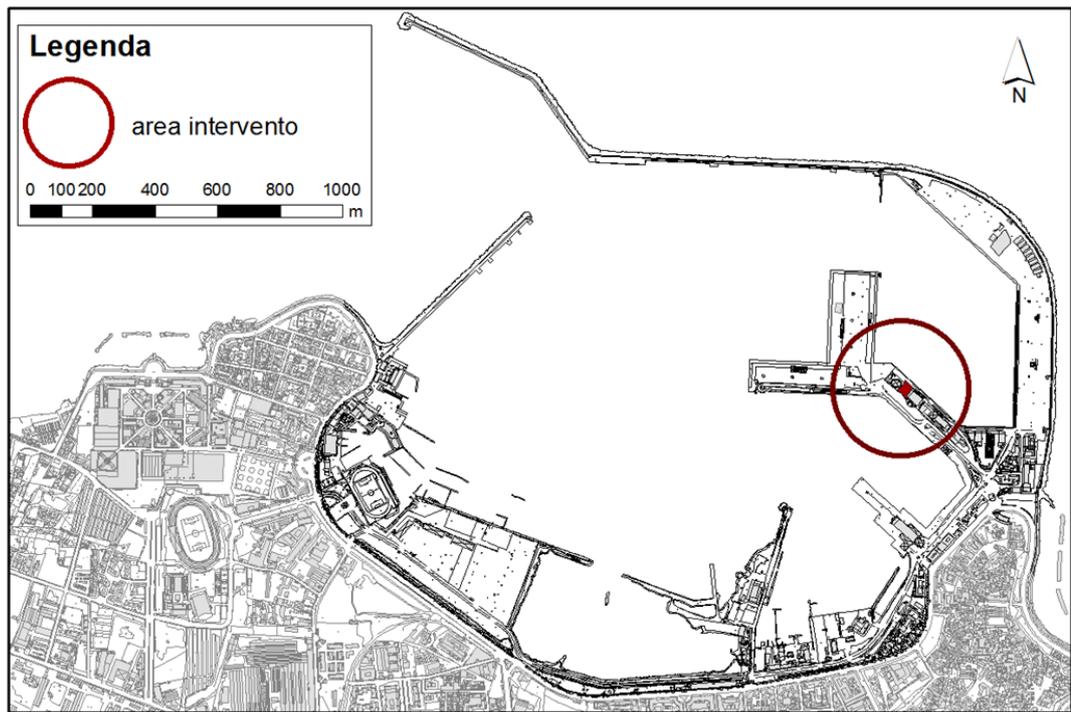
<b>piano finanziario</b>	Costo complessivo intervento: € 10.000.000,00 Finanziamento non disponibile Intervento inserito nel Piano Triennale Autorità Portuale 2015/2017 Progettazione finanziata con fondi del bilancio autonomo dell'Autorità Portuale
--------------------------	--

<b>cronoprogramma</b>		2014	2015				2016				2017				2018				2019				2020				
	fasi del procedimento	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	
	progettazione																										
	autorizzazione																										
	gara																										
	esecuzione																										
	collaudo																										
Il presente cronoprogramma è stato elaborato tenendo conto della disponibilità dei finanziamenti sia per la fase di progettazione che per quella di esecuzione																											

All. Scheda n.

**6**

inquadramento  
cartografico



<b>linee di intervento</b>	<b>A</b>	Manutenzione ed approfondimento fondali. Riqualficazione e potenziamento banchine ed opere di difesa.
	<b>B</b>	Potenziamento e riqualficazione stazioni marittime passeggeri. Miglioramento viabilità portuale ed edilizia demaniale a supporto di Operatori ed Istituzioni.
	<b>C</b>	Completamento Port Community System. Potenziamento sistemi a supporto dei controlli di security. Interconnessione con sistemi ITS esterni.
	<b>D</b>	Efficientamento energetico ed interventi finalizzati al miglioramento della qualità dell'ambiente portuale.
	<b>E</b>	Collegamento alle reti infrastrutturali esterne all'ambito portuale

<b>porto di</b>	<b>BARI</b>	<b>BARLETTA</b>	<b>MONOPOLI</b>
-----------------	-------------	-----------------	-----------------

<b>Titolo e descrizione</b>	L'intervento consiste nella realizzazione di un impianto che consentirà la videosorveglianza, il controllo antintrusione, il monitoraggio delle aree soggette a controlli di security quello delle aree interessate dal transito e dalla sosta dei mezzi destinati all'imbarco/sbarco dai traghetti. Sarà realizzata, altresì, l'infrastruttura per il trasferimento dei dati in parte in fibra ottica ed in parte in wi-fi.
<b>Realizzazione impianto di videosorveglianza intraportuale</b>	Tutte le immagini saranno gestite da un software di integrazione che consentirà la gestione multiutente al fine di assicurarne l'utilizzo contemporaneo a tutte le forze di polizia presenti in porto. Il software avrà anche funzionalità di motion detection ed intelligence analysis per consentire l'utilizzo anche in assenza di personale in sala di controllo e la post elaborazione delle immagini.

<b>benefici attesi</b>	Svolgere i controlli di sicurezza previsti dalle norme nazionali ed internazionali senza creare appesantimenti nelle operazioni portuali. Per quel che riguarda il controllo delle merci, in particolare, si potrà sostenere la crescita dei traffici consentendo contemporaneamente il potenziamento dei controlli di sicurezza senza appesantimento sui tempi di attesa.
------------------------	--

<b>stato intervento</b>	<b>in corso</b>	<b>livello progettuale</b>	<b>progetto preliminare</b>
-------------------------	-----------------	----------------------------	-----------------------------

<b>piano finanziario</b>	Costo complessivo intervento: € 3.000.000,00 Finanziamento non disponibile Intervento inserito nel Piano Triennale Autorità Portuale 2015/2017 Progettazione finanziata con fondi del bilancio autonomo dell'Autorità Portuale
--------------------------	---

<b>cronoprogramma</b>		2014	2015				2016				2017				2018				2019				2020				
	fasi del procedimento	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	
	progettazione	█																									
	autorizzazione		█																								
	gara						█																				
	esecuzione										█																
	collaudo																										

Il presente cronoprogramma è stato elaborato tenendo conto della disponibilità dei finanziamenti sia per la fase di progettazione che per quella di esecuzione

<b>linee di intervento</b>	<b>A</b>	Manutenzione ed approfondimento fondali. Riqualficazione e potenziamento banchine ed opere di
----------------------------	----------	---

	difesa.
<b>B</b>	Potenziamento e riqualificazione stazioni marittime passeggeri. Miglioramento viabilità portuale ed edilizia demaniale a supporto di Operatori ed Istituzioni.
<b>C</b>	Completamento Port Community System. Potenziamento sistemi a supporto dei controlli di security. Interconnessione con sistemi ITS esterni.
<b>D</b>	Efficientamento energetico ed interventi finalizzati al miglioramento della qualità dell'ambiente portuale.
<b>E</b>	Collegamento alle reti infrastrutturali esterne all'ambito portuale

<b>porto di</b>	<b>BARI</b>	<b>BARLETTA</b>	<b>MONOPOLI</b>
-----------------	-------------	-----------------	-----------------

<b>Titolo e descrizione</b>	La Stazione Marittima ubicata sul molo S.Vito è destinata al traffico Ro-Pax transfrontaliero, in prevalenza verso destinazioni extra-Schengen; per la maggiore fluidità dei flussi passeggeri e razionalità e piena aderenza alla normativa sulle procedure di controllo di questo tipo di traffico, vi è l'esigenza di disporre di nuovi spazi e rifunzionalizzare quelli esistenti. L'intervento consiste nella costruzione di un padiglione di circa mq 600 in un solo piano, posto in aderenza all'edificio esistente, dove trasferire definitivamente la procedura di controllo allo sbarco ed all'imbarco aumentando il numero delle postazioni di controllo e separando i flussi tra passeggeri comunitari e non comunitari. Nelle aree dell'edificio esistente si potrà, quindi, procedere ai lavori di ri-funzionalizzazione degli spazi esistenti, senza creare criticità ai traffici, e predisponendo nuovi e più accoglienti spazi per le zone di attesa, i servizi e gli uffici per Dogana, Finanza e Polizia di frontiera legati al diretto espletamento delle funzioni ivi svolte.
<b>Lavori di adeguamento della Stazione Marittima Passeggeri</b>	

<b>benefici attesi</b>	Le nuove opere consentiranno maggiore fluidità e speditezza nelle previste operazioni di controllo all'imbarco ed allo sbarco. In particolare si renderà possibile eseguire tali operazioni contemporaneamente durante i periodi di traffico intenso, quando le compagnie incrementano le corse, con la possibilità di ridurre i tempi di sosta all'ormeggio nella normalità di diminuire i tempi di attesa per i controlli di frontiera.
------------------------	---

<b>stato intervento</b>	<b>in corso</b>	<b>livello progettuale</b>	<b>progetto preliminare</b>
-------------------------	-----------------	----------------------------	-----------------------------

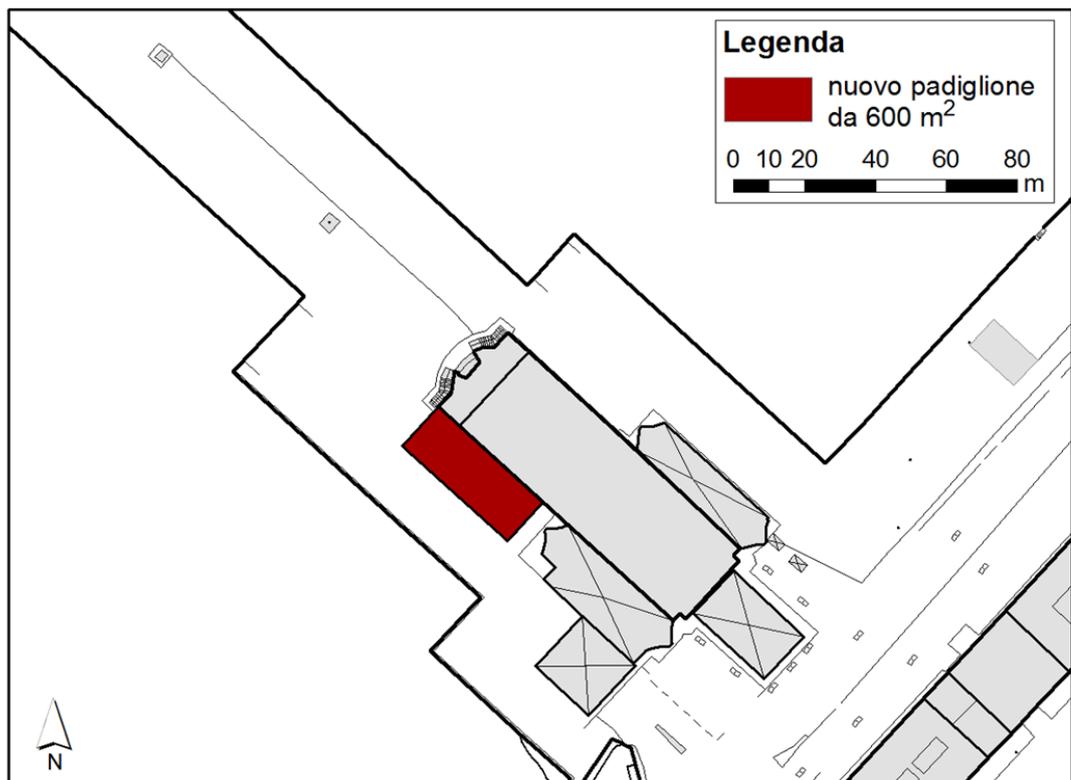
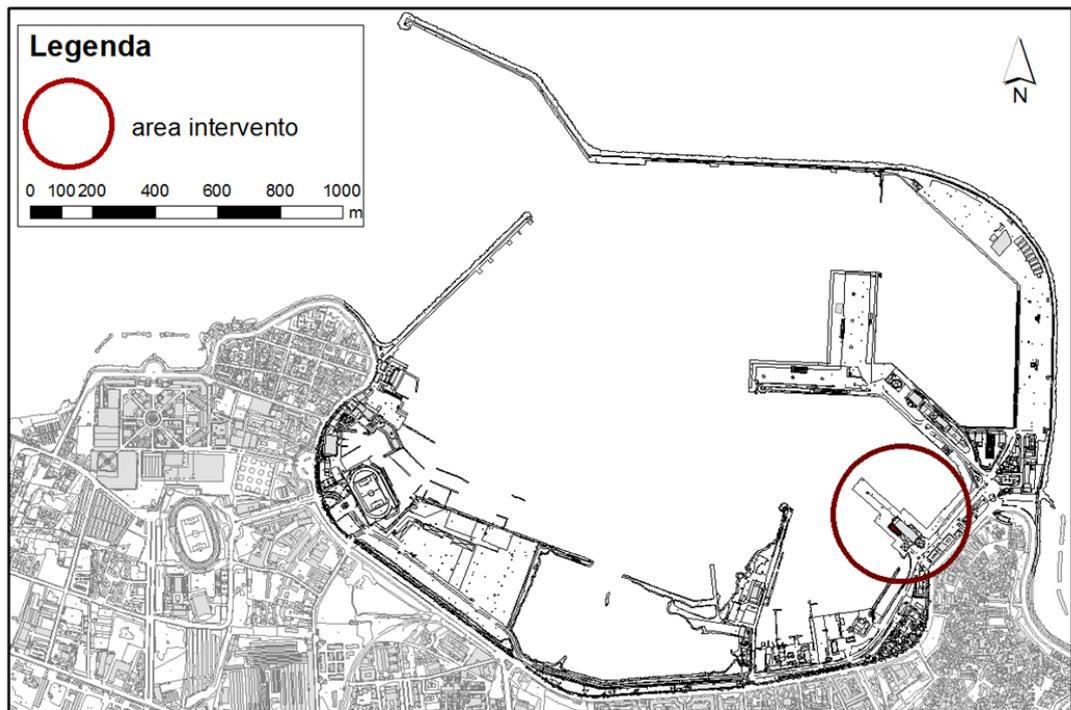
<b>piano finanziario</b>	Costo complessivo intervento: € 1.250.000,00 Intervento inserito nel Piano Triennale Autorità Portuale 2015/2017 Intervento finanziato con fondi del bilancio autonomo dell'Autorità Portuale
--------------------------	---

<b>cronoprogramma</b>	fasi del procedimento	2014	2015				2016				2017				2018				2019				2020				
		IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	
	progettazione																										
	autorizzazione																										
	gara																										
	esecuzione																										
	collaudo																										
Il presente cronoprogramma è stato elaborato tenendo conto della disponibilità dei finanziamenti sia per la fase di progettazione che per quella di esecuzione																											

All. Scheda n.

**8**

inquadramento  
cartografico



linee di intervento	A	Manutenzione ed approfondimento fondali. Riqualificazione e potenziamento banchine ed opere di difesa.
	B	Potenziamento e riqualificazione stazioni marittime passeggeri. Miglioramento viabilità portuale ed edilizia demaniale a supporto di Operatori ed Istituzioni.
	C	Completamento Port Community System. Potenziamento sistemi a supporto dei controlli di security. Interconnessione con sistemi ITS esterni.
	D	Efficientamento energetico ed interventi finalizzati al miglioramento della qualità dell'ambiente portuale.
	E	Collegamento alle reti infrastrutturali esterne all'ambito portuale

porto di	BARI	BARLETTA	MONOPOLI
----------	------	----------	----------

Titolo e descrizione	L'intervento consiste nell'adeguamento della viabilità portuale nelle seguenti zone: a)tra il Varco della Vittoria e il Varco Caracciolo; b)nei pressi del Varco Marisabella; c)tra il Varco Pizzoli ed il Varco Capitaneria; d)nei pressi dei varchi delle port facilities. Si tratta essenzialmente di lavori di rifacimento del manto stradale previo consolidamento della fondazione e ridisegno della viabilità con creazione di corsie dedicate per il transito dei mezzi autorizzati provvisti di sistemi di controllo accessi automatici collegati al sistema GAIA. Si prevede altresì di migliorare i percorsi dedicati ai pedoni creando dei corridoi protetti che consentano ai passeggeri di spostarsi in sicurezza tra i varchi portuali pedonali e le stazioni marittime eliminando le interferenze longitudinali con la viabilità dei mezzi pesanti e delle auto. Sarà migliorata la segnaletica e verranno introdotti sistemi di rallentamento della velocità dei mezzi soprattutto in vista dei posti di controllo.
Lavori di adeguamento della viabilità interna	

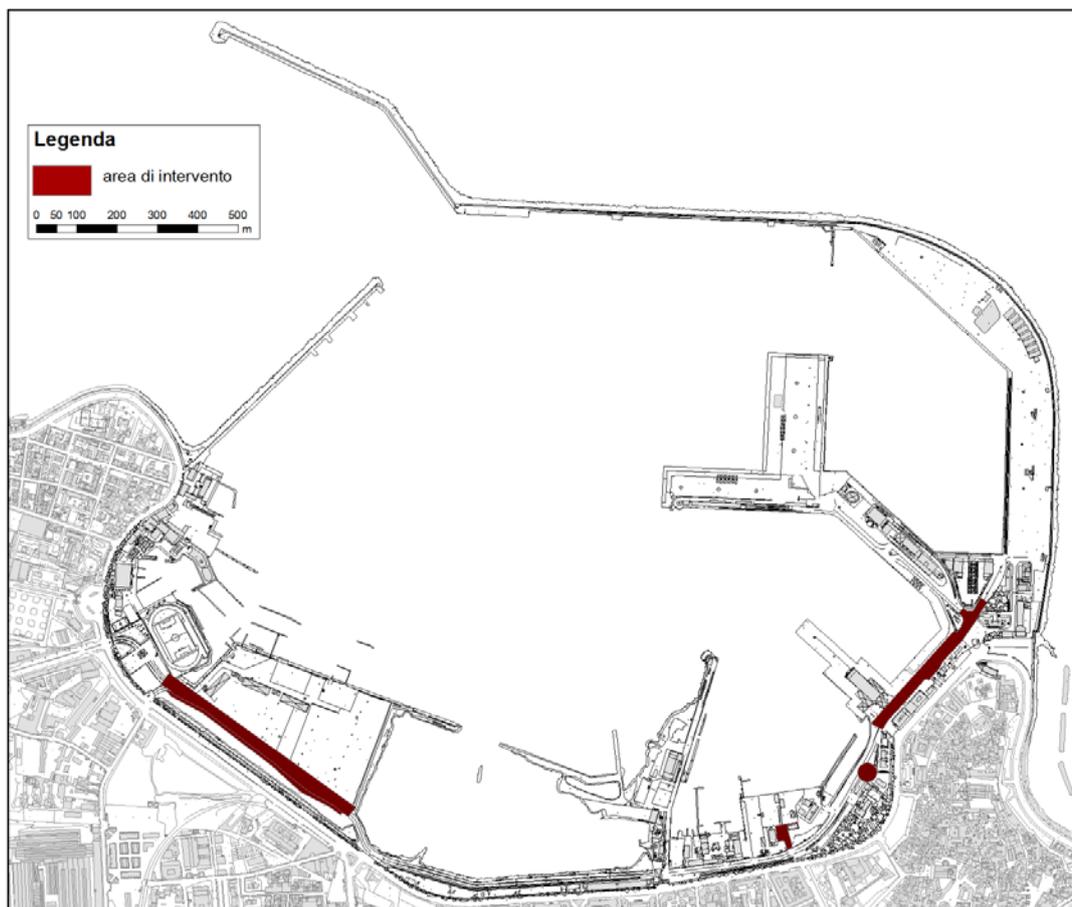
benefici attesi	L'obiettivo che si prevede di raggiungere con l'intervento in questione è di migliorare la sicurezza della circolazione interna, soprattutto pedonali, riducendo le interferenze tra tipologie di traffico differenti e velocizzando le procedure di controllo agli accessi portuali per i mezzi fidelizzati.
-----------------	---

stato intervento	in corso	livello progettuale	progetto esecutivo
------------------	----------	---------------------	--------------------

piano finanziario	Costo complessivo intervento: € 972.350,00 Intervento inserito nel Piano Triennale Autorità Portuale 2015/2017 Intervento finanziato con fondi del bilancio autonomo dell'Autorità Portuale
-------------------	---

cronoprogramma		2014	2015				2016				2017				2018				2019				2020				
	fasi del procedimento	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	
	progettazione																										
	autorizzazione																										
	gara																										
	esecuzione																										
	collaudo																										
Il presente cronoprogramma è stato elaborato tenendo conto della disponibilità dei finanziamenti sia per la fase di progettazione che per quella di esecuzione																											

inquadramento  
cartografico



<b>linee di intervento</b>	<b>A</b>	Manutenzione ed approfondimento fondali. Riqualficazione e potenziamento banchine ed opere di difesa.
	<b>B</b>	Potenziamento e riqualficazione stazioni marittime passeggeri. Miglioramento viabilità portuale ed edilizia demaniale a supporto di Operatori ed Istituzioni.
	<b>C</b>	Completamento Port Community System. Potenziamento sistemi a supporto dei controlli di security. Interconnessione con sistemi ITS esterni.
	<b>D</b>	Efficientamento energetico ed interventi finalizzati al miglioramento della qualità dell'ambiente portuale.
	<b>E</b>	Collegamento alle reti infrastrutturali esterne all'ambito portuale

<b>porto di</b>	<b>BARI</b>	<b>BARLETTA</b>	<b>MONOPOLI</b>
-----------------	-------------	-----------------	-----------------

<b>Titolo e descrizione</b>	<p>Il progetto prevede il dragaggio all'imboccatura del porto di Barletta con la finalità di rimuovere il sedimento accumulatosi negli ultimi anni per ripristinare i fondali almeno sino alla quota preesistente di - 8 m rispetto al l.m.m.. Per quasi tutto il materiale, risultato non contaminato dalle analisi di caratterizzazione, è previsto lo sversamento in un'area marina non costiera, mentre la parte residua sarà smaltita, previo trattamento, in opportuna discarica. Non si riscontrano particolari criticità legate alla esecuzione dei lavori trattandosi di escavo di materiale classificato come limo-sabbioso.</p> <p>Gli impatti ambientali sono da considerarsi complessivamente di entità moderata. Si riscontrano le maggiori criticità sull'ambiente marino e sul "fondale marino" durante la fase di escavo, ma risultano controllabili grazie all'utilizzo delle misure di mitigazione previste. Un impatto di moderata entità è atteso anche durante la fase di sversamento a largo sulle componenti ambientali "acque marine" e "ambiente marino".</p>
<b>Lavori di manutenzione dei fondali nei pressi dell'imboccatura del porto per il ripristino delle quote preesistenti</b>	

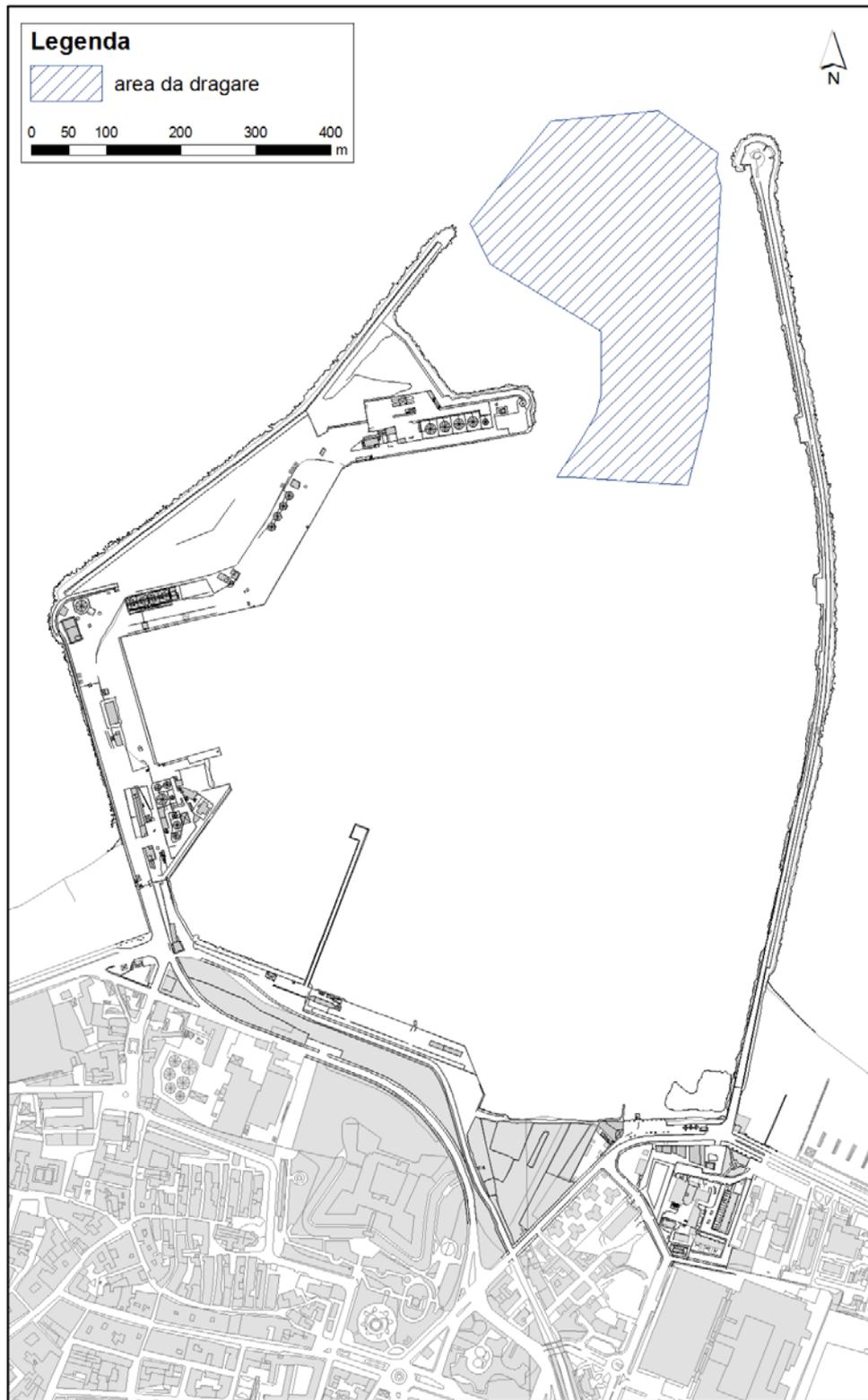
<b>benefici attesi</b>	L'attuale situazione determina dei limiti operativi non consentendo di sfruttare a pieno le banchine commerciali che presentano fondali più profondi. Questa condizione comporta notevoli disagi per gli operatori che negli ultimi anni non trovano più un'adeguata risposta all'esigenza di utilizzare navi da 8/10.000 tonn. Il ripristino di adeguati fondali all'imboccatura consentirebbe sia di incrementare la capacità operativa del bacino portuale, ottimizzando la gestione degli investimenti in equipment effettuati dagli operatori, che di aumentare gli standard di sicurezza delle operazioni di manovra nel bacino portuale.
------------------------	---

<b>stato intervento</b>	<b>in corso</b>	<b>livello progettuale</b>	<b>progetto definitivo</b>
-------------------------	-----------------	----------------------------	----------------------------

<b>piano finanziario</b>	<p>Costo complessivo intervento: € 2.800.000,00</p> <p>Intervento inserito nel Piano Triennale Autorità Portuale 2015/2017</p> <p>Intervento finanziato con fondi del bilancio autonomo dell'Autorità Portuale</p>
--------------------------	--

<b>cronoprogramma</b>	fasì del procedimento	2014	2015				2016				2017				2018				2019				2020			
		IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
	progettazione																									
	autorizzazione																									
	gara																									
	esecuzione																									
collaudo																										

inquadramento  
cartografico



linee di intervento	A	Manutenzione ed approfondimento fondali. Riqualificazione e potenziamento banchine ed opere di difesa.
	B	Potenziamento e riqualificazione stazioni marittime passeggeri. Miglioramento viabilità portuale ed edilizia demaniale a supporto di Operatori ed Istituzioni.
	C	Completamento Port Community System. Potenziamento sistemi a supporto dei controlli di security. Interconnessione con sistemi ITS esterni.
	D	Efficientamento energetico ed interventi finalizzati al miglioramento della qualità dell'ambiente portuale.
	E	Collegamento alle reti infrastrutturali esterne all'ambito portuale

porto di	BARI	BARLETTA	MONOPOLI
----------	------	----------	----------

<b>Titolo e descrizione</b> Prolungamento di entrambi i moli foranei ed approfondimento dei fondali secondo le previsioni del P.R.P. vigente	L'intervento prevede il prolungamento dei moli foranei delimitanti l'imboccatura del porto finalizzato al miglioramento della funzionalità del bacino portuale di Barletta ed in particolare alla riduzione dell'apporto verso l'interno del materiale solido trasportato dalle correnti costiere. Con la realizzazione delle opere non diminuirà la manovrabilità all'imboccatura ma saranno più duraturi gli interventi di pulizia del fondale che nei decenni passati si sono periodicamente resi necessari per rimuovere la lente di sedimento che si accumula all'ingresso. L'intervento prevede, altresì, l'approfondimento del fondale sino alla profondità prevista dal vigente Piano Regolatore Portuale, pari a m. 9,50.
---	--

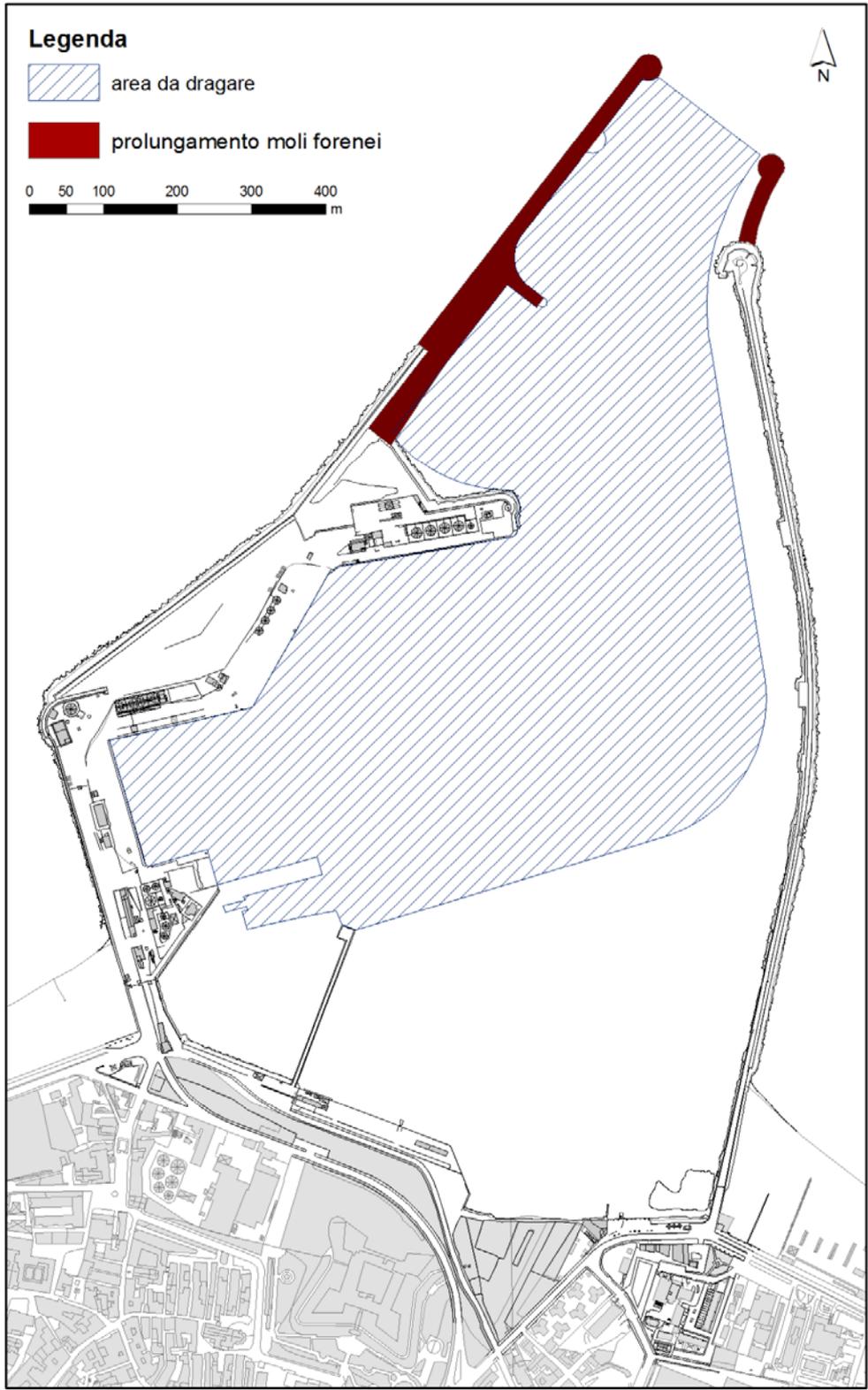
<b>benefici attesi</b>	L'obiettivo prioritario dell'intervento, come si rileva dall'adeguamento tecnico funzionale al Piano Regolatore Portuale approvato dal Consiglio Superiore dei LL.PP. nel 2007, è quello di rendere efficace e duraturo nei decenni l'approfondimento dei fondali programmato che consentirebbe di poter far scalare nel porto navi sino a 15/18.000 tonn .
------------------------	---

<b>stato intervento</b>	in corso	livello progettuale	progetto preliminare
-------------------------	----------	---------------------	----------------------

<b>piano finanziario</b>	Costo complessivo intervento: € 20.000.000,00 Finanziamento non disponibile Intervento inserito nel Piano Triennale Autorità Portuale 2015/2017
--------------------------	---

<b>cronoprogramma</b>		2014	2015				2016				2017				2018				2019				2020				
	fasi del procedimento	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	
	progettazione	█																									
	autorizzazione						█																				
	gara										█																
	esecuzione														█												
	collaudo																										█
Il presente cronoprogramma è stato elaborato tenendo conto della disponibilità dei finanziamenti sia per la fase di progettazione che per quella di esecuzione																											

inquadramento cartografico



linee di intervento	A	Manutenzione ed approfondimento fondali. Riqualificazione e potenziamento banchine ed opere di difesa.
	B	Potenziamento e riqualificazione stazioni marittime passeggeri. Miglioramento viabilità portuale ed edilizia demaniale a supporto di Operatori ed Istituzioni.
	C	Completamento Port Community System. Potenziamento sistemi a supporto dei controlli di security. Interconnessione con sistemi ITS esterni.
	D	Efficientamento energetico ed interventi finalizzati al miglioramento della qualità dell'ambiente portuale.
	E	Collegamento alle reti infrastrutturali esterne all'ambito portuale

porto di	BARI	BARLETTA	MONOPOLI
----------	------	----------	----------

<b>Titolo e descrizione</b>	Il progetto prevede la realizzazione di uno scivolo per le operazioni di varo/alaggio di piccole imbarcazioni per la pesca professionale, sportiva e per il diporto. L'opera, che sarà ubicata nella darsena pescatori, consentirà di disporre di uno scivolo largo 25 m con la parte emersa di circa 20 m e l'avanscalo lungo circa 23m. Lo scalo andrà a sostituire quello attualmente utilizzato che si trova nei pressi delle banchine commerciali e che interferisce con le operazioni portuali soprattutto quando è ormeggiata la cisterna dell'olio combustibile. L'intervento sarà realizzato creando un ambito di facile controllo, completamente recintato, al fine di consentirne l'utilizzo solo agli aventi diritto.
-----------------------------	---

<b>benefici attesi</b>	L'obiettivo è quello di eliminare una notevole criticità insorta negli ultimi anni quando, per effetto delle normative di security sugli scali commerciali, è stato necessario porre delle limitazioni all'utilizzo dell'attuale scalo di alaggio. La tipologia della flotta peschereccia che gravita sul porto di Barletta fa un uso frequente dello scalo di alaggio e le limitazioni imposte hanno creato proteste e difficoltà operative che l'intervento tende a superare.
------------------------	---

<b>stato intervento</b>	in corso	livello progettuale	progetto definitivo
-------------------------	----------	---------------------	---------------------

<b>piano finanziario</b>	Costo complessivo intervento: € 300.000,00 Intervento inserito nel Piano Triennale Autorità Portuale 2015/2017 Intervento finanziato con fondi del bilancio autonomo dell'Autorità Portuale
--------------------------	---

<b>cronoprogramma</b>		2014	2015				2016				2017				2018				2019				2020			
	fasi del procedimento	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
	progettazione																									
	autorizzazione																									
	gara																									
	esecuzione																									
	collaudo																									
Il presente cronoprogramma è stato elaborato tenendo conto della disponibilità dei finanziamenti sia per la fase di progettazione che per quella di esecuzione																										



<b>linee di intervento</b>	<b>A</b>	Manutenzione ed approfondimento fondali. Riqualificazione e potenziamento banchine ed opere di difesa.
	<b>B</b>	Potenziamento e riqualificazione stazioni marittime passeggeri. Miglioramento viabilità portuale ed edilizia demaniale a supporto di Operatori ed Istituzioni.
	<b>C</b>	Completamento Port Community System. Potenziamento sistemi a supporto dei controlli di security. Interconnessione con sistemi ITS esterni.
	<b>D</b>	Efficientamento energetico ed interventi finalizzati al miglioramento della qualità dell'ambiente portuale.
	<b>E</b>	Collegamento alle reti infrastrutturali esterne all'ambito portuale

<b>porto di</b>	<b>BARI</b>	<b>BARLETTA</b>	<b>MONOPOLI</b>
-----------------	-------------	-----------------	-----------------

<b>Titolo e descrizione</b>	<p>Il Porto di Monopoli presenta particolari criticità all'imboccatura dovute alla presenza di uno strato superficiale di roccia di natura calcarea, per cui il canale di accesso, con disponibilità di fondali di almeno 8 m, attualmente è largo solo 55 m. Questo comporta difficoltà nelle manovre di accesso al bacino portuale, in particolar modo in condizioni meteomarine sfavorevoli.</p> <p>Il Molo di Tramontana, pur avendo una lunghezza complessiva di circa 300 m, ha profondità operative di almeno 8 m solo per una metà della sua lunghezza poiché il primo tratto presenta fondali minimi di 5.50 m.</p> <p>L'intervento prevede di realizzare i dragaggi per eliminare le criticità sopra segnalate destinando il sedimento, che risulta dalle indagini essere leggermente contaminato, in cassa di colmata conterminata che dovrà essere realizzata nel Porto di Bari non esistendo in quello di Monopoli di spazi idonei.</p>
-----------------------------	--

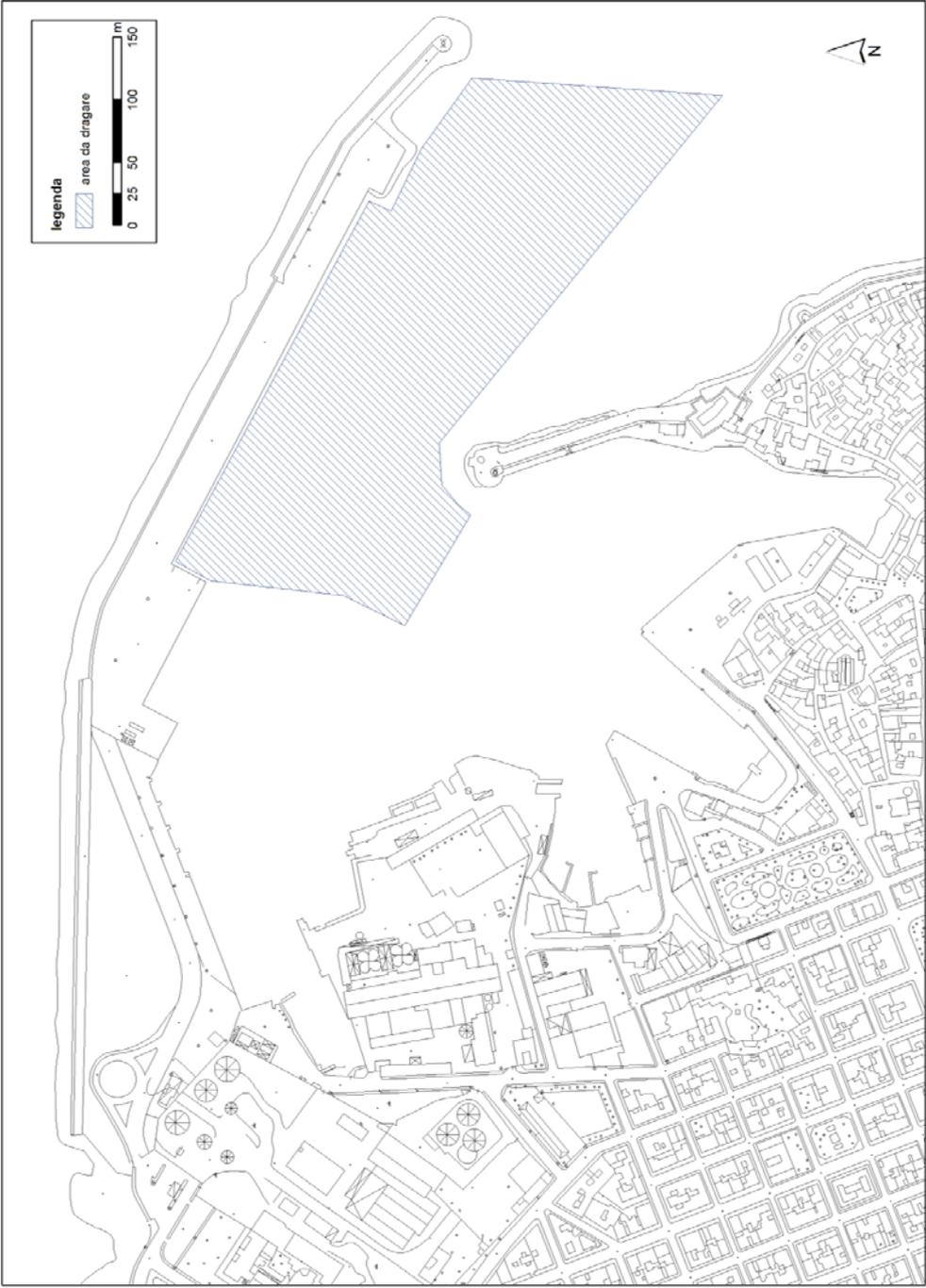
<b>benefici attesi</b>	Il ripristino di adeguate profondità all'imboccatura e in prossimità delle banchine commerciali consentirà sia di incrementare la capacità operativa del bacino portuale e quindi gli standard di sicurezza sia, recuperando un tratto di banchina con fondali più profondi, l'ottimizzazione della gestione delle attività commerciali consentendo lo scalo nel porto di navi commerciali sino a 10/12.000 tonn.
------------------------	---

<b>stato intervento</b>	<b>in corso</b>	<b>livello progettuale</b>	<b>progetto preliminare</b>
-------------------------	-----------------	----------------------------	-----------------------------

<b>piano finanziario</b>	<p>Costo complessivo intervento: € 3.000.000,00</p> <p>Finanziamento non disponibile</p> <p>Intervento inserito nel Piano Triennale Autorità Portuale 2015/2017</p> <p>Progettazione finanziata con fondi del bilancio autonomo dell'Autorità Portuale</p>
--------------------------	--

<b>cronoprogramma</b>		2014	2015				2016				2017				2018				2019				2020				
	fasi del procedimento	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	
	progettazione	█																									
	autorizzazione					█																					
	gara									█																	
	esecuzione																										
	collaudo																										
Il presente cronoprogramma è stato elaborato tenendo conto della disponibilità dei finanziamenti sia per la fase di progettazione che per quella di esecuzione																											

inquadramento cartografico



linee di intervento

A Manutenzione ed approfondimento fondali. Riquilificazione e potenziamento banchine ed opere di

	difesa.
<b>B</b>	Potenziamento e riqualificazione stazioni marittime passeggeri. Miglioramento viabilità portuale ed edilizia demaniale a supporto di Operatori ed Istituzioni.
<b>C</b>	Completamento Port Community System. Potenziamento sistemi a supporto dei controlli di security. Interconnessione con sistemi ITS esterni.
<b>D</b>	Efficientamento energetico ed interventi finalizzati al miglioramento della qualità dell'ambiente portuale.
<b>E</b>	Collegamento alle reti infrastrutturali esterne all'ambito portuale

<b>porto di</b>	<b>BARI</b>	<b>BARLETTA</b>	<b>MONOPOLI</b>
-----------------	-------------	-----------------	-----------------

<b>Titolo e descrizione</b>	Lo studio di fattibilità fatto predisporre dall'Autorità Portuale ha disegnato alcuni scenari di utilizzo possibili tra i quali l'Ente intenderebbe privilegiare quello che prevede la realizzazione di un approdo turistico con ricettività di circa 400 posti per barche stanziali e 40 posti per barche in transito. E' prevista la possibilità di realizzare una banchina per attracco navi di piccole navi da crociera e/o maxi yacht; un'area coperta con ristorante, uffici, circoli sportivi, di superficie pari a 1200 mq; un'area di circa 12500 mq di spazi espositivi a terra, di cui 5000 mq coperti e corredati da terrazza panoramica; n.440 posti auto dedicati ai diportisti, di cui 25 per portatori di handicap; n. 320 posti auto in parcheggio pubblico; n.104 box per deposito attrezzi e motori a servizio dei diportisti.
<b>Approdo turistico nell'area del Molo S.Cataldo</b>	Un elemento di grande valore dello studio è la possibilità di realizzare, con una interruzione della diga foranea di sottoflutto, una seconda imboccatura portuale dedicata solo alle imbarcazioni da diporto per eliminare la interferenza con le navi di grande stazza.

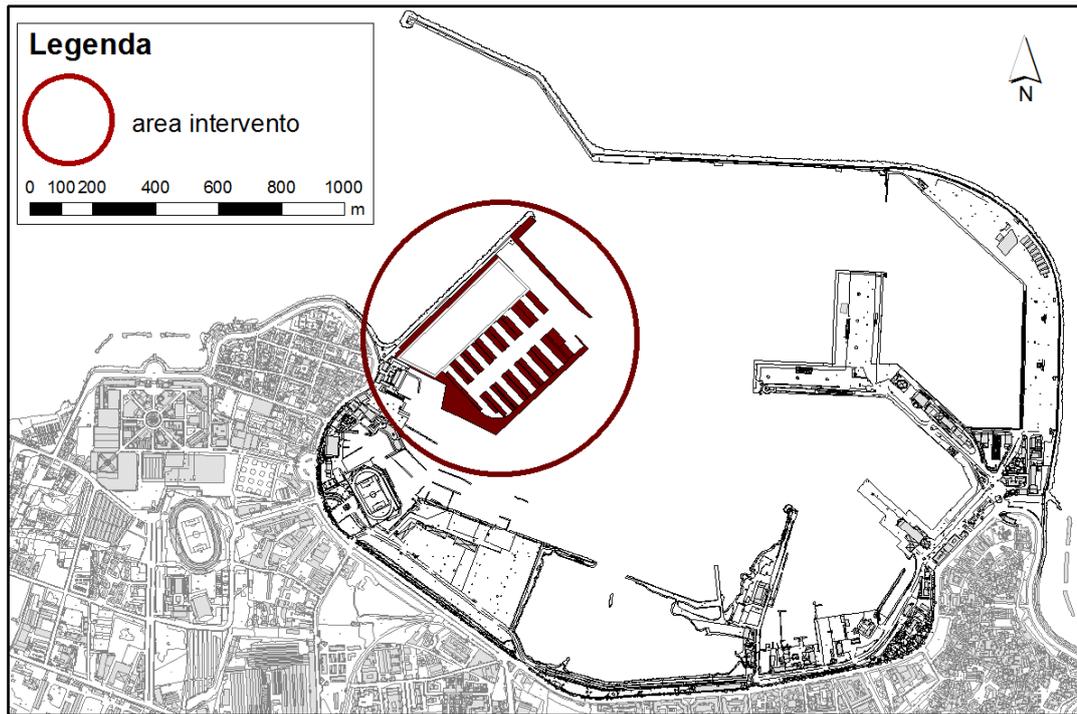
<b>benefici attesi</b>	Il nuovo uso del molo San Cataldo, all'attualità sottoutilizzato e con grossi limiti di utilizzabilità per usi commerciali, come porto turistico comporta i seguenti benefici: a) aumentare la dotazione di posti barca per il diporto del Comune di Bari di cui esso è fortemente in deficit; b) rendere disponibili spazi a terra e a mare che, vista la immediata vicinanza dell'area della Fiera del Levante, potrebbero essere utilizzati per una Fiera nautica; c) creare una imboccatura dedicata al solo diportismo, autonoma rispetto a quella attuale, al fine di separare la navigazione delle navi commerciali e da crociera da quella dei natanti da diporto.
------------------------	--

<b>stato intervento</b>	<b>da intraprendere</b>	<b>livello progettuale</b>	<b>studio di fattibilità</b>
-------------------------	-------------------------	----------------------------	------------------------------

<b>piano finanziario</b>	Costo complessivo intervento: € 30.000.000,00 Finanziamento non disponibile Intervento inserito nel Piano Triennale Autorità Portuale 2015/2017 Possibilità di attivare processi di finanza partecipata Pubblico/Privato.
--------------------------	--

<b>cronoprogramma</b>		2014	2015				2016				2017				2018				2019				2020				
	fasi del procedimento	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	
	progettazione																										
	autorizzazione																										
	gara																										
	esecuzione																										
collaudo																											
Il presente cronoprogramma è stato elaborato tenendo conto della disponibilità dei finanziamenti sia per la fase di progettazione che per quella di esecuzione																											

inquadramento  
cartografico



linee di intervento	A	Manutenzione ed approfondimento fondali. Riqualificazione e potenziamento banchine ed opere di difesa.
	B	Potenziamento e riqualificazione stazioni marittime passeggeri. Miglioramento viabilità portuale ed edilizia demaniale a supporto di Operatori ed Istituzioni.
	C	Completamento Port Community System. Potenziamento sistemi a supporto dei controlli di security. Interconnessione con sistemi ITS esterni.
	D	Efficientamento energetico ed interventi finalizzati al miglioramento della qualità dell'ambiente portuale.
	E	Collegamento alle reti infrastrutturali esterne all'ambito portuale

porto di	BARI	BARLETTA	MONOPOLI
----------	------	----------	----------

<b>Titolo e descrizione</b>	L'intervento è finalizzato a migliorare la funzionalità e la fruibilità delle banchine della Darsena di Ponente del porto di Bari, mediante la realizzazione di uno sporgente lungo m 350 radicato alla parte superiore della banchina 11, per creare due nuovi accosti di navi di grandi dimensioni. Si otterranno in tale modo due ormeggi in piena sicurezza, oltre che per navi della tipologia ro/pax, anche per due navi da crociera di lunghezza di oltre m 300. L'opera è concepita come un grande pontile con struttura a giorno e destinazione d'uso riservata al traffico passeggeri e pertanto non presenta particolari criticità costruttive. La realizzazione dell'opera comporta modeste criticità ambientali, limitate in particolare alla fase di scavo e costruzione delle pile di appoggio.
<b>Realizzazione dei denti di attracco nella Darsena di ponente</b>	

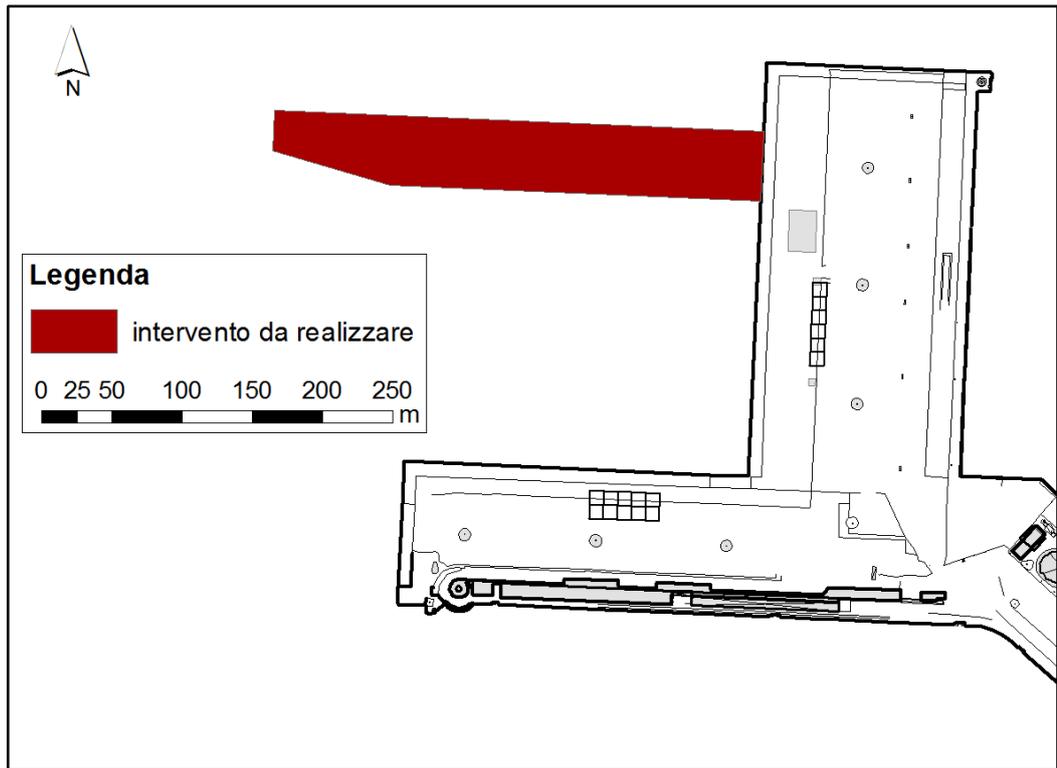
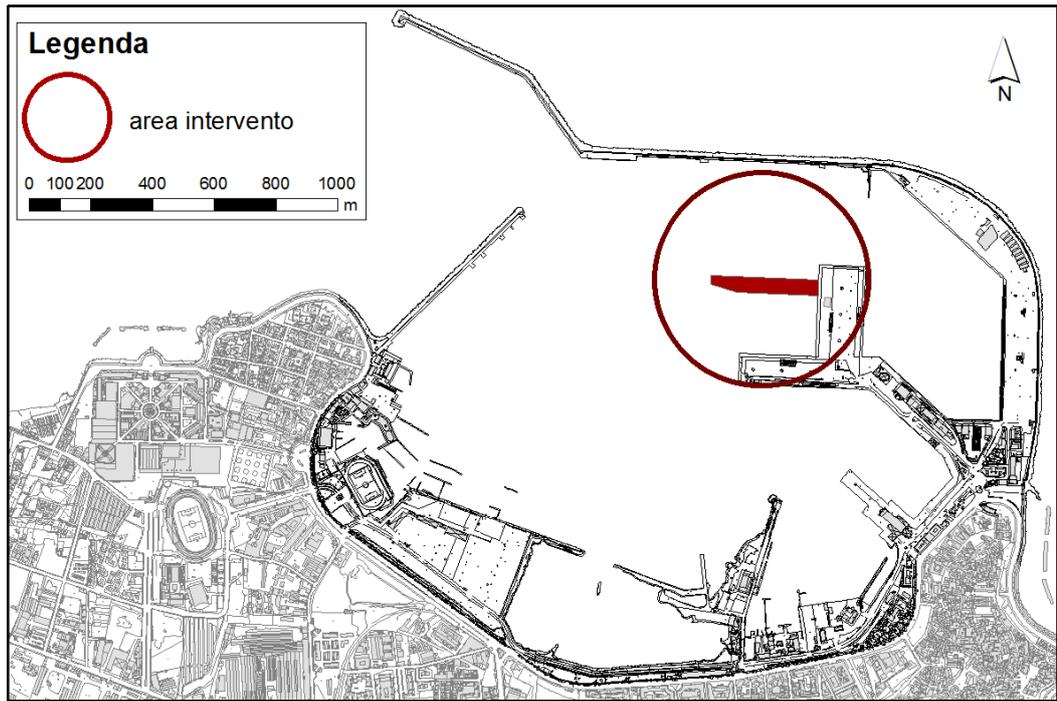
<b>benefici attesi</b>	Aumento della capacità ricettiva del porto anche alle più grandi navi da crociera e conferma del ruolo di hub crocieristico del basso adriatico con conseguente consolidamento del traffico crocieristico con favorevoli ricadute sull'indotto turistico inteso come leva di sviluppo del territorio. Razionalizzazione delle funzioni portuali, opportunità di ospitare con sicurezza all'ormeggio le navi di maggiori dimensioni, aumento dell'offerta di ormeggi contemporanei di navi traghetto e crociera.
------------------------	---

<b>stato intervento</b>	da intraprendere	livello progettuale	studi preliminari
-------------------------	------------------	---------------------	-------------------

<b>piano finanziario</b>	Costo complessivo intervento: € 9.000.000,00 Finanziamento non disponibile Intervento inserito nel Piano Triennale Autorità Portuale 2015/2017
--------------------------	--

<b>cronoprogramma</b>	fasi del procedimento	2014	2015				2016				2017				2018				2019				2020				
		IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	
	progettazione																										
	autorizzazione																										
	gara																										
	esecuzione																										
	collaudo																										
Il presente cronoprogramma è stato elaborato tenendo conto della disponibilità dei finanziamenti sia per la fase di progettazione che per quella di esecuzione																											

inquadramento  
cartografico



linee di intervento	A	Manutenzione ed approfondimento fondali. Riqualficazione e potenziamento banchine ed opere di difesa.
	B	Potenziamento e riqualficazione stazioni marittime passeggeri. Miglioramento viabilità portuale ed edilizia demaniale a supporto di Operatori ed Istituzioni.
	C	Completamento Port Community System. Potenziamento sistemi a supporto dei controlli di security. Interconnessione con sistemi ITS esterni.
	D	Efficientamento energetico ed interventi finalizzati al miglioramento della qualità dell'ambiente portuale.
	E	Collegamento alle reti infrastrutturali esterne all'ambito portuale

porto di	BARI	BARLETTA	MONOPOLI
----------	------	----------	----------

<b>Titolo e descrizione</b>	L'intervento di realizzazione di moli e denti di attracco nell'area Pizzoli-Marisabella è finalizzato alla creazione di una darsena dedicata ai traghetti ro-pax e ro-ro. Le opere saranno realizzate in ampliamento delle banchine in corso di costruzione e sono necessarie per assicurare l'ormeggio in sicurezza di almeno sette traghetti di grandi dimensioni. Saranno realizzati idonei denti di attracco per garantire l'ormeggio "poppa a terra" assicurando tuttavia le navi alle banchine laterali così da essere indipendenti dalle condizioni meteomarine che provocano, anche con eventi di modesta entità, un'intesa agitazione interna dello specchio acqueo. La realizzazione dell'opera comporta modeste criticità ambientali, limitate in particolare alla fase di scavo e costruzione degli scanni di imbasamento dei massi. Non saranno necessari ulteriori lavori di dragaggio in quanto verranno utilizzati i fondali in corso di realizzazione previsti sino alla profondità di 12 m.
<b>Realizzazione moli e denti di attracco nell'area Pizzoli-Marisabella</b>	

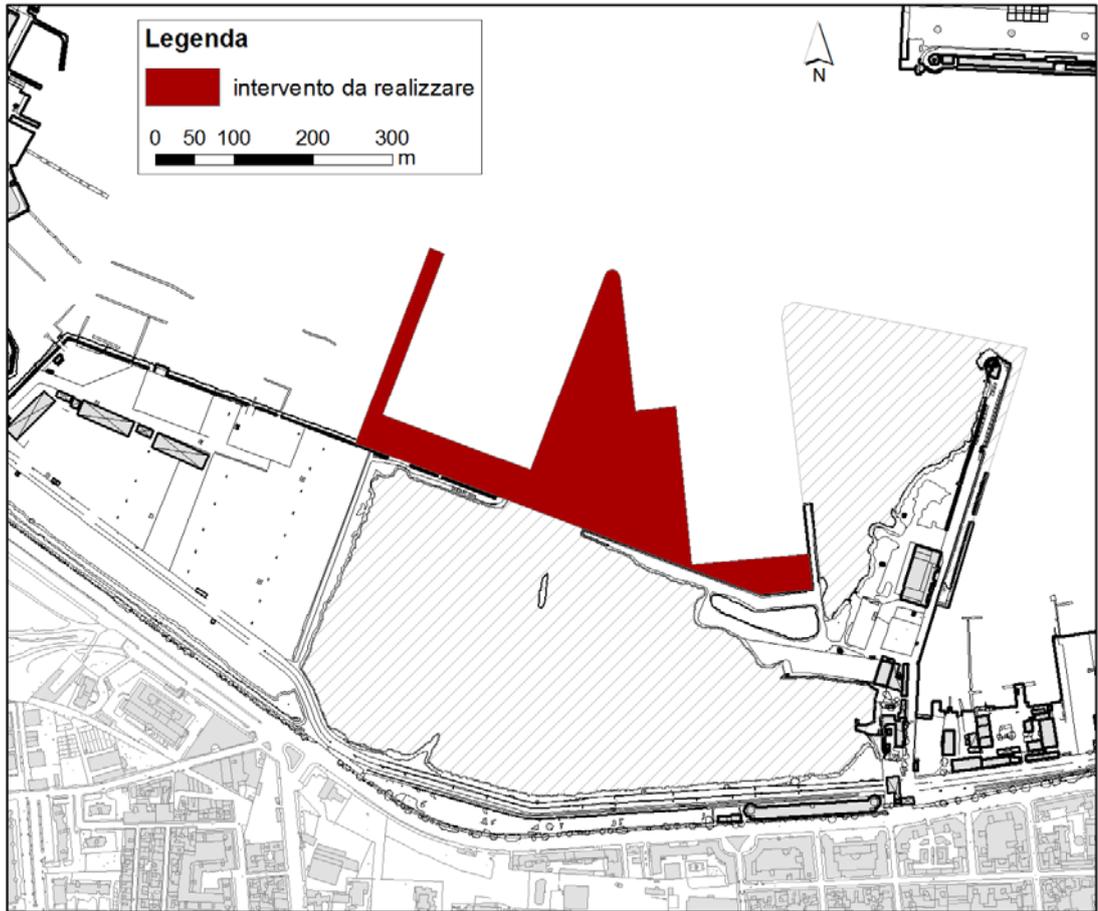
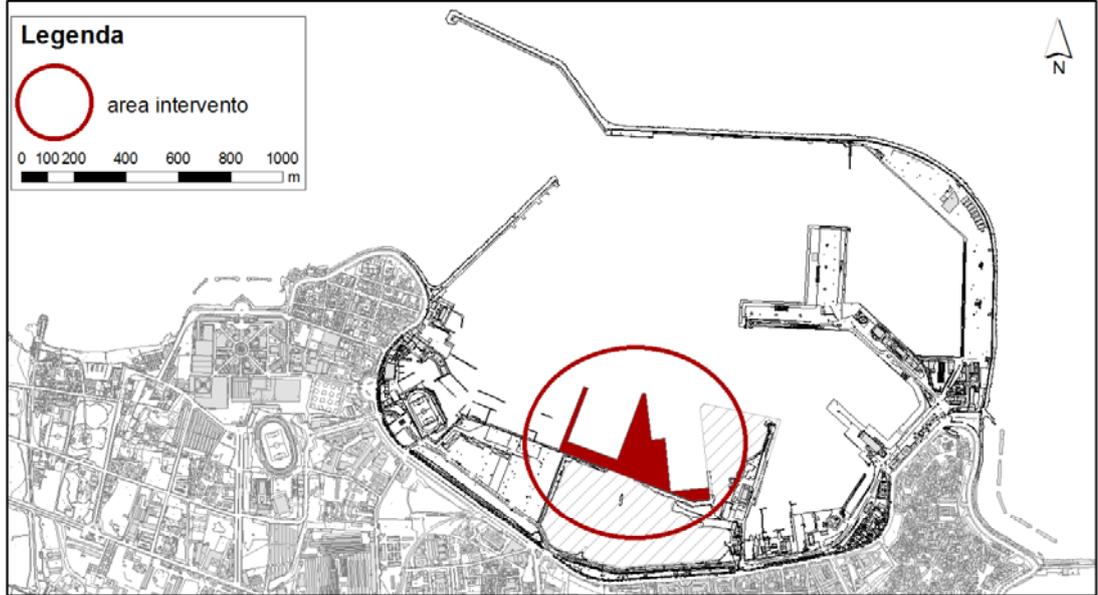
<b>benefici attesi</b>	L'obiettivo dell'intervento è quello di operare una fondamentale azione di riorganizzazione degli spazi operativi per i traghetti all'interno del porto. Si prevede di trasferire nella nuova darsena tutti i traghetti con destinazione sia comunitaria che extra-Schengen liberando dal traffico il Molo S.Vito e la Darsena di ponente. Nel primo caso si avrebbe il vantaggio di decongestionare un'area critica per la mobilità interna al porto e nel secondo di rendere le banchine a completa disposizione del traffico crocieristico. La presenza di adeguati piazzali consentirebbe di disporre di aree di preimbarco nelle immediate vicinanze dei traghetti limitando lo spostamento dei mezzi
<b>stato intervento</b>	da intraprendere      livello progettuale      studi preliminari

<b>piano finanziario</b>	Costo complessivo intervento: € 15.000.000,00 Finanziamento non disponibile L'avvio della progettazione è condizionato dal completamento dei lavori di costruzione delle banchine e dei piazzali nell'area in questione a cura del MIT Provveditorato Interreg. OO.PP.
--------------------------	--

<b>cronoprogramma</b>	fasi del procedimento	2014	2015				2016				2017				2018				2019				2020			
		IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
	progettazione																									
	autorizzazione																									
	gara																									
	esecuzione																									
	collaudo																									

Il presente cronoprogramma è stato elaborato tenendo conto della disponibilità dei finanziamenti sia per la fase di progettazione che per quella di esecuzione

inquadramento  
cartografico



linee di intervento	A	Manutenzione ed approfondimento fondali. Riqualificazione e potenziamento banchine ed opere di difesa.
	B	Potenziamento e riqualificazione stazioni marittime passeggeri. Miglioramento viabilità portuale ed edilizia demaniale a supporto di Operatori ed Istituzioni.
	C	Completamento Port Community System. Potenziamento sistemi a supporto dei controlli di security. Interconnessione con sistemi ITS esterni.
	D	Efficientamento energetico ed interventi finalizzati al miglioramento della qualità dell'ambiente portuale.
	E	Collegamento alle reti infrastrutturali esterne all'ambito portuale

porto di	BARI	BARLETTA	MONOPOLI
----------	------	----------	----------

<b>Titolo e descrizione</b>	L'intervento è finalizzato alla costruzione di una nuova stazione marittima passeggeri a supporto del traffico della nuova Darsena traghetti nell'area Pizzoli-Marisabella che sarà realizzata per completare la riorganizzazione delle funzioni portuali anche con riferimento al traffico ferries. La nuova stazione marittima sostituirà le strutture prefabbricate che attualmente ospitano sia le agenzie marittime che i servizi ai passeggeri. La struttura sarà su più livelli e si estenderà in orizzontale con moduli studiati al fine di assicurare la gestione dei picchi di traffico contenendo, negli altri periodi, i costi di gestione. Particolare attenzione sarà posta ai varchi di controllo che dovranno consentire una gestione contemporanea di più navi sia in fase di imbarco che di sbarco. Anche i parcheggi e le aree di preimbarco dovranno essere oggetto di studi approfonditi per facilitare il transito dei mezzi diminuendo i tempi delle operazioni di imbarco/sbarco soprattutto di quelli non accompagnati.
<b>Costruzione nuova stazione marittima passeggeri nella nuova Darsena traghetti nell'area Pizzoli-Marisabella</b>	

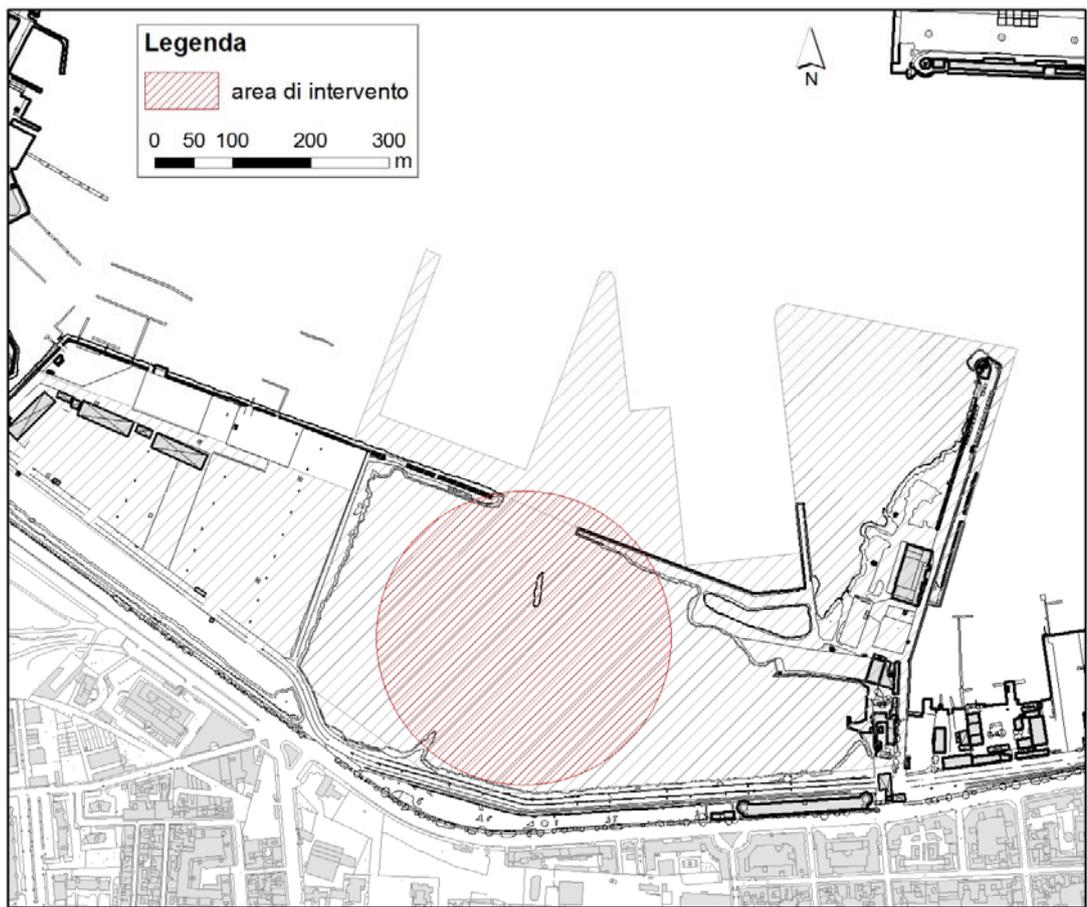
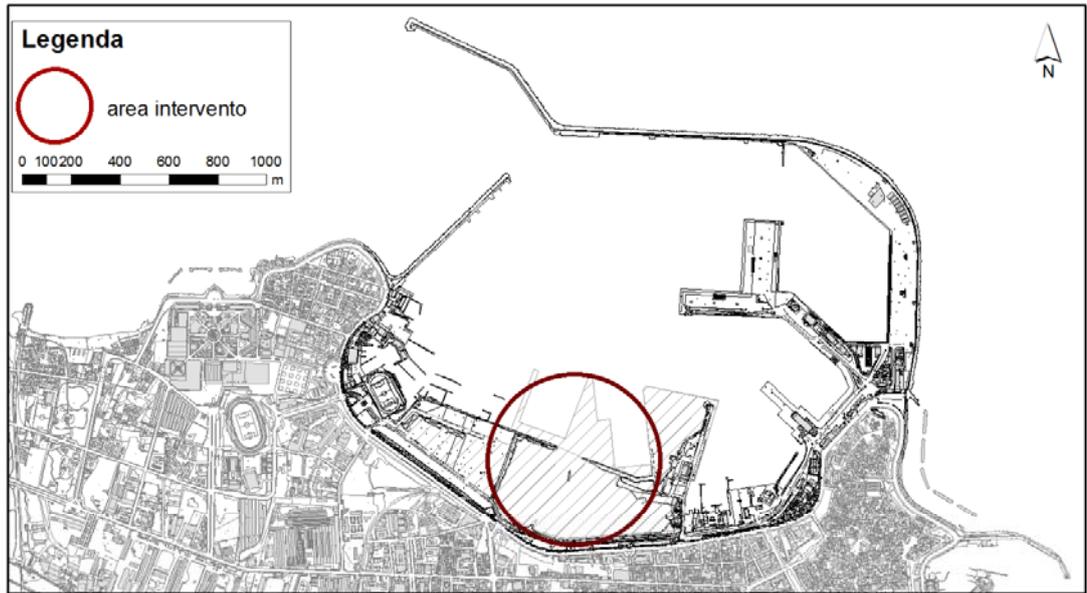
<b>benefici attesi</b>	L'obiettivo principale sarà quello di realizzare una struttura che garantisca la massima accoglienza ai passeggeri, mettendo a disposizione anche servizi adeguati, ma soprattutto che faciliti le operazioni di controllo assicurando sempre fluidità ai flussi di persone e mezzi che si prevede saranno particolarmente intensi con l'unificazione dei traffici comunitari e non comunitari.
------------------------	---

<b>stato intervento</b>	da intraprendere	livello progettuale	studi preliminari
-------------------------	------------------	---------------------	-------------------

<b>piano finanziario</b>	Costo complessivo intervento: € 10.000.000,00 Finanziamento non disponibile L'avvio della progettazione è condizionato dal completamento dei lavori di costruzione delle banchine e dei piazzali nell'area in questione a cura del MIT Provveditorato Interreg. OO.PP. oltre che della definizione del punto di ingresso in porto della Camionale.
--------------------------	--

<b>cronoprogramma</b>	fasi del procedimento	2014	2015				2016				2017				2018				2019				2020				
		IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	
	progettazione																										
	autorizzazione																										
	gara																										
	esecuzione																										
collaudo																											
Il presente cronoprogramma è stato elaborato tenendo conto della disponibilità dei finanziamenti sia per la fase di progettazione che per quella di esecuzione																											

inquadramento  
cartografico



<b>linee di intervento</b>	<b>A</b>	Manutenzione ed approfondimento fondali. Riqualificazione e potenziamento banchine ed opere di difesa.
	<b>B</b>	Potenziamento e riqualificazione stazioni marittime passeggeri. Miglioramento viabilità portuale ed edilizia demaniale a supporto di Operatori ed Istituzioni.
	<b>C</b>	Completamento Port Community System. Potenziamento sistemi a supporto dei controlli di security. Interconnessione con sistemi ITS esterni.
	<b>D</b>	Efficientamento energetico ed interventi finalizzati al miglioramento della qualità dell'ambiente portuale.
	<b>E</b>	Collegamento alle reti infrastrutturali esterne all'ambito portuale

<b>porto di</b>	<b>BARI</b>	<b>BARLETTA</b>	<b>MONOPOLI</b>
-----------------	-------------	-----------------	-----------------

<b>Titolo e descrizione</b>	L'intervento è finalizzato alla costruzione di un edificio che ospiti la stazione marittima passeggeri, gli uffici dell'Ente e quelli per le Istituzioni operanti in porto. Il dimensionamento sarà effettuato tenendo conto che l'attività traghetti potrebbe essere svolta in funzione di supporto al Porto di Bari nei periodi di picco oltre che su nuove linee con porti minori soprattutto dell'Albania. La nuova palazzina sostituirà le strutture prefabbricate che attualmente sono state predisposte per l'eventuale attività di controllo. La struttura su più livelli con moduli studiati al fine di assicurare la gestione dei picchi di traffico contenendo, negli altri periodi, i costi di gestione.
<b>Costruzione palazzina per controlli, uffici e servizi</b>	

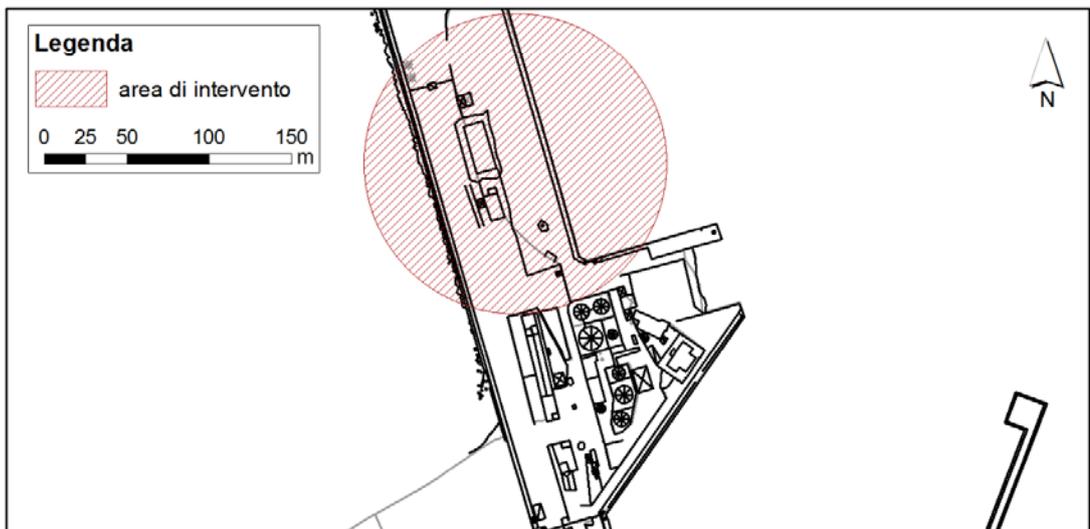
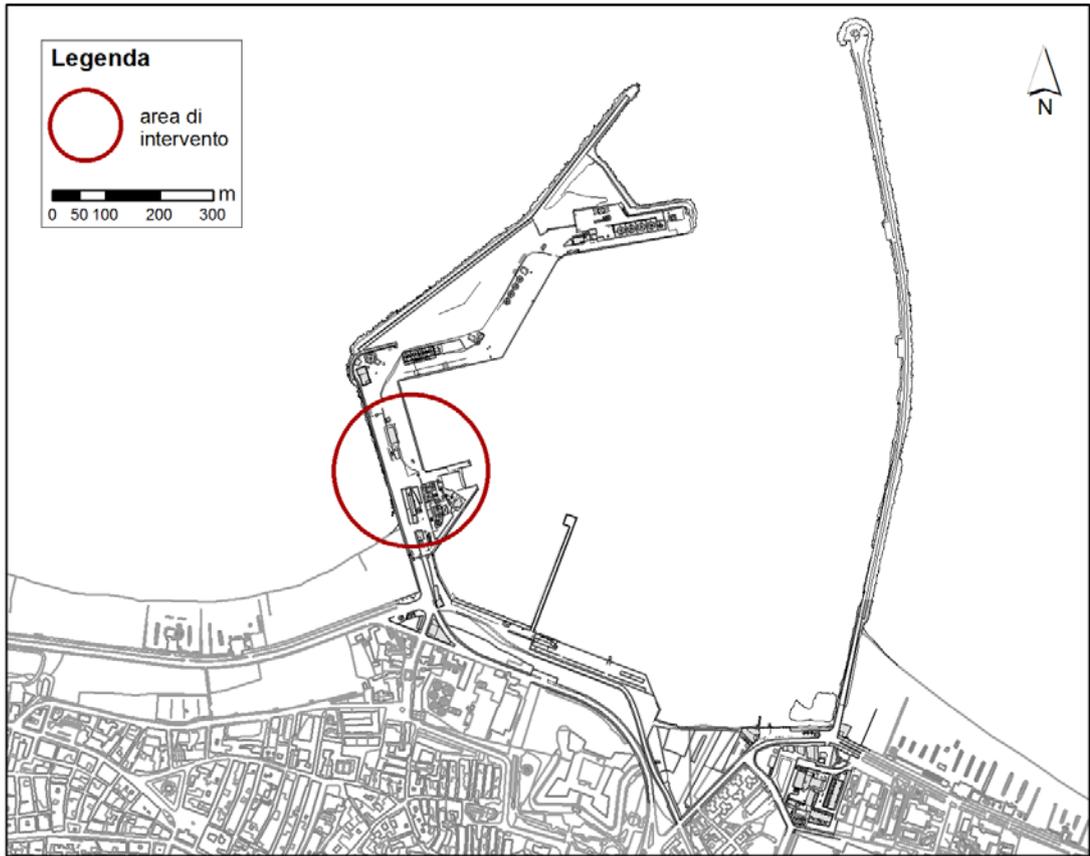
<b>benefici attesi</b>	L'obiettivo principale sarà quello di realizzare una struttura che garantisca la massima accoglienza ai passeggeri, mettendo a disposizione anche servizi adeguati, ma soprattutto che faciliti le operazioni di controllo assicurando sempre fluidità ai flussi di persone e mezzi.
------------------------	--

<b>stato intervento</b>	<b>da intraprendere</b>	<b>livello progettuale</b>	<b>studi preliminari</b>
-------------------------	-------------------------	----------------------------	--------------------------

<b>piano finanziario</b>	Costo complessivo intervento: € 2.500.000,00 Finanziamento non disponibile Intervento inserito nel Piano Triennale Autorità Portuale 2015/2017
--------------------------	--

<b>cronoprogramma</b>		2014	2015				2016				2017				2018				2019				2020				
	fasi del procedimento	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	
	progettazione																										
	autorizzazione																										
	gara																										
	esecuzione																										
	collaudo																										
Il presente cronoprogramma è stato elaborato tenendo conto della disponibilità dei finanziamenti sia per la fase di progettazione che per quella di esecuzione																											

inquadramento  
cartografico



linee di intervento	A	Manutenzione ed approfondimento fondali. Riqualificazione e potenziamento banchine ed opere di difesa.
	B	Potenziamento e riqualificazione stazioni marittime passeggeri. Miglioramento viabilità portuale ed edilizia demaniale a supporto di Operatori ed Istituzioni.
	C	Completamento Port Community System. Potenziamento sistemi a supporto dei controlli di security. Interconnessione con sistemi ITS esterni.
	D	Efficientamento energetico ed interventi finalizzati al miglioramento della qualità dell'ambiente portuale.
	E	Collegamento alle reti infrastrutturali esterne all'ambito portuale

porto di	BARI	BARLETTA	MONOPOLI
----------	------	----------	----------

<b>Titolo e descrizione</b>  <b>Costruzione palazzina per controlli, uffici e servizi</b>	L'intervento è finalizzato alla costruzione di un edificio che ospiti la stazione marittima passeggeri, gli uffici dell'Ente e quelli per le Istituzioni operanti in porto. Il dimensionamento sarà effettuato tenendo conto della necessità di gestione del traffico crocieristico di medio cabotaggio che già oggi utilizza il porto di Monopoli e di un auspicabile aumento favorito anche dalla stessa struttura di accoglienza. Si terrà conto anche che l'attività traghetti potrebbe essere svolta in funzione di supporto al Porto di Bari nei periodi di picco oltre che su nuove linee con porti minori soprattutto della Grecia. La nuova palazzina sostituirà le strutture prefabbricate che attualmente sono state predisposte per l'eventuale attività di controllo. La struttura su più livelli con moduli studiati al fine di assicurare la gestione dei picchi di traffico contenendo, negli altri periodi, i costi di gestione.
---	---

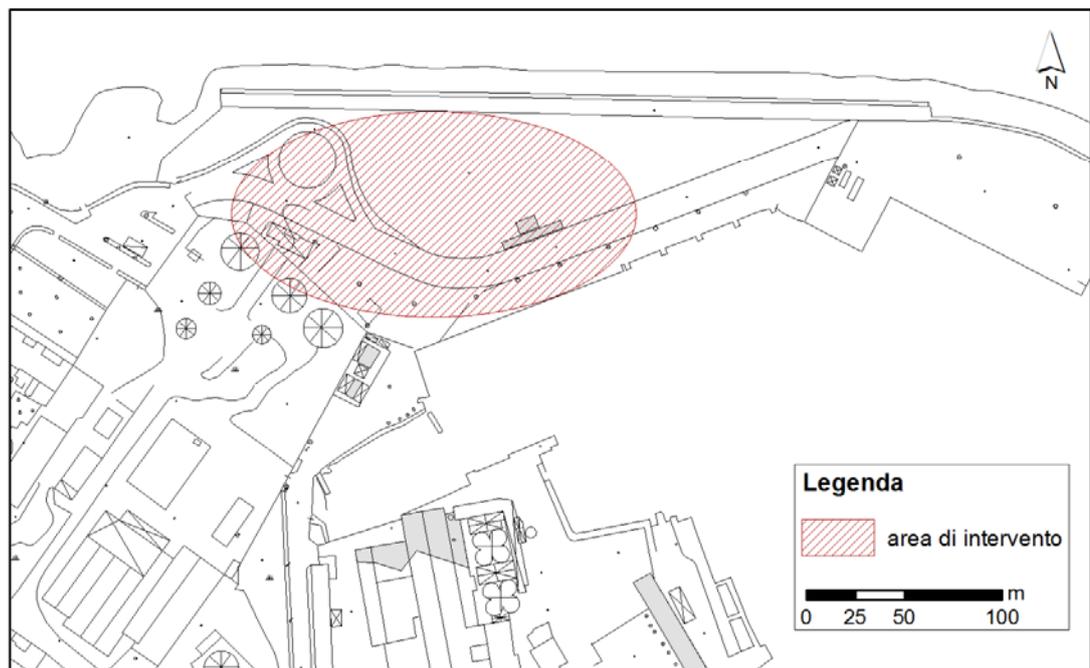
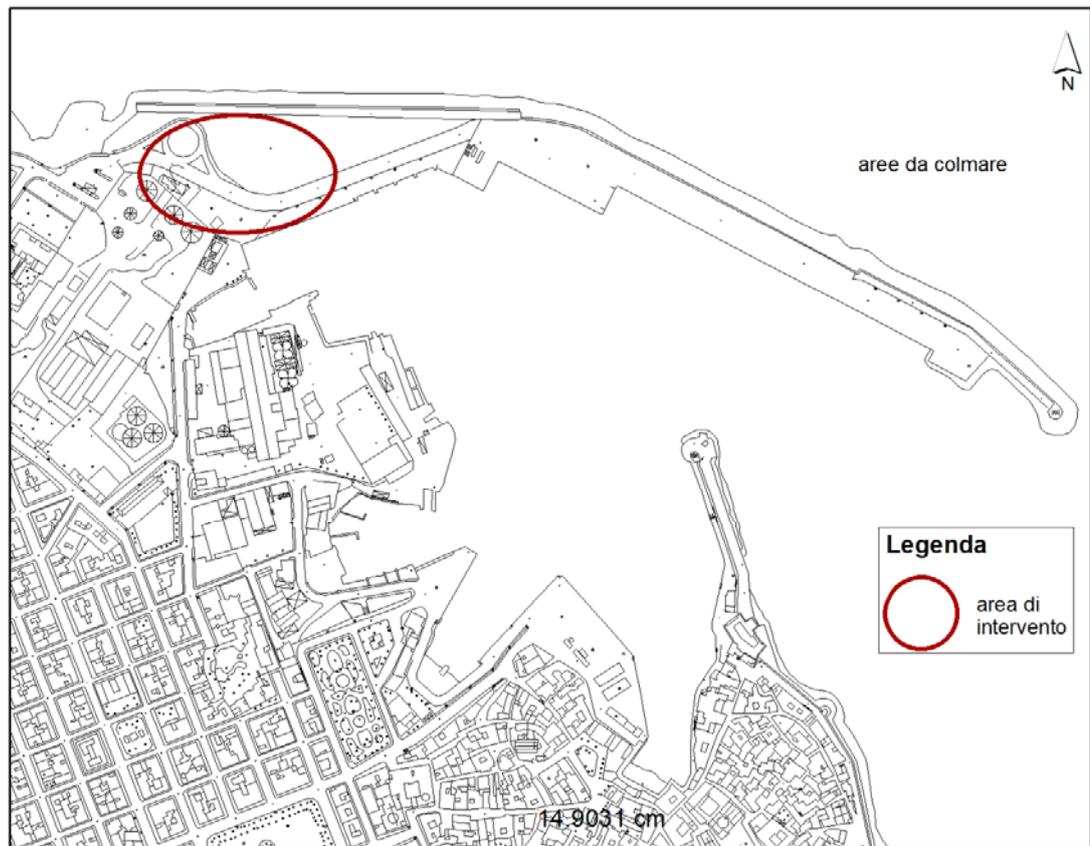
<b>benefici attesi</b>	L'obiettivo principale sarà quello di realizzare una struttura che garantisca la massima accoglienza ai passeggeri, mettendo a disposizione anche servizi adeguati, ma soprattutto che faciliti le operazioni di controllo assicurando sempre fluidità ai flussi di persone e mezzi.
------------------------	--

<b>stato intervento</b>	da intraprendere	livello progettuale	studi preliminari
-------------------------	------------------	---------------------	-------------------

<b>piano finanziario</b>	Costo complessivo intervento: € 2.500.000,00 Finanziamento non disponibile Intervento inserito nel Piano Triennale Autorità Portuale 2015/2017
--------------------------	--

<b>cronoprogramma</b>		2014	2015				2016				2017				2018				2019				2020			
	fasi del procedimento	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
	progettazione																									
	autorizzazione																									
	gara																									
	esecuzione																									
	collaudo																									
Il presente cronoprogramma è stato elaborato tenendo conto della disponibilità dei finanziamenti sia per la fase di progettazione che per quella di esecuzione																										

inquadramento  
cartografico



# PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2014 -2016

## ALLEGATO N.2

*Studio su “Il sistema portuale dell’Autorità del Levante al servizio del grande bacino produttivo della Puglia centrosettentrionale e della Basilicata orientale.*

*Un punto di forza dell’economia meridionale nazionale e mediterranea”*

*a cura del Prof.F.Pirro su incarico Autorità Portuale del Levante (maggio 2015)*

**Il sistema portuale  
dell'Autorità del Levante  
al servizio del grande bacino produttivo della Puglia  
centrosettentrionale e della Basilicata orientale.**

**Un punto di forza dell'economia meridionale  
nazionale e mediterranea**

**di Federico Pirro  
docente di Storia dell'Industria - Università di Bari  
con la collaborazione della Dott.ssa Giuseppina Damato**

## *Premessa*

***Il sistema portuale del Levante in una più ampia prospettiva territoriale ed economica. Un'armatura infrastrutturale integrata nel corridoio Scan-Med al servizio di un bacino produttivo di grandi dimensioni costituito da Puglia centrale, Capitanata, Basilicata orientale, Valle d'Itria e distretto fasanese.***

I porti di Bari, Barletta e Monopoli gestiti dall'Autorità portuale del Levante e quello di Molfetta di prossima acquisizione da parte dello stesso Ente costituiscono ormai da lungo tempo avamposti di un vastissimo sistema territoriale ed economico, imperniato su agricoltura qualificata, industrie manifatturiere, edili, energetiche ed estrattive, attività commerciali e creditizie, artigianato di produzione e di servizi, terziario avanzato e delle libere professioni e Pubblica amministrazione.

Tale sistema, partendo dalla costa si estende sino ad abbracciare, con le ricche pianure interne, l'altopiano della Murgia, da Spinazzola a Nord Ovest sino a Noci a Sud Est, nelle cui aree urbane di varia dimensione demografica ed economica (Spinazzola, Minervino, Poggiorsini, Gravina, Altamura, Santeramo, Noci) nell'ultimo trentennio si è venuto consolidando un apparato manifatturiero diffuso, composto in prevalenza da Pmi di settori leggeri, uno dei quali, come quello del salotto imbottito in pelle, ha manifestato una forte vocazione esportativa.

Peraltro un'attenta analisi della grande piattaforma produttiva della Terra di Bari e della Bat - collocata in posizione geograficamente baricentrica nella regione - consente di cogliervi diffuse e radicate interrelazioni economiche ulteriormente incrementabili con i contesti confinanti a Nord con la Capitanata meridionale gravitante sull'area ofantina, a Ovest con la Basilicata orientale - lungo l'asse che dal Melfese scende sino al Materano - a Sud Ovest con la Valle d'Itria, mentre a Sud Est il vasto hinterland di Fasano (già appartenente alla provincia di Bari sino al 1927) ha storici legami con l'area monopolitana.

Una tale inquadramento territoriale – allargato così ad un vastissimo bacino produttivo sovraprovinciale e persino sovraregionale - consente di focalizzare ancor meglio le rilevanti potenzialità degli scali di competenza dell'Autorità sui quali potrebbe gravitare una domanda di trasporti marittimi ben più ampia di quella che si è espressa sino ad oggi.

E tale scenario potrebbe ulteriormente ampliarsi se anche lo scalo di Manfredonia, ad oggi commissariato, rientrasse nel perimetro dei porti gestiti dalla AdL.

Rimandando a paragrafi successivi l'approfondimento analitico di quanto appena evidenziato, basti pensare a cosa rappresenti già oggi e ancor più in un prossimo

futuro - in termini di volumi produttivi e di trasporti di componentistica e beni finiti - il grande polo dell'automotive di San Nicola di Melfi grazie al sito della Sata-FCA - destinato a diventare la più grande fabbrica del Gruppo in Europa per numero di addetti - pari ormai con le nuove assunzioni a 7.917 - e alle 18 aziende del suo indotto di primo livello, insediate accanto al grande impianto.

Peraltro è opportuno evidenziare che lo stabilimento della FCA di Melfi già oggi è divenuta per numero di occupati la **terza fabbrica in Italia** - dopo l'**Ilva** di Taranto (11.480 occupati diretti) e la **Sevel** ad Atesa in provincia di Chieti (6.106).

Peraltro lungo la più volte ipotizzata 'direttrice ofantina' - l'asse stradale che da Barletta giunge sino a Calitri in Irpinia, lambendo San Nicola di Melfi - lo scalo barlettano, ad esempio, potrebbe candidarsi a divenire anche - con la realizzazione di opere di adeguamento funzionale e l'arrivo di un vettore specializzato - porto di imbarco di una quota delle **300mila nuove Jeep Renegade e 500X** - destinate ad essere costruite annualmente a regime nello stabilimento melfese, e vendute su oltre 90 mercati nel mondo e che oggi sono imbarcate dallo scalo di Civitavecchia su navi della compagnia Grimaldi, secondo movimentatore al mondo di rotabili via mare.

Ma a tale ruolo potrebbe candidarsi anche lo scalo di Manfredonia - ove da anni sono inutilizzati i nastri trasportatori costruiti poco più di vent'anni orsono - facilmente raggiungibile lungo la superstrada Melfi-Candela-Foggia-Manfredonia.

Nello stesso sito di Melfi inoltre si continuano a produrre annualmente 80mila unità della '*Grande Punto*' che muovono anch'esse flussi di trasporto di componentistica e di automezzi finiti di apprezzabili dimensioni.

Il nuovo POT-Programma operativo triennale 2014-2016 dell'Autorità del Levante pertanto **può guardare a questo vastissimo bacino produttivo interregionale** che gravita sugli scali già gestiti e su quello acquisibile di Manfredonia e rispondere in tal modo alle nuove linee operative in via di definizione al Ministero delle infrastrutture che puntano a concentrare a livello nazionale **funzioni strategiche solo in alcune Autorità portuali di grandi aree-sistema.**

## Parte prima

### *Il sistema economico della Città Metropolitana di Bari e della confinante provincia BAT, fra i motori dell'economia nazionale, adriatica ed euromediterranea.*

#### **1. - *Gli apparati produttivi del Barese e della provincia BAT: un profilo di sintesi.***

Come rilevato in precedenza, il sistema economico dell'ex provincia di Bari, ora Città metropolitana, e di quella contigua di Barletta-Andria-Trani è venuto assumendo nel lungo decorso della sua storia in età moderna e contemporanea un assetto **multisetoriale**, imperniato su agricoltura sia estensiva che intensiva, industria manifatturiera, delle costruzioni ed estrattive, attività di intermediazione commerciale e creditizia, artigianato di produzione e servizi, terziario avanzato e delle libere professioni, Pubblica amministrazione, turismo.

Ad un'agricoltura prevalentemente cerealicolo-estensiva sulle alture della Murgia e intensiva in pianura - produttrice di derrate strategiche come cereali, olive, uva, ortofrutta, latte e fiori, in grado di sostenere filiere territorialmente diffuse di trasformazioni agroindustriali - si è venuto affiancando un apparato di produzione manifatturiera che ritrova oggi i suoi comparti trainanti:

- a) *nell'agroalimentare;*
- b) *nella meccanica;*
- c) *nella chimica-gomma e materie plastiche;*
- d) *nell'Ict Information & communication technology;*
- e) *nel tessile-abbigliamento-calzaturiero;*
- f) *nel legno-mobilio;*
- g) *nei materiali per l'edilizia.*

Rimandando al paragrafo successivo un approfondimento analitico di tali comparti, è opportuno ricordare che anche *costruzioni e attività estrattive* continuano a rappresentare quote significative del pil industriale complessivo delle due aree e ad alimentare filiere di *supply chain* molto articolate. L'insieme delle attività turistiche, a sua volta, sta crescendo contribuendo così alla produzione del reddito locale, con effetti di trascinamento su alcuni comparti manifatturieri, primi fra tutti l'agroalimentare e il legno-mobilio.

### **1.1. - Le principali specializzazioni produttive consolidate nell'industria del Barese e della Bat a partire dagli anni Sessanta del '900.**

Il modello di industrializzazione che è stato perseguito sin dall'inizio degli anni Sessanta del '900 - nel contesto più generale della politica governativa di crescita del Mezzogiorno imperniata sui 'poli di sviluppo' - si è innestato spesso non solo nell'ambito del Consorzio Asi fondato nel 1960, ma anche in altri Comuni della Terra di Bari a più spiccata e consolidata vocazione industriale, su preesistenze manifatturiere locali di dimensioni medio-piccole e su alcune tradizioni artigianali di 'lungo periodo', mirando così in buona misura a consolidarle, ad innovarle tecnologicamente e ad arricchirle con nuove produzioni.

Quel disegno, se da un lato ha visto prevalere in larga misura nel corso dei decenni le minori dimensioni delle aziende promosse dall'imprenditoria territoriale - con l'eccezione di qualche grande fabbrica poi scomparsa, come ad esempio le AFP-Acciaierie e Ferriere pugliesi di Giovinazzo, l'ATM-Acciaieria e Tubificio meridionale, il conservificio La Rocca e le Officine Calabrese - dall'altro aveva portato sin dal 1961 alla localizzazione di numerosi stabilimenti di player di livello internazionale, in alcuni casi a capitale pubblico, molti dei quali, pur avendo subito mutamenti di assetti societari, tecnologici ed occupazionali, assolvono tuttora funzioni di 'aziende motrici' nei rispettivi settori, manifestando anche una notevole capacità di esportazione.

Ad oggi le specializzazioni consolidate nel corso degli ultimi 50 anni e che stanno conservando un loro ben definito profilo produttivo, pur nell'ambito della dura crisi attraversata dall'economia italiana e regionale dall'ultimo trimestre del 2008, sono le seguenti:

- nell'**agroalimentare** le trasformazioni *molitorie, pastarie, vitivinicole, olearie, lattiero-casearie, lavorazioni ortofrutticole, i prodotti da forno e la lavorazione delle carni*, con qualche caso di notevole rilievo societario anche di produzioni *agroindustriali* (biodiesel e fiori);

- nel comparto **meccanico** la *componentistica per auto, la costruzione di carrozzerie per veicoli industriali, ecologici ed isotermici, la diagnostica, il segnalamento e gli scambi ferroviari, le macchine olearie, la quadristica elettrica, l'automazione e la robotica, i martelloni demolitori, la carpenteria per l'edilizia, il condizionamento e l'impiantistica con montaggi e manutenzioni* eseguiti spesso in siti di industrie di processo, fuori dalla regione;

- nella vasta branca della **chimica** le produzioni di *pneumatici, contenitori in vetro cavo, farmaceutici, detergenti, materie plastiche*;

- nell'**Ict**, *software* per molteplici usi e diversi segmenti di mercato ed *esercizi di call center*;
- nel **tac**, *confezioni di abiti da sposa e da cerimonia, camicerie, abbigliamento per bambini, maglierie, biancheria intima, calzature in pelle da donna, safety shoes*;
- nel **legno-mobilio**, *salotti imbottiti in pelle, cucine componibili e altri arredi domestici*;
- nei **materiali da costruzione**, *lavorazioni di materiali lapidei e produzione di cemento, calci e prefabbricati*.

## **1.2. - Un'industria multipolarizzata sotto il profilo territoriale.**

Un carattere saliente dell'apparato di produzione industriale del Barese e della Bat è la sua *diffusione in quasi tutti i territori* delle due province, anche se è possibile individuarvi aree con maggiori concentrazioni di aziende e comparti manifatturieri che, almeno in taluni Comuni, nell'ultimo trentennio hanno raggiunto e tuttora conservano rilievo nazionale per numero di occupati, fatturato ed esportazioni.

La zona di maggiore addensamento di fabbriche e addetti delle due province - che è anche *una delle più grandi del Mezzogiorno e dell'Adriatico*, da Lecce a Trieste - è costituita dall'agglomerato Bari-Modugno del Consorzio Asi, e da un'area urbana del capoluogo ad esso contigua che ospita altri siti aziendali.

### **1.2.1. - L'area industriale del capoluogo e l'agglomerato intercomunale Bari-Modugno: punto di forza del sistema manifatturiero pugliese nello scenario nazionale ed europeo.**

Prima di passare ad un'analisi della 'zona industriale' del capoluogo - che si distribuisce fra Bari e il contiguo Comune di Modugno - è opportuno precisare che nei due centri sono in esercizio industrie *anche fuori dall'agglomerato* dell'Asi.

Ci riferisce in particolare alla **Birra Peroni**, alle aziende agroalimentari **Saicaf**, agli oleifici **F.lli Rubino e Dentamaro**, alle imprese meccaniche e dell'Ict Luciano **Russo** e **Hp** in prossimità dell'autostrada per Taranto, e ad altre piccole aziende lungo vie periferiche del capoluogo. Non mancano poi piccole imprese meccaniche, edili, impiantistiche e agroalimentari nelle frazioni di Bari di S.Spirito, Palese, Torre a Mare, Ceglie, Carbonara.

Comunque la *sezione di gran lunga più significativa* in termini di unità locali e addetti - poco più di 500 con circa 15.000 occupati - è localizzata nell'agglomerato di

Bari-Modugno del Consorzio Asi. A tale organismo consortile fanno capo anche l'agglomerato di Bitonto-Giovinazzo, ancora da attrezzare, e quello di Molfetta, investito soprattutto negli ultimi 15 anni da massicci processi localizzativi di strutture industriali e commerciali, avviatisi una volta completati gli insediamenti nel contiguo Pip-Piano per gli insediamenti produttivi destinato alle imprese artigiane, il cui attrezzamento funzionale era stato iniziato nei primi anni Ottanta.

Nel perimetro di quell'agglomerato e nelle sue adiacenze sono venuti insediandosi nel corso degli anni stabilimenti oggi facenti capo - dopo alcuni passaggi di proprietà - a multinazionali italiane ed estere come **Bosch, Fiat-Magneti Marelli, Bridgestone, Getrag, Graziano Trasmissioni-Oerlikon, Skf, GeOil&Gas Nuovo Pignone, O-I-Owens Illinois, Osram-Siemens, Isotta Fraschini-Fincantieri, Heintzmann, Birra Peroni-Sab Miller, Merck-Serono, Eds-Hp, Enel, Sorgenia, Transcom, Prysmian, DT-Bari Fonderie meridionali, Alstom, Fassa Bortolo.**

### **1.2.2. - Le specializzazioni più significative dell'agglomerato Bari-Modugno: un profilo strutturale di sintesi.**

L'Agglomerato si estende su una superficie di 1.500 ettari e - escluse le strutture commerciali, i depositi e i centri servizi - le sue *specializzazioni produttive* più significative nell'industria sono:

- **la meccanica**, la prima in assoluto per numero di addetti grazie alla presenza di grandi industrie dell'*automotive* con i loro subfornitori, e poi alla *produzione di pompe, valvole e sistemi per l'energia, armamento ferroviario, motoristica, tecnologie e materiali per l'edilizia, apparecchi per il condizionamento, carrozzerie per veicoli industriali, veicoli ecologici, macchine olearie, quadri elettrici, tubi e piccole fusioni, manutenzioni di materiali ferroviari, impiantistica;*

- **la chimica** in una vasta articolazione di suoi sottosettori e cioè produzione di *pneumatici, farmaceutica, vetro cavo, vernici, collanti e beni per l'igiene domestica e industriale, lampade;*

- **l'industria editoriale** con i grandi *stabilimenti per la stampa* di Corriere della Sera, la Repubblica, il Nuovo Quotidiano e altre industrie grafiche di minori dimensioni;

- **l'agroalimentare**, molto meno presente delle prime tre sezioni, con *lattiero- caseario, torrefazione di caffè e semilavorati per l'industria dolciaria;*

- **l'energia**, con generazione in una *centrale a turbogas* da 780 MW;

- **l'Ict** con alcuni *call center;*

- *i servizi municipali* con le sedi e i depositi di alcune aziende che li gestiscono (Amiu, Amtab e Amgas).

Passiamo ad esaminare i singoli comparti

**1) Meccanica:** A) *Automotive e indotto* i cui **big player** sono: Tecnologie Diesel e sistemi frenanti/Gruppo Bosch; Magneti Marelli; Getrag; Graziano Trasmissioni Oerlikon; Skf. Fra i loro Subfornitori meccanici si segnalano: Masmec, Diamec, Supre, Unitrat, Brovedani, Cmt, Tecnodema, Omp, Procma. B) *pompe, valvole e sistemi per l'energia* con GEOil&Gas-Nuovo Pignone, leader mondiale nel comparto nel cui indotto si segnalano la Tecnomec e la Paolo Avella. C) *impiantistica e meccanica pesante* con Officine de Pasquale; Sud Montaggi; Faver. D) *armamento ferroviario* con Bari Fonderie Meridionali. E) *motoristica* con Isotta Fraschini Motori/Gruppo Fincantieri. F) *tecnologie meccaniche e materiali per l'edilizia* con Gruppo Indeco; Alfonso Lorenzo grigliati; Tecnoacciai; Nicola Corsaro; Heintzmann. G) *condizionamento* con la Thermocold. H) *telai, semirimorchi, carrozzerie per veicoli industriali* con Carmosino; Officine Pennelli; CVI – Cooperativa veicoli industriali - di ex operai della Calabrese; Omnitech; Officine Grandolfo. I) *Macchine olearie* con Pieralisi Sud; Amenduni Nicola. l) *quadri elettrici* con Primiceri. M) **tubi in acciaio**, con l'Atm.

**2) Chimica:** A) *pneumatici* con Bridgestone; B) *farmaceutica* con Merck Serono. C) *vetro cavo* con la Owens Illinois. D) *vernici* con la Vitalvernici. E) *collanti*, Fassa Bortolo. F) *igiene domestica e industriale* con Ipoplastic; Industria Chimica D'Agostino.

**3) Industria editoriale** con la SEDIT (*Corriere della Sera, Laterza*), Dedalo Litostampa (*la Repubblica*); Tipografia Martano Editrice (*Il Nuovo Quotidiano*); Ragusa Grafica Moderna.

**4) Industria agroalimentare** con Biancolat, Centrale del latte, Alfrus.

**5) Energia** con la centrale di Sorgenia da 780 MW.

**6) Ict** con Transcom (call center).

**7) Produzione di lampade:** Osram.

Quelle citate sono le industrie *più significative* per numero di addetti, volumi produttivi, esportazioni e investimenti, ma ve ne sono molte altre di piccole dimensioni anche nelle aree destinate alle imprese minori, che sono chiuse e recintate e che pertanto subiscono un minore degrado delle loro infrastrutture interne di comunicazione.

Sono presenti inoltre ed operanti su Bari - ma in qualche caso anche sull'intero mercato nazionale - imprese edili di rilevanti dimensioni per volumi di fatturato, come ad esempio la **Salvatore Matarrese**, la **Debar** e la **Aleandri**.

### **1.2.3. - *Primati nazionali di alcuni stabilimenti localizzati nell'area di Bari: una risorsa per l'intero Paese.***

L'area industriale del capoluogo ospita sul suo territorio fra gli altri alcuni impianti che rappresentano a vario titolo *fabbriche e siti da primato nazionale* e, in alcuni casi, *europeo*.

1) lo stabilimento della multinazionale farmaceutica tedesca Merck Serono ha consentito alla provincia di Bari nel 2014 di essere la **5° in Italia** per export del settore con 1,1 miliardo di euro, dopo Latina (3,9), Frosinone (2,8), Ascoli Piceno (2,3), Milano (2,1) ed è *strategico* per il Gruppo di appartenenza.

2) lo stabilimento della Tdit-Bosch di Bari è l'**unico** in Italia ove è prodotto il sistema *common rail* per motori diesel, messo a punto proprio a Bari nella prima metà degli anni '90.

3) l'impianto della GEOil&Gas-Nuovo Pignone è divenuto negli ultimi anni **sito di eccellenza mondiale** nella progettazione e costruzione di *pompe, valvole e sistemi per l'energia*;

4) la fabbrica di pneumatici della nipponica Bridgestone - leader mondiale nel comparto - è l'**unica** di tale gruppo in Italia.

5) lo stabilimento della tedesca Getrag è uno dei **più grandi nel mondo** fra quelli del Gruppo fuori dalla Germania.

6) nella fabbrica della Magneti Marelli di Bari si produrranno **motori elettrici** per auto ibride.

### **1.3. - *Gli investimenti più recenti: i Contratti di programma per le grandi aziende e il ruolo di tale strumento di incentivazione nell'attrazione dei loro investimenti.***

Nella lunga fase recessiva del periodo 2008-2014 - che ha duramente colpito sia pure in forme e con intensità diverse, larga parte delle aziende insediate anche nella zona industriale di Bari-Modugno - hanno tuttavia contribuito a conservare in buona misura integre le capacità produttive dei maggiori impianti, ma anche di molte Pmi, alcuni

*rilevanti investimenti* che ricevuto un supporto negli incentivi posti a disposizione dalla Regione Puglia a valere sui fondi comunitari 2007-2013.

Ci si riferisce in particolare ai Contratti di programma per le grandi imprese e ai Pia-Pacchetti integrati di agevolazioni per piccole e medie aziende che hanno trovato largo impiego nelle società localizzate nell'agglomerato Bari-Modugno.

In particolare i Contratti di programma regionali hanno rappresentato e costituiscono tuttora, anche con la nuova programmazione 2014-2020, l'incentivo che la Regione Puglia pone a disposizione delle grandi imprese per diverse tipologie di loro investimenti a valere sui fondi comunitari. Lo strumento ha perseguito l'obiettivo di promuovere iniziative imprenditoriali di grandi aziende in grado di contribuire al recupero e al consolidamento delle attività industriali esistenti, e alla creazione di nuove opportunità di sviluppo, rafforzando la competitività e l'attrattività del territorio e sostenendovi l'occupazione. I settori di intervento sono stati le attività manifatturiere, i servizi e la trasformazione e commercializzazione di prodotti agricoli.

I beneficiari, come detto in precedenza, sono imprese classificate di grandi dimensioni - ovvero **da 250 addetti e oltre e da 80 milioni di fatturato in su** - ma anche in alcuni casi micro, piccole e medie imprese, purché in *associazione con una grande società proponente il contratto*, che si assume la responsabilità del gruppo di Pmi ad essa associate per garantire la coerenza tecnica ed industriale del comune progetto presentato.

I Contratti di Programma regionali hanno finanziato spese per "Attivi materiali" (cioè studi di fattibilità, macchinari, suolo e opere murarie) e spese per "Ricerca industriale e Sviluppo sperimentale".

Questo strumento di agevolazione ha permesso di radicare sul territorio regionale e provinciale alcuni grandi gruppi italiani (come Alenia, Augusta, Chemtex, ecc) ed esteri (General Electric, Merck Serono, Sanofi, Owens Illinois, Getrag, Wind, Bosch, Birra Peroni, ecc), impedendone in alcuni casi la delocalizzazione in altri Paesi di loro impianti, già in esercizio da tempo nell'area di Bari. In tal modo non è stata salvaguardata solo l'occupazione in quegli stabilimenti e il loro potenziale produttivo, **ma anche la loro capacità esportativa.**

### ***1.3.1. Fra i contratti di programma nell'area Bari-Modugno spiccano quelli proposti e sottoscritti da imprese estere e del Nord.***

Sulla programmazione regionale dei fondi comunitari 2007-2013 sono stati 44 i Contratti di Programma attivati in Puglia: di questi, sono 16 quelli riguardanti imprese estere.

I Contratti di programma, complessivamente, fra imprese italiane ed estere hanno movimentato in tutta la Puglia 1,140 miliardi di investimenti, dei quali 405,57 milioni di euro hanno rappresentato il valore degli investimenti di aziende estere, generati grazie a 107,82 milioni di risorse pubbliche. In tal caso si tratta del 35,57% del totale dei Contratti di Programma attivi.

Gli investimenti esteri sono pervenuti da Germania, Russia, Francia, Stati Uniti e Regno Unito.

Eccone alcuni in dettaglio che hanno interessato siti produttivi localizzati nell'Asi di Bari e nell'hinterland provinciale:

1. **Wind Telecomunicazioni Spa** della società VimplCom Ltd appartenente al gruppo russo Alfa Bank ha realizzato due contratti di programma. L'azienda si occupa di telecomunicazioni mobili e fisse. Gli investimenti, realizzati a Bari con il *primo contratto di programma* ammontano ad oltre 46,3 milioni di euro (di cui più di 12,2 milioni la parte pubblica). Gli investimenti del *secondo contratto di programma*, realizzati a Molfetta (Ba), ammontano ad oltre 30,3 milioni di euro (di cui più di 8,7 milioni la parte pubblica).

2. **Nuovo Pignone Spa** del Gruppo General Electric, divisione Oli&Gas (USA). L'Impresa che si occupa della fabbricazione di macchine ed apparecchi per le industrie chimiche, petrolchimiche e petrolifere ha realizzato nella zona industriale di Bari - con un *primo contratto di programma* - investimenti per oltre 17,1 milioni di euro (di cui più di 4,9 milioni di agevolazioni pubbliche), mentre grazie ad un *secondo contratto di programma*, realizza nella stesso sito di Bari investimenti per oltre 9,9 milioni di euro (di cui più di 3,03 milioni di agevolazioni pubbliche).

3. **Birra Peroni Spa** del Gruppo SAB-Miller Plc (Regno Unito). Attiva nella produzione della birra, l'azienda ha sottoscritto *due contratti di programma*. Con il primo ha realizzato nel suo sito di Bari investimenti per oltre 13,2 milioni di euro (di cui più di 3,07 milioni sono state le risorse pubbliche). Con il *secondo contratto di programma* sono stati realizzati invece ulteriori investimenti per oltre 9,6 milioni di euro (di cui più di 2,2 milioni sono state le risorse pubbliche).

4. **Ve.Me-Vetriere Meridionali Spa** della società Owens-illinois inc (USA). L'impresa, che opera nel settore del vetro cavo, sta realizzando a Castellana Grotte, in provincia di Bari, investimenti per oltre 14,7 milioni (di cui più di 4,05 milioni è stato il contributo pubblico).

5. **O-I-Manufacturing Italy Spa** della società Owens-Illinois (USA). L'azienda che si occupa della fabbricazione di vetro cavo sta realizzando a Bari un progetto per più di 17,3 milioni di euro (di cui oltre 5,2 milioni di agevolazioni pubbliche).

6. **Getrag Spa** del gruppo Getrag Corporate Group (Germania). Attiva nel settore della “Fabbricazione di altre parti ed accessori per autoveicoli e loro motori”, a Modugno (Ba) ha realizzato *con un primo contratto di programma* investimenti per oltre 48,8 milioni di euro (di cui più di 13,19 milioni sono stati corrisposti dalla parte pubblica), mentre grazie *ad un secondo contratto di programma*, ha attuato investimenti per oltre 49,5 milioni di euro (di cui oltre 12,4 milioni erogati dalla parte pubblica). Un ulteriore investimento di 100 milioni di euro è stato annunciato per la produzione di nuovo sistema di cambio.

7. **Centro Studi Componenti per Veicoli Spa - BOSCH** del gruppo BOSCH (Germania). L’impresa, che opera nella Ricerca e sviluppo sperimentale, nella zona industriale di Modugno (Ba) ha realizzato con un *primo contratto di programma* investimenti per più di 11,3 milioni di euro (di cui oltre 2,8 milioni di parte pubblica), mentre grazie ad un *secondo contratto di programma*, sta realizzando, sempre nello stesso sito, ulteriori investimenti per più di 26,8 milioni di euro (di cui oltre 7,3 milioni di parte pubblica).

8. **Merck Serono Spa** della società Merck KGaA (Germania). L’impresa è attiva nel settore della “Fabbricazione di medicinali e di altri preparati farmaceutici”. Gli investimenti, nella zona industriale di Modugno (Ba) ammontano a 45,6 milioni di euro (di cui più di 10,7 milioni di parte pubblica).

9. **Magneti Marelli S.p.A.** del Gruppo FCA con un *contratto di programma* sottoscritto con la Regione Puglia, ha avviato la produzione di motori elettrici per auto ibride con nuove catene di montaggio per frizioni elettriche e iniettori benzina. L’importo dell’investimento previsto è stato di 33 milioni con un contributo pubblico di 9,8 milioni.

#### ***1.4. - Una valutazione di sintesi sull’apparato industriale della zona di Bari. Preservata una solida capacità competitiva nel sessennio della grande crisi. Il ruolo delle esportazioni.***

Le difficoltà congiunturali che fra la fine del 2008 e il 2014 hanno caratterizzato taluni settori - e in essi alcune aziende operanti nell’area industriale di Bari - non hanno determinato una *crisi strutturale e irreversibile* dell’apparato di produzione manifatturiera ed energetica localizzato nell’agglomerato.

Lo confermano non solo gli investimenti conclusi da poco, in corso, appena avviati e programmati da molte aziende di piccole, medie e grandi dimensioni in parte ricordati in precedenza - e non tutti, si badi bene, assistiti da cofinanziamenti

regionali, ma anche in alcuni casi totalmente autofinanziati - ma anche *le esportazioni di molti prodotti in partenza dalla zona industriale di Bari-Modugno*, prevalentemente venduti all'estero da grandi impianti di multinazionali, o da stabilimenti minori ma comunque facenti capo ad alcune di esse, e che vedono ormai da tempo affacciarsi sui mercati esteri anche numerose piccole e medie aziende che potrebbero divenire, in un lasso di tempo relativamente breve, *esportatrici abituali*.

Negli ultimi anni flussi apprezzabili di esportazioni industriali dalla zona di Bari hanno utilizzato **lo scalo marittimo del capoluogo** con destinazione Medio ed Estremo Oriente, partendo talvolta come traffico *feeder* che poi ha raggiunto il porto di Gioia Tauro da dove è salpato per la destinazione finale.

Si citano - a puro titolo esemplificativo - i **macchinari per il settore petrolifero** spediti dal suo sito di Bari dalla GEOil&Gas Nuovo Pignone, il cui committente ha scelto lo scalo barese, preferendolo ad altri del Sud, per il miglior prezzo di spedizione. Si ricordano inoltre le spedizioni di **farmaceutici** prodotti a Bari dalla multinazionale Merck Serono e partiti dal porto locale per la Turchia.

Una stima prudentiale dell'export fra il 2012 e il 2014 dell'industria manifatturiera localizzata nell'agglomerato Bari-Modugno attesta tali esportazioni **a circa 2 miliardi di euro l'anno**, costituiti in prevalenza anche se in quantità molto diversificate sotto il profilo merceologico da: **a) farmaceutici; b) componentistica meccanica per auto; 3) pneumatici; 4) macchinari per l'oil&gas; 5) condizionatori; 6) macchine olearie; 7) veicoli industriali ed ecologici; 8) robotica e automazione; 9) martelloni demolitori; 10) detergenti.**

Pertanto, anche alla luce di tali evidenze, si può affermare che la sezione più ampia dell'apparato manifatturiero della città *è ancora sostanzialmente integra* - pur se interessata ancora in alcune fabbriche da trattamenti di cic/cigs e da riduzioni di manodopera - ed ha manifestato un'apprezzabile reattività agli effetti del basso profilo della domanda interna, puntando con determinazione sulle vendite all'estero. Non si confonda peraltro *il degrado di alcune aree della zona industriale* e di talune sue infrastrutture con decadenza delle aziende che vi sono insediate.

La zona industriale di Bari-Modugno invece ha ancora un notevole potenziale attrattivo - per superfici ancora disponibili anche recuperando opifici dismessi, qualità delle infrastrutture, collegamenti con le principali modalità di trasporto, rapporti con centri di ricerca, qualificazione della manodopera, livello della subforniture - ed è bene non dimenticare che essa rimane tuttora fra le più forti e dinamiche in termini di pil, numero di unità locali e di addetti dell'intera dorsale adriatica da Lecce a Trieste.

#### **1.4.1. - La felice intuizione dell’Autorità del Levante di integrare sempre di più lo scalo portuale con l’agglomerato industriale Bari-Modugno. Necessaria la rapida realizzazione della ‘camionale’.**

Alla luce di tali considerazioni, appare feconda la nuova **idea forza** che ispira l’Autorità del Levante costituita dalla sua volontà di *raccordare sempre di più* - anche con la realizzazione della futura **‘camionale’** - *l’area portuale di Bari con il grande agglomerato industriale Bari-Modugno* che è prossimo anche al grande scalo merci di Parco Ferruccio delle Ferrovie dello Stato e all’Interporto.

In tal modo si creerebbe un *retrotterra di collegamenti funzionali* fra le crescenti movimentazioni commerciali, *già in essere e possibili in futuro*, dello scalo barese e l’area industriale nella quale alcune grandi aziende privilegiano ormai il porto locale per alcune delle loro spedizioni all’estero. L’agglomerato Bari-Modugno peraltro potrebbe divenire *area di stazionamento* di container e/o di successive lavorazioni di beni intermedi che vi fossero trasportati e che potrebbero ripartire come prodotti finiti verso la destinazione finale con la stessa modalità di trasporto.

Insomma l’agglomerato Bari-Modugno si integrerebbe in tal modo con il porto, costituendone parte integrante e funzionalmente connessa alle sue funzioni commerciali.

#### **1.5. - Il fatturato di alcune aziende della zona industriale di Bari-Modugno**

Al fine di offrire una panoramica più attendibile della *forza produttiva* dell’area industriale addensata nell’agglomerato Bari-Modugno del Consorzio Asi di Bari si sono riportati nella tabella 1 i dati riguardanti i fatturati nel 2013 di **alcune** aziende insediate nella zona, includendovi qualcuna delle maggiori e talune di piccole dimensioni.

Tali fatturati peraltro **sono solo quelli di alcune imprese che hanno sede legale nel capoluogo, o nel contiguo comune di Modugno** ma, com’è del tutto evidente, da soli non sono sufficienti a rendere per intero le dimensioni della grande quantità di ricchezza industriale prodotta nell’area, dal momento che, a tal fine, vi sarebbe:

- a) da analizzare i fatturati di **tutte le aziende**, di qualunque dimensione;
- b) da considerare anche **il valore delle produzioni** delle imprese con un loro stabilimento nell’area barese, ma che non hanno sede legale nel territorio e il cui fatturato totale ingloba anche quello dei loro siti locali.

Si pensi in proposito ai *grandi volumi di produzione di beni finiti e ai loro relativi valori di industrie localizzate nell’agglomerato* del capoluogo, ma le cui società di appartenenza non vi hanno sede legale, come ad esempio **Magneti Marelli, Graziano Trasmissioni, Skf, GEOil&Gas-Nuovo Pignone, Isotta Fraschini, O-I-Owens Illinois**, etc. i cui prodotti finali tuttavia partono da Bari, alimentando cospicue movimentazioni logistiche su gomma, su rotaia e in misura crescente per alcune merci anche via mare.

I dati riportati, comunque, pur avendo un valore *puramente indicativo*, potrebbero contribuire ad offrire una prima dimensione in qualche misura attendibile dei volumi di merci immessi sul mercato da alcuni *player* di ogni dimensione insediati nel territorio e dei servizi di logistica offerti da aziende del settore presenti nell'area.

Tab.1 - Fatturati di alcune aziende dell'agglomerato Bari-Modugno

AZIENDA	SETTORI	ADDETTI	FATTURATO 2013 (MLN DI EURIO)
<b>Merck Serono</b>	farmaceutico	160	1.249
<b>Getrag</b>	automotive	802 + 165 int.	435
<b>Bridgestone</b>	pneumatici	995	363
<b>Tdit-Bosch</b>	automotive	1985+235 Cvit	277
<b>Abruzzese Trasporti</b>	logistica	-	81
<b>G.T.S.</b>	logistica	-	70
<b>Alfrus</b>	alimentare	-	39
<b>Chimica D'Agost.</b>	chimica	-	35
<b>Thermocold</b>	condizionamento	54	12
<b>Faver</b>	meccanica	-	11

Fonte: Mediobanca, *Le principali società italiane*, 2014 e.Cerved

### **1.6. - Altri centri industrializzati della Città Metropolitana: un comparto manifatturiero imperniato su nuclei diffusi di Pmi e su alcune grandi imprese di operatori locali.**

Altri Comuni - già facenti parte della provincia di Bari ed oggi della Città Metropolitana - nei quali si è consolidata nel corso degli anni un'apprezzabile armatura industriale sono:

A) - lungo la costa a Sud del capoluogo:

- **Mola di Bari**, industria aerospaziale (**Sitael**), imballaggi per ortofrutticoli (**C.I.O.Cooperativa Imballaggi Ortofrutticoli**);

- **Polignano**, lavorazioni ortofrutticole (**SOP, Società Ortofrutticola Polignanese**);

- **Monopoli** ove emergono gli stabilimenti della **Mer.Mec** - leader mondiale nella diagnostica ferroviaria e nel segnalamento - della **Black Shape** (aeronautica), della **Block Shaft** (antifurti meccanici), della **Casa Olearia Italiana** del Gruppo Marseglia - fra i *maggiori produttori internazionali* di biodiesel e di energia da biomasse - della **Eco Leather**, attiva nella lavorazioni di pellami per automotive e arredamento. Presenti fra le altre anche gli **Oleifici Eustacchio Marasciulo**, la **Surgelsud** (surgelazione di prodotti agricoli e ittici), la **Plastic Puglia** del Gruppo industriale Colucci (tubi in polietilene e

sistemi per l'irrigazione), la **Socoges** (motoristica), la **Marr del Gruppo Cremonini**. Lo scorso anno il porto di Monopoli ha movimentato 430mila tonnellate di merci.

B) - lungo la costa a Nord del capoluogo:

- **Molfetta**, sede centrale fra l'altro di **Exprivia** - multinazionale locale operante nell'Ict - del grande call center della **Network Contact** e di impianti dell'altra multinazionale attiva nella floricoltura industriale costituita dal **Gruppo Ciccolella**, entrambe quotate alla Borsa di Milano - di una centrale a biomasse, e di numerose piccole imprese di meccanica di precisione (**Comea, Due A, Royal Germinario Group, Meccanica Gigotti, Mts, Office Monopoli, Officine Preziosa, Omat, Ditec**), agroalimentari (**Centro Latte Stasi**) e cantieristica navale;

C) - lungo l'ex strada statale 98:

- **Bitonto**, industrie di lavorazione materie plastiche (**G.Plast Sud, Pachers, Kulck, Schettin Plast**), industrie olearie (**Desantis**), meccaniche (**Officine Giordano, OSB, Centrifughe Barracane-macchine olearie**);

- **Ruvo**, materiali per l'edilizia (**Silmer**), agroalimentari (**Cantina Il Grifo**), chimica (**ItelPharma**);

- **Corato**, polo di industrie agroalimentari - fra cui spiccano il **Gruppo Casillo**, leader nazionale nel comparto e a livello internazionale nel trading cerealicolo, il **Molino Tandoi**, industrie pastarie (marchi **Riscossa** e **Granoro**) e olearie (**Ribatti**) - meccaniche (**Cta**), cartotecniche (**Fas**);

D) - lungo l'asse della strada statale 100 e aree prospicienti della Murgia:

- **Gioia del Colle**, con imprese meccaniche (**AC Boiler** ex Ansaldo Caldaie e **La Nuova Meridionale Grigliati**), lattiero-casearie (**Granarolo e Capurso**), enologiche, vetrarie (**Vebad**) e dei materiali da costruzione. Numerosi inoltre i piccoli caseifici produttori di 'mozzarelle', rinomato alimento locale;

- **Acquaviva delle Fonti**, nella cui area Pip sono insediate fra le altre **Ifac Inox** (furgoni isoterme), la **Onda Pack** (cartotecnica), **Gas Natural** (energia);

- **Santeramo in Colle**, che ospita fra l'altro il quartier generale della **Natuzzi**, leader mondiale nella produzione di mobili imbottiti in pelle, quotata alla Borsa di New York dal 1993;

- **Altamura**, con opifici di numerose industrie molitorie, fra cui la **Barilla**, di prodotti da forno (**Di Leo, Oropan**), meccaniche (**Gielle, estintori**), impiantistiche (**Saem**) e del legno-mobilio;

- **Gravina**, industrie molitorie (**Molino Andriani, Molino Di Benedetto**), meccanica per l'agroalimentare (**CMA**), informatica (**Macnil-Zucchetti**).

E) lungo l'asse stradale del Sud-Est Barese interno:

- **Capurso**, meccanica (**Comec, Metalarte**), produzione di materassi (**Michiflex, Nicolflex**);

- **Noicattaro**, attività molitorie (**Divella**), segherie (imballaggi per ortofrutticoli), lavorazione ortofrutta (**Dr.Franco Pignataro**);

- **Rutigliano**, ove il Gruppo alimentare **Divella** ha in esercizio il suo imponente pastificio e uno dei due molini, mentre l'altro è localizzato nella vicina Noicattaro. Nell'area è insediato anche il grande impianto cartotecnico della **Carton Pack**;

- **Conversano**, sede dell'industria televisiva **Telenorba**, leader in Italia fra le emittenti locali ed anche di aziende agroalimentari (**Gessyca gelati**), meccaniche (**Longo Veicoli Industriali e Pollicelli**) e di imballaggi in metallo (**Asa Mediterranea**);

- **Castellana Grotte**, che ospita industrie vetrarie (**Ve.Me**) e agroalimentari; macchine per il packaging (**TEC.M.EL**);

- **Putignano**, ove è localizzato un numero elevato di imprese di abiti da sposa e di confezioni per bambini, fra cui la **Giovanna Sbiroli** e la **Mafrat**, agroalimentari (**Cap, Dolce Bontà**), meccaniche (**Icam, Mangini, Smetar**), cartotecniche (**De Robertis&Figli**), mangimistiche (**Veronesi**);

- **Noci**, sede di imprese edili (Gruppi **Intini, Fusillo, Putignano**), agroalimentari e dell'abbigliamento (**Nocese Manifatture**);

- **Alberobello**, industrie alimentari (**Cantina Albea, Antico Pastificio dei Trulli, Pastificio Pmc**);

- **Locorotondo**, industrie enologiche (**Cantina di Locorotondo**). F)

conca barese:

- **Palo del Colle**, alimentari (**Siciliani Carni**), cartotecnica (**Liantonio**), elettromeccanica (**Eletronika**);
- **Grumo Appula**, meccanica (**Cos.Eco**), abbigliamento (**Gruppo tessile Logama**);
- **Turi**, lavorazione ortofrutticoli (**Giuliano Puglia Fruit, Ortofrutticoli La Pernice**), industrie enologiche (**Vinicola Coppi**).

Crescenti, inoltre, negli ultimi anni sono state le attività di generazione di energia da combustibili fossili e da fonti rinnovabili - con la costruzione della centrale a turbogas della Sorgenia (Modugno), di una centrale a biomasse a Molfetta e di numerosi parchi eolici e fotovoltaici sulle alture della Murgia e in altre contrade del territorio provinciale - mentre, come detto in precedenza, storicamente consolidata è la tradizione *dell'industria delle costruzioni*, specializzata nella realizzazione sia di opere pubbliche che di edilizia residenziale.

Importanza non irrilevante per numero di addetti e valore del fatturato ricoprono anche società che gestiscono servizi a rete - **Ferrovie dello Stato** e in concessione (**Bari Nord, Sud Est e Apulo Lucane**), Aziende di trasporto su gomma, **Aqp-Acquedotto pugliese, Adp-Aeroporti di Puglia, Anas, Telecom, Wind, Vodafone, Fastweb** - ognuna con siti di servizio distribuiti nei territori che arrivano ad occupare in qualche caso alcune migliaia di persone - come ad esempio il compartimento delle Ferrovie dello Stato con le sue controllate e l'Acquedotto pugliese - che alimentano a loro volta notevoli *attività di subforniture industriali, impiantistiche e manutentive*.

#### **1.6.1. – Fatturati di un campione di aziende di vari comparti industriali e di trasporto della Città metropolitana da quelle di maggiori dimensioni alle imprese.**

Come già accaduto per alcune delle aziende dell'agglomerato Bari-Modugno – cfr. tab.1 - si sono riportate a puro titolo indicativo nella tabella seguente i dati di fatturato del 2013 di un gruppo *sia pure molto limitato* di industrie dell'intera Città Metropolitana, appartenenti a diversi comparti *e soprattutto a quelli più export oriented*, o a quelli che per il loro esercizio impiegano materie prime di importazione, come ad esempio qualche grande impresa del settore energetico.

Anche per i dati riguardanti i fatturati delle aziende localizzate in diversi Comuni della Città metropolitana, e non solo nell'agglomerato industriale Bari-Modugno, vale quanto detto in precedenza e cioè che per valutare *nel suo insieme il valore effettivo della produzione industriale del suo territorio* bisognerebbe considerare insieme ai fatturati delle imprese con sede legale nel territorio, anche il valore della produzione delle aziende localizzate con i loro impianti nei nostri territori ma senza avervi la sede legale.

In ogni caso la tabella seguente – nella piena consapevolezza della sua assoluta parzialità - vuole favorire solo *una prima approssimazione quantitativa* ad un tessuto industriale locale che - accanto ad alcuni big player ormai di livello internazionale - vede la presenza di decine di PMI locali che contribuiscono nel loro insieme a conferire ampiezza e particolare significatività alla produzione manifatturiera dell'area e alle potenzialità esportative.

Tab.2 – Fatturati di un gruppo di aziende di vari comparti di Comuni della Città Metropolitana di Bari

<b>AZIENDA</b>	<b>SETTORI</b>	<b>FATTURATO 2013 (MLN DI EURO)</b>
<b>Merck Serono</b>	farmaceutico	1.249
<b>Casillo Partecipazioni</b>	alimentare	820
<b>Marseglia Group</b>	energia	669
<b>Natuzzi</b>	mobili	445
<b>Getrag</b>	automotive	435
<b>Bridgestone</b>	pneumatici	363
<b>Divella</b>	alimentare	307
<b>Siciliani Carni</b>	alimentare	300
<b>Tdit-Bosch</b>	automotive	277
<b>Exprivia</b>	informatica	127
<b>Olearia Desantis</b>	alimentare	97
<b>Cofra</b>	calzaturiero	83
<b>Abruzzese Trasporti</b>	logistica	81
<b>Powerflor</b>	energia	71
<b>G.T.S.</b>	logistica	70
<b>Ve.Me</b>	vetrario	70
<b>Mer.Mec.</b>	meccanica	63
<b>Gruppo Turi</b>	mobili	62
<b>Carton Pack</b>	cartotecnica	60
<b>Pasta Granoro</b>	alimentare	59
<b>Molino Andriani</b>	alimentare	40
<b>Alfrus</b>	alimentare	39
<b>Pasta Riscossa</b>	alimentare	36
<b>Chimica D'Agost.</b>	chimica	35
<b>Indeco</b>	meccanica	31
<b>Master</b>	meccanica	29
<b>Mafrat</b>	abbigliamento	27
<b>Saicaf</b>	alimentare	23
<b>Nuova Meridionale Grigliati</b>	meccanica	18
<b>Di Leo</b>	alimentare	12
<b>Cos.Eco</b>	meccanica	12
<b>Oropan</b>	alimentare	12
<b>Thermocold</b>	condizionamento	12
<b>Faver</b>	meccanica	11
<b>Icam</b>	meccanica	8
<b>Ifac</b>	meccanica	8
<b>Longo Veicoli Industriali</b>	meccanica	5

Fonte: Mediobanca, *Le principali società italiane*, 2014, e. Cerved

### **1.7. – Il dato complessivo del pil della Città metropolitana e della contigua provincia BAT: una grande area di rilievo nazionale.**

La pubblicazione dei dati dell'ultimo Censimento dell'Industria ha aiutato a comprendere le trasformazioni avvenute nel decennio 2001-2011 nei comparti manifatturieri, estrattivi e dell'energia nelle due province oggetto di analisi: mutamenti non solo in termini di addetti, ma anche - quando siano stati rilevati - di tecnologie impiegate, di ragioni sociali, di relazioni interaziendali, di propensione alle esportazioni. Certo, gli anni dal 2008 ad oggi - nel contesto della più grave e prolungata crisi dell'economia italiana dal 1929 - hanno indubbiamente stressato in misura significativa le imprese dei nostri territori, producendo effetti abbastanza diversificati in relazione alle particolari condizioni patrimoniali, economico- finanziarie e gestionali delle varie aziende.

In ogni caso, nonostante i numerosi squilibri più volte segnalati sul territorio nella produzione e distribuzione del reddito dai Centri di ricerca economica più qualificati, il vasto e variegato sistema produttivo del Barese e della BAT - con la loro persistente capacità di generazione di ricchezza e con i redditi da trasferimento che vi sono distribuiti dalla Pubblica amministrazione - collocava le due aree, ovvero quella della provincia di Bari e BAT, con 28,1 miliardi di euro di pil *totale* stimato nel 2010, (ultimo dato disponibile, Fonte Upi) al **secondo posto** nel Mezzogiorno alle spalle dell'area di Napoli e al **nono** in Italia dopo le province (nell'ordine) di Milano, Roma, Torino, Napoli, Brescia, Bergamo, Bologna e Firenze.

All'inizio del decennio pertanto l'ex provincia di Bari e quella della BAT, si collocavano - e tuttora attendibilmente conservano la posizione - fra le **prime dieci aree italiane per volume di ricchezza prodotta e al secondo posto nel Mezzogiorno alle spalle dell'area di Napoli**. Di tale ricchezza una parte significativa era costituita da esportazioni dirette o di merci prodotte nel nostro territorio ma trasferite all'estero partendo dai siti delle sedi legali delle imprese produttrici.

E' opportuno inoltre sottolineare che se pure l'incidenza del Pil industriale - includendovi quello *manifatturiero, delle costruzioni, estrattivo e dell'energia* - prodotto nelle due province sul Pil totale delle stesse si attesti **intorno al 20%**, è fin troppo noto che l'industria *nel suo complesso* alimenta una forte domanda di servizi, dai trasporti al credito, da quelli di varie attività professionali al commercio, dalle attività di ricerca alle pulizie industriali, solo per citarne alcuni: insomma, anche in Terra di Bari e nella BAT l'industria continua ad essere tuttora **il settore trainante della loro economia**.

Una parte significativa del **valore aggiunto del settore dei servizi** è trainato dalla domanda dell'industria nella sua interezza.

Si pensi in particolare:

- ad una buona parte dei volumi di prodotti, trasportati via terra, su rotaia, via mare e via aerea. I porti di Bari, Monopoli, Barletta e Manfredonia, movimentano in qualche caso in prevalenza materie prime per le industrie locali e alcuni beni finiti delle stesse. Il porto di Bari, pur avendo consolidato ormai una vocazione prevalente di traffico passeggeri, ha anche una quota di movimentazione merci che sta crescendo negli ultimi anni;
- alle movimentazioni creditizie; si pensi ad esempio che in Puglia nel 2013 il 47% (Fonte Banca d'Italia) dei prestiti di banche e società finanziarie è stato destinato ad **attività estrattive, manifatturiere, fornitura di utilities e costruzioni**, pari a 16,3 miliardi, sui 34,2 miliardi complessivamente allocati. E anche in provincia di Bari, la percentuale di prestiti al settore industriale è stata elevata;
- ai servizi di consulenza legale, fiscale, giuslavoristica, notarili e di medicina del lavoro;
- alle attività di ricerca scientifica di numerosi Dipartimenti universitari negli Atenei di Bari (Università e Politecnico), Lecce e Foggia, e di altri centri di ricerca come il CNR, il Cetma di Brindisi e il Centro Laser;
- alle attività di formazione di Istituti tecnici secondari e di ITS-Istituti tecnico-superiori e di strutture come ad esempio Spegea, Ifoa e Tec, la nuova scuola di formazione della Bosch;
- al commercio di beni e di particolari servizi richiesti anche dalle industrie, come ad esempio quelli di ristorazione aziendale e di pulizie industriali.

E' necessario inoltre ricordare il gettito contributivo assicurato dall'industria all'Inps e all'Inail, quello fiscale allo Stato per Iva e Ires, ai Comuni per la Tari, alla Regione per l'Irap e alle Camere di Commercio anche per il deposito dei bilanci al Registro delle imprese. Inoltre l'industria è forte consumatrice di energia elettrica.

Si può pertanto attendibilmente affermare che l'incidenza del Pil di origine industriale diretta è alimentato dalla domanda dell'industria sul totale di quello dell'area considerata si attesta - ed è una stima assolutamente prudenziale - **sul 30% del totale**.

***2. - Ancora sul ruolo delle esportazioni dalla provincia: una crescita apprezzabile sul lungo periodo ed un primato che si conferma.***

Sul fronte delle esportazioni - su cui a causa della contrazione della domanda sul mercato interno hanno puntato alcune fasce di Pmi locali produttrici di beni di largo consumo e strumentali, insieme alle maggiori industrie multinazionali strutturalmente *export-oriented* insediate nei territori - si sono registrati nel 2011 incrementi di vendite rispetto al 2010, come si evince dalla tabella 1, pari al 16,2%, che hanno consentito all'export delle due province di restare di gran lunga il primo della regione in valore, avendone totalizzato oltre il 43%.

Spiccano fra i prodotti industriali esportati - come emerge dalla tabella - quelli agricoli e agroalimentari, farmaceutici, dell'automotive, i macchinari per l'oil&gas, i mobili, i capi di abbigliamento insieme alle calzature di sicurezza.

Tab. 3 - Interscambio commerciale della provincia di Bari con tutti gli altri Paesi per Divisioni Ateco 2007 anni 2010-2011.

DIVISIONI	IMP2010	IMP2011	EXP2010	EXP2011
AA01 - Prodotti agricoli, animali e della caccia	471.284.494	610.518.793	474.529.786	501.222.976
AA02 - Prodotti della silvicoltura	4.682.368	4.878.728	233.867	716.919
AA03 - Prodotti della pesca e dell'acquacoltura	14.393.204	12.121.852	2.844.000	2.213.221
BB05 - Carbone (esclusa torba)	0	0	0	0
BB06 - Petrolio greggio e gas naturale	24	3	0	0
BB07 - Minerali metaliferi	0	5.306	0	0
BB08 - Altri minerali da cave e miniere	12.223.952	8.943.406	1.401.253	4.998.275
CA10 - Prodotti alimentari	423.473.407	533.942.335	192.795.760	215.258.380
CA11 - Bevande	2.259.110	2.644.028	31.339.701	33.735.675
CA12 - Tabacco	7.707.788	13.785.436	66.401	9.176
CB13 - Prodotti tessili	74.407.765	66.829.098	13.082.180	14.130.125
CB14 - Articoli di abbigliamento (anche in pelle e in pelliccia)	98.774.650	99.437.437	62.737.715	63.360.230
CB15 - Articoli in pelle (escluso abbigliamento) e simili	104.662.848	108.415.582	116.691.097	106.485.555
CC16 - Legno e prodotti in legno e sughero (esclusi i mobili); articoli in paglia e materiali da intreccio	29.530.325	30.292.203	1.396.864	2.794.489
CC17 - Carta e prodotti di carta	30.393.711	33.865.103	6.179.083	6.564.019
CC18 - Prodotti della stampa e della riproduzione di supporti registrati	11.035	89.173	1.433	1.418
CD19 - Coke e prodotti derivanti dalla raffinazione del petrolio	4.574.981	5.409.065	7.680.260	7.970.059
CE20 - Prodotti chimici	150.968.410	251.395.267	40.636.958	49.522.334
CF21 - Prodotti farmaceutici di base e preparati farmaceutici	738.086.422	1.094.494.417	854.561.080	1.120.267.340
CG22 - Articoli in gomma e materie plastiche	53.467.404	59.624.825	73.417.578	185.597.001
CG23 - Altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	17.044.261	17.292.089	14.030.136	12.243.990
CH24 - Prodotti della metallurgia	43.638.075	46.024.108	20.571.211	20.973.291
CH25 - Prodotti in metallo, esclusi macchinari e attrezzature	54.776.347	56.465.689	59.491.399	38.368.280
CI26 - Computer e prodotti di elettronica e ottica; apparecchi elettromedicali, apparecchi di misurazione e orologi	347.723.774	210.068.249	76.940.000	25.844.189
CJ27 - Apparecchiature elettriche e apparecchiature per uso domestico non elettriche	47.573.624	55.317.019	47.179.956	59.634.046
CK28 - Macchinari e apparecchiature nca	202.192.660	224.570.784	348.009.865	362.337.339
CL29 - Autoveicoli, rimorchi e semirimorchi	70.680.738	105.205.129	185.997.450	314.089.133
CL30 - Altri mezzi di trasporto	41.919.349	4.194.897	7.518.281	9.823.153
CM31 - Mobili	76.877.334	74.971.044	400.284.125	371.480.769
CM32 - Prodotti delle altre industrie manifatturiere	28.381.379	30.270.597	7.046.278	10.260.891
EE38 - Prodotti delle attività di raccolta, trattamento e smaltimento dei rifiuti; prodotti dell'attività di recupero dei materiali	6.469.476	6.606.408	2.566.660	1.523.952
JA58 - Prodotti delle attività editoriali	1.640.734	895.692	338.841	517.369
JA59 - Prodotti delle attività di produzione cinematografica, video e programmi televisivi; registrazioni musicali e sonore	536.745	501.526	0	5.053
MC74 - Prodotti delle altre attività professionali, scientifiche e tecniche	500	110	0	0
RR90 - Prodotti delle attività creative, artistiche e d'intrattenimento	326.191	108.019	5.987	52.107
RR91 - Prodotti delle attività di biblioteche, archivi, musei e di altre attività culturali	113.212	96.548	0	0
W89 - Merci dichiarate come provviste di bordo, merci nazionali di ritorno e respinte, merci varie	267.335	138.499	1.413.206	3.703.494
<b>TOTALE</b>	<b>3.161.063.632</b>	<b>3.769.418.464</b>	<b>3.050.988.411</b>	<b>3.545.704.248</b>

Fonte:Istat

Nel triennio successivo 2012, 2013 e 2014 come emerge dalla tabella 4 le esportazioni sono aumentate nei primi due anni, confermando il primato regionale alla provincia di Bari, mentre hanno registrato una flessione lo scorso anno. Le voci merceologiche più significative, sia pure con oscillazioni nei valori, si sono sostanzialmente confermate e in qualche caso hanno consentito nel 2014 alla provincia di Bari di occupare a livello nazionale posizioni di assoluto rilievo – cfr. tab.4 in comparti come quelli dei *prodotti agricoli, della silvicoltura e della pesca* - in cui quella di Bari è risultata seconda alle spalle di Bolzano - e in quello dei *prodotti farmaceutici* ove – come ricordato in precedenza - Bari ha occupato la quinta posizione.

Tab.4 - Interscambio commerciale in valore PV Bari per Divisioni 'Ateco 2007' – Anno 2014

<b>Interscambio commerciale in valore PV Bari -[MONDO] per Divisioni 'Ateco 2007'- Anno 2014</b>						
(Valori in Euro)						
<b>Divisioni</b>	<b>IMP2012</b>	<b>IMP2013</b>	<b>IMP2014</b>	<b>EXP2012</b>	<b>EXP2013</b>	<b>EXP2014</b>
AA01-Prodotti agricoli, animali e della caccia	517.140.922	493.669.261	760.664.228	469.240.427	513.132.259	491.110.970
AA02-Prodotti della silvicoltura	3.807.945	3.534.423	3.471.350	702.997	785.395	961.162
AA03-Prodotti della pesca e acquacoltura	10.135.711	9.710.444	8.841.578	1.960.287	2.877.061	2.512.009
BB05-Carbone (esclusa torba)	484	5.542	5.453	0	0	0
BB07-Minerali metalliferi	196.988	7.132	3.620	3.750	0	2.688
BB08-Altri minerali da cave e miniere	7.146.833	4.243.511	6.104.239	1.044.054	1.958.221	843.715
CA10-Prodotti alimentari	553.077.876	596.988.238	660.577.425	257.078.466	289.424.695	319.173.707
CA11-Bevande	2.566.547	2.703.973	3.669.538	37.818.937	32.522.599	39.925.514
CA12-Tabacco	10.237.598	603	3.953	24.647	2.249	754
CB13-Prodotti tessili	50.317.201	54.361.823	56.644.763	12.970.688	14.612.160	15.250.329
CB14-Articoli abbigliamento (anche in pelle e in pelliccia)	77.819.386	76.520.517	89.985.533	62.110.189	63.596.757	68.114.666
CB15-Articoli in pelle (escluso abbigliamento) e simili	107.116.511	108.199.929	118.830.078	118.556.276	87.005.386	94.408.881
CC16-Legno e prodotti in legno e sughero (esclusi i mobili); articoli in paglia e materiali da intreccio	27.159.792	25.003.180	28.996.414	2.449.601	3.515.046	2.171.001
CC17-Carta e prodotti di carta	26.982.879	28.805.885	26.501.835	6.599.785	8.750.085	8.645.598

CC18-Prodotti della stampa e riproduzione di supporti registrati	90.607	87.083	86.244	2.708	5.439	0
CD19-Coke e prodotti derivanti dalla raffinazione del petrolio	10.695.446	13.604.704	7.962.768	17.350.391	8.617.059	10.432.088
CE20-Prodotti chimici	199.666.294	152.370.290	126.500.572	38.196.681	51.499.715	91.084.947
CF21-Prodotti farmaceutici di base e preparati farmaceutici	1.179.663.018	1.212.845.528	1.110.131.688	1.218.725.497	1.380.671.781	1.180.904.718
CG22-Articoli in gomma e materie plastiche	68.595.501	75.253.945	52.884.520	210.182.499	174.322.635	119.517.568
CG23-Altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	15.287.149	15.343.304	14.812.083	11.737.185	15.396.148	14.116.812
CH24-Prodotti della metallurgia	24.969.004	21.418.408	24.421.941	23.994.474	21.679.925	17.173.159
CH25-Prodotti in metallo, esclusi macchinari e attrezzature	54.427.741	48.800.644	53.441.549	36.337.684	59.900.844	47.956.169
CI26-Computer e prodotti di elettronica e ottica; apparecchi elettromedicali, apparecchi di misurazione e orologi	80.173.096	61.938.675	82.645.758	26.370.486	26.302.012	27.472.487
CJ27-Apparecchiature elettriche e apparecchiature per uso domestico non elettriche	81.752.097	55.885.629	53.655.119	50.363.912	51.731.187	51.136.735
CK28-Macchinari e apparecchiature nca	219.871.902	221.420.588	243.905.402	384.982.289	432.592.142	495.086.730
CL29-Autoveicoli, rimorchi e semirimorchi	107.961.739	245.988.070	226.651.861	379.551.196	544.198.684	482.678.314
CL30-Altri mezzi di trasporto	3.790.070	4.682.982	71.636.243	16.173.209	5.247.115	5.615.808
CM31-Mobili	67.962.449	65.418.030	67.703.239	334.830.184	332.561.059	343.084.873
CM32-Prodotti delle altre industrie manifatturiere	33.368.253	35.288.266	41.253.841	10.781.656	8.632.296	6.069.194

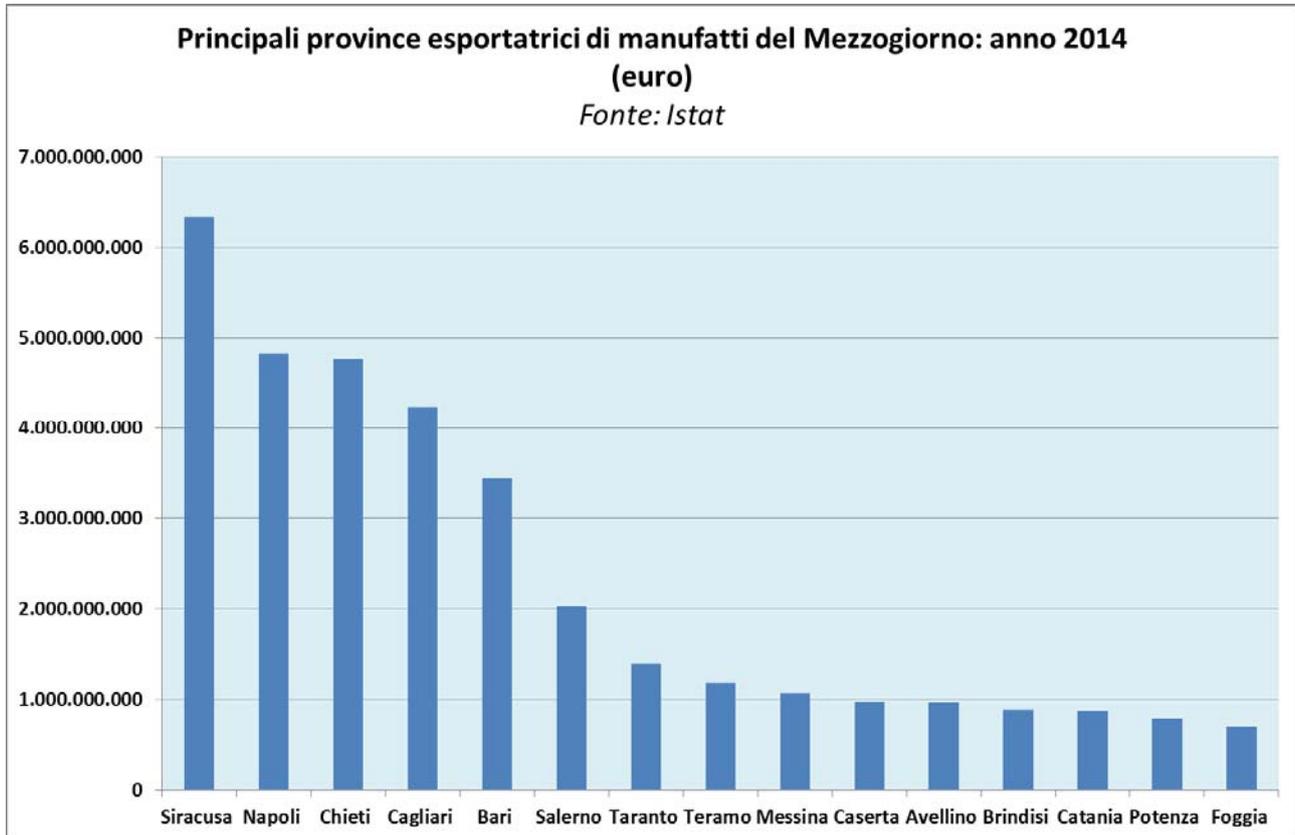
EE38-Prodotti delle attività di raccolta, trattamento e smaltimento dei rifiuti; prodotti dell'attività di recupero dei materiali	1.317.071	1.417.514	957.054	1.314.132	590.634	788.826
JA58-Prodotti delle attività editoriali	1.207.811	1.309.536	881.768	386.131	552.180	696.431
JA59-Prodotti delle attività di produzione cinematografica, video e programmi televisivi; registrazioni musicali e sonore	217.233	209.858	291.299	0	2.038	6
MC74-Prodotti delle altre attività professionali, scientifiche e tecniche	0	6	3	0	0	0
RR90-Prodotti delle attività creative, artistiche e d'intrattenimento	112.691	68.324	28.317	151.035	978.690	28.416
RR91-Prodotti delle attività di biblioteche, archivi, musei e di altre attività culturali	263.940	87.417	9.267	0	0	0
VV89-Merci dichiarate come provviste di bordo, merci nazionali di ritorno e respinte, merci varie	225.033	406.295	1.049.781	3.557.464	3.449.022	3.236.208
<b>Totale</b>	<b>3.545.324.818</b>	<b>3.637.599.557</b>	<b>3.945.210.324</b>	<b>3.735.548.917</b>	<b>4.137.112.518</b>	<b>3.940.200.483</b>

Fonte: Istat

Tab.5 – Export Anno 2014 (in mln euro) - Elaborazione Fondazione Edison su dati Istat

PRODOTTI DELL'AGRICOLTURA, DELLA SILVICOLTURA E DELLA PESCA	
Bolzano	593
<b>Bari</b>	<b>495</b>
Verona	442
Cuneo	347
Forlì-Cesena	264
Pistoia	213
Ferrara	202

Complessivamente - come emerge dal grafico successivo nel 2014 la provincia di Bari, pur registrando una flessione del suo export totale - si è collocata in quinta posizione fra le province meridionali dopo **Siracusa, Napoli, Chieti e Cagliari**. Ove però l'export di Siracusa e Cagliari fosse depurato dalle esportazioni di prodotti raffinati - che ne costituiscono la voce di gran lunga più significativa - Bari si sarebbe collocata al 3° posto dopo **Napoli e Chieti**.



Anche le importazioni hanno conservato valori elevati e crescenti nel triennio anche se inferiori in valore all'export nel 2012 e nel 2013, ma superiori nel 2014, a conferma che la provincia di Bari, per le esigenze di trasformazione di parte del suo apparato industriale, è aperta anche a flussi molto elevati di importazioni.

Per il 2013 si è calcolato che il totale dell'import-export della Provincia di Bari ha inciso per il 35,1% sul *complesso del valore aggiunto* dell'area, a fronte di un 29,2% della Puglia, del 31,5% del Sud e delle isole, e del 55% dell'Italia: un dato che evidenzia quanto margine vi sia ancora per un aumento significativo dei flussi di export del sistema economico della provincia.

In realtà le aziende *abitualmente* esportatrici delle due province sono molte di meno di quelle che potrebbero affacciarsi sui mercati esteri, o almeno su alcuni di essi più dinamici rispetto ad altri; e tale constatazione rimanda ancora una volta alle complesse problematiche - finanziarie, linguistiche, doganali, manageriali, organizzative, etc. - da affrontarsi per chi voglia avviare o consolidare una sistematica penetrazione sui mercati internazionali.

Problematiche che, peraltro, non sarebbero insormontabili ove si affrontassero in logiche consortili, con aggregazioni (quando possibili) anche fra Pmi e grandi imprese, o con contratti di rete e con l'assistenza di strutture dedicate - come l'Aicai della Camera di Commercio, impegnata da anni in una meritoria azione di supporto alle piccole e medie aziende esportatrici - della Regione con il suo servizio Sprint, del nuovo Ice, o di trading company con le cui attività di promozione l'imprenditoria locale dovrebbe familiarizzare sempre di più, naturalmente in un quadro di esplicite convenienze.

La grande frontiera dei mercati esteri, insomma, continuerà ad essere una opportunità per le Pmi locali, delle quali non sono ancora moltissime quelle che possono vantare da tempo prodotti, capacità realizzative e organizzazioni interne idonee per misurarsi con la domanda estera, non solo con quella veicolata da buyers che giungono in Italia - le cui visite sono certamente utili, necessarie e da moltiplicarsi in ogni caso - ma anche con quella intercettabile con sistematiche missioni commerciali all'estero, o addirittura insediando impianti di produzione su alcuni mercati internazionali ritenuti più promettenti.

La storia economica di lungo periodo delle due aree provinciali, comunque, induce ad un cauto ottimismo, in quanto anche in passato, sia pure con alterne vicende, i produttori locali, agricoli e manifatturieri, hanno saputo confrontarsi con i mercati esteri, portandovi rilevanti quantità di loro beni talvolta anche con vettori di proprietà, come nel caso della compagnia di navigazione Puglia costituita nella seconda metà dell'800: è stato infatti un tratto distintivo del dna di quell'imprenditoria affrontare alcuni mercati esteri con discreto successo. E probabilmente continuerà ad esserlo, nello scenario terribile ma affascinante della globalizzazione.

In tale scenario, **un'armatura portuale sempre più qualificata e polivalente** come quella che l'Autorità del Levante si accinge a consolidare, puntando a specializzare funzionalmente gli scali già amministrati o in procinto di esserlo, è **oltremodo necessaria per quelle sezioni dell'apparato di produzione** delle due province contermini che vogliono incrementare la loro crescita aumentando esportazioni e se necessario importazioni, e guardando soprattutto ai mercati mediorientali e del Far East.

### **3. - Il distretto produttivo dell'area di Fasano in provincia di Brindisi ma storicamente gravitante sulla confinante area di Monopoli.**

Anche il distretto produttivo del Fasanese potrebbe guardare sempre di più al porto di Monopoli almeno per le movimentazioni già esistenti o possibili di alcune merci prodotte nell'area, o ad essa necessarie per i suoi cicli di lavorazione.

Il territorio - con spiccata vocazione agricola, imperniata su olivicoltura e orticoltura, e con un *appeal* turistico ormai consolidato con ricettività costiera, termale e nelle numerose contrade dell'entroterra - ospita un nucleo apprezzabile di Pmi operanti nel settore agroalimentare come **Bluver** (surgelati di prodotti ittici e ortaggi), **Renna** (lavorazione ortaggi), **Oleificio Abbracciavento**, **Progresso Agricola Fasano** (lavorazione ortaggi), **Comalbest** (lavorazione carni): aziende in qualche caso già proiettate anche su mercati esteri, cui si unisce la **Nicola Pantaleo S.p.A.** un grande oleificio affermato ormai in Italia e su alcune vaste aree di consumo internazionali.

Altre presenze industriali sono costituite dallo storico saponificio **L'Abbate**, dall'**Imarfa** (lavorazione marmi), dalla **Minermix**, produttrice di calci e da altre aziende minori operanti nella meccanica per l'edilizia, dalla **Eurograf** (serigrafie). Presenti anche numerose imprese edili.

La città di Fasano è la **seconda** della provincia per numero di abitanti dopo il capoluogo, ancora la **seconda** nel Brindisino per numero di imprese attive iscritte alla Camera di Commercio e la **prima** invece per quelle classificate come artigiane.

Una crescita sostenuta dell'economia locale, soprattutto per quel concerne l'import-export di alcuni beni, semilavorati e materie prime, potrebbe trovare nello scalo della confinante Monopoli - ben più vicino di quello di Brindisi - un punto di sbarco e di imbarco di valenza strategica.

## PARTE SECONDA

### ***1. - L'industria nella BAT: un apparato diffuso di Pmi in comparti del manifatturiero labour intensive.***

Il tessuto manifatturiero nei dieci Comuni della provincia BAT - Barletta, Andria, Trani, Bisceglie, Minervino, Spinazzola, Canosa, Trinitapoli, San Ferdinando e Margherita di Savoia - è imperniato su piccole e medie aziende di settori *labour intensive*, anche se non manca qualche grande industria ad elevata intensità di capitale come la **Cementeria** di Barletta del Gruppo multinazionale **Buzzi Unicem**.

Uno dei comparti più diffusi nella stessa Barletta è quello delle *calzature* che nell'ultimo ventennio ha portato anche - nel corso di una durissima ristrutturazione selettiva di aziende e dei loro occupati - ad una profonda innovazione di prodotto con il passaggio dalla produzione di scarpe in pelle/gomma per jogging a quella di *safety shoes* (calzature per la sicurezza sui luoghi di lavoro).

Nel settore calzaturiero si è riaffermato il calzaturificio **Cofra** che è divenuto azienda leader a livello nazionale nella produzione di *safety shoes*, nella quale l'azienda dei Fratelli Cortellino è entrata, dopo aver preso atto che la calzatura prodotta sino ad alcuni anni orsono, ovvero quella per il tempo libero e lo jogging, era ormai superata dalla concorrenza di quelle provenienti da Paesi a più basso costo del lavoro, soprattutto del Far East.

La **Cofra** negli anni '80 e primi anni '90 era stata un'industria leader in quel segmento di mercato ed aveva un proprio marchio *The best walker* con il quale si era imposta a livello anche internazionale. Ma con grande intuito imprenditoriale, i titolari prevedero quanto sarebbe accaduto di lì a qualche anno a causa delle importazioni di prodotti concorrenti low cost da Paesi del Far East e diversificarono pionieristicamente nel segmento delle calzature per la sicurezza.

La **Cofra** ha chiuso il bilancio 2013 - l'ultimo noto e pubblicato sul volume *Le Principali Società italiane* a cura di Mediobanca - con un fatturato di 83,8 milioni di euro, cresciuto rispetto ai 76,7 del 2012. Un'azienda dunque cresciuta nonostante la crisi che ha colpito duramente l'intera industria della provincia e più in generale il Mezzogiorno e il Paese.

Altra azienda operante nello stesso settore è la **Base protection** il cui fatturato è tuttavia inferiore a quello della **Cofra**.

Decine di Pmi nel settore *delle maglierie, pigiamerie, biancheria intima, camiceria* sono diffuse fra Bisceglie, Trani - ove operano ancora alcune piccole aziende calzaturiere produttrici di calzature in pelle da donna - Barletta e Andria. Alcuni marchi come *Monella vagabonda* e *Miss ribellina* di imprese barlettane si sono affermati anche a livello nazionale. Nella sola Barletta si contano tuttora circa 40 piccoli maglifici.

Nel settore della biancheria intima spicca la **Igam** a Canosa di Puglia con prodotti di qualità elevata e con forte propensione esportativa.

Piccole e medie industrie meccaniche sono presenti a Barletta (**Messina**, quadri elettrici) e **Officine meccaniche Stella** (carpenterie, capannoni, etc.) mentre a Minervino Murge opera la **OMP**, (lavorazioni di meccanica fine), e a Spinazzola la **OMM** (automazione) che esporta i suoi prodotti in diversi Paesi.

Nella produzione di concimi sempre a Barletta è in esercizio un sito della multinazionale francese **Timac**.

Oltremodo diffuso è il settore agroalimentare in tutta la provincia BAT: aziende vinicole, oleifici, caseifici, confetterie, pastifici. I marchi più conosciuti a livello meridionale e nazionale sono **Rivera, Tormaresca, Spagnoletti Zeuli, Dolmen, Ciemme Alimentari, Oroverde, Sanguedolce, Mucci, Maffei**. In alcuni casi sono aziende ormai rinomate che esportano, ma capaci anche di presidiare saldamente il mercato locale e regionale che - è opportuno sottolinearlo - è fra i più vivaci del Paese.

Presente anche il comparto mobiliario con la **Gusmai** a Trani, in attività da oltre 100 anni e imprese minori con produzione di arredi domestici.

Nel comparto farmaceutico si segnala la **Farmalabor** a Canosa che produce *prodotti galenici*, mentre il settore della lavorazione di materiali lapidei è ancora diffuso a Trani ove operano tuttora un discreto numero di segherie con buone propensioni esportative.

Parchi eolici sono in esercizio a Minervino Murge e Spinazzola, mentre a Margherita di Savoia è attiva **la più grande salina d'Europa**.

A Trinitapoli e San Ferdinando di Puglia infine sono in esercizio *piccole industrie conserviere* che lavorano quasi tutte carciofini sott'olio, fra le quali spicca il **Conservificio Dauno**.

Gli addetti al settore industriale - includendo in esso anche il comparto delle costruzioni, quello estrattivo e l'energetico - ammontano nei Comuni della BAT a circa 10mila unità. Molto diffuso è anche l'artigianato di produzione e di servizi.

L'export della BAT è cresciuto fra il 2010-2013 del 33,6%, a fronte del 14,9% a livello regionale e del 15,5% a livello nazionale. Nel 2013 l'export totale della BAT è ammontato a 452 milioni, mentre a fine 2014 ha superato i 472 milioni. Il 68% dell'export della BAT lo scorso anno è stato costituito da prodotti *del tessile-abbigliamento-calzaturiero* che costituiscono una specializzazione significativa dell'apparato di produzione manifatturiera dell'area.

Tab.6 – Interscambio commerciale in valore PV Bat per Divisioni 'Ateco 2007' – Anno 2014

<b>Interscambio commerciale in valore PV BAT -[MONDO] per Divisioni 'Ateco 2007' - Anno 2014</b>						
(Valori in Euro)						
<b>Divisioni</b>	<b>IMP2012</b>	<b>IMP2013</b>	<b>IMP2014</b>	<b>EXP2012</b>	<b>EXP2013</b>	<b>EXP2014</b>
AA01-Prodotti agricoli, animali e della caccia	12.171.065	11.466.193	10.587.955	47.505.199	48.477.086	36.936.401
AA02-Prodotti della silvicoltura	711.258	740.832	420.128	54.596	28.742	6.742
AA03-Prodotti della pesca e dell'acquacoltura	4.025.860	2.977.788	4.903.274	587.011	552.443	565.172
BB05-Carbone (esclusa torba)	16.736	13.383	29.921	0	0	0
BB07-Minerali metalliferi	88.984	24.640	30.600	0	0	1.637
BB08-Altri minerali da cave e miniere	5.095.491	3.723.386	2.763.842	10.486.954	11.376.062	11.012.624
CA10-Prodotti alimentari	51.163.481	48.546.039	60.697.133	26.835.294	31.251.759	33.578.048
CA11-Bevande	2.951.501	3.519.633	22.593	4.224.996	3.674.699	3.168.181
CB13-Prodotti tessili	69.914.152	73.947.259	82.449.622	16.280.755	20.117.699	20.089.052
CB14-Articoli di abbigliamento (anche in pelle e in pelliccia)	65.679.391	74.831.863	87.665.963	54.636.711	64.911.815	69.919.190
CB15-Articoli in pelle (escluso abbigliamento) e simili	102.033.486	100.882.716	116.584.333	199.671.921	209.877.236	233.287.206
CC16-Legno e prodotti in legno e sughero (esclusi i mobili); articoli in paglia e materiali da intreccio	2.401.816	2.090.757	1.979.337	1.097.807	1.172.926	816.980
CC17-Carta e prodotti di carta	2.972.227	3.933.007	4.329.670	1.410.659	1.811.989	2.119.249
CC18-Prodotti della stampa e della riproduzione di supporti registrati	28.133	14.563	50.157	0	0	36.200
CD19-Coke e prodotti derivanti dalla raffinazione del petrolio	1.822.926	1.583.797	1.652.036	216	0	3.755
CE20-Prodotti chimici	33.528.630	37.898.895	43.433.138	8.128.768	10.005.440	11.456.217
CF21-Prodotti farmaceutici di base e preparati farmaceutici	1.264.594	1.853.833	2.314.863	7.255.956	4.625.920	5.382.715
CG22-Articoli in gomma e materie plastiche	6.079.607	7.458.200	13.976.452	5.966.766	6.897.367	8.061.014
CG23-Altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	1.541.266	1.807.897	2.179.070	7.823.426	12.446.507	6.522.412
CH24-Prodotti della metallurgia	837.810	1.023.731	666.128	321.476	306.642	760.535
CH25-Prodotti in metallo, esclusi macchinari e attrezzature	3.186.836	2.921.585	2.731.059	5.775.626	5.339.322	6.097.383
CI26-Computer e prodotti di elettronica e ottica; apparecchi elettromedicali, apparecchi di misurazione e orologi	4.659.086	3.312.809	4.411.217	3.026.808	3.976.187	3.841.064
CJ27-Apparecchiature elettriche e apparecchiature per uso domestico non elettriche	2.586.131	2.611.598	3.301.926	2.252.459	2.613.546	4.144.190
CK28-Macchinari e apparecchiature nca	2.355.100	13.149.008	3.336.308	11.122.891	10.621.721	12.589.518

CL29-Autoveicoli, rimorchi e semirimorchi	935.571	1.803.661	3.154.897	1.401.402	1.428.560	1.151.535
CL30-Altri mezzi di trasporto	140.454	289.799	179.201	13.639	18.260	20.000
CM31-Mobili	1.326.562	1.659.971	2.988.009	697.355	848.553	621.139
CM32-Prodotti delle altre industrie manifatturiere	1.310.905	1.653.505	1.844.918	193.428	220.774	399.409
EE38-Prodotti attività raccolta, trattamento e smaltimento dei rifiuti; prodotti attività recupero materiali	7.670	8.369	37.157	23.037	24.155	15.127
JA58-Prodotti delle attività editoriali	53.545	126.142	125.383	11.568	13.092	32.208
JA59-Prodotti delle attività di produzione cinematografica, video e programmi televisivi; registrazioni musicali e sonore	1.032	1.249	716	0	0	0
RR90-Prodotti delle attività creative, artistiche e d'intrattenimento	869	2.125	3.903	0	0	1.175
VV89-Merci dichiarate come provviste di bordo, merci nazionali di ritorno e respinte, merci varie	315.251	46.640	25.758	7.944	16.767	31.312
<b>Totale</b>	<b>381.207.426</b>	<b>405.924.873</b>	<b>458.876.667</b>	<b>416.814.668</b>	<b>452.655.269</b>	<b>472.667.390</b>

Fonte: Istat

***Una valutazione di sintesi dell'apparato industriale della provincia BAT. Lo scalo portuale di Barletta al servizio di una vasto bacino produttivo, ulteriormente allargabile all'area del Melfese.***

L'apparato della provincia Bat, pur con talune debolezze patrimoniali, economico-finanziarie e gestionali di suoi specifici comparti e di singole imprese - e nonostante persistenti limiti manageriali di molti imprenditori e di loro collaboratori - è venuto tuttavia consolidando sul lungo periodo una sua forza competitiva che resta una risorsa rilevante per la Puglia, il Mezzogiorno e l'intero Paese.

Tale apparato di produzione industriale potrebbe rafforzare ulteriormente le sue proiezioni esportative non solo verso le aree forti dell'Unione Europea, ma anche in direzione dei Paesi balcanici, del Medio Oriente, dell'Asia minore e del Nord Africa.

In tale prospettiva lo scalo portuale di Barletta - reso sempre più funzionale alle esigenze di un apparato di trasformazione industriale territorialmente abbastanza diffuso, settorialmente diversificato e in buona misura export-oriented - si presenta come una risorsa strategica che a vario titolo potrebbe offrire servizi anche al grande polo industriale di Melfi, **lungo l'asse viario della strada statale 93-Barletta- Canosa-Lavello-Melfi.**

E' una prospettiva quest'ultima, bisognosa di accurate verifiche di fattibilità - dialogando soprattutto con i potenziali beneficiari dei servizi logistici proponibili - e, ove fosse ritenuta praticabile, di tutti gli opportuni adeguamenti funzionali dello scalo barlettano. Ma si ritiene opportuno suggerirla alla luce del dato geografico della vicinanza in linea d'aria del grande polo industriale melfese allo scalo di Barletta e della sua maggiore lontananza dai porti di Napoli, Salerno e Civitavecchia.

## PARTE TERZA

*L'Autorità portuale del Levante e l'allargamento del suo raggio d'azione allo scalo di Manfredonia in Capitanata, inseribile in una rete integrata.*

**1. - La Provincia di Foggia, grande area cerniera fra Molise, Campania Irpina e Basilicata nord-orientale. Nella Food Valley del Sud multinazionali e industrie locali dell'agroalimentare. Presenti anche big player di meccanica ed energia.**

Nell'area di Foggia e più in generale in Capitanata, pur non essendo mancate nell'ultimo settennio diverse criticità settoriali e aziendali, l'apparato di produzione industriale ha conosciuto non solo nuovi insediamenti di rilievo, ma anche il rilancio di siti preesistenti.

Fra i nuovi impianti si segnala quello del *più grande conservificio di pomodoro d'Europa*, con quasi 1.000 stagionali, inaugurato nel 2009 dalla salernitana AR e poi rilevato dall'inglese **Princes**, controllata a sua volta dalla multinazionale nipponica **Mitsubishi**.

Fra le fabbriche preesistenti invece - il cui insediamento risale agli anni '70 - un forte rilancio hanno conosciuto i grandi stabilimenti meccanici della **FPT-Gruppo FCA** con 1.700 addetti - che produce motori diesel veloci - e della **Alenia Aermacchi** con poco più di 900 occupati, centro di eccellenza del Gruppo per lavorazioni in fibre di carbonio, ove si costruiscono fra l'altro i piani di coda orizzontali del 787 Dreamliner della Boeing, due sezioni della cui fusoliera vengono prodotte anch'esse in fibra di carbonio nell'altro grande impianto della stessa società a Grottaglie (Ta).

Alla conservazione del pomodoro - che utilizza barattoli fabbricati nello stesso sito - la Princes, leader nel Regno Unito nel comparto, aggiungerà quella dei legumi con nuova occupazione. A tale stabilimento si affianca il conservificio dei produttori locali della **Futuragri**, di dimensioni però più contenute.

Ma l'apparato industriale del capoluogo - localizzato in misura prevalente nell'agglomerato dell'Incoronata che costituisce il perno territoriale del Consorzio Asi - vanta anche altre presenze di rilievo come il grande pastificio della **Barilla**, l'impianto della **De Langlade & Grancelli** per la trasformazione del tonno, la fabbrica di quadri elettrici della ravennate **Tozzi** e la **Friul Sedie Sud**.

All'esterno dell'agglomerato del Consorzio Asi, e all'interno della città, operano da decenni l'**Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato** con 300 unità, rilanciato negli ultimi anni, le imponenti **Officine riparazioni** delle Ferrovie dello Stato, anch'esse con 300 addetti e potenziate di recente, e lo storico pastificio con annesso molino del gruppo locale **Tamma**. Sempre su Foggia produce il moderno biscottificio industriale della **D'Onofrio** (marchio Doemi). Presenti in provincia anche allevamenti di 'pollo campese' della **Amadori** con una struttura di macellazione.

Ma anche altri centri della Capitanata - che storicamente è una delle aree agricole più ricche d'Italia, almeno per produzioni di base come grano duro, uva da vino, latte e ortaggi - ospitano impianti di trasformazione che li valorizzano.

A Cerignola nel Basso Tavoliere, fra le zone più fertili della Puglia - interessata negli scorsi decenni da vasti interventi irrigui - spiccano le industrie conserviere di medie dimensioni **Iposea, Masiello, Fattoria Valentino, Iaculli, Oliva Coop Bella** che trattano olive da tavola, ortaggi e legumi e la **Deis-De Sortis Industrie semoliere**. Le maggiori di tali industrie esportano su diversi mercati esteri e qualcuna lavora anche per altri marchi.

A Manfredonia l'azienda lattiero-casearia **Silac** lavora latte prodotto da una zootecnia cresciuta nel territorio nell'ultimo ventennio. Ad Ascoli Satriano negli ultimi anni si è affermata la **Fiordelisi**, azienda leader nella produzione di pomodori e altri vegetali essiccati.

Affermata ormai da tempo anche la **Cordisco** di San Paolo Civitate con prodotti lattiero-caseari e oleari.

Sono ormai rinomate le industrie enologiche locali - in grado di collocare mediamente sul mercato nazionale e su alcuni mercati esteri poco più di 14 milioni di bottiglie all'anno - fra le quali si segnalano:

- **Antica Enotria** a Cerignola, (100mila bottiglie annuali);
- **Torre Quarto** a Cerignola, (500mila bottiglie annuali);
- **Alberto Longo** a Lucera, (250mila bottiglie annuali);
- **Cantine Svevo** a Lucera, (1 milione di bottiglie annuali);
- **Franco Ladogana** a Orta Nova, (500mila bottiglie annuali);
- **Cantine Teanum** a San Paolo Civitate, (500mila bottiglie annuali);
- **Cantina Ariano** a San Severo (50mila bottiglie annuali);
- **Cantine Terre Federiciane** a San Severo, (65mila bottiglie annuali);
- **D'Alfonso del Sordo**, a San Severo, (350mila bottiglie annuali);
- **d'Araprì** a San Severo, (70mila bottiglie annuali);
- **L'Antica Cantina, Cantina Sociale Cooperativa** a San Severo (3 milioni di bottiglie annuali);
- **Tenuta Coppadoro**, a San Severo, (600mila bottiglie annuali);
- **Cantina Apulia**, a Stornara, (1 milione e 100mila bottiglie annuali);
- **Primis** a Stornarella, (150mila bottiglie annuali);
- **Società cooperativa agricola Fortore**, a Torremaggiore, (6 milioni di bottiglie annuali);
- **Casaltrinità** a Trinitapoli, (100mila bottiglie annuali).

## **2. - Pmi nella meccanica, legno-mobilia, settore estrattivo e nei materiali per l'edilizia.**

Piccole e in qualche caso medie industrie meccaniche sono presenti ad Apricena (**F.A. Serbatoi**) e a Lucera (**Trafilcoop** per la lavorazione della vergella).

Nel comparto del legno-mobilia a San Severo sono in produzione la **Dielle** (cucine componibili) e la **Mobildevi**, mentre nel settore dei materiali per l'edilizia a Lucera - ove sono ancora attive alcune cave di argilla - è in esercizio il **Laterificio Meridionale**.

Altra zona di rilievo dell'industria provinciale è il comprensorio estrattivo di Apricena-Poggio Imperiale ai piedi del Gargano, uno dei più vasti d'Italia, con materiali litici destinati in prevalenza all'esportazione. Apprezzabile in proposito è l'attività del **Consorzio Pietra di Apricena**.

A Manfredonia-Monte S. Angelo - ove, dismessa l'Enichem, venne promosso dal 1° Governo Prodi il 'contratto d'area' che contribuì a reindustrializzarle - nel corso degli anni molte fabbriche hanno chiuso travolte dalla crisi, mentre resiste il grande impianto della **Manfredonia Vetro della Sangalli** nella quale è entrato capitale russo della GlassWall e che sarà rilanciato al termine della procedura di concordato preventivo cui l'azienda è stata ammessa.

## **3. - Il comparto dell'energia: generazione da combustibili fossili e da fonti rinnovabili.**

Nel comparto delle rinnovabili la Capitanata vanta un primato nazionale, essendo la provincia con la più elevata concentrazione d'Italia di impianti eolici, mentre le due centrali a turbogas dell'**Edison** a Candela (380 Mw) e della **En.Plus** a San Severo (400 Mw), costruite nell'ultimo decennio, arricchiscono la capacità di generazione insediata localmente.

Anche l'edilizia è sviluppata in provincia: fra gli operatori del settore spiccano le imprese di Michele Perrone e di Eliseo Zanasi di Foggia.

Nella logistica spicca la **Lotras** che gestisce un terminal multimodale di 6 km nell'area di Foggia, mentre è attiva da anni l'**Alidaunia** per collegamenti elicotteristici con le Tremiti.

## **4. - Lo scalo portuale di Manfredonia al servizio di un vastissimo hinterland ed integrato in una nuova prospettiva.**

Questo porto - costituito dal porto commerciale e dal bacino alti fondali ove potrebbero attraccare navi da 35mila tonnellate, nonostante la sua rilevanza infrastrutturale disponendo anche di nastri trasportatori, è tuttora sottoutilizzato e potrebbe divenire - con gli opportuni adeguamenti funzionali ed integrato in una rete di porti gestiti dall'Autorità del Levante - una struttura a supporto di un grande bacino produttivo che abbracci Capitanata, Molise, Campania Irpina - con i suoi poli

industriali di Avellino (Pianodardine e Flumeri nella Valle dell'Ufita) e Benevento - e Basilicata nord-orientale con il polo industriale del Melfese. Tale scalo inoltre potrebbe fungere anche da centro di eccellenza per la lavorazione del pescato, per la cantieristica tradizionale e da terminale marittimo per gli itinerari turistico-ambientali e per quelli religiosi, essendo in prossimità dei Santuari di San Giovanni Rotondo, Monte Sant'Angelo e San Marco in Lamis.

E' interessante osservare peraltro che a Termoli in Molise, Avellino in Irpinia, Melfi in Basilicata, Foggia e Bari in Puglia sono in esercizio **5 grandi stabilimenti** del Gruppo FCA-Fiat Chrysler Automobiles, uno di assemblaggio di Jeep Renegade e 500X come quello di S.Nicola di Melfi e gli altri produttori di componentistica, ovvero 3 di motori (Termoli, Avellino e Foggia) ed 1 di iniettori benzina e motori elettrici per auto ibride (Bari).

La Capitanata pertanto, pur essendo già da tempo un punto di forza dell'industria nel Sud, presenta notevoli potenzialità per contribuire ad una sua ulteriore espansione di lungo periodo, con conseguente incremento delle sue esportazioni potenzialmente inviabili anche dal porto di Manfredonia.

Le esportazioni della Provincia di Foggia nel 2013-2014 (valori in migliaia di euro)

Anno 2013	Anno
794.847	753

## PARTE QUARTA

***La Basilicata Nord-orientale: una geografia economica potenzialmente integrabile con la Capitanata, la provincia BAT e il sistema portuale dell'Autorità del Levante.***

### ***Premesa***

***L'area del Melfese, i caratteri economici del suo territorio e una possibile gravitazione di quote delle sue esportazioni sui porti di Barletta e Manfredonia. Il grande stabilimento della FCA nel comprensorio di S.Nicola di Melfi.***

I Comuni ricadenti nel comprensorio del Melfese - Palazzo S.Gervasio, Montemilone, Lavello, Venosa, Rionero in Vulture, Melfi - per la loro posizione geografica, per la storia antica delle relazioni con le aree dell'Irpinia, del Nord-Barese e della Capitanata sud occidentale e per i caratteri del loro tessuto economico in cui si intrecciano in forme significative attività agricole, industriali e terziarie - se da una parte sono stati nel corso dell'ultimo ventennio i beneficiari naturali, anche se non esclusivi, dei positivi effetti indotti nei territori circostanti dall'insediamento all'inizio degli anni '90 del Novecento della FIAT e delle aziende che ad essa si sono affiancate, dall'altra, e proprio per questo, hanno visto esaltata la loro *funzione di cerniera* geografica fra le regioni Puglia, Basilicata e Campania che proprio in quell'area ritrovano da secoli un loro punto di intersezione economica e socio-culturale.

In passato e per lungo tempo, autorevoli studiosi, numerosi soggetti politici e sindacali, istituzioni preposte allo sviluppo del territorio e le stesse Regioni Puglia e Basilicata hanno richiamato l'attenzione su una possibile 'direttrice di sviluppo' che, lungo l'asse Ofantino, avrebbe potuto collegare l'economia del Melfese con quella del Nord-Barese a est e dell'Irpinia a ovest.

Furono anche elaborate al riguardo formulazioni progettuali - sia pure di larga massima - che rendevano 'visibile' tale integrazione che, in realtà, aveva fondamenti storici di particolare spessore. Com'è noto, infatti, la vallata dell'Ofanto ha rappresentato per secoli la via di comunicazione tra l'Irpinia, il Melfese e l'area pugliese gravitante su Barletta: il porto di questa città, peraltro, ha costituito per una lunga fase storica il naturale punto di approdo di merci e risorse provenienti dalle aree dell'interno.

Anche oggi pertanto, e per i prossimi anni, possono e devono essere analizzate e consolidate in ogni sede tutte le varie forme di integrazione già in essere, o realisticamente realizzabili in futuro fra i sistemi economici di aree confinanti che, potendo configurare sia pure in un arco temporale di medio periodo, *un apparato di produzione tendenzialmente integrato*, potrebbero poi individuare nei porti di Barletta e Manfredonia - con tutti i loro adeguamenti funzionali che si rendessero necessari - lo

sbocco sul mare più rapidamente raggiungibile rispetto agli scali ben più lontani di Napoli e Salerno.

### **1. – L'industria agroalimentare del Melfese: una visione di sintesi.**

I Comuni ricadenti nel perimetro del comprensorio melfese e più in generale nella Basilicata settentrionale hanno tutti un'identità produttiva in cui - accanto al grande impianto automobilistico della FCA a S.Nicola di Melfi - sono presenti *agricoltura, piccola, media e in qualche caso grande (per gruppi di appartenenza) industria agroalimentare, attività terziarie, turismo.*

Oltremodo variegata si presenta ormai la gamma delle produzioni agricole che in alcuni settori - olivicoltura, cerealicoltura, vitivinicoltura, orticoltura pregiata - alimenta diffuse trasformazioni agroalimentari come *conservenze di pomodoro, prodotti da forno, carni lavorate, birra e malto per birra* - cui si uniscono gli impianti di estrazione e imbottigliamento di acque minerali che consentono a quest'area di essere una delle più importanti d'Italia per volumi imbottigliati e commercializzati.

Prima dell'insediamento della Fiat, l'agroalimentare è stato il comparto leader dell'industria locale cresciuto grazie anche all'utilizzazione di quote sempre più elevate di materie prime prodotte in Basilicata, soprattutto nel settore agricolo (dalla farina alla carne suina, dai pomodori alla frutta).

In tale panorama, un ruolo di primo piano è stato assolto dal 1981 - utilizzando le provvidenze previste dalla legge 219/81 per la industrializzazione delle zone colpite dal sisma del novembre 1980 - dagli stabilimenti della **Ferrero** a Balvano e da quello del **Gruppo Barilla**, a S.Nicola di Melfi (PZ). Tale impianto oggi è giunto a toccare i 390 addetti che producono beni destinati alla commercializzazione con il marchio *Mulino Bianco*. Una presenza, quella del Gruppo parmense, che si è venuta rafforzando nel corso degli anni con investimenti che la società ha messo a punto e realizzato, avvalendosi di vari strumenti di incentivazione posti a disposizione dal Governo.

Nel settore agroindustriale in provincia di Potenza le aziende principali sono 16, in cui lavorano circa 1.200 addetti che salgono a quasi 1.800 se si considerano le unità lavorative che a diverso titolo sono assunte periodicamente, compresi gli stagionali con contratti a tempo determinato.

Tali imprese sono le seguenti:

Tab.7 – Aziende agroalimentari nella Basilicata nord-orientale.

Aziende	Addetti fissi	Addetti stagionali	Prodotti	Mercati
Ferrero S.p.A.	300	100	dolciumi	nazionale
Barilla S.p.A.	390	-	da forno	nazionale
Eugea (La Doria) S.p.A.	30	450	trasformazione pomodoro	nazionale ed estero
Candeal Commercio	23	-	farine per pasta	nazionale
Raggio di Sole mangime	20	-	mangimi animali	nazionale
Agroalimentare Sud S.p.A.	25	8	malto per birra	nazionale ed estero
Mitica Food	65	-	patatine	nazionale
Drive Beer	15	-	birra	nazionale-estero
Pastificio De Sortis	75	5	pasta	estero
Su.It.	9	4	allevam- suini	nazionale
Gruppo Italiano Vini	25	35	viticoltura e vinificazione	nazionale
Inol Ind.Olearie Lu.	22	20	lavorazione sansa	nazionale ed estero
Gaudianello S.p.A. Norda	114	8	acque minerali	nazionale - meridionale
Fonti del Vulture-Coca Cola	65	25	acque minerali	nazionale
Cutolo Michele	13	-	acque minerali	nazionale
Fonte Italia		-	acque minerali	meridionale

Fonte: dati comunicati dalle direzioni aziendali.

Investimenti elevati sono stati realizzati dalle imprese che hanno acquisito le maggiori aziende locali di imbottigliamento delle acque minerali del Vulture che hanno potuto conquistare così *una percentuale apprezzabile dell'intero mercato italiano*.

Le imprese di questo comprensorio collocano, come si è visto, le loro merci sui mercati nazionali e, in qualche caso, anche internazionali e fanno capo in larga misura a big player italiani ed esteri come **Barilla, Ferrero, Giv, La Doria, Acqua San Benedetto, Norda, Preziosi, Coca Cola, Cargill** che, con la loro presenza, hanno impresso un certo dinamismo economico non solo all'area di Melfi, ma ad un più vasto bacino il cui perimetro territoriale si estende dalla Basilicata settentrionale sino all'Alta Murgia Barese e all'Irpinia Ofantina, giungendo sino alla zona di Candela nel Foggiano - casello di uscita sull'autostrada Bari-Napoli per chi provenga da Melfi, località interessata dall'insediamento della centrale dell'Edison, dall'annesso sistema di serre del Gruppo Ciccolella, e di quello di un parco eolico - sino al capoluogo della Basilicata, Potenza e al suo agglomerato industriale di Tito, anch'esso con presenze industriali di rilievo con l'acciaieria del Gruppo Pittini.

Come si è rilevato in precedenza, dunque, con riferimento alla collocazione geografica del Melfese, anche i fenomeni di sviluppo che lo hanno caratterizzato all'indomani del sisma del novembre 1980 - e più ancora con il successivo arrivo della Fiat-Sata agli inizi degli anni '90 - hanno finito col conferire ulteriori caratteri di centralità ad un'area che, lungo l'asse del bacino idrografico dell'Ofanto, è candidabile ad

assumere sempre più la funzione di modulo centrale di una **cerniera forte dello sviluppo, distesa fra il Basso Adriatico e il Tirreno salernitano comprendente NORD-BARESE-MELFESE e IRPINIA**: un bacino esteso, questo, dotato di un meccanismo di *accumulazione multisettoriale tendenzialmente integrabile*, e capace di costituire la struttura portante di una prima direttrice di sviluppo Est-Ovest nel Mezzogiorno continentale, le cui linee di crescita, invece, per decenni si sono venute organizzando, o sono state promosse, lungo le zone costiere, in direzione Nord-Sud.

Il terziario connesso soprattutto alla commercializzazione di beni e servizi richiesti nel territorio ha conosciuto nell'ultimo ventennio significativi innalzamenti dei propri livelli quantitativi e qualitativi. Il comparto delle attività turistiche, infine - presentando nell'area rilevanti potenzialità espansive non ancora tuttavia pienamente dispiegate - già realizza peraltro interessanti e significative performance di crescita in singoli comuni contermini come Melfi, Rionero (si pensi soltanto ai laghi di Monticchio) e Venosa.

In questo scenario territoriale e produttivo, i porti di Manfredonia e Barletta, come rilevato in precedenza, risultano ben più vicini e più facilmente raggiungibili dall'area del Melfese, rispetto agli scali di Salerno, Napoli e Civitavecchia, il porto dal quale si imbarcano su navi della compagnia Grimaldi le Jeep Renegade costruite a Melfi e destinate al mercato statunitense.

Pertanto a chi scrive non sembra infondato evidenziare la prospettiva di un possibile *'sbocco sul mare'* Adriatico - negli scali già gestiti dall'Autorità del Levante, o ad essa assegnabile come quello di Manfredonia, funzionalmente adeguati alle nuove possibili necessità - di crescenti flussi di merci proveniente dal grande bacino industriale della Basilicata Settentrionale.

## **2. - *L'arrivo della Fiat all'inizio degli anni Novanta del 900.***

Esistevano dunque nell'area condizioni strutturali in grado di recepire e massimizzare i benefici effetti indotti dall'insediamento di quella che è risultata, all'inizio degli anni '90 del secolo scorso, la prima fabbrica di tipo 'giapponese' realizzata dalla FIAT in Italia, e che si è configurata all'epoca anche come uno dei più grandi stabilimenti automobilistici costruiti negli ultimi anni in Europa.

Concentrare in una zona già relativamente industrializzata una massiccia capacità produttiva aggiuntiva come quella che si localizzava con la FIAT e il suo indotto a S.Nicola di Melfi, vicina peraltro all'Irpinia, collegata all'autostrada con la bretella Melfi-Candela e al comprensorio del Nord Barese, significò in sintesi:

- a) incrementare bruscamente la domanda di prodotti, subforniture e servizi per quello che sarebbe divenuto negli anni anche uno dei due più grandi stabilimenti FIAT nel Mezzogiorno;

- b) incidere significativamente sui flussi di pendolarità nella vasta area gravitante sull'agglomerato, in cui si sarebbe concentrata una forza-lavoro proveniente da numerosi Comuni non solo della Basilicata, ma anche della Puglia Nord-occidentale;
- c) creare una domanda di beni durevoli, di consumo e di servizi soddisfatta in misura crescente da una offerta oltremodo diffusa sul territorio, che, però, aveva dovuto qualificarsi sempre di più per 'intercettare' quote significative di una domanda solvibile molto elevata.

L'intero territorio gravitante in un raggio molto più ampio su S.Nicola di Melfi ha dovuto pertanto nel corso dei venti anni successivi essere progressivamente strutturato per configurarsi come 'ambiente produttivo/industriale qualificato', in grado di recepire e amplificare gli stimoli provenienti dal nuovo grande insediamento industriale, aiutandone per quanto possibile il funzionamento in logiche sistemiche.

Gli interventi di prima fase compiuti nell'area furono caratterizzati dalla realizzazione delle infrastrutture necessarie al nuovo grande impianto. E' oltremodo evidente, infatti, alla luce di quanto precedentemente affermato, che un insieme di interventi si rese immediatamente necessario per migliorare la dotazione di infrastrutture del territorio chiamato a recepire gli stimoli provenienti dall'insediamento FIAT.

Le direttrici di marcia di tali interventi furono:

- a) il miglioramento della viabilità da e per l'area di S.Nicola di Melfi;
- b) l'incremento della dotazione di aree per insediamenti industriali e artigianali collegabili alla domanda di indotto di secondo e terzo livello della FIAT AUTO;
- c) il miglioramento della dotazione dei servizi necessaria alla 'comunità dei produttori' gravitante nello stabilimento e, più in generale, alle popolazioni dei centri interessati dalle ricadute occupazionali e dagli effetti economici prodotti dal nuovo insediamento.

Questo insieme di interventi - polarizzando nell'area uno stock di risorse che *non aveva precedenti nella storia degli investimenti privati nel Meridione nel ventennio '70-'90* - avrebbe finito col caratterizzare sempre più il Melfese come uno dei "poli forti" dell'economia meridionale, se non addirittura di quella nazionale.

### **3. - I caratteri innovativi della grande fabbrica: dalla fase d'avvio al suo pieno rilancio con gli investimenti di un 1 miliardo di euro per la costruzione dei nuovi modelli Jeep Renegade e 500X.**

Per vincere la sfida con le case automobilistiche europee e giapponesi a Melfi la FIAT si pose fra gli altri l'obiettivo di lavorare 'a stretto contatto di gomito' con i propri fornitori. Accanto allo stabilimento della casa torinese infatti - per il quale furono previsti circa **5mila miliardi di vecchie lire** di investimenti complessivi, 7.000 occupati e una produzione a regime di 450 mila automobili l'anno - sarebbero sorte le aziende del cosiddetto "indotto di primo livello", le fabbriche cioè che, raccolte nel consorzio ACM, avrebbero fornito al nuovo impianto FIAT AUTO i prodotti di difficile trasporto e quelli costituenti parti integranti e fondamentali della vettura di tipo B, come venne chiamato il veicolo che sarebbe stato costruito in Basilicata.

Per la prima volta nella storia dell'industria automobilistica europea, la casa torinese scelse la strada dell'indotto '*muro a muro*' - mediante l'infrastrutturazione del sito di insediamento della grande fabbrica e delle imprese satelliti con opere di urbanizzazione primarie comuni e unitarie - per avere vicino i fornitori e per aumentare la sicurezza, che doveva essere assoluta, di ricevere forniture e prodotti sempre pronti, ***just in time*** e ***just in sequence***, senza dover ricorrere a colossali scorte di magazzino. E' stato questo sin dall'inizio uno dei punti di forza del nuovo stabilimento, che rappresenta tuttora un'esigenza imprescindibile per continuare a mantenere una produzione competitiva in un mercato, come quello dell'auto, esposto ad una sempre più dura concorrenza globale.

Lo stesso indotto sarebbe stato fortemente integrato con il grande impianto di stampaggio e assemblaggio delle autovetture: sin dall'entrata in esercizio dell'impianto, l'obiettivo è stato ed è tuttora quello di instaurare rapporti con i fornitori che non fossero antagonistici, ma al contrario di grande coinvolgimento e collaborazione nelle attività di progettazione, programmazione e produzione, in una logica che riesca a sfruttare le sinergie dell'intera struttura per aumentare l'efficienza e per migliorare la qualità del prodotto.

Gli stessi criteri di selezione delle aziende subfornitrici non hanno considerato soltanto il prezzo e il servizio dei beni da esse venduti, ma hanno fatto riferimento alla qualità, all'affidabilità e, soprattutto alla capacità delle aziende della ***supply chain*** di offrire anche se necessario nuovi prodotti, introducendo innovazioni tecnologiche e integrandosi con la fabbrica della Fiat Sata.

Si è trattato peraltro di criteri validi non solo per le industrie dell'indotto 'di primo livello' - nelle quali sin dalla fase di avvio si crearono oltre 2.000 posti di lavoro - ma per tutte le imprese che si fossero candidate come fornitrici dell'impianto di Melfi. Non tutto l'indotto, infatti, sarebbe stato localizzato intorno allo stabilimento e la possibilità di entrare nella filiera della subfornitura della Fiat Sata - sia nel perimetro dell'area industriale di S.Nicola di Melfi e sia in aree a centinaia di chilometri di distanza

- sarebbe stato aperto soltanto a coloro che avessero rispettato le logiche di mercato e i valori dell'integrazione e della qualità.

Le aziende dell'indotto nel corso degli anni intercorsi dal loro insediamento accanto al sito della Fiat-Sata sono andate incontro a ristrutturazioni, innovazioni tecnologiche, mutamenti di assetti proprietari e in alcuni casi anche a dismissioni, che hanno portato alla loro sostituzione con nuovi arrivi aziendali. Ma anche oggi - come già accadde dalla fase del loro insediamento - continuano ad offrire un supporto fondamentale al grande impianto della FCA. Si può pertanto affermare che a vent'anni di distanza è rimasto intatto nella sua validità strutturale il **modello localizzativo** che aveva portato all'insediamento *parallelo e coevo* allo stabilimento della Fiat e del suo indotto di primo livello.

Nella scheda seguente si sono riportate in estrema sintesi notizie concernenti le caratteristiche salienti della grande fabbrica della FIAT, così come oggi è stata impostata sulla costruzione di *Jeep Renegade e 500 x*, nel mentre continua ancora quella della *Grande Punto*.

## TEMPI E ATTIVITÀ STABILIMENTO E COMPENSORIO: INTEGRAZIONE

### STABILIMENTO DI MELFI

Stabilimento integrato di stampaggio – carrozzeria con una capacità produttiva di 390 mila vetture i cui flussi logistici interni ed esterni e l'organizzazione del lavoro e dei processi lavorativi sono stati studiati per rispondere all'obiettivo *just in time*.

MELFI

Alcune date riguardanti l'avvio della costruzione dell'impianto e la sua messa in esercizio.

INIZIO LAVORI	PRE-PRODUZIONE	INIZIO PRODUZIONE
Giugno 1991	Settembre 1993	1° gennaio 1994

Tre turni giornalieri per 20 turni la settimana, compreso il sabato e la domenica, quando la produzione si ferma solo dalle 6 alle 14 per la manutenzione. L'organizzazione dei turni è a scorrimento.

## STRUTTURE ORGANIZZATIVE

Applicazione del modello di fabbrica-integrata, con l'obiettivo di realizzare elevate *performance* in termini di qualità, costi e rapidità di risposta alle richieste della clientela.

### SISTEMA PRODUTTIVO DI MELFI

Lo stabilimento si estende in una dimensione quasi condominiale con i fornitori allocati nel comprensorio.

Le logiche del *just in time* puntano a:

- certificazione della qualità dei prodotti;
- servizio di consegna non franco stabilimento, ma franco punto di utilizzo;
- sistema informativo integrato stabilimento-fornitori;
- lavoro di programma/organizzazione comune per la realizzazione di vetture tecnologicamente avanzate, competitive nei costi, e con livelli di qualità eccellenti.

Le aziende dell'indotto di primo livello, con unità produttive oggi localizzate nel comprensorio accanto alla grande azienda committente, sono le seguenti:

Tab.8 – Imprese dell'indotto di primo livello a S.Nicola di Melfi

<b>Aziende</b>	<b>Addetti diretti</b>
<b>COMMER TGS S.p.A.</b>	106
<b>EMARC S.p.A.</b>	32
<b>GIR SUD Srl</b>	86
<b>HT&amp;L FITTING ITALIA Srl</b>	40
<b>JOHNSON CONTROLS INTERIORS Srl</b>	150
<b>LEAR CORPORATION ITALIA Srl</b>	478
<b>MAC Srl</b>	150
<b>MUBEA S.p.A.</b>	50
<b>PROMA S.S.A. Srl</b>	129
<b>TIBERINA MELFI Srl</b>	167
<b>TI GROUP AUTOMOTIVE SYSTEMS S.p.A.</b>	20
<b>TOWER AUTOMOTIVE ITALY Srl</b>	115
<b>PLASTIC COMPONENTS AND MODULES S.p.A.</b>	525
<b>SISTEMI SOSPENSIONI</b>	332
<b>F.D.M</b>	20
<b>INCOMES</b>	82
<b>I.R.M.A. – E.M.A.R.C.</b>	15
<b>COMPONENTI ZANINI</b>	50
<b>Totale</b>	2.547

Fonte: direzioni aziendali

**4. - Il fatturato della SATA-FCA di Melfi negli anni 2011-2013, il più elevato fra quelli delle aziende con sede legale in Puglia e Basilicata.**

Per comprendere l'importanza dello stabilimento automobilistico di Melfi può essere utile analizzare anche i fatturati della società di appartenenza nel triennio 2011-2013 (cfr. tab.9) che, per quanto segnati da una fortissima flessione del loro valore - praticamente dimezzatosi a causa di una pesante flessione della domanda di autovetture - hanno visto comunque la società SATA collocarsi al primo posto fra le aziende con sede legale in Puglia e Basilicata per volume di fatturato.

Ora il fortissimo rilancio produttivo dell'impianto, grazie agli investimenti che vi si sono realizzati per la produzione dei nuovi modelli (*Jeep Renegade e 500X*), in gran parte destinati all'esportazione, dovrebbe consentire agevolmente il superamento dei livelli di fatturato molto contenuti verificatisi negli ultimi anni.

Tab.9 - Fatturato della FCA-SATA negli anni 2011-2013

	Fatturato (milioni di euro)
2011	2.078,5
2012	1328,2
2013	1.083,3

Fonte: Mediobanca, *Le principali società italiane 2013 e 2014*

***Considerazioni conclusive: con la Fiat-SATA spostamento del baricentro produttivo regionale verso la Basilicata nord-orientale.***

Il nuovo grande impianto della FIAT - che per le dimensioni delle risorse a suo tempo investitevi si configurò nel secondo dopoguerra *come il più grande investimento industriale nel Mezzogiorno dopo quello del IV Centro Siderurgico dell'Italsider a Taranto* - per le sue stesse caratteristiche ha significativamente contribuito a introdurre negli anni forti elementi di dinamismo sociale ed economico in un territorio per lungo tempo rimasto - nonostante la sua vitalità endogena - ai margini dei maggiori epicentri dello sviluppo industriale nell'Italia meridionale.

Tale sviluppo, a partire dall'inizio degli anni Sessanta si era venuto addensando nei primi grandi 'poli' in Puglia e in Campania e, in Basilicata, aveva interessato un'area meridionale della regione come la Val Basento nel Materano, ove alla fine degli anni Cinquanta erano entrati in produzione grandi giacimenti di metano con la robusta industrializzazione che ad essi si era collegata.

La grande fabbrica integrata di Melfi, invece, è venuta spostando *il baricentro dello sviluppo regionale verso Nord*, anche alla luce della crisi che da tempo ha investito l'industria delle aree sudorientali della Basilicata, a causa del progressivo esaurimento dei suoi giacimenti metaniferi e della pesante ristrutturazione del comparto dei salotti nell'area del Materano e del contiguo distretto pugliese.

Una prospettiva di sviluppo ad ovest del Materano si è venuta invece consolidando con **le estrazioni petrolifere avviate alla fine degli anni '80**. In Val d'Agri infatti e nella Valle del Sauro, con l'avvio e il prosieguo delle attività dell'upstream nella prima area, e dei lavori preparatori per le prossime estrazioni nella seconda, si è registrata una crescita apprezzabile sia nelle attività direttamente collegate alle estrazioni e alle prime lavorazioni da svolgersi in loco nei due Centri Oli - già in esercizio in Val d'Agri e in allestimento nella Valle del Sauro - e sia in quelle indotte che hanno generato interessanti incrementi di produzione, reddito e occupazione, stimabile quest'ultima, per il solo bacino della Val d'Agri, in circa 3.000 unità nelle imprese dell'indotto.

Tuttavia, per ragioni connesse alla necessità di trasferire il petrolio estratto in Basilicata tramite l'oleodotto Monte Alpi alla raffineria dell'Eni Refining&Marketing di Taranto - e all'attigua area di stoccaggio definita dal progetto Tempa Rossa da dove poi imbarcarlo per raffinazioni all'estero - i bacini estrattivi della Val d'Agri e della Valle del Sauro sono funzionalmente connessi allo scalo portuale di Taranto, a differenza del polo di Melfi che invece, come si è visto, potrebbe gravitare anche sugli scali di Barletta e Manfredonia.

##### ***5. - Le esportazioni della provincia di Matera: un possibile sbocco sul porto di Bari.***

L'export della provincia di Matera è costituito ancora da *prodotti tessili, salotti in pelle* - anche se questi ultimi hanno subito un forte ridimensionamento negli ultimi anni con la ristrutturazione selettiva che ha investito il distretto interregionale del comparto apulo-lucano - *prodotti chimici di base, ortofrutta del Metapontino, prodotti da forno*.

Pur limitate ad un importo che nel 2013 ha raggiunto solo i 239,5 milioni di euro e che nel 2014 li ha superati di poco, sfiorando i 256 milioni (255,9), tali flussi di esportazioni potrebbero avvalersi anche dello scalo di Bari per raggiungere le destinazioni finali, alla luce anche delle sopravvenute difficoltà operative del porto di Taranto.

***Alcune considerazioni conclusive. La collocazione del sistema portuale dell'Autorità del Levante nelle prospettive di crescita economica e del traffico marittimo nel grande scenario mediterraneo al 2040.***

A sottolineare l'importanza del trasporto marittimo per l'export dell'Italia meridionale ha contribuito un recente studio della SRM-Società di ricerche sul Mezzogiorno del Banco di Napoli/Intesa San Paolo nel quale si è evidenziato che - se con la modalità marittima parte il 27,3% delle esportazioni nazionali - tale percentuale sale al 49,7% per quelle del Mezzogiorno.

La portualità meridionale pertanto è una grande risorsa per l'economia italiana e del Meridione, ma è anche sottoposta al rischio rilevante di una competitività aggressiva, se è vero che fra il 2008 e il 2014 i porti della sponda Est del Mediterraneo hanno incrementato la loro quota di mercato dal 7% all'11% del totale.

La sponda ovest dello stesso mare movimentata il 12% del totale mediterraneo e quella meridionale il 10%. La favorevole collocazione geografica della portualità meridionale, pertanto, è un fattore certamente rilevante, ma non sufficiente, se non supportata da adeguamenti funzionali degli scali e delle infrastrutture di comunicazione e retroportuali ad essi collegate.

In questo scenario concorrenziale già complesso, si profila come imminente un nuovo elemento che potrebbe accentuare i dislivelli di competitività già percepibili fra i nostri porti e quelli di altre sponde mediterranee; e tale elemento è costituito dal *gigantismo navale ormai alle porte*.

I principali carrier a livello mondiale infatti (Maersk, MSC, Evergreen, China Shipping, etc.) hanno emesso ordinativi per navi di capacità superiore a 19.000 teu che potranno attraccare però solo nei porti attrezzati ad accoglierli, con inevitabili ricadute anche sui traffici *feeder* ad essi connessi.

Peraltro anche il **nuovo Canale di Suez** potrebbe aprire opportunità di business per le imprese italiane perché non è solo un nuova infrastruttura, ma è anche un grande progetto che intende fare di tutta l'area che gravita sul canale un centro economico, logistico e industriale ove incentivare l'insediamento di investitori esteri.

Le cifre del SCCP-Suez Canal Corridor Project sono le seguenti: a) *72 km di lunghezza e 24 metri di profondità* per eliminare il tratto a senso unico alternato delle navi; b) *raddoppio del traffico giornaliero* da 49 a 97 navi e riduzione del tempo di transito da 18 a 11 ore; c) *costo dell'opera pari a 8,2 miliardi* di dollari finanziato in buona parte da obbligazioni interamente sottoscritte da cittadini egiziani; d) *guadagno stimato della Suez Canal Authority di 13,5 miliardi* di dollari. A marzo 2015 dopo soli sette mesi di lavoro, il nuovo canale è già stato scavato per 10 metri di profondità.

Alla luce di quanto appena evidenziato, e dell'analisi condotta nelle pagine precedenti sul sistema manifatturiero della Puglia centrale e delle altre aree produttive che già gravitano su di essa - e ancor più potrebbero farlo nei prossimi anni - è opportuno ribadire ancora una volta non solo il ruolo rilevante per volumi di produzione e merci esportate di quell'apparato di produzione, che è comunque uno dei maggiori del Mezzogiorno e del Paese, ma anche *le sue potenzialità ancora inesprese di trasformazione e di commercializzazione di materie prime, semilavorati e beni finiti.*

E' opportuno peraltro rilevare che, se come è evidenziato nello studio prima citato della SRM, le aree del Medio Oriente e del Nord Africa rappresentano la nuova vocazione geoeconomica del Mezzogiorno - che vi ha esportato nel 2014 il 16% del totale del suo export, ovvero più di quanto venduto dall'Italia meridionale negli Usa - allora la *collocazione del sistema portuale dell'Autorità del Levante al centro del Mediterraneo* ne viene esaltata nella sua valenza strategica che rende necessaria una sempre maggiore *integrazione/specializzazione/qualificazione* fra gli scali gestiti dall'Ente e quelli da esso acquisibili.

A confortare ulteriormente le previsioni di crescita delle economie del Mediterraneo, ha contribuito una recentissima ricerca presentata a Roma nell'aprile scorso dalla Ernst & Young da cui è emerso che non solo l'Europa, l'America e l'Asia rappresentano le macroaree protagoniste della crescita mondiale - con l'Africa al momento in un ruolo di comprimaria - ma che anche la nuova Regione Mediterranea ,formata dai Paesi affacciati sul vastissimo mare ed estesa al Medio Oriente e ai Paesi del Golfo, può diventare *uno dei più grandi motori* dello sviluppo mondiale, spostando in tal modo l'orizzonte, gli equilibri e l'asse futuro dei grandi business internazionali. In tale scenario l'Italia, il Mezzogiorno e la Puglia si ritroverebbero in un'eccellente posizione.

I segnali ci sono tutti come è emerso dallo studio attraverso il "Baromed Attractiveness survey 2015, The Next Opportunity". Nel 2013 infatti gli investimenti stranieri diretti nell'area prima delineata sono ammontati a 85 miliardi di dollari, più di quanto cioè abbia canalizzato sul suo sistema produttivo la Cina, contribuendo così ad alimentare un Pil che nel bacino mediterraneo ha superato i 10mila miliardi di dollari con prospettive positive di ulteriore crescita.

Il bacino del Mediterraneo rappresenta il 15% del Pil mondiale, gli scambi al suo interno hanno un valore di 7mila miliardi di dollari, pari al 20% del commercio internazionale e - contando già oggi su 535 milioni di persone ovvero il 7,1% della popolazione globale - accrescerà il suo peso demografico sino al 2040 e con esso il valore degli affari che vi si svolgeranno, anche grazie ad un potere di acquisto crescente.

Naturalmente sarà necessario per lo sviluppo dei mercati strategici costruire un ecosistema che permetta alle nuove aziende di crescere, fornendo ad esse il know-how e il supporto finanziario necessario. In tal modo si contribuirà a superare le

principali e gravi criticità dell'area - fra cui l'instabilità politica che tuttora ne contraddistingue il 53% delle regioni - e l'assenza di trasparenza in molti dei processi politico-amministrativi.

Gli autori dello studio hanno individuato nel Mediterraneo otto fattori di crescita per l'attrattività degli investimenti provenienti anche e soprattutto dagli altri quadranti mondiali: 1) crescita del digitale; 2) imprenditorialità; 3) urbanizzazione; 4) competitività, 5) diversificazione industriale; 6) energie rinnovabili; 7) sviluppo sociale; 8) trasparenza.

Insomma le prospettive di crescita nel Mediterraneo - che si presenta sempre di più come *un rinnovato crocevia anche geografico di grandi scambi internazionali* - confortano l'esigenza evidenziata nel nuovo POT dell'Autorità Portuale del Levante di attrezzare e qualificare il sistema portuale di propria competenza per le nuove grandi sfide che esso e l'intero sistema produttivo Apulo-Lucano dovranno sostenere e vincere nello scenario della globalizzazione.