



Regione Puglia
Assessorato alle Infrastrutture e Mobilità



asset AGENZIA REGIONALE STRATEGICA PER LO
SVILUPPO ECOSOSTENIBILE DEL TERRITORIO

Piano Regionale delle Merci e della Logistica



Status: *Bozza*

Data: *Luglio 2019*

BOZZA

Sommario

1. Introduzione al piano delle merci e della logistica	8
1. Premesse	8
2. Principi e linee strategiche	10
2.1. <i>Gli obiettivi del Piano Regionale delle Merci e della Logistica</i>	10
2.2. <i>Le strategie individuate dal PRT per la mobilità delle merci</i>	12
2.3. <i>Gli indirizzi strategici del PRML</i>	13
2.4. <i>Le infrastrutture materiali ed immateriali</i>	13
2.5. <i>Il territorio</i>	15
2.6. <i>Governance</i>	18
2. Il quadro di riferimento comunitario e nazionale	22
1. Quadro normativo di riferimento	22
2. Il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica	24
3. Il Decreto Legislativo di riorganizzazione delle Autorità Portuali	25
4. Il Libro Bianco sui Trasporti	25
5. Il Piano Nazionale degli Aeroporti	27
5. Le Aree Logistiche Integrate	
3. Le aree logistiche integrate	28
1. Le aree logistiche integrate	28
2. L'area Logistica Integrata del sistema Pugliese e Lucano	29
3. La strategia integrata ALI Puglia – Basilicata	31
4. Le Reti e i corridoi di trasporto	34
1. Le reti trans-europee delle infrastrutture di trasporto	34
2. I corridoi di interesse italiano	37
3. I corridoi panauropei	38
4. Le autostrade del mare	40
5. Analisi dello scenario internazionale del traffico merci via mare	42
1. I trend economici e lo scenario globale del traffico merci	42
2. Il trasporto marittimo: caratteristiche della domanda e dell'offerta di settore	43
3. I traffici containerizzati	45
4. I traffici convenzionali: merci varie e rotabili	47
5. I traffici di rinfuse liquide	48
6. I traffici di rinfuse solide	49
7. Conclusioni	49
6. Analisi degli scambi commerciali e del traffico merci della Puglia per tutte le modalità di trasporto. Analisi settoriale e geografica, prospettive e trend futuri	52
1. Introduzione	52
2. Gli scambi commerciali con l'estero: analisi dell'import e dell'export totale	
2.1. <i>Italia: commercio estero – settori e principali partner commerciali</i>	55
2.2. <i>Puglia: dinamica dell'interscambio totale e distribuzione geografica degli scambi</i>	58
2.3. <i>I principali settori manifatturieri di esportazione in Puglia</i>	63
3. Gli scambi commerciali con l'estero: analisi dell'import e dell'export marittimo	66
3.1. <i>Interscambio marittimo dell'Italia: geografia e principali settori interessati</i>	66

3.2	<i>Dinamica dell'interscambio marittimo della Puglia e distribuzione geografica degli scambi</i>	69
3.3	<i>I principali settori dell'interscambio marittimo della Puglia</i>	75
4.	Gli scambi commerciali con l'estero: analisi dell'import e dell'export ferroviario, stradale e aereo	77
4.1	<i>Italia: interscambio su strada, tramite trasporto ferroviario e per via aerea Import-export su strada</i>	77
4.2	<i>Puglia: interscambio su strada, tramite trasporto ferroviario e per via aerea</i>	86
5.	Stime al 2017 e previsioni al 2020 degli scambi commerciali	99
5.1	<i>Italia: stime al 2017 e previsioni al 2020 degli scambi commerciali</i>	99
5.2	<i>Puglia: stime al 2017 e previsioni al 2020 degli scambi commerciali</i>	103
6.	La movimentazione merci nei porti e nelle altre infrastrutture pugliesi (treni e strada)	108
6.1	<i>La movimentazione merci nei porti pugliesi</i>	108
6.2	<i>La movimentazione merci nei trasporti su gomma</i>	115
7.	Il settore del Cargo aereo in Puglia e in Italia: i numeri, le criticità, le possibili linee di intervento	122
1.	Introduzione	122
2.	Il cargo aereo in Europa	123
3.	Il cargo aereo in Italia	126
3.1	<i>Tipologia di traffico e tipologia di merci trasportate per via aerea</i>	128
3.2	<i>Valore unitario e costo del cargo aereo: un confronto con la modalità marittima</i>	130
3.3	<i>Caratteristiche peculiari del cargo aereo e deficit strutturali del settore in Italia</i>	132
4.	Il cargo aereo in Puglia e l'aeroporto di Taranto-Grottaglie	135
8.	Il sistema produttivo pugliese, la domanda di servizi logistici, i collegamenti di ultimo miglio	138
	PREMESSA: I sistemi produttivi della Puglia e il loro posizionamento nell'economia italiana. Le	138
	infrastrutture dell'AdSP del Mare Adriatico Meridionale e dell'AdSP del Mar Ionio al	
	servizio di un vasto entroterra regionale e interregionale	
	PARTE PRIMA - Le movimentazioni merci da e per la Puglia e loro modalità di trasporto	140
1.	L'export 2015 e nel 2016 della Puglia e movimentazioni nel 2014 in tons su autoveicoli	140
	immatricolati in Italia oltre i 35 quintali da e per la regioni	
1.1	<i>Le movimentazioni di merci su gomma da e verso la Puglia, in parte potenzialmente trasferibili</i>	141
	<i>anche via mare</i>	
2.	La portualità pugliese fra vecchi e nuovi assetti. Le movimentazioni nel quadriennio 2013-2016	144
3.	Le maggiori movimentazioni merceologiche via mare per e dalla Puglia Una visione di sintesi	144
4.	Gli scali di Bari, Barletta, Monopoli, Manfredonia, Brindisi e Taranto e i tonnellaggi	147
	movimentati nel quadriennio 2013-2016 e nei primi otto mesi del 2017	
5.	I traffici di passeggeri e di Ro-Ro e Ro-Pax nei primi otto mesi del 2017 a Bari, Brindisi e Monopoli	149
6.	I porti di Bari e Brindisi: funzioni e traffici da armonizzare. Il ruolo del porto di Manfredonia	149
7.	Una valutazione di sintesi	150
	PARTE SECONDA - Una grande regione dell'Italia sud orientale con cluster produttivi diffusi	150
1.	Geografia delle aree pugliesi con le maggiori movimentazioni di materie prime e beni finiti	150
2.	Le maggiori esportazioni via terra o ferrovia dalla Puglia	152
3.	Il ruolo decisivo delle imprese della Puglia e di quelle in Basilicata gravitanti sui nodi infrastrutturali pugliesi	153
4.	Il progetto dell'Area logistica integrata di Puglia e Basilicata, una chance di sviluppo fra Europa e Mediterraneo	153
5.	La 'cura del ferro' per il trasporto di merci e passeggeri perseguita dal Ministero delle Infrastrutture	154
	e dei Trasporti e la crescita di movimentazioni in Puglia e Basilicata negli ultimi anni	
6.	Le merci su ferrovia in Puglia e Basilicata: una crescita costante fra 2010 e 2016	154

9. Gli effetti dell'e-commerce sulla Supply Chain: le opportunità per la Puglia	157
1. Premessa. L'e-commerce e i suoi effetti sul commercio tradizionale	157
2. L'e-commerce in Italia: i numeri di un vero fenomeno	157
3. Le caratteristiche del settore	159
4. Il valore della logistica a supporto dell'e-commerce	160
4.1 <i>Investimenti in logistica come chiave di successo dell'e-commerce: il caso Amazon</i>	161
4.2 <i>I modelli di delivery in Italia</i>	163
5. Le criticità della logistica di ultimo miglio: trade off tra velocità ed efficienza del servizio di delivery	165
6. Le figure che si occupano della delivery	168
7. Le criticità della capillarità delle consegne per la logistica urbana	169
8. Come cambia la logistica. Il caso Puglia	172
9. Gli effetti dello sviluppo dell'e-commerce sull'attività dei corrieri. Le risultanze di un'indagine territoriale	173
10. Analisi e ricerca degli scenari della competizione portuale nel Mediterraneo. I fattori di attrattività dei porti competitor	175
1. Introduzione: il crescente ruolo del Mediterraneo nelle rotte globali	175
2. L'evoluzione della competitività portuale europea e nel Mediterraneo	177
3. Fattori di competitività	180
3.1 <i>Il Northern Range</i>	180
3.2 <i>I porti della Sponda Sud-Est del Mediterraneo</i>	182
3.3 <i>Il sistema portuale spagnolo</i>	185
3.4 <i>La competitività dei porti italiani tra evoluzione normativa e nuove opportunità</i>	188
4. Conclusioni	190
11. Le strategie per l'attrazione di investimenti esteri: focus sulle ZES – Zone Economiche Speciali. Casi studio	193
1. Introduzione	193
2. I dettati del "Decreto Mezzogiorno"	196
2.1 <i>I presupposti per la creazione della ZES</i>	196
2.2 <i>I benefici fiscali e le semplificazioni amministrative</i>	199
3. Il caso del porto di Tanger Med in Marocco	199
4. Il caso della SCZ-Suez Canal Zone	203
5. Spunti e considerazioni sulle ZES in Puglia	206
5.1 <i>Alcune valutazioni di impatto economico e sociale</i>	210
6. Conclusioni: la ZES come strumento di marketing territoriale	210
12. Ricerca e analisi comparativa sull'efficienza dei processi della "filiera portuale" regionale: le operazioni doganali	213
1. Le dichiarazioni in Dogana	213
1.1 <i>Le operazioni di importazione definitiva nel triennio 2014-2016</i>	213
1.2 <i>Le operazioni di esportazione definitiva nel triennio 2014-2016</i>	216
2. Attività di controllo nel settore doganale	217
3. Gli strumenti per velocizzare i controlli: lo sportello unico doganale	219
3.1 <i>Il Preclearing</i>	220
3.2 <i>Il fascicolo elettronico</i>	220
4. I dati del 2017 nei porti di Bari, Monopoli e Barletta	220
13. I flussi di merci in transito e il potenziale generativo/attrattore del sistema produttivo pugliese nel contesto	223

degli scenari logistici delle Autorità di Sistema Portuale pugliesi	
1. Premessa ed obiettivi del capitolo	223
2. Il bacino di distribuzione e di approvvigionamento della filiera Puglia	226
2.1 Il bacino di distribuzione del manifatturiero	226
2.2 Il bacino di approvvigionamento del manifatturiero	228
2.3 Il bacino di distribuzione dei 5 settori analizzati: alimentare, abbigliamento, automotive, aeronautico e farmaceutico	230
2.4 Le importazioni dei 5 settori analizzati: alimentare, abbigliamento, automotive, aeronautico e farmaceutico	235
3. L'impatto economico del manifatturiero e dei 5 sottosettori in Puglia	241
14. I possibili effetti di un riequilibrio modale sul trasporto delle merci in Puglia: dalla strada al ferro	247
1. Introduzione	247
2. Il trasporto interno in Europa e il trasporto su strada: valore e obiettivi di trasferibilità al ferro	247
3. Il trasporto interno di merci su strada in Italia in relazione alle altre modalità	250
3.1 Trasporto interno su strada in Italia	252
4. Il traffico stradale in Puglia: stime di trasferibilità da gomma a ferro	253
5. Considerazioni sul trasferimento strada-ferro. Le risultanze di un'indagine territoriale	257
15. Analisi territoriale, esigenze degli operatori e strumenti di intervento	261
1. Obiettivi generali e specifici del piano con riferimento all'economia dei trasporti	261
2. Analisi delle caratteristiche attuali e future del territorio pugliese e analisi dei fenomeni caratterizzanti la domanda di mobilità delle merci e della logistica	262
3. La classificazione dei comuni pugliesi	264
4. Caratteristiche dell'offerta di trasporto e individuazione delle esigenze future dei centri di produzione e di commercializzazione	266
5. Strategie di intervento e proposte	272
6. Considerazioni conclusive	276
APPENDICE: ANALISI E RAPPRESENTAZIONE GRAFICA DEI RISULTATI DELL'INDAGINE CAMPIONARIA	278
16. 1° Focus su tendenze, aspettative e criticità rilevate dai principali player del settore dei trasporti in Puglia	309
1. Presentazione del Focus	309
2. I presupposti e gli obiettivi del Piano	310
3. La struttura e la metodologia del Piano	312
4. Start del Focus. Interventi dei presenti	312
17. 2° Focus su tendenze, aspettative e criticità rilevate dai principali player del settore dei trasporti in Puglia	325
1. Presentazione del Focus	325
2. Punti salienti della discussione	326
18. Gli obiettivi strategici del piano in ambito Infrastrutturale	333
1. Sintesi degli obiettivi strategici della Regione Puglia	333
1.1. Trasporto ferroviario	333
1.2 Trasporto Marittimo	334
1.3 Trasporto Stradale	335
2. Sintesi degli obiettivi strategici delle Autorità di sistema Portuale	336
2.1 AdSP del Mar Adriatico Meridionale	336
2.2 Interventi infrastrutturali prioritari a "breve termine"	337

2.3 <i>Interventi infrastrutturali prioritari a "medio/lungo termine"</i>	346
3. AdSP del Mar Ionio – porto di Taranto	353
4. Il ruolo degli interporti e delle aree logistiche	367
4.1. <i>Progettualità di rilievo</i>	368
5. Sintesi degli obiettivi strategici in ambito ferroviario	371
5.1. <i>La Rete Ferrovia delle aree logistiche</i>	371
5.2. <i>Interventi ferroviari prioritari di adeguamento a modulo, sagoma, peso assiale e potenziamento ultimo miglio</i>	374
6. I collegamenti stradali delle aree logistiche	364
7. Quadro conclusivo degli interventi previsti dal piano in ambito infrastrutturale	388
8. Interventi infrastrutturali pianificati, programmati ed in corso	394
19. Il contributo della Cycle – Logistic nella distribuzione delle merci nelle città	401
1. Introduzione generale	401
2. Caratteristiche del cargo – bike	402
3. Statistiche sul trasporto urbano di merci e servizi	403
4. Trasporto merci in ambito urbano, impatto ambientale e consumo di energia	404
5. Azioni incentivanti la cycle – logistic	404

1. - Introduzione al piano regionale delle merci e della logistica

1. Premesse

Il significato di *logistica* è molto ampio, rappresenta un'attività i cui confini sono molto permeabili e quindi, in certo senso, labili. Le definizioni che ne vengono date possono risultare generali o, al contrario, troppo specifiche e non in grado di comprenderne l'intero spettro.

Ad esempio, la definizione di *logistica* data dalla National Council of Physical Distribution Management ("la logistica è l'efficiente trasferimento dei prodotti finiti, a partire dall'uscita dalle linee di produzione fino al consumatore finale e, in certi casi, comprende il trasferimento delle materie prime dalle fonti di approvvigionamento all'ingresso delle linee di produzione. Queste attività includono il trasporto, l'immagazzinaggio, la movimentazione dei materiali, l'imballaggio di protezione, la gestione delle scorte, l'ubicazione dei fabbricati e dei depositi, la gestione degli ordini, le previsioni di marketing e l'assistenza alla clientela") pare trascurare l'attività di flusso per lavorazioni intermedie o di assemblaggio.

Esiste quindi la necessità, di carattere preliminare, di specificare l'accezione di *logistica* che in questo contesto si intende assumere. Prefigurando e caratterizzando in tal modo l'impostazione stessa del piano.

Il primo confine è costituito dalla distinzione tra logistica intesa come attività interna all'impresa, e quindi finalizzata all'ottimizzazione del processo produttivo, e quella propria di aziende che ne fanno attività imprenditoriale, cioè che rendono servizi per conto terzi.

La logistica aziendale è un processo che ha il compito di gestire con efficienza ed efficacia tutte le attività necessarie a movimentare dal punto di origine a quello di destinazione sia il flusso fisico di materie prime, semilavorati e prodotti finiti che il flusso informativo ad essi connesso, offrendo al consumatore un livello di servizio conforme alle sue aspettative. Il ruolo della logistica è quello di mettere in comunicazione fisica luoghi di produzione e di consumo, sia intermedi che finali, geograficamente non contigui. L'evoluzione dei mezzi di trasporto e di comunicazione ha permesso di raggiungere sempre più rapidamente ed economicamente luoghi distanti, allargando il numero dei mercati di sbocco ed ampliando così la sfera del consumo.

I modelli organizzativi aziendali si sono gradualmente evoluti dall'impresa verticalmente integrata all'impresa a rete, focalizzata sul proprio *core process*, che gestisce un complesso network di relazioni con altri soggetti verso i quali ha esternalizzato/terziarizzato le attività *non core*. Per un'industria manifatturiera le attività logistiche sono tipicamente annoverate fra quelle *non core*: ciò ha portato all'affermarsi sul mercato di operatori logistici di grandi dimensioni, in grado di conseguire economie di scala e di offrire pacchetti integrati di funzioni e servizi logistici e di trasporto. Questi soggetti hanno infatti arricchito progressivamente la propria offerta passando dal semplice trasporto e magazzinaggio delle merci all'includere un insieme di servizi accessori e di lavorazioni a valore aggiunto necessarie per ottenere il prodotto finale.

Rispetto all'idea tradizionale che individuava nella logistica una funzione esclusivamente interna alle aziende, si è pertanto affermato il concetto di *supply chain*, intesa come sistema che gestisce i collegamenti e i flussi logistici di una pluralità di imprese che partecipano ad un'unica catena del valore.

L'obiettivo del piano è rivolto, in particolare, alla crescita di questo sistema.

La seconda articolazione, che deriva dalla precedente, distingue quindi tra interno ed esterno, tra locale e globale, tra attività che genera e ottimizza l'organizzazione interna e quella in grado di catturare rotte commerciali.

Il crescente sviluppo dei processi di globalizzazione dell'economia mondiale ha aggiunto ulteriore complessità. L'espansione dei mercati di approvvigionamento, produzione e distribuzione comporta una continua revisione delle scelte insediative attraverso la riorganizzazione delle catene di divisione del lavoro su scala globale, l'entrata di nuovi concorrenti, la disponibilità di nuove fonti di approvvigionamento di materie, lavoro e conoscenze.

L'insediarsi di attività logistiche, catturando rotte commerciali, è in grado di indurre lo sviluppo di attività di

servizio (logistica a valore aggiunto), che statisticamente può riguardare circa il 30% delle merci trasportate.

Le attività di servizio devono naturalmente svilupparsi nel tessuto produttivo locale, e dunque il successo nella competizione globale è in gran parte legato alla capacità di innovazione dei sistemi locali.

Anche in questo caso, dunque, interno ed esterno sono strettamente intrecciati, e quindi il piano sarà volto alla loro integrazione, con particolare attenzione allo sviluppo della dimensione globale.

Il ruolo della logistica pubblica, intesa come strumento per una politica economica del territorio, è anche quello di creare le condizioni affinché la logistica privata, ossia quella delle imprese manifatturiere e commerciali, possa essere competitiva, efficiente, nonché socialmente ed ambientalmente sostenibile.

In quest'ottica di logistica pubblica come fattore di promozione del territorio, si collocano alcune competenze quali:

- la capacità di valutare l'efficienza dei sistemi di offerta presenti nell'area territoriale nel loro complesso;
- la capacità di favorire le condizioni per attrarre l'insediamento degli operatori economici che alimentano la domanda e l'offerta di servizi di trasporto e dell'intero processo logistico..

Fondamentale appare che logistica pubblica e logistica privata trovino un terreno comune di confronto e coordinamento operativo e temporale, affinché il sistema delle imprese possa migliorare la propria posizione competitiva.

L'azione pubblica deve dunque trovare forme di espressione differenziate per i diversi aspetti sottesi, e sopra delineati, dalla logistica.

In particolare, per quanto riguarda la dimensione globale, si tratta di creare le condizioni per la crescita e l'insediarsi di imprese logistiche; condizioni che sono, in sostanza, l'efficienza dell'offerta (organizzazione del sistema trasportistico, di aree logistiche e di servizi), agevolazioni per l'insediamento, costi concorrenziali di esercizio e marketing. In questo caso l'azione deve essere anticipatrice, e dunque l'intervento pubblico può essere attivo e diretto, può essere programmato anche in termini di investimento.

Nel caso della dimensione locale, l'azione pubblica si esplica principalmente nel promuovere un'innovazione dell'organizzazione logistica del sistema produttivo locale, in modo da creare le necessarie premesse per lo sviluppo globale. L'azione deve nascere 'dal basso', deve cogliere le esigenze manifestate dal tessuto produttivo (ad es. dai distretti industriali), predisposta all'ascolto e dunque ad una programmazione *ad hoc*.

L'intervento pubblico dell'Amministrazione Regionale ha pertanto la necessità di misurarsi con il contesto locale; più il contesto locale sarà potente da un punto di vista logistico (presenza di infrastrutture e servizi) e meno indispensabile sarà l'intervento pubblico, mentre sarà maggiormente necessario in caso di debolezza. Ma non è solo il contesto a determinare il grado di intensità dell'azione pubblica e la sua sfera di intervento. Risultano fondamentali anche gli obiettivi strategici che guidano la programmazione dell'Amministrazione, i quali debbono essere coerenti con le politiche di sviluppo industriale, economico e sociale che si intendono perseguire e pertinenti rispetto allo status quo del territorio e alla sua collocazione all'interno degli scenari globali.

In ogni caso, e per quanto possibile, l'azione pubblica deve essere rivolta a promuovere la logistica in senso stretto, evitando i rischi di un suo camuffamento speculativo.

L'orientamento strategico delineato (definito *global*) si propone di indicare azioni ed interventi per cogliere le opportunità generate dall'incremento dei traffici mondiali di merci, senza però trascurare la domanda interna, la quale anzi può trovare nuovo vigore dall'aggancio alle filiere internazionali del trasporto e della logistica.

L'analisi dei flussi di merce in import ed export di livello continentale e nazionale mette chiaramente in evidenza, per quanto riguarda il traffico marittimo, la predilezione delle compagnie di navigazione per i porti del nord Europa (o al massimo della costa occidentale del Mediterraneo, in particolare la Spagna); per quel che riguarda il trasporto terrestre con origine e destinazione l'Italia, si può notare invece - oltre alla concentrazione del traffico lungo l'asse centrale Milano-Bologna - anche l'orientamento di quote importanti di traffico verso i nodi logistici orientali, in particolare verso Verona e Padova.

Nonostante la favorevole posizione geografica, protesa al centro del mediterraneo, il notevole sviluppo costiero e la presenza di importanti infrastrutture portuali, la Puglia non è significativamente inclusa nelle geometrie internazionali della logistica e, conseguentemente, nell'indotto economico ed occupazionale generato dalla

gestione dei flussi che lungo tali geometrie viaggiano. Occorrerebbe tuttavia evidenziare come, la non ancora adeguatamente sviluppata dinamica di flusso delle merci, presenta sui porti pugliesi potenziali trend di crescita ma, al tempo stesso, genera, a causa della scarsa efficienza organizzativa del sistema, pesanti ricadute sul versante infrastrutturale, trasportistico ed ambientale.

La scelta è quella di invertire una tendenza che si va progressivamente consolidando e rispetto alla quale sono già stati effettuati importanti investimenti, sia da parte di sistemi territoriali, sia da parte di singole imprese.

Alla luce dei recenti e molteplici mutamenti che vanno man mano caratterizzando gli scenari internazionali ed i sistemi produttivi territoriali dell'intero pianeta, sempre più costretti e sollecitati ad essere competitivi e concorrenziali, gli amministratori nazionali - ma soprattutto quelli regionali e locali - si trovano oggi, come non mai, ad affrontare il difficile compito di progettare ed attuare la valorizzazione del proprio territorio, promuovendo la logistica come *risorsa del sistema territoriale* capace di agire quale leva strategica per accrescere la competitività dei diversi attori dell'economia locale.

Per agganciare la ripresa e rilanciare il sistema logistico regionale si delineano tre assi di intervento, che costituiscono componenti strettamente integrate: governance, infrastrutture e territorio, come sinteticamente meglio rappresentato nella figura che segue.

2. Principi e linee strategiche

2.1. Gli obiettivi del Piano Regionale delle Merci e della Logistica

Il Piano Regionale delle Merci e della Logistica, tenuta in considerazione la situazione attuale della portualità e della logistica marittima, nonché le analisi prospettiche di evoluzione, si pone il raggiungimento di obiettivi strategici e propone altrettante azioni, la cui attuazione deve avvenire attraverso atti normativi e/o amministrativi coerenti con le linee guida fornite dal Piano Nazionale Strategico della Portualità e della Logistica (PSNPL).

Inoltre, deve recepire specifici obiettivi strategici in tema di logistica e merci proposti dal PRT, (Legge Regionale 23 giugno 2008, n. 16 – “*Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di Piano Regionale dei Trasporti*”) in ossequio a quanto previsto dall'art.2 comma 3: *Le linee di intervento in tema di merci e logistica, individuate dal PRT e affrontate nei piani attuativi in relazione a ciascuna delle quattro modalità di trasporto, vengono approfondite e sviluppate organicamente in un'ottica intermodale nel piano regionale delle merci e della logistica, elaborato dall'Agenzia regionale per la mobilità (AREM) ai sensi dell'articolo 25, comma 5, lettera a), numero 7), della l.r. 18/2002, che si pone come piano attuativo settoriale.*

Di seguito sono riportati gli Obiettivi generali e specifici previsti dal PRT.

Obiettivi generali (art. 5)

Il PRT si propone gli obiettivi generali di:

- a) adottare un approccio improntato alla comodità nella definizione dell'assetto delle infrastrutture e dell'organizzazione dei servizi per la mobilità delle persone e delle merci, finalizzato a garantire efficienza, sicurezza, sostenibilità e, in generale, riduzione delle esternalità;
- b) contribuire alla creazione di una rete sovraregionale di infrastrutture e servizi per il trasporto di persone, merci e per la logistica – in connessione con il Corridoio VIII e il Corridoio I – che veda la Puglia protagonista tra le regioni del Mezzogiorno e nel “Sistema mediterraneo” a supporto dello sviluppo di relazioni e integrazioni di natura culturale, economica e sociale;
- c) configurare una rete di infrastrutture e servizi sulla base di criteri di selezione delle priorità.... che garantisca livelli di accessibilità territoriale rispondenti alla valenza sociale, economica e paesaggistico-ambientale delle diverse aree della regione nel rispetto dei vincoli di budget imposti a livello nazionale e regionale;
- d) strutturare un sistema di infrastrutture e servizi di mobilità concepito in modo da garantirne la fruizione da parte di tutte le categorie di utenti/operatori;
- e) garantire tempi certi di attuazione degli interventi programmati dai piani attuativi attraverso il coinvolgimento degli enti locali nei processi di pianificazione e attraverso forme di partecipazione e concertazione con i soggetti economici e sociali interessati dai processi stessi;

- f) garantire l'efficacia degli interventi programmati dai piani attuativi, la coerenza della pianificazione sviluppata dai diversi settori e livelli amministrativi e il corretto funzionamento del sistema della mobilità nel suo complesso promuovendo forme di co-pianificazione intersettoriale (in primis trasporti-territorio) e indirizzando la pianificazione sott'ordinata;
- g) contribuire a raggiungere gli obiettivi dei piani di riassetto urbanistico e territoriale e dei piani di sviluppo economico e sociale attraverso un'adeguata interpretazione delle istanze che nascono dal sistema insediativo e da quello economico sociale.

Obiettivi specifici (art. 6)

Il PRT si propone i seguenti obiettivi specifici:

- a) realizzare le condizioni strutturali materiali e immateriali per affermare il ruolo di piattaforma logistica multimodale della Puglia nel Mezzogiorno e, più in generale, nello spazio euromediterraneo;
- b) realizzare le condizioni strutturali materiali e immateriali per lo sviluppo della logistica e dell'intermodalità nel trasporto merci da parte delle imprese del sistema produttivo pugliese;
- c) promuovere forme ambientalmente e socialmente sostenibili del trasporto delle merci nell'ambito dei sistemi urbani;
- d) migliorare i livelli di sicurezza del trasporto delle merci in ambito regionale;
- e) accrescere la competitività, la specializzazione e la complementarietà del sistema portuale regionale.
- f) garantire un'efficiente interconnessione tra le reti di rango sovraregionale e quella regionale;
- g) migliorare l'accessibilità interna alla regione a supporto della coesione territoriale e dell'inclusione sociale, dello sviluppo locale e della valorizzazione di ambiti a valenza strategica;
- h) potenziare e integrare l'offerta di collegamenti sovraregionali di trasporto passeggeri a supporto della competitività del sistema economico pugliese;
- i) riconoscere al trasporto aereo un ruolo strategico per i collegamenti di lungo raggio;
- j) riconoscere alla modalità ferroviaria il ruolo di sistema portante della rete regionale di trasporto pubblico locale;
- k) contribuire a mantenere e potenziare il ruolo della ferrovia nei collegamenti di lunga percorrenza, in previsione dei futuri sviluppi del sistema alta capacità/alta velocità;
- l) indirizzare la riorganizzazione del TPRL su gomma in forma complementare e integrata rispetto ai servizi ferroviari;
- m) promuovere forme di mobilità sostenibile nei centri urbani e nei sistemi territoriali rilevanti e per la valorizzazione di ambiti a valenza ambientale strategica a livello regionale;
- n) promuovere la piena accessibilità alle reti e ai servizi di trasporto da parte di tutte le categorie di utenti attraverso la progressiva eliminazione delle barriere architettoniche e sensoriali rispetto a infrastrutture fisiche e informazioni;
- o) massimizzare l'efficienza gestionale dei servizi di trasporto su ferro creando le condizioni per la progressiva riconversione dei servizi automobilistici sostitutivi di servizi ferroviari;
- p) contribuire a realizzare le condizioni strutturali materiali e immateriali per il libero accesso e la circolazione sulla rete ferroviaria regionale finalizzati alla piena valorizzazione del patrimonio infrastrutturale, alla massimizzazione della capacità ferroviaria e dei benefici derivanti da tutti gli investimenti settoriali.

2.2. Le strategie individuate dal PRT per la mobilità delle merci

Art. 8 (Strategie per la mobilità delle merci)

Per raggiungere gli obiettivi di cui agli articoli 5 e 6 relativamente alla mobilità delle merci il PRT individua le

seguenti strategie di intervento:

- a) definire l'assetto gerarchico di riferimento dei centri merci e dei poli logistici sul territorio regionale, individuando le forme di coordinamento e complementarietà reciproca;
- b) assicurare la continuità fisico-funzionale tra la rete delle infrastrutture e dei servizi di livello sovraregionale e quella regionale, con particolare riferimento all'accesso ai principali nodi e centri merci presenti sul territorio regionale, eliminando deficit infrastrutturali e inefficienze funzionali;
- c) migliorare la capacità intermodale dei principali nodi e centri merci di valenza sovraregionale e potenziarne le dotazioni infrastrutturali e di servizi;
- d) promuovere il coordinamento tra tutti gli attori a diverso titolo interessati (autorità portuali e marittime, gestori di poli logistici e di reti di trasporto, vettori, operatori economici e istituzionali) per lo sviluppo e la gestione integrati della piattaforma logistica regionale;
- e) promuovere lo sviluppo del trasporto combinato strada-rotta coordinando le attività dei centri di interscambio per massimizzare l'uso della capacità ferroviaria e rendere i tempi complessivi di trasporto competitivi con la modalità tutto-strada;
- f) promuovere lo sviluppo del trasporto combinato strada-mare, incluse le autostrade del mare, e ferro-mare integrando a rete e specializzando per funzioni i terminal portuali, le aree retroportuali, i poli logistici e i sistemi produttivi regionali;
- g) promuovere la specializzazione degli scali del sistema aeroportuale pugliese verso specifici segmenti della domanda di trasporto merci;
- h) sviluppare sinergie e accordi strutturali di collaborazione con poli logistici nazionali e internazionali sulle principali direttrici di traffico;
- i) promuovere l'aggregazione della domanda e la qualificazione dell'offerta di servizi logistici rivolti sia alle imprese e alle filiere presenti sul territorio regionale sia a soggetti economici esterni e operatori del settore potenziali fruitori della piattaforma pugliese, anche attraverso la realizzazione di sistemi di combinazione tra domanda e offerta;
- j) promuovere in accordo con le previsioni dei piani urbani della mobilità e di specifici studi di fattibilità tecnico-economica la realizzazione di centri di distribuzione urbana (CDU) (piattaforme logistiche prossime alle aree urbane in grado di accentrare il flusso in ingresso delle merci e di assicurarne la distribuzione attraverso un efficiente sistema di mezzi a basso o nullo impatto ambientale) delle merci a servizio dei sistemi urbani rilevanti;
- k) promuovere la diffusione di tecnologie ITS a supporto di una più efficiente e competitiva gestione dei flussi di merci e informazioni, aperta alla cooperazione internazionale;
- l) istituire sistemi di controllo del traffico di mezzi pesanti finalizzati a evitare un uso improprio della rete stradale di accessibilità regionale;
- m) promuovere la formazione specialistica nel campo della logistica degli attuali e futuri addetti del settore (figure tecniche e gestionali) di enti e imprese;
- n) prevedere la redazione di un piano regionale per il trasporto delle merci pericolose, dei rifiuti e dei carichi eccezionali che disciplini e coordini gli interventi tra tutti i soggetti coinvolti a vario titolo per l'uso efficiente e sicuro delle infrastrutture di trasporto in condizioni ordinarie e di emergenza, in un'ottica che privilegi, laddove possibile, la scelta della modalità ferroviaria.

2.3. Gli indirizzi strategici del PRML

Gli indirizzi strategici del PRML sono individuati come segue:

- *Rafforzare le connessioni dei nodi secondari e terziari delle "aree interne" e di quelle dove sono localizzati significativi distretti di produzione agricola e agro-industriale con i principali assi viari e ferroviari della rete TEN-T;*

- *Promuovere lo sviluppo del trasporto combinato strada-mare, incluse le autostrade del mare, e ferro-mare integrando a rete e specializzando per funzioni i terminal portuali, le aree retroportuali, i poli logistici, i terminal ferroviari e le funzioni aeroportuali di trasporto delle merci;*
- *Potenziare infrastrutture e attrezzature portuali e interportuali di interesse regionale, ivi inclusi il loro adeguamento ai migliori standard ambientali, energetici e operativi e potenziare l'integrazione dei porti con le aree retro portuali (infrastrutture e tecnologie della rete globale/locale);*
- *Aumentare la competitività del sistema portuale e interportuale;*
- *Accrescere l'utilizzo della rete ferroviaria per la mobilità delle merci attraverso il completamento dell'interoperabilità delle cinque ferrovie regionali, adeguando il materiale rotabile e l'infrastruttura ai migliori standard tecnici;*
- *Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete*
- *Valorizzare le potenzialità degli scali aerei cargo di Bari, Brindisi e di quello intercontinentale di Grottaglie per il trasporto di merci ad elevato valore unitario e/o alta deperibilità, secondo una visione sinergica della Piattaforma logistica multimodale.*
- *Istituzione delle Zone Economiche Speciali*

2.4. Le infrastrutture materiali ed immateriali

Le componenti materiali

Il potenziamento delle infrastrutture, l'intermodalità ed il rilancio del trasporto ferroviario costituiscono le linee strategiche della politica infrastrutturale.

In particolare, pare evidente che i flussi di traffico attuali e soprattutto generati dal potenziale incremento di merci non possano essere assorbiti che in misura ridotta dal traffico su gomma e che, dunque, anche l'obiettivo europeo del 30% di traffico ferroviario merci, per quanto già ambizioso per l'Italia, non possa essere ritenuto sufficiente. La percentuale di trasporto ferroviario deve costituire un vincolo generale e specifico per qualunque insediamento logistico; condizione dunque da porre e da monitorare in termini strutturali. Ciò implica, naturalmente, un impegno particolare nel rilancio funzionale del sistema ferroviario (per altro non solo regionale ma a livello nazionale) anche attraverso l'attuazione di misure di volte ad incentivare il trasporto delle merci su ferro.

Una particolare attenzione deve essere dedicata allo sviluppo dell'intermodalità e del trasporto combinato. Il Trasporto Combinato Strada Rotaia (TCSR) nazionale non accompagnato svolge attualmente un valido ruolo per il trasferimento delle merci dai bacini di traffico del nord Italia a quello del centro-sud. La convenienza economica del TCSR cresce con la distanza percorsa su rotaia. La configurazione dell'Italia potrebbe in linea teorica favorirne una maggiore diffusione. Tuttavia il trasporto merci tutto strada ed il Trasporto Combinato Strada Mare (TCSM), che sono concorrenti al TCSR, hanno offerto nel tempo al mercato standard di qualità del servizio (puntualità ed affidabilità) molto elevati. Ad oggi anche queste modalità di trasporto stanno subendo un calo nella qualità del servizio, a causa della mancanza di una politica di specializzazione e di potenziamento degli impianti, soprattutto nei nodi portuali e ferroviari.

Fino al 1997 la qualità del TCSR è stata crescente, consentendo a questa tipologia di trasporto di raggiungere un'affidabilità almeno pari a quella delle modalità concorrenti, con tassi di crescita annui a due cifre. Al declino della qualità del servizio ferroviario è però seguito un regresso delle quantità di merce trasportate dal TCSR sulle relazioni nazionali. Solo nel luglio 2003, con l'introduzione della "patente a punti" e l'irrigidimento delle regole e sanzioni previste dal Codice della Strada, il TCSR ha iniziato nuovamente ad aumentare.

Il TCSR internazionale con origine e destinazione Italia mostra un andamento crescente nel tempo, pur risentendo negli ultimi anni della crisi economica mondiale ed in particolare europea. Il traffico internazionale che interessa l'Italia è rappresentato da flussi che devono attraversare l'arco alpino. Spesso i veicoli stradali sono pertanto indotti ad un utilizzo forzoso della tratta su rotaia per limitazioni al traffico introdotte da norme restrittive imposte dai Paesi di transito alpino (Svizzera e Austria).

Il Libro bianco vede nel TCSR l'elemento capace di riequilibrare i trasporti a favore della rotaia.

In Italia la struttura imprenditoriale del trasporto su strada è caratterizzata dalla prevalenza numerica delle piccole imprese e dalla mancanza di un adeguato tessuto di medie imprese. Essendo l'impiego del TCSR conveniente solo per le medie e grandi imprese, il potenziale di mercato italiano al quale il TCSR può guardare risulta decisamente inferiore rispetto a quello di altri Paesi, come Francia, Germania, Olanda e Belgio. La necessità di elevati livelli organizzativi ed operativi sono tra le cause strutturali che limitano le possibilità per le imprese di trasporto di utilizzare il TCSR, tanto che in Italia sono pochissime le imprese che hanno impostato tutta la loro organizzazione sul combinato.

L'ambito dei traffici a lunga distanza è quello in cui è perseguibile l'obiettivo di trasferire una quota del traffico merci dal tutto strada al combinato. Il riequilibrio consentirebbe sia di ridurre le esternalità negative prodotte dalla crescita della motorizzazione che di innescare un processo di riorganizzazione dell'autotrasporto ad oggi penalizzato dai maggiori costi provocati dalla congestione e dall'inadeguatezza della rete stradale.

In questa prospettiva le principali criticità da affrontare sono le seguenti:

- il trasporto merci richiede certezza dei tempi di resa, storicamente garantita dalle performance e dalla flessibilità del tutto strada;
- il combinato richiede concentrazione dei traffici, ma in molte delle aree di maggiore concentrazione della domanda i terminali sono ad oggi insufficienti nella capacità e/o inadeguati nell'accessibilità;
- nella situazione attuale le imprese ferroviarie non coprono interamente i costi con i ricavi tariffari, mentre si pone in generale il problema della riduzione dei costi unitari per mantenere livelli di prezzo competitivi con il tutto strada;
- il rafforzamento della presenza sul mercato delle imprese dell'autotrasporto richiede nuovi modelli organizzativi e nuove disponibilità ad investire, che oggi sono ostacolate dalla loro eccessiva frammentazione.

Le componenti "immateriali"

Ad integrazione alle componenti *hardware* del sistema infrastrutturale (porti, infrastrutture ferroviarie e autostradali, *dry port* ferroviari, *distripark*, centri distributivi intermodali ecc), assumono ruolo determinante per la competitività economico- prestazionale del sistema (tariffe e *transit time*), i sistemi telematico - informatici che ne controllano e ne governano l'operatività.

Essenziale risulta l'implementazione dei controlli e delle procedure doganali in termini telematico-informatici così come in atto nelle più avanzate realtà Nord europee o dell'arco latino (esempio Rotterdam e Barcellona).

Perché i controlli degli adempimenti doganali possano avvenire per via telematica (24 ore al giorno per 365 giorni all'anno senza disturbare l'operatività portuale, nelle piattaforme logistiche e nei sistemi di trasferimento container) occorre che tutte le componenti della catena trasportistico-logistica (nave, porto, vettore terrestre, piattaforma logistica) vengano organizzate su base informatico - telematica.

Tutto ciò richiede uno specifico progetto organizzativo-applicativo coinvolgente le Compagnie di Navigazione, le Autorità Portuali, i terminalisti, i trasportatori, le imprese operanti in porto e nelle piattaforme logistiche, l'Agenzia delle Dogane.

Dall'efficacia di questo progetto dipende la parte più consistente della riduzione degli attuali *transit time* sul territorio regionale.

Parte di questo progetto di informatizzazione, ancorché destinato ad utenti multipli, va dedicato alla realizzazione di efficaci sistemi di *tracking* dei vettori e dei carichi (su nave, su treno e/o camion) e tracing degli ordini e delle merci dei clienti finali.

La disponibilità su *supporti* informatici di programmi di attività e informazioni aggiornate sul loro svolgimento deve consentire anche di implementare, sempre in termini telematico - informatici, sistemi di programmazione e controllo dinamico dei vettori di trasporto (treni e autocarri) per minimizzare i fenomeni di congestione portuale e garantire il *transit time* da sbarco nave a consegna delle merci alle piattaforme logistiche o direttamente al

mercato finale, nonché sistemi di *enquiry* da parte dei clienti finali delle merci nonché di *E-commerce* aperti alla clientela classificata.

Senza efficienti sistemi telematico-informatici di governo delle attività trasportistico- logistiche, gli ingenti investimenti richiesti dalle componenti infrastrutturali (porti, ferrovie, piattaforme logistiche) rischiano di non produrre gli attesi effetti di attrazione dei flussi di traffico pianificati per giustificare questo investimento.

Ulteriori componenti di rilievo (e di forte attrattività per i Global Carrier) dei servizi ai vettori, alle merci e alle imprese internazionali, sono costituiti dai servizi di certificazione (RINA e altri Enti indipendenti) finalizzati a certificare origine, processi e qualità delle merci come conformi alle prescrizioni UE, così come ulteriori servizi finanziari, assicurativi, manutentivi, ecc da sviluppare a livello di elevati standard internazionali.

2.5. Il territorio

Le linee strategiche sono volte a garantire un'adeguata ed organizzata offerta logistica, governando l'espansione degli insediamenti logistici: nel dimensionare l'offerta territoriale occorre evitare due rischi, che possono derivare da una non corretta definizione della funzione logistica o dal suo mascheramento: il surdimensionamento di aree dedicate ed il loro utilizzo improprio; in sostanza il rischio di un consumo indiscriminato di territorio. L'uso del territorio appare fortemente condizionato dalle necessità logistiche della domanda e da una logica di costruzione degli spazi a fini anche speculativi.

Ciò premesso, al fine di massimizzare la competitività tecnico - economica è possibile assumere alcuni criteri guida per pianificare la destinazione d'uso dei territori e localizzare i vari tipi dei centri da destinare al servizio della logistica internazionale, distrettuale ed urbana.

Piattaforme per la logistica globale

Esse sono costituite da:

- *gli hub ferroviari* sono i nodi strategici di riferimento della rete ferroviaria: sulla loro riorganizzazione e rilancio poggia la possibilità di efficientamento dei servizi ferroviari al traffico di lunga e media percorrenza, e quindi gran parte degli esiti di una politica di riequilibrio modale per il trasporto delle merci; o *le piattaforme logistiche, intermodali o multimodali*, vanno localizzate in adiacenza agli *hub ferroviari* ed i *dry port*, all'intersezione di corridoi ferroviari o autostradali interconnettenti porti, aeroporti, altre piattaforme distributive; o i *dry port ferroviari* vanno localizzati il più vicino possibile ai porti di cui fanno parte, anche dal punto di vista doganale, per ridurre i tempi di ciclo dei treni *shuttle* (e conseguentemente gli investimenti, i costi di esercizio e le tariffe di movimentazione);
- i *distripark*, piattaforme logistiche avanzate dove è possibile dare valore aggiunto alle semplici operazioni di carico e scarico dei container, vanno localizzati:
 - in integrazione con i *dry port ferroviari* (per minimizzare tempi e costi di movimentazione merci), alla confluenza di altre infrastrutture (o di eventuali grandi tessuti distributivi urbani o industriali) per le superfici destinate al perfezionamento attivo e al *riexport* ferroviario di merci destinate a mercati del Centro e Nord Europa (ed eventualmente ai mercati dell'Europa SudOccidentale ed Europa dell'Est);

Accanto a queste piattaforme logistiche di primo livello, strategiche per la competitività degli assi 24 e 5, altre sono necessarie per servire mercati a estensione più ridotta rispetto a quella continentale servita dagli assi 24 e 5 e per conferire efficienza e valore aggiunto a flussi di merci non utilizzando il ferro come modalità prevalente di trasporto (in connessione a flussi cargo di aeroporti integrati da flussi di merceologie pregiate provenienti da porti come, ad esempio, l'area di Cuneo-Savona-Levaldigi o Biella).

Centri logistici distrettuali

A livello locale, il sistema imprenditoriale pugliese presenta una fitta rete di distretti industriali. La struttura imprenditoriale e produttiva su cui si basano i cosiddetti distretti industriali è abbastanza varia. Tuttavia la

tendenza di fondo, in molti distretti, è quella di costituire catene della produzione alla cui base si trovano numerose aziende di piccole dimensioni. La dispersione della produzione, o di diverse fasi della lavorazione, fa sì che la gestione logistica dei flussi di merce costituisca un elemento chiave per la competitività dei singoli distretti.

Peraltro, la gestione attuale - che andrebbe sottoposta a verifica attraverso il confronto con le singole realtà distrettuali - spesso delega l'organizzazione dei trasporti alle medesime imprese che già gestiscono una rilevante quota di conto proprio.

La tipologia del distretto, più che il tipo di prodotto o la zona geografica del distretto, influisce sulle caratteristiche della logistica di distretto. Tre sono le tipologie individuabili:

- distretti all'interno dei quali esistono solamente una o poche imprese di grandi dimensioni che emergono sulle altre per potere di mercato e leadership tecnologica e commerciale nei confronti delle altre (*Distretti indotto*);
- distretti dove operano alcune imprese di medie dimensioni con poteri di mercato e capacità industriali fra loro equivalenti (*Distretti concorrenziali*);
- distretti caratterizzati dalla presenza di una diffusa platea di piccole imprese e di aziende artigianali di dimensioni simili, dove non emerge nessuna realtà produttiva commercialmente dominante (*Distretti polverizzati*).

Lo sviluppo di una logistica di distretto richiede, da un lato, una attenta valutazione delle specifiche peculiarità di ciascun ambito distrettuale (alcune filiere merceologiche si prestano maggiormente di altre a interventi di ottimizzazione sul fronte del trasporto e della logistica) e, dall'altro, la messa a punto di una serie di fasi di analisi e valutazione che possono essere in qualche misura standardizzate e quindi replicate nei singoli ambiti.

La realizzazione di *transit point*, per la logistica *inbound* (materie prime) e *outbound* (prodotto finito) è attivabile in due condizioni:

- elevati volumi totali e molto frammentati tra i diversi produttori;
- utilizzo e condivisione delle medesime materie prime.

È evidente come la realizzazione di un *transit point* (o piattaforma logistica) comune rappresenti la modalità più interessante per raggiungere l'ottimizzazione cui si accennava. Sia in uscita che in entrata la merce (prodotto finito o materia prima) verrebbe aggregata e distribuita (ai clienti esterni o alle imprese operanti nel distretto) in condizioni ottimali (massimizzazione del fattore di carico e ottimizzazione dei giri di consegna).

A fronte di una proposta teorica particolarmente efficace, che si rifà a quanto si sta sperimentando in ambito urbano, è comunque necessario tenere in considerazione i limiti propri della "soluzione *transit point*" e le resistenze di ordine culturale presenti nella quasi totalità delle piccole e medie imprese italiane.

Con riferimento a queste ultime, due in particolare meritano un approfondimento:

- la consuetudine a vendere con la clausola "franco fabbrica";
- l'ostilità a condividere informazioni con i concorrenti.

Le imprese italiane normalmente non organizzano il trasporto delle merci vendute, preferendo che sia l'acquirente ad occuparsene; così facendo, è evidente che il flusso delle merci in uscita dal distretto viene gestito dal trasportatore designato dal cliente (quasi sempre straniero, data la forte propensione all'export dei nostri distretti), con scarso margine di manovra da parte della realtà distrettuale, determinando quella che viene definita come "subalternità logistica" dei distretti, vero elemento di debolezza del sistema.

La soluzione ideale consisterebbe nell'invertire la logica di consegna (trasporto a carico dell'impresa produttrice), inglobando il costo del trasporto nel prezzo finale: la merce verrebbe consegnata al *transit point*, aggregata per destinazione e spedita al cliente finale a cura dell'operatore logistico (locale) ottimizzando carico e percorso.

L'altra criticità non facilmente superabile è costituita dalla naturale diffidenza che le imprese hanno nel condividere dati e informazioni ritenuti strategici (tutti gli aspetti connessi all'ordine di un cliente); si potrebbe pensare di iniziare la condivisione con i concorrenti su aspetti "soft" e di immediato vantaggio per tutti (acquisti

aggregati di *pallets*, scaffalature, macchinari per l'imballaggio, ecc.), per poi, a fronte delle innegabili economie di scala che emergeranno, pensare di condividere carichi e spedizioni (e quindi informazioni "sensibili").

I progetti riferibili alla logistica di distretto in ogni caso pongono le basi sulla creazione di standard comunicativi per le diverse imprese operanti ai diversi stadi della filiera.

Su questa base, potrebbe essere proposta la costituzione di soluzioni quali *magazzino virtuale*, che consentirebbe una serie di economie:

- economie finanziarie sugli stock dei singoli magazzini;
- economie logistiche, in quanto la logistica sarebbe gestita da un unico operatore specializzato e che conosce le necessità dei diversi fruitori; o economie rispetto alla gestione degli spazi aziendali;
- migliori garanzie sulla disponibilità di merce, con effetti a catena sulla regolarità della produzione o nella erogazione di servizi e di approvvigionamenti.

Su modi, costi, tempi e su chi debba realizzare queste iniziative si potrebbe suggerire una analisi tra componenti imprenditoriali del distretto, al fine di selezionare alcuni tra i soggetti fornitori di servizi logistici complessi che già oggi offrono servizi simili.

Il progetto potrebbe non portare alla costituzione effettiva del magazzino. Grazie all'adozione di standard comunicativi, un primo passo potrebbe portare al miglioramento dell'efficienza dei trasporti merci, mettendo nelle condizioni il *provider* logistico di ottimizzare i giri di ritiro e consegna merce e i relativi *loadfactor*.

Dal punto di vista *dell'intervento regionale*, gli obiettivi sono:

- riduzione dell'impatto ambientale;
- sostegno alla struttura imprenditoriale ed economica locale.

Le soluzioni progettuali che potrebbero essere adottate sono funzione dei singoli distretti, dipendendo altresì dalle caratteristiche dei mercati di approvvigionamento e di sbocco, dalle caratteristiche della merce e dei prodotti: deperibilità (es. alimentare), valore delle merci (es. distretto orafa), diversificazione della produzione (es. tessile, o enologico, distretti nei quali la specializzazione riguarda tutte le fasi della catena di produzione: macchinari, trattamento materie prime, prodotto, commercializzazione). Le misure adottabili andranno quindi valutate nei singoli casi, procedendo, in forma agile e tempestiva, ad un approfondimento diretto delle dinamiche produttive e trasportistiche che oggi interessano i principali distretti della Puglia.

Centri distributivi urbani (city logistics)

Per una migliore e considerevole proiezione internazionale del sistema logistico pugliese e di supporto allo sviluppo dei sistemi locali del lavoro e dei distretti industriali è necessario puntare maggiormente sulla questione della logistica urbana.

E' sempre più evidente la necessità di una strategia articolata per la mobilità sostenibile - all'interno della quale possa rientrare la questione della logistica urbana - che veda il potenziamento dell'attività ordinaria con azioni a carattere progettuale, in una generale logica di cooperazione con ogni ente coinvolto, al fine di coniugare le esigenze di trasformazione e sviluppo con quelle di salvaguardia delle migliori condizioni di qualità della vita e dell'ambiente.

Il lento percorso avviato da istituzioni ed aziende in alcune realtà territoriali, è certamente indice positivo di una maggiore attenzione e consapevolezza verso il problema. Ciò nondimeno sarebbe necessario stabilire una rete di collaborazione tra i diversi livelli a sostegno dei progetti e delle pluralità di azioni avviate, che sostenga l'integrazione e il dialogo tra i diversi settori quali trasporti, ambiente, urbanistica, commercio e mobilità delle merci. Si tratta di settori del governo locale spesso poco connessi tra loro e raramente volti a favorire un sistema integrato di politiche urbane e di mobilità sostenibile fondato su scelte di sviluppo urbano e investimenti in trasporti.

Per lo sviluppo delle infrastrutture logistiche vengono proposti:

- lo sviluppo della *city logistics*, intervenendo sulla razionalizzazione del sistema distributivo delle merci in merito a tempi e orari, depositi e modalità di consegna;

- l'attivazione di progetti di *reverse logistics*, volti a ridurre l'impatto ambientale dei flussi di ritorno, attraverso la gestione dei materiali, degli imballaggi, dei prodotti e il trasporto verso centri di trattamento dei rifiuti;
- l'introduzione della *e-logistics*, creando le condizioni per cui le imprese, sfruttando le tecnologie informatiche, possano effettuare transazioni commerciali utilizzando procedure e applicazioni informatiche standard secondo accordi commerciali condivisi.

Una particolare attenzione dovrà dunque essere posta nel promuovere, creandone le condizioni, la city logistics in tutte le principali città regionali.

2.6. Governance

Come detto, l'intervento pubblico di una amministrazione regionale ha la necessità di misurarsi con il contesto locale. Ma non può essere solo questo a determinare il grado di intensità dell'azione pubblica e la sua sfera di intervento.

Risultano fondamentali anche gli obiettivi strategici che guidano la programmazione dell'amministrazione, i quali debbono essere coerenti con le politiche di sviluppo industriale, economico e sociale che si intendono perseguire e pertinenti rispetto allo *status quo* del territorio e alla sua collocazione all'interno degli scenari globali.

A tale proposito, negli ultimi tempi, si è assistito, a tutti i livelli (da quello sovra- nazionale e comunitario, a quello locale e provinciale), ad un cospicuo proliferare di documenti di programmazione e determinazione di linee strategiche e di intervento nel settore della logistica e dei trasporti, che hanno fornito indicazioni in merito alle necessità di intervento, alle indicazioni per la messa a punto di strategie di intervento nel sistema infrastrutturale dei trasporti e della logistica.

La difficoltà principale di tale abbondante produzione programmatica e progettuale, sta poi - soprattutto al livello più pienamente operativo, che in questo caso è quello locale - nel confrontare iniziative e proposte specifiche, nel definire una comune strategia complessiva, o ancora nell'organizzare scale di priorità o azioni di coordinamento.

Si avverte la necessità di un disegno strategico d'insieme che deve assumersi il compito di indicare i criteri principali per lo sviluppo di una iniziativa logistica regionale condivisa con il territorio, in grado di ordinare le priorità di intervento e di regolare le modalità di utilizzazione della rete trasportistica e infrastrutturale.

Appare necessario sostenere la nuova stagione della pianificazione con un'azione di rafforzamento della rete delle relazioni istituzionali e con la messa in atto di un processo di concertazione interistituzionale in grado di garantire l'integrazione della programmazione condivisa delle infrastrutture strategiche di interesse nazionale, coerentemente con quella delle opere di interesse regionale e locale.

Un altro aspetto è quello relativo all'equilibrio complessivo del sistema. Infatti l'Amministrazione Regionale, oltre a trovare un punto di sintesi componendo eventuali sovrapposizioni o divergenze tra le diverse priorità stabilite a livello provinciale e comunale, deve anche identificare, completandole, eventuali carenze o, al contrario, limitarne eccessi di offerta. Guardando, poi, agli equilibri interni di un territorio vasto come quello regionale, si dovrà tenere anche conto della ripartizione generale dei costi e dei benefici derivanti dall'implementazione degli interventi logistici programmati. Tali interventi provocano infatti impatti negativi su porzioni di territorio che spesso non coincidono con quelle che ne riceveranno i benefici.

Inoltre, gli interventi logistici programmati, dalle infrastrutture alle iniziative di incentivazione, devono tutelare la libera concorrenza, ovvero contrastare il consolidamento di posizioni dominanti nell'utilizzazione della rete e dei nodi trasportistici (molto frequenti ad esempio nei centri intermodali o negli interporti), nonché di limitazioni eccessivamente vincolanti per l'accesso a contributi/sussidi di incentivazione.

In sintesi, occorre dedicare particolare attenzione *all'organizzazione della rete istituzionale*, agevolando la costruzione di un'offerta logistica che veda coinvolte attorno ad un set di obiettivi strategici condivisi tra l'amministrazioni regionale, gli EE.LL, i gestori delle reti (ferroviaria e portuale in primo luogo) ed il tessuto imprenditoriale locale (del settore marittimo e logistico in particolare).

In fine, aree e infrastrutture sono importanti, ma per essere efficienti ed efficaci devono essere completate da una serie di servizi in grado di rendere competitivi i sistemi territoriali. Tali servizi sono infatti fondamentali per garantire tempi rapidi, costi contenuti ed alta qualità delle prestazioni. Sarà quindi necessario, in sede di programmazione, accompagnare l'implementazione delle iniziative di consolidamento della rete, con processi di supporto:

- *al sostegno alla crescita e all'insediarsi di imprese logistiche;*
- *all'innovazione e ricerca nel settore della logistica;*
- *alla formazione del management;*
- *allo sviluppo del marketing di prodotto.*

Per l'implementazione delle iniziative fin qui brevemente delineate sono necessarie risorse umane competenti, strutture organizzative e amministrative in grado di facilitare lo svolgimento dei processi in questione, nonché strategie di comunicazione e di marketing efficaci.

Tali processi dovranno essere stimolati e coordinati a livello regionale pur conservando un forte radicamento territoriale. Formazione, integrazione organizzativa e marketing dovranno infatti essere declinati in base alle vocazioni ed alle esigenze logistiche locali.

Sostegno alla crescita di imprese logistiche

Le linee strategiche sono rivolte a promuovere la crescita e l'insediamento di imprese logistiche che, oltre a razionalizzare il trasporto, promuovano attività di flusso al servizio della competitività. Negli ultimi anni la filosofia della domanda di servizi logistici è mutata. Non si chiede soltanto il trasferimento della merce, ma si reclama in aggiunta un complesso di servizi di supporto ed informativi che aumenta il valore e l'efficienza complessiva del ciclo. Ciononostante la gran parte degli operatori è ancora legata ad attività logistiche "tradizionali" (stoccaggio delle scorte, *material handling*, trasporto) e poco orientata alla gestione delle attività di flusso (*quasi manufacturing*, gestione dei flussi amministrativi, *reverse logistic*), che si configurano oggi come funzionalità supplementari seppure in grado di ingenerare collegamenti e rapporti di collaborazione più stretti tra fornitore e cliente rispetto agli esistenti. Si tratta di servizi che spaziano dalla gestione dei flussi di approvvigionamento per la preparazione dei *kit* destinati alla catena di produzione (flussi CKD) alle attività di finissaggio (controllo, rifinitura, etichettatura) e imballaggio. Rappresentano il segmento di mercato a più alto valore aggiunto (le merci vengono lavorate e non solo trasportate o smistate) e necessitano di una cultura logistica evoluta da parte della domanda e di una elevata specializzazione da parte dell'operatore che diventa necessariamente *partner* dell'impresa cliente. L'intervento pubblico deve dunque essere mirato a sostenere la crescita e selezionare l'insediarsi di tali imprese.

Innovazione e ricerca nel settore della logistica

Se la Puglia intende proporsi in una dimensione globale della logistica, è necessario che sappia sviluppare un'attività di ricerca ed innovazione di rilievo assoluto.

I poli universitari di Bari, Foggia e Lecce, sono interlocutori istituzionali da mettere in rete attraverso l'avvio di specifici progetti di ricerca a orientati all'introduzione di contributi innovativi nei processi legati alla logistica delle merci.

Formazione del management a supporto della logistica

La competitività di un'impresa e del tessuto economico-produttivo di un'area (intesa in termini di aumento di quote di mercato) si gioca attualmente non più su quelle che sono state le tipiche strategie degli ultimi decenni (strategia produttiva prima e di marketing poi), bensì sulla capacità di creare "valore per il cliente".

Tra gli elementi che costituiscono tale concetto rientrano anche tutti quei fattori che cadono sotto la denominazione di "customer service" (servizio al cliente), quali, ad esempio, l'esigenza di puntualità nelle consegne, l'assistenza post-vendita, la capacità di risposta al cliente in situazioni di emergenza, l'affidabilità del servizio, la flessibilità, ed altri ancora.

In questo ambito l'organizzazione di un efficiente ed efficace sistema logistico rappresenta l'arma vincente, ossia rappresenta la risposta corretta da parte delle imprese costituenti il tessuto economico di un'area alle esigenze specifiche del mercato in termini di "creazione di valore aggiunto".

Tale organizzazione richiede un radicale cambiamento culturale, in quanto l'organizzazione e gestione dei flussi fisici ed informativi costituenti un sistema logistico va realizzata "trasversalmente" rispetto alle tradizionali funzioni aziendali. Si rende necessario sviluppare percorsi formativi ad hoc capaci di affrontare tali tematiche nella loro reale accezione strategica in modo da poter creare un reale potenziale di competitività nel tessuto produttivo di un'area territoriale.

Il sistema di riferimento delle attività di logistica e di trasporto, finalizzate all'ottimizzazione dei flussi fisici ed informativi come fattore di competitività, può riferirsi al sistema delle funzioni aziendali (cioè all'interno dell'azienda) ovvero al sistema delle relazioni tra le funzioni aziendali e le altre imprese con cui l'azienda sviluppa dei rapporti strategici (fornitori, clienti, operatori logistici, ecc.), in un'ottica di integrazione esterna.

Questi diversi livelli di "integrazione" rappresentano di fatto l'evoluzione che la funzione logistica ha avuto e comportano livelli piuttosto elevati di complessità nelle procedure di management. A questo va, inoltre, associato un ulteriore fenomeno che si sta sviluppando con forza, il cosiddetto outsourcing, ossia la terziarizzazione di una serie sempre più completa di funzioni logistiche e di trasporto ad operatori specializzati. Proprio con la terziarizzazione si accentua l'esigenza da parte delle imprese di conoscere e soprattutto valutare la performance dei servizi logistici richiesti, al fine di promuovere eventuali miglioramenti nella performance. In termini più generali l'impresa deve essere in grado di "negoziare" con il gestore di servizi logistici e di trasporto un modello organizzativo che sia strutturato ad hoc. Per fare questo, deve conoscere le caratteristiche sia tecniche che economiche nonché di sicurezza e qualità del servizio logistico.

In quest'ottica di sistema - Supply Chain management - è necessario che tutti i "nodi" operino in modo coordinato, efficiente ed efficace. Il mal funzionamento anche di uno o pochi di questi nodi rischia, come spesso accade nella realtà operativa, di far svanire l'efficacia ed efficienza dell'intera catena logistica, con conseguente perdita di competitività delle imprese di un territorio.

In definitiva, in questo contesto sistemico, vi è l'esigenza di formare sia delle figure professionali che siano in grado di conoscere, valutare e sviluppare le funzioni logistiche aziendali, sia delle figure professionali capaci di gestire l'offerta di servizi logistici adeguati in un'ottica intermodale, sia da rendere concreta la strategia di "customer satisfaction". Se il fine è lo sviluppo della competitività delle imprese di un territorio, è necessario un buon funzionamento di tutti gli anelli della catena logistica intermodale: la necessità di creare delle figure professionali da inserire all'interno delle imprese con lo scopo di utilizzare la funzione logistica come leva strategica si accompagna con l'esigenza di trovare nel tessuto territoriale ulteriori figure professionali capaci di rispondere a tali richieste con un'adeguata offerta di servizi logistici.

Sviluppo marketing di prodotto

Poiché la competizione economica globale diviene sempre più una competizione tra sistemi economici territoriali e sempre meno un gioco di concorrenza tra singole unità produttive, è fondamentale per una realtà economica che voglia crescere ed essere competitiva, oltre all'ampliamento della rete infrastrutturale, sviluppare una complessa strategia di *marketing* territoriale estendendo le competenze e concentrando gli investimenti e, più nello specifico, promuovere strategie e interventi di *marketing logistico* favorendo l'inserimento di operatori e di imprese sul territorio e nelle aree logistiche.

All'interno dell'Unione Europea sono molteplici le agenzie che si occupano di promozione del territorio e attrazione di investimenti, realtà profondamente diversificate tra di loro, multifunzionali o specialistiche ("agenzie di promozione della logistica"), con modelli organizzativi che riflettono i rispettivi orientamenti strategici e le proprie *mission*, sostenute finanziariamente sia dal pubblico che da partners privati, con

stakeholders istituzionali, del mondo d'impresa, bancario, delle rappresentanze locali, ecc., a seconda del ruolo e della funzione svolta dalle agenzie medesime.

In tema più strettamente logistico, un primo progetto italiano di agenzia di *marketing* logistico-territoriale è stato formulato dal Ministero dei Trasporti nel quadro del già citato Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) del 2001, all'interno del quale comincia a delinearsi l'idea di un "*Italian Distribution Council*", ovvero un'agenzia nazionale con funzioni analoghe ad istituzioni già operanti in altri Paesi europei; tale progetto è stato sviluppato inizialmente da Federtrasporto e dovrebbe essere in corso di definitiva implementazione da parte dell'ICE (Istituto per il Commercio con l'Estero) con il supporto del Ministero delle Attività Produttive.

BOLLA

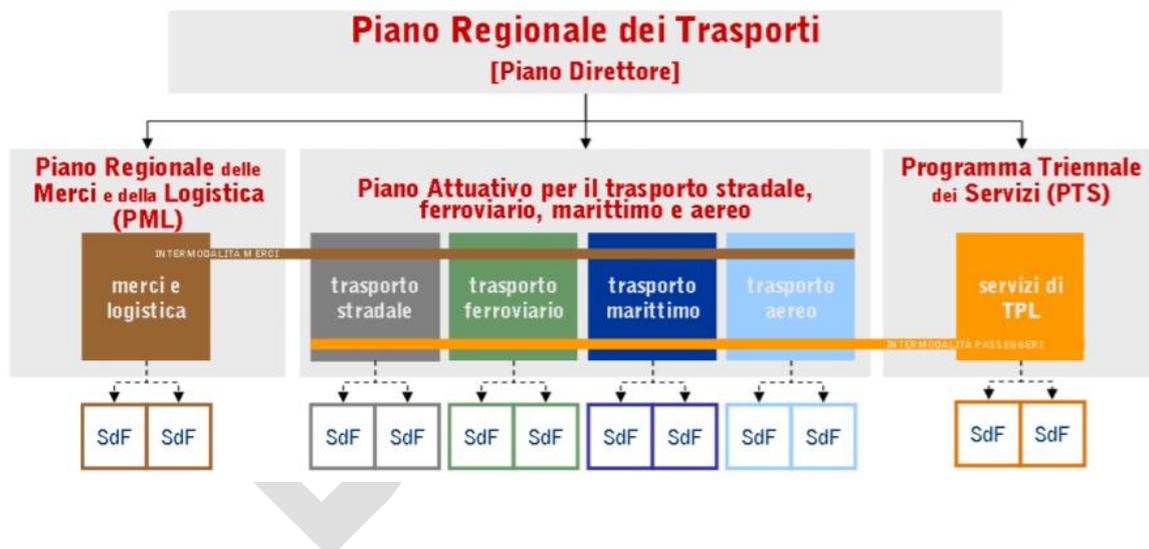
2. Il quadro di riferimento comunitario e nazionale

1. Quadro normativo di riferimento

La Regione Puglia ha approvato con *Delibera di Giunta n. 598 del 26.04.2016* il Piano Attuativo del Piano regionale dei Trasporti 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, ed il Piano Triennale dei Servizi 2015-2017, 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 fondamentali.

La *Delibera di Giunta n. 1611 del 10.10.2017* costituisce invece la base per approfondire e sviluppare le linee di intervento in tema di merci e logistica attraverso la redazione di un Piano Regionale delle Merci e della Logistica (PRML), quale ultimo strumento attuativo, ad oggi mancante nelle previsioni della L.R. 16/2008, analizzando in un'ottica intermodale le quattro modalità di trasporto (ferroviaria, automobilistica, aerea e marittima).

I tre Piani quindi rappresentano gli strumenti vitali per le politiche regionali in materia di mobilità.



Il PRML è lo strumento preposto a declinare nello specifico la strategia regionale in tema di merci e logistica, è previsto dalla L.R. 18/2002 (Art. 25, comma 5, punto a) allinea 7)) e confermato dalla L.R. 16/2008 all'art 2, comma 3, secondo il quale: "Le linee di intervento in tema di merci e logistica, individuate dal PRT e affrontate nei piani attuativi in relazione a ciascuna delle quattro modalità di trasporto, vengono approfondite e sviluppate organicamente in un'ottica intermodale nel piano regionale delle merci e della logistica, che si pone come piano attuativo settoriale, elaborato dall'Agenda Regionale per la Mobilità (AREM)".

Il PRT subordina la redazione del PRML al consolidamento dello scenario nazionale nell'ambito del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) previsto dall'art. 29, comma 1 della Legge 164 dell'11 novembre 2014, di conversione del Decreto Legge n. 133 dell'11 settembre 2014 "Sblocca Italia", approvato in via definitiva con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 6 agosto 2015.

2. Il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica

Il PSNPL, rappresentando uno strumento servente a esigenze nazionali di programmazione strategica, si colloca all'interno di un quadro programmatico di livello comunitario, come mezzo attraverso cui l'Italia contribuisce alla realizzazione dello spazio unico europeo dei trasporti, e di tale quadro rispetta pertanto i principi cardine.

La finalità del PSNPL è quella "di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell'intermodalità nel traffico merci, anche in relazione alla razionalizzazione, al riassetto e all'accorpamento delle Autorità Portuali esistenti".

Il Piano persegue il rilancio del settore portuale e logistico attraverso il valore aggiunto che il "*Sistema Mare*" può garantire in termini quantitativi di aumento dei traffici, e la competitività economica in termini di produttività ed efficienza attraverso politiche settoriali e trasversali ai diversi ambiti produttivi, logistici, amministrativi ed infrastrutturali coinvolti.

Attraverso un'analisi dettagliata vengono tracciate le azioni da mettere in campo affinché i porti stessi e la relativa accessibilità - da mare e da terra – siano strumentali a potenziare il ruolo dell'Italia nel Mediterraneo e negli scambi internazionali: l'attuale assetto della governance portuale è plasmato dalla legge n.84 del 1994, ed ha evidenziato nel corso degli anni limiti e distorsioni evidenti.

Una criticità evidenziata ad esempio è la dimensione "mono-scalo" degli organi di governo dei porti, che diventa uno dei fattori principali su cui intervenire, avendo tale assetto prodotto nel tempo una non efficiente allocazione delle risorse e degli investimenti, anche per l'assenza di una stringente strategia nazionale volta a sviluppare il sistema portuale italiano nel suo complesso: tale dinamica infatti ha alimentato negli anni dannosi fenomeni concorrenziali – soprattutto in termini di inefficaci investimenti accrescitivi della dotazione infrastrutturale – tra scali posti tra loro a pochi chilometri di distanza.

Il PSNPL traccia un percorso istituzionale e normativo che consente di corrispondere alle istituzioni comunitarie in materia di revisione della politica delle Reti Trans-Europee di Trasporto, per sostenere progetti infrastrutturali di interesse comune nel settore, valorizzando il ruolo dell'Italia nella costruzione di una rete di trasporto euro-mediterranea e favorendo il recupero dei traffici commerciali tra Europa e Oriente.

Per la realizzazione degli obiettivi previsti sono definite 10 azioni:

AZIONE 1: Misure per la semplificazione e la velocizzazione delle procedure, dei controlli e degli interventi sui porti di interesse nazionale;

AZIONE 2: Misure per l'efficientamento dei servizi portuali e l'aumento della competitività degli operatori;

AZIONE 3: Misure per migliorare i servizi di trasporto ed aumentare l'accessibilità dei porti via mare e via terra;

AZIONE 4: Misure per incentivare l'integrazione delle catene logistiche e delle attività manifatturiere e logistiche;

AZIONE 5: Misure per il potenziamento infrastrutturale dei porti e dei loro collegamenti terrestri;

AZIONE 6: Misure per incentivare la ricerca, lo sviluppo e la innovazione tecnologica nella portualità italiana;

AZIONE 7: Misure per l'efficientamento energetico e la sostenibilità ambientale dei porti;

AZIONE 8: Misure per il finanziamento della gestione e degli investimenti dei Sistemi Portuali;

AZIONE 9: Coordinamento, programmazione e promozione nazionale del Sistema Mare;

AZIONE 10: Misure per adeguare la governance dei Porti alla missione della Portualità italiana

Il PSNPL punta a declinare su base nazionale, secondo scelte di governance e di indirizzo, le linee di policy tracciate dall'Unione Europea che hanno trovato attuazione nell'adozione di strumenti regolatori ed operativi quali:

- il Regolamento (UE) n. 1315/2013, che stabilisce gli Orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della Rete Trans-Europea dei Trasporti;

- i Work Plans di corridoio, redatti in attuazione dell'art. 47 del Reg. 1315/2013;
- il Regolamento (UE) n. 1316/2013, che istituisce il Meccanismo per Collegare l'Europa (MCE);
- il Piano di Azione per i Trasporti per la Regione del Mediterraneo 2014 - 2020 (RTAP).

3. Il Decreto Legislativo di riorganizzazione delle Autorità Portuali

Il nuovo modello gestionale delineato per i Porti, da realizzarsi attraverso atti legislativi successivi, in ossequio al disposto dell'art. 29 decreto legge 12 settembre 2014, n. 133, cd. "Sblocca Italia", pone tra gli strumenti serventi alla realizzazione degli obiettivi del Piano la razionalizzazione, il riassetto e l'accorpamento delle Autorità portuali esistenti.

In particolare il piano definisce una strategia di intervento ipotizzando l'istituzione di Autorità di Sistema Portuale (AdSP).

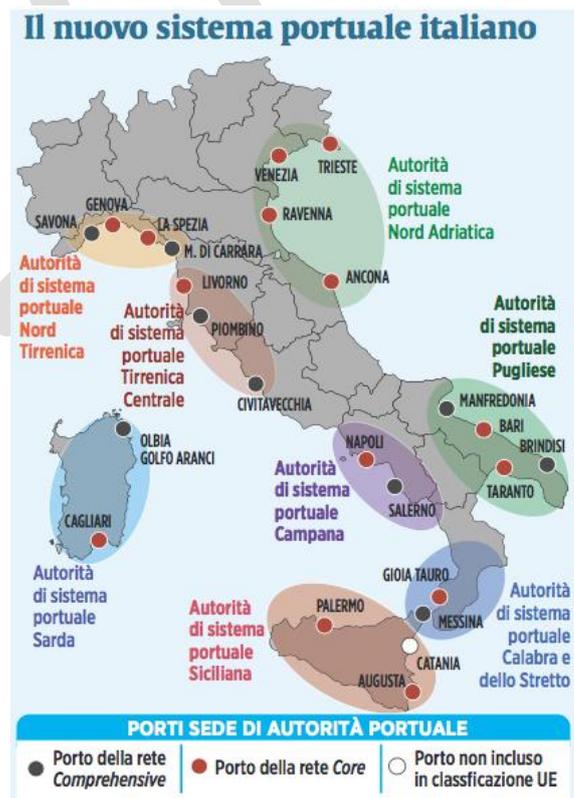
In tal senso il Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro per la semplificazione e la pubblica amministrazione e di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ha approvato in esame preliminare lo schema di decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169 (e in data 8 settembre 2017 le successive misure integrative e correttive al decreto) relativo alla riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali, con particolare riferimento alla governance e alla semplificazione.

Il decreto tiene conto del riparto di competenze costituzionale tra Stato e Regioni, prevedendo una nuova classificazione dei porti e creando una netta distinzione tra porti nazionali e porti regionali, con la conseguente ripartizione degli oneri relativi alle spese infrastrutturali. Inoltre, con la nuova classificazione è previsto che le funzioni dei porti non siano più predeterminate normativamente, ma stabilite dal piano regolatore portuale, al fine di rendere più snelle le modifiche di utilizzo delle aree portuali rispetto al mutare dei traffici commerciali.

Si prevede una riqualificazione dei porti introducendo, rispetto all'attuale, un criterio più snello e semplificato per la loro classificazione. Vengono pertanto previste tre sole categorie:

- *Porti finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato;*
- *Porti commerciali di rilevanza internazionale o nazionali costituenti nodi delle grandi reti dei trasporti e della navigazione;*
- *Porti di rilevanza interregionale e regionale nei quali le Regioni esercitano funzioni gestorie.*

Il decreto prevede inoltre l'adeguamento delle funzioni del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale in materia di governance del lavoro portuale, al quale vengono prevalentemente trasferite le funzioni che prima erano svolte dall'Ente gestore e l'estensione ai membri del Comitato di gestione dell'Autorità delle disposizioni vigenti in materia di inconfiribilità e incompatibilità di incarichi presso le pubbliche amministrazioni e presso gli enti privati in controllo pubblico.



4. Il Libro Bianco sui Trasporti

Il ruolo dei Porti all'interno delle politiche comunitarie di sviluppo è definito da una serie di atti comunitari di varia natura che, dal Libro Bianco sui Trasporti del 2001, alla sua revisione intermedia, nonché dal Libro Bianco sui Trasporti "*Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei Trasporti – per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile*" (COM (2011) 144 def. del 28/3/2011) fino ai documenti relativi alla Rete TEN-T e al CEF (Connecting Europe facility), si integrano con la Strategia Europa 2020, promuovendo nei diversi settori una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva. L'insieme di queste politiche costruisce un ritratto dei porti al centro dello sviluppo economico, come porte di accesso al mercato interno e alla rete logistica e di transito per l'export, nodi dove sperimentare efficienza ed innalzare la competitività con lo sguardo ad una economia sostenibile.

Il Libro bianco sui trasporti sottolinea il rilievo che assumono settori quali la logistica e il trasporto delle merci nelle misure europee di mitigazione dell'impatto ambientale e adattamento ai cambiamenti climatici. Gli Stati membri di conseguenza hanno dovuto riconsiderare l'efficienza dei sistemi di trasporto, ed in modo particolare del trasporto delle merci, come strumento di sostegno alla sostenibilità ambientale e occasione di stimolo della competitività economica.

A tal fine viene individuata un'apposita "*Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti e per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile*", diretta a eliminare i principali ostacoli e strozzature in molte aree essenziali di vari settori: nel documento si ribadisce l'importanza di investire su modalità sostenibili, sul completamento delle reti e sull'efficientamento dei sistemi di trasporto e logistici (catene multimodali strada-ferrovia, strada-mare e mare-ferrovia) soprattutto con l'ausilio delle nuove tecnologie (sviluppo dei sistemi ICT nella gestione dei flussi informativi e del traffico), e si stabiliscono alcuni macro obiettivi.

È attribuita una particolare attenzione ai porti italiani che, data la particolare conformazione geografica della penisola, svolgono la naturale funzione di gate dei sistemi territoriali economico – produttivi e dei consumi, in una visione d'insieme di spazio europeo unico dei trasporti in cui vigono accordi Euro-Mediterranei.

Inoltre, lo sviluppo di corridoi merci specializzati può permettere di ridurre il consumo energetico e di contenere gli effetti di impatto ambientale, ma allo stesso tempo richiede l'adeguamento delle infrastrutture ferroviarie e portuali, l'introduzione di misure e azioni volte a migliorare le procedure amministrative aumentando così la competitività e l'attrattività facendo fronte al contempo ad un aumento della domanda di trasporto e del volume delle merci.

Non è da sottovalutare poi l'aspetto legato alla logistica distributiva nelle aree urbane, caratterizzata negli ultimi quindici anni dall'aumento della frequenza delle consegne nei punti vendita e, al tempo stesso, da una crescente criticità dell'efficienza dei servizi di consegna, dal momento che l'ambito urbano/metropolitano non offre alternative concrete al trasporto su strada. L'esperienza consolidata a livello europeo riporta iniziative di recupero di aree dismesse da destinare al carico e scarico delle merci, che consentono agli operatori specializzati di fornire maggiori servizi ai clienti, permettono la riduzione dei tempi di percorrenza su strade congestionate e al tempo stesso rappresentano un'occasione per creare nuove funzioni urbane.

5. Il Piano Nazionale degli Aeroporti

Il ruolo degli Aeroporti invece è stato definito dal Consiglio dei Ministri del 27 agosto 2015 all'interno del Piano Nazionale degli Aeroporti (PNA), pubblicato con il *D.P. R. n. 201 del 15 settembre 2015*, entrato in vigore dall'1 gennaio 2016. In applicazione dei criteri fissati dall'articolo 698 del codice della navigazione, esso individua gli aeroporti e i sistemi aeroportuali di interesse nazionale, quali nodi essenziali per

l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato, per ciascuno dei dieci bacini di traffico individuati nella rete territoriale nazionale.

Il Piano classifica come "aeroporti di interesse nazionale" 38 aeroporti, suddivisi in 10 bacini territoriali di traffico in base ai seguenti criteri: ruolo strategico - ubicazione territoriale - dimensioni e tipologia di traffico - previsioni progetti europei TEN.

Tra questi, 12 aeroporti sono qualificati di particolare rilevanza strategica.

Le aree ed i corrispondenti aeroporti sono rispettivamente:

Area Nord Ovest: Milano Malpensa, Milano Linate, Torino, Bergamo, Genova, Brescia, Cuneo;

Area Nord Est: Venezia, Verona, Treviso, Trieste;

Area Centro Nord: Bologna, Pisa/Firenze (a condizione che realizzino una gestione unica), Rimini, Parma, Ancona;

Area Centro Italia: Roma Fiumicino, Roma Ciampino, Perugia, Pescara;

Area Campania: Napoli, Salerno;

Area Mediterraneo/Adriatico: Bari, Brindisi, Taranto;

Area Calabria: Lamezia Terme, Reggio Calabria, Crotone;

Area Sicilia orientale: Catania, Comiso;

Area Sicilia occidentale: Palermo, Trapani, Pantelleria, Lampedusa;

Area Sardegna: Cagliari, Olbia, Alghero.

Gli "aeroporti che rivestono particolare rilevanza strategica" sono: Milano Malpensa e Torino; Venezia; Bologna, Firenze/Pisa; Roma Fiumicino; Napoli; Bari; Lamezia Terme; Catania; Palermo; Cagliari. Gli "aeroporti che rivestono il ruolo di gate intercontinentali" sono: Roma Fiumicino, quale "primario hub internazionale", Milano Malpensa e Venezia.

Analogamente a quanto definito per i porti, il PNA intende fornire alle varie componenti istituzionali e operative del settore un quadro programmatico per lo sviluppo globale di un comparto fondamentale ai fini della crescita economica, occupazionale e sociale del Paese, in vista dei cambiamenti in atto nello scenario di riferimento internazionale ed europeo. La finalità è anche in questo caso quella di ottimizzare l'offerta trasportistica armonizzandola con le azioni riguardanti le altre modalità di trasporto e individuare le priorità infrastrutturali su cui concentrare gli investimenti, ai fini di una migliore allocazione delle risorse disponibili.

Il Piano nazionale degli aeroporti



Lo sviluppo ed il risanamento del settore aeroportuale passano attraverso le seguenti prescrizioni:

- creazione di una visione di sistema e di sviluppo della rete nazionale di trasporto nel suo complesso per renderla sostenibile e competitiva, nell'ambito dei nuovi orientamenti delle reti transeuropee di trasporto, tenendo conto della vocazione dei territori, delle potenzialità di crescita e della capacità degli aeroporti stessi di intercettare la domanda di traffico;

- *superamento dell'ostacolo della conflittualità fra aeroporti situati a distanze minimali nell'ambito dello stesso bacino territoriale, che determina situazioni di scarso sviluppo per tutti gli scali;*
- *incentivazione alla costituzione di reti o sistemi aeroportuali, che si ritiene possano costituire la chiave di volta per superare situazioni di inefficienza, ridurre i costi e consentire una crescita integrata degli aeroporti, con possibili specializzazioni degli stessi;*
- *promozione dell'accessibilità dei territori caratterizzati da carenze di altre modalità di trasporto;*
- *focalizzazione efficace degli investimenti sia in termini di capacità aeroportuale che di accessibilità agli aeroporti;*
- *razionalizzazione della spesa e dei servizi in un'ottica di efficientamento degli stessi;*
- *realizzazione di un disegno industriale "in itinere" suscettibile di un aggiornamento periodico delle politiche di Piano tese al governo del sistema aeroportuale.*

6. Le Aree Logistiche Integrate

Nella redazione del Piano non si può infine prescindere dall'Accordo di Partenariato 2014 – 2020, redatto in conformità all'articolo 14 e 15 del Regolamento UE N. 1303/2013, ed adottato in data 29 ottobre 2014, quale documento predisposto da uno Stato membro in collaborazione con le istituzioni di livello centrale dell'Unione Europea e quelle locali, nonché con i partner economici e sociali.

Esso stabilisce al punto 7.4 che: "la programmazione finalizzata al *miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale* dovrà avvenire, nelle Regioni in ritardo di sviluppo, attraverso "Aree Logistiche Integrate (ALI)", che dovranno includere oltre ad un sistema portuale, anche eventuali retroporti, interporti o piattaforme logistiche correlate a tale sistema nonché le connessioni rispettive ai corridoi multimodali della rete europea di trasporto".

A livello attuativo quindi la Regione ha emanato atto formale sottoscritto con la DGR Puglia del 26 luglio 2016, n. 1153 di "Accordo di adesione" all'Area Logistica Integrata (ALI) del Sistema Pugliese e Lucano e istituiti Tavoli Tecnici locali che, nella logica del "fare sistema", riuniscono in un confronto operativo i diversi attori del processo di definizione degli indirizzi strategici (MIT, Regione, porti e interporti coadiuvati dall'Agenzia per la Coesione Territoriale, RFI e stakeholder). L'obiettivo è quello di allargare maggiormente la condivisione di una strategia di sviluppo dell'Area Logistica Integrata, attraverso uno specifico Documento di ALI, inglobando le proposte di investimento sui diversi programmi a potenziamento delle infrastrutture portuali e interportuali, e dei collegamenti multimodali di porti e interporti con la rete globale (ultimo miglio).

3. Le aree logistiche integrate

1. Le aree logistiche integrate

Secondo quanto definito nell'Accordo di Partenariato 2014-2020 stipulato tra l'Italia e la Commissione Europea, in linea con gli impegni presi dall'Italia nel Programma Nazionale di Riforma e con le raccomandazioni del Consiglio sul Programma Nazionale di Riforma dell'Italia, la programmazione deve avvenire per "aree logistiche integrate" che devono includere al loro interno un sistema portuale, eventuali retroporti, interporti o piattaforme logistiche correlate a tale sistema e le connessioni rispettive ai corridoi multimodali della rete europea di trasporto.

Pertanto tutti gli interventi relativi al sistema portuale e interportuale dovranno essere articolati in Aree Logistiche Integrate (ALI), finalizzati a migliorare la competitività del territorio e favorire le reti di specializzazione e collaborazione.

Sono stati avviati i Tavoli Tecnici per ciascuna delle cinque ALI individuate, che riuniscono in un confronto operativo i diversi attori coinvolti, con il supporto di Rete Autostrade Mediterranee (RAM spa).

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

La strategia per il loro sviluppo deve indicare le sinergie realizzabili e/ole specializzazioni opportune, valutando la messa a sistema e il completamento degli interventi avviati nel periodo di programmazione 2007-2013.

Le "aree logistiche integrate" di rilievo per lo sviluppo della rete centrale sono di competenza del PON, mentre quelle di livello regionale sono competenza dei POR. I Programmi Operativi contengono adeguate misure per codificare la governance multilivello, basandosi su un percorso partenariale che coinvolge le Amministrazioni e gli stakeholders/beneficiari interessati nella programmazione ed attuazione degli interventi.

Attraverso tale processo, il Programma Nazionale dedica individuando la specializzazione funzionale dei porti della rete centrale del Mezzogiorno e le rispettive necessità di investimento, mentre i POR identificano i sistemi portuali regionali, in base sia alle relazioni funzionali, infrastrutturali ed economiche esistenti tra porto, entroterra e città di riferimento, sia sulla base delle reti di specializzazione e collaborazione più opportune per evitare fenomeni di "spiazzamento" e di "cannibalizzazione".

La strategia di intervento deve tenere in conto il "gigantismo navale", concentrando i relativi servizi su un numero ristretto di scali della rete centrale TEN-T, rafforzati attraverso adeguate connessioni ferroviarie con i corridoi multimodali della rete centrale, in linea con gli obiettivi comunitari, e valorizzati da un potenziamento dalla logistica retroportuale e/o interportuale.

La competitività degli altri porti viene sostenuta con interventi a supporto delle autostrade del mare, della logistica retroportuale e con interventi per le infrastrutture intermodali, in primis ferroviarie.

Tutti gli interventi devono essere conformi ai Piani Regolatori Portuali in vigore. Particolare attenzione, per il contributo che può dare alla modernizzazione del sistema, deve essere data alle condizioni immateriali di contesto. Si deve quindi perseguire l'ottimizzazione della filiera procedurale, anche attraverso

l'interoperabilità tra i sistemi/piattaforme telematiche in via di sviluppo (Sportello Unico Doganale, Sportello marittimo, ecc.), in logica single window/one stop shop (doganale, ma non solo) al fine di garantire tempi di sdoganamento più certi e celeri, accrescere la produttività, ridurre i tempi morti e, di conseguenza, l'impatto ambientale delle operazioni. A tal fine, nel Programma Nazionale sono previste le risorse relative al completamento del single window. Lo sviluppo di un impianto integrato di comunicazione a servizio dello scambio di merci al consumo potrà, inoltre, essere supportato tramite la piattaforma Uirnet ed, eventualmente, da altre di interesse generale che devono essere identificate ed inquadrare nell'ambito del Programma Nazionale.

Il funzionamento dei sistemi di trasporti intelligenti applicati alla logistica sarà cofinanziato tenendo in debito conto la capacità di autofinanziamento del sistema. Al rafforzamento della filiera logistica contribuiscono anche le azioni dirette a promuovere la competitività degli operatori del settore previste nell'Obiettivo Tematico 3.

Le aree logistiche integrate che sono state individuate sono le seguenti:

- Sicilia Sud Orientale
- Sicilia Occidentale
- Sistema Pugliese Lucano
- Logistica Campana
- Polo di Gioia Tauro



La collocazione della Puglia nell'ambito della rete infrastrutturale italiana di grande comunicazione mostra ancora la sua perifericità rispetto ai flussi di traffico nazionali e internazionali e, al suo interno, la marginalità di alcune aree. Le azioni previste devono partire dalla definizione di un sistema integrato dei tre porti e dell'Interporto di Bari, valorizzando le specializzazioni che già oggi sembrano emergere con sufficiente evidenza. In particolar modo è necessario potenziare i collegamenti di "ultimo miglio" ai nodi portuali del triangolo Bari-Brindisi-Taranto, con particolare attenzione all'Interporto Regionale della Puglia.

2. L'Area Logistica Integrata del sistema Pugliese e Lucano

L'Area Logistica Integrata del sistema Pugliese e Lucano ha come attori istituzionali il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'Agenzia per la Coesione Territoriale, la Regione Puglia, la Regione Basilicata, le Autorità Portuali di Bari, Brindisi e Manfredonia (in via di fusione nella Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale), l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio e il concessionario della Rete Ferroviaria Nazionale RFI. La scelta di estendere l'area di interesse anche alla Regione Basilicata è conseguente alla

considerazione oggettiva che le economie delle due regioni sono tradizionalmente complementari con una separazione amministrativa che non trova corrispondenza nella realtà pratica. Inoltre, nel recente passato sono stati sottoscritti anche degli accordi formali tra la Regione Basilicata e l'Autorità Portuale di Taranto per sviluppare politiche di sostegno all'utilizzo dello scalo tarantino da parte delle aziende lucane.

Con l'Accordo di Adesione all'ALI del Sistema Pugliese e Lucano si è costituito il Tavolo Locale, coordinato dai porti "core" Bari e Taranto (sedi di Autorità di Sistema Portuale), l'unico abilitato ad avanzare proposte motivate di investimenti da sottoporre alla valutazione del Tavolo Centrale di Coordinamento Ministeriale, caratterizzato dalla presenza delle Autorità di Gestione dei diversi Piani Operativi, ed in particolare da finanziare sul Programma Operativo Nazionale PON Infrastrutture & Reti 2014/2020.

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

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

I soggetti coinvolti nel tavolo Locale hanno accolto l'invito a "fare sistema" e collaborare in un'ottica di ALI, quali aree temperate anche nella strategia per il Sistema Mare identificata nel *Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL)*, laddove si prevede che, al fine di ottimizzare i procedimenti programmatici ed attuativi degli interventi infrastrutturali nei porti delle regioni interessate dai fondi FESR, tali interventi debbano svilupparsi secondo una logica integrata, finalizzata a "migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell'intermodalità nel traffico merci, anche in relazione alla razionalizzazione, al riassetto ed all'accorpamento delle Autorità Portuali esistenti". Il citato Piano identifica, infatti, nell'ambito delle Regioni "in ritardo di sviluppo" le Aree Logistiche Integrate nel duplice ruolo di interlocutore unico del sistema e soggetto titolato alla promozione di interventi integrati di sviluppo, attuabili anche attraverso meccanismi di cofinanziamento sui fondi strutturali che permettano di armonizzare le risorse a disposizione attraverso una complementarietà degli interventi da finanziare a valere sui Piani Operativi Nazionale e Regionale.

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

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

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

Analogamente il framework di riferimento delle scelte strategiche del sistema ALI va a ricomprendere il nuovo Piano Regionale dei Trasporti 2016-2026 della Regione Basilicata – la cui approvazione definitiva da

parte del Consiglio Regionale è avvenuta nel 2016. Il documento programmatico regionale, infatti, individua quali obiettivi prioritari per la regione Basilicata l'integrazione nel sistema delle reti europee nazionali per il trasporto di passeggeri e merci nonché il consolidamento del ruolo di regione cerniera e promotrice di integrazioni interregionali tra i territori dell'Italia meridionale. Il citato PRT sostiene, altresì, il consolidamento delle progettualità e delle possibili strategie di sviluppo connesse alla naturale complementarietà con la regione Puglia e, con specifico riferimento al porto di Taranto, con le aree logistiche dello scalo ionico.

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

Il documento strategico del Tavolo ALI Puglia-Basilicata rappresenta, quindi, uno strumento di pianificazione teso a realizzare un sistema di trasporti che, in coerenza con i piani di assetto territoriale e di sviluppo socio-economico regionali, sia finalizzato a garantire lo sviluppo e la competitività del sistema produttivo assicurando coesione territoriale ed inclusione sociale. Ciò nell'ottica di concretizzare una proposta motivata di investimenti, che facciano seguito ad un elenco di priorità di interventi da presentare al Tavolo Centrale di Coordinamento, per definire le fonti di finanziamento, sia a livello nazionale che a livello regionale/locale, così come indicato dai rispettivi piani regionali dei Trasporti delle due Regioni Puglia e Basilicata ed in una sorta di continuità con gli stessi.

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

I contenuti del documento ALI, per quanto riguarda gli interventi previsti all'interno del territorio della Regione Puglia sono interamente ripresi nel presente piano della Logistica, costituendone l'ossatura fondamentale.

Il 5 febbraio 2019 – Sono state approvate, all'unanimità, le istruttorie dei progetti sulle Aree Logistiche Integrate Sicilia Occidentale e Pugliese-Lucana. È il risultato della seconda riunione del Tavolo Centrale di Coordinamento delle Aree Logistiche Integrate (ALI), che si è tenuta a Roma presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, durante la quale sono state esaminate le istruttorie dei due progetti, ritenuti completi ed adeguatamente maturi e sui quali si potrà ora procedere speditamente con le candidature sui rispettivi Programmi operativi

3. La strategia integrata ALI Puglia – Basilicata

Il Documento ALI Puglia – Basilicata evidenzia in maniera opportuna il ruolo dei principali snodi logistici di Puglia e Basilicata, in particolare i principali nodi di interscambio ferroviario (Incoronata di Foggia, Lamasinata di Bari, i retroporti di Brindisi e Taranto, Surbo a Lecce, San Nicola di Melfi e Ferrandina nel materano) mostrandone la potenzialità ed i progetti in corso o programmati.

Le analisi contenute nel documento ALI mostrano un'area produttiva fra le maggiori dell'Italia meridionale, in quanto sede di grandi industrie siderurgiche, dell'automotive, dell'aerospazio, petrolchimiche, dell'energia e dell'ict e di numerosi cluster di Pmi operanti in comparti dell'industria leggera (alimentare, tac, legnomobilio, etc.). L'analisi ha evidenziato che tali settori nelle due regioni alimentano consistenti flussi di esportazioni.

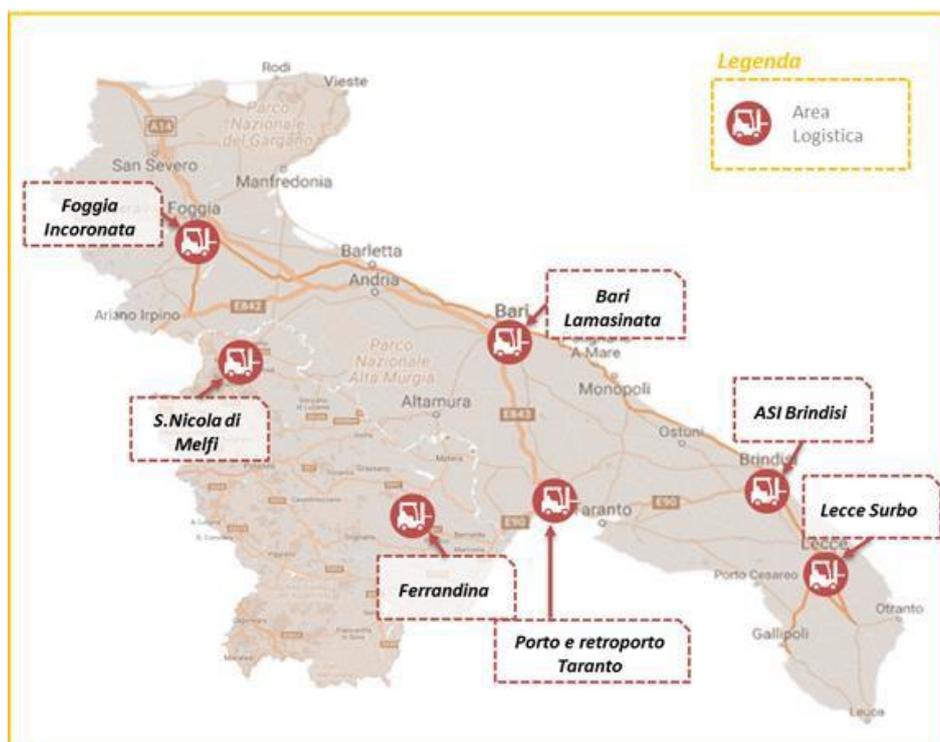


Fig. 1 - Le principali aree logistiche di interscambio ferroviario

Anche agricoltura, turismo ed estrazioni petrolifere hanno grande rilievo nelle economie delle due regioni che sono in buona misura integrate sotto il profilo produttivo e largamente collegate sotto quello delle infrastrutture stradali e ferroviarie.

Il confronto si è poi allargato dal 6 febbraio 2017 al partenariato economico e sociale delle regioni interessate, con un confronto con esponenti e rappresentanti del tessuto industriale e produttivo. Diversi incontri si sono tenuti tra rappresentanti del Tavolo e rappresentanti locali (Consorzi d'area sviluppo industriale, Confindustria, Camere di Commercio, ecc.).

L'area Puglia Basilicata è già al centro di un quadro strategico di investimenti che punta a migliorare le reti di trasporto sovregionali, in particolare le reti ferroviarie, specializzando il ruolo dei porti.

Gli obiettivi prioritari degli investimenti della struttura ferroviaria fondamentale, contenuti nel PON Infrastrutture e Reti (Asse Prioritario I, con 1,094 miliardi di Euro entro il 2023) ovvero nel Contratto di Programma MIT-RFI, concorrono in maniera diretta e prioritaria al miglioramento dell'Area Logistica Integrata Puglia Basilicata, in quanto rappresentano i corridoi principali di comunicazione dell'ALI per gli scambi fuori regione. Gli investimenti prioritari sono per:

- 1) Potenziamento e miglioramento dell'Alta Velocità/Alta Capacità della dorsale Napoli-Bari (Rete TEN-T e snodo principale per la dorsale Tirrenica);
- 2) Efficientamento della dorsale Adriatica finalizzato all'aumento di capacità e superamento delle limitazioni di sagoma e modulo per il trasporto merci;
- 3) Miglioramento del percorso Taranto-Sibari-Paola-Gioia Tauro per superare limitazioni di modulo, sagoma e peso assiale per il trasporto delle merci verso la Calabria.

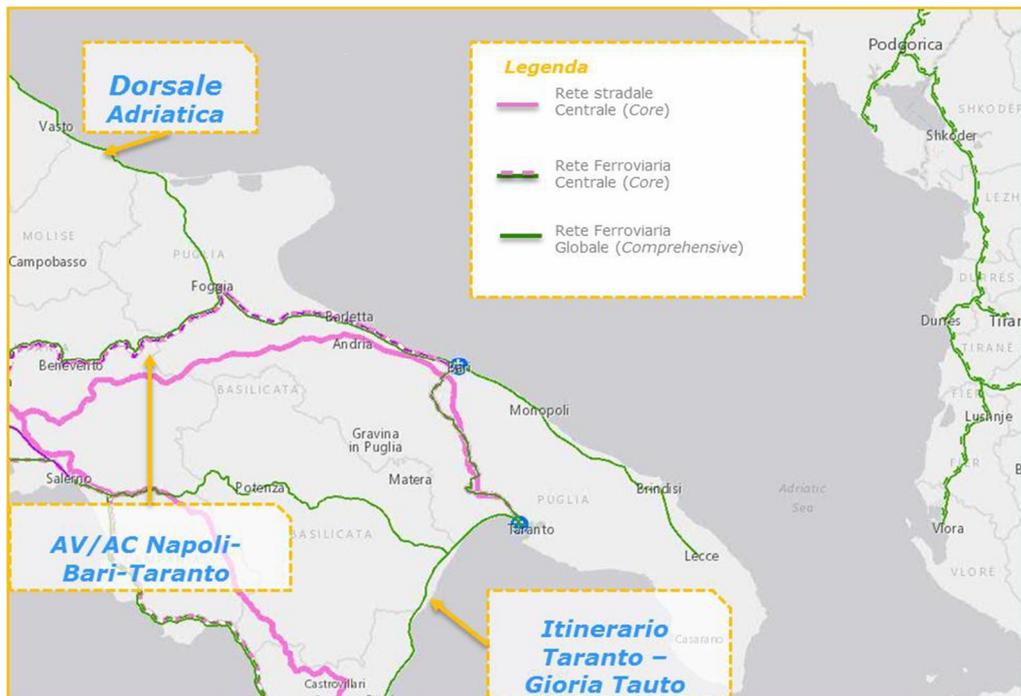


Fig. 2 - Schema della rete ferroviaria fondamentale

Questi obiettivi prioritari migliorano e sono sinergici al ruolo dei porti commerciali della Puglia che, inquadrati nelle azioni del Piano Strategico della Portualità e della Logistica e dello stesso PON Infrastrutture e Reti (Asse Prioritario II), sono sempre più funzionali al proprio territorio e alle relative aree logistiche, acquisendo sempre di più la funzione di porti gateway migliorando le connessioni stradali e ferroviarie con lo stesso territorio (ultimo miglio), e sempre più specializzati nelle funzioni di corridoio lato mare e Autostrade del Mare: Bari e Brindisi per l'est europeo con il trasporto ro-ro e ro-pax e Taranto, porto di traffici intercontinentali, che sarà nelle condizioni di migliorare enormemente anche la propria funzione gateway per il nord Italia, beneficiando dei suddetti adeguamenti di sagoma e modulo della rete ferroviaria, in particolare dell'Adriatica.

4. Le reti e i Corridoi di trasporto

1. Le reti trans-europee delle infrastrutture dei trasporti

La rete di trasporto trans-europee (TEN-T, *Trans-European Networks - Transport*), è un progetto che trova il proprio fondamento nel *Trattato di Amsterdam siglato il 2 ottobre 1997*, ma che ha iniziato ad essere concretamente sviluppato a seguito della sigla del *Trattato di Maastricht*.

Nel 2009 è stata avviata una revisione sostanziale che ha condotto ad un nuovo quadro legislativo, che definisce lo sviluppo della politica dei trasporti fino al 2030/2050, entrato in vigore dal 1° gennaio 2014, costituito da:

- gli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (regolamento (UE) n. 1315/2013);
- il Connecting Europe facility (CEF) (regolamento (UE) n. 1316/2013).

La revisione delle linee guida TEN-T è ispirata al Libro bianco "*Tabella di marcia verso uno spazio europeo unico dei trasporti – per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile*", che si pone i seguenti obiettivi: ridurre del 60% le emissioni di gas serra; ottimizzare le performance delle catene logistiche multimodali; aumentare l'efficienza dei trasporti e delle infrastrutture tramite il ricorso a sistemi informatici (ICT).

La rete TEN-T nasce per colmare il gap esistente per i sistemi di trasporto europei, concepiti su scala nazionale, e pertanto carenti negli aspetti delle interconnessioni ai confini o lungo i corridoi strategici, che vanno ad incidere naturalmente sulla crescita economica. Pertanto, sin dagli anni novanta, la politica TEN-T ha orientato i fondi europei al sostegno della realizzazione di progetti infrastrutturali fondamentali per l'Europa, concependo un insieme di infrastrutture di trasporto, sia di tipo lineare (ferroviarie, stradali e fluviali) che puntuale (nodi urbani, porti, interporti e aeroporti) integrate fra loro e previste per sostenere il mercato unico, garantire la libera circolazione delle merci e delle persone e rafforzare la crescita, l'occupazione e la competitività dell'Unione europea.

Si viene in tal modo a creare la base per la movimentazione dei flussi di merci e di persone all'interno dell'Unione europea, creando un collegamento fra *la parte occidentale e orientale dell'UE* sostenendo un mercato unico più vasto anche in ottica di decarbonizzazione dei trasporti e lotta globale ai cambiamenti climatici.

L'obiettivo finale è quello di realizzare un'unica rete transeuropea completa, integrata e multimodale tra trasporto terrestre, marittimo e aereo, che comprenda e colleghi tutti gli Stati membri dell'UE, in maniera intermodale ed interoperabile, per contribuire alla realizzazione, entro il 2050, di uno spazio unico europeo dei trasporti basato su un sistema di trasporti competitivo ed efficiente.

Per realizzare questo obiettivo la Commissione Europea ha delineato una strategia a lungo termine fino al 2030/2050 che prevede interventi volti a: migliorare la pianificazione della rete a livello UE sulla base di un approccio più coerente e trasparente; rafforzare la cooperazione tra Stati membri al fine di coordinare gli investimenti, la tempistica, la scelta degli itinerari, le valutazioni ambientali e di costo-benefici per i progetti di interesse comune; garantire la configurazione ottimale della rete ai fini dell'assegnazione dei finanziamenti UE; favorire lo sviluppo di tutte le modalità di trasporto e promuovere servizi di trasporto innovativi o nuove combinazioni di servizi esistenti, agevolando il trasporto multimodale e la soppressione degli ostacoli amministrativi e tecnici che impediscono l'interoperabilità della rete; migliorare la sicurezza e la sostenibilità del trasporto passeggeri e merci e consentire una mobilità senza ostacoli per tutti gli utenti, in particolare per gli anziani, i disabili e le persone a mobilità ridotta; promuovere le sinergie con le reti transeuropee di telecomunicazioni ed energia; fornire servizi di trasporto efficienti sotto il profilo dell'utilizzo delle risorse e promuovere un ampio uso delle modalità di trasporto a più basso indice di emissioni e di quelle che utilizzano

sistemi di propulsione alternativi; effettuare valutazioni ambientali di piani e progetti e migliorare la resistenza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici e alle catastrofi naturali o antropiche (precipitazioni, tempeste, aumento del livello dei mari e inondazioni costiere

Le reti transeuropee per i trasporti sono state ridefinite dal Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 che ne ha orientato lo sviluppo secondo una struttura a "doppio strato":

una rete centrale (core, costituita dai nodi urbani a maggiore densità abitativa, dai nodi intermodali di maggiore rilevanza e dalle relative connessioni), che mira a garantire la piena copertura del territorio dell'UE e l'accessibilità a tutte le regioni, di maggior rilevanza strategica per il mercato interno UE, da completare entro il 2030, e una rete globale (comprehensive) da completare entro il 2050.

Il completamento della Core Network ha previsto uno scenario in cui 94 porti verranno connessi alla ferrovia ed alla strada, 38 aeroporti alla ferrovia e 15mila chilometri di binari ad alta velocità.

La rete TEN-T è articolata in nove Corridoi che attraverseranno più Paesi, ciascuno dei quali deve includere almeno tre modi di trasporto, tre Stati membri e due sezioni transfrontaliere. Si tratta in altri termini di corridoi transnazionali multimodali (ferro, strada, vie navigabili) che si intersecano tra loro per creare un fitto tessuto connettivo tra le diverse regioni europee e tra i grandi terminali portuali e aeroportuali con l'obiettivo di aumentare l'efficienza e la sostenibilità dei sistemi di trasporto, la loro capacità di contribuire alla coesione dei territori e delle collettività, di migliorare i servizi di mobilità e la loro accessibilità ai viaggiatori e alle merci. eliminando le strozzature, ammodernando le infrastrutture e snellendo le operazioni transfrontaliere di trasporto per passeggeri e imprese nell'Unione Europea.

I corridoi previsti sono:

- Baltico-Adriatico - è uno dei più importanti assi stradali e ferroviari trans-europei che collega il Mar Baltico al Mare Adriatico attraversando zone industrializzate che vanno dalla Polonia meridionale (Slesia superiore) a Vienna e Bratislava, alla Regione delle Alpi orientali e all'Italia settentrionale. La sua realizzazione comprende importanti progetti ferroviari, come la galleria di base del Semmering, la linea ferroviaria del Koralm in Austria e le sezioni transfrontaliere tra Polonia, Repubblica ceca e Slovacchia.
- Mare del Nord-Mar Baltico - collega i porti della costa orientale del Baltico con i porti del Mare del Nord. Il corridoio conetterà la Finlandia con l'Estonia con navi traghetto e creerà collegamenti stradali e ferroviari moderni tra i tre Stati baltici, da un lato, e la Polonia, la Germania, i Paesi Bassi e il Belgio, dall'altro. Il corridoio comprende anche collegamenti fluviali tra il fiume Oder e i porti di Germania, Paesi Bassi e Belgio, come il Mittelland-Kanal. Il progetto più importante è il Rail Baltic, una ferrovia europea a scartamento standard tra Tallinn, Riga, Kaunas e la Polonia nordorientale.
- Mediterraneo - collega la Penisola iberica con il confine ungro-ucraino costeggiando il litorale mediterraneo della Spagna e della Francia per poi attraversare le Alpi nell'Italia settentrionale in direzione est, toccando la costa adriatica in Slovenia e Croazia, e proseguire verso l'Ungheria. A parte il fiume Po e qualche altro canale nel Norditalia, il corridoio è essenzialmente stradale e ferroviario. I principali progetti ferroviari lungo questo corridoio sono i collegamenti Lione-Torino e la sezione Venezia-Lubiana.
- Orientale/Mediterraneo orientale - collega le interfacce marittime del Mare del Nord, Mar Baltico, Mar Nero e Mediterraneo ottimizzando l'uso dei relativi porti e delle rispettive autostrade del mare. Includendo l'Elba come via navigabile interna, permetterà di migliorare le connessioni multimodali tra la Germania settentrionale, la Repubblica ceca, la regione della Pannonia e il sudest dell'Europa. Via mare andrà poi dalla Grecia a Cipro.
- Scandinavo-mediterraneo - è un asse nord-sud cruciale per l'economia europea. Attraversando il Mar Baltico dalla Finlandia e dalla Svezia e passando attraverso la Germania, le Alpi e l'Italia, collega i principali centri urbani e porti della Scandinavia e della Germania settentrionale ai centri industrializzati di produzione della Germania meridionale, dell'Austria e del Norditalia e quindi ai porti italiani e della Valletta. I progetti più importanti di questo corridoio sono il collegamento fisso del Fehmarnbelt e la Galleria di base del Brennero,

con le rispettive vie di accesso. Il corridoio raggiunge quindi via mare Malta passando dall'Italia meridionale e dalla Sicilia.

- **Reno-Alpi** - costituisce una delle rotte merci più trafficate d'Europa: collega i porti del Mare del Nord di Rotterdam e Anversa con il Mar Mediterraneo a Genova attraversando la Svizzera e passando per alcuni dei principali centri economici della Ruhr renana, le regioni del Reno-Meno-Neckar e l'agglomerazione di Milano. È un corridoio multimodale che include il Reno come via navigabile interna. I principali progetti sono le gallerie di base in Svizzera, in parte già completate, e le loro vie di accesso in Germania e in Italia.
- **Atlantico** - collega la parte occidentale della Penisola iberica e i porti di Le Havre e Rouen a Parigi e quindi a Mannheim/Strasburgo con linee ferroviarie ad alta velocità e linee ferroviarie convenzionali parallele, includendo anche la Senna come via navigabile interna. La dimensione marittima svolge un ruolo cruciale in questo corridoio.
- **Mare del Nord-Mar Mediterraneo** - va dall'Irlanda e dal nord del Regno Unito fino al Mare Mediterraneo nel sud della Francia attraverso i Paesi Bassi, il Belgio e il Lussemburgo. È un corridoio multimodale che comprende acque navigabili interne nel Benelux e in Francia e intende non solo offrire servizi multimodali migliori tra i porti del Mare del Nord, i bacini fluviali della Mosa, del Reno, della Schelda, della Senna, della Saona e del Rodano e i porti di Fos-sur-Mer e Marsiglia, ma anche un'interconnessione migliore tra le isole britanniche e l'Europa continentale.
- **Reno-Danubio** - le arterie fluviali principali sono il Meno e il Danubio, collega le regioni centrali intorno a Strasburgo e Francoforte sul Meno attraverso la Germania meridionale a Vienna, Bratislava e Budapest per arrivare infine al Mar Nero, con una sezione importante tra Monaco di Baviera e Praga, Zilina, Kosice e il confine ucraino.

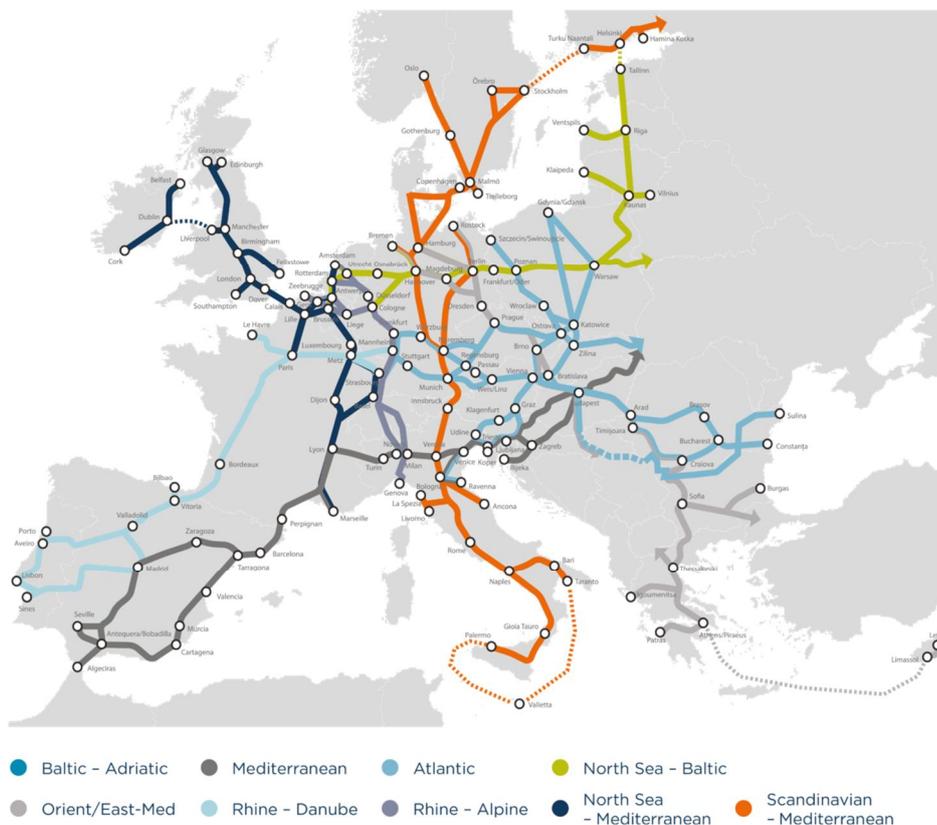


Fig. 1 - Mappa dei nove corridoi europei Core TEN-T

Attualmente la priorità a livello europeo è quella di garantire la continuità dei Corridoi, realizzando i collegamenti mancanti, assicurando collegamenti tra le differenti modalità di trasporto, eliminando i colli di bottiglia esistenti.

Il completamento della rete Core per il 2030 richiede all'Italia uno sforzo importante, soprattutto per quanto riguarda l'efficientamento dei collegamenti ferroviari e stradali e il completamento dei collegamenti di "ultimo miglio" a porti e aeroporti della rete Core.

Il Programma Operativo Nazionale (PON) Infrastrutture e Reti 2014-2020, per complessivi € 1.843.733.334, finanziato dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR - € 1.382.800.000) e dal Fondo di rotazione nazionale (Euro 460.933.334), recepisce tali indicazioni e interviene nelle regioni Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia e prevede investimenti in tre settori: le infrastrutture ferroviarie, le infrastrutture portuali e i sistemi di trasporto intelligenti. In particolare, il Programma si concentra su due priorità principali:

- 1) sostenere la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T;
- 2) sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente, a bassa rumorosità e a bassa emissione di carbonio, inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile.

Il PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 è stato approvato dalla Commissione Europea con Decisione C(2015) 5451 del 29 luglio 2015.

2. I Corridoi di interesse italiano

Dei nove corridoi core che costituiscono l'asse portante della Trans European Network-Transport (rete TEN-T), definita dal Regolamento Europeo 1315/2013, quattro interessano l'Italia, attraversandola da nord a sud e da ovest ad est: il Baltico-Adriatico, lo Scandinavo-Mediterraneo, il Reno-Alpi, il Mediterraneo.

Corridoio Baltico – Adriatico: si estende dai porti polacchi di Gdansk e Gdynia e da Szczecin e da Swinoujscie e, passando attraverso la Repubblica Ceca o la Slovacchia e l'Austria orientale, raggiunge il porto sloveno di Capodistria e i porti italiani di Trieste, Venezia e Ravenna. Il corridoio comprende ferrovie, strade, aeroporti, porti e terminali ferroviario-stradali (RRT). I progetti principali sono la galleria di base del Semmering e la linea ferroviaria del Koralm (Graz-Klagenfurt) in Austria.

Corridoio Scandinavo – Mediterraneo: si estende dal confine russo-finlandese e dai porti finlandesi di HaminaKotka, Helsinki e Turku-Naantali a Stoccolma, attraverso "un'autostrada del mare", e attraversa, con una sezione da Oslo, la Svezia meridionale, la Danimarca, la Germania (collegamenti con i porti di Brema, Amburgo e Rostock), l'Austria occidentale, l'Italia (collegamenti con i porti di La Spezia, Livorno, Ancona, Bari, Taranto, Napoli e Palermo) e raggiunge Malta.

Il corridoio comprende ferrovie, strade, aeroporti, porti, terminali ferroviario-stradali (RRT) e sezioni di "autostrada del mare". I progetti principali di questo corridoio sono il collegamento fisso del Fehmarn Belt e, per l'Italia, la galleria base del Brennero.

Corridoio Reno – Alpi: collega i porti del Mare del Nord di Anversa, Rotterdam e Amsterdam e il porto italiano di Genova attraversando la valle del Reno, Basilea e Milano.

Il corridoio comprende ferrovie, strade, aeroporti, porti, terminali ferroviario-stradali e il Reno come via navigabile interna.

Corridoio Mediterraneo: collega i porti di Algeciras, Cartagena, Valencia, Tarragona e Barcellona nella Penisola iberica, con l'Ungheria e il confine ucraino, passando per il sud della Francia, l'Italia settentrionale e la Slovenia, con una sezione in Croazia.

Il corridoio comprende ferrovie, strade, aeroporti, porti e terminali ferroviario-stradali e, nell'Italia settentrionale, la via navigabile interna costituita dal fiume Po. I progetti principali del corridoio sono le linee

ferroviarie a scartamento standard UIC in Spagna, la galleria ferroviaria Torino-Lione e il collegamento Trieste/Capodistria- Lubiana attraverso la regione carsica.

Tra i nove Corridoi, il V° (denominato Mediterraneo), che rappresenta il principale asse EstOvest della rete, a sud delle Alpi, mira ad assicurare la connessione tra il quadrante occidentale europeo e l'Europa centro-orientale, seguendo le coste della Spagna e della Francia, attraversando le Alpi, il nord dell'Italia, la Slovenia, la Croazia e proseguendo attraverso l'Ungheria verso il confine con l'Ucraina. Questo Corridoio, che ha una lunghezza di circa 3.000 km, si propone di favorire gli scambi economici e di rafforzare la competitività dei Paesi dell'Europa mediterranea attraverso una rete trans-europea AV/AC merci e passeggeri, fungendo da contrappeso all'asse Reno-Danubio e da alternativa alle direttrici Est-Ovest più a Nord.

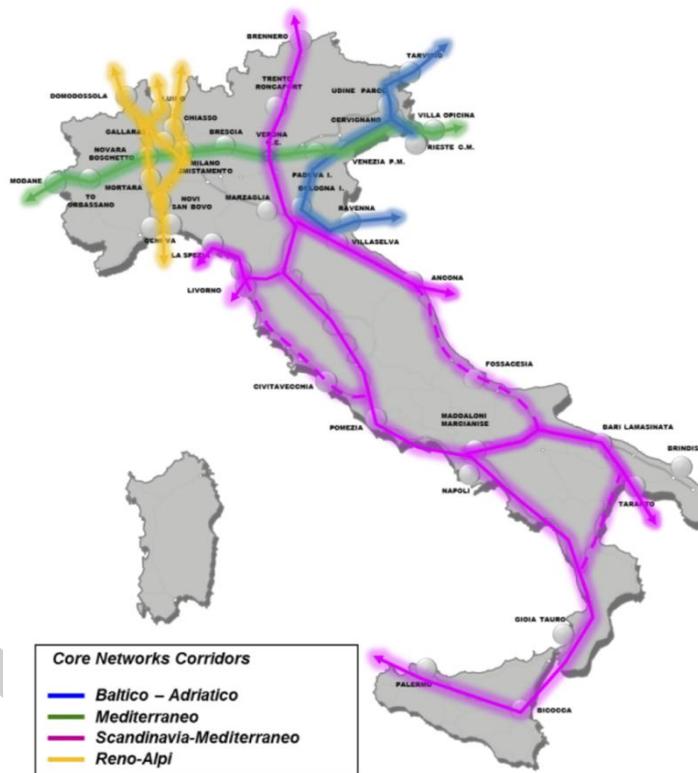


Fig. 2 - Mappa dei quattro corridoi europei Core TEN-T che interessano l'Italia

3. I Corridoi paneuropei

Il Consiglio Europeo e la Commissione Europea per dare maggior impulso allo sviluppo delle reti di trasporto transeuropee (TEN-T) hanno individuato, su indicazione del rapporto "Van Miert", un elenco di progetti prioritari comprendente anche il progetto europeo di "Autostrade del Mare".

Dunque, la Commissione Europea nel 1990 ha istituito una "Unità di Coordinamento del Gruppo G24" formato dai rappresentanti dei Paesi comunitari e da quelli dell'Est Europeo al fine di espandere verso Est le reti di trasporto dell'UE.

L'obiettivo della Commissione europea era quello di estendere verso i Paesi centro-orientali dell'Europa la rete di trasporto di interesse comunitario, dando priorità alla componente ferroviaria opportunamente potenziata fino a raggiungere velocità commerciali di 120/160 km/h, prevedendo l'elettificazione delle linee e l'aumento del carico assiale consentito fino a 22,5 tonnellate.

Tutto ciò con un investimento quantizzato, sui tredici corridoi, di circa 30-40 miliardi di dollari e nella prospettiva di estendere l'alta velocità sui principali collegamenti della rete.

Per coordinare i lavori relativi a tali progetti e per facilitare l'accesso ai finanziamenti comunitari dei Programmi PHARE, TACIS e dei fondi di coesione ISPA e del Patto di Stabilità - fondo CARDS -, la Commissione Europea ha previsto che per ciascun Corridoio venisse sottoscritto un protocollo d'intesa da parte dei Paesi interessati (Memorandum of Understanding). Il Gruppo G 24 ha presentato, nell'agosto del 1991, un rapporto di pianificazione per la valutazione dei fabbisogni di trasporto alla luce dello sviluppo dell'Europa centro-orientale.

Tale rapporto, elaborato con il contributo delle Nazioni Unite e della Commissione Economica per l'Europa, ha consentito di identificare i maggiori corridoi di trasporto verso l'Europa dell'Est, di importanza strategica per lo sviluppo del traffico internazionale tra i Paesi della Comunità europea e quelli dell'Europa orientale fino alla ex Unione Sovietica.

A seguito delle Conferenze Paneuropee di Praga (1991), Creta (1994) ed Helsinki (1997), sono stati identificati i seguenti dieci corridoi multimodali paneuropei.

- I - Helsinki – Tallinn – Riga – Kaunas - Warsaw & Riga – Kaliningrad - Gdansk Helsinki – Tallinn – Riga –Kaunas - Warsaw;
- II - Berlin – Warsaw – Minsk – Moscow - Nizhnij Novgorod;
- III - Berlin/Dresden – Wroclaw – Lviv – Kiev;
- IV - Berlin/Nurnberg – Prague – Budapest - Constantia/Thessaloniki/Istanbul;
- V - Venice-Trieste/Koper – Ljubljana – Budapest – Uzgorod – Lviv;
- VI - Gdansk - Grudziadz/Warsaw – Katowice – Zilina;
- VII - Danube;
- VIII – Durrës – Tirana – Skopje – Sofia - Varna/Burgas;
- IX - Helsinki - St.Petersburg - Moscow/Pskov – Kiev – Ljubasevka – Chisinau – Bucharest – Dimitrovgrad – Alexandroupoli;
- X - Salzburg-Ljubljana-Zagreb-Beograd-Nis-Skopjes-Veles-Thessaloniki

Di questi Corridoi, il numero V ed il numero VIII interessano direttamente l'Italia.

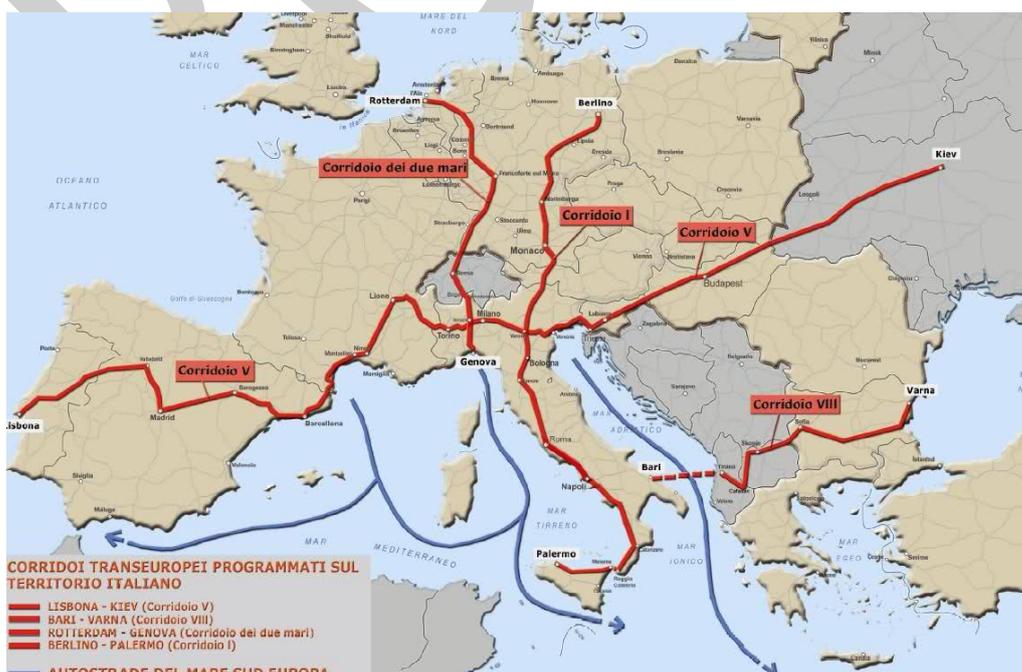


Fig. 2 - Mappa dei due corridoi paneuropei che interessano l'Italia

Il Corridoio V è l'asse che collega Venezia-Trieste/Koper-Ljubljana-Maribor-Budapest- Uzgorod-Lvov(Kiev) con una lunghezza di circa 1500 km, con le seguenti diramazioni:

- Rijeka-Zagreb-Budapest-Uzgorod-Lvov-Kijev; lunghezza circa 500 km;
- Bratislava-Zilina-Kosice-Uzgorod; lunghezza circa 400 km;
- Ploce-Sarajevo-Budapest; lunghezza circa 600 km³.

Nel suo complesso sviluppa pertanto una lunghezza di circa 3000 km, e costituisce l'estensione verso est della direttrice di interesse comunitario Lione-Torino-Milano-Venezia-Mestre, che a sua volta fa parte dei 14 progetti prioritari definiti nell'ambito del Consiglio Europeo di Essen (1994).

L'adesione della Croazia al Memorandum of Understanding è intervenuta successivamente, in data 27 novembre 2001, a margine della Conferenza quadrangolare di Trieste dei Capi di Stato di Ungheria, Slovenia, Italia e Croazia.

Il Corridoio numero VIII è l'asse Mar Adriatico-Mar Nero che, nel suo tracciato principale, si sviluppa lungo la direttrice Durazzo-Tirana-Skopje-Sofia-Burgas e Varna con l'interconnessione marittima verso i porti italiani di Bari e Brindisi ed il Corridoio Adriatico.

Il Corridoio VIII è quindi un asse strategico tra il Mare Adriatico e il Mar Nero, che collega le regioni meridionali adriatiche ioniche dell'Italia attraverso i porti di Bari e Brindisi con l'Albania (Durazzo, Tirana), la FYROM-Macedonia (Skopje) e la Bulgaria (Sofia) con terminali i porti di Burgas e Varna sul Mar Nero.

Sotto il profilo infrastrutturale, è costituito da un sistema di trasporto multimodale lungo la direttrice est-ovest che comprende porti, aeroporti, interporti, strade e ferrovie per una estensione di 1.270 km di linee ferroviarie e di 960 km di strade.

Sono previste bretelle di collegamento con la Grecia, dall'Albania e dalla Bulgaria. esso, infine, intercetta nel tratto tra Sofia e Plovdiv il Corridoio paneuropeo n. IV il cui terminale è Istanbul.

Il Corridoio VIII presenta una duplice valenza strategica:

1. come asse di trasporto, collega i porti dell'Adriatico meridionale (Bari e Brindisi) e le regioni del Mezzogiorno con i Paesi dell'area balcanica del Patto di stabilità;
2. consente di integrare sotto il profilo economico le regioni del Mezzogiorno adriatiche ed ioniche con i Paesi in via di sviluppo dell'area balcanica, favorendo lo sviluppo delle attività commerciali e produttive in modo sinergico sulle due sponde dell'Adriatico.

Il Corridoio VIII è di particolare interesse per il Mediterraneo, in quanto, in prospettiva, si potrà collegare nel nodo di Bari con l'ipotesi di Corridoio Jonico, il cui studio di fattibilità è stato avviato nel quadro delle azioni INTERREG e che è finalizzato a sviluppare un sistema di trasporti integrato, non soltanto con i Paesi della sponda adriatica, ma con la Grecia e con altri Paesi del bacino Mediterraneo.

4. Le autostrade del mare

Il programma europeo Autostrade del Mare prevede un efficiente sistema di trasporti marittimi in grado di accrescere l'efficacia e la competitività della modalità di trasporto combinata strada-mare. Le Autostrade del Mare sono una soluzione alternativa e spesso complementare al trasporto stradale, che consente di far viaggiare camion, container e automezzi sulle navi. In questo modo, in un'ottica di sviluppo ecosostenibile, viene limitato il congestionamento della rete stradale con conseguenti benefici in termini di prevenzione degli incidenti e di riduzione dell'inquinamento prodotto dal trasporto su gomma.

Una chiara definizione delle finalità e dell'importanza delle Autostrade del Mare è riportata nell'Articolo 12 bis

della Decisione n. 884 del 29 aprile 2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio.

La rete trans-europea delle Autostrade del Mare intende concentrare i flussi di merci su itinerari basati sulla logistica marittima in modo da migliorare i collegamenti marittimi esistenti o stabilirne di nuovi, che siano redditizi, regolari e frequenti, per il trasporto di merci tra Stati membri onde ridurre la congestione stradale e/o migliorare l'accessibilità delle regioni e degli Stati insulari e periferici. Le autostrade del mare non dovrebbero escludere il trasporto misto di persone e merci, a condizione che le merci siano predominanti.

Le autostrade del mare (*Motorways of the Sea*) dunque, rappresentano la dimensione marittima delle reti transeuropee dei trasporti e contribuiscono alla realizzazione di uno spazio europeo dei trasporti marittimi senza barriere (articolo 21 del regolamento (UE) n. 1315/2013).

Esse consistono in rotte marittime a corto raggio, porti, attrezzature e infrastrutture marittime connesse e impianti che permettono il trasporto marittimo a corto raggio o servizi mare-fiume tra almeno due porti, incluse le connessioni con l'entroterra. I progetti di interesse comune per le autostrade del mare sono proposti da almeno due Stati membri e possono riguardare un collegamento marittimo e le sue connessioni con l'entroterra tra due o più porti della rete centrale ovvero tra un porto della rete centrale e porti della rete globale.



Fig. 3 - Mappa delle autostrade del marea

5. Analisi dello scenario internazionale del traffico merci via mare

1. I trend economici e lo scenario globale del traffico merci

Obiettivo di questo lavoro è tracciare il profilo di competitività del sistema portuale italiano e, a tal fine, saranno realizzati approfondimenti sia a livello macroeconomico che più dettagliatamente trasportistico, del contesto internazionale. Analizzare un settore come quello del trasporto marittimo, che è per sua natura globale, non può prescindere dalla valutazione dell'andamento economico e del commercio mondiale.

A livello macro economico, si evidenzia che a quasi dieci anni dall'inizio della grande crisi economica e finanziaria globale, le prospettive di crescita dell'economia mondiale sono favorevoli, con un accentuato contributo incrementale da parte dei Paesi Emergenti dell'Asia e delle regioni MENA. I rischi per l'economia globale derivano dall'eventualità di un brusco rialzo della volatilità sui mercati finanziari, attualmente ai minimi storici, e dal possibile acuirsi di tensioni geopolitiche. Il PIL mondiale nel 2016 ha registrato un + 3,2% sostanzialmente in linea con il 2015 e le ultime proiezioni fornite dall'International Monetary Fund¹ prevedono, per il 2017, un sostanziale rilancio dell'economia con un tasso di crescita del PIL pari a +3,6% e ad un +3,7% per il 2018. La ripresa economica si sta consolidando trainata dal rialzo fatto registrare dal settore manifatturiero nelle economie avanzate e dalla ripresa dei mercati emergenti. Con il 25% del PIL mondiale, gli Stati Uniti restano l'economia più importante, seguita dalla Cina (15%) e dal Giappone (7%). L'Unione Europea, considerata nel suo complesso, occuperebbe il secondo posto con il 22% del PIL globale. Da sottolineare gli elevati trend di crescita dell'economia indiana la quale, nel 2016, ha segnato un +7,1% con proiezioni ad un +6,7% e +7,8% rispettivamente nel 2017 e nel 2019.

Nello specifico, per quanto riguarda l'area euro, le previsioni nel complesso non appaiono particolarmente ottimistiche, ove la crescita del PIL, dopo aver superato il 2,1% nel 2017, è stimata attestarsi al 2019 ad un 1,7%, a causa di criticità derivanti principalmente da alti livelli debito pubblico e elevati tassi di disoccupazione, accompagnati da vincoli strutturali nelle politiche fiscali dei paesi membri che allo stato ancora frenano la possibilità di porre in essere efficaci misure di espansione. In particolare per il nostro Paese si stima una crescita del PIL pari a +1,5% per il 2017 dovuta soprattutto alla ripresa della produzione industriale, all'accelerazione degli investimenti e delle esportazioni.

Come avvenuto per i trend economici generali, a partire dal 2012 anche la crescita del commercio internazionale ha subito un rallentamento, mostrando un'inversione di tendenza rispetto al periodo pre-crisi, in cui l'incremento degli scambi globali aveva un ritmo doppio rispetto alla crescita del PIL. Nel 2016, infatti, il volume degli scambi mondiali, sempre secondo l'IMF, ha registrato una crescita pari al 2,4% a causa della minore spesa per investimenti (beni fortemente trade intensive) registrata negli Stati Uniti ed in Cina. Al rallentamento della crescita degli scambi in volume corrisponde anche un calo del commercio globale in valore (-3% nel 2016 secondo il WTO), determinato in particolare dalla forte riduzione dei prezzi delle materie prime – in particolare le fonti energetiche. Si stima che il commercio internazionale aumenterà del 4,2% nel 2017, anno in cui nuovamente supererà l'aumento del PIL, del 4% nel 2018 e del 3,9% nel 2019.

C'è da sottolineare comunque che le stime di crescita del commercio mondiale e dei trasporti sono caratterizzati da un'incertezza di fondo propria dell'epoca contemporanea che rende molto difficile individuare gli elementi di stabilità sistemica. Stanno emergendo seri fattori di destabilizzazione, sia di ordine politico come l'effetto

¹ International Monetary Fund, *World Economic Outlook Database*, October 2017.

Trump” o la tensione della penisola coreana, sia di ordine socio-economico, come la situazione di instabilità di alcuni Paesi del Nord Africa e del Medio Oriente.

Tutte le stime relative all’evoluzione del commercio internazionale devono anche tener conto della rapida espansione dell’e-commerce che continua a crescere a tassi importanti. Le enormi opportunità di sviluppo di questo settore si accompagnano a cambiamenti per la catena del trasporto e del commercio e, in particolare, per lo shipping. Si assiste ad una crescita dei centri strategici di supporto alla distribuzione per le transazioni di commercio elettronico sia transfrontaliere che domestiche e ad un aumento dei modelli di business che favoriscono lo shipping come principale modalità di trasporto. I prodotti che sono altamente time sensitive e possono rapidamente perdere valore tra produzione e consegna continueranno a favorire il trasporto aereo. Per le merci che invece sono meno time sensitive e la cui distribuzione si basa su sistemi di stoccaggio, lo shipping rimane la modalità di consegna preferita. Questo modello di supply chain e-commerce è più efficiente e consente ai servizi specifici e-commerce di integrarsi al meglio con quelli logistici.

2. Il trasporto marittimo: caratteristiche della domanda e dell’offerta di settore

La debolezza dell’economia internazionale non poteva non incidere sull’andamento degli scambi commerciali via mare, che rappresentano l’80% del commercio globale in volume e oltre il 70% in valore. Inoltre c’è da evidenziare lo sviluppo di alcuni trend che hanno rilevanti implicazioni sui trasporti marittimi quali la digitalizzazione, la rapida espansione dell’e-commerce e la crescente concentrazione nel settore del liner shipping. Nel 2016 l’Unctad² ha calcolato che i volumi degli scambi via mare sono aumentati del 2,6%, raggiungendo la quota di 10,3 miliardi di tonnellate, un tasso più elevato rispetto allo +1,8% del 2015, ma ancora al di sotto della media del 3% registrata nelle precedenti quattro decadi.

Traffico internazionale via mare (milioni di tonnellate). 1980-2016

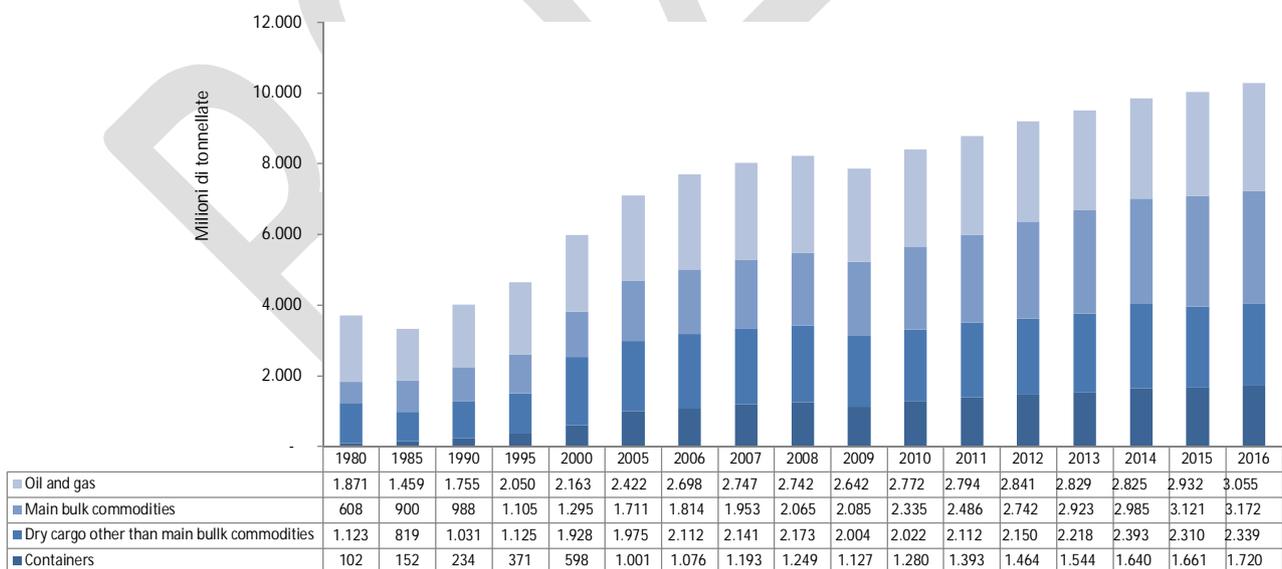


Grafico 1 – Fonte: SRM su UNCTAD, 2017

Le stime nel medio-lungo periodo prevedono un incremento medio annuo del 3,2% tra il 2017 e il 2022, che riguarderà tutti i segmenti del trasporto marittimo ma, in particolare, il traffico containerizzato e le rinfuse solide.

² UNCTAD, Review of Maritime Transport 2017.

Le economie emergenti continuano a rappresentare la parte più significativa del trasporto marittimo per dimensione, con una quota del 59% dell'export e il 64% dell'import. Esse non rappresentano più soltanto una fonte di approvvigionamento di materie prime e di energie da fonti fossili ma sono diventate key player nei processi di produzione globalizzati e una crescente fonte di domanda di beni di consumo. In particolare l'Asia rappresenta il 40% dell'export e il 61% dell'import.

Riguardo all'offerta del settore del trasporto marittimo, la flotta commerciale mondiale è cresciuta, nel periodo compreso fra il 2009 ed il 2017, in termini di tonnellaggio di portata, ad un tasso superiore al 50%. Questo sviluppo, che non ha trovato un'adeguata corrispondenza nella crescita della domanda globale di trasporto, sta esponendo il comparto dello *shipping* ad un perdurante eccesso di offerta, con ricadute negative sull'andamento dei noli marittimi. Questi sono rimasti bassi nonostante l'aumento delle demolizioni e la quota consistente di naviglio inutilizzato (*idle fleet*). Nel 2017 la flotta mondiale è aumentata del 3,15% raggiungendo quota 93 mila navi pari a 1,86 miliardi di tonnellate di stazza lorda. L'incidenza maggiore è delle *dry bulk carriers*, seguita dalle *oil tankers*. Il grafico sottostante mostra la crescita della quota delle portacontainer, in particolare dal 2000 ad oggi.

Flotta mondiale per principale tipo di nave, 1980-2017 (Incidenza % in termini di tonnellate di stazza lorda)

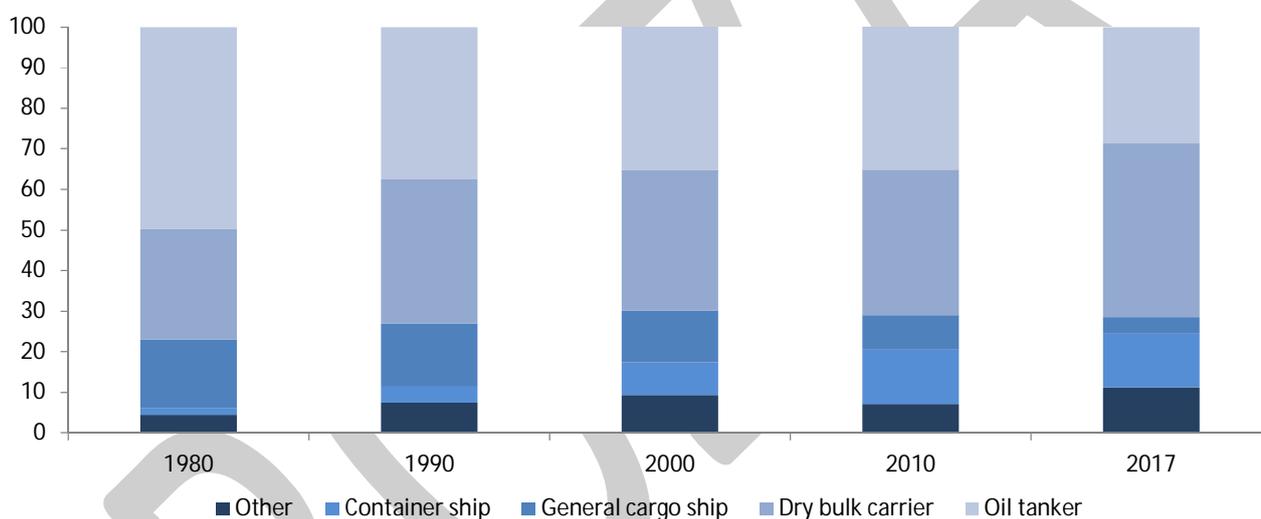


Grafico 2 - Fonte: Unctad, 2017

Proprio con l'obiettivo di alleggerire la pressione sui noli, il settore è sempre più caratterizzato dal fenomeno del gigantismo navale che ormai non è una novità del panorama evolutivo dello *shipping* mondiale, tuttavia negli ultimi anni ha assunto una nuova centralità in funzione della rapidissima evoluzione che riguarda in particolare i settori container e crocieristici, con rilevanti implicazioni in termini sia di requisiti delle infrastrutture portuali sia della dinamica stessa della geografia dei flussi. La crescita della capacità di carico delle porta container e della concentrazione dei traffici in capo ai principali operatori del trasporto internazionale stanno determinando significativi effetti sulla domanda di servizi portuali che si caratterizza per una razionalizzazione delle toccate ed un aumento significativo dei volumi connessi al singolo arrivo nave. D'altra parte, il gigantismo pare correlato ad altri due fenomeni, ossia l'eccesso di capacità (e la conseguente diminuzione dei noli) ed il consolidamento del settore. Fin qui, infatti, proprio sulle relazioni dove maggiormente si è concentrata la presenza delle meganavi, più forte è stata la pressione sui noli, che hanno messo sotto pressione le performance finanziarie dei vettori.

3. I traffici containerizzati

Negli ultimi 5 anni, la crescita del traffico globale di contenitori si è assestato intorno a tassi di crescita compresi tra l'1% e il 4% annuo. Il consuntivo 2017 ha fatto registrare un incremento pari a circa il 5% sull'anno precedente per un volume complessivo di 147 milioni di TEU movimentati. La mappatura delle rotte principali³ evidenzia la maggiore crescita della rotta Europa-Asia, aumentata rispetto al 2016 del 3,1%, seguita da quella transatlantica (+2,9%) e, infine, da quella transpacificica (+1,2%) che comunque resta la più trafficata con 26,1 milioni di TEU. Importanti investimenti infrastrutturali e recenti congiunture economiche stanno contribuendo a ridisegnare le rotte e le dinamiche dello shipping mondiale, con conseguenze potenzialmente dirompenti anche sul sistema portuale italiano.

Tra le principali sfide per i "porti del futuro" gli osservatori internazionali individuano la compatibilità con le crescenti dimensioni del naviglio. Il fenomeno del gigantismo, come già accennato, ha trovato nel segmento dei container la sua più viva espressione: se nel 2012, le navi oltre i 10.000 Teu erano "solo" il 13% del totale di quelle in circolazione, nei mari oggi questa percentuale è già cresciuta al 31% e la previsione è di arrivare al 36% nel 2020⁴.

Parallelamente alla ingente immissione di capacità e crescita dimensionale si è registrata una notevole concentrazione dell'offerta: se nel 2000 le prime 20 compagnie controllavano meno del 50% della capacità di stiva disponibile, nel 2008 questa percentuale era salita a quasi il 70%, mentre a fine 2017 è arrivata al 90%. Guardando alle prime 10 la percentuale è del 79%.

Continua inoltre ad essere perseguita la strategia delle grandi alleanze - 2M, THE Alliance, Ocean Alliance - che coprono ormai il 77% della capacità globale. In particolare sulle rotte East-West controllano il 99% del traffico totale.

Sono state queste le reazioni di un mercato che si sta adattando ad una fase "new normal" in cui i flussi commerciali rispetto al PIL crescono più lentamente che in passato, e alla debolezza della domanda fa da contraltare una situazione di oversupply caratterizzata dalla presenza di mega navi (oltre i 18.000 teu). In effetti lo squilibrio tra domanda e offerta ha avuto ripercussioni sui noli, per cui la strategia del gigantismo, del consolidamento e delle alleanze contribuisce all'ottimizzazione della capacità e alla riduzione dei costi.

L'esame delle consegne di nuove navi e dell'orderbook suggerisce un miglioramento dell'equilibrio tra domanda e offerta: nel 2016 sono state consegnate 127 nuove portacontainer, ovvero -70% del picco verificatisi nel 2008.

In generale nel 2017 si è assistito a una ripresa e ad una minore volatilità dei noli sulle principali rotte a livello globale, alla quale è correlato un progressivo riallineamento tra domanda di trasporto e capacità di stiva. La media del World Container Index calcolato da Drewry, che tiene conto dei tassi di nolo sulle 8 maggiori rotte verso/da US, Europe e Asia, nel corso del 2017 è stata di \$1.461/40ft container, più elevata rispetto all'anno precedente, come si evince dalla figura che segue.

³ UNCTAD, Review of Maritime Transport 2017.

⁴ Alphaliner, *Cellular Fleet Forecast*.

Trend 2016-17 dei tassi di nolo spot per il World Container Index

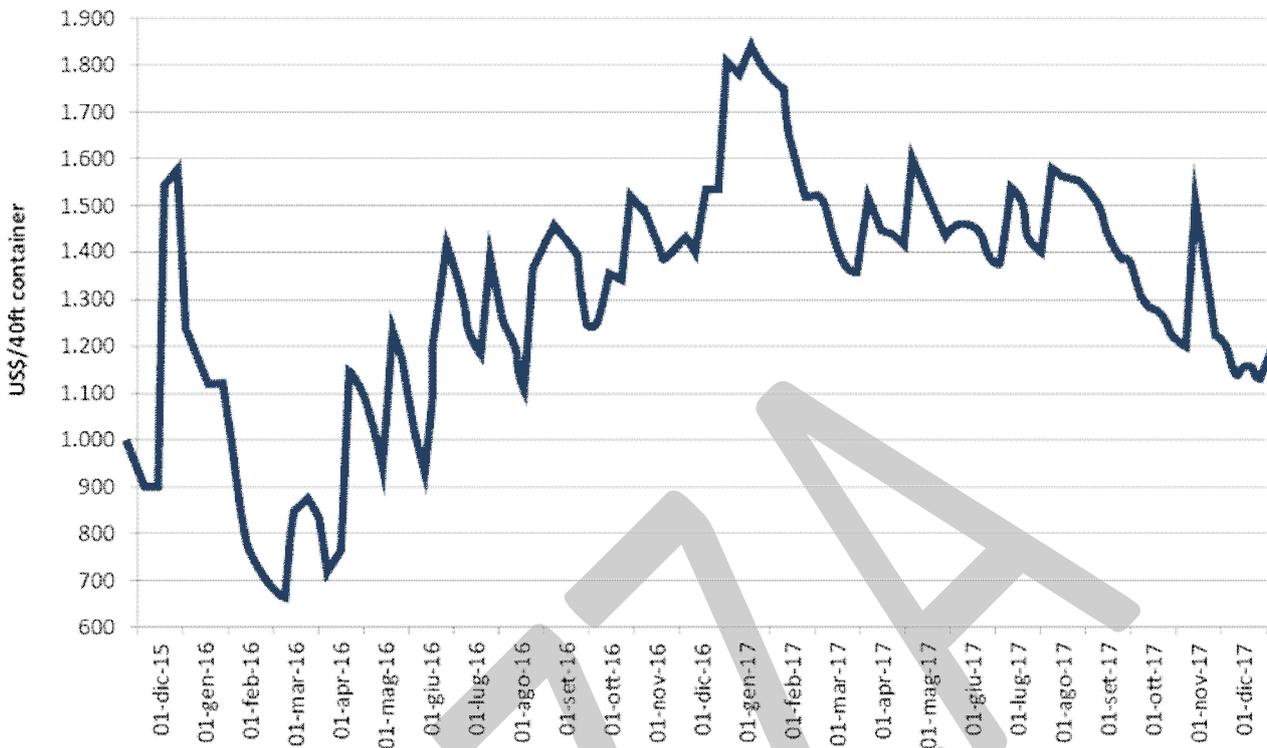


Figura 1 - Fonte: Drewry, World Container Index

Gli analisti di Alphaliner prevedono però un nuovo forte aumento della capacità nel 2018 che potrebbe ancora mettere i noli sotto pressione. Si stima infatti un incremento dell'offerta del 5,6% rispetto al 2017, superando così per la prima volta dal 2015 la crescita stimata della domanda (il tasso medio di crescita annuo è previsto pari al 5% nel periodo 2017-2022).

Il gigantismo navale si riflette direttamente sui porti in quanto solo pochi scali mondiali, adeguatamente infrastrutturati e con tecnologie all'avanguardia, hanno la possibilità di poter gestire le navi giganti in modo efficiente. Ciò provoca pressioni sui terminal che si trovano nella necessità di investire per offrire sempre infrastrutture e soluzioni innovative flessibili e adeguate alle esigenze di una domanda sempre più sofisticata e concentrata. Il rischio è di indebolire la propria competitività nei modelli di scalo dei carrier.

Le conseguenze del gigantismo si manifestano anche sulla configurazione delle rotte commerciali: per il cosiddetto *cascade effect*, ad esempio la dimensione media e massima delle navi impiegate nelle relazioni con il Mediterraneo presumibilmente continuerà a crescere e non si può escludere che le attuali *top class*, attualmente in prevalenza sulla Far East North Europe, in futuro possano essere impiegate anche su tali relazioni. Guardando ai servizi container, fino a 10 anni fa la rotta Far East – Europa contava alcuni servizi dedicati all'area Mediterranea e molti altri che, di passaggio verso il Nord Europa (o il Nord America per i servizi cosiddetti *pendulum*), effettuavano uno, due o anche più scali nei porti Mediterranei, principalmente nei grandi *hub* di *transhipment* localizzati lungo la rotta Suez-Gibilterra. Oggi, per effetto del consolidamento e della razionalizzazione dei servizi, la relazione Far East-Med viene servita quasi esclusivamente con servizi dedicati, mentre le linee in transito tendono a effettuare al più uno scalo nel Mediterraneo. Inoltre, la tendenza ad utilizzare servizi dedicati ha consentito di individuare i cosiddetti *Regional Hub* a servizio di una specifica area. È il caso, ad esempio, di Trieste che con una incidenza del *transhipment* di oltre il 40%, ha chiaramente assunto questo ruolo per l'Adriatico, ma sono numerosi ormai i *gateway* o *regional ports* con una quota di trasbordi pari ad almeno il 30% (Livorno, Barcellona, Valencia, etc.). Pertanto, se la razionalizzazione dei servizi tende ad incrementare il ricorso al *transhipment*, per contro il consolidamento degli operatori riduce il numero di *hub* necessari in ciascuna area che, inoltre, possono essere scelti con meno vincoli, tra un numero maggiore di opzioni e, capacità permettendo, in corrispondenza di scali caratterizzati già da importanti volumi *inland*.

Tali tendenze, come già accennato, determinano ripercussioni importanti sui porti che nel tempo hanno visto nascere nuove opportunità di crescita anche nel segmento dei container non più essenzialmente legati alla natura di hub. Le scelte delle strategie da seguire non possono essere assunte senza tenere in debita considerazione da un lato la domanda espressa dal territorio di riferimento e, dall'altro, la capacità di assorbimento da parte dell'intero sistema portuale e logistico, che include non solo le infrastrutture lato mare ed i terminal interni al porto, ma anche le reti di trasporto per/verso il territorio interno non solo locale ma, almeno, nazionale. In altri termini, grandi navi comportano grandi volumi, il che è ottenibile o fungendo da *hub* di *transshipment*, o da importante *gateway*, ciò indirettamente implica la disponibilità di collegamenti intermodali efficienti, o ancora meglio sviluppando congiuntamente i due segmenti di mercato.

In risposta ai trend globali del segmento container, i principali porti mondiali stanno investendo in grandi opere infrastrutturali, potenzialmente in grado di ridisegnare le rotte marittime. A ciò si aggiunge il mutamento del contesto infrastrutturale globale dettato da grandi opere come il Nuovo Canale di Suez e l'espansione del Canale di Panama.

Di fatto, dunque, il maggior traffico in puro transito da Suez, ma anche quello destinato alla *catchment area* nel bacino del Mediterraneo, canalizzati su navi sempre più grandi, affinché possano tradursi in un impatto per la portualità del bacino e quindi italiana, rafforzano l'esigenza di adeguamenti infrastrutturali sia lato mare che lato terra. Ciò oggi è ancora più importante perché i porti del Mediterraneo hanno un importante elemento di attrattività per i traffici marittimi che è potenzialmente dato dalla strategia della Cina denominata *BRI*. L'aumento generalizzato dei traffici nell'area è destinato ad avere un impatto sui porti italiani, che, costituendo il primo avamposto europeo per le navi che attraversano il Canale di Suez provenendo dall'Asia, potranno essere sollecitati a fungere da terminali per le merci dirette verso il Centro-Nord Europa.

In campo mondiale, riguardo al traffico container, si segnala l'attestarsi della Cina al primo posto, seguita dagli altri porti del Far East, dagli USA e dal Golfo.

In tale contesto, il sistema portuale italiano ha fatto registrare una buona crescita nel 2017 correlata non soltanto all'offerta dei servizi sulle rotte internazionali a lungo raggio, ma anche alle relazioni inframediterranee e con il Medio Oriente che rappresentano un mercato consolidato e con ulteriori potenzialità di crescita.

Al fine di corrispondere alle esigenze manifestate dal mercato nazionale e lavorare su una progressiva penetrazione nei mercati europei, occorrerà focalizzare sforzi e attenzione sulla logistica, intesa come rispetto dei tempi di consegna (resa merce), che potrà essere assicurata solo attraverso importanti interventi sul ciclo dei controlli e su tutte le fasi che accompagnano e seguono il ciclo strettamente portuale, nonché sul miglioramento del servizio ferroviario sull'ultimo miglio tra porti e hinterland.

Proprio grazie a un approccio integrato e coordinato lungo l'intera filiera distributiva della merce che transita dal sistema portuale che sarà possibile rafforzare la quota di mercato italiana rispetto ai porti del Nord Europa; allargare il mercato verso Svizzera e Germania non potrà prescindere da un utilizzo sempre più competitivo della modalità ferroviaria.

4. I traffici convenzionali: merci varie e rotabili

Questo segmento di mercato ha vissuto negli ultimi anni un progressivo e generalizzato ridimensionamento a seguito dell'effetto sostitutivo dei container. Si evidenzia, in generale, il calo del *general cargo* e del refrigerato mentre il comparto dei rotabili, successivamente alla crisi economica del 2009, ha registrato significativi incrementi di traffico.

Un'ulteriore conferma di questo andamento è riscontrabile negli ultimi dati disponibili circa l'evoluzione e la consistenza della flotta mondiale, da cui si desume il continuo declino delle navi destinate alle merci varie (4% dell'intera flotta rispetto al 13% dell'anno 2000). Le previsioni per tale segmento di traffico risultano altamente incerte, a maggior ragione per quanto riguarda i traffici ro-ro, che hanno carattere essenzialmente eurocentrico e risultano molto elastici alle politiche fiscali adottate dai veri paesi.

Emerge comunque la tendenza alla concentrazione del comparto tra operatori sempre più specializzati che approntano naviglio più moderno ed evoluto per offrire crescenti possibilità di scambio modale a favore del contenitore (ad esempio le nuove navi Con-Ro).

All'interno di questo scenario, il Sistema Portuale italiano, anche a motivo della posizione baricentrica e strategica, ha nel tempo consolidato e sviluppato il suo posizionamento competitivo attraverso l'offerta di servizi qualitativamente elevati e specializzati (soprattutto per quanto riguarda le merci varie) nonché di terminal in grado di accogliere le crescenti quote di traffico rotabile delle Autostrade del Mare. Infatti al netto del traffico di transhipment, il traffico Ro-Ro è di gran lunga la principale modalità nel segmento delle merci varie e, in termini generali, tra le più consistenti nel complesso dei transiti. Il mercato del combinato marittimo non si limita al cabotaggio, ma si allarga allo Short Sea Shipping tra le sponde del Mediterraneo. Le aziende di autotrasporto comunitarie ed extracomunitarie già da anni utilizzano i porti italiani come vie di accesso ai mercati del Sud Est Europeo, del Medio Oriente, del Nord Africa e dell'estremità occidentale del Mediterraneo.

A tale proposito sia gli scali dell'Adriatico, in particolare Trieste, Ancona, Bari e Brindisi, sia quelli del Tirreno, in particolare Genova, Livorno, Civitavecchia, Napoli e Salerno, possono contare su quote rilevanti di traffico di rotabili provenienti dai Paesi che si affacciano sulle sponde del Mediterraneo.

Il 36% del traffico di rotabili in transito nei porti italiani proviene dall'estero. Tale percentuale si avvicina al 100% nei porti della sponda adriatica dove il traffico di cabotaggio è residuale e limitato a pochissime linee stabili⁵.

L'interscambio euromediterraneo e le sue prospettive di sviluppo delineano uno scenario in cui, pur nella variabilità che caratterizza gli scambi con i Paesi della sponda Sud del Mediterraneo, il sistema portuale italiano vede rafforzata la relativa quota di mercato. Tale consolidamento, date le specificità del comparto dei rotabili e la tipologia delle rotte operate (cabotaggio nazionale e mediterraneo), potrà essere agevolato dalle politiche nazionali orientate al *marebonus* e *ferrobonus* per lo sviluppo di nuovi servizi. In particolare il *Marebonus* stanziava una spesa di 128 milioni di euro complessivi (79,1 nel 2017 e 48,9 nel 2018)⁶ per l'attuazione di progetti condivisi tra armatori e autotrasportatori che migliorino la catena intermodale e decongestionino la rete viaria.

Sulla base dei piani di impresa dei principali concessionari operanti in questo segmento di mercato, si prevedono significative percentuali di crescita del traffico. Va sottolineato che nei terminali interni (es. Novara, Verona ed altri) la quota di traffico ferroviario legata al trasporto di semirimorchi presenta una costante crescita ed è oltre il 50%; le strutture portuali in grado di garantire tale servizio (disponibilità di linee ferroviarie con sagoma adeguata) saranno sempre più scelte dal mercato che proporrà il sistema non guidato nave-treno su lunghe percorrenze.

5. I traffici di rinfuse liquide

Il comparto continua a crescere e ad essere caratterizzato da una situazione di oversupply, che tiene sotto una pressione pressoché costante le rate di nolo, e dal basso prezzo dell'oil.

La domanda di trasporto del *crude oil* si mantiene su tassi di crescita elevati, sostenuta dall'incremento delle importazioni dei paesi in via di sviluppo ed emergenti, in particolare India e Cina.

In Cina sono molteplici i fattori che spingono ad un forte incremento delle importazioni: la grande crescita dei consumi, l'aumento delle esportazioni di prodotti petroliferi, la semi-liberalizzazione delle importazioni di greggio e soprattutto, approfittando dei bassi prezzi del petrolio, l'accelerazione delle importazioni destinate alla creazione di riserve strategiche.

Un aspetto che sicuramente incide sulla domanda di trasporto marittimo è la rimozione delle sanzioni internazionali contro l'Iran il cui *export* di petrolio è aumentato nel corso del 2017. In senso assoluto la crescita

⁵ Confcommercio, ISFORT (2015), *Sviluppo dell'intermodalità*.

⁶ Decreto 13.9.2017 N. 176 sulla G.U. N. 289 (12 Dic. 2017) e Decreto 13.12.2017 sulla G.U. N. 293 (16 Dic. 2017).

dell'*export* iraniano sarebbe una buona notizia per il comparto, ma nella situazione di *oversupply* in cui il mercato petrolifero si trova questi nuovi flussi consentono di rimpiazzare con rotte decisamente più brevi una buona parte delle esportazioni che dall'Oceano Atlantico andavano in Estremo Oriente, offrendo una nuova domanda in termini di tonnellate-miglia.

Per quanto riguarda le prospettive dei *prodotti raffinati*, molti analisti sono convinti che il secondo semestre del 2017 possa rappresentare un punto di svolta; le stime dell'Agenzia Internazionale per l'Energia parlano di un incremento di prodotti raffinati da trasportare pari a 1,4 milioni di barili al giorno, a seguito di un incremento della domanda proveniente da India e Cina e dai paesi Asean, oltre ad un risveglio registrato in alcune aree dell'America Latina.

In un contesto della domanda così dinamico il *Baltic Dirty Tanker Index*, nel 2017 registra una media di 787 punti, in crescita dell'8% e la media del *Baltic Clean Tanker Index* per il 2017 è di 606 punti, in aumento del 24% rispetto al 2016.

6. I traffici di rinfuse solide

Il settore delle rinfuse solide presenta un elevato livello di diversificazione e i relativi volumi risultano fortemente condizionati dall'andamento delle principali industrie che operano nel mercato di riferimento (edilizia, cementifici, vetrerie, chimica). La Cina rimane il principale Paese che influenza l'andamento del settore : nel 2017 la sua forte domanda, superiore alle aspettative, ha comportato una crescita del trasporto di dry bulk del 5% ma c'è stato anche l'aumento della flotta del 3,2%.

Ancora una volta è stata l'industria siderurgica a dominare lo sviluppo. Le importazioni di minerale di ferro sono aumentate del 7% rispetto al 2016, la produzione di acciaio è cresciuta del 6,3%⁷.

Questo andamento ha consentito ai noli di raggiungere livelli di profittabilità per le navi dry bulk di tutte le dimensioni. Il Baltic Dry Index ha avuto una media di 1.145 \$ nel 2017, del 70% superiore a quella registrata nel 2016, pari a 673\$.

7. Conclusioni

Le previsioni sul trasporto marittimo elaborate dall'Unctad per il periodo 2017-2022 stimano una crescita annuale per tutti i segmenti di traffico del 3,2%. L'incremento dei commerci via mare potrebbe essere ragionevolmente sostenuto dai grandi progetti di sviluppo infrastrutturale che vanno dalla BRI all'International North-South Transport Corridor (India, Russia e Asia centrale), dal pieno regime di grandi opere come Suez e Panama, nonché anche dagli accordi di commercio regionale, come ad esempio quello adottato tra l'Unione Europea e il Giappone.

L'Italia, con la riforma avviata nel 2015, offre al nostro sistema portuale nuove opportunità di avvantaggiarsi della generale crescita del settore. Gli obiettivi dichiarati della razionalizzazione, della riorganizzazione della governance, della semplificazione amministrativa e burocratica, già nel 2017 hanno mostrato i primi risultati.

Dagli studi realizzati da SRM sulla domanda di trasporto e sulla portualità del Mediterraneo emerge che la strategia di sviluppo del nostro sistema portuale, date le sue caratteristiche, non dovrebbe cercare la competizione con grandi hub del Mediterraneo come il Pireo ma puntare sul loro ruolo di porti di accesso all'Europa. Non è un caso l'interesse della Cina per Trieste, porto europeo che gode di extraterritorialità

⁷ BIMCO, 2017 was year of change in shipping.

doganale e collegato via ferro all'Europa centrale ed orientale. In questo modo si spiega anche l'investimento di 450 mln€ nel Terminal di Vado Ligure della Cosco e di Qingdao Port International Development che hanno acquisito rispettivamente il 40% e il 9,9% del nuovo terminal in costruzione. L'obiettivo degli investitori cinesi e l'ambizione dei nostri scali è l'ampliamento del raggio di competitività del nostro sistema portuale che può proporre un'alternativa di servizio dal Sud per i traffici di import/export della Svizzera e della Germania meridionale (Baviera, Baden- Württemberg) attraverso la messa a punto di efficienti servizi intermodali, in grado di sfruttare le opportunità aperte dal prossimo completamento delle infrastrutture ferroviarie del corridoio Reno-Alpi.

I porti del Mezzogiorno hanno un fattore di attrazione naturale che è il loro strategico posizionamento che consente di evitare deviazioni di rotta: ma occorre migliorare l'aspetto intermodale. In particolare la coppia Napoli-Salerno sul Tirreno e Bari-Taranto sulla dorsale adriatica possono diventare la base logistica per l'insieme dell'industria italiana fino alla Pianura Padana.

Le esperienze di successo nel bacino del Mediterraneo evidenziano che l'attenzione alle infrastrutture, è stata affiancata dalla realizzazione di retroporti - dove avvengono le attività industriali e manifatturiere accanto a numerose funzioni logistiche a valore in ambiente ZES (zone economiche speciali – cioè con defiscalizzazione parziale o totale per i flussi export o riexport e import). Si sono mossi così anche molti porti nel Mediterraneo.

Questa è la sfida aperta per la portualità italiana. L'attuazione della riforma è solo il primo passo: senza la costruzione di network di collegamenti terrestri efficienti e di retro porti dotati di aree logistiche, si rischia di bloccarsi rispetto all'evoluzione della logistica portuale nei prossimi anni. L'istituzione delle ZES prevista dalla normativa italiana può creare ulteriore sviluppo.

L'Italia può cogliere anche un'altra importante opportunità dovuta alla sua rilevanza nel settore Ro-Ro: il nostro Paese è *leader*, per numero di navi e tonnellaggio, della flotta mondiale di navi *ro-ro cargo* e *passenger/cargo*. Anche in questo caso l'esperienza di paesi competitor, il Marocco e la Spagna, possono offrire un esempio di best practice di innovazione portuale come adattamento alla competizione globale, come è avvenuto a Tanger Med o negli scali spagnoli di Valencia e Barcellona. L'intuizione di successo è stata quella di svincolare gli scali dalla natura di puro hub e affiancare il Ro-Ro al transhipment, generando in tal modo un traffico Short Sea Shipping sia merci che passeggeri che alimenta il porto e che dal porto viene alimentato.

Importante sarà proprio la giusta integrazione deep sea-short sea per questo tipo di traffico. Lo sviluppo del trasporto combinato perciò è strettamente legato all'esistenza di una rete infrastrutturale capace di organizzare con efficienza ed efficacia il complesso processo logistico relativo sia al sistema di trasporto sia ai servizi funzionalmente legati alla movimentazione delle merci.

BOZZA

6. Analisi degli scambi commerciali e del traffico merci della Puglia per tutte le modalità di trasporto. Analisi settoriale e geografica, prospettive e trend futuri

1. Introduzione

La Puglia rappresenta una delle regioni meridionali più importanti in termini di commercio estero, con un valore di interscambio (import + export) che, dopo il brusco calo generatosi tra il 2011 e il 2013 (crisi del settore metallurgico) si è ormai assestato intorno ai 16 miliardi di euro (il 18,5% del Mezzogiorno e il 2,1% dell'Italia). La bilancia commerciale è leggermente in passivo. Nonostante i Paesi europei rappresentino la principale area geografica con cui la regione intrattiene scambi commerciali (circa il 65% del totale), un'importante fetta del commercio estero pugliese viene realizzata con i Paesi dell'Asia (15%) e quelli del Nord America (10%) a dimostrazione del ruolo di collegamento che la Puglia può avere tra queste tre importanti aree del mondo. In termini di export, il Made in Italy (agroalimentare, tessile, mobilio, gioielleria) (con circa 2 miliardi di euro), i Mezzi di Trasporto (1,4 miliardi, prevalentemente aeronautico), la Meccanica (circa 1 miliardo di euro) sono i settori più importanti per la regione. Tuttavia, la specializzazione settoriale dell'export pugliese varia da Paese a Paese. Con riferimento agli Stati Uniti (il Paese che assorbe la maggior parte dell'export pugliese), il settore più rilevante è quello dei Mezzi di trasporti (52% dell'export pugliese verso il Paese). Per quanto riguarda la Svizzera, un ruolo di primaria importanza lo detiene l'industria Chimica e Farmaceutica (oltre l'80% dell'export verso il Paese). La maggior parte delle esportazioni verso la Francia riguardano il settore dei Mezzi di Trasporto (197 milioni di euro). Il Made in Italy rappresenta invece la componente maggiore delle esportazioni pugliesi verso la Germania: circa il 40% del totale. Le stime degli scambi commerciali per il 2017 e le previsioni al 2020, basate sui trend recenti di ripresa e l'andamento economico generale, sono positive. Nel 2017 l'interscambio commerciale della Puglia con l'estero ha sfiorato i 17 miliardi di euro (+5,7% sul 2016); le importazioni hanno quasi raggiunto i 9 miliardi (+8,2%) e le esportazioni superato gli 8 miliardi (+3,1%). Entro il 2020, l'interscambio della Puglia crescerà ulteriormente fino a portarsi dagli attuali 17,1 miliardi di euro a 17,8 miliardi (8,5 miliardi di export e 9,3 di import).

Gran parte degli scambi commerciali della regione con l'estero (il 50%, da confrontare con il 60,5% del Mezzogiorno e il 37% dell'Italia) avviene via mare. In totale, l'interscambio marittimo della Puglia vale 6,6 miliardi di euro. Nonostante le importazioni (3,9 miliardi) prevalgano sulle esportazioni (2,7 miliardi), è interessante notare che il valore per tonnellata delle esportazioni pugliesi (736 euro) è in crescita ed è superiore a quello delle esportazioni del Mezzogiorno (636 euro). Ogni tonnellata di importazione vale invece mediamente 188 euro, dato inferiore ai 342 euro osservati per il Mezzogiorno. Il ruolo di crocevia della Puglia tra gli scambi che coinvolgono i Paesi dell'est (Europa ed Asia), quelli del Nord Europa e gli USA, già delineato nell'analisi generale del commercio estero, appare con ancora maggiore enfasi nell'analisi dell'interscambio marittimo, che è maggiormente proiettato nelle seguenti aree: Asia Centrale (7,1% l'incidenza per la Puglia, contro il 5,7% per il Mezzogiorno), Asia Orientale (16,1% vs 13,6%), Europa Extra-UE (20,1% vs 19%), Medio Oriente (6% vs 5,6%) e Nord America (18,3% vs 14%). Nord America e Asia Centrale, inoltre, sono le aree che hanno visto un incremento degli scambi marittimi con la Puglia negli ultimi 10 anni.

Per quanto detto, la gestione strategica dei porti e dell'intera infrastruttura logistica in Puglia risulta di primaria importanza. Nel 2016 i porti pugliesi, in totale, hanno movimentato merce per circa 41 milioni di tonnellate (8,5% dell'intero sistema portuale italiano) e gestito container per circa 74mila TEU (0,7% del sistema portuale italiano). Particolare attenzione va posta sul porto di Taranto, che negli ultimi 5 anni ha praticamente quasi azzerato il numero di container gestiti, oggi pari a 375 TEU (dai 263mila del 2012). Migliore l'andamento per Bari e Brindisi: Bari nel 2016 ha movimentato 6,5 milioni di tonnellate (+14,3%) e 71.600 TEU (dai 29.400 del 2012) (Quasi la totalità dei container gestiti in Puglia); Brindisi 10 milioni di tonnellate (stabile sul 2012) e circa 1.900 TEU (dai 94 del 2012). Nel porto di Bari prevale il Ro-Ro (43,4%, da confrontare con il 19,4% dell'Italia), seguito dalle Rinfuse solide (38,7%) e da una buona percentuale di Container (11,6%, contro il 23,7% per l'Italia). Nel porto di Brindisi prevalgono le Rinfuse solide (40,8%), seguite dal Ro-Ro (27%) e dai Container. Per Taranto le Rinfuse solide costituiscono il 55,7% (contro il 14,5% registrato per l'Italia); Ro-Ro e Container contribuiscono per poco o nulla; Rinfuse liquide ed altre merci costituiscono la restante parte della merce movimentata nel porto.

Per quanto riguarda il traffico merce su strada, in base ai dati dell'AISCAT (Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori) emerge che nel tratto autostradale Canosa-Bari-Taranto, nel 2016 sono transitati circa 5.740 veicoli pesanti effettivi (il 6,1% in più sul 2015) al giorno che hanno percorso in totale 141milioni di chilometri (il 19% dei chilometri percorsi da tutti i veicoli transitati sul tratto autostradale). In base alle informazioni presenti nel Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti (CNIT), la Puglia, con un traffico di 35 milioni di tonnellate di merci è al 1° posto tra le regioni del Mezzogiorno e all'8° posto in Italia, dopo Lombardia, Emilia Romagna, Veneto, Piemonte, Toscana, Lazio e Trentino. Il 73,5% del traffico merci generato in Puglia è destinato al mercato interno. Tra le altre regioni a cui è destinato il traffico merci pugliese, quelle confinanti risultano essere le principali destinatarie: Campania (6,2%); Calabria (3,3%); Basilicata (3,3%); segue la Lombardia che esprime il 2,4%. Le regioni invece che contribuiscono maggiormente al traffico merce destinato in Puglia sono la Campania (6,9%), la Basilicata (4,9%) e la Lombardia (2,2%).

In conclusione, è evidente che i dati sul commercio estero evidenziano elevate potenzialità di crescita nel ruolo della Puglia nel commercio estero dell'Italia e nel ruolo di crocevia che essa può giocare negli scambi internazionali. Un potenziamento ed efficientamento delle infrastrutture si rende necessario per sfruttare al meglio questa posizione geografica di assoluto vantaggio.

Summary – principali risultati dell'analisi

Interscambio commerciale in fase di assestamento e con prospettive positive

- La Puglia nel 2016 ha realizzato 16,1 miliardi di euro di interscambio commerciale, 700 milioni in meno rispetto al 2015. Tra il 2001 e il 2010 il valore del commercio estero pugliese è quasi raddoppiato, da 11,4 a 20,1 miliardi di euro. Dopo un brusco calo tra il 2012 e il 2013, il valore degli scambi si è assestato tra i 16 e i 17 miliardi.
- La bilancia commerciale della Puglia è leggermente in passivo per 300 milioni di euro.
- Nei primi 9 mesi del 2017 il commercio estero della Puglia ha registrato un andamento positivo (12,8 miliardi di euro; 6,5% rispetto allo stesso periodo del 2016. Sia le importazioni (+7,5%) che le esportazioni (+5,4%) sono cresciute.
- La Puglia realizza circa il 65% del proprio interscambio commerciale con i Paesi europei, il 15% con i Paesi dell'Asia e il 10% con quelli del Nord America. Le tre aree hanno tutte visto un incremento della percentuale tra il 2001 e il 2016.
- La Svizzera e il Paese europeo (e quello in assoluto) con cui la Puglia realizza un valore maggiore di interscambio commerciale (1,7 miliardi di euro), in crescita del 18,5% rispetto al 2010 (bilancia commerciale in passivo per la Puglia).
- Segue la Germania, con circa 1,6 miliardi di interscambio (10,4% in meno rispetto al 2010) e la bilancia

commerciale in attivo per la Puglia.

- Tra i Paesi asiatici, Cina, Kazakistan, Giappone e Indonesia sono quelli con cui la Puglia intrattiene maggiori relazioni commerciali. L'interscambio al 2016 con la Cina ha superato i 600 milioni, in crescita del 14,1% sul 2010 e con bilancia commerciale ovviamente in passivo per la Puglia.
- Per quanto riguarda il continente americano, Stati Uniti, Brasile e Canada sono i principali partner commerciali della Puglia. L'interscambio con gli Stati Uniti è pari a 1,3 miliardi, in aumento del 12,8%, con bilancia commerciale in attivo.
- Il Sud Africa, con 182 miliardi è il principale Paese africano per interscambio con la Puglia. Seguono Tunisia (177 miliardi), Algeria (120 miliardi) ed Egitto (112 miliardi).
- I settori tradizionali del Made in Italy (agroalimentare, sistema moda, mobili, gioielleria e metalli preziosi) rappresentano la componente principale in valore assoluto dell'export regionale con circa 2 miliardi di euro, in calo rispetto al 2001, ma in decisa ripresa (+24,2% rispetto al 2010). Segue il settore dei Mezzi di trasporto (principalmente aeronautico), con 1,4 miliardi di euro di export (dato più che raddoppiato rispetto al 2010). Alto e prossimo a 1 miliardo di euro l'export della Meccanica (+36,8% sul 2010).
- Le stime fatte sui primi tre trimestri del 2017, indicano un andamento positivo degli scambi nel 2017, che dovrebbero aver sfiorato i 17 miliardi di euro (+5,7% sul 2016); le importazioni hanno probabilmente raggiunto i 9 miliardi (+8,2%) e le esportazioni superato gli 8 miliardi (+3,1%). Entro il 2020, l'interscambio della Puglia crescerà ulteriormente fino a portarsi dagli attuali 17,1 miliardi di euro a 17,8 miliardi (8,5 miliardi di export e 9,3 di import).

Metà dell'interscambio pugliese avviene via mare

- Tra le quattro modalità principali di trasporto, quella marittima copre circa il 50% degli scambi totali in valore (il 95% in quantità) della Puglia con l'estero (nel Mezzogiorno l'incidenza è pari a 60,5%; in Italia scende a circa il 37%).
- In totale la merce scambiata dalla Puglia per via mare vale 6,6 miliardi di euro, di cui 3,9 miliardi in import e 2,7 in export, con un deficit commerciale di 1,3 miliardi.
- Ogni tonnellata di merce importata in Puglia vale mediamente 188 euro (dato inferiore ai 342 euro osservati per il Mezzogiorno); una tonnellata di export vale 736 euro (in crescita rispetto ai 652 euro del 2010), più di quanto vale una tonnellata esportata dal Mezzogiorno (636 euro).
- L'interscambio marittimo della Puglia è maggiormente proiettato nelle seguenti aree: Asia Centrale (7,1% l'incidenza per la Puglia, contro il 5,7% per il Mezzogiorno), Asia Orientale (16,1% vs 13,6%), Europa Extra-UE (20,1% vs 19%), Medio Oriente (6% vs 5,6%) e Nord America (18,3% vs 14%). Con l'America del Nord, l'UE a 28, il Nord Africa e il Medio Oriente, la bilancia commerciale via mare risulta essere in surplus.
- Il Nord America è una delle due aree rispetto a cui il commercio estero della Puglia per modalità marittima è aumentato nel periodo 2005-2016, arrivando a superare 1,2 miliardi di euro. L'altra area è l'Asia Centrale (valore triplicato rispetto al 2010). In calo l'interscambio marittimo con Europa extra-UE, Nord Africa, con l'America Centro-meridionale, il Medio Oriente e l'Asia Orientale.
- Escluso il settore energetico (che comunque incide per il 14,3% sul commercio marittimo della Puglia), il Tessile, l'Agricoltura, l'Alimentare e i Mezzi di Trasporto sono i settori di maggior peso nell'interscambio via mare della regione.
- Tra i settori con trend positivo negli ultimi 10 anni troviamo il Tessile (+14,1% sul 2005), l'Agricoltura (più che raddoppiato), i Mezzi di trasporto (valore 6 volte quello registrato nel 2005) e l'Alimentare (+48,6%). In calo Energia (-12,9%), Metallurgico (-71,2%) e Meccanica, in questo caso solo rispetto al 2010 (-18,4%; in crescita invece del 61,6% sul 2005).

I porti pugliesi gestiscono l'8,5% delle tonnellate di merce gestiti dai porti italiani

- Nel 2016 i porti pugliesi hanno movimentato merce per circa 41 milioni di tonnellate (8,5% dell'intero sistema portuale italiano) e gestito container per circa 74mila TEU (0,7% del sistema portuale italiano).
- Dei tre porti pugliesi, Taranto ha movimentato 25 milioni di tonnellate di merce (-29,4% sul 2012) e 375 TEU (dai 263mila del 2012), Brindisi 10 milioni di tonnellate (stabile sul 2012) e circa 1.900 TEU (dai 94 del 2012), Bari, infine, 6,5 milioni di tonnellate (+14,3%) e 71.600 TEU (dai 29.400 del 2012).
- Le Rinfuse solide rappresentano il 38,7% delle tonnellate movimentate nel porto di Bari, il 40,8% in quello di Brindisi e il 55,7% in quello di Taranto (contro il 14,5% registrato per l'Italia).
- Più bassa è l'incidenza dei Container (11,6% per Bari, 5,3% per Brindisi e 0,1% per Taranto, contro il 23,7% per l'Italia).
- Alto il contributo del Ro-Ro nel porto di Bari (43,4%) e in quello di Brindisi (27%) (da confrontare con il 19,4% dell'Italia).

Puglia al 1° posto tra le regioni del Mezzogiorno per traffico merce su strada

- La Puglia, con un traffico di 35 milioni di tonnellate di merci è al 1° posto tra le regioni del Mezzogiorno e all'8° posto in Italia, dopo Lombardia, Emilia Romagna, Veneto, Piemonte, Toscana, Lazio e Trentino.
- Il 73,5% del traffico merci generato in Puglia è destinato al mercato interno. Tra le altre regioni a cui è destinato il traffico merci pugliese, quelle confinanti risultano essere le principali destinatarie: Campania (6,2%), Calabria (3,3%), Basilicata (3,3%), segue la Lombardia che esprime il 2,4%.
- Le regioni invece che contribuiscono maggiormente al traffico merce destinato in Puglia sono la Campania (6,9%), la Basilicata (4,9%) e la Lombardia (2,2%).

2. Gli scambi commerciali con l'estero: analisi dell'import e dell'export totale

2.1 Italia: commercio estero – settori e principali partner commerciali

La Italia nel 2016 ha realizzato 783 miliardi di euro di interscambio commerciale, valore simile a quello del 2015. Tra il 2001 e il 2011 il valore del commercio estero italiano è aumentato di circa il 50%, da 537 a 777 miliardi di euro. Dopo un lieve calo tra il 2012 e il 2013, il valore degli scambi è tornato a crescere. Nei primi 11 anni a partire dal 2000, la bilancia commerciale italiana è stata quasi sempre in passivo, dopo di che, a partire dal 2012 i valori sono tornati in attivo con le esportazioni che hanno ecceduto le importazioni di oltre 50 miliardi. La Germania, con 112 miliardi di interscambio, è il principale partner commerciale dell'Italia, seguita da Francia (76,5 miliardi) e da Stati Uniti (50,8 miliardi). Seguono ancora Spagna (40,5 miliardi) e Cina (38,5 miliardi).

I settori tipici del Made in Italy (agroalimentare, tessile, gioielleria e mobilio) sono quelli, tra le categorie analizzate, che esportano di più (111 miliardi in totale nel 2016; +29,8% rispetto al 2010); segue la meccanica (con 89,6 miliardi; +28%). Il comparto dei mezzi di trasporto è quello che è cresciuto di più (47,5 miliardi; +37,8%).

Interscambio commerciale totale della Italia con l'estero (mld di €)

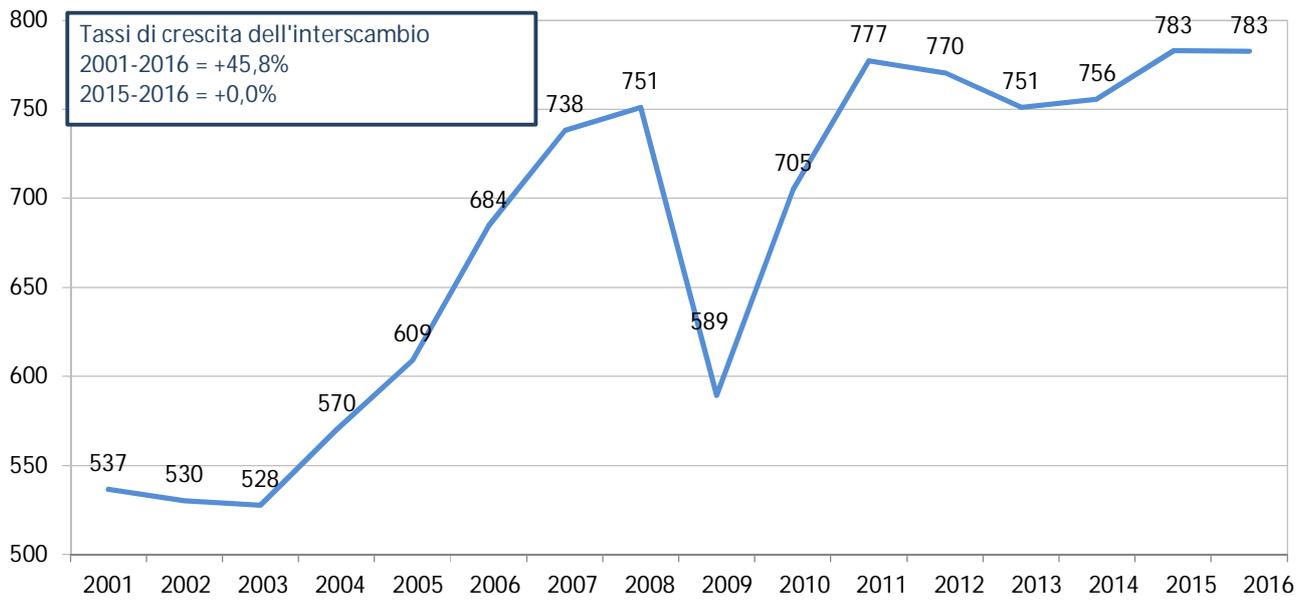


Grafico 1 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Interscambio commerciale totale della Italia con l'estero: Import, export e bilancia commerciale (mld di €)

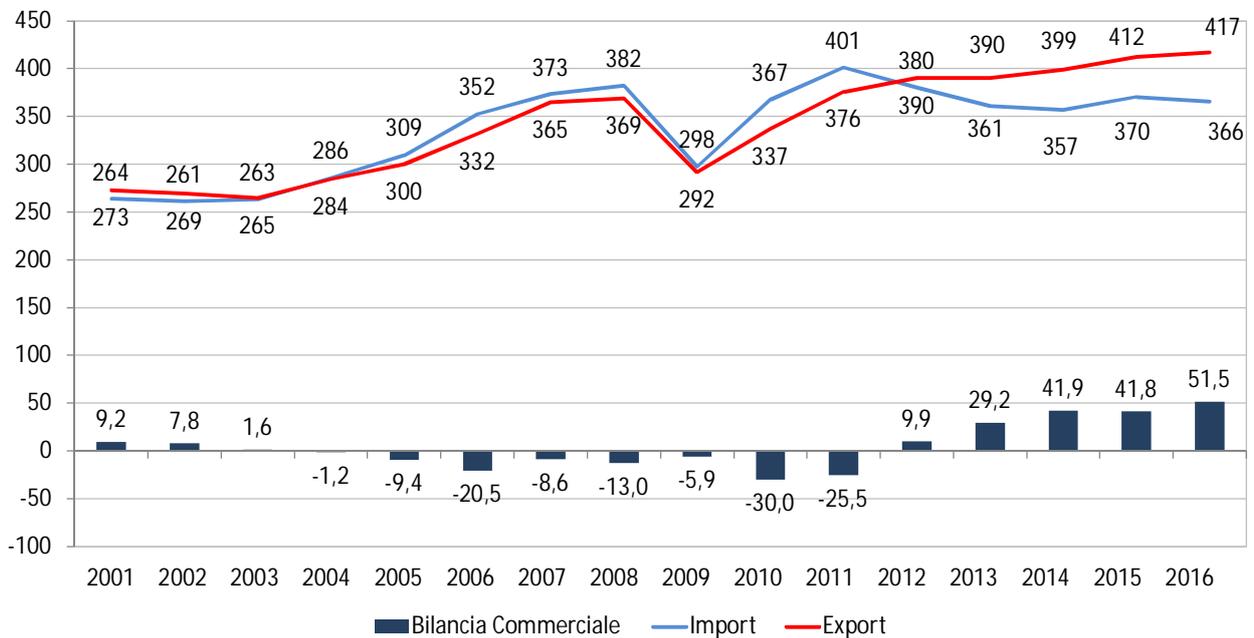


Grafico 2 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Interscambio commerciale totale dell'Italia con i principali Paesi

Import	€ bn	Export	€ bn	Commercio	€ bn	Crescita 2001-2016
Germania	59,5	Germania	52,7	Germania	112,2	28,7%
Francia	32,5	Francia	43,9	Francia	76,5	20,7%
Cina	27,3	Stati Uniti	36,9	Stati Uniti	50,8	29,9%
Paesi Bassi	20,2	Regno Unito	22,5	Spagna	40,5	44,0%
Spagna	19,5	Spagna	21,0	Cina	38,4	256,6%
Belgio	17,8	Svizzera	19,0	Regno Unito	33,5	4,6%
Stati Uniti	13,9	Belgio	13,5	Belgio	31,3	57,7%
Regno Unito	11,0	Polonia	11,2	Paesi Bassi	29,9	25,2%
Russia	10,6	Cina	11,1	Svizzera	29,6	52,3%
Svizzera	10,6	Paesi Bassi	9,7	Polonia	20,0	209,8%

Tabella 1 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

I principali settori manifatturieri di esportazione dell'Italia

	2000	2005	2010	2016	Var % 2010-2016
Meccanica	50,0	60,3	70,0	89,6	28,0
Made in Italy	83,1	83,5	85,7	111,2	29,8
Metalli	21,0	29,5	38,3	42,5	10,9
Beni intermedi (escl. Metalli)	29,7	33,5	38,5	45,2	17,4
Mezzi di trasporto	30,0	31,4	34,5	47,5	37,8
Altro	33,9	38,4	40,9	53,9	31,9
Manifatturiero	248	277	308	390	27

Tabella 2 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Il commercio estero dell'Italia nei primi 9 mesi del 2017

Nei primi 9 mesi del 2017 il commercio estero dell'Italia ha registrato un andamento positivo. In totale è stata scambiata merce per 629 miliardi di euro, con un incremento dell'8,3% rispetto allo stesso periodo del 2016. Sono cresciuti sia l'import (+9,5%) che l'export (+7,3%). La bilancia commerciale resta positiva. In aumento l'interscambio con tutti i principali partner commerciali: Germania (+6,9%); Francia (+5,4%); Stati Uniti (+9%); Spagna (+9,1%); Cina (+10,8%). Per quanto riguarda i singoli settori del Manifatturiero, la Meccanica ha registrato un incremento del 5,6%, il Made in Italy del 4,8% e i metalli dell'8,8%.

Interscambio commerciale totale della Italia con l'estero: Import, export e bilancia

	2017 (primi 9 mesi; mld €)	Var. % su primi 9 mesi del 2016
Import	298,4	9,5
Export	330,7	7,3
Interscambio commerciale	629,1	8,3
Bilancia commerciale	32,4	-9,5

Tabella I - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Interscambio commerciale tot. della Italia con l'estero: principali partner commerciali (primi 9 mesi del 2017)				
	Import (mld €)	Export (mld €)	Interscambio commerciale (mld €)	Var.% su primi 9 mesi del 2016
Germania	48,0	41,9	89,9	6,9
Francia	25,9	34,4	60,3	5,4
Stati Uniti	11,4	29,5	40,9	9,0
Spagna	15,7	17,2	32,9	9,1
Cina	22,2	9,9	32,0	10,8
Regno Unito	8,3	17,1	25,3	1,0
Paesi Bassi	16,2	7,7	23,9	9,6
Belgio	13,5	10,3	23,7	1,6
Svizzera	8,6	14,6	23,2	4,6
Polonia	7,4	9,3	16,7	12,3

Tabella II - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Export dell'Italia: principali settori (primi 9 mesi del 2017)		
	Export (mld €)	Var.% su primi 9 mesi del 2016
Meccanica	69,0	5,6
Made in Italy	86,7	4,8
Metalli	34,3	8,8
Beni intermedi (escl. Metalli)	36,4	7,6
Mezzi di trasporto	37,7	5,4
Altro	43,4	9,3
Manifatturiero	307,5	6,4

Tabella III - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

2.2 Puglia: dinamica dell'interscambio totale e distribuzione geografica degli scambi

La Puglia nel 2016 ha realizzato 16,1 miliardi di euro di interscambio commerciale, 700 milioni in meno rispetto al 2015. Tra il 2001 e il 2010 il valore del commercio estero pugliese è quasi raddoppiato, da 11,4 a 20,1 miliardi di euro. Dopo un brusco calo tra il 2012 e il 2013, il valore degli scambi si è assestato tra i 16 e i 17 miliardi.

A partire dal 2005, la bilancia commerciale della Puglia è leggermente in passivo (il valore delle importazioni supera quello delle esportazioni); la bilancia commerciale ha raggiunto il suo record negativo nel 2011 con un deficit di circa 4 miliardi di euro, derivante da un valore di 11,9 miliardi dell'import e 8,2 miliardi dell'export. Successivamente si è avuto un calo nel valore dell'import che si è portato a livelli più simili all'export.

La Puglia realizza circa il 65% del proprio interscambio commerciale con i Paesi europei, il 15% con i Paesi dell'Asia e il 10% con quelli del Nord America. Le tre aree hanno tutte visto un incremento della percentuale tra il 2001 e il 2016. In calo invece, l'incidenza dell'Africa e dell'America Latina nell'interscambio commerciale della Puglia.

La Svizzera è il Paese europeo (e quello in assoluto) con cui la Puglia realizza un valore maggiore di interscambio commerciale (1,7 miliardi di euro), in crescita del 18,5% rispetto al 2010 (+3,1% medio all'annuo) e con una bilancia commerciale in passivo per la regione.

Segue la Germania, con circa 1,6 miliardi di interscambio (10,4% in meno rispetto al 2010) e la bilancia commerciale in attivo per la Puglia.

Al terzo posto tra i paesi europei c'è la Spagna (1,1 miliardi). Gli scambi commerciali con il Paese sono cresciuti del 17,5% negli ultimi 6 anni; la bilancia commerciale è in attivo.

Al quarto posto, con un interscambio di circa 1,1 miliardi, troviamo la Francia. Gli scambi commerciali rispetto al 2010 sono piuttosto stabili e la bilancia commerciale in deciso surplus per la Puglia.

Da menzionare, infine, tra i Paesi europei, la Turchia, con oltre 500 milioni di interscambio, in crescita del 7,7% sul 2010 e con una bilancia commerciale attiva.

Tra i Paesi asiatici, Cina, Kazakistan, Giappone e Indonesia sono quelli con cui la Puglia intrattiene maggiori relazioni commerciali. L'interscambio al 2016 con la Cina ha superato i 600 milioni, in crescita del 14,1% sul 2010 e con bilancia commerciale ovviamente in passivo per la Puglia. 306 milioni è il valore dell'interscambio con il Kazakistan, 7 volte superiore a quello registrato nel 2010. L'incremento è da imputare esclusivamente all'import (bilancia commerciale in passivo). Anche con il Giappone, la Puglia realizza circa 300 miliardi di interscambio, valore più che raddoppiato rispetto al 2010. In questo caso si tratta prevalentemente di esportazioni. L'interscambio con l'Indonesia si aggira intorno ai 250 milioni di euro; la tendenza punta a un calo e la bilancia commerciale in passivo.

Per quanto riguarda il continente americano, Stati Uniti, Brasile e Canada sono i principali partner commerciali della Puglia. L'interscambio con gli Stati Uniti è pari a 1,3 miliardi, in aumento del 12,8%, con bilancia commerciale in attivo. Circa 380 milioni gli scambi con il Brasile, in calo e con bilancia commerciale in passivo. 300 miliardi l'interscambio con il Canada, in crescita del 46% sul 2010.

Il Sud Africa, con 182 milioni è il principale Paese africano per interscambio con la Puglia. Seguono Tunisia (177 milioni), Algeria (120 milioni) ed Egitto (112 milioni).

Interscambio commerciale totale della Puglia con l'estero (mld di €)

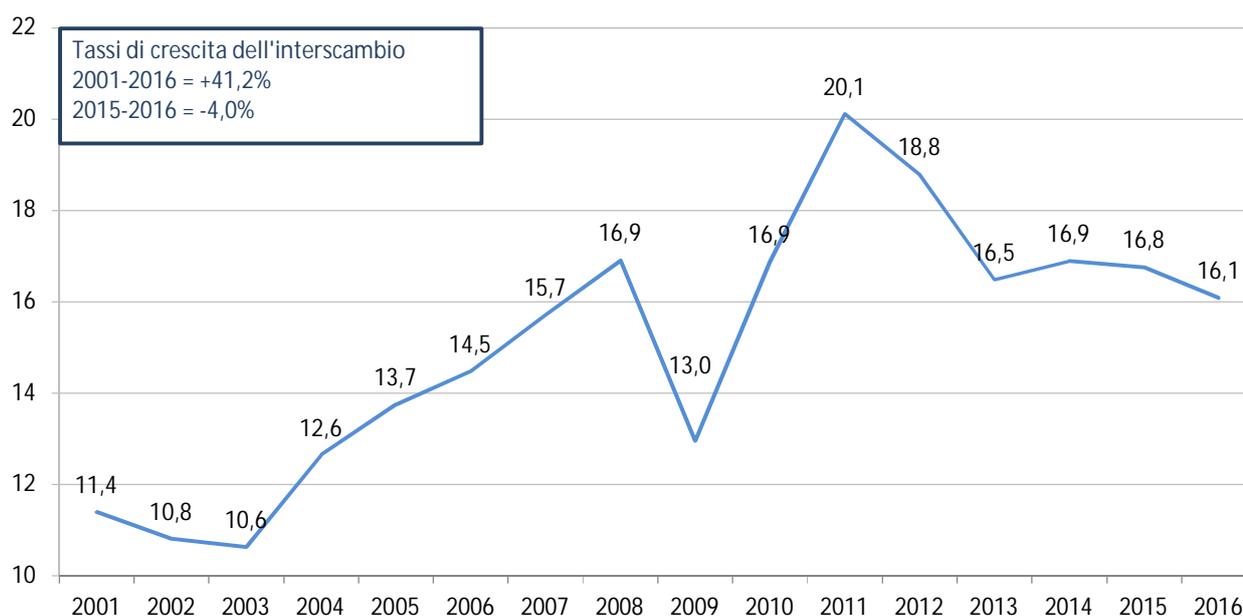


Grafico 3 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Interscambio commerciale totale della Puglia con l'estero: Import, export e bilancia commerciale (mld di €)

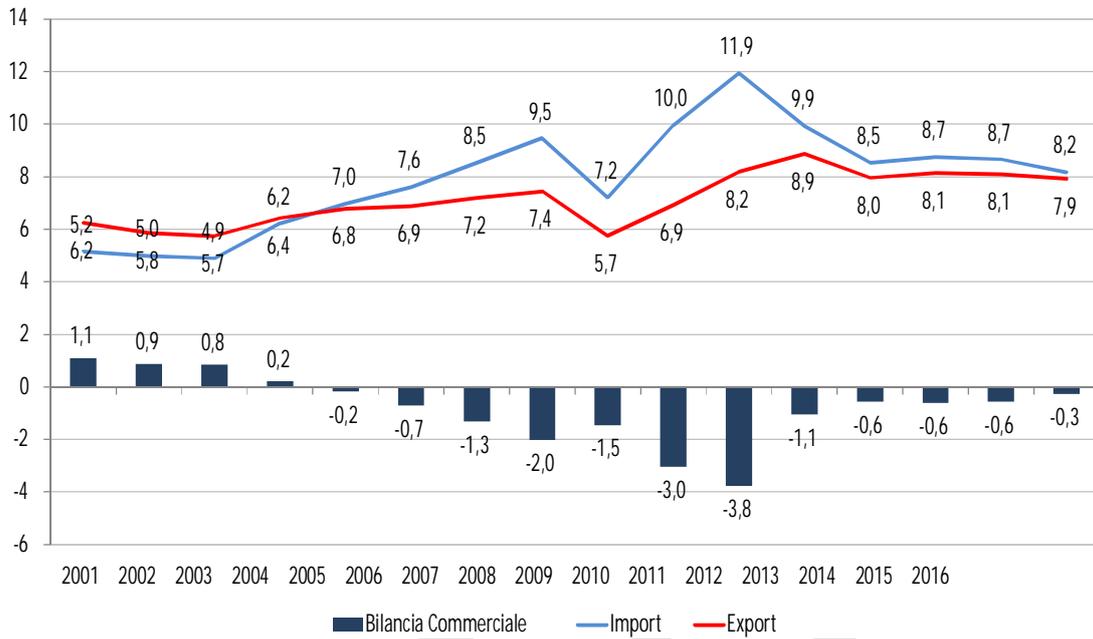


Grafico 4 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Interscambio commerciale totale della Puglia con l'estero: contributo % di ciascun continente

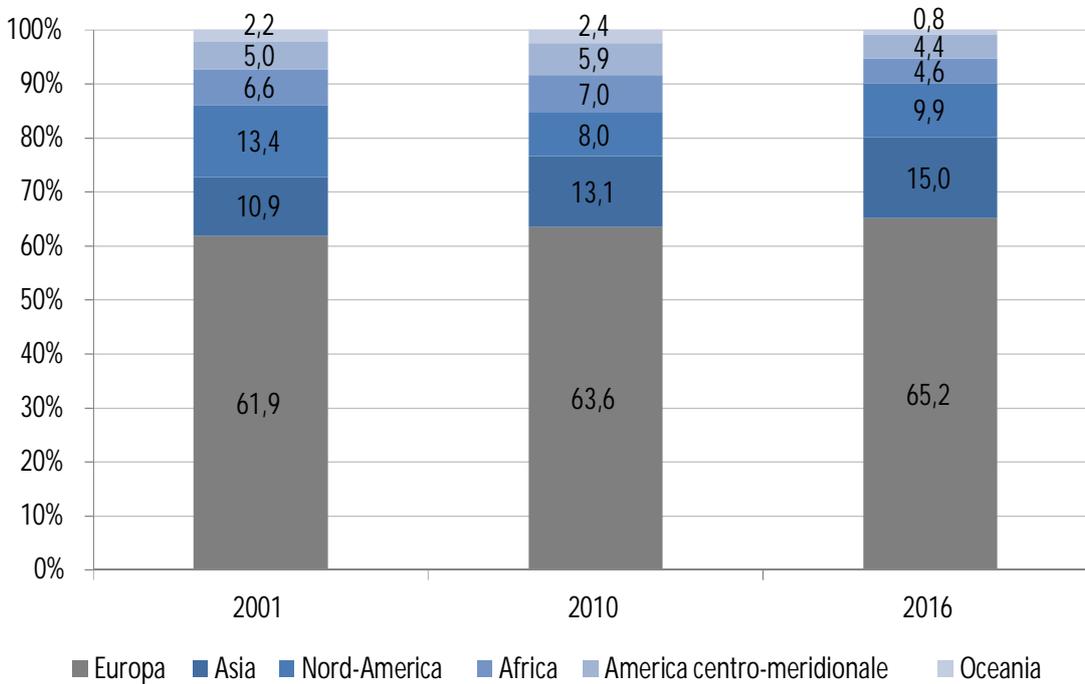


Grafico 5 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Interscambio commerciale totale della Puglia con i principali Paesi dell'Europa (dati in mln di €)

	import	export	import+export	2010-2016 - Variazione %
Svizzera	980,3	763,8	1.744,2	18,5
Germania	763,2	806,3	1.569,6	-10,4
Spagna	455,4	664,8	1.120,3	17,5
Francia	371,5	711,2	1.082,7	1,6
Turchia	190,3	324,5	514,8	7,7
Regno Unito	77,4	392,7	470,2	14,3
Albania	205,8	210,3	416,1	3,2
Grecia	195,8	216,8	412,5	-17,5
Paesi Bassi	239,6	153,9	393,5	-27,8
Russia	325,5	48,6	374,1	-42,6
Belgio	118,6	216,1	334,7	-17,5
Polonia	167,0	152,4	319,4	37,4
Romania	157,1	101,8	258,9	56,3
Austria	88,7	94,1	182,8	0,1

Tabella 3 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Interscambio commerciale totale della Puglia con i principali Paesi dell'Asia (mln di €)

	import	export	import+export	2010-2016 - Variazione %
Cina	473,9	165,3	639,2	14,1
Kazakistan	301,9	4,8	306,7	655,9
Giappone	10,4	281,9	292,3	119,5
Indonesia	249,4	7,0	256,4	-36,1
India	61,2	63,6	124,9	17,6
Corea del Sud	40,2	71,7	112,0	71,4
Iraq	78,9	16,5	95,4	96,9
Israele	9,3	64,8	74,1	-36,9
Repubblica islamica dell'Iran	58,6	7,3	65,9	-84,6
Emirati Arabi Uniti	0,8	48,9	49,8	61,8

Tabella 4 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Interscambio commerciale totale della Puglia con i principali Paesi dell'America (mln di €)

	import	export	import+export	2010-2016 - Variazione %
Stati Uniti	484,4	806,4	1.290,8	12,8
Brasile	365,1	14,0	379,1	-53,9
Canada	241,2	59,2	300,4	46,5
Messico	52,1	37,5	89,6	40,3
Uruguay	0,0	81,9	81,9	ns

Tabella 5 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Interscambio commerciale totale della Puglia con i principali Paesi dell'Africa (mln di €)

	import	export	import+export	2010-2016 - Variazione %
Sud Africa	168,0	14,0	182,0	-27,0
Tunisia	54,4	122,7	177,1	1,3
Algeria	36,6	83,5	120,0	131,8
Egitto	82,6	29,6	112,3	-45,1
Libia	35,6	12,9	48,5	-85,2

Tabella 6 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Il commercio estero della Puglia nei primi 9 mesi del 2017

Nei primi 9 mesi del 2017 il commercio estero della Puglia ha registrato un andamento positivo. In totale è stata scambiata merce per 12,8 miliardi di euro, con un incremento del 6,5% rispetto allo stesso periodo del 2016. Sia le importazioni (+7,5%) che le esportazioni (+5,4%) sono cresciute. La bilancia commerciale è leggermente in passivo. In aumento l'interscambio con tutti i principali partner commerciali: Svizzera (+16,9%); Germania (+7,5%); Stati Uniti (+17,2%); Spagna (+23,4%); Francia (+7%); Cina (+14,8%). In calo gli scambi con il Regno Unito.

Interscambio commerciale totale della Puglia con l'estero: Import, export e bilancia

	2017 (primi 9 mesi; mld €)	Var. % su primi 9 mesi 2016
Import	6,7	7,5
Export	6,1	5,4
Interscambio commerciale	12,8	6,5
Bilancia commerciale	-0,5	n.s.

Tabella I - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Interscambio commerciale tot. della Puglia con l'estero: principali partner commerciali (primi 9 mesi del 2017)

	Import (mln €)	Export (mln €)	Interscambio commerciale (mln €)	Var. % su primi 9 mesi 2016
Svizzera	975,6	612,8	1.588,4	16,9
Germania	573,7	656,1	1.229,8	7,5
Stati Uniti	448,9	695,0	1.143,9	17,2
Spagna	426,2	544,1	970,3	23,4
Francia	305,5	565,9	871,4	7,0
Cina	423,3	141,5	564,8	14,8
Turchia	162,5	210,2	372,6	-2,7
Albania	157,1	160,7	317,8	1,0
Regno Unito	52,8	248,2	300,9	-12,3
Grecia	104,4	159,2	263,6	-16,0

Tabella II - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

2.3 I principali settori manifatturieri di esportazione in Puglia¹

La seguente analisi approfondisce il dettaglio settoriale per le sole esportazioni della manifattura pugliese.

I settori tradizionali del *Made in Italy* (agroalimentare, sistema moda, mobili, gioielleria e metalli preziosi) rappresentano la componente principale in valore assoluto dell'export regionale (circa 2 miliardi di euro, in calo rispetto al 2001, ma in decisa ripresa (+24,2%) rispetto al 2010). Segue il settore dei Mezzi di trasporto (principalmente aeronautico), con 1,4 miliardi di euro di export (dato più che raddoppiato rispetto al 2010). Alto e prossimo a 1 miliardo di euro l'export della Meccanica (+36,8% sul 2010). In calo di circa il 60% rispetto al 2010 le esportazioni nel settore dei metalli (attualmente intorno ai 500 milioni di euro). Quasi raddoppiato l'export di Beni intermedi tra il 2001 (397 milioni) e il 2016 (728 milioni).

Export manifatturiero della Puglia: dinamica settoriale (mln di €)

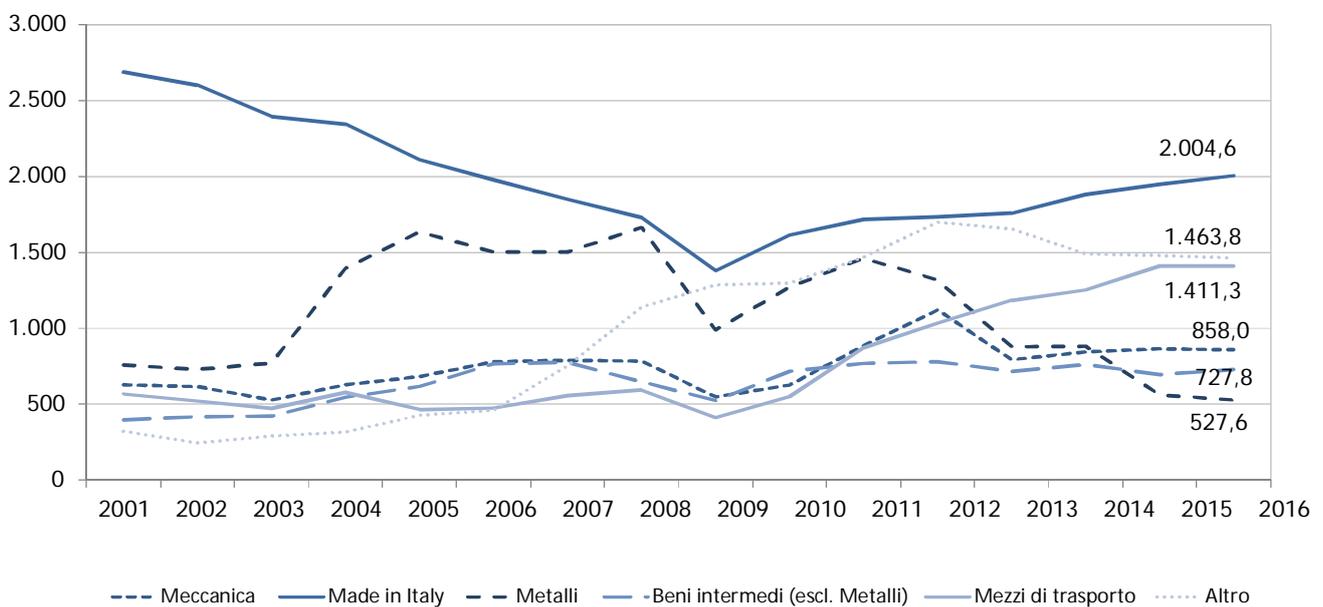


Grafico 6 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Export manifatturiero della Puglia: dinamica settoriale (mln di €)

	2001	2005	2010	2016	Var % 2010-2016
Meccanica	627,9	682,3	627,2	858,0	36,8
Made in Italy	2.688,9	2.111,2	1.614,1	2.004,6	24,2
Metalli	757,6	1.635,4	1.271,5	527,6	-58,5
Beni intermedi (escl. Metalli)	397,1	618,1	716,8	727,8	1,5
Mezzi di trasporto	567,1	465,7	550,4	1.411,3	156,4
Altro	321,8	427,9	1.297,6	1.463,8	12,8
Manifatturiero	5.360	5.941	6.078	6.993	15

Tabella 7 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

¹ È possibile consultare in appendice alla fine del capitolo l'elenco dei settori del Manifatturiero.

Con riferimento agli Stati Uniti, il settore che incide di più nelle esportazioni della Puglia verso il Paese è quello dei Mezzi di trasporti (413 milioni di euro, circa 1/3 dell'export della Puglia in questo settore e il 52% delle esportazioni pugliesi verso gli Stati Uniti). Seguono a distanza *Made in Italy* e Meccanica (entrambi intorno ai 120 milioni di export; circa il 15% dell'export pugliese verso il Paese). L'export manifatturiero verso gli Stati Uniti è aumentato dell'1,8% tra il 2015 e il 2016; tutti i settori (eccetto i Mezzi di Trasporto) hanno visto un incremento dell'export.

Per quanto riguarda la Svizzera, non ci sono settori tipici della produzione italiana e pugliese (*Made in Italy*, Meccanica, Metallurgico) che prevalgono. Infatti, ad incidere in modo maggiore (per ben l'85,5% e un valore di 623 milioni di euro) è la componente "Altro" che include in particolare i prodotti dell'industria Chimica e Farmaceutica. Nel 2016 l'export manifatturiero verso la Svizzera ha visto un decremento del 6,6%, quello chimico-farmaceutico del 9,7%.

Il *Made in Italy* rappresenta invece la componente maggiore delle esportazioni pugliesi verso la Germania: 224 milioni di euro, circa il 40% del totale. Seguono la componente "Altro", il Metallurgico e la Meccanica. La dinamica 2015-2016 ha visto un aumento del 2,5% nell'export manifatturiero della Puglia verso il Paese, il *Made in Italy* in particolare è cresciuto dell'1,2% nel 2016.

Infine, la maggior parte delle esportazioni verso la Francia riguardano il settore dei Mezzi di Trasporto (30,8%; 197 milioni di euro). Rilevante anche l'export dei prodotti tipici del *Made in Italy* (28,4%; 181,4 milioni di euro) e di quelli in metallo (14,7%; 94 milioni). Nel complesso, nel 2016 l'export di beni manifatturieri pugliesi verso la Francia è rimasto stabile; ad una crescita dei Mezzi di Trasporto (+17,9%) e dei prodotti in metallo (+17,9%) si è contrapposto un calo di circa il 42% nelle esportazioni dei prodotti appartenenti al settore della Meccanica.

Export manifatturiero della Puglia verso gli Stati Uniti: dinamica settoriale (mln di €)

	2015	2016	Incidenza %	2015-2016 var. %
Meccanica	109,4	117,8	14,9	7,7
Made in Italy	103,8	119,7	15,1	15,3
Metalli	15,9	17,5	2,2	10,5
Beni intermedi (escl. Metalli)	9,2	12,4	1,6	34,4
Mezzi di trasporto	441,8	413,4	52,1	-6,4
Altro	98,9	112,2	14,1	13,4
Manifatturiero	778,9	793,0	100,0	1,8

Tabella 8 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Export manifatturiero della Puglia verso la Svizzera: dinamica settoriale (mln di €)

	2015	2016	Incidenza %	2015-2016 var. %
Meccanica	5,6	3,9	0,5	-30,5
Made in Italy	72,1	88,8	12,2	23,1
Metalli	2,1	2,9	0,4	37,4
Beni intermedi (escl. Metalli)	7,6	7,9	1,1	3,7
Mezzi di trasporto	3,0	2,6	0,4	-13,9
Altro	689,8	623,0	85,5	-9,7
Manifatturiero	780,2	729,1	100,0	-6,6

Tabella 9 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Export manifatturiero della Puglia verso la Germania: dinamica settoriale (mln di €)

	2015	2016	Incidenza %	2015-2016 var. %
Meccanica	78,0	68,9	12,2	-11,7
Made in Italy	221,1	223,7	39,7	1,2
Metalli	38,8	57,2	10,2	47,6
Beni intermedi (escl. Metalli)	54,1	60,5	10,7	11,7
Mezzi di trasporto	79,4	46,4	8,2	-41,6
Altro	77,9	106,6	18,9	36,8
Manifatturiero	549,3	563,3	100,0	2,5

Tabella 10 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Export manifatturiero della Puglia verso la Francia: dinamica settoriale (mln di €)

	2015	2016	Incidenza %	2015-2016 var. %
Meccanica	117,0	68,3	10,7	-41,6
Made in Italy	178,5	181,4	28,4	1,6
Metalli	79,8	93,9	14,7	17,8
Beni intermedi (escl. Metalli)	52,3	55,0	8,6	5,1
Mezzi di trasporto	167,0	196,8	30,8	17,9
Altro	42,9	42,8	6,7	-0,3
Manifatturiero	637,4	638,1	100,0	0,1

Tabella 11 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

L'export di beni manifatturieri della Puglia nei primi 9 mesi del 2017

Tutti i singoli settori del Manifatturiero (ad eccezione dei Mezzi di Trasporto). Ad un lieve aumento nei settori tradizionali del Made in Italy (+1,7%) è corrisposto un aumento più deciso nella Meccanica (+17,6%) e nei beni intermedi (+17,5%).

Export della Puglia: principali settori (primi 9 mesi del 2017)

	Export (mln €)	Var.% su primi 9 mesi 2016
Meccanica	716	17,6
Made in Italy	1.515	1,7
Metalli	441	7,9
Beni intermedi (escl. Metalli)	611	17,5
Mezzi di trasporto	1.069	-0,8
Altro	1.152	4,0
Manifatturiero	5.503	5,6

Tabella I - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

3. Gli scambi commerciali con l'estero: analisi dell'import e dell'export marittimo

3.1 Interscambio marittimo dell'Italia: geografia e principali settori interessati

Tra le quattro modalità principali di trasporto, quella marittima copre circa il 37% degli scambi totali in valore (il 70% in quantità) dell'Italia con l'estero. Il contributo del trasporto marittimo al commercio estero dell'Italia è cresciuto fino al 2010 (42,8%) dopo di che ha registrato un leggero calo.

In totale la merce scambiata dall'Italia per via mare vale 217 miliardi di euro, di cui circa 107 miliardi in export e 110 in import.

Interessante l'esame del "valore per tonnellata" della merce scambiata con l'estero. Sia con riferimento alle importazioni che alle esportazioni abbiamo assistito ad un costante aumento nel corso degli anni. Il valore di ogni tonnellata di merce importata è passato da circa 340 euro nel 2000 a 640 euro nel 2016 (valore quasi doppio); il valore di ogni tonnellata di export è passato da 1.126 a 1.702 euro per tonnellata (ogni tonnellata di merce esportata vale molto di più rispetto ad ogni tonnellata di merce importata).

Per quanto concerne l'aspetto della geografia dell'interscambio marittimo dell'Italia, esso si dimostra maggiormente proiettato nelle seguenti aree: Asia Orientale (23,2%), Nord America (15,4%) e Medio Oriente (12,1%). (7,1% l'incidenza per la Puglia, contro il 5,7% per il Mezzogiorno), Asia orientale (16,1% vs 13,6%), Europa Extra-UE (20,1% vs 19%), Medio Oriente (6% vs 5,6%) e Nord America (18,3% vs 14%). Asia Centrale (+73,3%), Nord America (57,9%) e Asia Orientale (55,2%) sono tra le aree di maggiore dimensione rispetto a cui il commercio estero dell'Italia è aumentato di più tra il 2005 e il 2016.

Interscambio commerciale totale della Italia con l'estero: contributo % di ciascuna modalità di trasporto

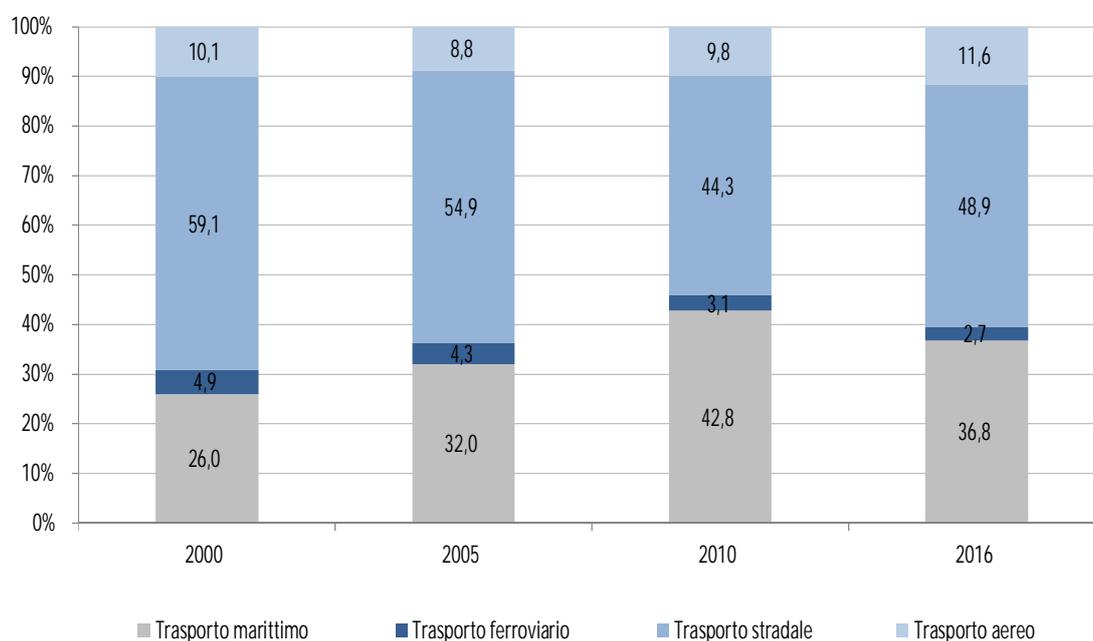


Grafico 7 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Interscambio marittimo dell'Italia con l'estero (mld di €)

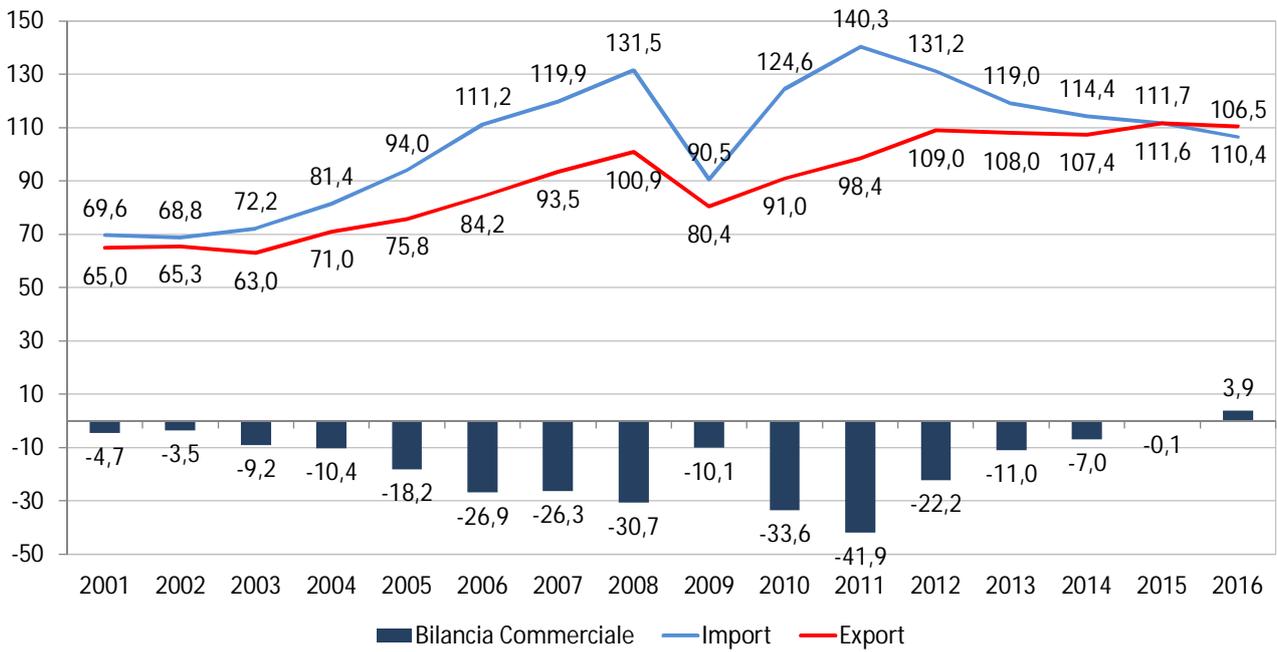


Grafico 8 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Valore della merce scambiata dalla Italia con l'estero

(valori in € per ogni tonnellata di merce importata o esportata; 2005-2016)

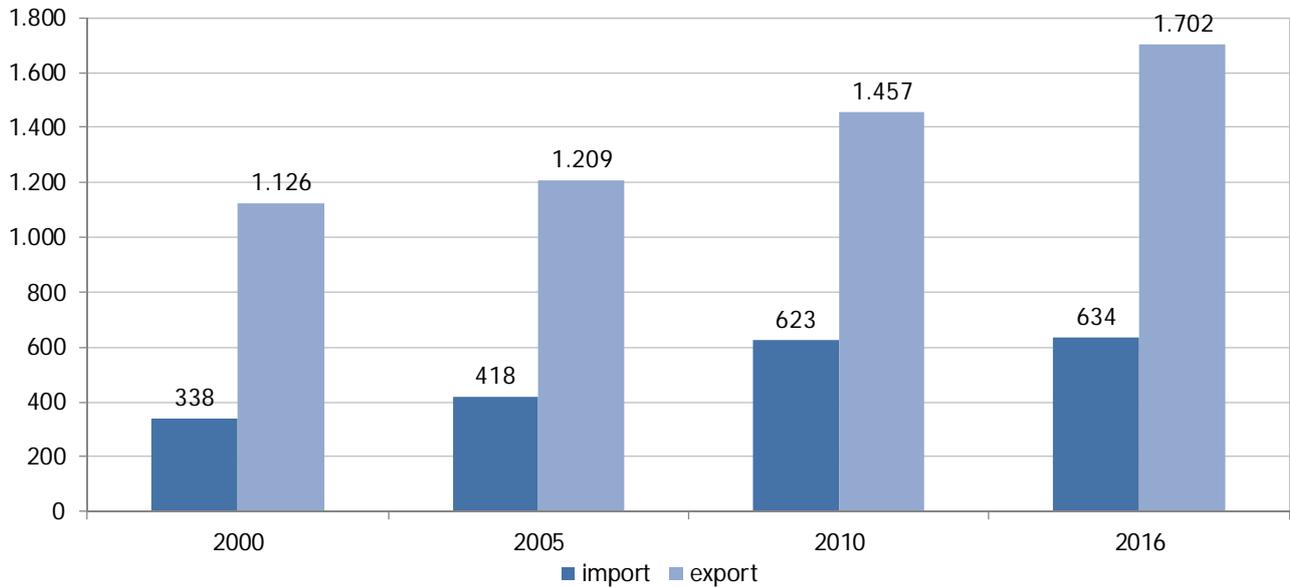


Grafico 9 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Interscambio marittimo della dell'Italia con le singole aree del mondo (valori %; 2016)

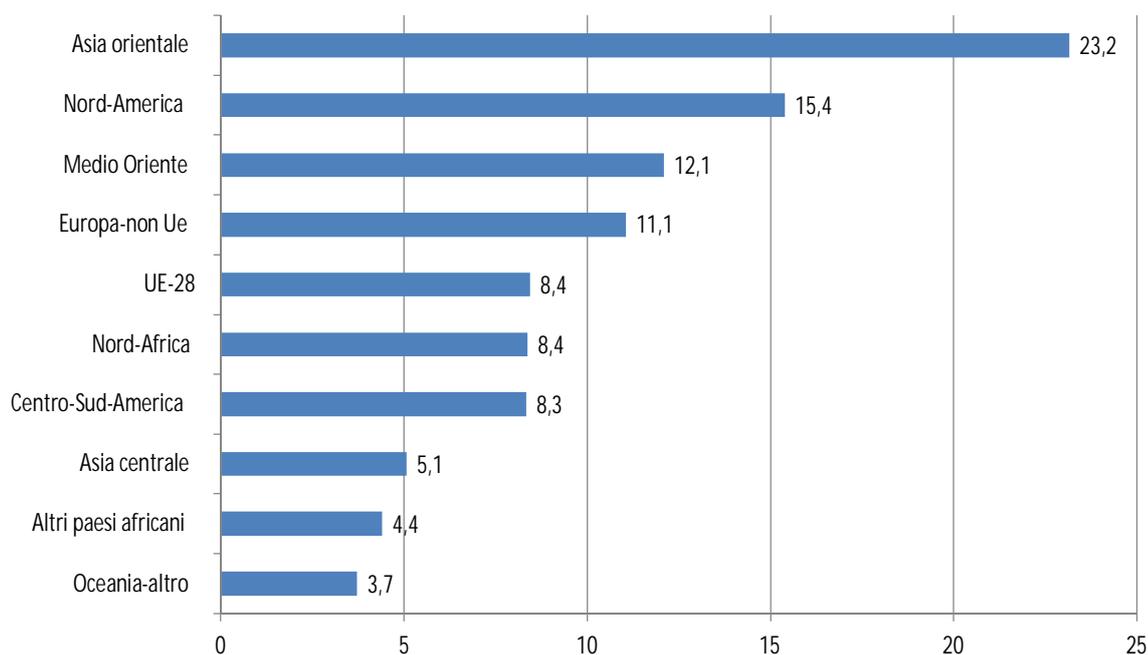


Grafico 10 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Interscambio marittimo della dell'Italia con le singole aree del mondo (Var. % 2005-2016)

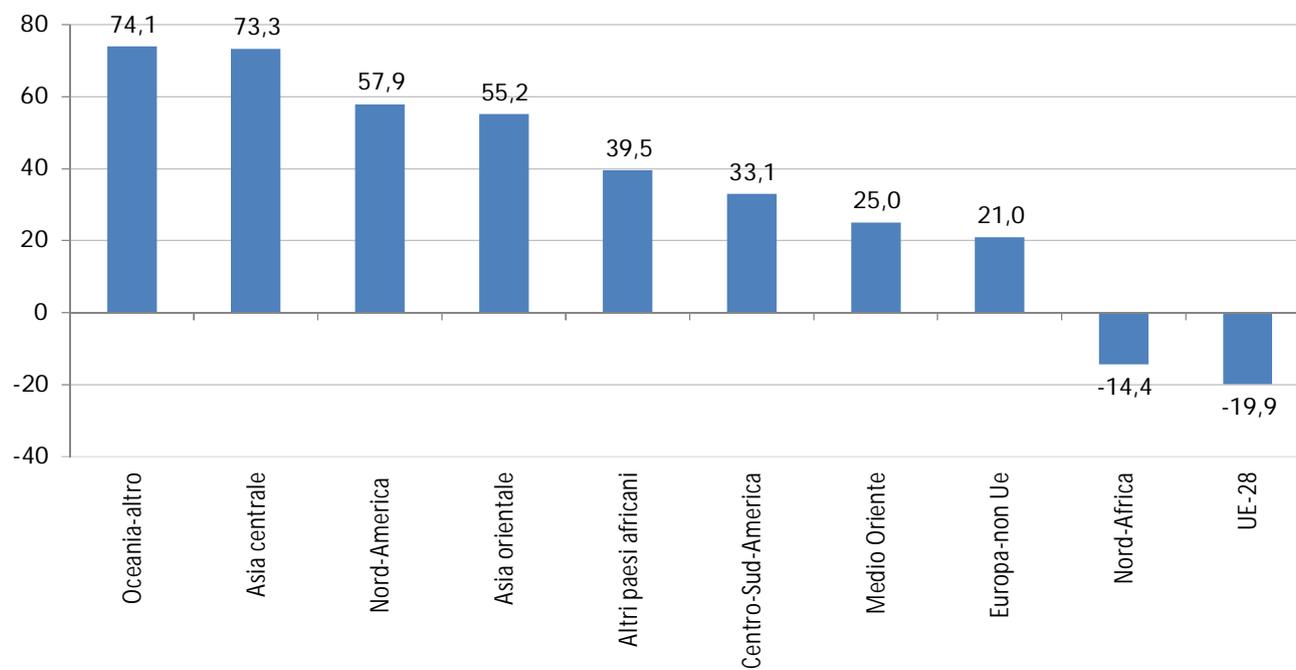


Grafico 11 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Interscambio marittimo dell'Italia nei primi 9 mesi del 2017

Nei primi 9 mesi del 2017 l'interscambio marittimo dell'Italia ha registrato un andamento positivo. In totale è stata scambiata merce per 179,5 miliardi di euro, con un incremento dell'13,9% rispetto allo stesso periodo del 2016. Sono cresciuti sia l'import (+15,5%) che l'export (+12,3%). La bilancia commerciale è in passivo. Incrementi a doppia cifra in tutte le principali aree geografiche: Asia orientale (+11,1%); Nord America (+15,1%); Medio Oriente (+23,3%); Europa non-UE (+15,6%); UE-28 (+17,1%).

Interscambio marittimo dell'Italia con l'estero: Import, export e bilancia commerciale

	2017 (primi 9 mesi; mld €)	Var. % su primi 9 mesi 2016
Import	92,0	15,5
Export	87,4	12,3
Interscambio commerciale	179,5	13,9
Bilancia commerciale	-4,6	n.s.

Tab I - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Interscambio marittimo dell'Italia con l'estero: principali aree geografiche

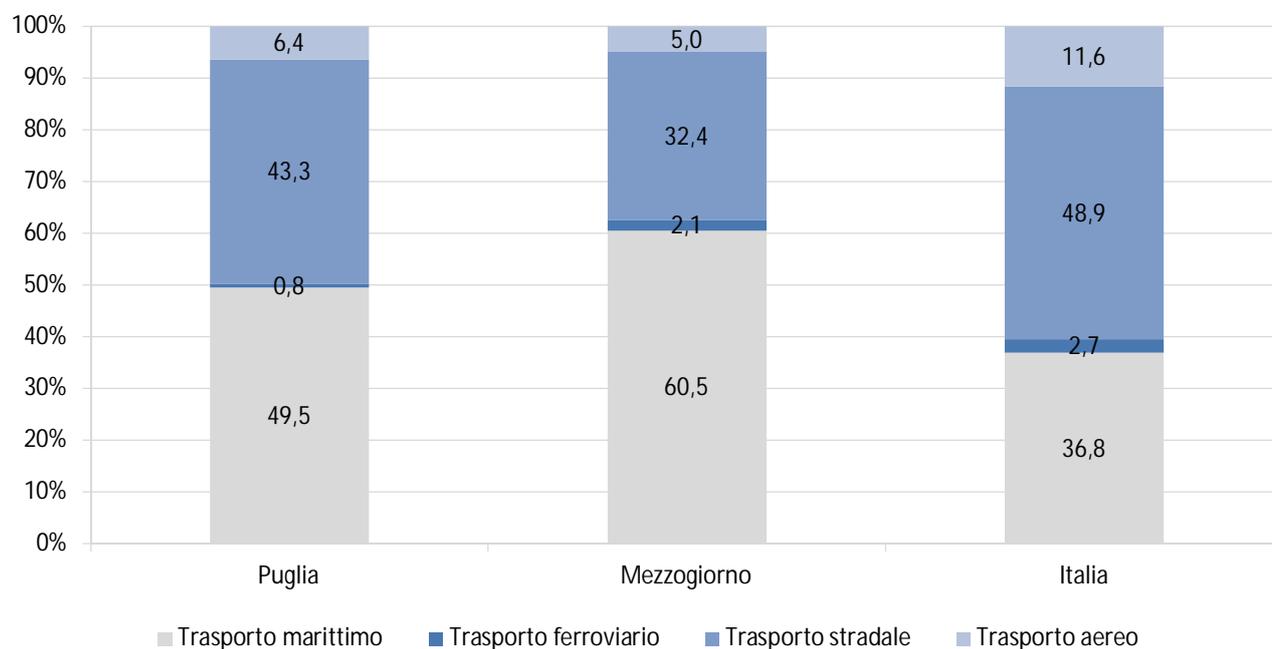
	Import (mld €)	Export (mld €)	Interscambio (mld €)	Var. % su primi 9 mesi 2016
Asia orientale	26,7	15,2	41,9	11,1
Nord America	5,6	21,1	26,7	15,1
Medio Oriente	13,2	10,2	23,5	23,3
Europa non Ue	13,3	7,0	20,3	15,6
UE-28	9,1	6,3	15,4	17,1
Nord-Africa	6,1	8,6	14,7	12,1
Centro-Sud America	6,5	8,2	14,7	13,2
Asia centrale	6,1	2,8	8,9	6,7
Altri paesi africani	4,0	3,2	7,2	4,6
Oceania-altro	1,3	4,9	6,2	12,4

Tab II - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

3.2 Dinamica dell'interscambio marittimo della Puglia e distribuzione geografica degli scambi

Tra le quattro modalità principali di trasporto, quella marittima copre circa il 50% degli scambi totali in valore (il 95% in quantità) della Puglia con l'estero (nel Mezzogiorno l'incidenza è pari a 60,5%; in Italia scende a circa il 37%). Il contributo del trasporto marittimo al commercio estero pugliese ha toccato il suo picco nel 2011 (61,8%) per poi ridursi drasticamente negli anni immediatamente successivi ed attestarsi intorno al 50% tra il 2014 e il 2016. Diversamente dalla Puglia, nel Mezzogiorno il calo maggiore nell'incidenza del trasporto marittimo è stato osservato dopo il 2014.

Interscambio commerciale totale della Puglia con l'estero: contributo % di ciascuna modalità di trasporto*



* Le percentuali sono calcolate rispetto alla somma delle quattro modalità e non rispetto al valore totale del commercio estero.

Grafico 12 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Interscambio marittimo della Puglia con l'estero: incidenza % sul totale scambio con l'estero della Puglia

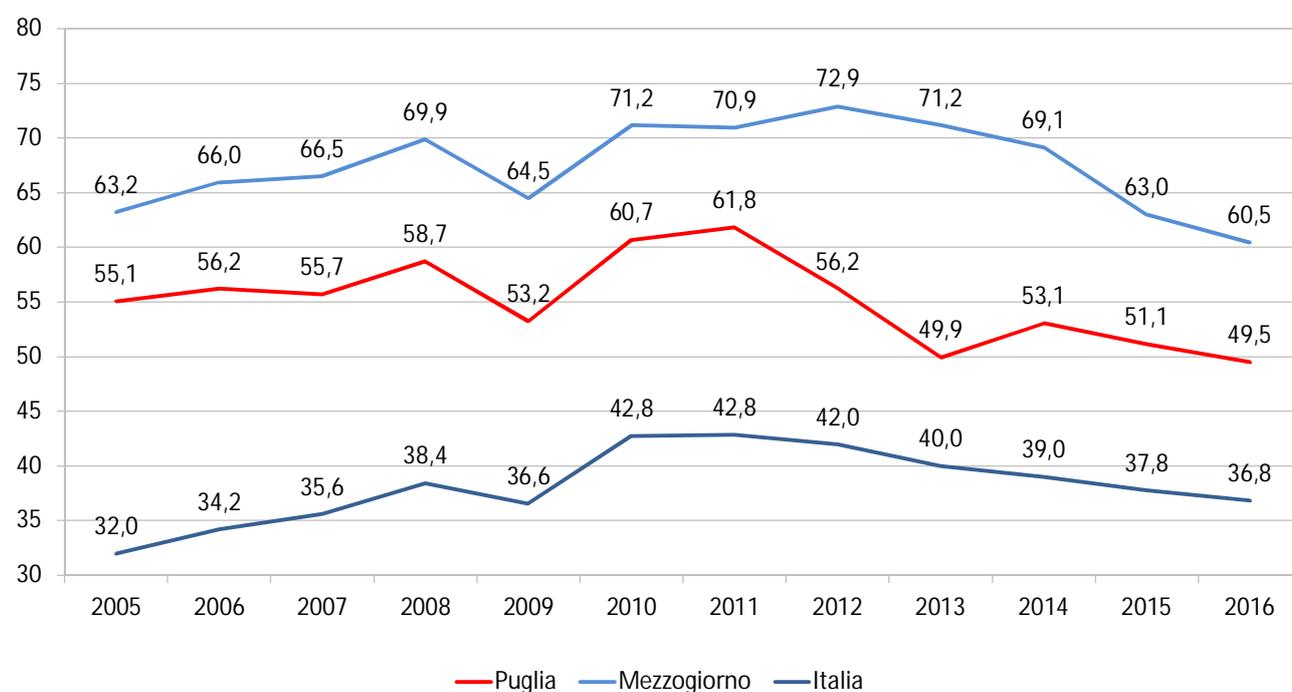
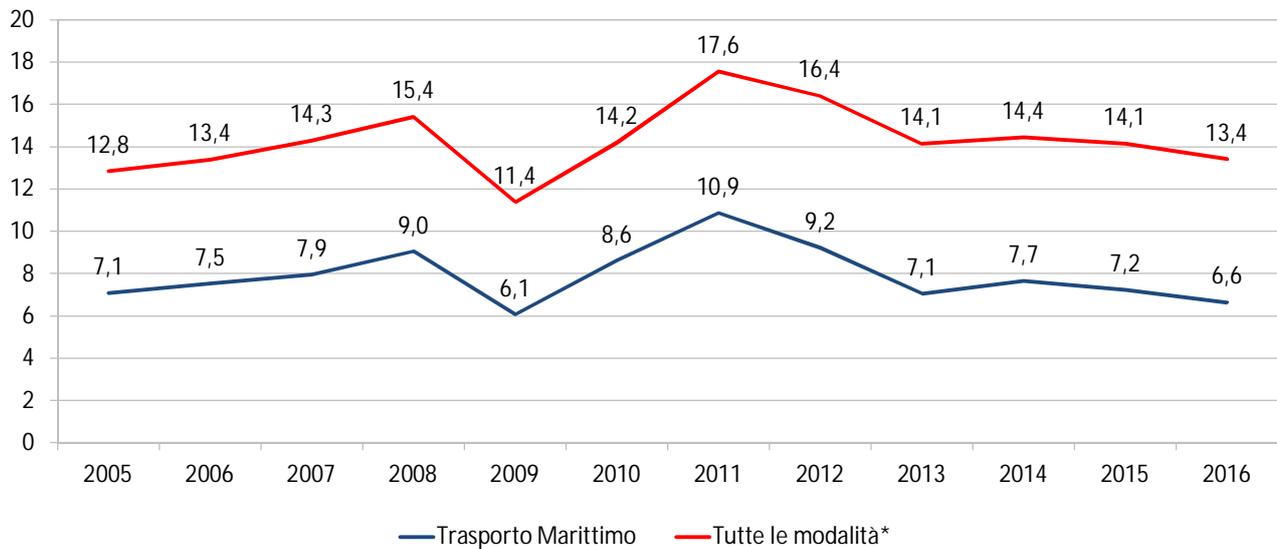


Grafico 13 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Interscambio marittimo della Puglia con l'estero (mld di €)



* Nel grafico si tiene conto solo delle quattro principali modalità di trasporto: marittimo, aereo, su strada e ferroviario. Ne consegue che il valore indicato differisce dal valore del commercio estero totale indicato in altre parti del capitolo.

Grafico 14 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

In totale la merce scambiata dalla Puglia per via mare vale 6,6 miliardi di euro, di cui 3,9 miliardi in import e 2,7 in export, ed un deficit commerciale di 1,3 miliardi.

È interessante notare come, mentre il "valore per tonnellata" della merce importata in Puglia (circa 188 euro per tonnellata) è inferiore a quello osservato per il Mezzogiorno (342 euro per tonnellata) e per l'Italia (634 euro per tonnellata), quello della merce esportata (736 euro per tonnellata) è superiore a quanto osservato per il Mezzogiorno (636 euro per tonnellata). Il valore per tonnellata della merce importata è lievemente calato a partire dal 2010 (206 euro per tonnellata) mentre quello della merce esportata è aumentato (nel 2010 era 652 euro per tonnellata).

Interscambio marittimo della Puglia con l'estero: import, export e bilancia commerciale (mld di €)

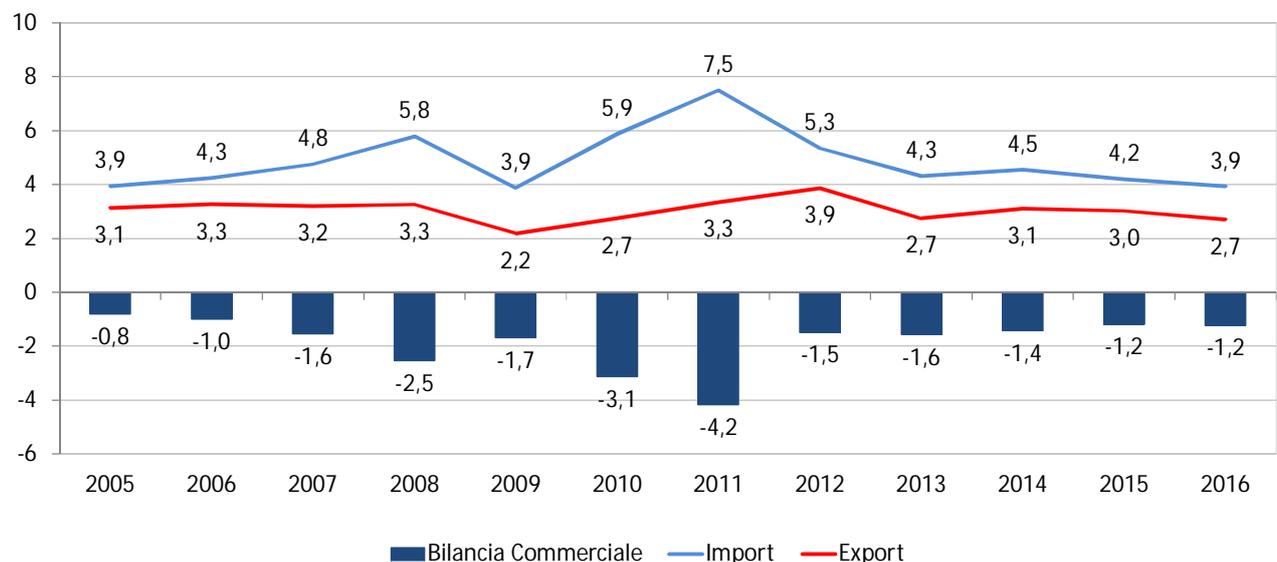


Grafico 15 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Valore della merce scambiata dalla Puglia con l'estero

(valori in € per ogni tonnellata di merce importata o esportata)

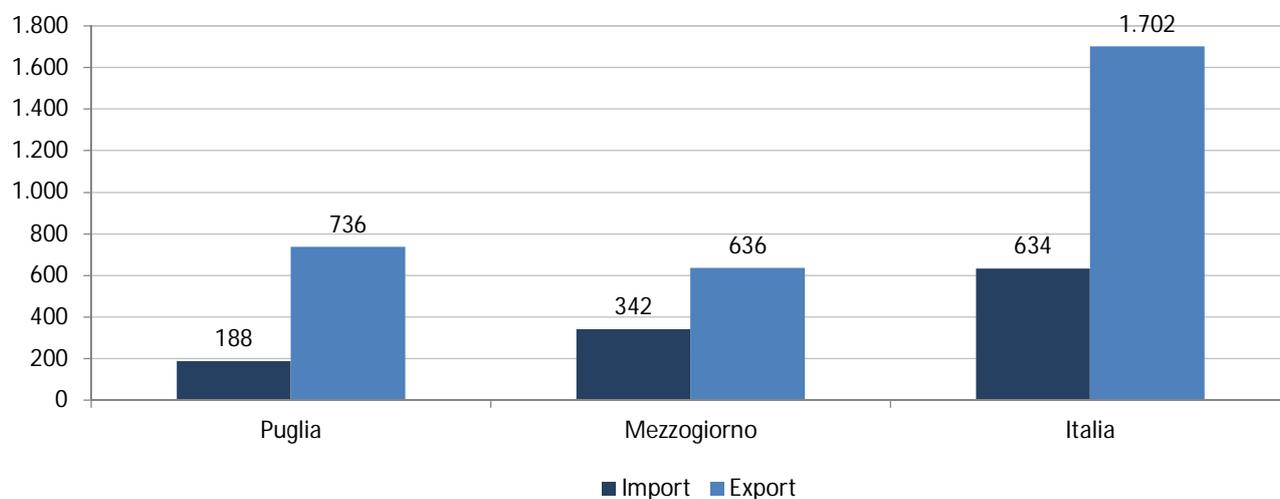


Grafico 16 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Valore della merce scambiata dalla Puglia con l'estero

(valori in € per ogni tonnellata di merce importata o esportata; 2005-2016)

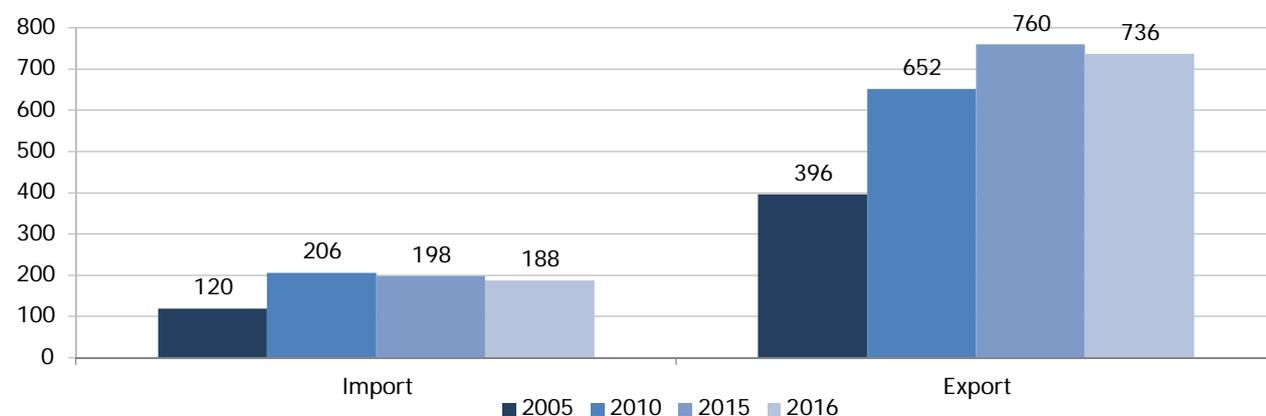


Grafico 17 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Per quanto concerne l'aspetto della geografia dell'interscambio marittimo della Puglia, esso si dimostra maggiormente proiettato nelle seguenti aree, dove l'incidenza percentuale dell'area supera quella osservata per il Mezzogiorno: Asia Centrale (7,1% l'incidenza per la Puglia, contro il 5,7% per il Mezzogiorno), Asia Orientale (16,1% vs 13,6%), Europa Extra-UE (20,1% vs 19%), Medio Oriente (6% vs 5,6%) e Nord America (18,3% vs 14%).

Mentre con l'Europa Extra-UE, con l'Asia Orientale e Centrale e con l'America Centro-meridionale, la bilancia commerciale della Puglia risulta in deficit, con l'America del Nord, l'UE a 28, il Nord Africa e il Medio Oriente, la bilancia commerciale via mare risulta essere in surplus.

Il Nord America è una delle due aree rispetto a cui il commercio estero della Puglia per modalità marittima è aumentato nel periodo 2005-2016, arrivando a superare 1,2 miliardi di euro. L'altra area è l'Asia Centrale (valore triplicato rispetto al 2010). Tra il 2010 e il 2016 c'è stato un calo di circa il 30% dell'interscambio con l'Europa extra-UE da quasi 2 miliardi a circa 1,3 miliardi di euro. Un calo del 39,6% è stato registrato sempre tra il 2010 e

il 2016 rispetto al Nord Africa. In flessione anche il commercio con l'America Centro-meridionale (-35,8%), il Medio Oriente (-43,8%) e l'Asia Orientale (-9,8%).

Interscambio marittimo della Puglia con l'estero: contributo % delle singole aree del mondo

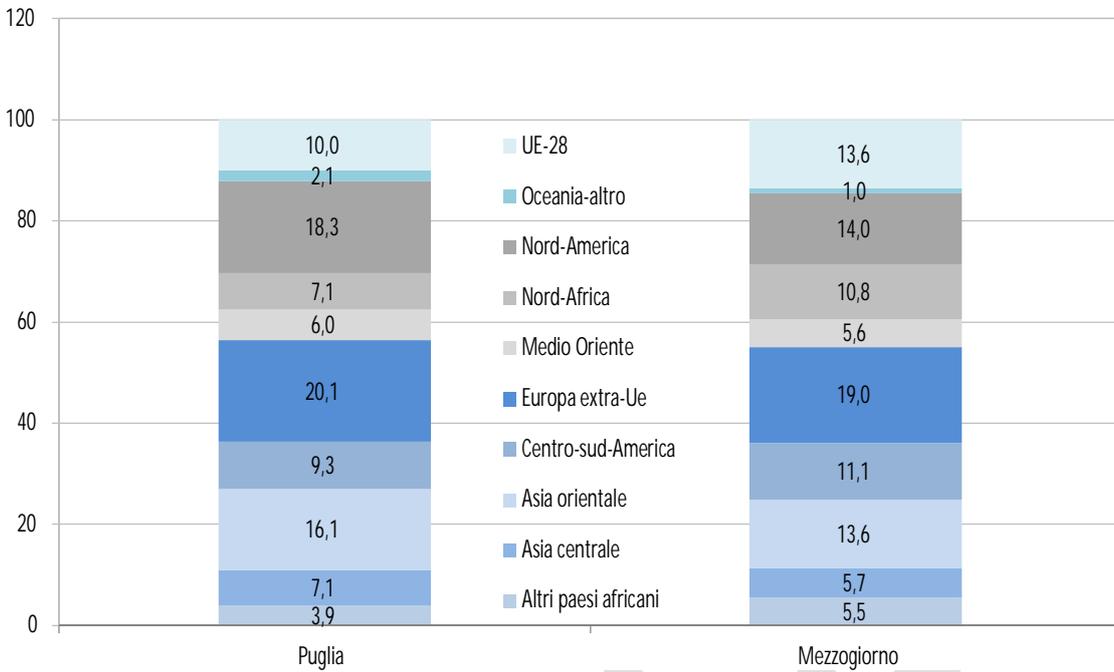


Grafico 18 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Interscambio marittimo della Puglia con le singole aree del mondo: import ed export (mln di €)

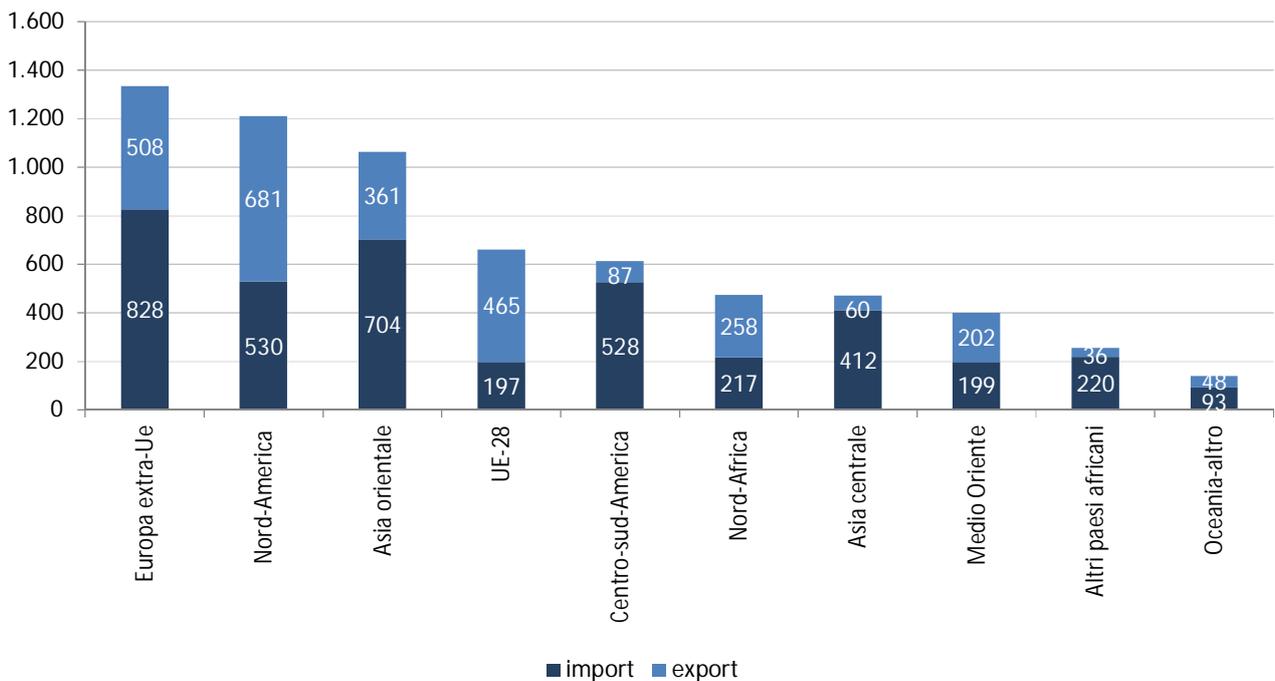


Grafico 19 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Interscambio marittimo della Puglia con le singole aree del mondo (mln di €; 2005-2016)

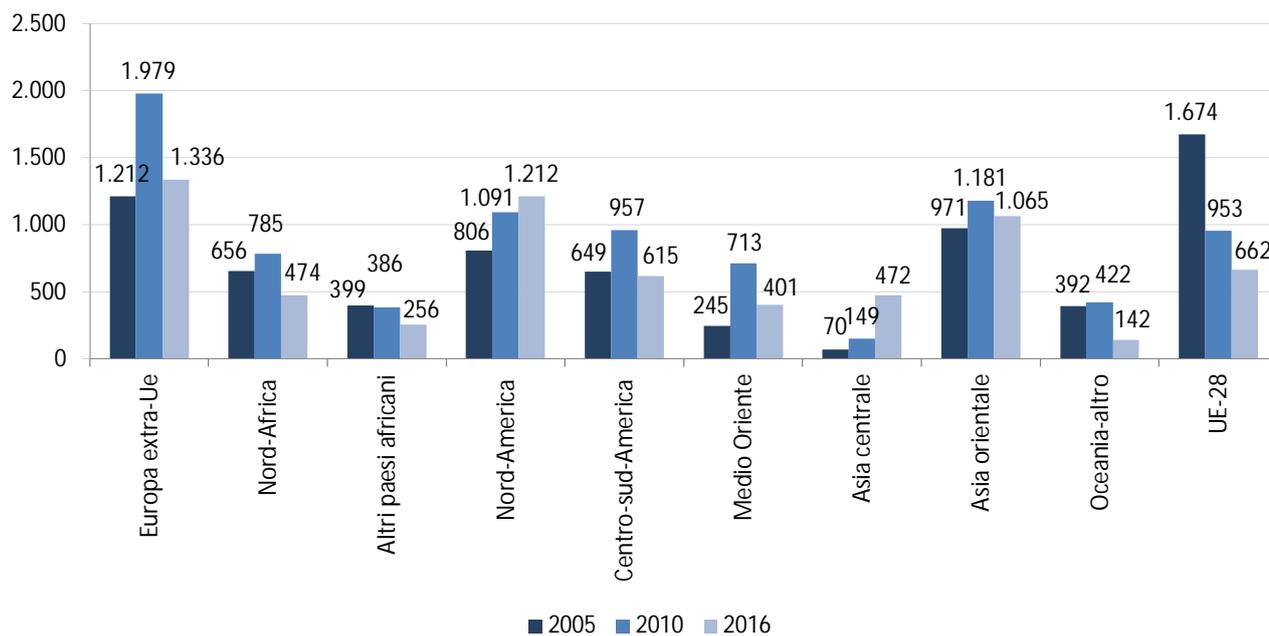


Grafico 20 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Valore dell'interscambio marittimo della Puglia con le singole aree del mondo (valori in € per ogni tonnellata)

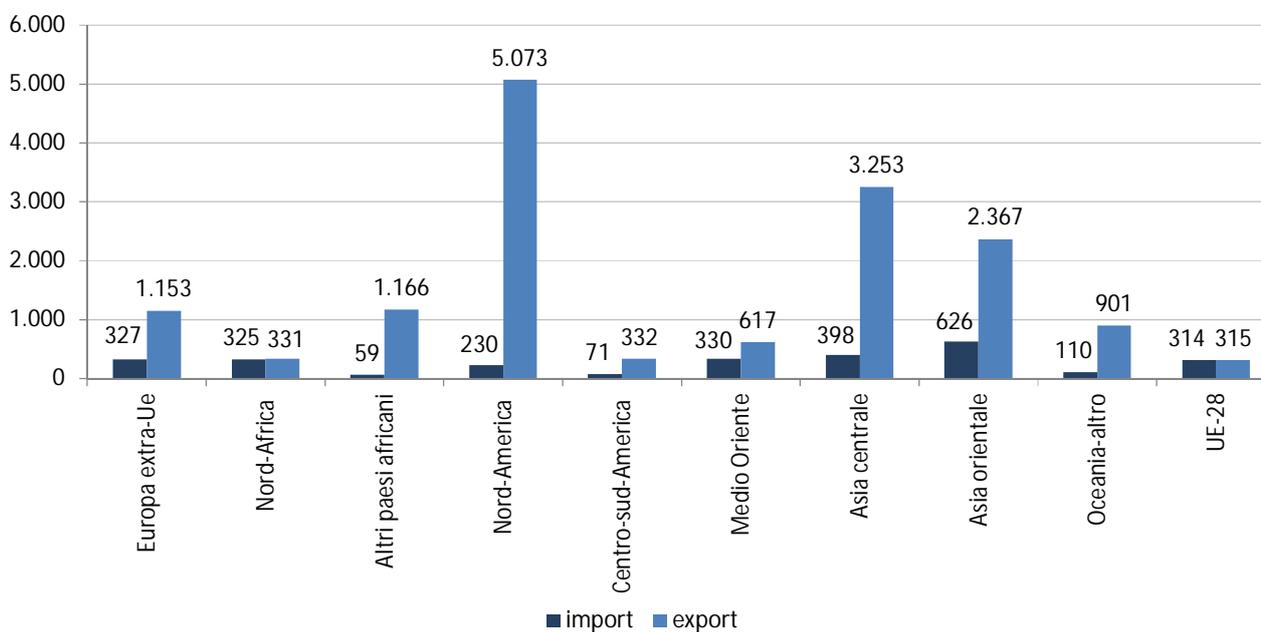


Grafico 21 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Interscambio marittimo della Puglia nei primi 9 mesi del 2017

Nei primi 9 mesi del 2017 l'interscambio marittimo della Puglia ha registrato un andamento positivo. In totale è stata scambiata merce per 3,2 miliardi di euro, con un incremento del 7,3% rispetto allo stesso periodo del 2016. Sono cresciuti sia l'import (+7,4%) che l'export (+7,2%). La bilancia commerciale è in passivo. Incrementi a doppia cifra degli scambi commerciali via mare con Nord America (+19,9%), UE-28 (+33,1%) e Centro-sud America (+11,1%).

Interscambio marittimo della Puglia con l'estero: Import, export e bilancia commerciale

	2017 (primi 9 mesi; mld €)	Var. % su primi 9 mesi del 2016
Import	3,2	7,4
Export	2,1	7,2
Interscambio commerciale	5,3	7,3
Bilancia commerciale	-1,1	n.s.

Tab I - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Interscambio marittimo dell'Italia con l'estero: principali aree geografiche

	Import (mln €)	Export (mln €)	Interscambio (mln €)	Var. % su primi 9 mesi del 2016
Nord America	464	632	1096	19,9
Europa non Ue	539	372	911	-10,3
Asia orientale	598	247	844	6,7
UE-28	207	423	630	33,1
Centro-Sud America	459	67	527	11,1
Medio Oriente	214	136	350	26,1
Nord-Africa	185	154	339	-0,3
Altri paesi africani	234	27	261	46,0
Oceania-altro	150	37	187	68,4
Asia centrale	153	28	181	-53,4

Tab II - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

3.3 I principali settori dell'interscambio marittimo della Puglia

Da un punto di vista settoriale, è interessante notare il fatto che, essendo il contributo del petrolio e dei suoi derivati nel commercio marittimo della Puglia molto inferiore a quello osservato per l'intera area del Mezzogiorno, nella regione si manifesta una specializzazione in tutti gli altri settori, in modo particolare nel Tessile e abbigliamento (che pesa per il 12,2% dell'interscambio marittimo in Puglia, contro il 5,7% nel Mezzogiorno), nell'Agricoltura (10,5% vs 4,3%) e nel connesso Alimentare e bevande (9,7% vs 8,2%), ma anche nel Metallurgico (9,7% vs 8,2%) e nella Meccanica (9,3% vs 7,4%).

Escluso il settore energetico (che comunque incide per il 14,3% sul commercio marittimo della Puglia), il Tessile, l'Agricoltura, l'Alimentare e i Mezzi di Trasporto sono i settori di maggior peso nell'interscambio via mare della regione.

Interscambio marittimo della Puglia: contributo % dei singoli settori produttivi

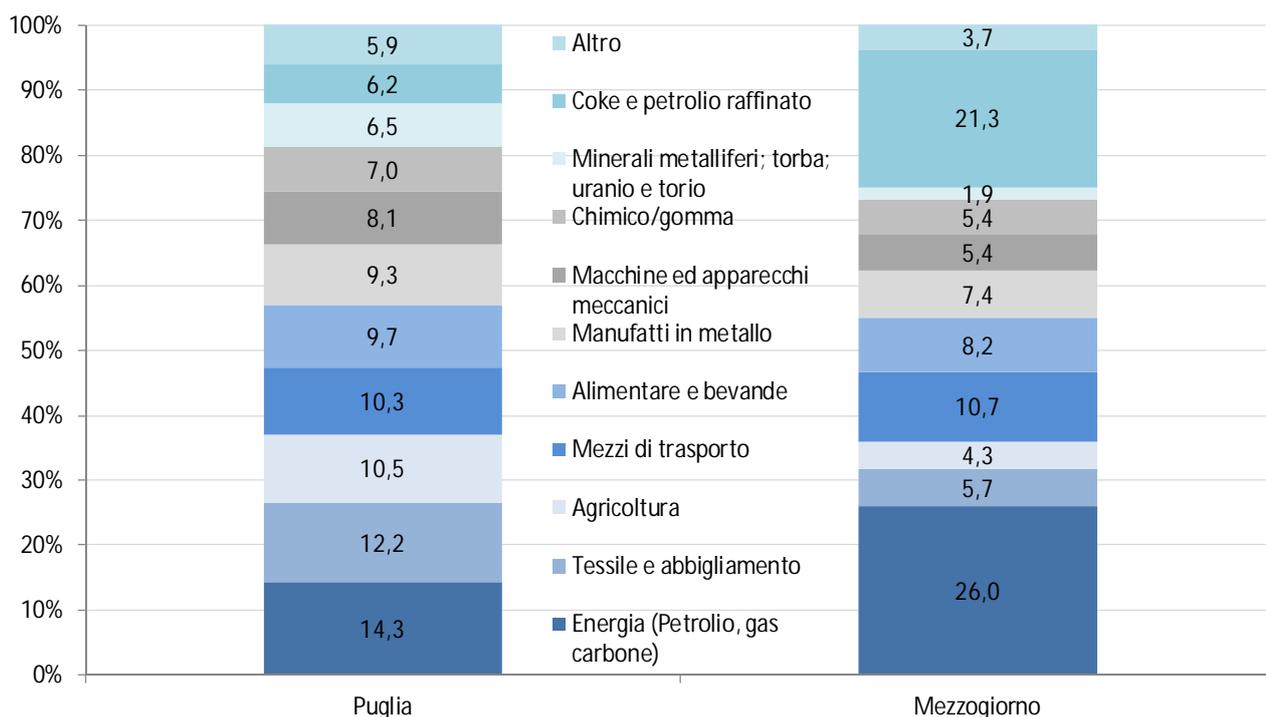


Grafico 22 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Tra i settori con trend positivo negli ultimi 10 anni troviamo il Tessile (+14,1% sul 2005), l'Agricoltura (più che raddoppiato), i Mezzi di trasporto (valore 6 volte quello registrato nel 2005) e l'Alimentare (+48,6%). In calo Energia (-12,9%), Metallurgico (-71,2%) e Meccanica, in questo caso solo rispetto al 2010 (-18,4%; in crescita invece del 61,6% sul 2005).

Interscambio marittimo della Puglia nei principali settori produttivi (mln di €)

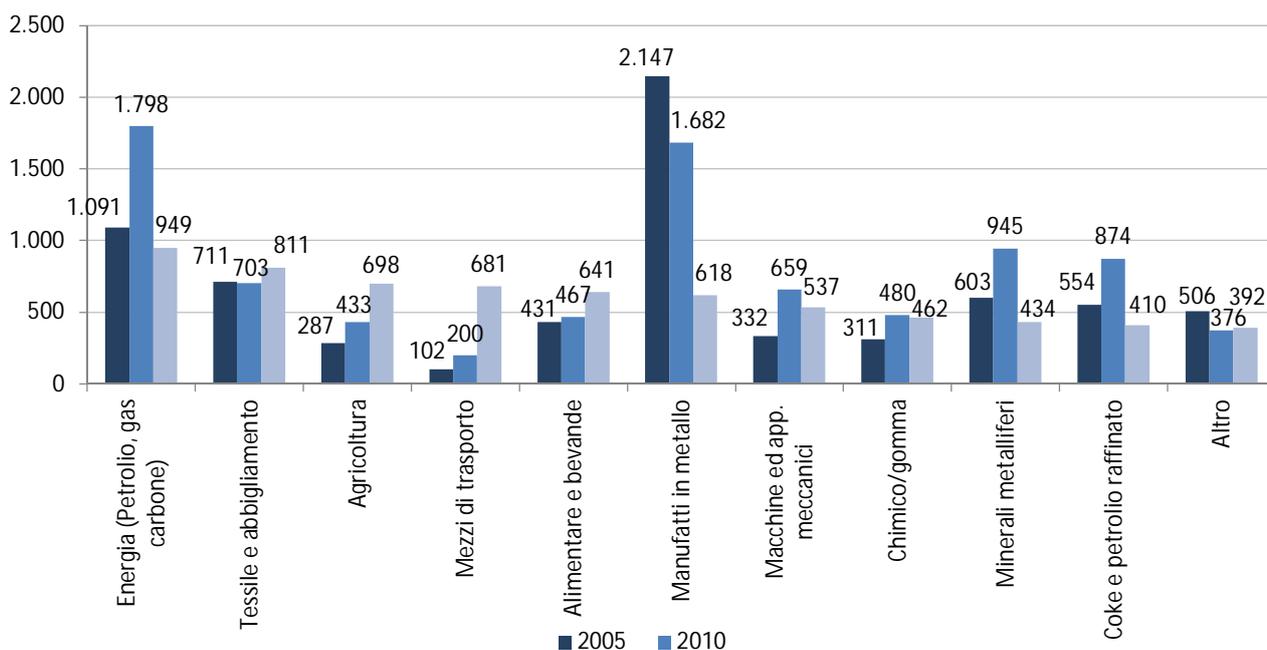


Grafico 23- Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Infine, i settori rispetto a cui l'export via mare della Puglia prevale sulle importazioni, ossia quelli in cui l'interscambio marittimo mostra una bilancia commerciale in *surplus*, sono il settore dei Mezzi di Trasporto, il Metallurgico e la Meccanica. In deficit invece la bilancia commerciale del settore energetico, del Tessile, dell'Agricoltura.

Interscambio marittimo della Puglia nei principali settori produttivi: import ed export (mln di €)

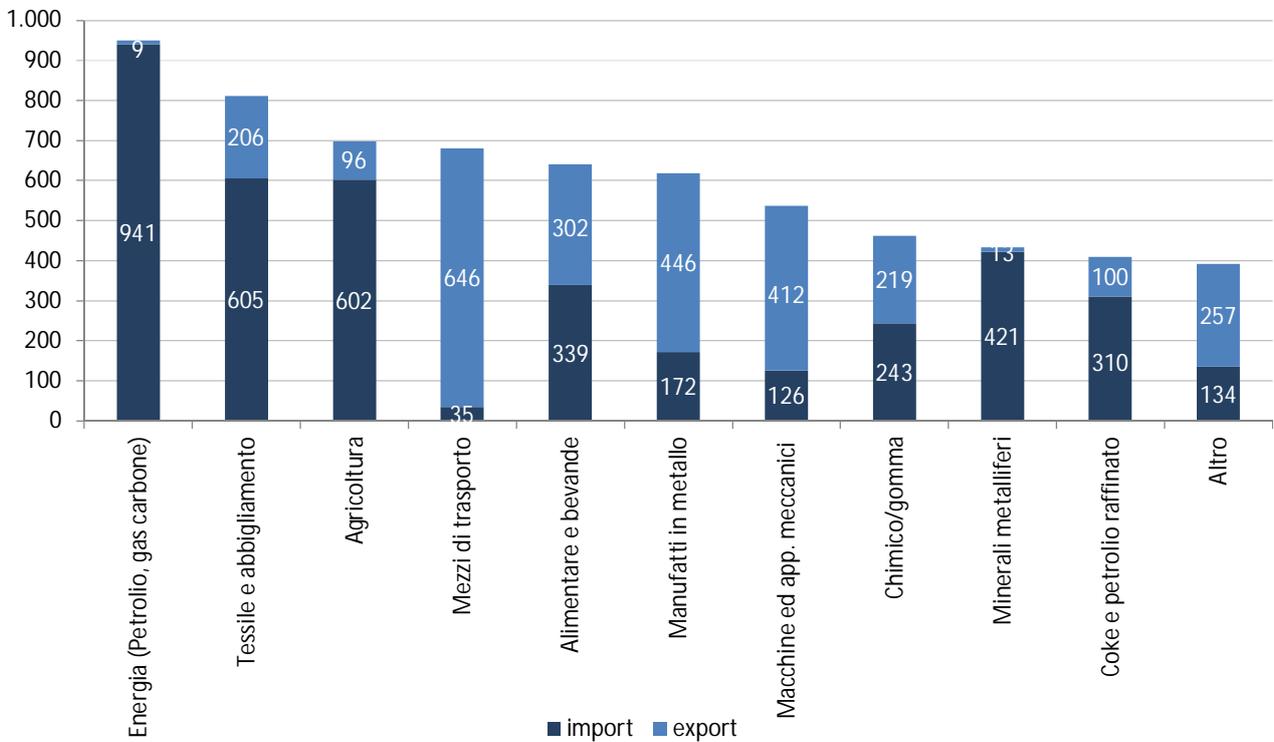


Grafico 24 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

4. Gli scambi commerciali con l'estero: analisi dell'import e dell'export ferroviario, stradale e aereo

4.1 Italia: interscambio su strada, tramite trasporto ferroviario e per via aerea

Import-export su strada

Tra le quattro modalità principali di trasporto, quello stradale copre circa il 49% degli scambi totali in valore (il 25% in quantità) dell'Italia con l'estero. In totale la merce scambiata dall'Italia su strada vale 288 miliardi di euro, di cui circa 161 miliardi in export e 127 in import. Ogni tonnellata di merce importata vale circa 3.300 euro, meno del valore delle esportazioni (3.600 euro). Ovviamente, per ragioni geografiche di vicinanza, l'Unione Europea (il valore di interscambio copre il 81% del totale e risulta in calo del -7,2% sul 2005) e i Paesi europei extra-UE (16%; in crescita del 46,4% sul 2005), sono le principali aree di interscambio su strada dell'Italia.

Interscambio commerciale (trasporto stradale) dell'Italia con l'estero: Import, export e bilancia commerciale
 Dati in mld di €

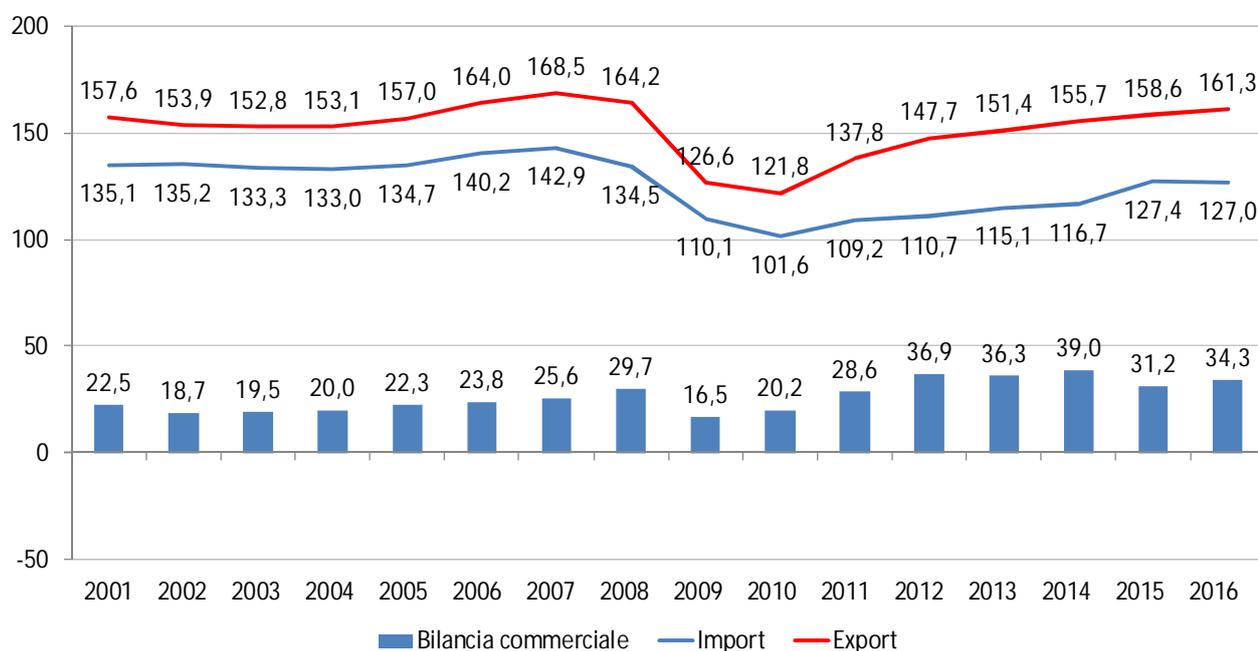


Grafico 25 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Valore della merce scambiata dalla Italia con l'estero

Trasporto stradale; valori in € per ogni tonnellata di merce importata o esportata; 2005-2016

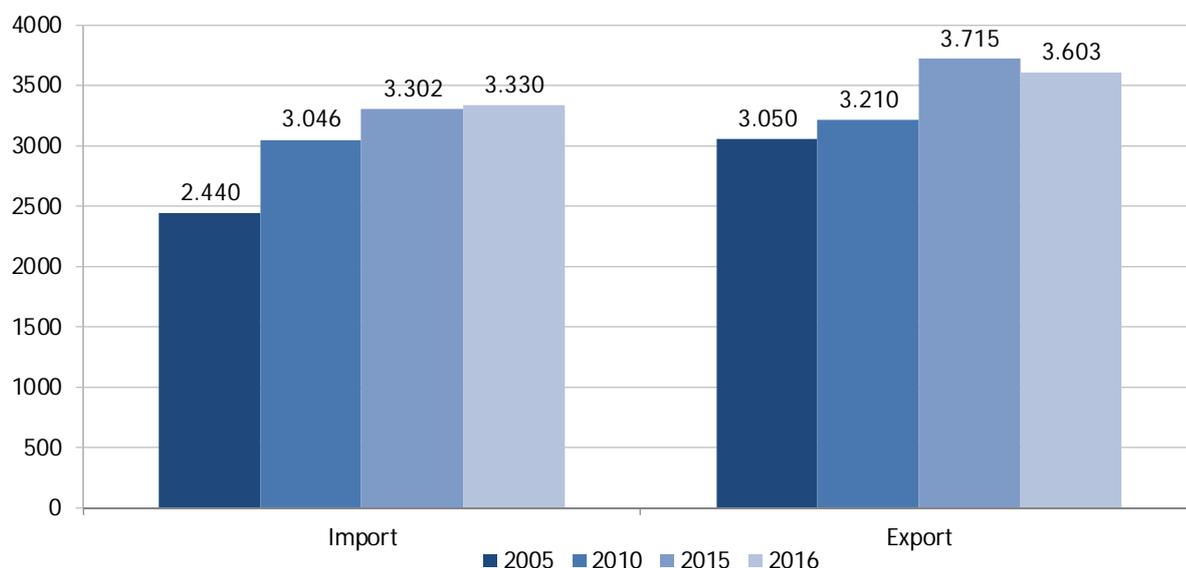


Grafico 26 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Interscambio su trasporto stradale dell'Italia con le singole aree del mondo (valori %)

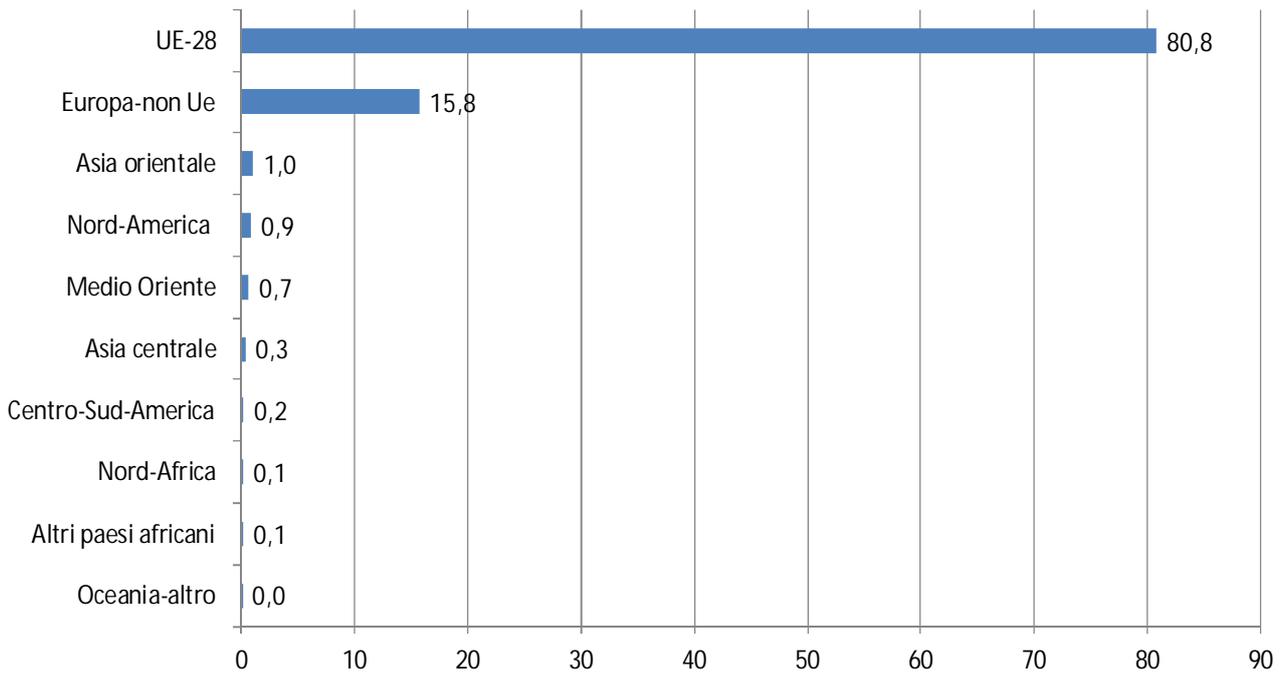


Grafico 27 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Interscambio su trasporto stradale dell'Italia con le singole aree del mondo (var.% 2005-2016)

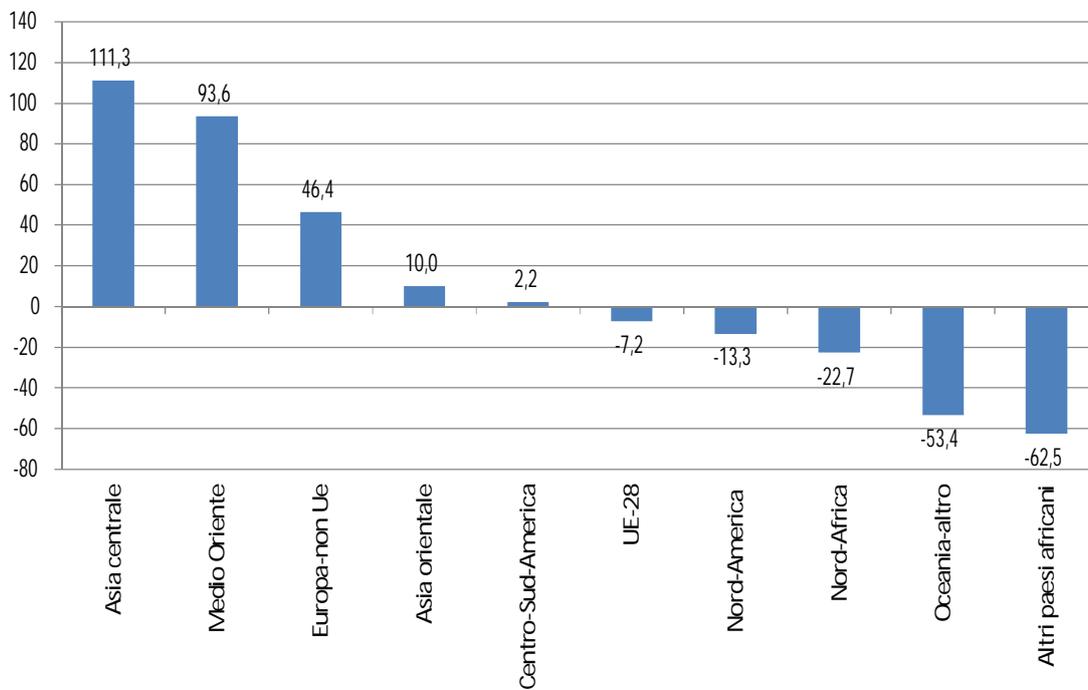


Grafico 28 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Interscambio su strada dell'Italia nei primi 9 mesi del 2017

Nei primi 9 mesi del 2017 l'interscambio su strada dell'Italia ha registrato un andamento positivo. In totale è stata scambiata merce per 230,8 miliardi di euro, con un incremento dell'7,6% rispetto allo stesso periodo del 2016. Sono cresciuti sia l'import (+8,4%) che l'export (+6,9%). La bilancia commerciale è in attivo. Incrementi consistenti degli scambi sono stati registrati con l'UE-28 (+7,8%), con l'Europa non-UE (+6,5%) e con l'Asia orientale (+22,3%), anche se quest'ultima area, con appena 2,6 miliardi di euro, resta marginale rispetto agli scambi effettuati con questa modalità di trasporto.

Interscambio su strada dell'Italia con l'estero: Import, export e bilancia commerciale

	2017 (primi 9 mesi; mld €)	Var. % su primi 9 mesi del 2016
Import	102,4	8,4
Export	128,4	6,9
Interscambio commerciale	230,8	7,6
Bilancia commerciale	26,1	n.s.

Tab I - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Interscambio su strada dell'Italia con l'estero: principali aree geografiche

	Import (mln €)	Export (mln €)	Interscambio (mln €)	Var. % su primi 9 mesi del 2016
UE-28	88.797	98.308	187.105	7,8
Europa non UE	10.945	25.061	36.006	6,5
Asia orientale	1.474	1.155	2.630	22,3
Nord America	535	1.339	1.874	1,0
Medio Oriente	112	1.345	1.457	6,3
Asia centrale	232	511	742	1,0
Centro-Sud America	70	337	407	-0,7
Nord-Africa	149	187	336	9,2
Altri paesi africani	50	120	170	-44,2
Oceania-altro	10	82	92	-3,0

Tab II - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Import-export: trasporto ferroviario

Tra le quattro modalità principali di trasporto, quello ferroviario copre circa il 2,7% degli scambi totali in valore (il 3,5% in quantità) dell'Italia con l'estero. In totale la merce scambiata dall'Italia attraverso il trasporto ferroviario vale 15,6 miliardi di euro, di cui oltre 10 miliardi in export e circa 5 in import. Ogni tonnellata di merce importata vale circa 1.300 euro, meno del valore delle esportazioni (1.600 euro). Ovviamente, per ragioni geografiche di vicinanza, l'Unione Europea (il valore copre il 90,5% del totale, ma risulta in calo del 34,5% sul 2005) e i Paesi europei extra-UE (8%; in crescita dell'8,1% sul 2005) sono le principali aree di interscambio su strada dell'Italia.

Interscambio commerciale (trasporto ferroviario) dell'Italia con l'estero: Import, export e bilancia commerciale

Dati in mld di €

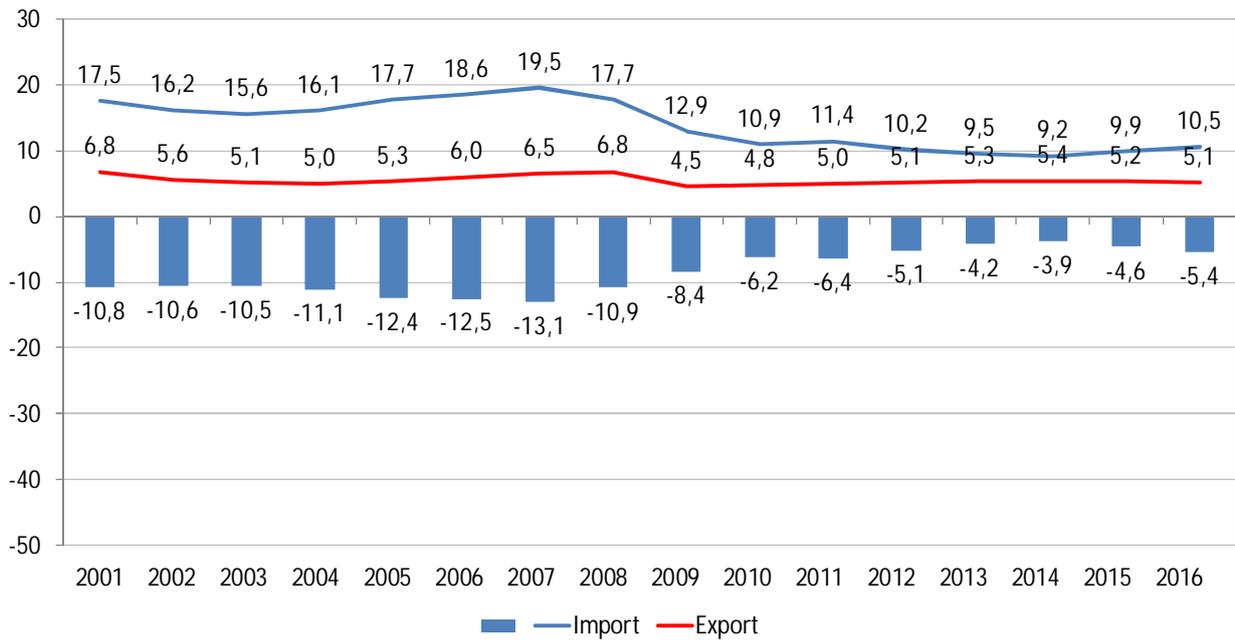


Grafico 29 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Valore della merce scambiata dalla Italia con l'estero

Trasporto ferroviario; valori in € per ogni tonnellata di merce importata o esportata; 2005-2016

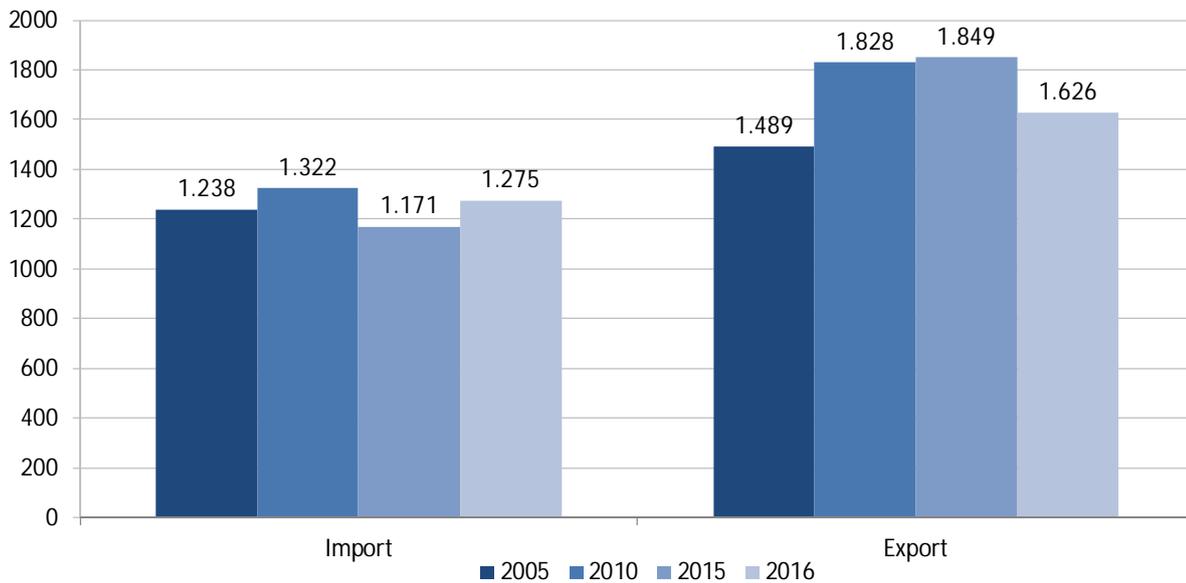


Grafico 30 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Interscambio su trasporto ferroviario dell'Italia con le singole aree del mondo (valori %)

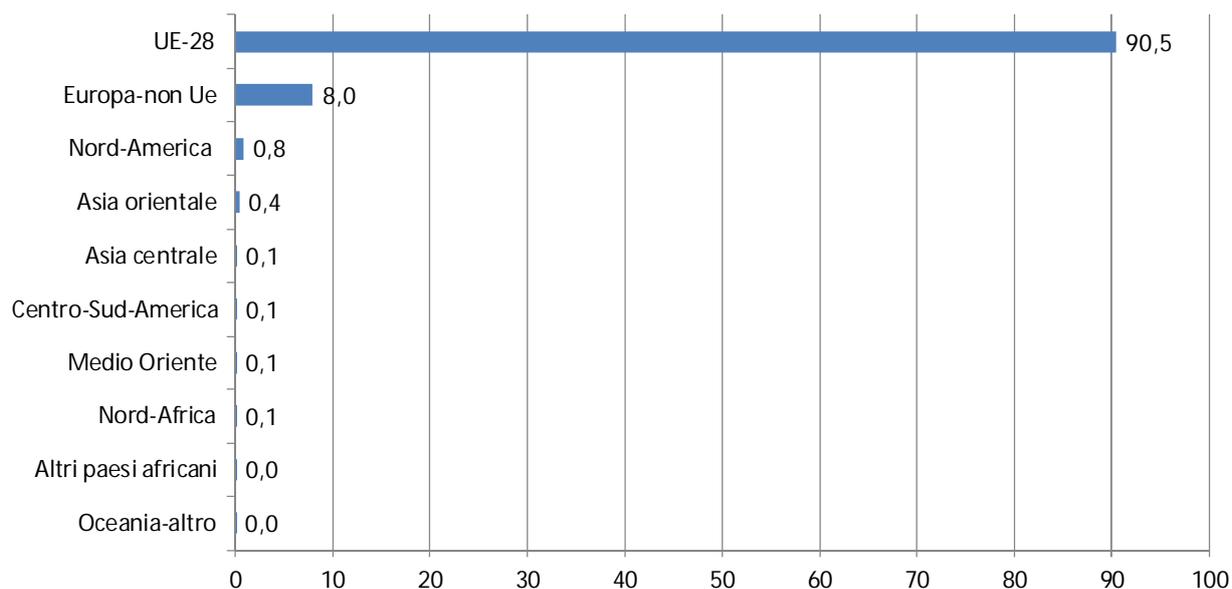


Grafico 31 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Interscambio su trasporto ferroviario dell'Italia con le singole aree del mondo (var.% 2005-2016)

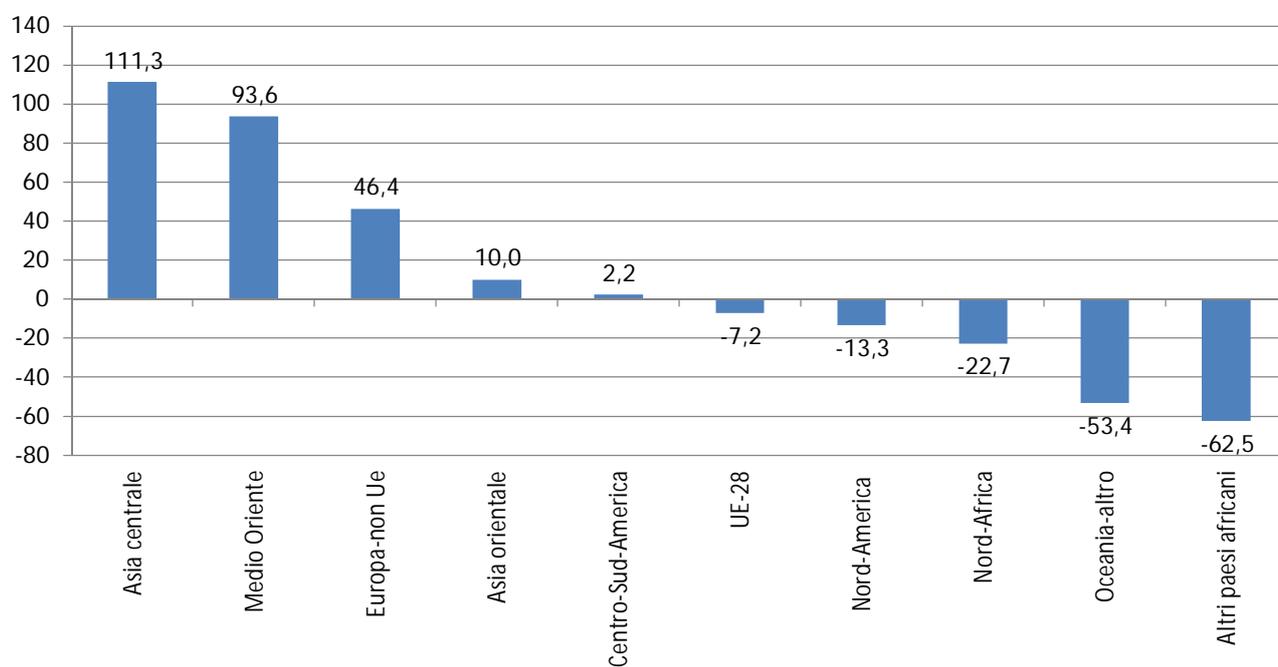


Grafico 32 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Interscambio dell'Italia nei primi 9 mesi del 2017 (trasporto ferroviario)

Nei primi 9 mesi del 2017 l'interscambio con trasporto ferroviario dell'Italia ha registrato un andamento positivo. In totale è stata scambiata merce per 12,1 miliardi di euro, con un incremento del 2,3% rispetto allo stesso periodo del 2016. Lieve aumento per l'import (+1,3%); più consistente l'incremento per l'export (+4,2%). La bilancia commerciale è in passivo.

Interscambio dell'Italia con l'estero (trasporto ferroviario): Import, export e bilancia commerciale

	2017 (primi 9 mesi; mld €)	Var. % su primi 9 mesi del 2016
Import	8,1	1,3
Export	4,0	4,2
Interscambio commerciale	12,1	2,3
Bilancia commerciale	-4,1	n.s.

Tab I - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Interscambio dell'Italia con l'estero (trasporto ferroviario): principali aree geografiche

	Import (mln €)	Export (mln €)	Interscambio (mln €)	Var. % su primi 9 mesi del 2016
UE-28	7.806,6	3.128,3	10.934,9	1,3
Europa non Ue	242,2	769,5	1.011,7	12,4
Nord America	1,2	83,2	84,4	-11,0
Asia orientale	44,9	35,5	80,4	89,9
Asia centrale	8,0	5,1	13,0	-25,4
Nord-Africa	4,4	4,4	8,8	50,3
Centro-Sud America	0,1	5,8	6,0	-50,4
Medio Oriente	0,2	5,4	5,6	-16,5
Altri paesi africani	0,1	0,6	0,7	-51,9
Oceania-altro	0,1	0,0	0,1	-28,4

Tab II - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Import-export: trasporto aereo

Tra le quattro modalità principali di trasporto, quello aereo copre circa il 12% degli scambi totali in valore (lo 0,5% in quantità) dell'Italia con l'estero. In totale la merce scambiata dall'Italia attraverso il trasporto aereo vale 68,2 miliardi di euro, di cui 42,6 miliardi in export e 25,6 miliardi in import. Ogni tonnellata di merce importata vale circa 85.000 euro, più del valore delle esportazioni (32.000 euro). Ovviamente, in questa modalità di trasporto (che privilegia le lunghe distanze), L'Asia Orientale (38,7%) e il Nord-America (28,4%) sono le aree con cui l'Italia intrattiene maggiori scambi commerciali effettuati in modalità aerea. L'Asia orientale e il Nord-Africa sono le aree rispetto a cui, tra il 2005 e il 2016, si è osservato un maggiore incremento degli scambi.

Interscambio commerciale (su trasporto aereo) dell'Italia con l'estero: Import, export e bilancia commerciale

Dati in mld di €

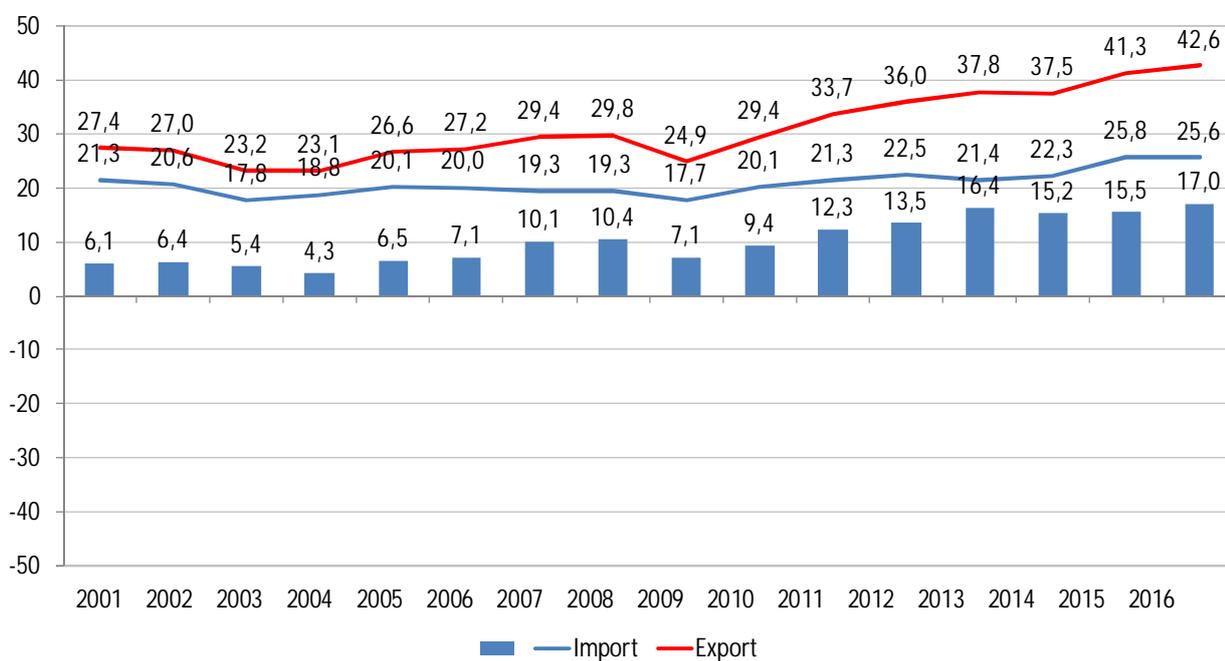


Grafico 33 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Valore della merce scambiata dalla Italia con l'estero

Trasporto aereo; valori in € per ogni tonnellata di merce importata o esportata; 2005-2016

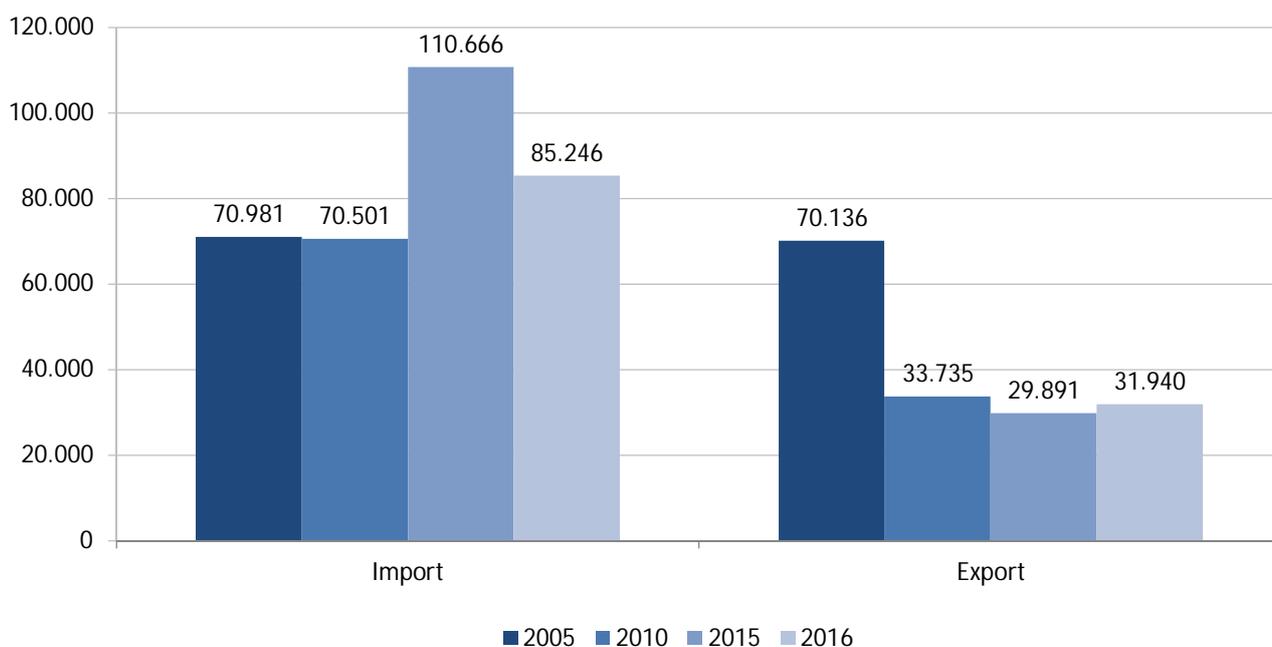


Grafico 34 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Interscambio su trasporto aereo dell'Italia con le singole aree del mondo (valori %)

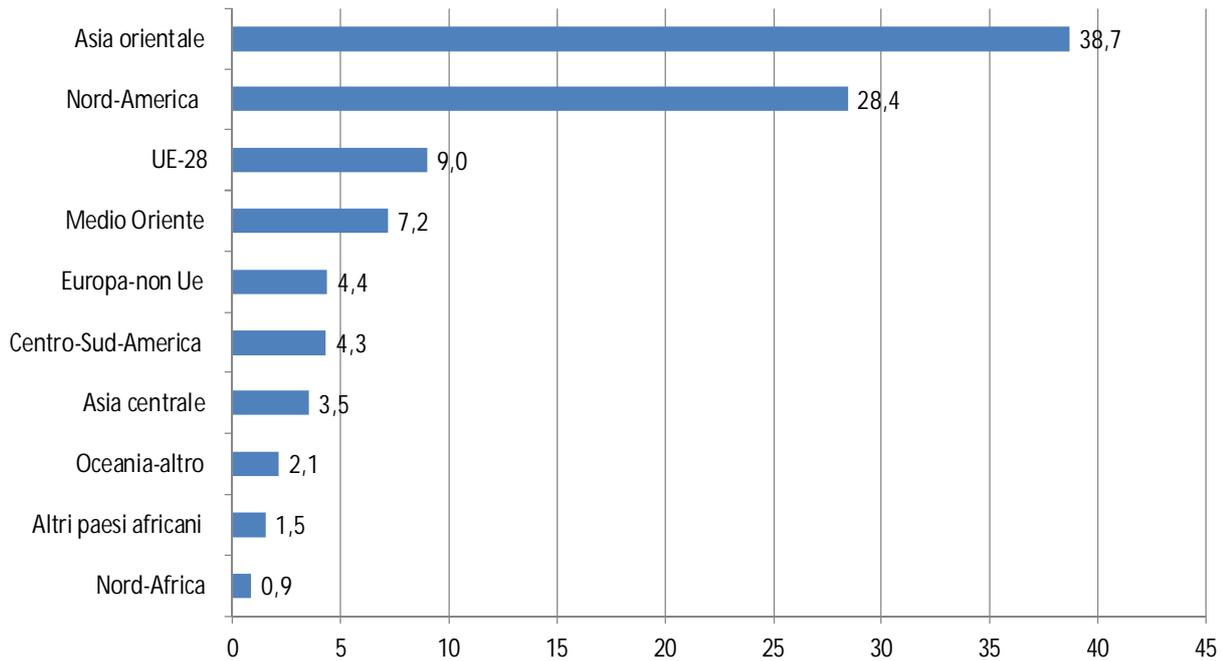


Grafico 35 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Interscambio su trasporto aereo dell'Italia con le singole aree del mondo (var. % 2005-2016)

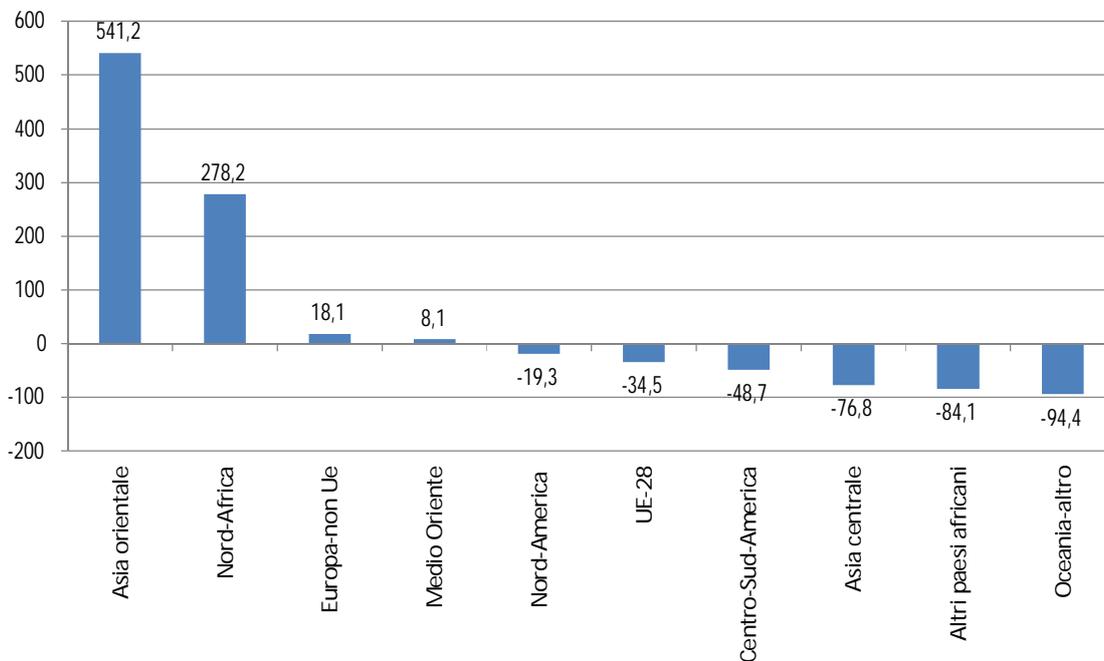


Grafico 36 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Interscambio dell'Italia nei primi 9 mesi del 2017 (trasporto aereo)

Nei primi 9 mesi del 2017 l'interscambio tramite trasporto aereo dell'Italia ha registrato un andamento positivo. In totale è stata scambiata merce per 53,7 miliardi di euro, con un incremento dell'7,6% rispetto allo stesso periodo del 2016. Sono cresciuti sia l'import (+2,1%) che, in maniera più consistente, l'export (+11,1%). La bilancia commerciale è in attivo. Con riferimento alle singole aree geografiche: Asia orientale (+7,2%); Nord America (+9,5%); UE-28 (+5%).

Interscambio dell'Italia con l'estero (trasporto aereo): Import, export e bilancia commerciale

	2017 primi 9 mesi; mld €	Var. % su primi 9 mesi del 2016
Import	19,5	2,1
Export	34,2	11,1
Interscambio commerciale	53,7	7,6
Bilancia commerciale	14,7	n.s.

Tab I - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Interscambio dell'Italia con l'estero (trasporto aereo): principali aree geografiche

	Import (mln €)	Export (mln €)	Interscambio (mln €)	Var. % su primi 9 mesi del 2016
Asia orientale	7.517	13.170	20.687	7,2
Nord America	6.355	9.300	15.655	9,5
UE-28	2.816	2.023	4.840	5,0
Medio Oriente	234	3.182	3.416	-3,9
Europa non Ue	916	1.662	2.578	29,6
Centro-Sud America	418	1.869	2.287	9,4
Asia centrale	796	1.117	1.913	8,7
Oceania-altro	118	992	1.110	5,3
Altri paesi africani	281	511	792	4,8
Nord-Africa	50	338	389	-14,6

Tab II - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

4.2 Puglia: interscambio su strada, tramite trasporto ferroviario e per via aerea

Le modalità di trasporto maggiormente utilizzate in Puglia per gli scambi commerciali con l'estero sono quella via mare (che con un valore di 6,6 miliardi di euro copre quasi la metà dell'interscambio pugliese) e quella su strada (5,8 miliardi; 43,3%); l'interscambio effettuato ricorrendo alla modalità aerea è paria a quasi 1 miliardo (860 milioni di euro; 6,4%), ovviamente, più basso l'ammontare degli scambi in modalità ferroviaria (poco più di 100 milioni). Quella marittima è l'unica modalità rispetto a cui la bilancia commerciale risulta in passivo.

Il commercio estero della Puglia: import ed export per modalità di trasporto (valori in milioni di euro)

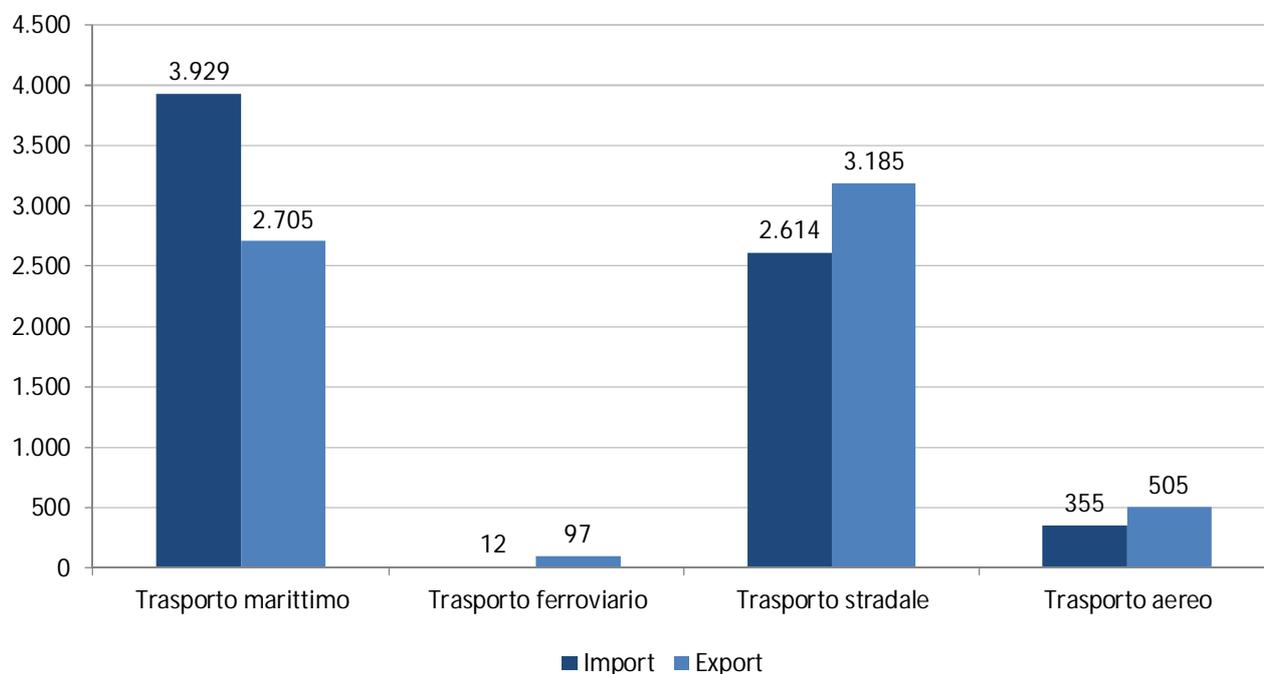


Grafico 37 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Import-export: trasporto stradale

In Puglia l'ammontare in valore degli scambi commerciali avvenuti in modalità stradale rappresenta il 43,3% del totale degli scambi commerciali della regione con l'estero (per l'Italia la percentuale è superiore, attestandosi a 48,9%, per il Mezzogiorno è più bassa, 32,4%).² Dopo il picco registrato nel 2012 (6,4 miliardi di euro), si è assistito ad un leggero graduale calo che ha portato il valore a 5,8 miliardi di euro. Ogni tonnellata di merce importata in Puglia con modalità stradale vale 3.300 euro, in calo rispetto 5.600 euro registrati nel 2015. Le esportazioni pugliesi in questo caso valgono circa 2.800 euro per tonnellata (anche in questo caso valore in calo rispetto al 2015). Da un punto di vista geografico, l'Unione Europea rappresenta la principale area di riferimento, anche se il contributo percentuale (62,5%) è inferiore a quello osservato nel caso del Mezzogiorno (80,2%). Maggiore è il flusso commerciale con i paesi europei extra-UE che rappresentano il 33% degli scambi per la Puglia (da confrontare con il 17,8% del Mezzogiorno). Il Chimico (41,5%; 26,7% nel Mezzogiorno), la Meccanica (18%; 16,5% nel Mezzogiorno) e i Mezzi di Trasporto (17,4%; 30,1% nel Mezzogiorno) sono i settori che contano di più negli scambi commerciali della Puglia con l'estero in modalità su strada. Tra il 2005 e il 2016 gli scambi commerciali sono raddoppiati nel caso del Chimico (da 1,2 a 2,4 miliardi), sono calati nella Meccanica (da 1,2 a 1 miliardo) e più che raddoppiati nel settore dei Mezzi di Trasporto (da circa 480 milioni ad 1 miliardo di euro).

² Per il calcolo della percentuale sono state considerate solo le quattro modalità di trasporto (aereo, ferroviario, marittimo, su strada), escludendo quindi il caso degli scambi per cui la modalità di trasporto non è stata individuata o specificata.

Interscambio della Puglia con l'estero (trasporto stradale)

Incidenza % sul totale scambio con l'estero della Puglia; confronto con Italia e Mezzogiorno

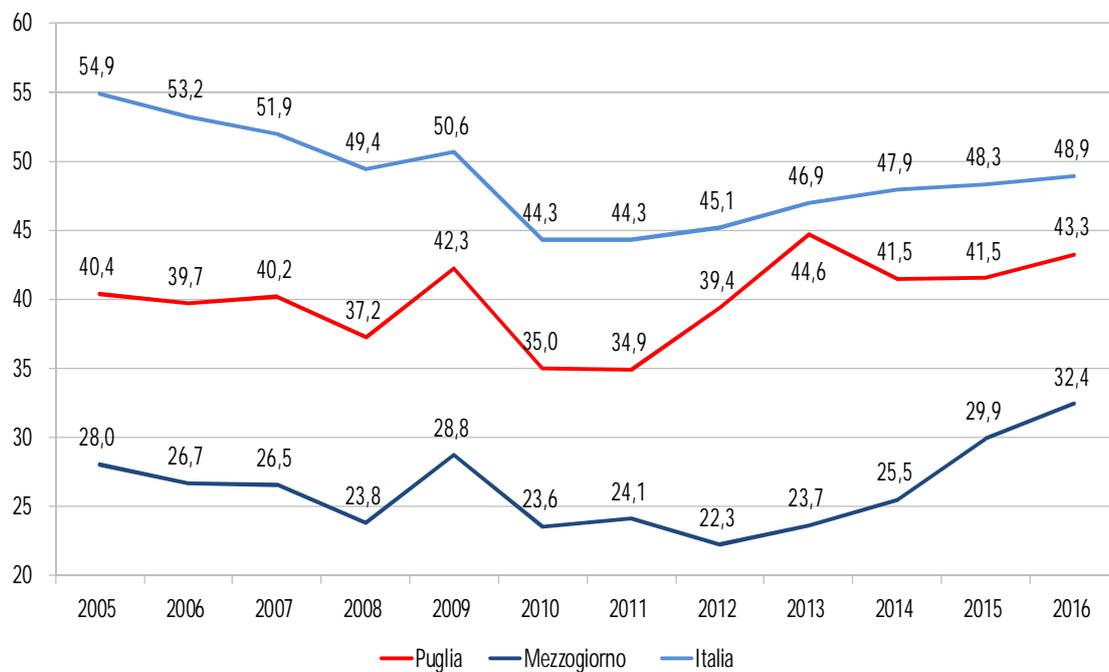


Grafico 38 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Interscambio della Puglia con l'estero (trasporto stradale; mld di €)

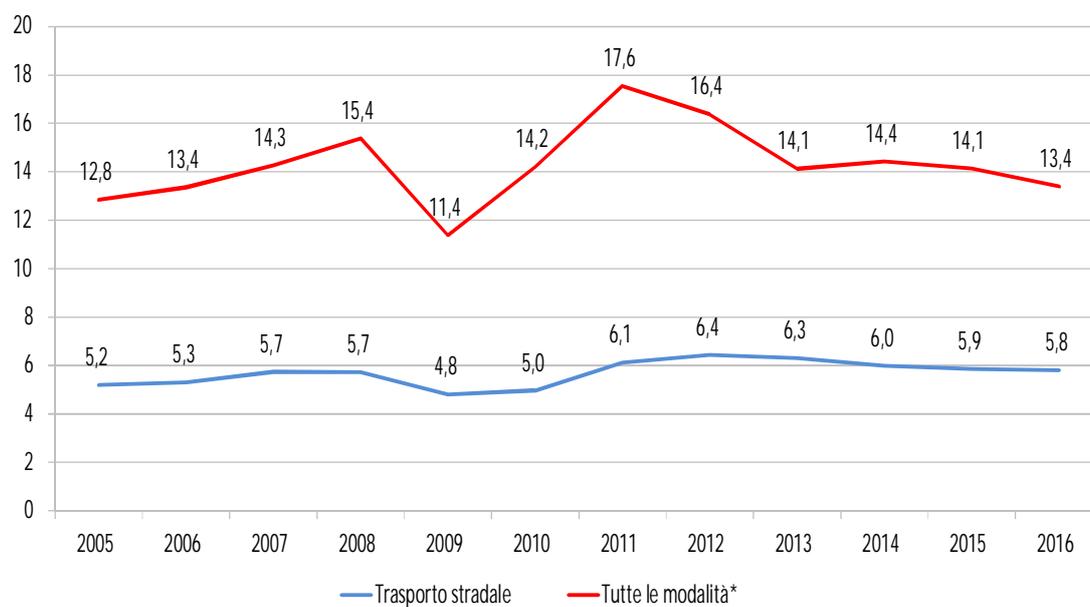


Grafico 39 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Valore della merce scambiata dalla Puglia con l'estero (trasporto stradale; € per tonnellata)

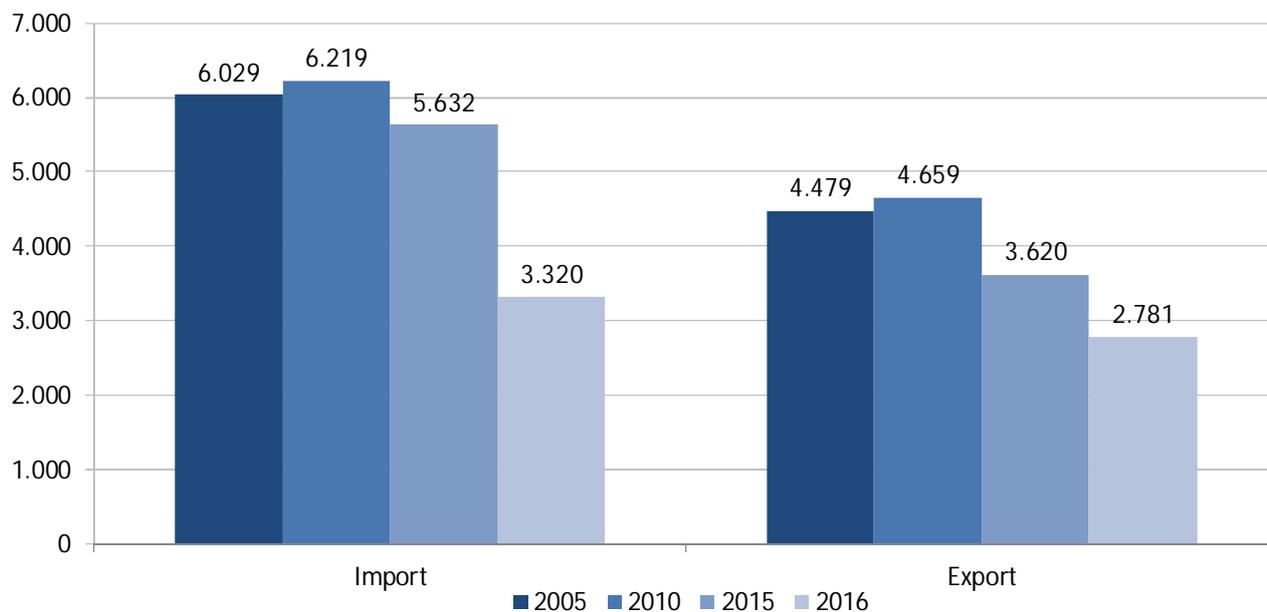


Grafico 40 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Interscambio della Puglia con l'estero (trasporto stradale): contributo % delle singole aree del mondo

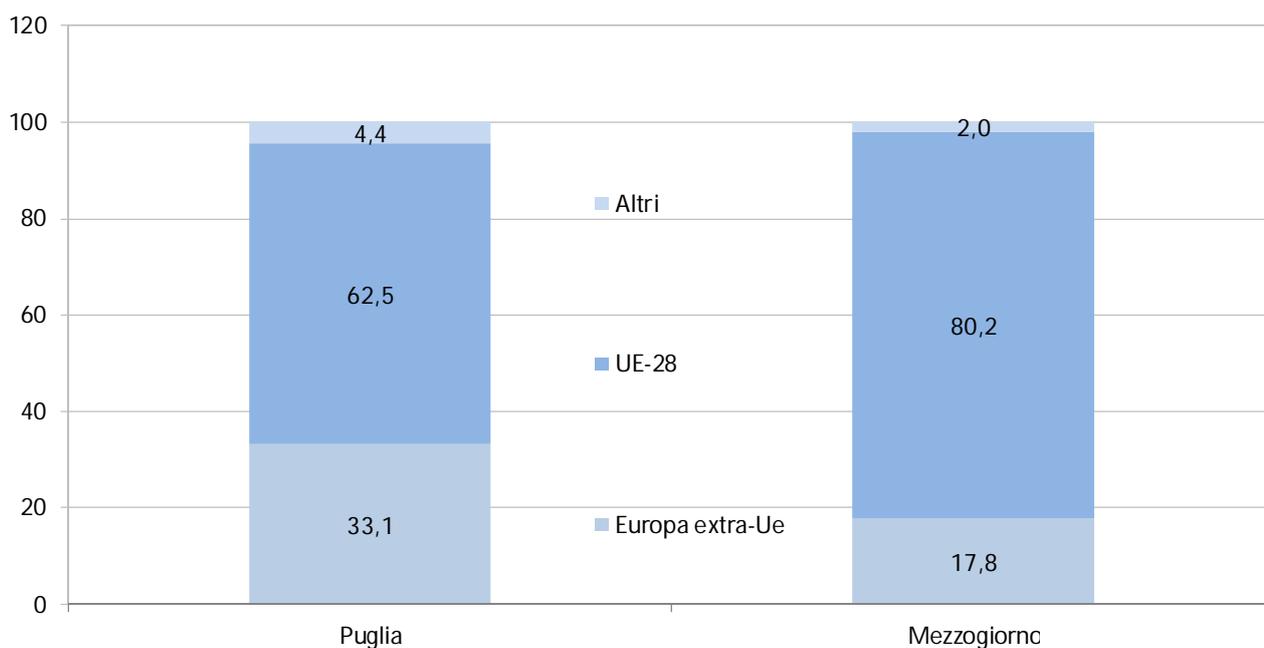


Grafico 41 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Interscambio della Puglia (trasporto stradale): contributo % dei singoli settori produttivi

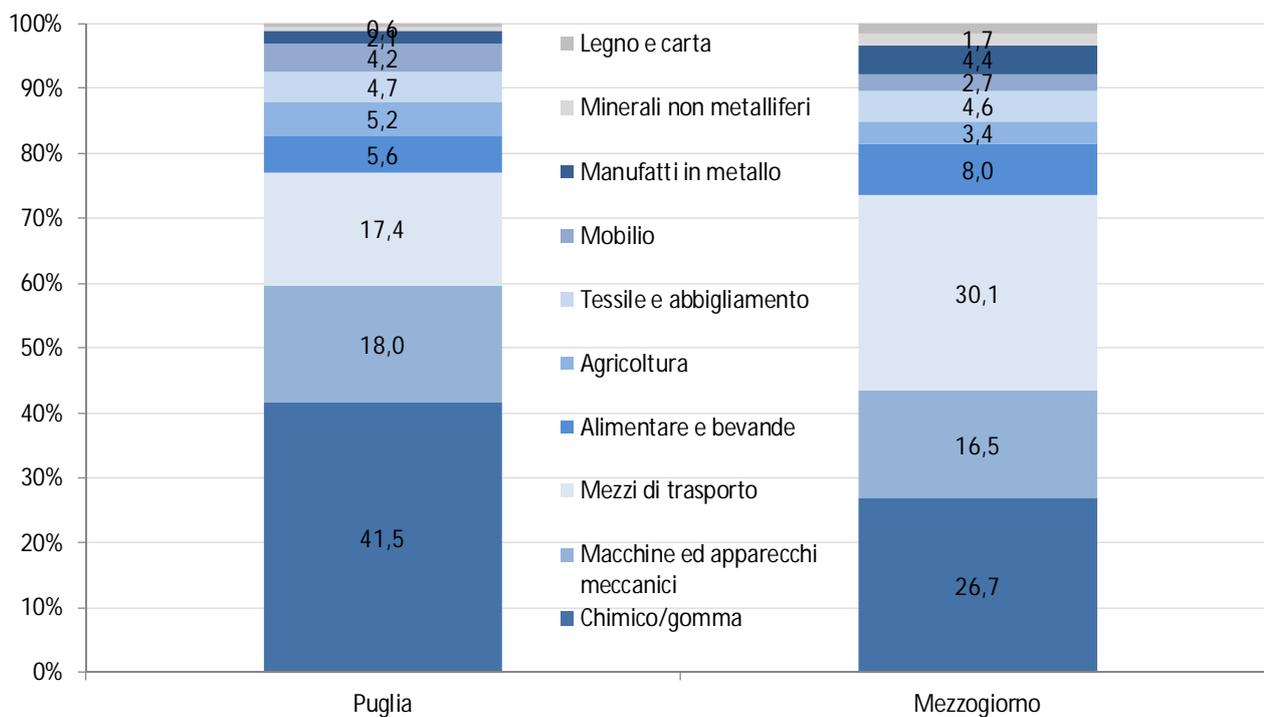


Grafico 42 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Interscambio della Puglia nei principali settori produttivi (trasporto stradale; mln di €)

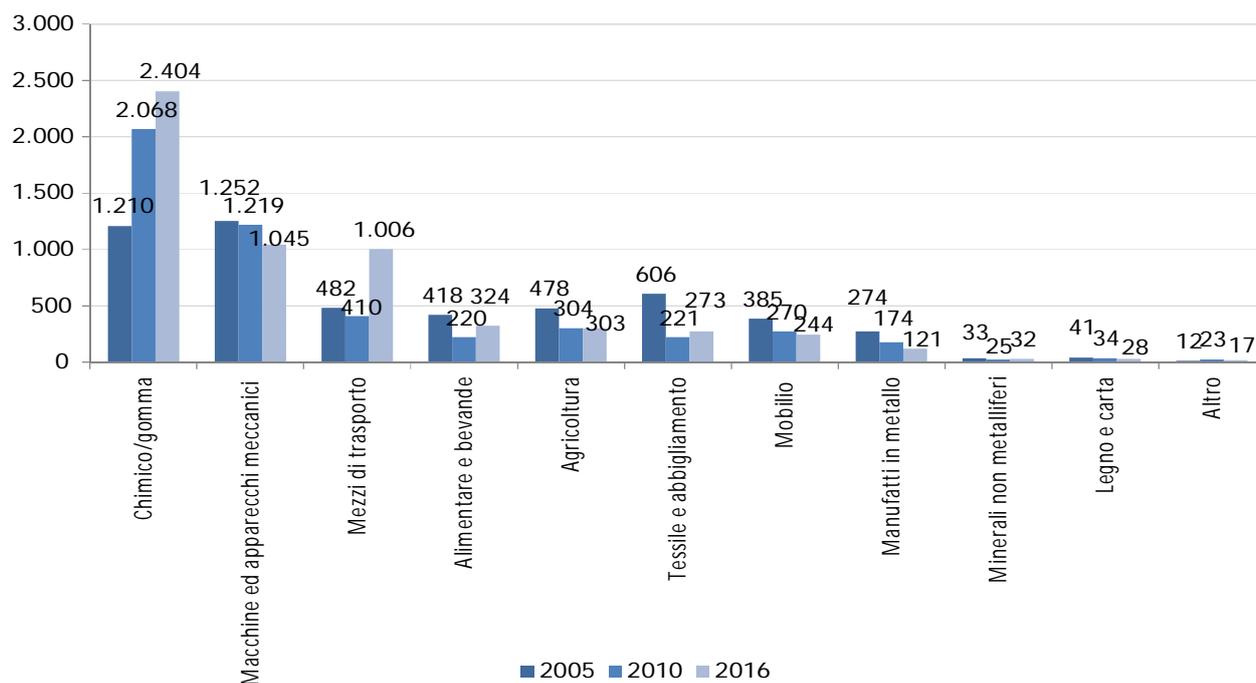


Gráfico 43 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Interscambio su strada della Puglia nei primi 9 mesi del 2017

Nei primi 9 mesi del 2017 l'interscambio su strada della Puglia ha registrato un andamento positivo. In totale è stata scambiata merce per 4,7 miliardi di euro, con un incremento del 7,8% rispetto allo stesso periodo del 2016. Sono cresciuti sia l'import (+11,5%) che l'export (+4,6%). La bilancia commerciale è leggermente in attivo. In crescita sia il traffico merci con l'UE-28 (+5,8%) che quello con l'Europa non-UE (+14,5%).

Interscambio su strada della Puglia con l'estero: Import, export e bilancia commerciale

	2017 (primi 9 mesi; mld €)	Var. % su primi 9 mesi del 2016
Import	2,3	11,5
Export	2,5	4,6
Interscambio commerciale	4,7	7,8
Bilancia commerciale	0,2	n.s.

Tab I - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Interscambio su strada della Puglia con l'estero: principali aree geografiche

	Import (mln €)	Export (mln €)	Interscambio (mln €)	Var. % su primi 9 mesi del 2016
UE-28	1.209,0	1.640,3	2.849,3	5,8
Europa non Ue	989,0	722,9	1.711,9	14,5
Asia orientale	51,8	61,5	113,3	-15,2
Nord America	2,2	42,3	44,5	-19,9
Medio Oriente	1,5	6,3	7,9	49,4
Asia centrale	1,3	1,8	3,1	-2,4
Nord-Africa	0,3	0,6	0,8	-44,2
Centro-Sud America	0,1	0,5	0,6	-83,6
Altri paesi africani	-	0,4	0,4	-50,5
Oceania-altro	0,0	0,2	0,3	-62,3

Tab II - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Import-export: trasporto ferroviario

In Puglia l'ammontare in valore degli scambi commerciali avvenuti in modalità ferroviaria rappresenta meno dell'1% (poco più di 100 milioni di euro) del totale degli scambi commerciali della regione con l'estero (per l'Italia la percentuale è superiore, attestandosi a 2,7%, per il Mezzogiorno 2,1%).³ Ogni tonnellata di merce importata in Puglia con modalità ferroviaria vale circa 1.000 euro, in calo rispetto ai 2.200 euro registrati nel 2015. Le esportazioni pugliesi in questo caso valgono circa 3.000 euro per tonnellata (valore in crescita rispetto al 2015). Da un punto di vista geografico, l'Unione Europea rappresenta la principale area di riferimento (95,7%; percentuale simile al 97,3% registrato per il Mezzogiorno). L'Alimentare (35%), Il Chimico (30,4%) e la Meccanica (24%) sono i settori che contano di più negli scambi commerciali della Puglia con l'estero in modalità ferroviaria. Tra il 2005 e il 2016 gli scambi commerciali sono raddoppiati nel caso del Chimico (da 1,2 a 2,4 miliardi), sono calati nella Meccanica (da 1,2 a 1 miliardo) e più che raddoppiati nel settore dei Mezzi di Trasporto (da circa 480 milioni ad 1 miliardo di euro).

Interscambio della Puglia con l'estero (trasporto ferroviario) incidenza % sul totale scambio con l'estero della Puglia; confronto con Italia e Mezzogiorno

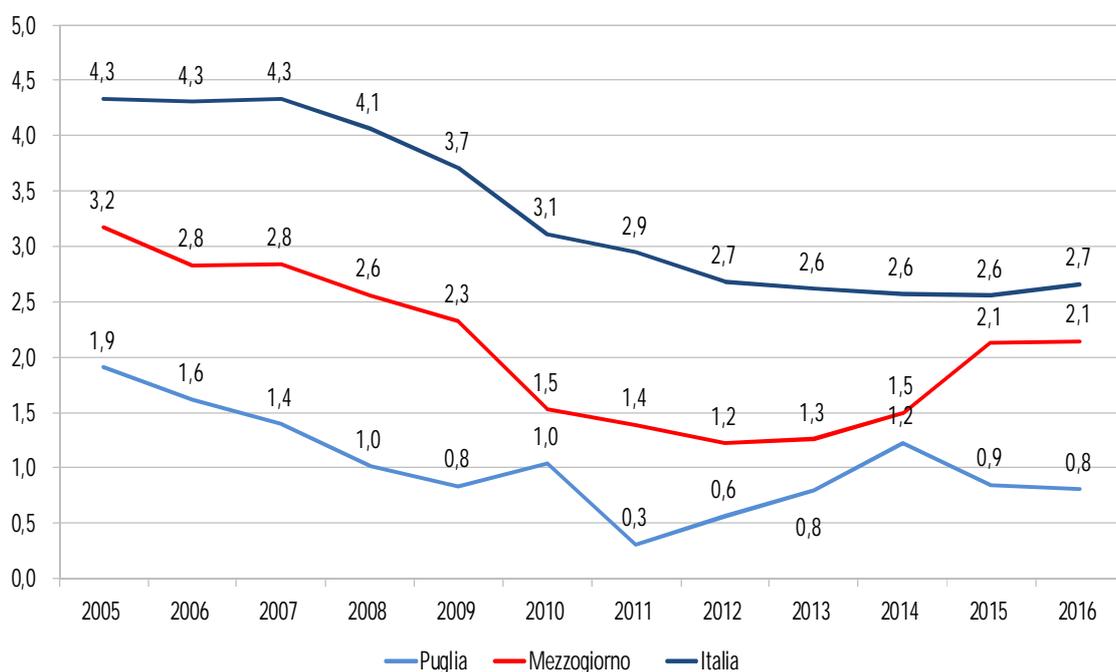


Grafico 44 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Interscambio della Puglia con l'estero (trasporto ferroviario; mld di €)

³ Per il calcolo della percentuale sono state considerate solo le quattro modalità di trasporto (aereo, ferroviario, marittimo, su strada), escludendo quindi il caso degli scambi per cui la modalità di trasporto non è stata individuata o specificata.

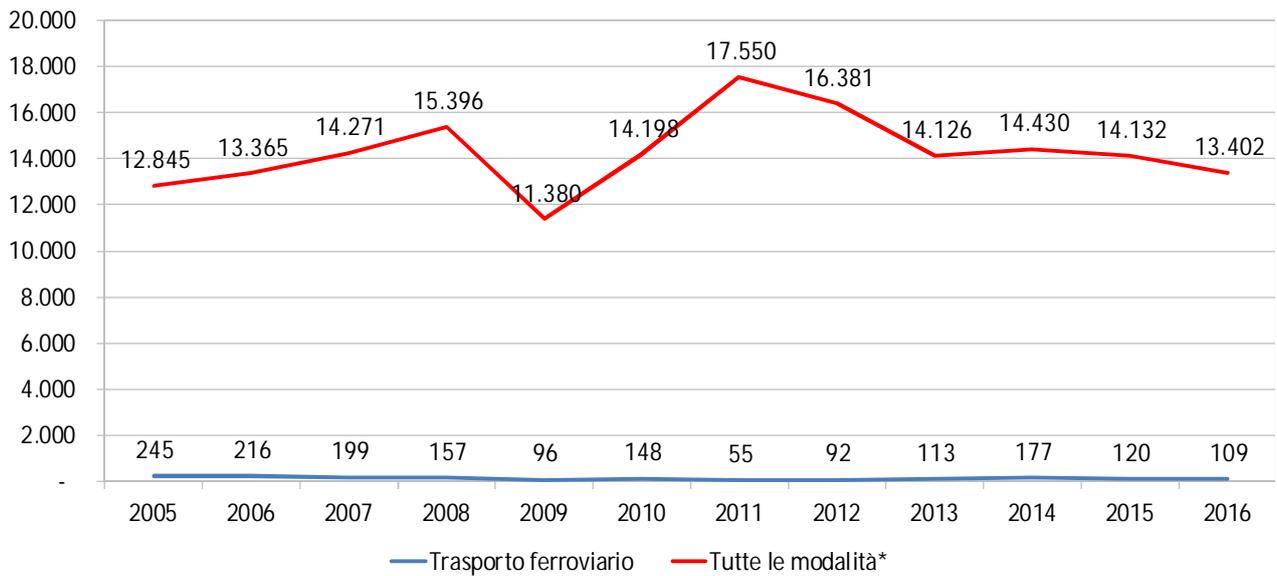


Grafico 45 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Valore della merce scambiata dalla Puglia con l'estero (trasporto ferroviario; € per tonnellata)

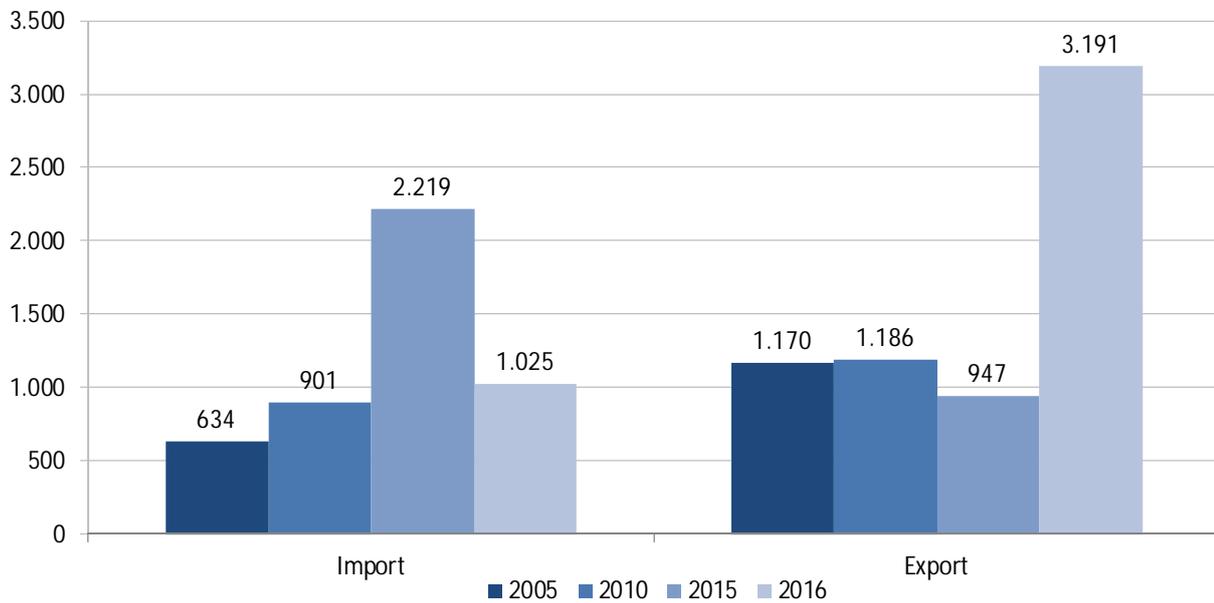


Grafico 46 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Interscambio della Puglia con l'estero (trasporto ferroviario): contributo % delle singole aree del mondo

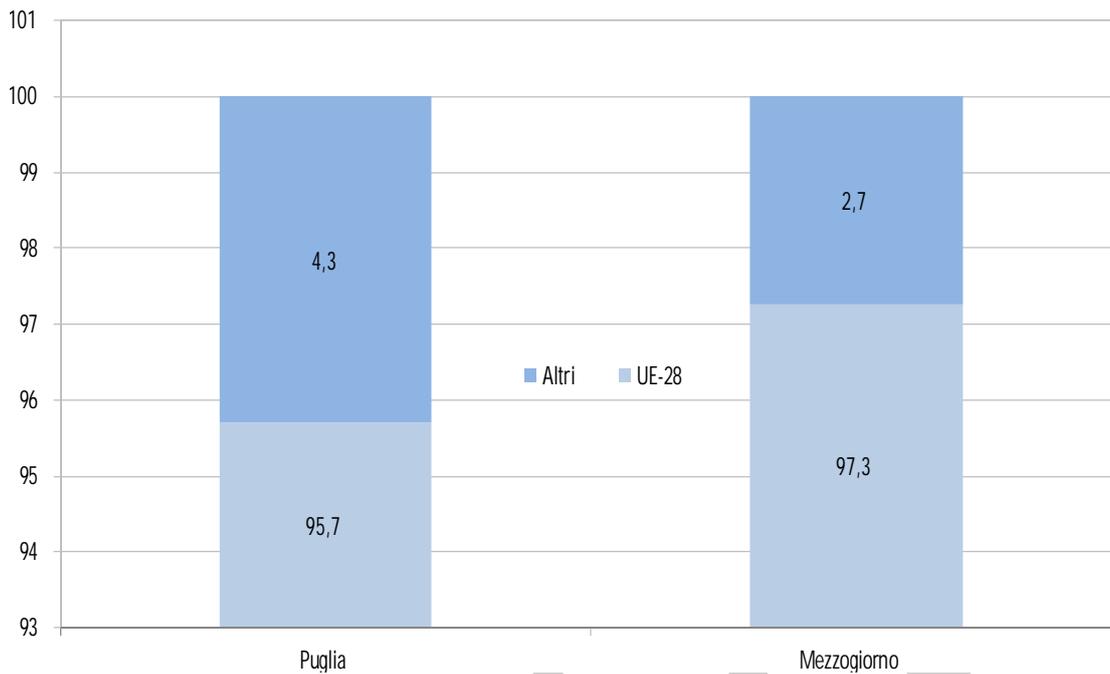


Grafico 47 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Interscambio della Puglia (trasporto ferroviario): contributo % dei singoli settori produttivi

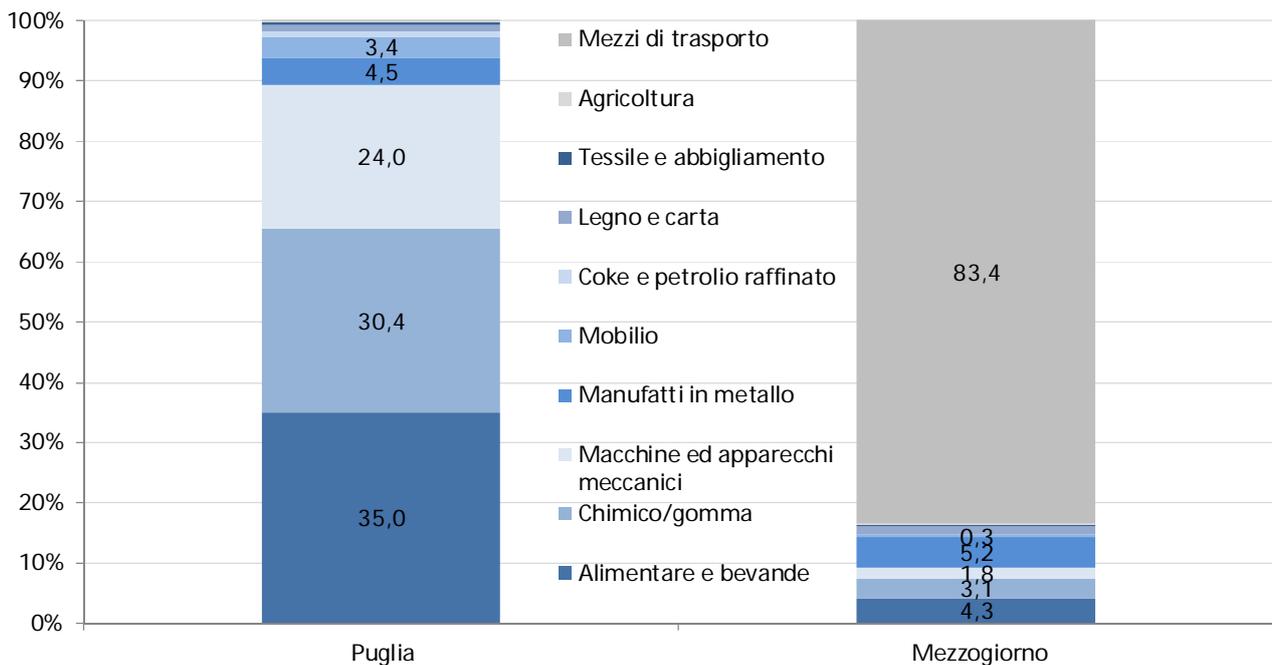


Grafico 48 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Interscambio della Puglia nei principali settori produttivi (trasporto ferroviario; migliaia di €)

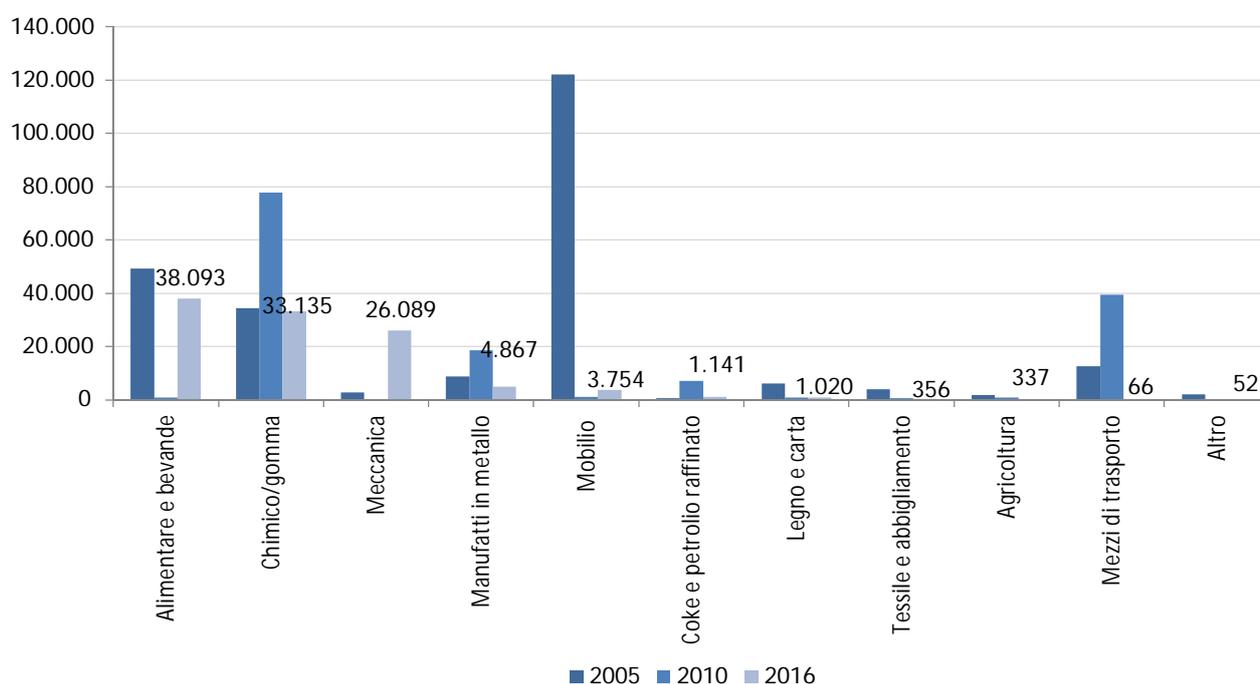


Grafico 49 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Interscambio della Puglia nei primi 9 mesi del 2017 (trasporto ferroviario)

Nei primi 9 mesi del 2017 l'interscambio della Puglia tramite trasporto ferroviario ha registrato un andamento negativo. In totale è stata scambiata merce per 71,1 milioni di euro, con un calo dell'11,2% rispetto allo stesso periodo del 2016. In crescita l'import (+79,2%); in calo l'export (-21,6%). La bilancia commerciale è in attivo.

Interscambio della Puglia con l'estero (trasporto ferroviario): Import, export e bilancia commerciale

	2017 (primi 9 mesi; mln€)	Var. % su primi 9 mesi del 2016
Import	14,7	79,2
Export	56,4	-21,6
Interscambio commerciale	71,1	-11,2
Bilancia commerciale	41,7	n.s.

Tab I - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Import-export: trasporto aereo

In Puglia l'ammontare in valore degli scambi commerciali avvenuti in modalità area rappresenta il 6,4% del totale degli scambi commerciali della regione con l'estero (per l'Italia la percentuale è superiore, attestandosi a 11,6%,

per il Mezzogiorno è più bassa, 5%).⁴ Negli ultimi dieci anni gli scambi commerciali con questa modalità di trasporto sono più che raddoppiati, passando da circa 300 milioni di euro nel 2005 ai quasi 900 milioni nel 2016. Ogni tonnellata di merce importata vale circa 42mila euro, in calo rispetto ai circa 55mila euro registrati nel 2015. Le esportazioni pugliesi in questo caso valgono circa 61mila euro per tonnellata (in rialzo rispetto al 2015). Da un punto di vista geografico, ovviamente sono privilegiate le lunghe tratte con il Nord America che rappresenta il 35,6% dell'interscambio pugliese in modalità aerea (39% per il Mezzogiorno); seguono l'Asia orientale (27,4%; 29,9% nel Mezzogiorno), l'Unione europea (13,8%; 12,9% nel Mezzogiorno) e l'America latina (10,5%; 4,8% nel Mezzogiorno). I primi quattro settori di interscambio per la Puglia sono in questo caso la Meccanica (36,6%, dato in linea con il 35% del Mezzogiorno), il settore dei Mezzi di trasporto (26,3%, percentuale superiore al 19,8% registrato per il Mezzogiorno), il Chimico (20,1%; contro il 18,9% per il Mezzogiorno) e il Tessile/abbigliamento (11,5%; 14,3% per il Mezzogiorno). Una crescita sostanziale è stata osservata negli scambi commerciali della Puglia in modalità aerea per tutti e quattro i settori appena citati.

Interscambio della Puglia con l'estero (trasporto aereo): incidenza % sul totale scambio con l'estero della Puglia; confronto con Italia e Mezzogiorno

⁴ Per il calcolo della percentuale sono state considerate solo le quattro modalità di trasporto (aereo, ferroviario, marittimo, su strada), escludendo quindi il caso degli scambi per cui la modalità di trasporto non è stata individuata o specificata.

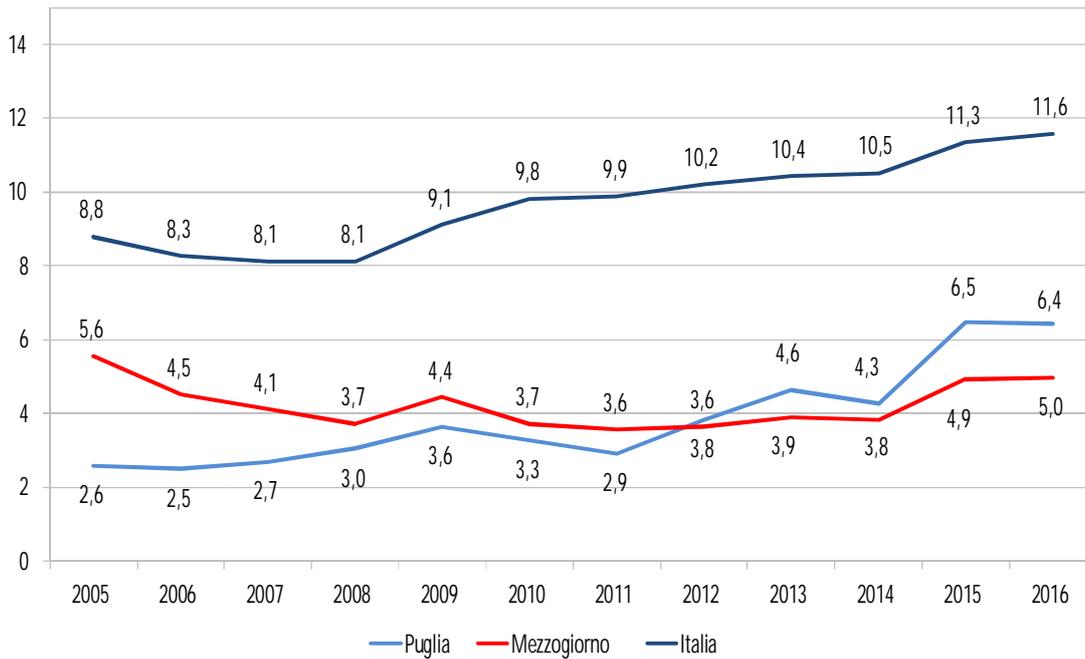


Grafico 50 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Interscambio della Puglia con l'estero (trasporto aereo; mln di €)

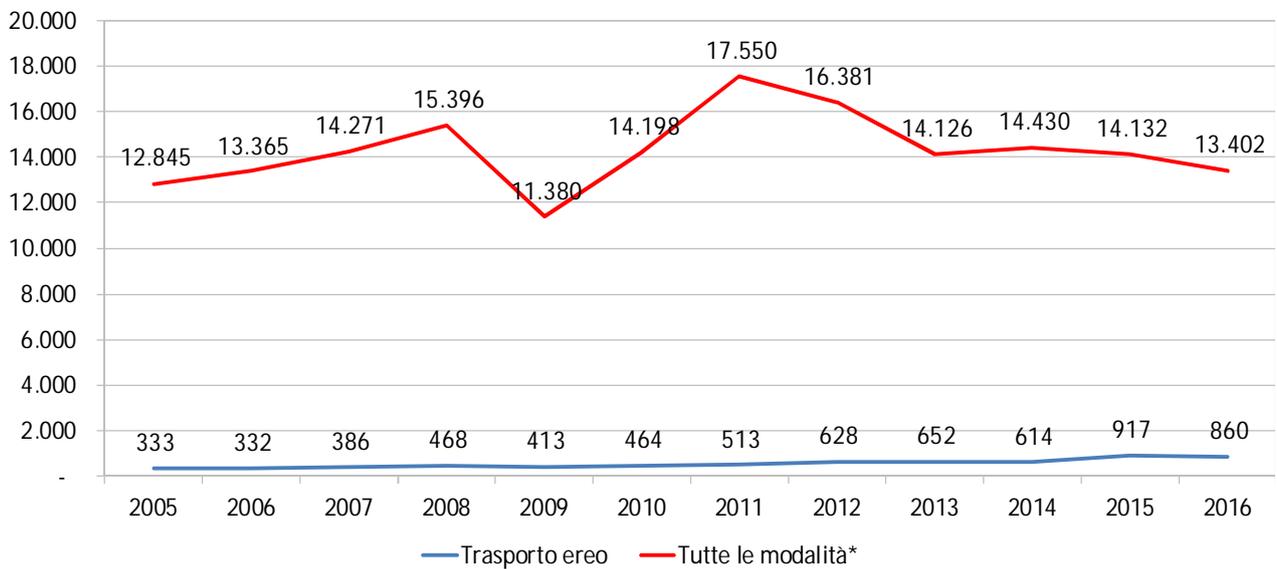


Grafico 51 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Valore della merce scambiata dalla Puglia con l'estero (trasporto aereo; € per tonnellata)

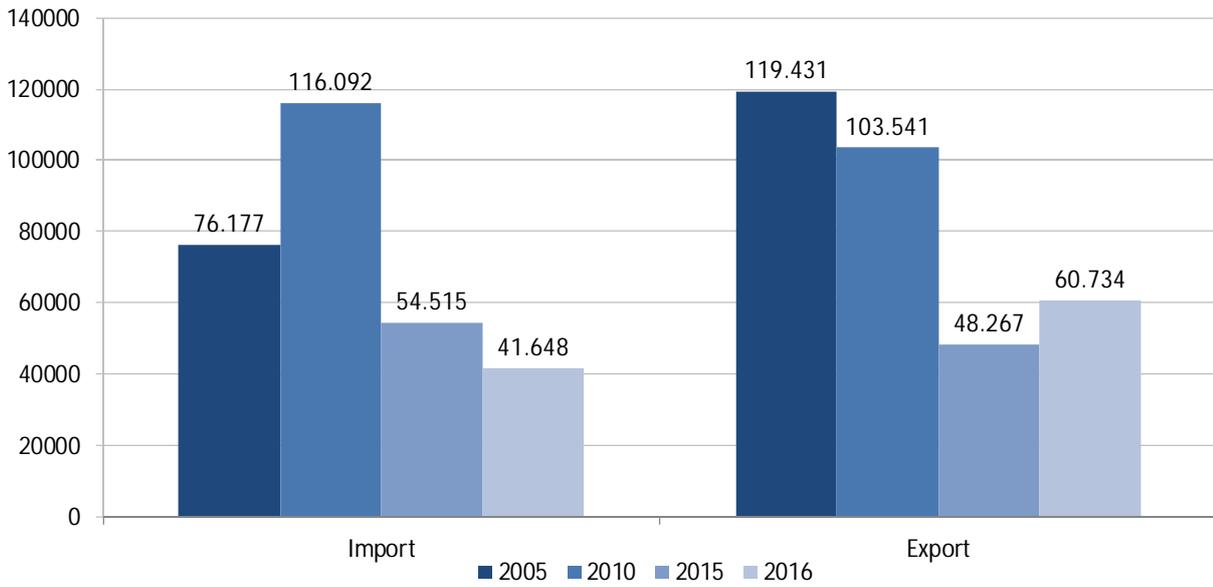


Grafico 52 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Interscambio della Puglia con l'estero (trasporto aereo): contributo % delle singole aree del mondo

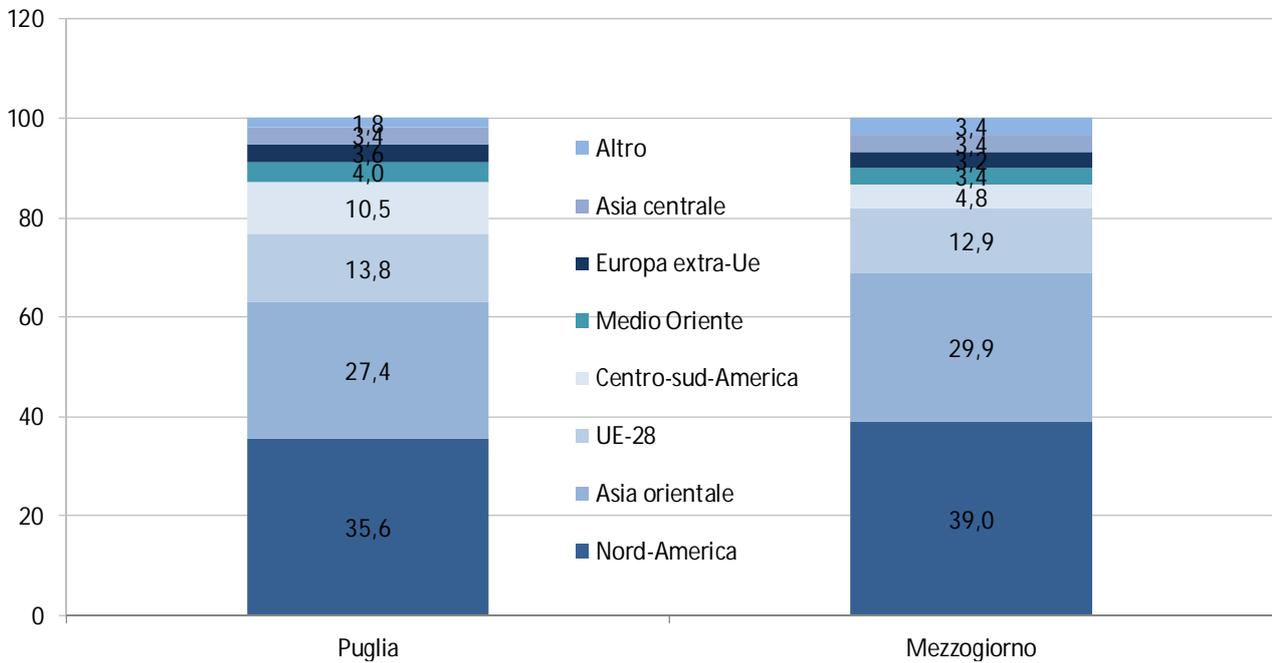


Grafico 53 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Interscambio della Puglia (trasporto aereo): contributo % dei singoli settori produttivi

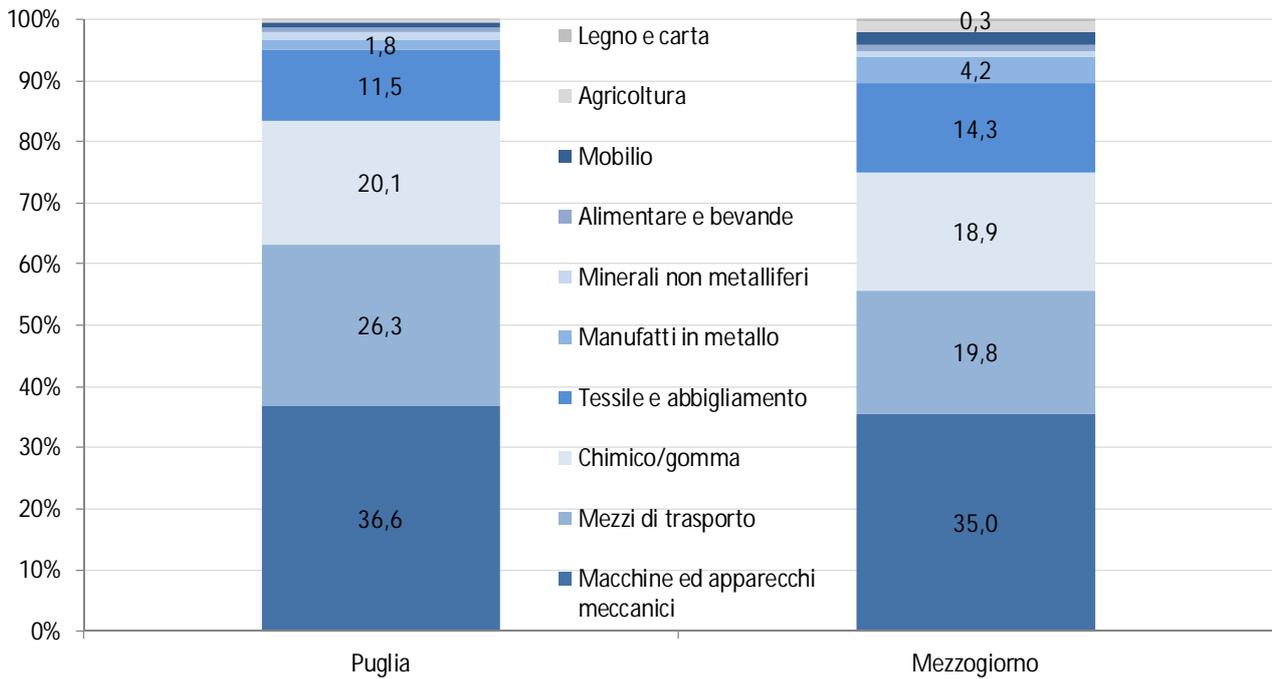


Grafico 54 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Interscambio della Puglia nei principali settori produttivi (trasporto aereo ; mln di €)

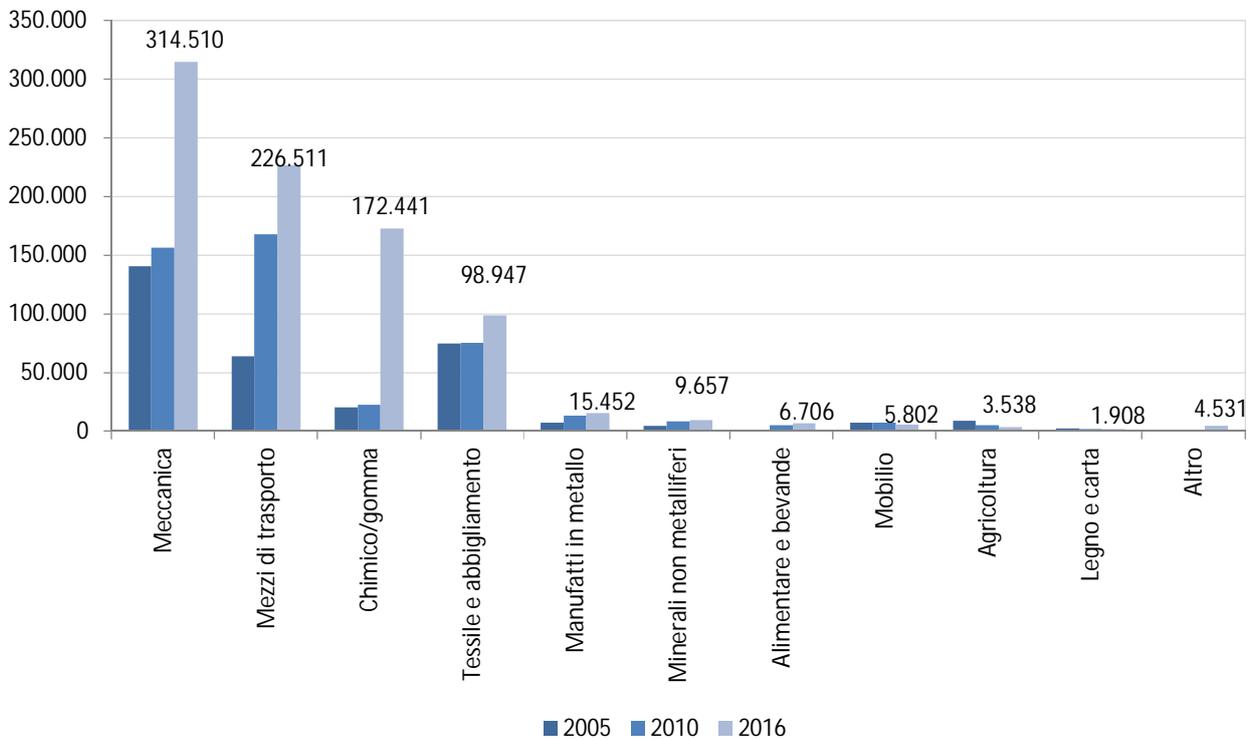


Grafico 55 - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Interscambio della Puglia nei primi 9 mesi del 2017 (trasporto aereo)

Nei primi 9 mesi del 2017 l'interscambio della Puglia tramite trasporto aereo ha registrato un andamento positivo. In totale è stata scambiata merce per 672 milioni di euro, con un incremento del 4,7% rispetto allo stesso periodo del 2016. In calo l'import (-6,2%); in crescita l'export (+12,6%). La bilancia commerciale è in attivo. Se da un lato si è ridotto l'interscambio con il Nord America (-13,7%), dall'altro, sono cresciuti gli scambi con l'Asia orientale (+11%) e l'UE-28 (+34,7%).

Interscambio della Puglia con l'estero (trasporto aereo): Import, export e bilancia commerciale

	2017 (primi 9 mesi; mln €)	Var. % su primi 9 mesi del 2016
Import	253,4	-6,2
Export	418,4	12,6
Interscambio commerciale	671,8	4,7
Bilancia commerciale	164,9	n.s.

Tab I - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

Interscambio della Puglia con l'estero (trasporto aereo): principali aree geografiche

	Import (mln €)	Export (mln €)	Interscambio (mln €)	Var. % su primi 9 mesi del 2016
Nord America	129,9	67,6	197,5	-13,7
Asia orientale	46,0	150,1	196,1	11,0
UE-28	53,0	68,0	121,0	34,7
Centro-Sud America	3,8	83,8	87,6	24,2
Medio Oriente	1,4	25,1	26,5	6,7
Asia centrale	9,9	10,2	20,1	-14,1
Europa non Ue	4,3	6,0	10,4	-29,9
Oceania-altro	2,9	4,5	7,3	130,0
Altri paesi africani	2,2	2,5	4,7	2,5
Nord-Africa	0,1	0,6	0,7	-86,7

Tab II - Fonte: elaborazione SRM su dati Istat

5. Stime al 2017 e previsioni al 2020 degli scambi commerciali

5.1 Italia: stime al 2017 e previsioni al 2020 degli scambi commerciali

In base alle stime fatte sui primi tre trimestri dell'anno, nel 2017 l'interscambio commerciale dell'Italia con l'estero ha sfiorato gli 840 miliardi di euro (+7,2% sul 2016); le importazioni hanno quasi raggiunto i 400 miliardi (+8,8%) e le esportazioni superato i 440 miliardi (+5,7%).

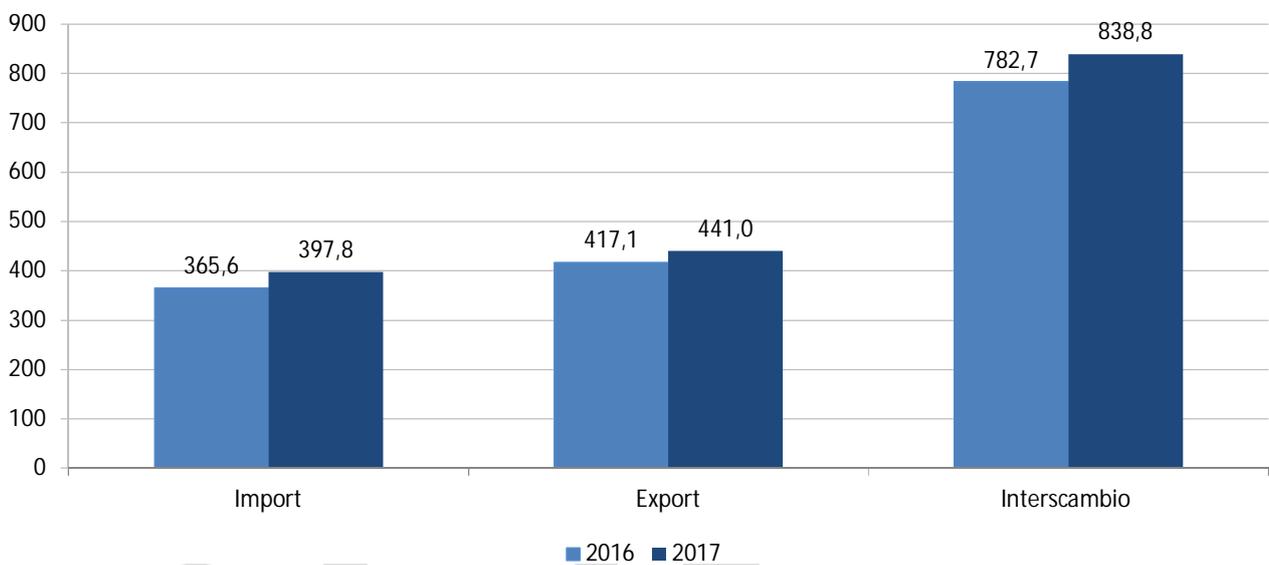
Nel 2017 sono aumentati maggiormente gli scambi con la Cina (+11,2%), ma la Germania resta il partner commerciale più importante per l'Italia (con 120 miliardi, +6,4% sul 2016). Per quanto riguarda i singoli settori, nel 2017 il Made in Italy è rimasto il settore manifatturiero più importante in termini di esportazioni con 116 miliardi (+3,8% sul 2016), seguito da Meccanica (92 miliardi; +2,7%) e Mezzi di trasporto (50 miliardi; +5,7%).

Scendendo nel dettaglio delle singole modalità di trasporto, in base alle nostre stime l'interscambio via mare nel 2017 ha sfiorato i 239 miliardi (+11,5% sul 2016). Il trasporto su strada rimane la principale modalità di interscambio con 308 miliardi di euro, +6,6% sul 2016.

Stando alle nostre proiezioni basate sui trend più recenti e l'andamento economico generale, entro il 2020 l'interscambio dell'Italia crescerà ulteriormente fino a portarsi dagli attuali 840 miliardi di euro a oltre 870 miliardi (464 miliardi di export e 407 di import). Continuerà il trend positivo soprattutto per quanto riguarda gli scambi con la Cina e con la Germania. L'interscambio marittimo si porterà dai 239 miliardi del 2017 a 245 miliardi nel 2020; quello su strada dagli attuali 308 a 339 miliardi.

Interscambio dell'Italia con l'estero: stime al 2017 e previsioni al 2020

a) Stime al 2017 (mln di €)



b) Stime al 2017 e previsioni al 2020 (mld di €)

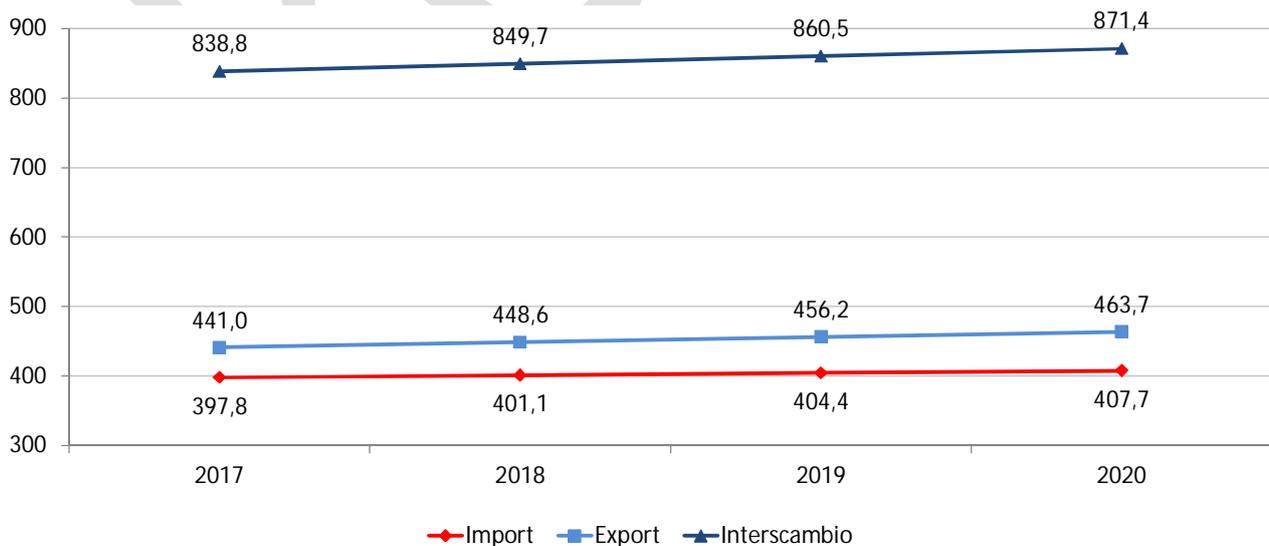
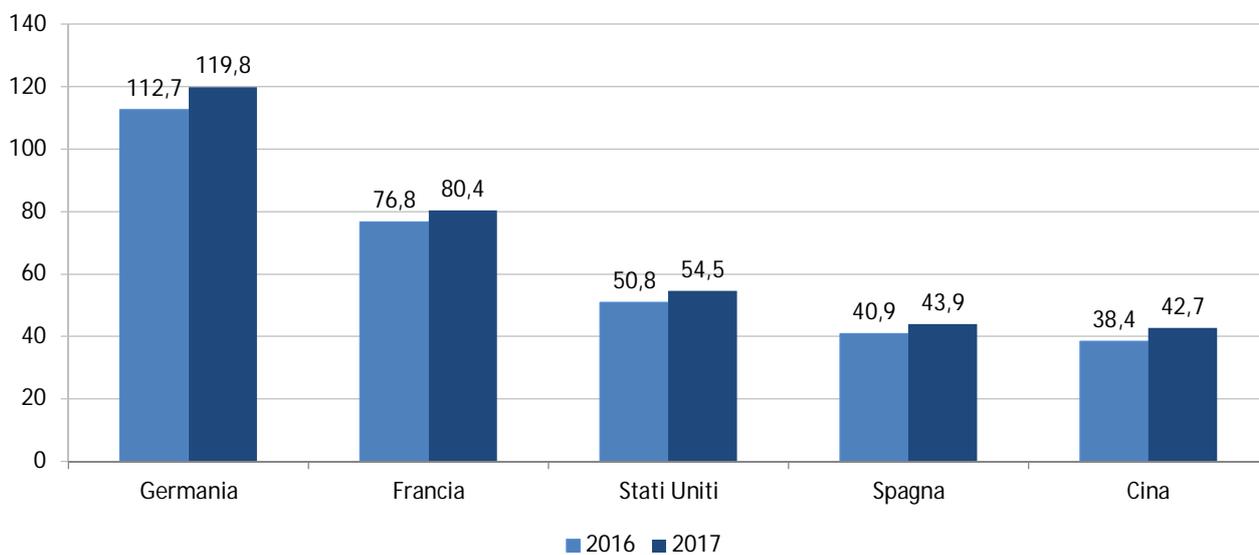


Grafico 56 - Fonte: stime e previsioni SRM su dati Istat

Interscambio dell'Italia con i principali partner commerciali : stime al 2017 e previsioni al 2020

a) Stime al 2017 (mld di €)



b) Stime al 2017 e previsioni al 2020 (mld di €)

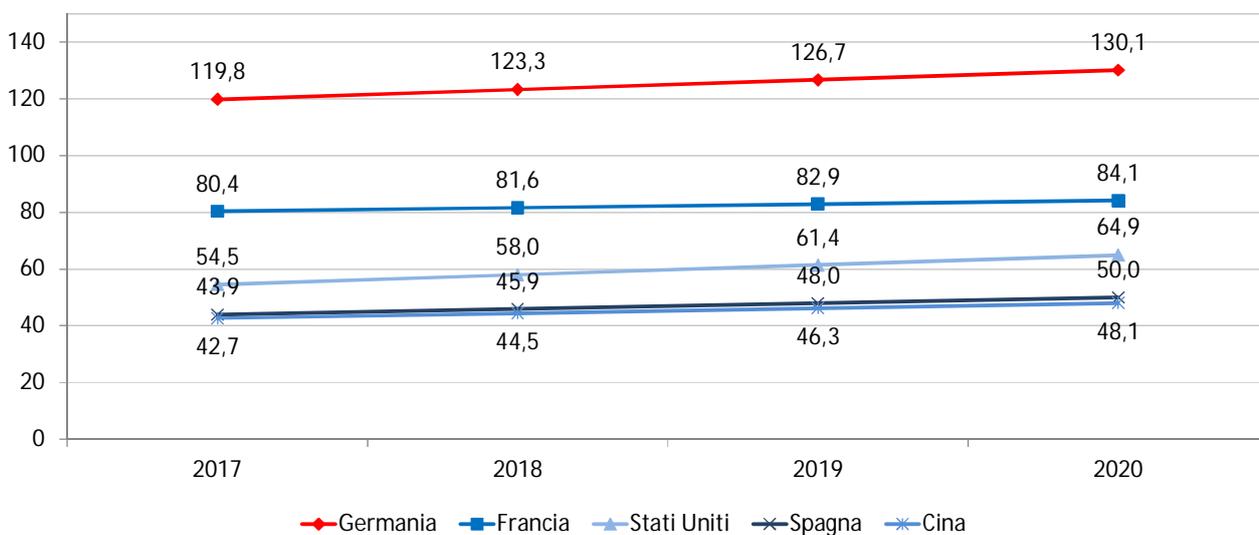
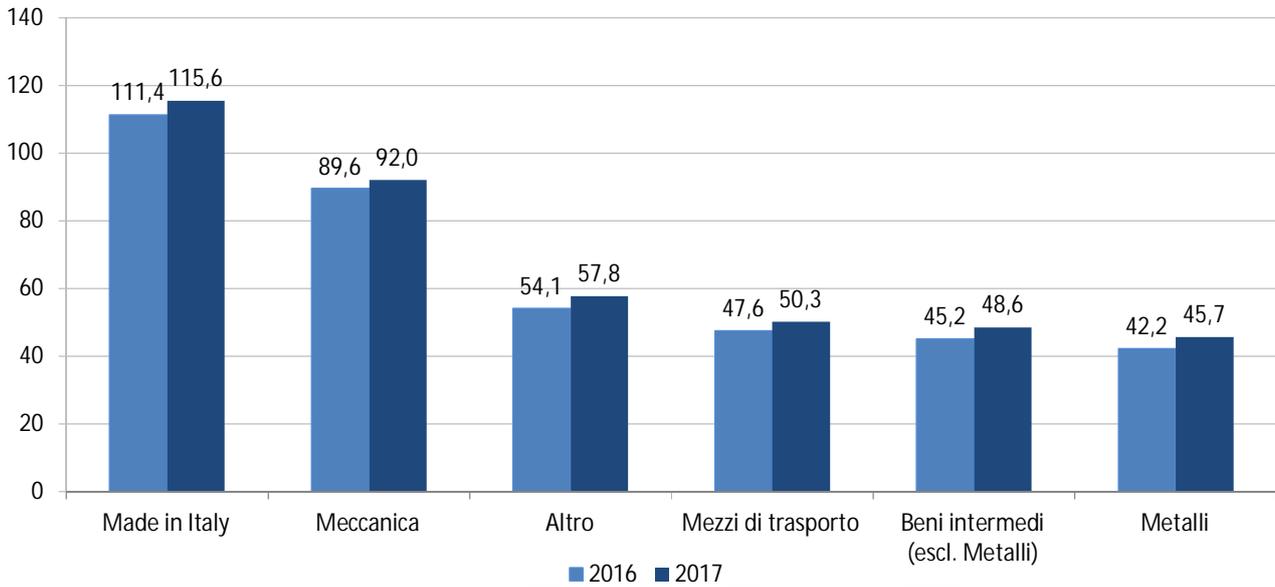


Grafico 57 - Fonte: stime e previsioni SRM su dati Istat

Export dell'Italia (principali settori) : stime al 2017 e previsioni al 2020

a) Stime al 2017 (mld di €)



b) Stime al 2017 e previsioni al 2020 (mld di €)

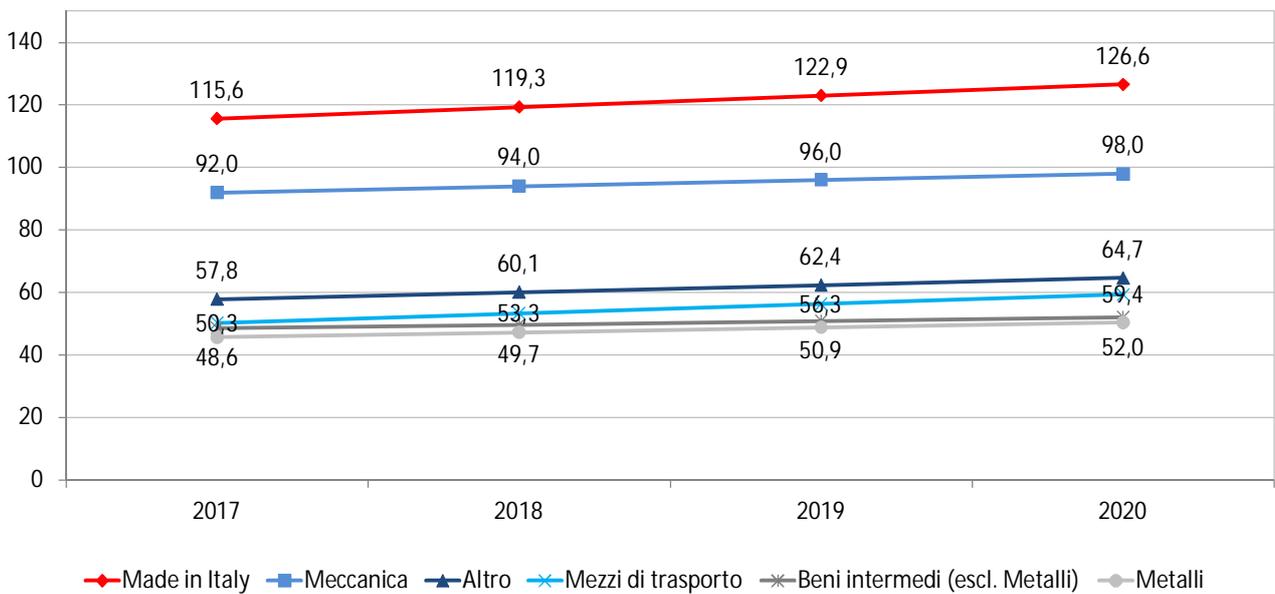
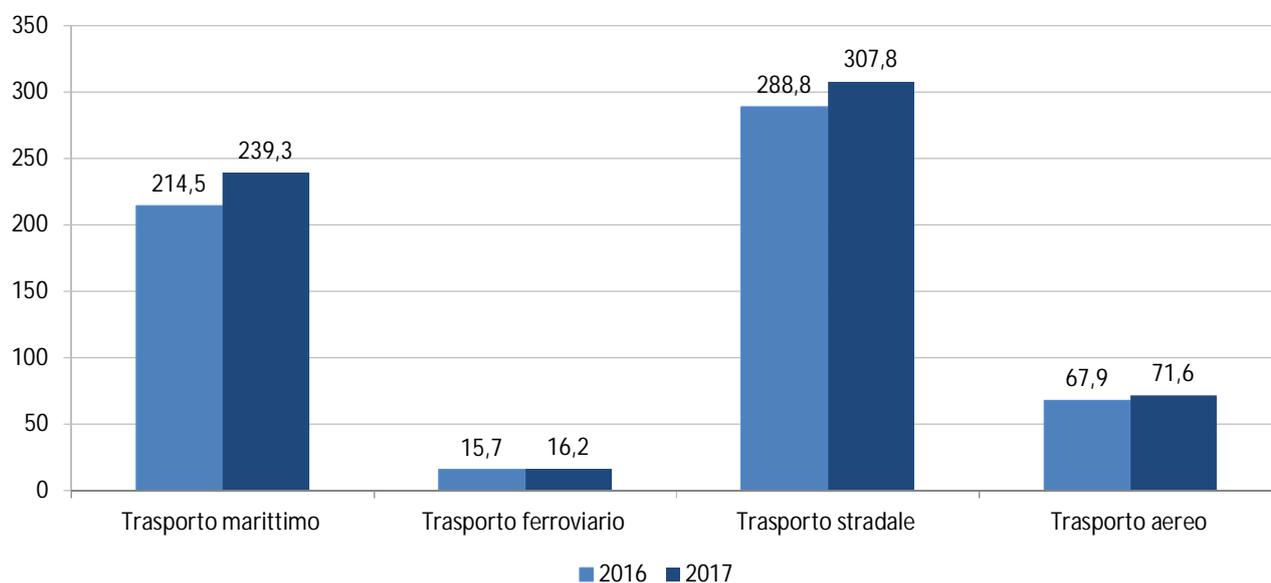


Grafico 58 - Fonte: stime e previsioni SRM su dati Istat

Interscambio dell'Italia con l'estero (per modalità di trasporto): stime al 2017 e previsioni al 2020

a) Stime al 2017 (mld di €)



b) Stime al 2017 e previsioni al 2020 (mld di €)

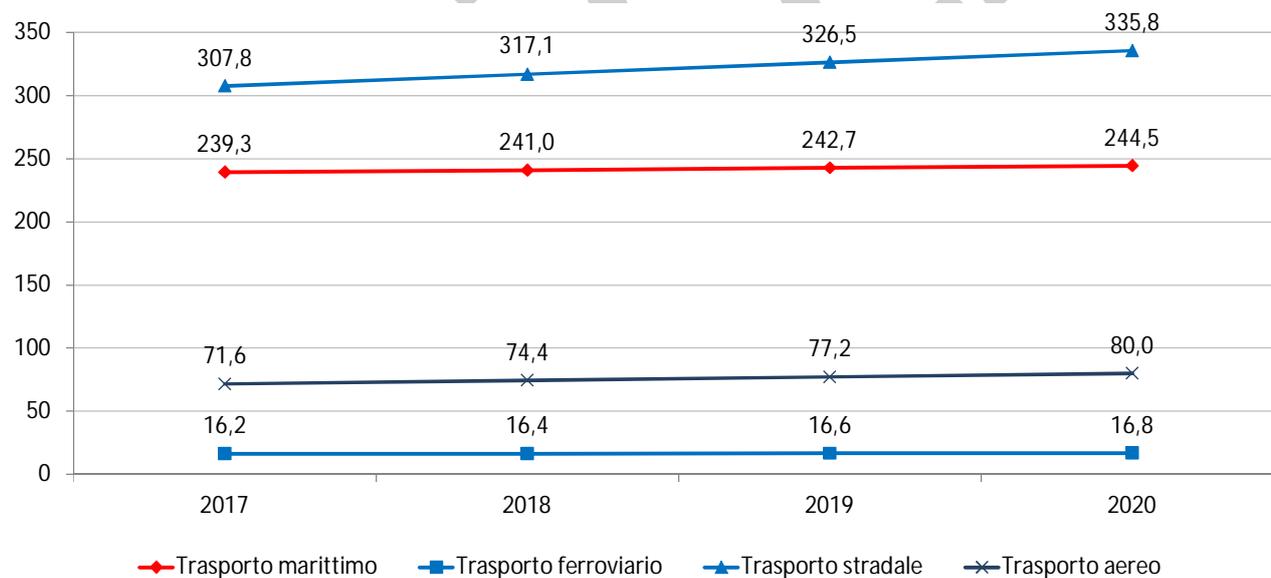


Grafico 59 - Fonte: stime e previsioni SRM su dati Istat

5.2 Puglia: stime al 2017 e previsioni al 2020 degli scambi commerciali

In base alle stime fatte sui primi tre trimestri dell'anno, nel 2017 l'interscambio commerciale della Puglia con l'estero ha sfiorato i 17 miliardi di euro (+5,7% sul 2016); le importazioni hanno quasi raggiunto i 9 miliardi (+8,2%) e le esportazioni superato gli 8 miliardi (+3,1%).

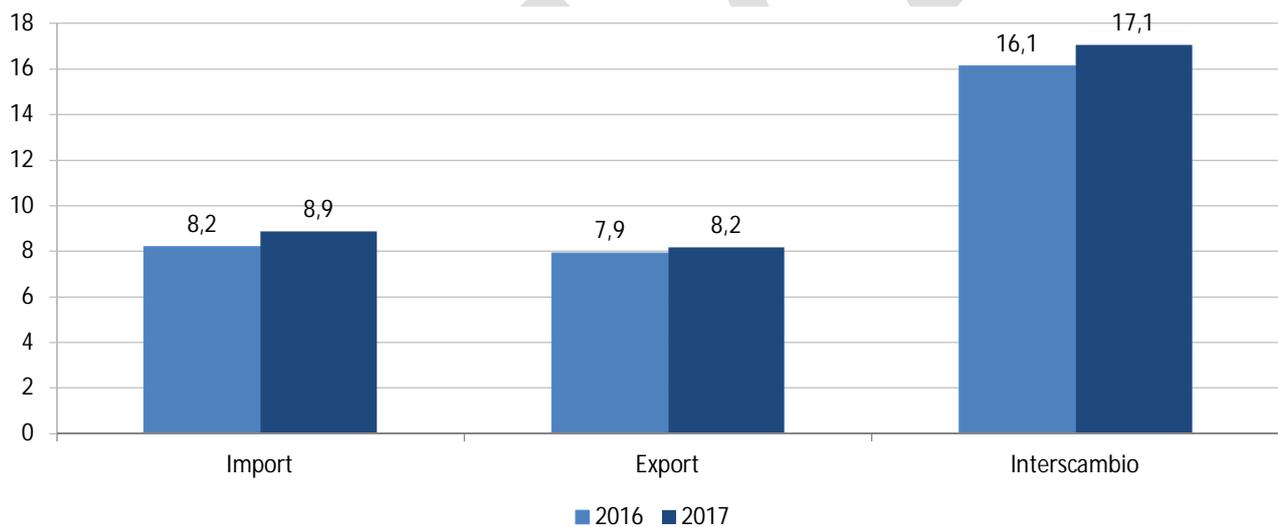
Nel 2017 sono aumentati maggiormente gli scambi con la Svizzera (2,1 miliardi l'interscambio; +20,8%), con gli Stati Uniti (1,5 miliardi; +18,5%) e con la Cina (753 milioni; +17,8%). Per quanto riguarda i singoli settori, nel 2017 il Made in Italy è rimasto il settore manifatturiero più importante in termini di esportazioni, anche se con valore stabile rispetto al 2016 (2 miliardi; +0,5%); il settore dei Mezzi di trasporto resta altresì un comparto importante per l'export pugliese (1,4 miliardi; +1,3%); con 955 miliardi di euro (+11,3%) la Meccanica si conferma il terzo comparto manifatturiero per le esportazioni della Puglia.

Scendendo nel dettaglio delle singole modalità di trasporto, in base alle nostre stime, l'interscambio via mare nel 2017 ha superato i 7 miliardi (+6,7% sul 2016), quello su strada è stato pari a circa 6,3 miliardi di euro (+8,6%).

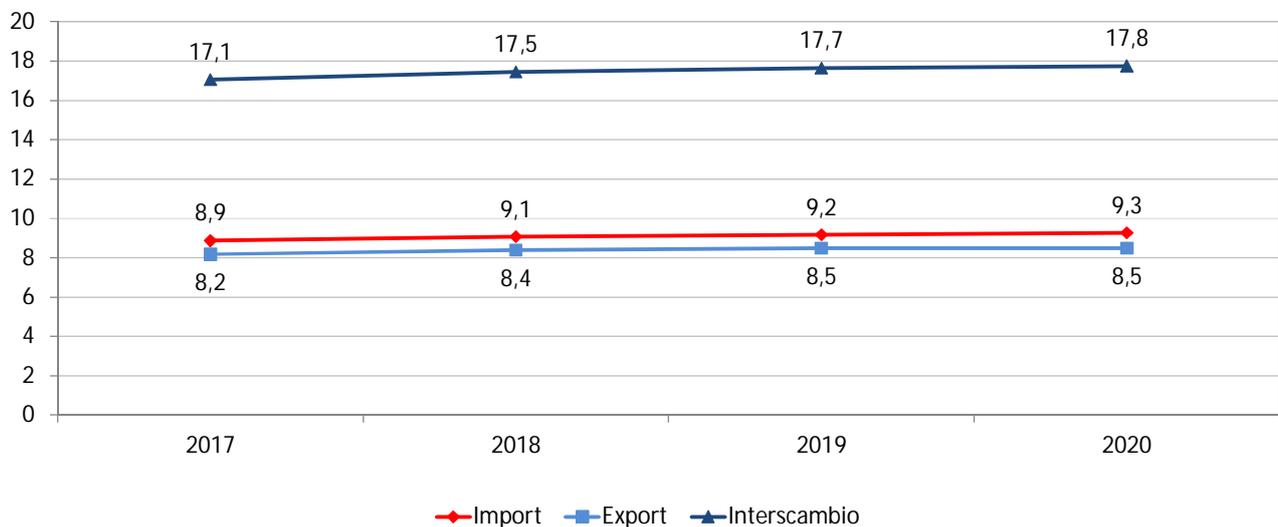
Stando alle nostre proiezioni, basate sui trend più recenti e l'andamento economico generale della Regione e del Paese, entro il 2020 l'interscambio della Puglia crescerà ulteriormente fino a portarsi dagli attuali 17,1 miliardi di euro a 17,8 miliardi (8,5 miliardi di export e 9,3 di import). Continuerà il trend positivo soprattutto per quanto riguarda gli scambi con la Svizzera e con la Germania. L'interscambio marittimo si porterà dai 7,1 miliardi del 2017 ai 7,6 miliardi nel 2020; quello su strada dagli attuali 6,3 a 6,6 miliardi.

Interscambio della Puglia con l'estero: stime al 2017 e previsioni al 2020

a) Stime al 2017 (mld di €)

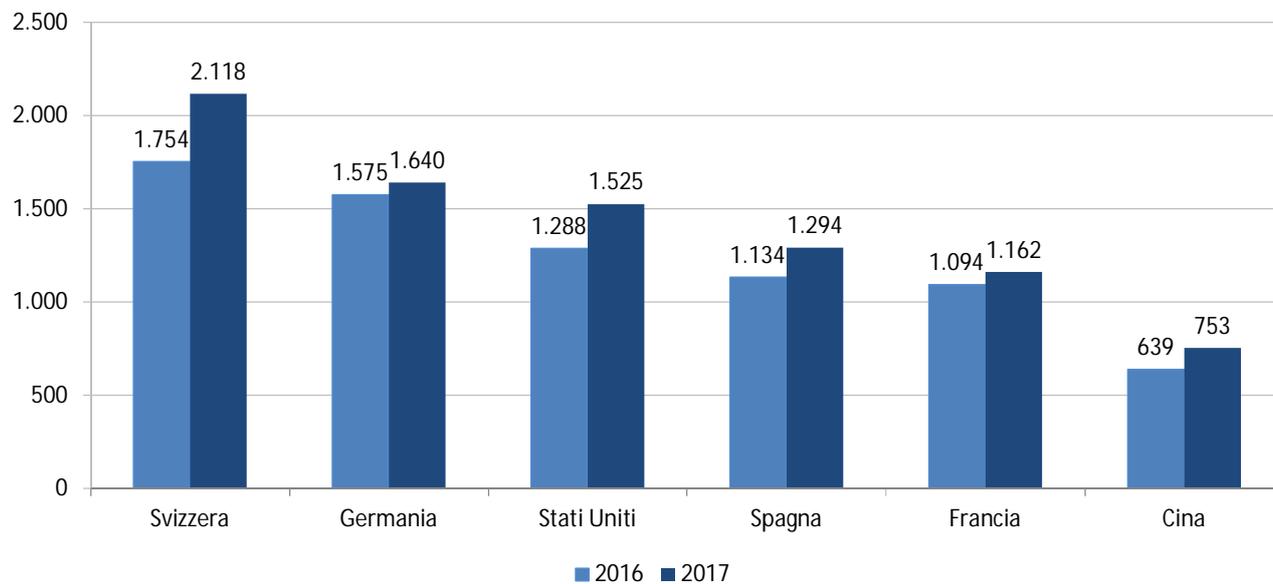


b) Stime al 2017 e previsioni al 2020 (mld di €)



Graf 60 - Fonte: stime e previsioni SRM su dati Istat
Interscambio della Puglia con i principali partner commerciali: stime al 2017 e previsioni al 2020

a) Stime al 2017 (mln di €)



b) Stime al 2017 e previsioni al 2020 (mln di €)

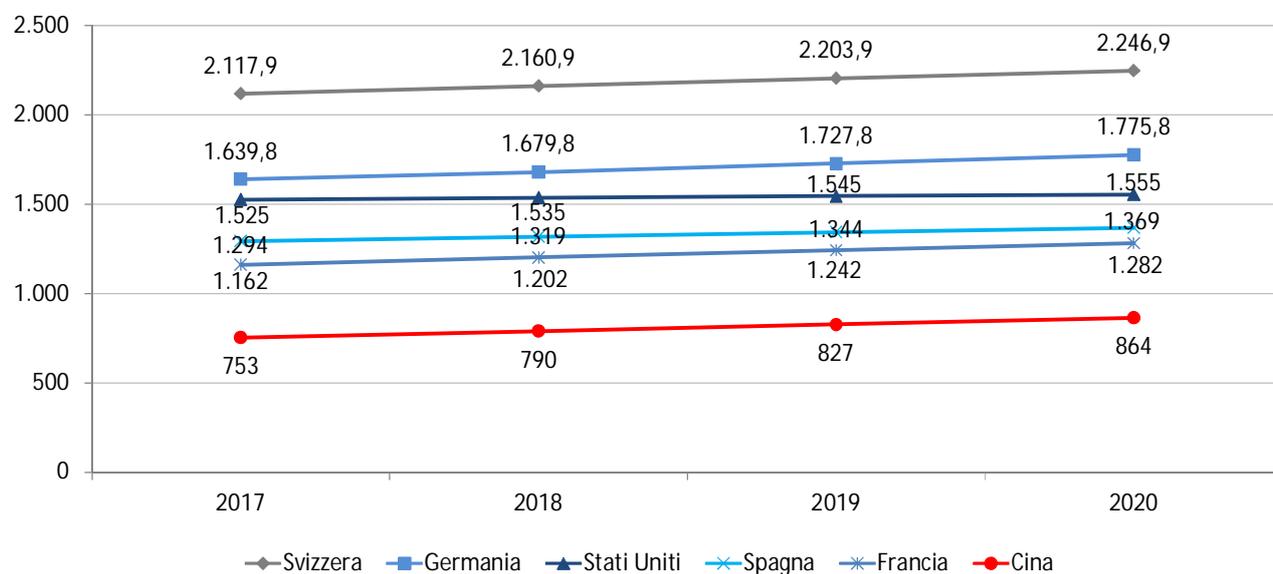
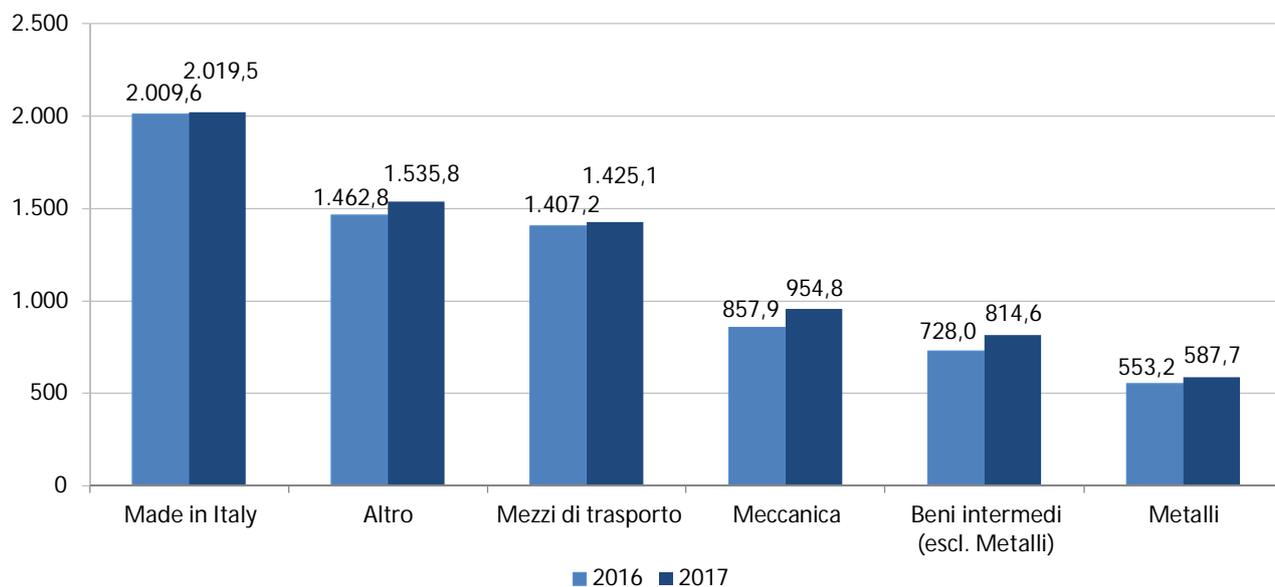


Grafico 61 - Fonte: stime e previsioni SRM su dati Istat

Export della Puglia (principali settori): stime al 2017 e previsioni al 2020

a) Stime al 2017 (mln di €)



b) Stime al 2017 e previsioni al 2020 (mln di €)

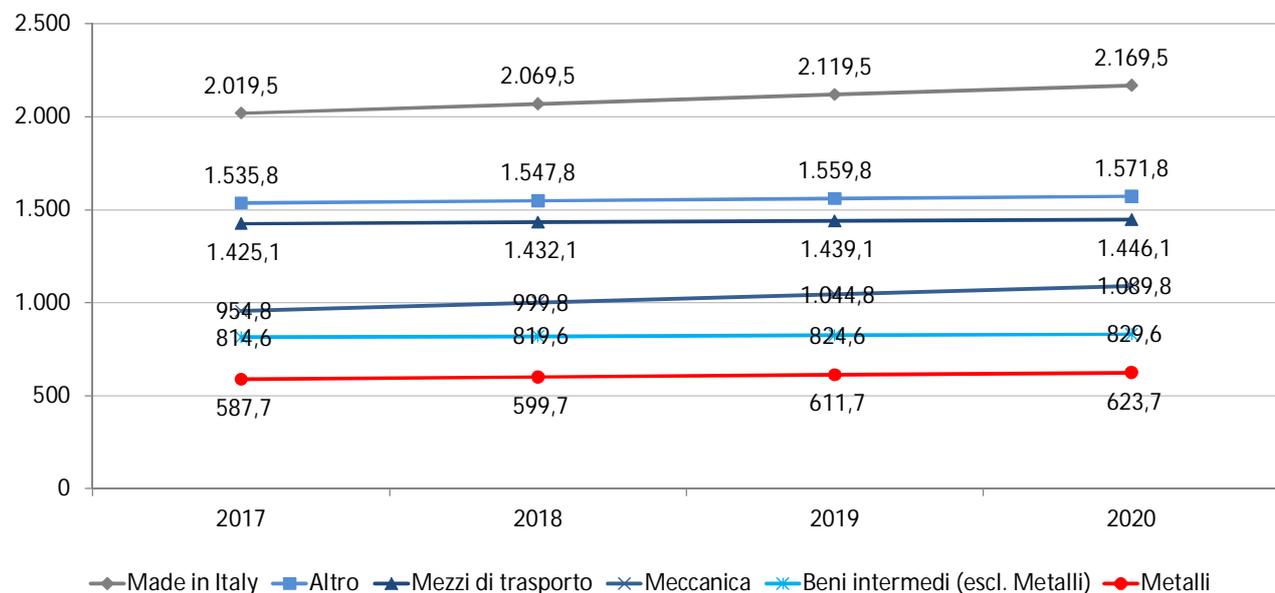
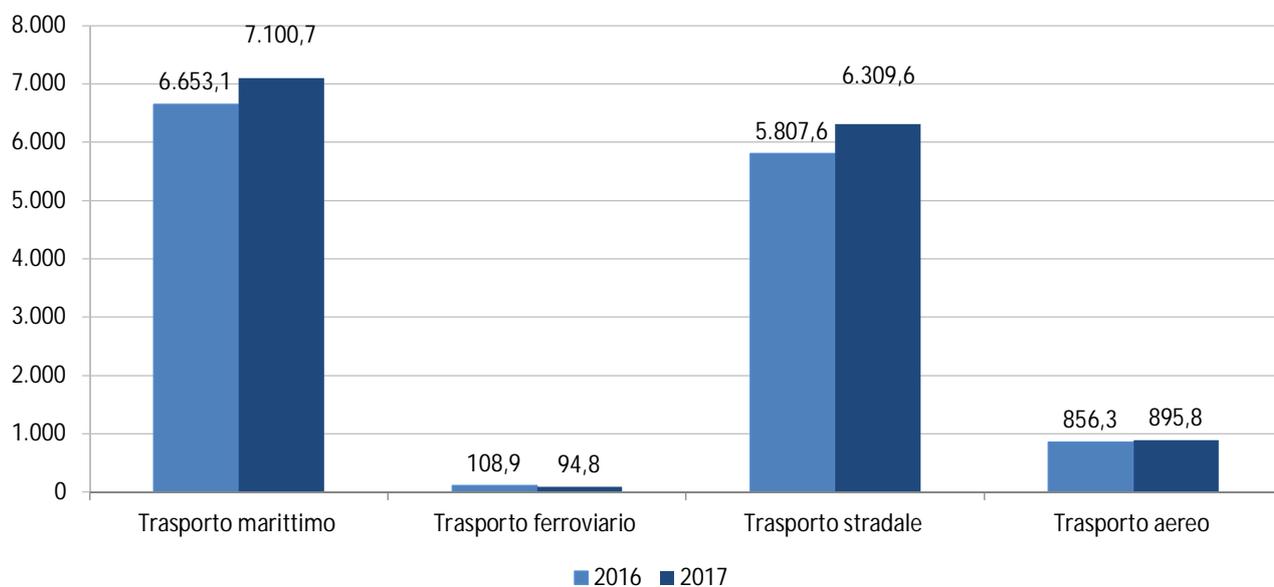


Grafico 62 - Fonte: stime e previsioni SRM su dati Istat

Interscambio della Puglia con l'estero per modalità di trasporto: stime al 2017 e previsioni al 2020

a) Stime al 2017 (mln di €)



b) Stime al 2017 e previsioni al 2020 (mln di €)

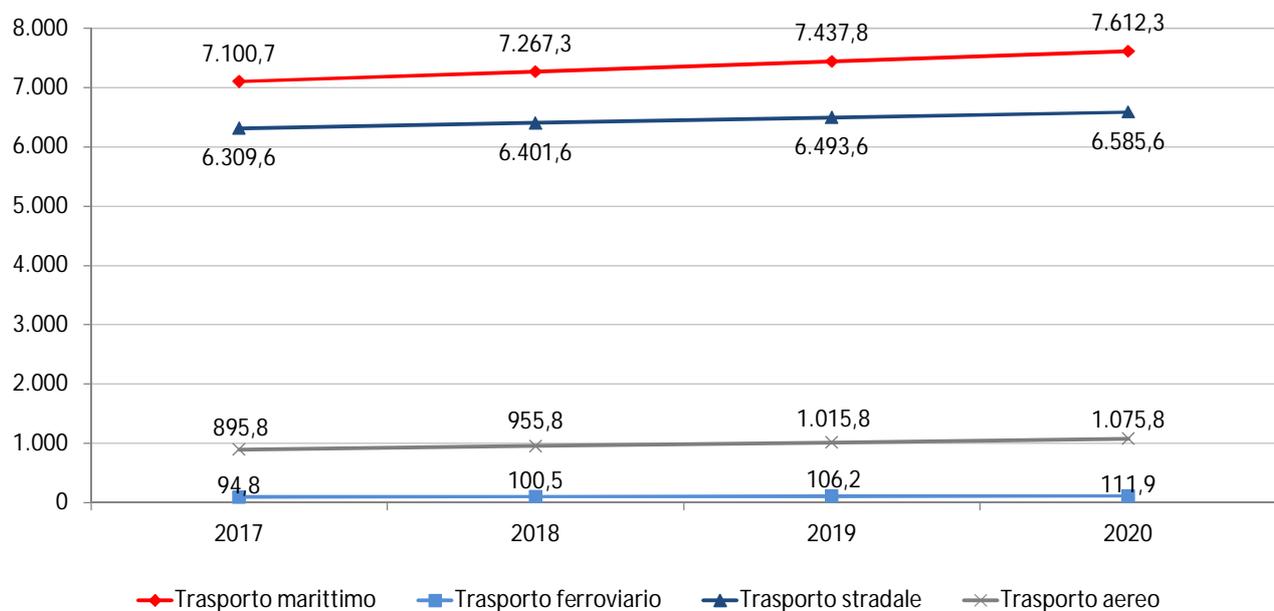


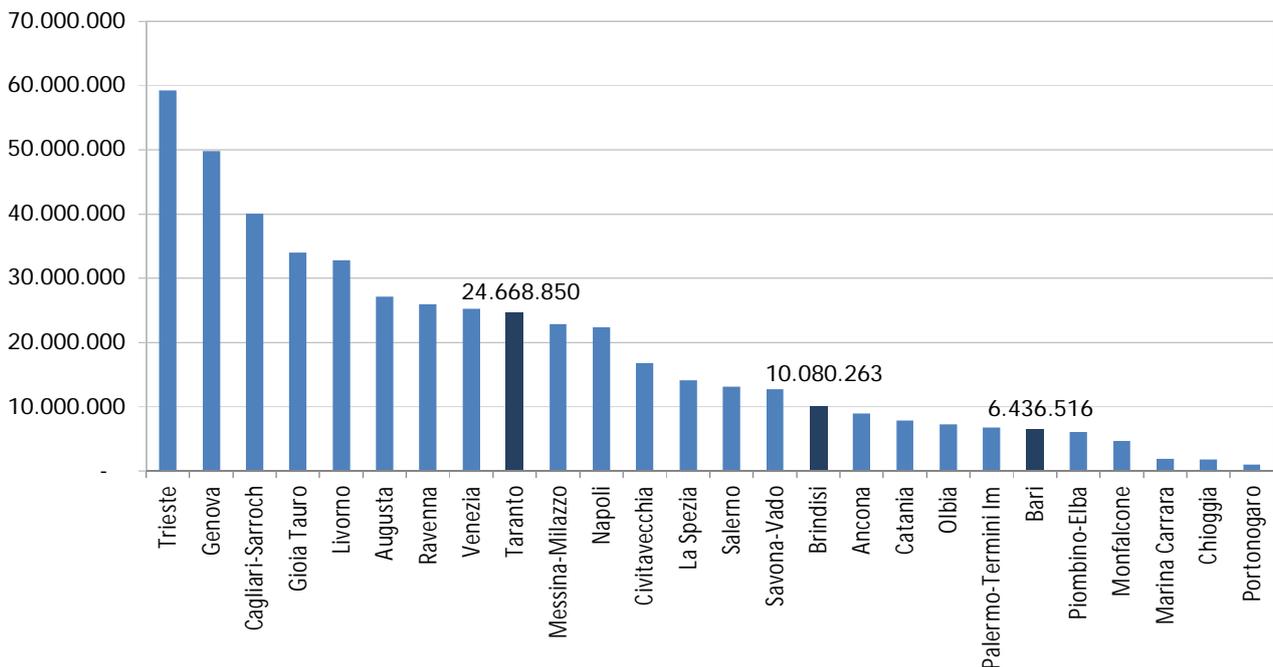
Grafico 63 - Fonte: stime e previsioni SRM su dati Istat

6. La movimentazione merci nei porti e nelle altre infrastrutture pugliesi (treni e strada)

6.1 La movimentazione merci nei porti pugliesi

Nel 2016 i porti pugliesi hanno movimentato merce per un quantitativo pari a circa 41 milioni di tonnellate (8,5% dell'intero sistema portuale italiano) ed hanno gestito container per circa 74mila TEU (0,7% del sistema portuale italiano). Dei tre porti pugliesi, Taranto ha movimentato 25 milioni di tonnellate di merce e 375 TEU, Brindisi 10 milioni di tonnellate e circa 1.900 TEU, Bari, infine, 6,5 milioni di tonnellate e 71.600 TEU. Rispetto al 2012 la merce movimentata nel porto di Bari è aumentata del 14,3% (da 5,6 a 6,4 milioni di tonnellate), nel porto di Brindisi il quantitativo di merce movimentato è rimasto stabile a 10,1 milioni; a Taranto, si è passati da 34,9 a 24,7 milioni di tonnellate (-29,4%). Per quanto riguarda la movimentazione della merce attraverso container, mentre si è avuto un aumento (se pur non significativo) dei TEU gestiti nel porto di Bari (da 29.400 a 71.600) e in quello di Brindisi (da 94 a 1.875), un deciso calo è stato registrato nel porto di Taranto (da circa 263mila nel 2012 a 375 TEU nel 2016).

Totale merce movimentata* nei porti italiani (2016; tonnellate)



* Include: Rinfuse liquide, Rinfuse solide, Container, Ro-Ro e altra merce.

Grafico 64 - Fonte: elaborazione SRM su dati autorità portuali

Nei porti della Puglia si osserva una specializzazione nelle Rinfuse solide (che rappresentano il 38,7% delle tonnellate movimentate nel porto di Bari, il 40,8% in quello di Brindisi e il 55,7% in quello di Taranto, contro il 14,5% registrato per l'Italia). Più bassa è l'incidenza dei Container (11,6% per Bari, 5,3% per Brindisi e 0,1% per

Taranto, contro il 23,7% per l'Italia). Alto il contributo del Ro-Ro nel porto di Bari (43,4%) e in quello di Brindisi (27%) (da confrontare con il 19,4% dell'Italia).

Nel porto di Bari, negli ultimi 4 anni (periodo 2012-2016) si è assistito ad un aumento delle Rinfuse solide (passate da circa 2 a 2,5 milioni di tonnellate) e della merce containerizzata (da 237mila a 745mila tonnellate); in lieve calo il Ro-Ro (da 2,9 a 2,8 milioni di tonnellate), anche se in ripresa sul 2015 (2,4 milioni di tonnellate). Piuttosto stabili le Rinfuse liquide.

Nel porto di Brindisi, si è avuto un forte calo delle Rinfuse solide (da 6,5 nel 2012 a 4,1 milioni di tonnellate nel 2016), un lieve aumento della merce containerizzata (da 0 a 535mila tonnellate) e un aumento più consistente del Ro-Ro (da quasi 1 a 2,7 milioni di tonnellate). Stabili le Rinfuse liquide anche per il porto di Brindisi (2,6 milioni di tonnellate).

Nel porto di Taranto ci è stata altresì una flessione delle Rinfuse solide (da 20,5 nel 2012 a 13,7 milioni di tonnellate nel 2016); la merce containerizzata si è azzerata e il Ro-Ro è assente. Stabili a 5,5 milioni di tonnellate le Rinfuse liquide.

Totale merce movimentata attraverso container nei porti italiani (2016; TEU)

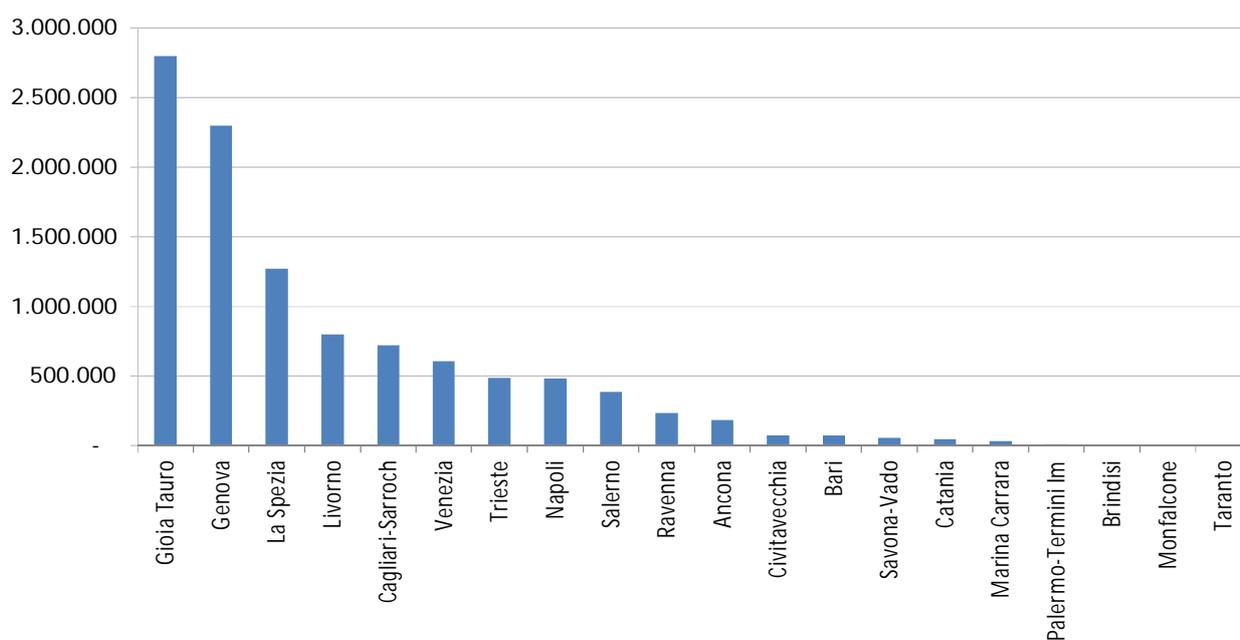


Grafico 65 - Fonte: elaborazione SRM su dati autorità portuali

Totale merce movimentata nei porti italiani (2016; tonnellate e TEU)

	Totale		TEU	
	Tonnellate	%	TEU	%
Ancona	8.940.503	1,8	185.846	1,8
Augusta	27.128.097	5,6	-	0,0
Bari*	6.436.516	1,3	71.593	0,7
Brindisi	10.080.263	2,1	1.857	0,0
Cagliari-Sarroch	40.020.252	8,3	723.037	6,8
Catania	7.883.657	1,6	49.198	0,5
Chioggia	1.764.077	0,4	-	0,0
Civitavecchia**	16.807.008	3,5	74.208	0,7
Genova	49.829.585	10,3	2.297.917	21,7
Gioia Tauro	34.000.000	7,0	2.797.070	26,5
La Spezia	14.186.943	2,9	1.272.425	12,0
Livorno	32.815.851	6,8	800.475	7,6
Marina Carrara	1.888.900	0,4	32.780	0,3
Messina-Milazzo	22.816.131	4,7	-	0,0
Monfalcone	4.635.875	1,0	980	0,0
Napoli	22.396.568	4,6	483.481	4,6
Olbia***	7.320.683	1,5	0	0,0
Palermo-Termini Im	6.725.833	1,4	12.160	0,1
Piombino-Elba	6.081.064	1,3	-	0,0
Portonogaro	1.000.000	0,2		0,0
Ravenna	25.962.764	5,4	234.511	2,2
Salerno	13.148.603	2,7	388.572	3,7
Savona-Vado	12.744.214	2,6	54.594	0,5
Taranto	24.668.850	5,1	375	0,0
Trieste	59.237.193	12,2	486.499	4,6
Venezia	25.243.818	5,2	605.875	5,7
Totale	483.763.248	100,0	10.573.453	100,0
Sistema Puglia	41.185.629	8,5	73.825	0,7

* Bari+Barletta+Monopoli

** Civitavecchia-Fiumicino-Gaeta

*** Olbia-G.Aranci-Porto Torres

Tabella 12 - Fonte: elaborazione SRM su dati autorità portuali

Totale merce movimentata nei porti italiani (2012-2016; mln di tonnellate)

	2012	2013	2014	2015	2016	Var % su 2012	Var % su 2015
Ancona	8,0	7,0	8,6	8,6	8,9	12,4	4,0
Augusta	29,9	26,9	25,2	26,3	27,1	-9,4	3,0
Bari*	5,6	5,6	6,0	6,4	6,4	14,3	1,0
Brindisi	10,1	10,4	10,9	11,8	10,1	-0,3	-14,4
Cagliari-Sarroch	35,4	34,8	33,4	41,1	40,0	13,1	-2,6
Catania	4,8	5,8	6,8	7,6	7,9	62,9	4,3
Chioggia	1,9	1,6	1,5	1,6	1,8	-8,5	10,9
Civitavecchia**	18,3	15,8	15,6	16,6	16,8	-8,0	1,4
Genova	50,2	48,5	51,0	50,2	49,8	-0,8	-0,8
Gioia Tauro	28,2	33,8	32,3	34,8	34,0	20,5	-2,2
La Spezia	15,4	15,5	15,7	15,1	14,2	-8,1	-6,0
Livorno	27,4	28,0	28,3	32,7	32,8	19,7	0,3
Marina Carrara	3,3	1,8	1,7	1,4	1,9	-42,3	34,9
Messina-Milazzo	22,4	23,2	22,1	23,2	22,8	1,9	-1,7
Monfalcone	3,7	4,0	4,3	4,5	4,6	24,7	4,1
Napoli	20,0	19,5	20,1	21,0	22,4	11,8	6,7
Olbia***	8,7	7,5	8,1	7,3	7,3	-15,9	-0,3
Palermo-Termini Im	7,7	6,5	6,5	7,2	6,7	-12,5	-6,0
Piombino	6,0	5,8	6,2	6,5	6,1	1,2	-6,3
Portonogaro	1,5	0,9	1,0	1,0	1,0	-35,3	-2,7
Ravenna	21,5	22,5	24,5	24,7	26,0	21,0	4,9
Salerno	10,2	11,0	12,2	12,9	13,1	29,2	1,6
Savona-Vado	13,3	13,4	12,1	13,4	12,7	-4,3	-4,8
Taranto	34,9	28,5	27,9	22,7	24,7	-29,4	8,6
Trieste	49,2	56,6	57,2	57,2	59,2	20,4	3,6
Venezia	25,4	24,4	21,8	25,1	25,2	-0,5	0,6
Totale	463,2	459,4	460,9	480,8	483,8	4,4	0,6

* Bari+Barletta+Monopoli

** Civitavecchia-Fiumicino-Gaeta

*** Olbia-G.Aranci-Porto Torres

Tabella 13 - Fonte: elaborazione SRM su dati autorità portuali

Totale merce movimentata attraverso container nei porti italiani (2012-2016; TEU)							
	2012	2013	2014	2015	2016	Var % su 2012	Var % su 2015
Ancona	142.213	152.394	164.882	178.476	185.846	30,7	4,1
Augusta	0	203	0	0	0	ns	ns
Bari*	29.398	31.436	35.932	60.009	71.593	143,5	19,3
Brindisi	94	566	407	329	1.857	1875,5	464,4
Cagliari-Sarroch	627.609	702.143	717.016	747.693	723.037	15,2	-3,3
Catania	22.087	30.255	33.162	49.595	49.198	122,7	-0,8
Chioggia	0	0	0	0	0	ns	ns
Civitavecchia**	50.965	54.019	64.387	66.731	74.208	45,6	11,2
Genova	2.064.806	1.988.013	2.172.944	2.242.902	2.297.917	11,3	2,5
Gioia Tauro	2.721.104	3.094.254	2.969.802	2.546.805	2.797.070	2,8	9,8
La Spezia	1.247.218	1.300.432	1.303.017	1.300.442	1.272.425	2,0	-2,2
Livorno	549.047	559.180	577.471	780.874	800.475	45,8	2,5
Marina Carrara	99	356	384	68	32.780	ns	ns
Messina-Milazzo	0	0	0	0	0	ns	ns
Monfalcone	812	814	753	714	980	20,7	37,3
Napoli	546.818	477.020	431.682	438.280	483.481	-11,6	10,3
Olbia***	0	0	0	0	0	ns	ns
Palermo-Termini Im	22.784	20.647	14.344	12.896	12.160	-46,6	-5,7
Piombino	0	0	0	0	0	ns	ns
Portonogaro	40	0	0	0	0	ns	ns
Ravenna	208.152	226.692	222.548	244.813	234.511	12,7	-4,2
Salerno	208.591	263.405	320.044	359.328	388.572	86,3	8,1
Savona-Vado	75.282	77.859	81.755	90.443	54.594	-27,5	-39,6
Taranto	263.461	197.317	148.519	0	375	-99,9	ns
Trieste	408.023	458.597	506.011	501.268	486.499	19,2	-2,9
Venezia	429.893	446.428	456.068	560.301	605.875	40,9	8,1
Totale	9.618.496	10.082.030	10.221.128	10.181.967	10.573.453	9,9	3,8

* Bari+Barletta+Monopoli

** Civitavecchia-Fiumicino-Gaeta

*** Olbia-G.Aranci-Porto Torres

Tabella 14 - Fonte: elaborazione SRM su dati autorità portuali

Totale merce movimentata nei porti della Puglia per tipologia di merce

(2016; incidenza % su totale in tonnellate)

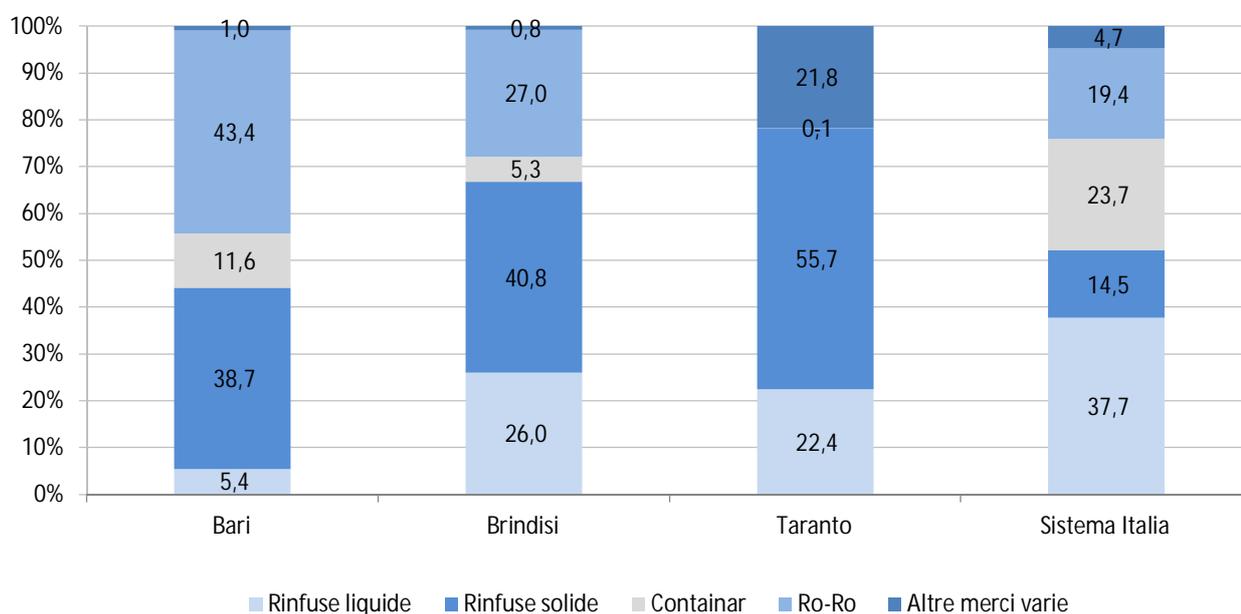
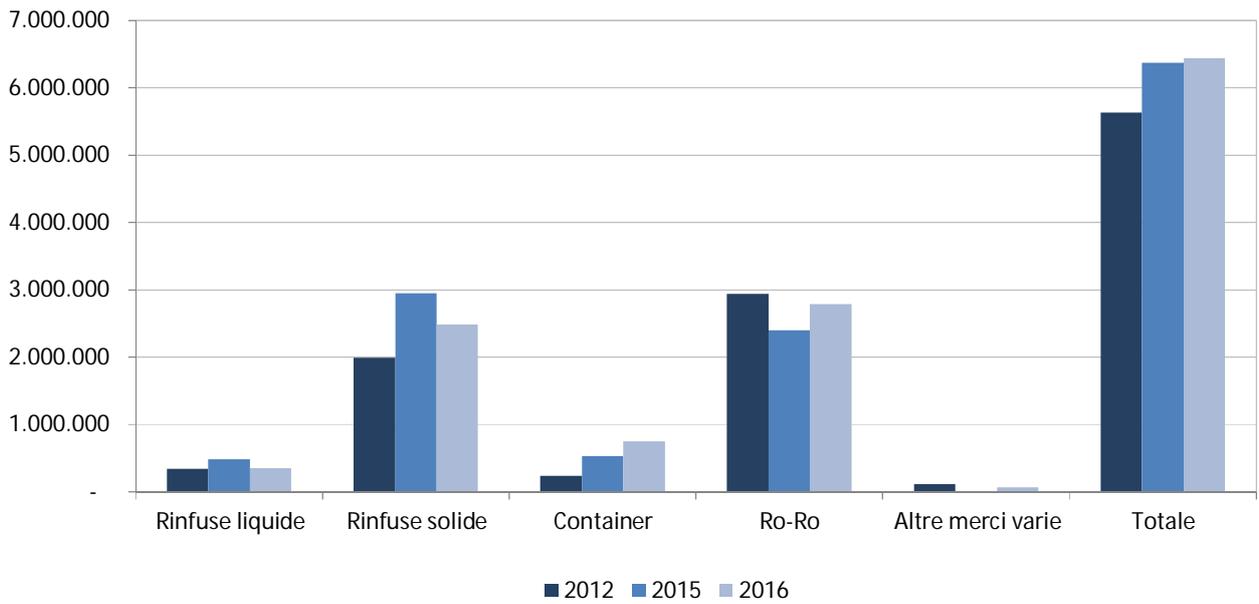


Grafico 66 - Fonte: elaborazione SRM su dati autorità portuali

Dinamica merce movimentata nel porto di Bari* per tipologia di merce (tonnellate)



* Bari + Barletta + Monopoli.

Grafico 67 - Fonte: elaborazione SRM su dati autorità portuali

Dinamica merce movimentata nel porto di Brindisi per tipologia di merce (tonnellate)

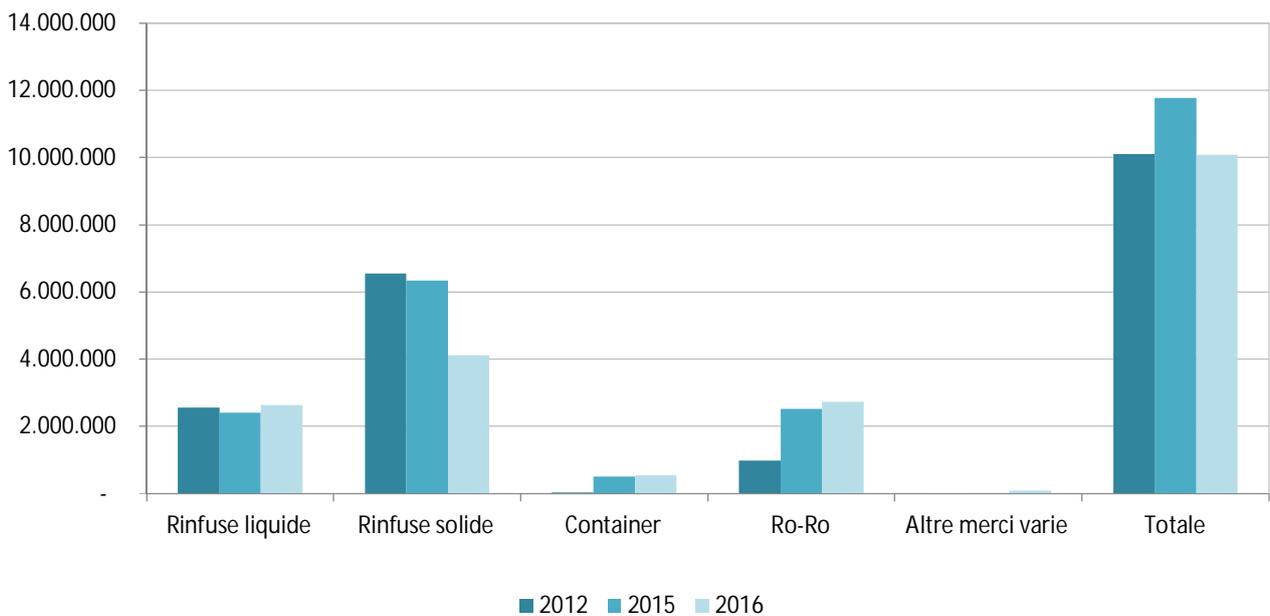


Grafico 68 - Fonte: elaborazione SRM su dati autorità portuali

Dinamica merce movimentata nel porto di Taranto per tipologia di merce (tonnellate)

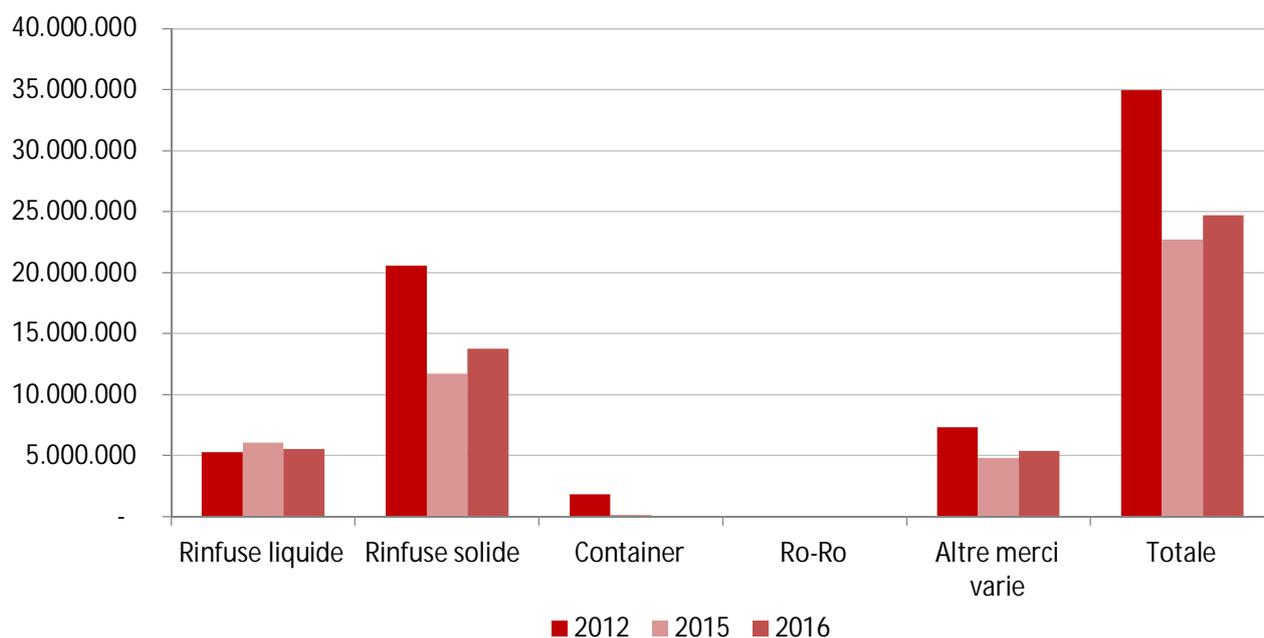


Grafico 69 - Fonte: elaborazione SRM su dati autorità portuali

6.2 La movimentazione merci nei trasporti su gomma

Dati AISCAT: numero veicoli pesanti e chilometri percorsi nella rete autostradale italiana e pugliese

In base ai dati dell'AISCAT (Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori) è possibile analizzare *il numero di veicoli* e la *quantità di chilometri* da essi percorsi su determinati tratti della rete autostradale italiana. Dalle statistiche trimestrali (3-4 trimestre 2016) emerge che in Italia nel 2016, circa 38.900 veicoli teorici hanno percorso in media ogni giorno l'intera tratta autostradale italiana (il numero è dato dal rapporto tra i chilometri percorsi in totale e la lunghezza dell'autostrada), di cui 8.800 sono classificabili come veicoli pesanti.

Nel 2016, in Italia i veicoli pesanti hanno percorso 18.540 milioni di chilometri (il 23% dei chilometri percorsi da tutti i veicoli transitati sulla rete autostradale) e tale valore è cresciuto del 3,7% rispetto al 2015. Si tenga conto che la quantità di chilometri percorsi dai veicoli pesanti è costantemente aumentata tra il 1970 e il 2016, passando da 2.753 milioni di km agli attuali 18.540 milioni.

Chilometri complessivamente percorsi dalle unità veicolari entrate in autostrada (Italia, 2016, milioni)

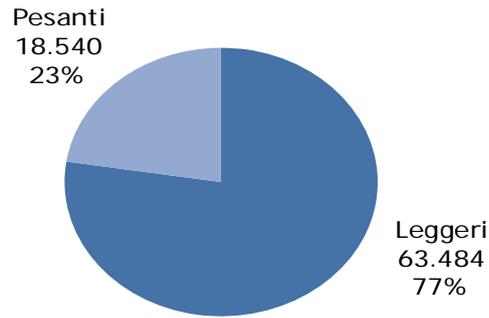


Grafico 70 - Fonte: elaborazione SRM su dati AISCAT

Chilometri complessivamente percorsi dalle unità veicolari entrate in autostrada (Italia, crescita % 2015-2016)

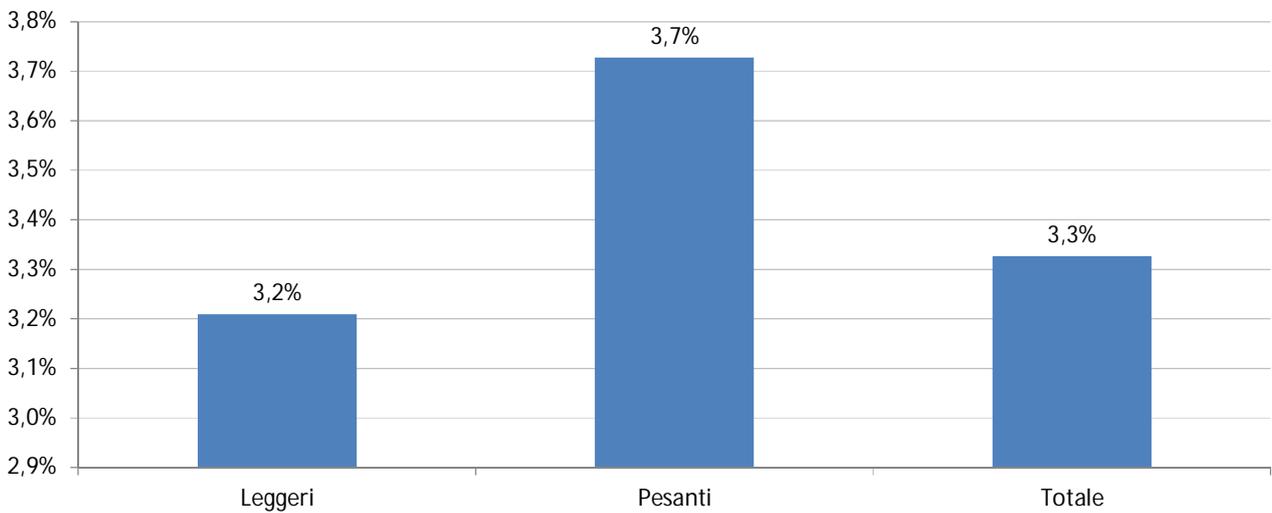


Grafico 71 - Fonte: elaborazione SRM su dati AISCAT

Chilometri complessivamente percorsi dalle unità veicolari entrate in autostrada (Italia, andamento 1970-2016, milioni)

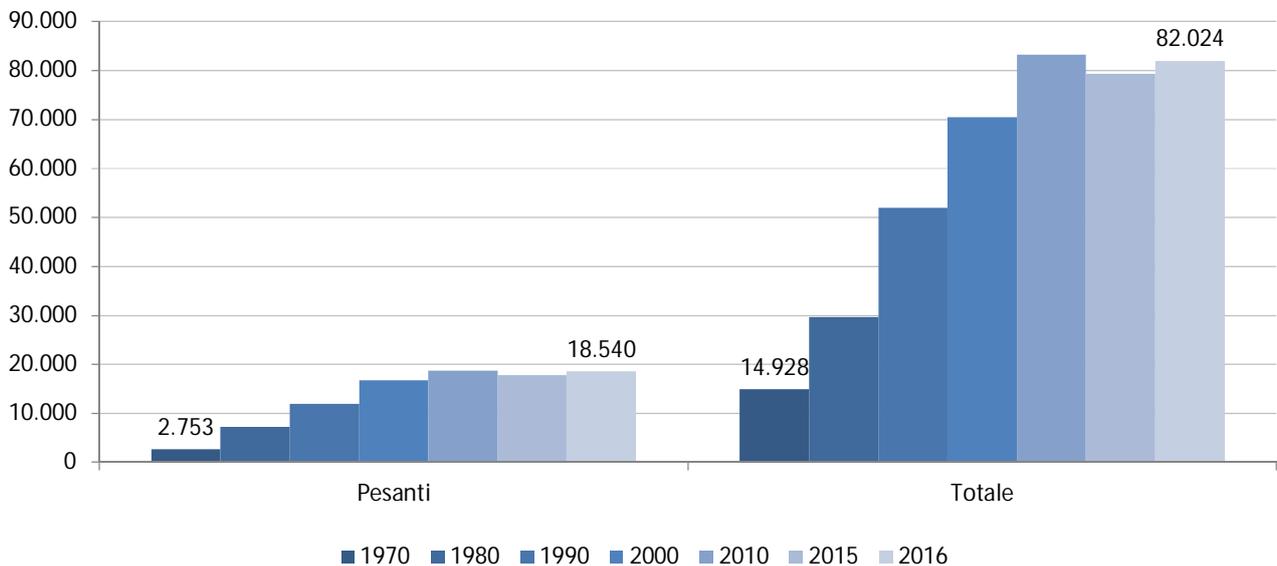


Grafico 72 - Fonte: elaborazione SRM su dati AISCAT

Per quanto riguarda specificamente il tratto Canosa-Bari-Taranto, nel 2016 sono transitati circa 5.740 veicoli pesanti effettivi (il 6,1% in più sul 2015) al giorno che hanno percorso in totale 141milioni di chilometri (il 19% dei chilometri percorsi da tutti i veicoli transitati sul tratto autostradale). In media ogni giorno sono transitati 2.690 veicoli teorici (5,5% in più rispetto al 2015).

Veicoli effettivi, teorici e km percorsi sull'autostrada Canosa-Bari-Taranto

	CANOSA-BARI-TARANTO						ITALIA	
	Veicoli effettivi (n° medio giornaliero)		Veicoli-km (milioni)		Veicoli teorici (n° medio giornaliero)		Veicoli teorici (n° medio giornaliero)	
	2016	Var % su 2015	2016	Var % su 2015	2016	Var % su 2015	2016	Var % su 2015
Leggeri	24.338	5,9	608	5,3	11.615	5,1	30.106	2,3
Pesanti	5.743	6,1	141	5,8	2.690	5,5	8.792	2,8
Totale	30.081	6,0	749	5,4	14.305	5,1	38.898	2,4

Veicoli effettivi: numero di tutte le unità veicolari - siano esse autovetture, autocarri, motrici, autotreni, autoarticolati o autosnodati - entrate in autostrada, a prescindere dai chilometri percorsi.

Veicoli teorici: unità veicolari che idealmente, percorrendo l'intera autostrada, danno luogo nel complesso a percorrenze pari a quelle ottenute realmente (veicoli chilometro di cui sopra): il numero di tali veicoli è definito dal rapporto tra i veicoli-chilometro e la lunghezza dell'autostrada.

Tabella 15 - Fonte: elaborazione SRM su dati AISCAT

Trasporto merci su strada

Al 31 dicembre 2014 l'estensione della rete stradale italiana primaria (esclusa quella comunale) era pari a km 182.400, circa 20.000 km in più sul 1990. Nel 2015, il numero di autocarri merci e speciali circolanti è stato pari a 4,6 milioni, numero raddoppiato rispetto al 1990. Tra il 1995 e il 2015 la quantità di tonnellate di merce trasportata su strada in Italia è leggermente diminuita da oltre 1,2 miliardi a quasi 1 miliardo.

Anche il prodotto delle tonnellate utili trasportate per i km percorsi è calato. Questi i primi 6 gruppi merceologici che prevalgono nel trasporto su strada: minerali metalliferi (18,4%), minerali non metalliferi (14,2%), alimentare (11,4%), rifiuti (7,1%), metalli e agricoltura (5,5%).

Autocarri circolanti (dati in migliaia)

Tipologia	1990	1995	2000	2005	2010	2013	2014	2015*
Autocarri Merci	2.140	2.430	2.971	3.638	3.984	3.938	3.931	3.944
Autocarri Speciali	209	279	407	542	657	681	686	695
Totale	2.349	2.709	3.378	4.180	4.640	4.619	4.617	4.639
% su veicoli circolanti	6,4%	6,7%	7,5%	8,4%	9,1%	9,0%	8,9%	8,9%

* Stima Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Tabella 16 - Fonte: CNIT (Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti) - elaborazione Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti su dati ACI, ANCMMA e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Trasporto complessivo di merci su strada (dati in milioni)

	1995	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015*
Tonnellate	1.246	1.205	1.509	1.528	1.340	1.121	1.024	963	962

Tonnellate-km **	174.431	185.101	211.799	175.776	142.885	124.015	127.240	117.813	115.195
------------------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------

* Stima Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

** Prodotto delle tonnellate utili trasportate per i km percorsi (t-km).

Tabella 17 - Fonte: CNIT (Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti) - elaborazione Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti su dati ISTAT

Trasporto merci in Italia interno e internazionale

(2014; contributo % in termini di tonnellate e alle tonnellate-km)

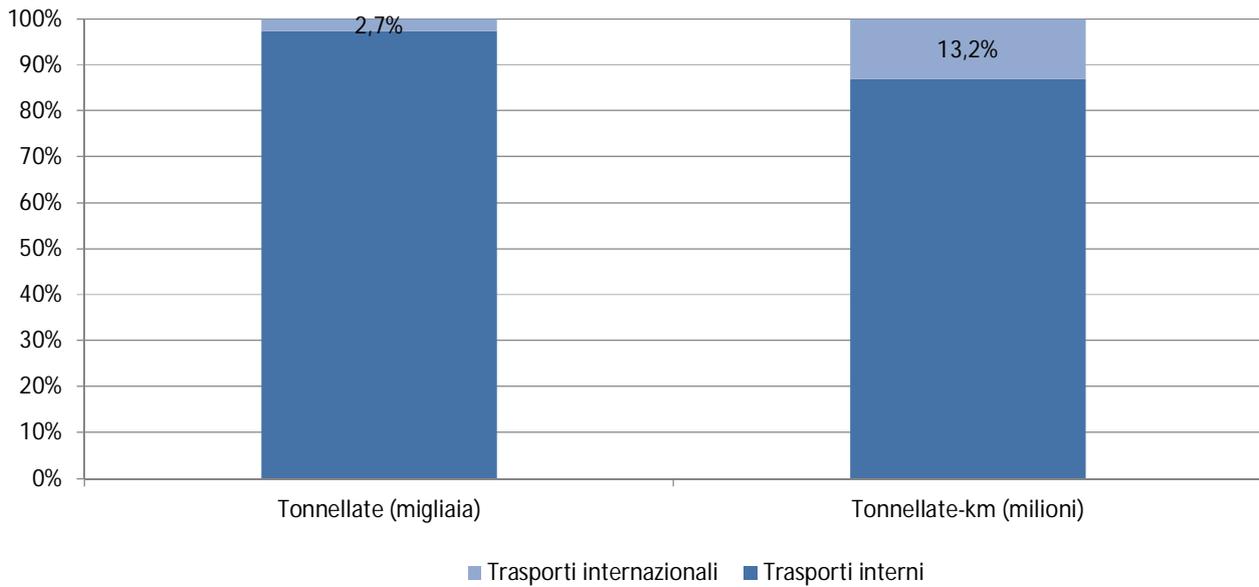


Grafico 73 - Fonte: elaborazione SRM su CNIT (Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti)

Trasporto merci in Italia: i primi 6 gruppi merceologici

(2014; quota % rispetto alle tonnellate e alle tonnellate-km)

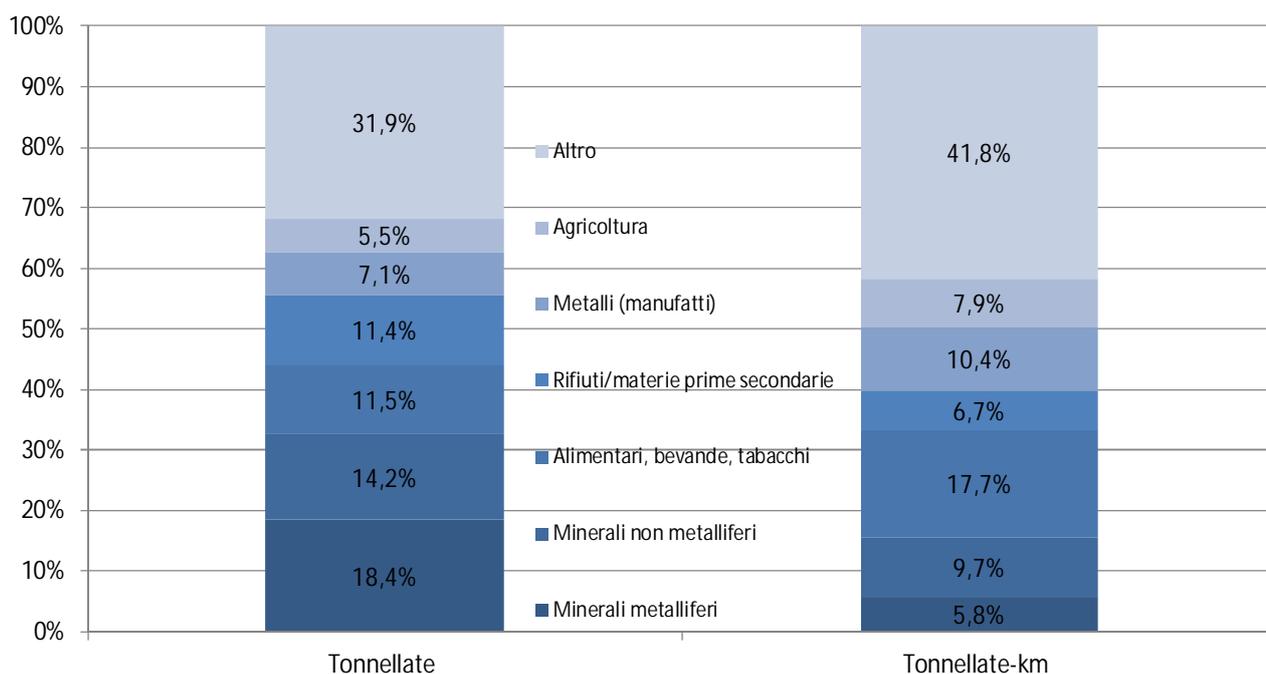


Grafico 74 - Fonte: elaborazione SRM su CNIT (Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti)

Trasporto merci in Italia per area di origine (contributo %; 2014)

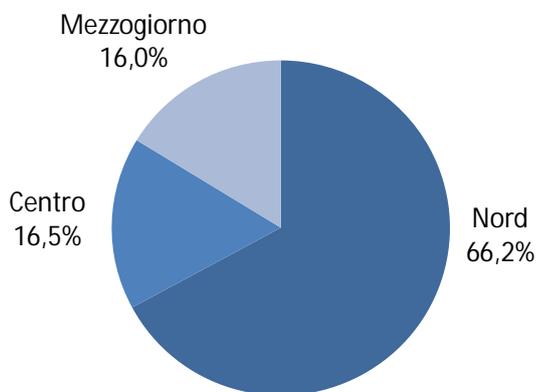


Grafico 75 - Fonte: elaborazione SRM su CNIT (Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti)

La Puglia, con un traffico di 35 milioni di tonnellate di merci è al 1° posto tra le regioni del Mezzogiorno e all'8° posto in Italia, dopo Lombardia, Emilia Romagna, Veneto, Piemonte, Toscana, Lazio e Trentino. Il 73,5% del traffico merci generato in Puglia è destinato al mercato interno. Tra le altre regioni a cui è destinato il traffico merci pugliese, quelle confinanti risultano essere le principali destinatarie: Campania (6,2%); Calabria (3,3%); Basilicata (3,3%); segue la Lombardia che esprime il 2,4%. Le regioni invece che contribuiscono maggiormente al traffico merce destinato in Puglia sono la Campania (6,9%), la Basilicata (4,9%) e la Lombardia (2,2%).

Trasporto merci in Italia per regione di origine (contributo %; 2014)

	Tonnellate	Contributo %
Lombardia	225.149.140	23,38
Emilia-Romagna	127.778.169	13,27
Veneto	122.071.605	12,68
Piemonte	72.900.366	7,57
Toscana	71.614.375	7,44
Lazio	51.094.398	5,31
Trentino-Alto Adige	37.431.655	3,89
Puglia	35.767.858	3,71
Sicilia	30.179.485	3,13
Liguria	29.536.005	3,07
Campania	29.337.097	3,05
Friuli-Venezia Giulia	22.132.642	2,3
Marche	19.305.179	2
Trento	18.792.462	1,95
Bolzano	18.639.193	1,94
Sardegna	18.109.162	1,88
Umbria	16.684.845	1,73
Abruzzo	15.125.054	1,57
Calabria	13.904.102	1,44
Basilicata	8.307.196	0,86
Molise	3.420.422	0,36
Valle d'Aosta/Vallée	901.311	0,09

Tabella 18 - Fonte: elaborazione SRM su CNIT (Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti)

Trasporto merci originati dalla Puglia per regione di destinazione (contributo %; 2014)

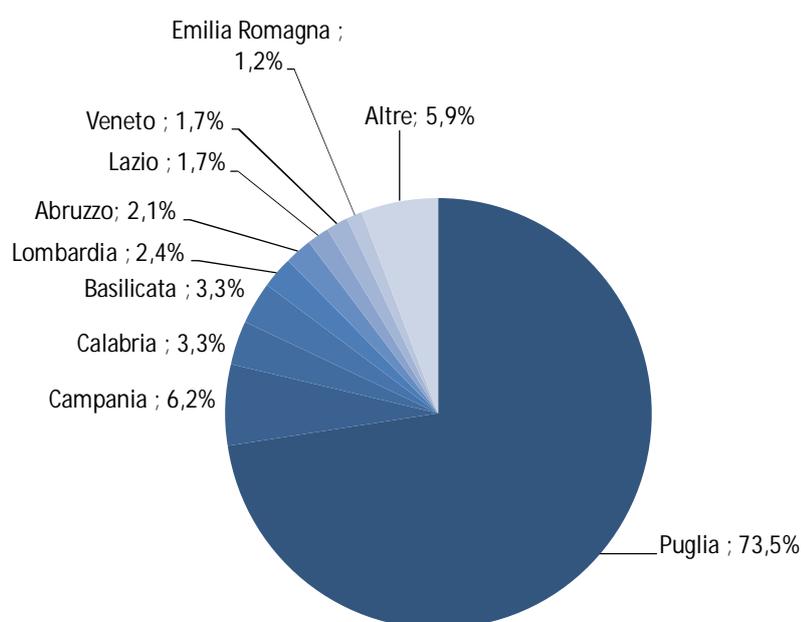


Grafico 76 - Fonte: elaborazione SRM su CNIT (Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti)

Trasporto merci destinati alla Puglia per regione di origine (contributo %; 2014)

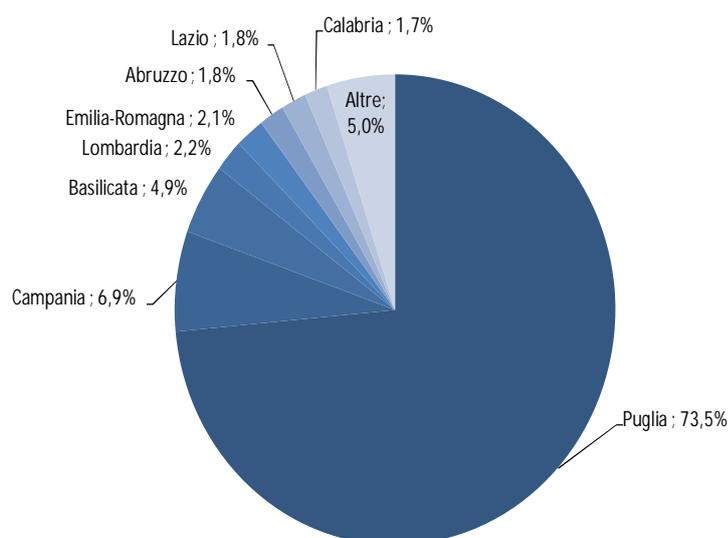


Grafico 77 - Fonte: elaborazione SRM su CNIT (Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti)

6.3 La movimentazione merci nei trasporti ferroviari

Rispetto a questa modalità è possibile fare uso soltanto di dati nazionali. In base ai dati del 2014 (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, *Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2014-2015*), la rete ferroviaria nazionale ha un'estensione di 16.723 km, dei quali 11.940 km elettrificati e 7.555 a doppio binario. Le tratte elettrificate sono distribuite in tutto il territorio nazionale ad eccezione della Sardegna, costituendo la maggior parte della lunghezza della rete e comprendendo tutte le linee fondamentali. Le tratte a doppio binario sono invece maggiormente concentrate lungo le direttrici principali longitudinali (dorsale, tirrenica, adriatica) e trasversali (Torino-Venezia, Genova-Milano), sulle linee di transito transfrontaliero ed intorno ai maggiori nodi.

Nello stesso anno il Gruppo FSI ha realizzato 22,3 miliardi di tonnellate-km, con una variazione positiva dell'1,5% sull'anno precedente. In Italia il traffico realizzato dalla Divisione Cargo di Trenitalia è risultato di circa 11,6 miliardi di tonnellate-km; in particolare il traffico convenzionale è risultato in ripresa, trainato dal settore automotive, mentre il combinato domestico ha risentito dei minori traffici da e verso i porti.

Nel 2014 la Divisione Cargo di Trenitalia ha trasportato poco più di 1 miliardo di tonnellate-km di merci pericolose, pari a circa il 10% del volume complessivo. Questo tipo di trasporto è disciplinato dal D.Lgs. n. 41/1999. La Tab. IV.1.7 riporta le quantità di merci pericolose trasportate classificate in base alle categorie Dangerous Goods by Rail (RID).

Traffico merci realizzato sul territorio nazionale - Anni 2001, 2005-2014

	2001	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Tonnellate-km nel complesso milioni	24.618	22.408	23.084	23.445	22.116	15.353	13.501	13.045	12.839	12.041	11.618
Tonnellate trasportate per treno tonnellate	394	384	383	408	423	425	439	451	447	430	420

Tabella 19 - Fonte: Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

Carri merci per Ripartizione Geografica – Piccole e medie imprese

	01/01/2013	31/12/2013	01/01/2014	31/12/2014
Italia Settentrionale	351	351	351	351
Italia Centrale	23	23	23	23
Italia Meridionale ed Insulare	166	134	144	144
Totale	540	508	518	518

Tabella 20 – Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Imprese Ferroviarie

Carri merci per Ripartizione Geografica – Grandi imprese

	01/01/2013	31/12/2013	01/01/2014	31/12/2014
Italia Settentrionale	690	690	692	690
Italia Centrale	25.665	20.214	20.214	19.619
Italia Meridionale ed Insulare	0	0	0	0
Totale	26.355	20.904	20.906	20.309

Tabella 21 – Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Imprese Ferroviarie

APPENDICE – I SETTORI DEL MANIFATTURIERO

“Made in Italy”	Intermediate Products (Excluded Metals)
Food & Beverage	Intermediate Chemicals
Fashion Industry	Others (wood, rubber, plastic)
Furniture and Electrical household appliances	Transport Equipment
Construction Material	Automotive
Jewellery and Precious Material	Railways, Aircrafts and Ships
Mechanical	Other
Precision Mechanical	Electronics
Electromedical Equipment	Chemicals for consumption
Mechanical (Mix)	Pharmaceutical Industry
Metals	Other Consumer Products
Metals	Print
Metal Products	

7. Il settore del Cargo aereo in Puglia e in Italia: i numeri, le criticità, le possibili linee di intervento

1. Introduzione

Il trasporto merci per via aerea costituisce una quota minoritaria del totale del movimento merci; per quanto riguarda l'Italia, esso rappresenta meno dell'1% del totale delle merci movimentate espresse in peso ma costituisce circa il 26% del totale in riferimento al valore¹.

Si stima² che, a livello mondiale, il settore del cargo aereo possa crescere mediamente del 4,2% all'anno nel periodo 2015-2035, un ritmo più che doppio rispetto a quanto registrato nel periodo 2005-2015 (+2,0% medio annuo).

Il maggior costo del trasporto via aereo rispetto ad altre modalità fa sì che – per essere economicamente sostenibile – venga utilizzato per tipologie di merci dall'elevato valore unitario oltre che per prodotti deperibili, per i quali raggiungere in tempi rapidi i mercati di destinazione finale costituisce un fattore imprescindibile; tra i principali prodotti per i quali si preferisce la modalità di trasporto per via aerea troviamo i prodotti della filiera del farmaceutico, l'elettronica di consumo, la moda, la filiera dei prodotti floreali ed altri prodotti deperibili o dall'elevato valore aggiunto.

L'Italia si posiziona appena al 6° posto a livello europeo per volumi di merci trasportate per via aerea, intercettando una quota compresa tra il 5 e il 6% del totale movimentato in Europa; si tratta di una quota bassa se confrontata con l'incidenza del nostro Paese in termini di popolazione (oltre il 12%), e di Prodotto Interno Lordo (quasi l'11%).

Sebbene negli ultimi anni la crescita del settore sia stata maggiore in Italia che in Europa (+3,5% nel 2015 e +5,9% nel 2016 contro, rispettivamente, +1,6% e +4,6%), permangono debolezze strutturali che impediscono il decollo definitivo del cargo aereo nel nostro Paese.

Le principali criticità riguardano: i) la mancanza di collegamenti diretti tra i principali aeroporti italiani e territori del mondo in forte crescita; ii) un mercato europeo altamente concentrato, con una tendenza da parte dei principali vettori ad alimentare i propri *hub* aeroportuali di riferimento attraverso spostamenti su gomma (traffico aviocamionato); iii) la tendenza da parte degli esportatori italiani ad utilizzare modalità di vendita internazionale senza gestione del trasporto; iv) mancanza di servizi e infrastrutture adeguate; v) in generale, una certa disattenzione circa l'importanza del cargo aereo da parte delle principali istituzioni nazionali; vi) il cargo aereo risulta marginale nelle politiche di sviluppo degli aeroporti italiani in cui i passeggeri risultano più centrali.

In questo capitolo si prenderanno in esame i principali numeri del settore del cargo aereo in Italia e nella regione Puglia e, una volta passati in rassegna i principali elementi di debolezza del settore nel nostro Paese, si indicheranno le possibili linee d'intervento per migliorarne l'efficienza e la capacità di intercettare flussi incrementali di merci.

¹ Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, "Azioni per il rilancio del cargo aereo", ottobre 2017. I dati si riferiscono alle esportazioni italiane extra Ue (dove permangono gli obblighi di dichiarazione doganale) nel 2016. Secondo Boeing – cfr. *World Air Cargo Forecast 2016-2017* – a livello mondiale il cargo aereo rappresenta meno dell'1% del totale del traffico merci (calcolato in peso) e circa il 35% se calcolato in valore.

² Boeing, *WACF 2016-2017*.

Più in dettaglio, nel paragrafo 2 viene presentato un quadro del cargo aereo a livello europeo, con un'analisi del grado di concentrazione del settore nei principali paesi ed aeroporti europei.

Il paragrafo 3 prende in esame i numeri del settore in Italia, dove la movimentazione si concentra negli aeroporti del nord, con Milano Malpensa che intercetta oltre il 50% del traffico; si fa, inoltre, riferimento alle due macro-categorie di traffico merci negli aeroporti e si analizza la tipologia di merci trasportate per via aereo, il loro valore unitario ed il costo del trasporto, con un confronto con la modalità; il paragrafo si chiude con una panoramica sulle caratteristiche peculiari del settore del cargo aereo e sulle principali problematiche del comparto in Italia, con un'indicazione puntuale degli investimenti previsti negli aeroporti italiani, specificatamente dedicati al cargo e sulle prospettive future e i possibili interventi di medio-lungo periodo.

Nel paragrafo 4 vengono presentati i numeri del cargo aereo in Puglia, con i due principali aeroporti – Bari e Taranto-Grottaglie – che si dividono il traffico. L'aeroporto di Taranto-Grottaglie, in particolare, movimentata attualmente circa l'80% del traffico regionale, oltre 6.300 tonnellate di merci nel 2017, tutte in arrivo o in partenza da/verso località estere. Infine, in un'intervista realizzata *ad hoc*, Patrizio Summa – Direttore Amministrativo della Società Aeroporti di Puglia che gestisce tutti gli scali della regione – entrerà più in dettaglio nelle attività dell'aeroporto di Taranto-Grottaglie che riguardano il cargo aereo e nei progetti di sviluppo dello scalo, destinato a diventare un aeroporto di rilevanza europea nel settore aerospaziale, in stretta sinergia con il Distretto Tecnologico Aerospaziale Pugliese.

2. Il cargo aereo in Europa

In Europa il cargo aereo è un settore altamente concentrato in pochi grandi scali che movimentano gran parte delle merci in import ed export (cfr. Tabella 1). In particolare, ai primi due posti ci sono gli aeroporti di Parigi Charles De Gaulle e di Francoforte/Main, ciascuno dei quali movimentata oltre il doppio dell'intero traffico cargo aereo italiano e, insieme, quasi un quarto dell'intero traffico europeo; allargando lo sguardo, i primi 10 scali europei³ gestiscono i 2/3 del totale delle merci movimentate via cargo aereo, con Milano/Malpensa – il principale scalo italiano – in decima posizione in questa graduatoria.

Traffico nei principali aeroporti europei, merci e posta (dati in tonnellate), anno 2016

Scalo	Tonnellate movimentate nel 2016	Incidenza su totale Europa
Paris-Charles De Gaulle	2.219.241	11,9%
Frankfurt/Main	2.111.443	11,3%
Amsterdam/Schiphol	1.694.126	9,1%
London Heathrow	1.640.210	8,8%
Leipzig/Halle	1.044.973	5,6%
Istanbul/Ataturk	945.055	5,1%
Luxembourg	800.847	4,3%
Koeln/Bonn	768.148	4,1%
Liege	660.364	3,5%
Milano/Malpensa	548.765	2,9%
Totale primi 10 scali	12.433.172	66,8%
Totale scali Europa	18.621.871	100,0%

Tabella 1 - Fonte: elaborazione SRM su dati Eurostat, gennaio 2018

Per di più, oltre che a livello continentale, anche in ogni singolo Paese la concentrazione del traffico cargo è molto elevata; la Tabella 2 riporta il dato del livello di concentrazione nel primo aeroporto dei primi 10 paesi

³ I dati Eurostat, da cui sono tratti i numeri presenti in tabella, includono anche gli scali turchi.

presenti in graduatoria, da cui si evince che – a parte la Germania e il Belgio dove il livello di concentrazione del mercato è inferiore, ma molto vicino, al 50% – in tutti gli altri paesi risulta superiore al 50%, con punte superiori al 90% in Olanda, Turchia e Lussemburgo.

Traffico (merci e posta, dati in tonnellate) e commercio estero (Import + Export, dati in miliardi di euro) nei principali paesi europei. Anno 2016

	Merchi movimentate via cargo aereo nel 2016 (tonnellate)	Quota di mercato	Commercio estero (Import+Export; mld €)	Quota di mercato	Indice di concentrazione per Paese*
1 Germania	4.562.005	24,5%	2.401,4	21,4%	46,3%
2 Francia	2.538.215	13,6%	1.049,4	9,3%	87,4%
3 Gran Bretagna	2.496.558	13,4%	1.047,8	9,3%	65,7%
4 Olanda	1.754.606	9,4%	1.073,7	9,6%	96,6%
5 Belgio	1.373.092	7,4%	770,7	6,9%	48,1%
6 Turchia	1.028.042	5,5%	341,1	3,0%	91,9%
7 Italia	950.909	5,1%	866,1	7,7%	57,7%
8 Lussemburgo	800.847	4,3%	37,5	0,3%	100,0%
9 Spagna	733.981	3,9%	584,3	5,2%	59,9%
10 Svizzera	430.804	2,3%	573,8	5,1%	77,6%
Svezia	245.382	1,3%	280,3	2,5%	-
Danimarca	226.528	1,2%	179,5	1,6%	-
Austria	216.382	1,2%	294,2	2,6%	-
Finlandia	182.201	1,0%	117,8	1,0%	-
Irlanda	134.207	0,7%	206,3	1,8%	-
Portogallo	133.704	0,7%	123,3	1,1%	-
Repubblica Ceca	82.573	0,4%	301,6	2,7%	-
Ungheria	77.531	0,4%	195,1	1,7%	-
Grecia	65.224	0,4%	75,4	0,7%	-
Islanda	48.459	0,3%	10,2	0,1%	-
Romania	31.811	0,2%	138,2	1,2%	-
Polonia	24.379	0,1%	385,0	3,4%	-
Slovacchia	22.958	0,1%	152,7	1,4%	-
Lettonia	17.922	0,1%	25,0	0,2%	-
Malta	15.718	0,1%	9,2	0,1%	-
Altri	427.833	2,3%	-	-	-
Totale	18.621.871	100,0%	11.239,9	100%	-

*Quota del traffico cargo nazionale gestito dal primo aeroporto per volumi movimentati.

Tabella 2 - Fonte: elaborazione SRM su dati Eurostat, gennaio 2018

Guardando ai numeri del traffico merci per via aerea in Europa per Paese, risulta evidente come ci sia una elevata correlazione tra quota di mercato nel cargo aereo e quota di mercato nel commercio internazionale di ciascun Paese, con alcune, significative, eccezioni (cfr. Grafico 1). Nel Grafico 1, i paesi che si posizionano lungo la linea a 45° che divide il grafico in due parti registrano quote di mercato uguali nel cargo aereo e nel commercio estero del Paese: è il caso dell'Olanda che ha una quota di mercato del 9,4% nel cargo aereo europeo e del 9,6% nel commercio estero dell'Europa. Più i paesi presenti nel grafico si distanziano dalla linea a 45° maggiori sono le differenze tra quota di mercato nel cargo e quota nel commercio internazionale.

Mentre 6 dei primi 10 paesi nella graduatoria di Tabella 2 (a parte l'Olanda) fanno registrare una quota di mercato nel cargo aereo superiore alla propria quota di mercato nel commercio estero dell'Europa (questi paesi – posizionati nella parte inferiore del grafico – di fatto intercettano quote di traffico cargo da altri paesi europei), nel caso di Spagna e, soprattutto, di Italia e Svizzera, accade l'inverso, in quanto questi paesi esprimono numeri del commercio estero cui non corrispondono i numeri registrati nel traffico cargo e utilizzano, quindi, scali

portuali di altri paesi europei per la movimentazione delle merci per via aerea sui mercati internazionali, cedendo quote di mercato.

Il fenomeno risulta particolarmente evidente analizzando i dati relativi all'Italia.

Quota di mercato nel cargo aereo e nel commercio estero dei primi 10 paesi europei per traffico merci per via aerea

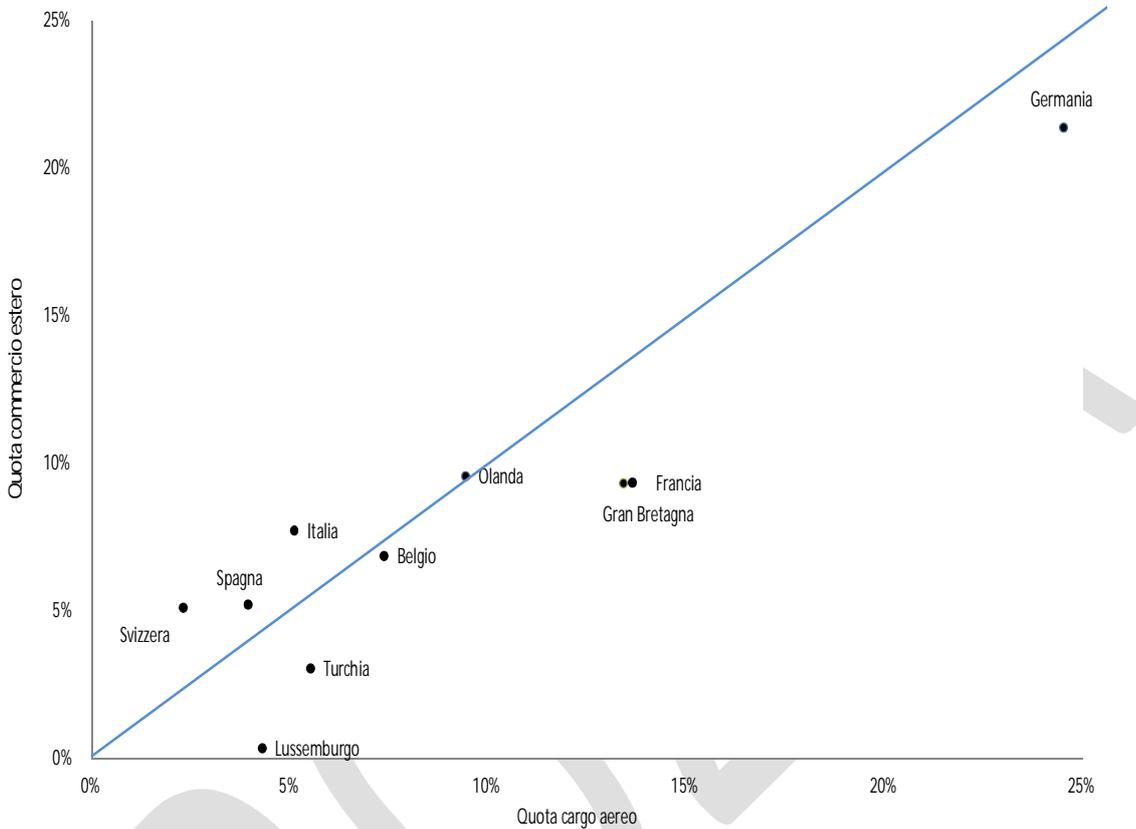


Grafico 1 - Fonte: elaborazione SRM su dati Eurostat, gennaio 2018

Il nostro Paese, infatti, ha una quota di mercato nel commercio estero dell'Europa⁴ pari al 7,7%, mentre intercetta solo il 5,1% del traffico cargo europeo. Il fenomeno interessa anche Spagna e Svizzera e quasi tutti i paesi con posizioni nella graduatoria europea dopo la decima (cfr. Tabella 2).

Come spiegare questo fenomeno? È dovuto alle caratteristiche peculiari del settore del cargo aereo in Europa o dipende da deficit strutturali e mancanza di servizi offerti negli aeroporti italiani?

Una risposta secca all'ultima domanda è che il fenomeno è spiegabile sia a partire dalle caratteristiche peculiari del cargo aereo, sia considerando alcuni deficit strutturali degli aeroporti italiani che ne limitano l'operatività; l'analisi dei fattori che maggiormente impattano sulle dinamiche del cargo aereo in Europa e in Italia è presente nel paragrafo successivo.

⁴ Si ricorda che i dati analizzati (fonte Eurostat) includono anche i numeri della Turchia.

3. Il cargo aereo in Italia

Come visto nel paragrafo precedente, l'Italia riveste un ruolo non di primo piano nel comparto del cargo aereo in Europa, con Milano Malpensa – principale scalo italiano – che si posiziona al decimo posto nella graduatoria continentale.

Tuttavia, negli ultimi anni la crescita della movimentazione merci negli aeroporti italiani è stata, seppur di poco, superiore che a livello europeo (+16,7% cumulato nel periodo 2012-2016, contro +15,2% in Europa), con un'accelerazione del ritmo di crescita in Italia nel triennio 2015-2016-2017 (cfr. Tabella 3); i dati del consuntivo 2017 indicano una crescita della movimentazione di quasi il 10% rispetto al 2016, ad oltre 1.145.000 tonnellate.

Traffico cargo aereo in Italia, anni 2012-2017, dati in migliaia di tonnellate

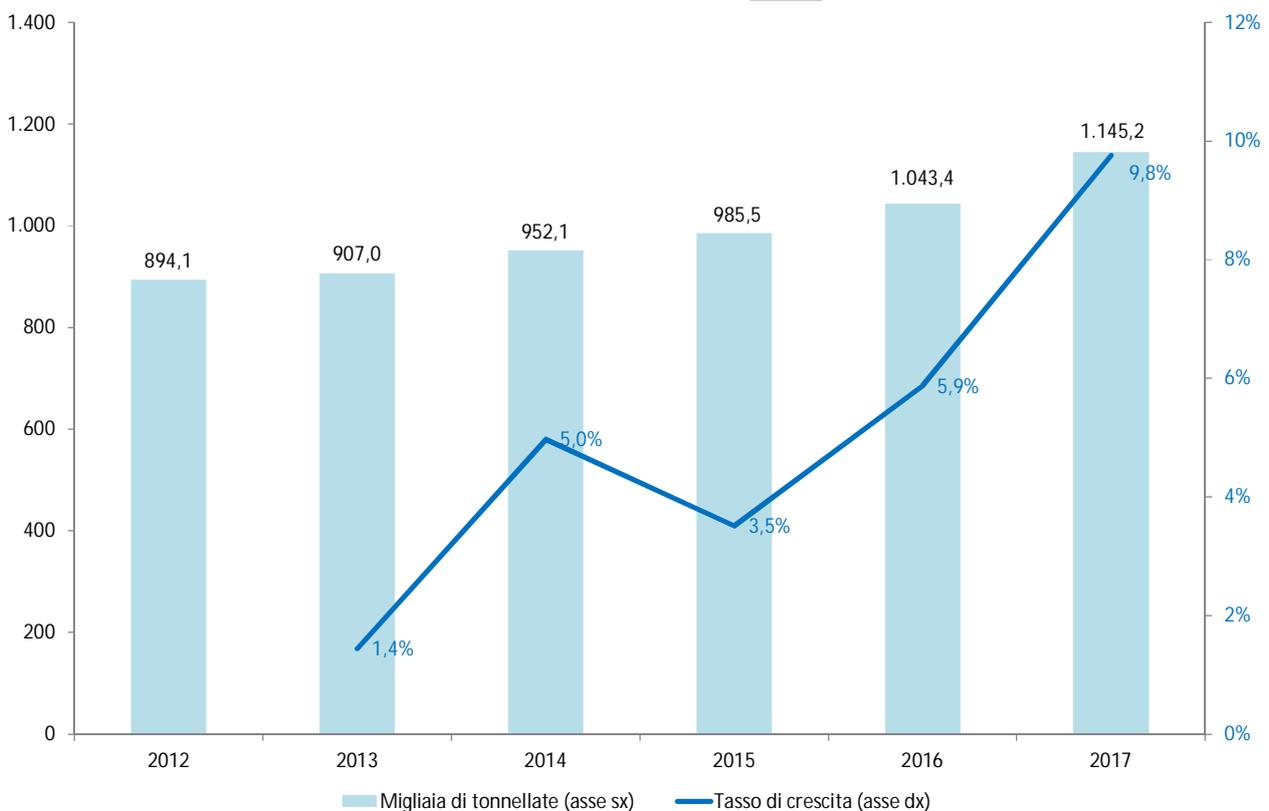


Grafico 2 - Fonte: elaborazione SRM su dati ASSAEROPORTI, gennaio 2018

Così come nel resto d'Europa, anche in Italia il settore del cargo aereo risulta fortemente concentrato in pochi grandi aeroporti che intercettano la quasi totalità del traffico; la graduatoria 2016 vede Milano Malpensa in testa seguito, a distanza, da Roma Fiumicino e Bergamo (cfr. Tabella 4).

Milano Malpensa movimentata oltre la metà del traffico cargo aereo nazionale; considerando anche gli scali di Roma Fiumicino e Bergamo, i primi tre aeroporti per movimentazione di merci intercettano quasi l'80% del traffico cargo italiano.

Traffico nei principali aeroporti italiani, merci e posta (dati in tonnellate), anno 2017

Aeroporto	Merchi movimentate via cargo aereo nel 2017 (tonnellate)	Tasso di crescita annuo (rispetto al 2016), %	Quota di mercato
Milano Malpensa	589.719	7,5	51,49%
Roma Fiumicino	185.899	15,5	16,23%
Bergamo	125.948	6,9	11,00%
Venezia	60.853	5	5,31%
Bologna	56.132	17,7	4,90%
Brescia	34.781	42,5	3,04%
Roma Ciampino	17.042	7,9	1,49%
Milano Linate	13.815	-10,1	1,21%
Napoli	11.069	3,2	0,97%
Pisa	10.595	2,9	0,93%
Ancona	6.809	11,8	0,59%
Catania	6.691	4,9	0,58%
Taranto-Grottaglie	6.355	18,7	0,55%
Torino	5.971	-5,9	0,52%
Verona	4.005	-10	0,35%
Cagliari	2.862	-4,2	0,25%
Genova	2.581	2,3	0,23%
Bari	1.572	-28,8	0,14%
Lamezia Terme	988	-16,4	0,09%
Palermo	324	-20,4	0,03%
Trieste	310	-30,7	0,03%
Parma	250	188	0,02%
Firenze	214	-19,5	0,02%
Olbia	189	7,7	0,02%
Brindisi	89	493,3	0,01%
Pescara	52	-25,2	0,00%
Trapani	42	78,7	0,00%
Reggio Calabria	38	3,8	0,00%
Lampedusa	15	-16,5	0,00%
Alghero	8	-20,1	0,00%
Rimini	4	-9,3	0,00%
Totali	1.145.219	9,8	100,00%
Nord	894.368	-	78,10%
Centro	220.558	-	19,26%
Mezzogiorno	30.293	-	2,65%

Tabella 3 - Fonte: elaborazione SRM su dati ASSAEROPORTI, gennaio 2018

Altra caratteristica del settore in Italia è il ruolo marginale del cargo aereo nel Mezzogiorno: gli aeroporti meridionali movimentano appena il 2,65% del totale nazionale (quota che scende al 2,10% escludendo la posta). Napoli è il primo scalo del Mezzogiorno per traffico cargo, con oltre 11mila tonnellate di merci movimentate nel 2017; seguono Catania (circa 6.700 tonnellate) e Taranto-Grottaglie (6.355 tonnellate).

Tuttavia, il dato non deve stupire considerato che, come detto in precedenza, l'elevata concentrazione del mercato è una caratteristica strutturale del comparto del cargo aereo.

3.1 Tipologia di traffico e tipologia di merci trasportate per via aerea

Nel trasporto merci per via aerea è possibile individuare due categorie di traffico:

- *Air Cargo*, è il traffico tradizionale e coinvolge una catena logistica formata da spedizionieri, *handler* aeroportuali e vettori aerei. Il segmento Air Cargo utilizza aeromobili dedicato *all cargo* ma anche la capacità di stiva degli aerei passeggeri.
- *Traffico Courier*, gestito dai corrieri espressi internazionali, riguarda spedizioni altamente *time sensitive* caricate a bordo di aerei *all cargo* che di norma appartengono direttamente ai corrieri espressi.

Il *traffico courier* è una tipologia di traffico che è cresciuta ad un ritmo maggiore rispetto al traffico *air cargo*; la crescita di questo segmento di traffico è stata stimolata, dapprima (a partire dall'inizio degli anni '90 del secolo scorso e fino alla crisi finanziaria del 2008) dalla crescita del segmento delle vendite per corrispondenza e relative consegne a domicilio, e successivamente dal boom dell'e-commerce.

Quale effetto di questo ritmo di crescita superiore alla crescita dell'*air cargo*, l'incidenza di questo segmento di mercato sul totale del trasporto merci per via aerea è cresciuta dal 4,1% nel 1992 al 17,6% nel 2015⁵.

Guardando al solo mercato intraeuropeo, tuttavia, l'incidenza del *traffico courier* è molto maggiore e supera il 50% del traffico totale (traffico air cargo + traffico courier + posta)⁶.

Gli operatori cui è affidato il servizio di trasporto (vettori aerei e corrieri espressi internazionali) possono utilizzare sia aeromobili *all cargo* che la capacità di stiva degli aerei passeggeri; sebbene secondo alcune analisi⁷ la capacità disponibile nelle stive sia del 57% del totale, con una previsione che possa ampliarsi al 63% nel 2035, oltre la metà del traffico merci via cargo aereo utilizza attualmente aeromobili dedicati e si prevede che la quota si manterrà superiore al 50% anche in futuro. A titolo di esempio, considerando le due principali rotte mondiali del commercio (Asia-Nord America e Asia-Europa) oltre il 70% del traffico è condotto con aerei dedicati⁸ (all cargo).

Air Cargo: alcuni numeri attuali e previsioni al 2035

	2015	2035
Flotta mondiale di aerei cargo	1.770	3.010
Capacità di stiva disponibile negli aerei passeggeri	57%	63%
Incidenza del traffico con aerei dedicati (<i>air cargo</i>) sul totale	> 50%	> 50%

Tabella 4 - Fonte: elaborazione SRM su dati Boeing (WACF 2016-2017), gennaio 2018

Il ventaglio delle categorie merceologiche che maggiormente utilizzano il cargo aereo per il trasferimento delle merci è piuttosto ampio e comprende merci dall'alto valore unitario, merci *time sensitive* (prodotti deperibili), oltre che trasporti per i quali il rispetto di tempi di consegna brevi costituisce un fattore irrinunciabile (il riferimento è al segmento dei prodotti "express" la cui domanda di trasporto è generata dal boom dell'e-commerce).

Con riferimento all'Italia e ai rapporti commerciali con paesi extra-Ue, ad esempio, il trasporto via cargo aereo di alcune macro-categorie di prodotti costituisce gran parte del mercato: per quanto concerne le esportazioni extra-Ue dagli aeroporti italiani (cfr. Grafico 2), le prime cinque categorie merceologiche incidono per quasi il 50% sul totale delle merci trasportate espresse in valore; per le importazioni extra-Ue in arrivo negli aeroporti italiani, il cargo aereo si presenta ancora più concentrato, con le prime cinque categorie merceologiche che coprono oltre i 2/3 del mercato; tra le categorie merceologiche presenti nei due grafici è possibile individuare alcune tra le produzioni tipiche del made in Italy, dall'abbigliamento alla pelletteria, fino ai prodotti ottici.

⁵ Boeing, WACF 2016-2017, pagina 7.

⁶ Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, *Azioni per il rilancio del cargo aereo*, ottobre 2017.

⁷ MIT, *ibidem*, pagina 12.

⁸ Boeing, *ibidem*, pagina 3.

Esportazioni Extra-Ue da aeroporti italiani: incidenza % (calcolata in valore) delle diverse categorie merceologiche, anno 2016

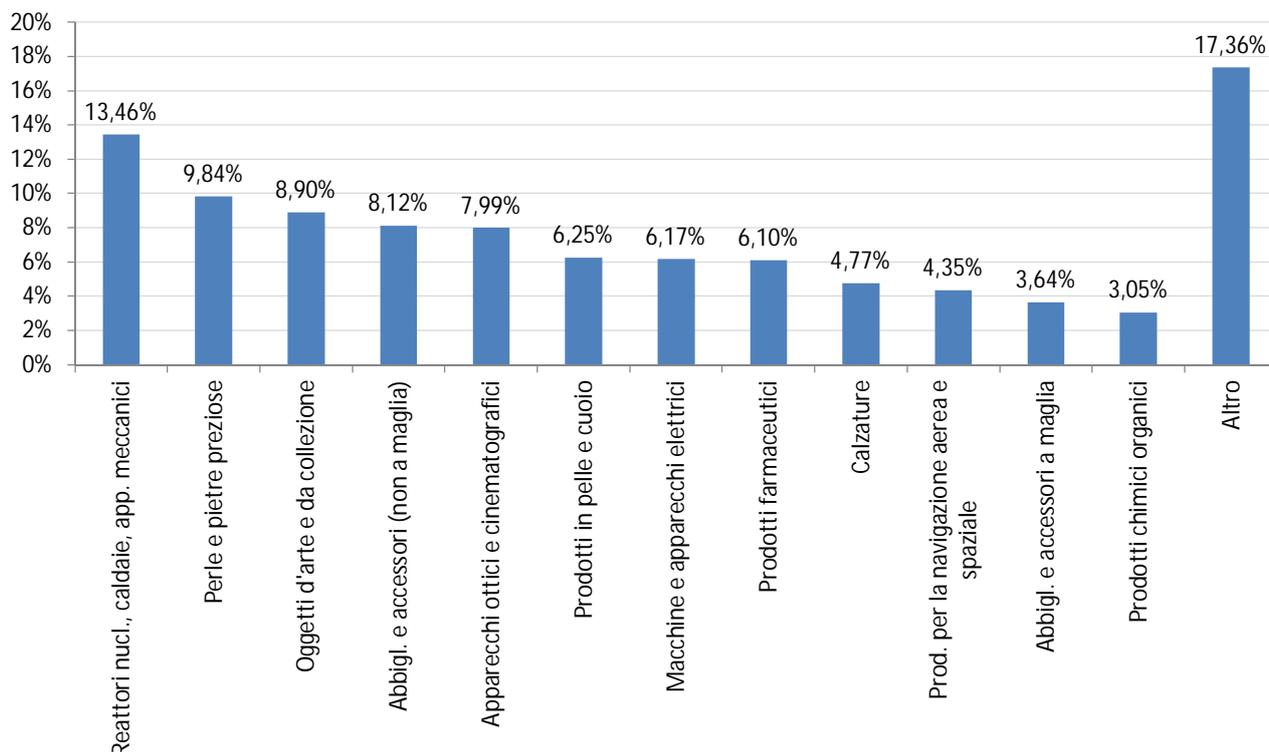


Grafico 3 - Fonte: elaborazione SRM su dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, gennaio 2018

Importazioni Extra-Ue in arrivo negli aeroporti italiani: incidenza % (calcolata in valore) delle diverse categorie merceologiche, anno 2016

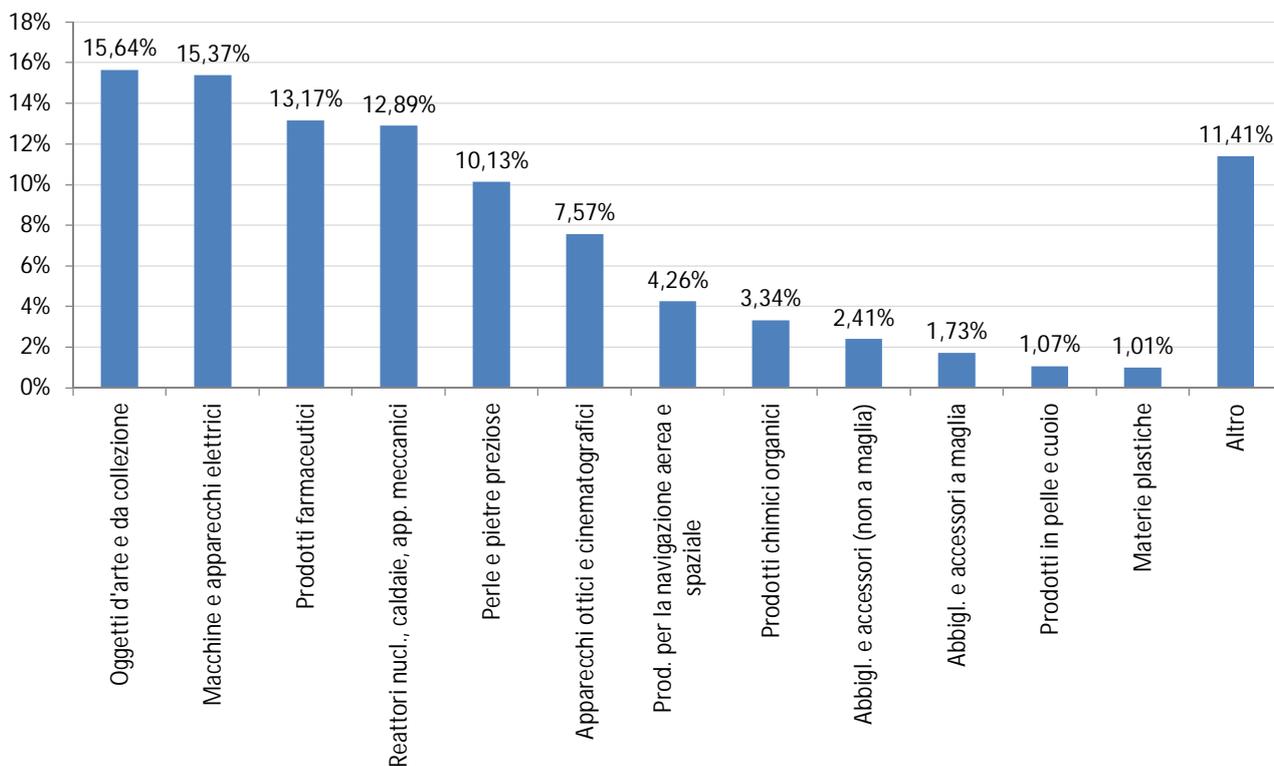


Grafico 4 - Fonte: elaborazione SRM su dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, gennaio 2018

3.2 Valore unitario e costo del cargo aereo: un confronto con la modalità marittima

Indipendentemente dalla categoria merceologica di appartenenza, le merci movimentate via cargo aereo hanno, generalmente, un elevato valore unitario che consente la copertura del costo del trasporto – ben maggiore rispetto alla modalità marittima; infatti (cfr. Grafico 5), secondo i dati più recenti, il valore unitario di una tonnellata di merci movimentata via cargo aereo supera i 70mila euro in import e tocca gli 82mila euro in export, rispetto a valori di 2.649 e 2.881 per la modalità marittima su container, rispettivamente in import ed export.

Il rapporto tra valore unitario della merce movimentata via cargo aereo e valore unitario della merce movimentata su navi container risulta, quindi, di 27:1 in import e di 29:1 in export.

Valore unitario di una tonnellata di merci movimentata per via nave (container) e per via aerea, in Import ed Export dall'Italia, anni 1999 e 2016

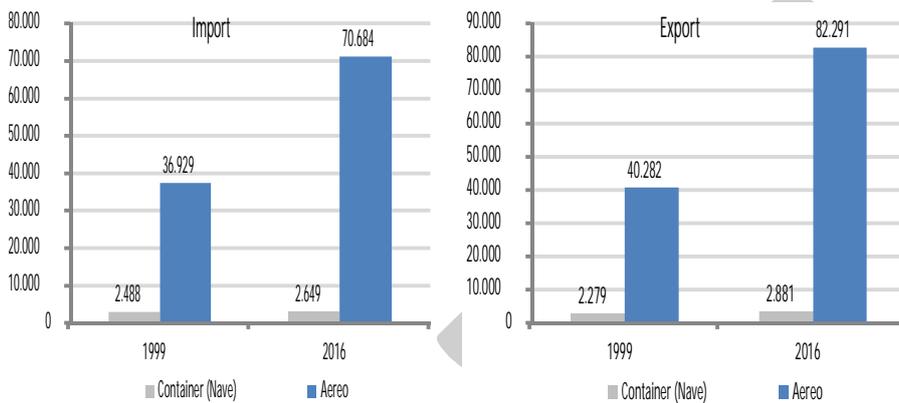


Grafico 5 - Fonte: elaborazione SRM su dati Banca d'Italia, gennaio 2018

Inoltre, mentre nel caso del trasporto via mare su container il valore unitario della merce ha registrato un profilo di crescita in contrazione fino a metà degli anni 2000 per poi crescere e portarsi su valori solo di poco superiori a quelli del 1999, nel cargo aereo il valore unitario della merce trasportata è cresciuto in modo costante, fino a raddoppiare rispetto ai valori del 1999 (cfr. Grafico 6).

Valore unitario di una tonnellata di merci movimentata per via nave (container) e per via aerea, in Import ed Export dall'Italia, trend 1999-2016

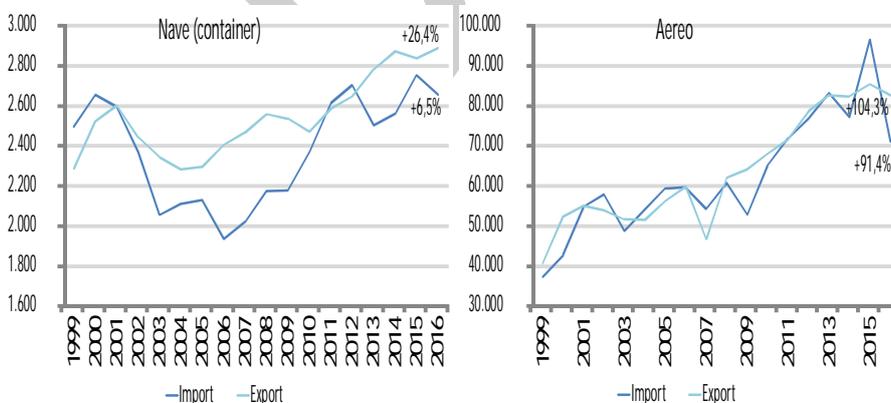


Grafico 6 - Fonte: elaborazione SRM su dati Banca d'Italia, gennaio 2018

Quanto al costo del trasporto merci per via aerea, secondo un'indagine della Banca d'Italia⁹ il Nolo aereo risulta pari mediamente a 2.228 euro a tonnellata in Import e a 1.544 in Export, con punte di oltre 3.300 euro per importazioni dall'India e di quasi 3mila euro per esportazioni verso l'Oceania.

Al confronto, il costo medio del trasporto marittimo via nave container risulta ampiamente inferiore (cfr. Grafico 7).

Costo dei Noli navali container e dei Noli aerei, in Import ed Export dall'Italia, anno 2016, dati in €

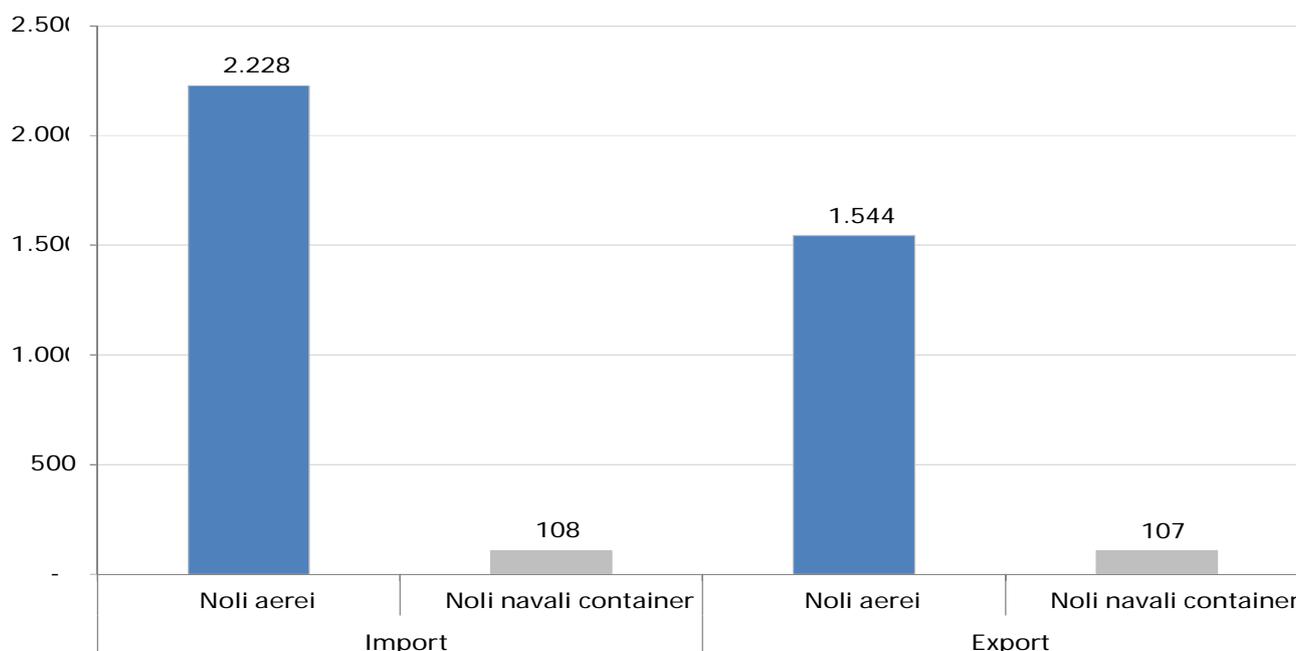


Grafico 7 - Fonte: elaborazione SRM su dati Banca d'Italia, gennaio 2018

Poiché, spesso, diverse modalità di trasporto movimentano le stesse categorie di prodotti e considerando che, per i trasporti intercontinentali, le alternative per gli operatori si riducono a due (cargo aereo e trasporto marittimo) è utile, ai fini dell'analisi condotta, considerare il rapporto tra il costo della modalità aerea e quello del trasporto via nave container per alcune delle principali rotte commerciali (cfr. Tabella 5).

Rapporto tra il costo dei Noli aerei e dei Noli navali container per alcune rotte commerciali, anno 2016

	Import	Export
Media mondiale (ponderata)	20,7	14,5
Europa	24,1	25,4
Mediterraneo	12,3	12,7
Cina	24,5	15,4

Tabella 5 - Fonte: elaborazione SRM su dati Banca d'Italia, gennaio 2018

Il rapporto tra il costo del trasporto in modalità aerea e quello in modalità marittima (in container) risulta di oltre 20:1 in Import e di circa 15:1 in Export; le destinazioni verso paesi del Mediterraneo sono quelle per le quali il cargo aereo risulta maggiormente competitivo rispetto al trasporto marittimo su container, mentre il trasporto su navi container raggiunge il massimo della convenienza di costo per esportazioni con destinazioni in Europa e per importazioni dalla Cina.

⁹ Banca d'Italia (2017), *Indagine sui trasporti internazionali 2017*, 28 luglio 2017. Si tratta di un'indagine campionaria condotta su circa 200 imprese di trasporto operanti in Italia.

3.3 Caratteristiche peculiari del cargo aereo e deficit strutturali del settore in Italia

Guardiamo, in dettaglio, i fattori che maggiormente impattano sulle dinamiche del cargo aereo in Europa e in Italia:

1. Innanzitutto, i principali scali europei offrono un ampio numero di collegamenti diretti con le destinazioni del mondo a maggiore crescita e sono quindi preferiti dagli imprenditori italiani. Il cargo aereo utilizza, per il trasporto delle merci, sia aerei cargo dedicati (*All Cargo*) che la capacità di stiva degli aerei passeggeri¹⁰ (*Cargo Belly*), per cui i maggiori aeroporti per traffico passeggeri sono anche quelli che garantiscono un maggior numero di collegamenti diretti per le merci.
Tale circostanza è favorita dalle normative internazionali sui diritti di traffico dove, per il cargo, non è prevista la libertà di cabotaggio, per cui – a meno di accordi specifici tra governi per la concessione di diritti in deroga – un aeromobile può solo trasportare merci da un Paese di origine a uno di destinazione e viceversa, senza poter scalare località intermedie; questa limitazione fornisce un forte incentivo agli operatori (vettori aerei) verso la ricerca di una sempre maggiore efficienza del servizio offerto. Inoltre, i corrieri espresso tendono a convogliare il traffico verso i propri *hub* aeroportuali (ad esempio Francoforte, Amsterdam e Parigi, dove hanno magazzini propri), alla ricerca, anche in questo caso, di economie di scala.
Se, quindi, il fenomeno dei transiti aereo-aereo è fisiologico nel comparto del cargo aereo, a causa delle limitazioni alla libertà di cabotaggio che rende necessario raggiungere i principali *hub* aeroportuali da cui le merci ripartono per le destinazioni finali, una debolezza strutturale del cargo italiano è costituita dal c.d. "traffico aviocamionato"¹¹.
2. Il fenomeno del traffico aviocamionato dall'Italia verso *hub* aeroportuali europei (Francoforte, Lussemburgo su tutti) è determinato, per un verso, dalla strategia commerciale dei corrieri espresso di alimentare i propri *hub* europei utilizzando mezzi su gomma dall'Italia, e per altro verso dalla tendenza da parte degli imprenditori italiani ad utilizzare forme contrattualistiche di vendita all'estero (contratti c.d. *ex works*) e di acquisto dall'estero (contratti *cif*) che non prevedono la gestione del trasporto che, quindi, viene affidata all'acquirente estero (nel caso di export dall'Italia) o al venditore estero (nel caso di import in Italia); è così la controparte straniera a stabilire la modalità di trasferimento delle merci. Secondo alcune stime¹² sono oltre 300mila le tonnellate di merci che ogni anno utilizzano rotte aeree con origine e destinazione i grandi aeroporti europei, percorrendo su mezzi gommati il tragitto tra questi scali e il nostro Paese; tale cifra rappresenta circa 1/3 dell'intero traffico merci via aereo in Italia.
3. Infine, ulteriore fattore di debolezza che in passato ha rappresentato un freno allo sviluppo del cargo aereo nel nostro Paese è costituito dalla politica trasportistica dell'Italia per la quale il trasporto merci per via aerea è stato considerato marginale rispetto ad altre modalità (trasporto marittimo e su gomma, ad esempio). A ciò si aggiunge la strategia commerciale dei gestori aeroportuali: nelle politiche di sviluppo degli aeroporti italiani si sono sempre privilegiati i passeggeri a discapito delle merci, trascurando il forte impatto economico del cargo aereo e non considerando la complementarietà e le possibili sinergie con il trasporto passeggeri (riempimento delle stive).

Oltre a questi fattori di carattere generale, che riguardano alcune caratteristiche strutturali del settore e le modalità operative di vettori aerei e utilizzatori del servizio, in un documento presentato lo scorso mese di ottobre¹³, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha indicato le principali criticità che riguardano il cargo aereo in Italia emerse da un confronto con operatori che a vario titolo fanno parte del comparto; l'analisi del MIT, con l'indicazione puntuale di obiettivi e linee di azione, segna un punto di svolta nella politica trasportistica del nostro Paese e indica un rinnovato interesse per lo sviluppo del settore da parte dei decisori politici.

Le principali criticità emerse riguardano:

- Lo scarso coordinamento e la limitazione all'operatività degli uffici preposti ai controlli della merce (orari di apertura limitati, chiusure nei week end e nei giorni festivi, etc.).
- Basso livello di digitalizzazione dei documenti di spedizione e ricezione, con conseguente proliferazione di documentazione cartacea.

¹⁰ Secondo Boeing (cfr. "World Air Cargo Forecast 2016-2017"), circa il 30% del traffico merci per via aerea è condotto utilizzando la capacità di stiva degli aerei passeggeri.

¹¹ Per "traffico aviocamionato" si intende una modalità di trasporto merci intermodale che utilizza mezzi su gomma dall'Italia per raggiungere gli scali aeroportuali al di fuori del territorio nazionale e da questi la modalità aerea per arrivare alle destinazioni finali.

¹² Si veda: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, "Azioni per il rilancio del cargo aereo – ottobre 2017", pagina 16.

¹³ Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, "Position Paper – Azioni per il rilancio del cargo aereo", ottobre 2017

- Scarsità di infrastrutture adeguate per la gestione del traffico merci (magazzini, piazzali, collegamenti); gli operatori dei comparti agroalimentare e farmaceutico lamentano, in particolare, la mancanza di infrastrutture adeguate per il trasbordo delle merci, con garanzia di temperature costanti.

Ad alcune delle criticità evidenziate il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha risposto elaborando un piano d'azione con obiettivi chiari che riguardano:

- La garanzia dell'operatività H24 degli Enti di Stato a vario titolo coinvolti nei controlli della merce aerea (Dogane, Antifrode, Sanità, Veterinario, Fitopatologici e Forze dell'ordine).
- La garanzia di collegamenti stradali da e per gli scali merci anche nei periodi di limitazione della circolazione.
- La digitalizzazione della documentazione che accompagna le merci aeree.
- L'applicazione del *Fast Corridor*¹⁴ in ambito aeroportuale.
- La defiscalizzazione degli investimenti privati volti al potenziamento infrastrutturale delle *Cargo City*.
- La creazione di Zone Economiche Speciali, alla stregua di quanto previsto per le aeree portuali in alcuni territori del Mezzogiorno.
- Il monitoraggio del fenomeno del traffico aviocamionato allo scopo di capirne la rilevanza e agire nel senso di accrescere la competitività degli scali italiani.

Tuttavia, al di là delle azioni previste dal MIT che non indica tempi precisi di realizzazione degli interventi proposti, nell'arco dei prossimi cinque anni saranno completati investimenti specificamente dedicati al cargo aereo in molti scali italiani; si tratta di investimenti per circa 160 milioni di euro previsti nei Contratti di Programma e realizzati quasi interamente in autofinanziamento da parte delle società di gestione aeroportuale. Di seguito (cfr. Tabella 6) il dettaglio degli investimenti previsti.

¹⁴ Corridoi doganali semplificati che consentono di evadere in modo veloce le pratiche doganali e in questo modo facilitare i processi di trasferimento merci internazionali con guadagni di efficienza su tutta la catena logistica.

Investimenti previsti nei Contratti di Programma (CdP) per il cargo aereo in alcuni aeroporti italiani

Aeroporto	CdP (periodo)	Importo (mln €)
Milano Malpensa	CdP 2016-2020	28,35
Roma Fiumicino	CdP 2017-2021	35,07
Bergamo Orio al Serio	CdP 2017-2020	34,66
Brescia	CdP 2017-2020	17,76 **
Catania	Previsione CdP 2020-2023	13,8 *
Bologna	CdP 2016-2019	12,87
Venezia	CdP 2017-2021	7,73
Aeroporti di Puglia <i>Aeroporto di Taranto Grottaglie: TEST RANGE - infrastrutture per attività industriali per la sperimentazione e test di nuove soluzioni aerospaziali</i>	CdP 2016-2019	9,6 ***
Ancona	CdP 2015-2018	4,86 *
Pisa	CdP 2014-2017	0,58 ****
Totale investimenti cargo previsti nei CdP		155,68 #

* Chiesta la rimodulazione del CdP.

** Presentato nuovo piano di investimenti: totale di 56 mln €, periodo 2017-2020.

*** In fase di consultazione.

**** Investiti 10,28 mln di € nel periodo 2007-2013 per il nuovo *Cargo Village*, previsti ampliamenti per un investimento di oltre 5 mln € nel periodo 2018-2028.

Al netto della cifra indicata per gli investimenti negli Aeroporti Pugliesi.

Tabella 6 - Fonte: elaborazione SRM su dati *Banca d'Italia*, gennaio 2018

Oltre agli investimenti previsti nei Contratti di Programma, anche alcuni dei Master Plan sottolineano il tema dello sviluppo del settore cargo; inoltre, vanno anche considerati gli investimenti previsti dalla società che offrono il servizio cargo (inclusi i corrieri espressi). Ad esempio, i primi due scali italiani per merci movimentate (Milano Malpensa e Roma Fiumicino) prevedono di raddoppiare la capacità di movimentazione; in particolare, Milano Malpensa prevede di realizzare investimenti per raggiungere una capacità di oltre 1 milione di tonnellate di merci all'anno, con previsioni di forte sviluppo del settore cargo nel principale scalo merci italiano.

Di recente (il 7 gennaio 2018) è stato inaugurato un servizio di collegamento ferroviario per le merci tra Italia e Svizzera che, a partire dal prossimo mese di giugno, farà scalo all'aeroporto di Milano Malpensa che sarà così collegato, sul lato italiano con Varese, Mendrisio e Como e sul lato svizzero con Lugano e Bellinzona¹⁵.

In questo modo Milano Malpensa potrà consolidare il proprio ruolo di principale *hub* per il cargo aereo nel Sud Europa.

Si ricorda che, come argomentato in precedenza (cfr. paragrafo 2, Grafico 1), la Svizzera è uno dei paesi che cedono quote di mercato nel cargo aereo ad altri paesi, utilizzando prevalentemente *hub* aeroportuali al di fuori del territorio nazionale (probabilmente Francoforte, Parigi e Lussemburgo) ma che troverebbe estremamente conveniente utilizzare lo scalo di Milano Malpensa – molto più vicino – se collegato in modo veloce ed efficiente. In particolare, la Svizzera è il paese europeo che registra la maggiore discrepanza tra quota di mercato nel cargo aereo in Europa (2,3%) e quota di mercato nel commercio estero dell'Europa (5,1%) e rappresenta, quindi, una importante fetta contendibile del mercato del cargo aereo in Europa, una porzione che l'aeroporto di Milano Malpensa ha, ora, tutte le possibilità di fare sua.

¹⁵ Il Sole 24 Ore, "Imprese e Territori", 7 gennaio 2018.

4. Il cargo aereo in Puglia e l'aeroporto di Taranto-Grottaglie

Come già argomentato più sopra, nel Mezzogiorno il cargo aereo registra numeri ridotti rispetto al dato nazionale; considerando la movimentazione sia di merci che di posta, l'incidenza degli aeroporti meridionali sul totale italiano è di appena il 2,65%, una quota che scende al 2,10% escludendo la posta.

In totale, gli aeroporti del Mezzogiorno movimentano oltre 30mila tonnellate (tra merci e posta), con il principale aeroporto (Napoli-Capodichino) che supera di poco le 11mila (cfr. Tabella 3).

Traffico merci nelle macro-aree italiane, con il dettaglio della Puglia e dell'aeroporto di Taranto-Grottaglie, merci e posta (dati in tonnellate), anno 2017

	Merchi movimentate via cargo aereo nel 2017 (tonnellate)	Incidenza su Italia	Incidenza su Mezzogiorno
Nord	894.368	78,10%	-
Centro	220.558	19,26%	-
Mezzogiorno	30.293	2,65%	100,0%
Puglia	8.016	0,70%	26,5%
Taranto-Grottaglie	6.355	0,55%	21,0%

Tabella 7 - Fonte: elaborazione SRM su dati ASSAEROPORTI, gennaio 2018

Il sistema degli aeroporti pugliesi (Taranto-Grottaglie, Bari, Brindisi e Foggia), movimentava complessivamente oltre 8mila tonnellate di merci e posta, una quantità marginale nel contesto nazionale (rappresenta circa lo 0,70% del totale italiano), ma importante se si guarda ai numeri del Mezzogiorno.

L'aeroporto di Taranto-Grottaglie è di gran lunga il primo della regione per traffico merci: con 6.355 tonnellate intercetta quasi l'80% del traffico regionale e incide per il 21% sull'intero cargo aereo del Mezzogiorno.

Guardando al trend del cargo aereo nei due principali scali merci della regione (gli aeroporti di Bari e Taranto-Grottaglie), nel corso dell'ultimo decennio si è assistito ad un progressivo spostamento del traffico merci complessivo dall'aeroporto di Bari verso l'aeroporto di Taranto-Grottaglie (cfr. Grafico 8).

Traffico cargo aereo negli aeroporti di Bari e Taranto-Grottaglie, dati in tonnellate, trend 2007-2017

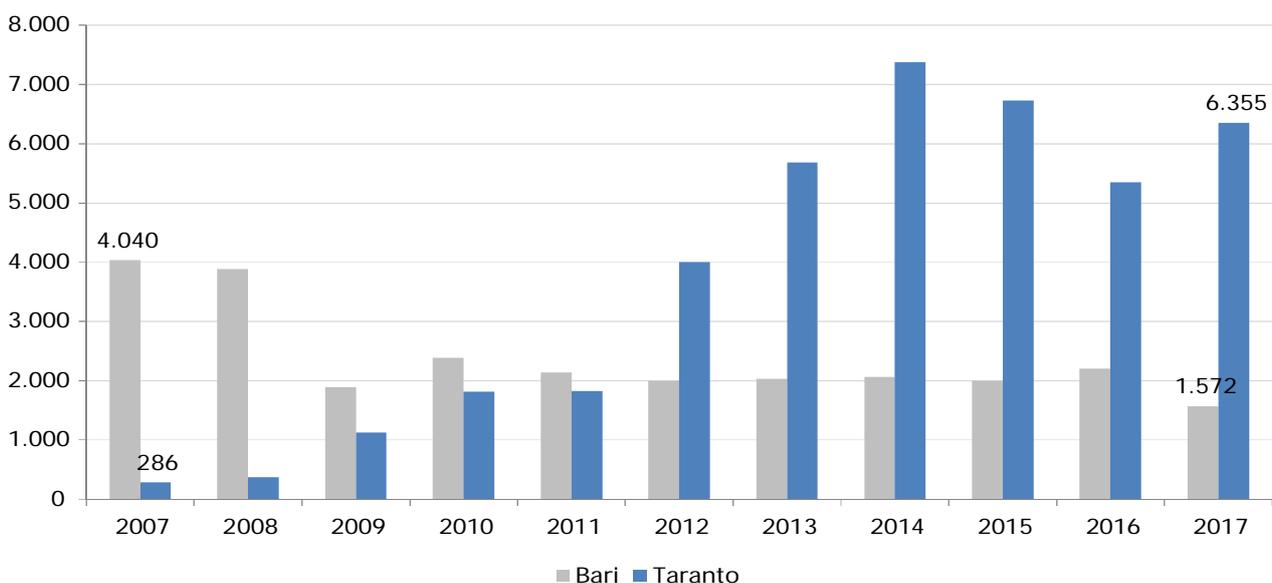


Grafico 8 - Fonte: elaborazione SRM su dati ENAC e ASSAEROPORTI, gennaio 2018

Nel 2007 il rapporto tra i due aeroporti in termini di movimentazione era di 93,4% contro 6,6% a favore di Bari, mentre successivamente il traffico è cresciuto in modo costante nell'aeroporto di Taranto-Grottaglie che nel 2012 ha superato quello del capoluogo per movimento merci, fino a movimentare oltre quattro volte le merci dell'aeroporto di Bari nel 2017.

Per chiedere ragione di questo processo di spostamento del movimento merci nei due aeroporti e per avere informazioni di prima mano circa i programmi di sviluppo dello scalo di Taranto-Grottaglie, abbiamo posto qualche domanda a Patrizio Summa, Direttore di Aeroporti di Puglia Spa, la società che gestisce tutti gli scali della regione.

Intervista al Direttore di Aeroporti di Puglia, Patrizio Summa

L'Aeroporto di Taranto-Grottaglie è una dei quattro aeroporti della regione gestiti da Aeroporti di Puglia SpA ed è il principale Aeroporto della regione per traffico cargo e il terzo del Mezzogiorno, dopo Napoli e Catania. SRM ha intervistato il Direttore di Aeroporti di Puglia SpA, Patrizio Summa, per approfondire alcuni aspetti circa l'attività dell'aeroporto di Taranto-Grottaglie e il suo ruolo nell'ambito della rete degli aeroporti pugliesi.

Buongiorno Dr. Summa. Innanzitutto vorremmo chiederle un commento ai dati di consuntivo 2017 circa il cargo aereo nell'aeroporto di Taranto-Grottaglie, con un movimento totale che ha superato le 6.300 tonnellate e un incremento del 18,6% rispetto al 2016, una crescita doppia rispetto alla media nazionale, tutto traffico internazionale, al 100%.

Si, i numeri sono in crescita, ma bisogna interpretarli; mi spiego meglio. Il traffico merci dell'aeroporto di Taranto-Grottaglie è generato dall'attività di Leonardo (ex Alenia) in Puglia, più precisamente, Leonardo produce nello stabilimento di Grottaglie le fusoliere del Boeing 787 *Dreamline*, mentre nello stabilimento di Foggia vengono prodotti gli stabilizzatori; entrambe le produzioni vengono trasferite negli Stati Uniti utilizzando lo scalo di Taranto-Grottaglie, il traffico dell'aeroporto è quasi esclusivamente generato da queste produzioni.

Bene, questo spiega anche i cambiamenti nella distribuzione del traffico merci tra Bari e Taranto-Grottaglie. I numeri di Taranto hanno cominciato a crescere a partire dal 2009...

Infatti, quando è andata a regime la produzione degli stabilimenti Leonardo. Lo scalo di Bari è, invece, utilizzato per il traffico commerciale tradizionale, ma si tratta di quantità ridotte di merci in arrivo e partenza dall'aeroporto di Bari. Nella maggior parte dei casi, gli imprenditori pugliesi utilizzano scali fuori regione per le loro esigenze di trasporto, Milano Malpensa – e in misura minore gli aeroporti di Roma (Fiumicino o Ciampino) – ma anche Parigi e Francoforte: normalmente, la merce da spedire viene caricata su mezzi su gomma o treni che dalla Puglia raggiungono gli aeroporti del Nord Italia e del Nord Europa e da qui le destinazioni finali.

Il traffico c.d. "avio-camionato", un fenomeno strutturale del settore del cargo aereo in Italia. Quindi, i dati del cargo aereo nell'aeroporto di Taranto-Grottaglie riguardano quasi esclusivamente le produzioni di Leonardo? È questa la "vocazione" dello scalo di Taranto-Grottaglie?

Non soltanto, direi che l'aeroporto può aspirare ad avere una duplice funzione: quella di infrastruttura a servizio degli insediamenti produttivi e di ricerca nel settore aerospaziale e quella di scalo per la movimentazione di merci, in stretta sinergia con il Porto di Taranto.

Per quanto riguarda il primo aspetto, il Piano Nazionale degli Aeroporti ha classificato l'aeroporto di Taranto-Grottaglie come aeroporto di interesse nazionale destinato a svolgere funzioni di piattaforma logistica integrata a supporto della ricerca e dello sviluppo industriale, con particolare riferimento al settore aerospaziale; inoltre, dal 2014 lo scalo di Grottaglie è l'unico in Italia dotato di un corridoio di volo per velivoli non pilotati (droni) che possono così realizzare i loro test. Alcuni investimenti in corso di realizzazione nello scalo (per un valore di quasi 10 milioni di euro fino al 2019, cfr. Tabella 6) sono finalizzati all'adeguamento delle infrastrutture di volo e realizzati per favorire l'insediamento di nuove realtà produttive nel settore aerospaziale, in stretta sinergia con la politica regionale di sviluppo economico.

L'obiettivo è attrarre sia realtà produttive in qualche modo "collegate" allo stabilimento Leonardo di Grottaglie, in particolare fornitori, in una logica di *supply chain*, sia investitori, sempre del comparto aerospaziale ma non direttamente collegati a Leonardo da rapporti di fornitura ma realtà indipendenti attratti dalle potenzialità offerte dall'aeroporto di Taranto-Grottaglie, struttura all'avanguardia in Europa per funzioni di *Test Bed* e *Test Range* aeronautico, in particolare per velivoli senza pilota; ciò, in una logica di sfruttamento di esternalità positive, tipica del distretto produttivo.

Ci parli del secondo aspetto, la funzione dell'aeroporto di Taranto-Grottaglie quale scalo per il cargo aereo. Ha parlato di sinergie con il Porto di Taranto, ci può spiegare meglio a cosa si riferisce?

Certamente. Partiamo col dire che sin dal 2007 – quando l'aeroporto di Taranto-Grottaglie è stato oggetto di un potenziamento rilevante delle infrastrutture di volo – gli investimenti sono stati finalizzati a caratterizzare l'aeroporto per questa duplice funzione: infrastruttura a servizio dell'industria aeronautica e scalo per il cargo aereo, quindi la funzione scalo merci era già prevista per Grottaglie. Oltretutto, il progetto di creare una Zona Economica Speciale all'interno e intorno al Porto di Taranto ha rispolverato una vecchia idea che ha già dato vita a studi di fattibilità in passato: quella di una sinergia tra il Porto di Taranto e l'aeroporto di Grottaglie per veicolare le merci in arrivo nel porto verso le destinazioni finali nel Nord Italia e in Nord Europa utilizzando l'aeroporto. Il progetto di Zona Economica Speciale nel Porto di Taranto si sposa alla perfezione con questa strategia: l'idea è che determinate categorie di merci in arrivo al porto di Taranto possano essere "lavorate" in aree retro-portuali opportunamente attrezzate e poi spedite verso i mercati finali attraverso l'aeroporto di Taranto-Grottaglie, in una logica di logistica a valore aggiunto.

Con un'iniziativa della Regione è stato siglato un protocollo d'intesa – prima nel 2009 e successivamente nel 2014 – in base al quale è stata data facoltà ai tre comuni su cui insiste l'aeroporto (Monteiasi, Carosino e Grottaglie) di trasformare aree agricole a ridosso dello scalo e ricadenti entro i confini comunali in aree dedicate allo sviluppo aeroportuale in cui è possibile realizzare processi di trasformazione industriale; i tre comuni hanno recepito il protocollo e provveduto a realizzare varianti al piano regolatore a tal fine.

Un fattore fondamentale in questa ottica è l'esistenza di collegamenti tra gli scali (Porto e Aeroporto) e le aree logistiche e industriali, e in questo senso è già previsto un collegamento tra il Porto di Taranto e l'area industriale di Monteiasi attraverso una bretella ferroviaria.

Naturalmente, in un progetto del genere l'aspetto della *Governance* risulta strategico: ad ottobre dello scorso anno una delibera della giunta regionale ha previsto l'istituzione di una Authority che in qualche modo integri le attività dell'Autorità Portuale e della Società di gestione dell'aeroporto e che faccia da coordinamento tra le due entità.

8. Il sistema produttivo pugliese, la domanda di servizi logistici, i collegamenti di ultimo miglio

PREMESSA

I sistemi produttivi della Puglia e il loro posizionamento nell'economia italiana. Le infrastrutture dell'AdSP del Mare Adriatico Meridionale e dell'AdSP del Mar Ionio al servizio di un vasto entroterra regionale e interregionale

Gli apparati di produzione della Puglia hanno assunto ormai da molti anni particolare rilievo non solo per l'economia dell'Italia meridionale, ma per l'intero Paese. Le dimensioni complessive del valore aggiunto totale delle attività economiche e dell'industria nella regione nel 2015 sono state le seguenti:

Valore aggiunto totale delle attività economiche e di quello industriale in Puglia nel 2015

Anno 2015 (mln di €)	Puglia
Totale attività economiche	64.665,3
Valore aggiunto Industria	11.253,3
Inc.% industria sul totale	17,4

Tabella 1 - Fonte: Istat, 2015

La Puglia registra nei suoi territori:

- 1) la presenza del maggiore stabilimento industriale italiano per numero di addetti diretti – Ilva a Taranto (10.980) – che costituisce impianto strategico di un comparto trainante dell'industria nazionale, cui si affianca un *cluster* di rilevanti dimensioni per numero di aziende (360) e loro occupati (7.600), di attività indotte. Tale apparato produttivo territoriale ha un fortissimo impatto sul sistema infrastrutturale dell'area (porto, ferrovia e rete stradale), movimentandovi sia l'arrivo di materie prime e sia le spedizioni di prodotti finiti dal porto del capoluogo, dai suoi raccordi ferroviari e lungo il sistema stradale che si diparte verso Brindisi, Bari, Metaponto-Potenza e Metaponto-Calabria;
- 2) grandi produzioni agricole costituite da derrate strategiche per l'economia nazionale (cereali, olive, uva, frutta, ortaggi, orzo, latte). Tali materie prime danno vita in loco ad articolate *filiere di trasformazioni agroalimentari* – con relative movimentazioni e attività di stoccaggio – presidiate in molti casi da stabilimenti di grandi e medie aziende italiane e straniere (Barilla, Princes-Mitsubishi, Granarolo, Birra Peroni-Asashi, Heineken, Cremonini, Amadori, Antinori, Casillo, Divella, Siciliani, De Santis, Pantaleo, Loidice, Granoro, Cantine Due Palme, Leone De Castris, etc.) che destinano quote rilevanti delle loro produzioni all'esportazione. Notevoli anche le attività di trasformazione e surgelazione di prodotti della pesca che impegnano aziende in qualche caso di rilievo nazionale come Lepore Mare, Savelpesca e Taranpesca. A tali impianti di *big player* si affiancano stabilimenti molto numerosi di PMI guidate da altri imprenditori locali attive nei settori molitorio, pastario, oleario, enologico, lattiero-caseario, conserviero, della lavorazione dell'ortofrutta e della surgelazione del pesce;
- 3) una diffusa e crescente presenza in diverse aree della regione – sia pure con diverse densità territoriali – di altri robusti *cluster* di piccole, medie e in alcuni casi grandi imprese italiane ed estere in comparti *high tech*

(meccatronica, aerospazio, farmaceutica, ICT, chimica di base) e *labour intensive* (TAC, legno-mobilio, industria cementiera, cartotecnica, materie plastiche, impiantistica, navalmeccanica) facenti capo ad alcune imprese estere e del Centro-Nord, ma in misura prevalente ad operatori locali, giunti con i loro fatturati ad occupare posizioni di rilievo nelle graduatorie meridionali o nazionali dei rispettivi comparti. Molto diffuso, inoltre, nella regione è il comparto delle costruzioni, imperniato su aziende di piccole e medie dimensioni;

- 4) un'elevata capacità di generazione elettrica da fonti fossili e rinnovabili che vede ormai da anni la Puglia – con le grandi centrali di Enel, Enipower, Sorgenia, En.Plus, Edison – al 2° posto in Italia per energia prodotta, alle spalle della Lombardia, e una massiccia presenza nella regione di campi eolici, fotovoltaici, di centrali a biomasse e di qualche termovalorizzatore;
- 5) le attività didattiche di 5 Atenei – quattro statali ed uno privato legalmente riconosciuto – e di centri di ricerca applicata di CNR, Enea, Cetma;
- 6) una diffusa presenza di piccole, medie e grandi strutture di vendita della distribuzione che vede attivi: numerosi ipermercati facenti capo ad alcuni dei maggiori gruppi del comparto italiani ed esteri come COOP, Auchan, Metro, Eurospin, accanto a supermercati di imprese di marchi nazionali come A&O, Sidis, Sisa, Despar, DOC, Di Meglio, alcuni dei quali controllati da società pugliesi come ad esempio Megamark con fatturati di elevate dimensioni. Tali presenze di grandi e medie catene di distribuzione hanno comportato da parte loro la realizzazione di piattaforme logistiche in buona misura soddisfatte da piattaforme di stoccaggio di prodotti poi distribuiti nei punti vendita frequentati dai consumatori finali;
- 7) una capillare diffusione di sportelli di gruppi creditizi prevalentemente nazionali ma anche esteri, di tre Banche popolari e di un numero rilevante di BCC-Banche di credito cooperativo che in alcuni casi raggiungono dimensioni dell'attivo assolutamente ragguardevoli, come ad esempio le BCC di Conversano (BA), San Marzano (TA), Castellana Grotte (BA), Alberobello (BA), San Giovanni Rotondo (FG);
- 8) larghissima diffusione di imprese artigiane di produzione e di servizi – quest'ultime a persone o cose – attive nell'edilizia, nell'agroalimentare, nelle subforniture per industrie del tac e della meccanica, in attività della grafica e del design, tipografiche, nelle produzioni artistiche e nei trasporti. In molti Comuni della regione tali aziende artigiane sono insediate in aree P.I.P. - Piani per gli insediamenti produttivi, spesso ben attrezzate e ben raccordate con le grandi vie di comunicazione;
- 9) nuclei di imprese cooperative attive in prevalenza nel settore agricolo, ma anche nei servizi sociali e in qualche caso anche in aziende manifatturiere come la Trafilcoop di Lucera (FG), la OMM di Spinazzola (BAT), la Progresso e Lavoro di Brindisi.
- 10) una massiccia presenza di musei, castelli, cattedrali, centri storici, parchi archeologici, parchi nazionali e regionali, aree naturalistiche e di strutture ricettive di diversa tipologia con una rilevante dotazione di posti letto in alberghi, villaggi turistici, B&B, agriturismi, aree campeggistiche che consentono alla regione di competere con crescente successo sul mercato turistico nazionale e su quelli internazionali;
- 11) l'esistenza di un vasto sistema infrastrutturale al servizio di movimentazioni di merci e passeggeri della regione – sei porti maggiori in Puglia, quattro aeroporti civili (Bari, Brindisi, Grottaglie, Foggia, quest'ultimo non in esercizio), e tre aeroporti militari operativi a Gioia del Colle (BA), Amendola (FG) e Galatina (LE)), l'Interporto di Bari, piattaforme logistiche (nel porto di Taranto e in zona Incoronata a Foggia), reti ferroviarie di FS e di Ferrovie in concessione, autostrade e strade statali. Tale sistema necessita di completamenti, miglioramenti tecnologici, raccordi funzionali, interventi di 'ultimo miglio', ma è già dotato di una sua significativa consistenza, grazie a massicci investimenti realizzati nell'ultimo trentennio, in corso da tempo o appena avviati, in porti e su strade, aeroporti e ferrovie – e di articolazioni intermodali di crescente fruizione. È opportuno rilevare peraltro che la maggior parte della movimentazione di merci prodotte in Basilicata gravita su nodi portuali e ferroviari della Puglia, mentre una parte minore – ma non meno significativa per alcune merci, come ad esempio le auto costruite a S. Nicola di Melfi e destinate all'esportazione negli Stati Uniti – gravita sui porti di Napoli e Salerno, ma transita da Foggia per quelle destinate al porto di Civitavecchia.

Rafforzare pertanto ed integrare sempre più l'armatura portuale della Puglia adriatica e ionica e più in generale quella infrastrutturale della regione e della confinante Basilicata nei grandi corridoi TEN-T – grazie anche alle

risorse del PON Infrastrutture e reti 2014-2020 – e contribuire di conseguenza ad elevare la competitività degli apparati di produzione locali significa concorrere al consolidamento di un segmento strategico della piattaforma produttiva nazionale.

PARTE PRIMA

Le movimentazioni merci da e per la Puglia e loro modalità di trasporto

1. L'export 2015 e nel 2016 della Puglia e movimentazioni nel 2014 in tons su autoveicoli immatricolati in Italia oltre i 35 quintali da e per la regioni

La Puglia (cfr. Tabella 2) nel 2015 ha esportato beni per circa 8,2 miliardi di euro – pari al 19,4% del Mezzogiorno e al 2% del Paese – le cui voci più rilevanti sono state:

- prodotti agricoli allo stato fresco;
- beni dell'industria agroalimentare;
- componentistica per auto;
- parti di aeromobili;
- acciaio;
- prodotti della chimica di base e farmaceutica;
- tessile-abbigliamento-calzaturiero;
- legno-mobilio;
- materiali lapidei lavorati.

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

Valore complessivo esportazioni mondo per province della Puglia e settore economico. Anno 2015 (valori in €)

Territorio	A prodotti agricoltura silvicoltura e pesca	B prodotti estrazione minerali da cave e miniere	C prodotti attività manifatturiere	E prodotti attività trattamento rifiuti e risanamento	J Prodotti attività servizi informazione e comunicazione	R prodotti attività artistiche sportive, intrattenimento e divertimento	V merci dichiarate come provviste di bordo, nazionali di ritorno e respinte, merci varie	Totale
Foggia	53.302.149	7.485.475	661.111.852	30.123	17.103	5.500	-	722.529.882
Bari	646.690.533	709.071	3.458.497.506	1.303.893	7.914.65	30.952	5.769.144	4.113.792.564
Taranto	50.738.555	122.555.909	356.548.283	4.741.552	206.206	26.565	23.974.734	1.558.791.804
Brindisi	12.573.978	2.169.355	802.050.285	.	14.930	1.300	1.570.595	818.380.443
Lecce	12.342.375	109.944	474.175.830	109.428	206.268	118.642	2.056.623	489.119.110
BAT	45.922.616	8.465.804	438.331.692	25.849	86.910		57.319	492.890.190
Puglia	821.570.206	141.495.558	7.190.715.448	6.210.845	1.322.882	182.959	34.006.095	8.195.503.993

Tabella 2 – Fonte: Istat

Nel 2016 invece la Puglia, esportando beni per 7,9 miliardi, ha registrato una flessione del 2,2% rispetto al 2015, con una incidenza sul totale nazionale scesa dal 2% all'1,9%.

1.1 Le movimentazioni di merci su gomma da e verso la Puglia, in parte potenzialmente trasferibili anche via mare

Analizzando il ruolo della portualità della Puglia adriatica e ionica potrebbe essere interessante valutare anche le dimensioni di una parte dei traffici su gomma verso e dalla Puglia, una parte dei quali potrebbe anche trasferirsi – là dove tecnicamente possibile ed economicamente conveniente per le imprese – anche via mare, oltre che su ferrovia.

Purtroppo i dati ufficiali più aggiornati comunicati dall'Istat e ripresi nell'ultima edizione del volume del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dal titolo "*Conto nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti*" risalgono al 2014, ma possono comunque essere indicativi per comprendere, sia pure in parte, le dimensioni di tali traffici.

Nel 2014 dunque (cfr. Tabella 3) la Puglia ha generato un traffico merci su strada effettuato da veicoli di portata utile non inferiore a 35 quintali immatricolati in Italia, pari a 35.767.858 tonnellate che l'hanno collocata:

- al 1° posto nel Mezzogiorno;
- all'8° in Italia dopo Lombardia, Emilia Romagna, Veneto, Piemonte, Toscana, Lazio e Trentino.

La ripartizione per destinazione del tonnellaggio trasportato è stata la seguente:

- il 6,9% al Nord;
- il 3% al Centro Italia;
- l'89,5% al Mezzogiorno;
- lo 0,6% all'estero.

Dei 32.037.314 milioni di tonnellate inviate nell'Italia meridionale, in realtà, 26.281.050 tonnellate – pari al 73,4% – sono state destinate alla stessa regione.

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

Trasporto complessivo merci su strada per regione di origine e destinazione (tonnellate composizione %). Anno 2014

Regioni di origine	Regioni di destinazione														
	Piemonte	Valle d'Aosta/ Vallée d'Aoste	Liguria	Lombardia	Trentino- AltoAdige	Bolzano- Bozen	Trento	Veneto	Friuli- Venezia Giulia	Emilia- Romagna	Toscana	Umbria	Marche	Lazio	Abruzzo
Piemonte	39.488.786	680.794	4.021.288	16.492.966	412.954	167.323	245.631	2.359.667	174.265	2.360.950	1.691.298	98.287	283.345	654.430	243.765
Valled'Aosta/ Vallée d'Aoste	237.330	467.436	2.799	151.170	..	..	..	..	..	..	34.897	..	..	..	..
Liguria	5.407.300	151.809	12.041.862	5.290.912	97.698	30.958	66.741	1.254.802	80.713	2.641.409	1.716.044	101.875	109.996	196.002	17.593
Lombardia	13.617.680	200.778	5.450.150	162.099.899	1.835.471	638.401	1.197.070	11.886.769	1.617.386	14.187.613	3.670.468	694.964	1.381.043	1.531.040	567.297
Trentino-AltoAdige	246.388	..	237.260	2.608.413	28.012.502	15.602.679	12.409.823	3.159.595	245.113	976.374	194.420	32.205	69.456	135.714	34.287
Bolzano-Bozen	66.368	..	65.543	607.990	14.979.421	14.341.306	638.115	1.483.867	68.678	230.699	42.518	7.923	12.578	92.201	25.400
Trento	180.020	..	171.717	2.000.423	13.033.081	1.261.373	11.771.708	1.675.728	176.435	745.675	151.902	24.282	56.878	43.514	8.887
Veneto	2.271.668	26.727	1.713.484	11.296.757	3.639.175	1.724.069	1.915.105	81.173.964	6.293.625	8.697.673	1.800.509	404.642	597.277	989.798	348.743
Friuli-Venezia Giulia	301.769	332	54.779	1.333.729	220.481	163.187	57.294	5.978.902	12.309.405	648.704	103.246	22.676	254.031	67.111	79.484
Emilia-Romagna	2.878.258	2.093	2.580.206	17.306.605	912.242	308.886	603.356	8.487.028	880.590	80.422.099	4.416.777	1.606.131	2.054.620	1.910.524	1.083.657
Toscana	1.751.474	27.707	1.934.182	4.917.197	181.826	49.344	132.482	2.463.405	142.869	4.390.288	51.160.370	1.033.413	528.940	1.502.032	360.722
Umbria	217.266	..	42.119	507.555	66.633	7.119	59.514	247.622	10.417	1.006.024	1.198.615	9.552.914	1.156.012	1.947.723	360.173
Marche	322.094	..	85.016	941.169	69.944	44.990	24.954	678.809	94.460	1.557.808	466.678	556.160	12.443.796	412.535	844.747
Lazio	486.836	..	81.690	1.457.016	44.362	18.137	26.225	749.075	27.610	1.411.171	1.674.888	1.048.572	365.965	38.345.924	937.428
Abruzzo	168.705	..	14.040	614.330	24.987	11.271	13.716	244.528	31.738	978.234	274.669	282.267	1.418.624	1.284.374	7.551.824
Molise	46.515	..	..	110.724	..	..	..	50.023	..	80.357	87.102	17.531	8.412	556.766	305.074
Campania	516.976	..	43.880	764.739	10.115	7.176	2.939	384.421	12.240	721.133	606.882	145.207	75.935	2.411.131	803.078
Puglia	337.779	..	102.692	855.733	50.274	..	50.274	596.864	90.159	446.745	240.345	111.819	149.542	597.146	754.004
Basilicata	50.809	..	12.912	54.526	40.296	40.296	..	73.703	24.588	97.955	44.559	22.837	44.096	90.295	208.192
Calabria	6.020	..	27.533	136.061	..	..	..	46.810	..	49.418	74.092	33.473	9.275	87.461	6.449
Sicilia	17.936	..	71.957	75.821	6.822	6.822	..	141.064	..	114.333	43.026	109.462	17.690	81.630	126.188
Sardegna	..	..	343	36.469	..	..	..	11.948	..	29.862	1.226	7.475	..	19.536	..
Nord	64.449.179	1.529.969	26.101.828	216.580.451	35.130.523	18.635.503	16.495.020	114.300.727	21.601.097	109.934.822	13.627.659	2.960.780	4.749.768	5.484.619	2.374.826
Centro	2.777.670	27.707	2.143.007	7.822.937	362.765	119.590	243.175	4.138.911	275.356	8.365.291	54.500.551	12.191.059	14.494.713	42.208.214	2.503.070
Mezzogiorno	1.144.740	0	273.357	2.648.403	132.494	65.565	66.929	1.549.361	158.725	2.518.037	1.371.901	730.071	1.723.574	5.128.339	9.754.809
Italia	68.371.589	1.557.676	28.518.192	227.051.791	35.625.782	18.820.658	16.805.124	119.988.999	22.035.178	120.818.150	69.500.111	15.881.910	20.968.055	52.821.172	14.632.705
Estero	1.847.454	39.435	516.009	3.001.180	1.352.135	887.222	464.913	862.942	378.789	644.348	172.508	7.396	60.039	238.651	86.399
Totale	70.219.043	1.597.111	29.034.201	230.052.971	36.977.917	19.707.880	17.270.037	120.851.941	22.413.967	121.462.498	69.672.619	15.889.306	21.028.094	53.059.823	14.719.104

(a) Le quantità si riferiscono al traffico effettuato da veicoli di portata utile non inferiore a 35 quintali immatricolati in Italia. Per Regione di origine e destinazione si intendono le Regioni italiane e l'estero.

Tabella 3 (A) - Fonte: elaborazione Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti su dati ISTAT

Trasporto complessivo delle merci su strada per regione di origine e destinazione (tonnellate composizione %). Anno 2014

Regioni di origine	Regioni di destinazione												% sul totale complessivo		
	Molise	Campania	Puglia	Basilicata	Calabria	Sicilia	Sardegna	Nord	Centro	Mezzogiorno	Italia	Estero		Totale	
Piemonte	22.116	693.797	172.665	81.997	100.309	..	1.077	65.991.670	2.727.360	1.315.726	70.034.757	2.865.609	72.900.366	7,57	
Valle d'Aosta/ Vallée d'Aoste	..	..	..	..	..	..	..	858.735	34.897	0	893.633	7.679	901.311	0,09
Liguria	..	63.880	47.005	..	..	..	24.167	26.966.505	2.123.917	152.645	29.243.067	292.938	29.536.005	3,07
Lombardia	111.113	710.959	773.732	106.761	197.455	171.312	19.027	210.895.746	7.277.515	2.657.656	220.830.919	4.318.221	225.149.140	23,38	
Trentino-Alto Adige/Südtirol	..	51.075	17.775	5.452	19.770	30.442	..	35.485.645	431.795	158.801	36.076.240	1.355.414	37.431.655	3,89	
Bolzano-Bozen	..	14.070	..	5.452	19.770	30.442	..	17.502.566	155.220	95.134	17.752.919	886.273	18.639.193	1,94	
Trento	..	37.005	17.775	..	..	..	..	17.983.079	276.576	63.667	18.323.321	469.141	18.792.462	1,95
Veneto	82.012	734.491	290.387	52.736	111.731	104.529	50.433	115.113.073	3.792.226	1.775.062	120.680.361	1.391.245	122.071.605	12,68	
Friuli-Venezia Giulia	24.993	78.398	59.559	51.660	..	..	1.466	20.848.101	447.064	295.560	21.590.723	541.919	22.132.642	2,30
Emilia-Romagna	156.425	995.459	760.803	84.221	158.955	143.501	75.961	113.469.121	9.988.052	3.458.982	126.916.154	862.015	127.778.169	13,27	
Toscana	29.159	444.867	93.861	63.844	44.486	32.883	14.825	15.808.948	54.224.755	1.084.647	71.118.347	496.028	71.614.375	7,44	
Umbria	3.055	168.345	16.153	44.104	11.190	118.770	..	2.097.636	13.855.264	721.790	16.674.688	10.157	16.684.845	1,73	
Marche	92.749	146.465	271.221	22.369	52.679	58.806	..	3.749.300	13.879.169	1.489.036	19.117.507	187.672	19.305.179	2,00	
Lazio	393.051	2.953.185	648.049	59.190	161.471	148.166	..	4.257.760	41.435.349	5.300.540	50.993.649	100.749	51.094.398	5,31	
Abruzzo	701.834	551.426	655.686	66.325	35.864	42.717	12.379	2.076.562	3.259.934	9.618.055	14.954.551	170.503	15.125.054	1,57	
Molise	1.431.831	357.359	305.534	14.941	48.254	..	..	287.619	669.811	2.462.993	3.420.422	..	3.420.422	0,36
Campania	574.648	17.490.709	2.456.213	869.768	834.982	193.220	..	2.453.504	3.239.155	23.222.618	28.915.276	421.822	29.337.097	3,05	
Puglia	117.945	2.212.148	26.281.050	1.173.446	1.183.030	315.691	..	2.480.246	1.098.852	32.037.314	35.616.412	151.446	35.767.858	3,71	
Basilicata	8.394	1.190.697	1.734.196	3.897.483	635.132	..	..	354.789	201.787	7.674.094	8.230.674	76.522	8.307.196	0,86
Calabria	..	437.311	612.469	106.293	11.742.727	520.526	..	265.842	204.301	13.425.775	13.895.917	8.185	13.904.102	1,44	
Sicilia	..	240.568	150.077	1.060	1.194.029	27.680.090	..	427.933	251.808	29.392.012	30.071.755	107.730	30.179.485	3,13	
Sardegna	..	..	..	..	..	..	..	17.988.712	78.622	28.237	17.988.712	18.095.571	18.109.162	1,88
Nord	396.659	3.328.059	2.121.926	382.827	588.220	449.784	172.131	589.628.596	26.822.826	9.814.432	626.265.854	11.635.040	637.900.893	66,24	
Centro	518.014	3.712.862	1.029.284	189.507	269.826	358.625	14.825	25.913.644	123.394.537	8.596.013	157.904.191	794.606	158.698.797	16,48	
Mezzogiorno	2.834.652	22.480.218	32.195.225	6.129.316	15.674.018	28.752.244	18.001.091	8.425.117	8.953.885	135.821.573	153.200.578	949.799	154.150.376	16,01	
Italia	3.749.325	29.521.139	35.346.435	6.701.650	16.532.064	29.560.653	18.188.047	623.967.357	159.171.248	154.232.018	937.370.623	13.379.445	950.750.066	98,72	
Estero	0	359.236	185.179	8.851	0	0	0	9.242	8.822.705	476.722	450.681	9.769.793	2.536.116	12.305.909	1,28
Totale	3.749.325	29.880.375	35.531.614	6.710.501	16.532.064	29.560.653	18.197.289	632.790.062	159.647.970	154.682.699	947.140.416	15.915.561	963.055.975	100,00	

* Le quantità si riferiscono al traffico effettuato da veicoli di portata utile non inferiore a 35 quintali immatricolati in Italia. Per Regione di origine e destinazione si intendono le Regioni italiane e l'estero.

Tabella 3 (B) - Fonte: elaborazione Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti su dati ISTAT

2. La portualità pugliese fra vecchi e nuovi assetti. Le movimentazioni nel quadriennio 2013-2016

I porti della Puglia – qualcuno dei quali, serve almeno per taluni traffici anche la vicina Basilicata – sono gestiti da due Autorità di sistema.

La prima è quella del Mare Adriatico meridionale, che amministra gli scali di Manfredonia, Barletta, Bari, Monopoli e Brindisi. La seconda è quella del Mar Ionio che gestisce il grande porto di Taranto.

Ciò non preclude la loro collaborazione nell'ambito dell'unica Area logistica integrata che peraltro abbraccerà anche la Basilicata. In proposito, peraltro, è opportuno rilevare che uno dei cardini del progetto dell'Area logistica integrata di Puglia e Basilicata, prevista dal PON Infrastrutture e reti 2014-2020 è costituito – partendo dal riassetto funzionale delle Autorità portuali della regione – dal miglioramento dei collegamenti dei loro scali con le reti stradali, autostradali e ferroviarie, necessari per connetterli ai grandi corridoi TEN-T promossi dall'Unione Europea.

La nuova Autorità del Mare Adriatico meridionale sta già attivamente operando per il miglior coordinamento di funzioni degli scali di sua competenza: un compito necessario, data anche la dimensione e la specificità dei traffici che caratterizzano i due maggiori porti sull'Adriatico pugliese, ovvero quello di Bari – cui si affiancano gli scali minori di Barletta e Monopoli – e quello di Brindisi.

Nel Nord della Puglia anche per il porto di Manfredonia – ora inserito nell'Authority dell'Adriatico meridionale ed investito negli ultimi anni dalla flessione delle movimentazioni in passato legate in prevalenza al funzionamento del grande impianto della Sangalli Vetro, ora non in esercizio – si sta valutando il suo riposizionamento competitivo, al servizio del vasto bacino produttivo della Capitanata e, *almeno potenzialmente*, delle aree confinanti del Molise, dell'Irpinia e della Basilicata nord-orientale.

3. Le maggiori movimentazioni merceologiche via mare per e dalla Puglia . Una visione di sintesi

Le merci più significative che sbarcano nei porti della Puglia – sia pure in quantità variabili secondo le periodiche dinamiche produttive dei comparti cui vengono destinate – sono state costituite negli ultimi anni e sono tuttora composte, oltre che da minerali, combustibili e materie prime per le industrie siderurgiche, energetiche e petrolchimiche anche da:

- a) materie prime agricole (granaglie, olio, latte e prodotti ortofrutticoli), trasformate e lavorate in aziende locali e destinati a loro volta ad essere esportate. Più in particolare le granaglie giungono via nave e, nel porto di Bari, sono stoccate nei grandi silos affidati in concessione al Gruppo Casillo, mentre olio, latte e prodotti ortofrutticoli giungono su navi Ro-Ro;
- b) calzature – anche con traffico di perfezionamento dalla vicina Albania – tessuti e capi di abbigliamento, venduti negli esercizi regionali, ma spesso destinati ad altri mercati locali del Paese, ma sbarcati a Bari;
- c) capi di bestiame per industrie di lavorazioni carni;
- d) legnami e pellami per l'industria dei salotti;
- e) semilavorati e componentistica meccanica che viene poi assemblata nei beni finiti costruiti in stabilimenti delle maggiori aree industriali da Foggia a Lecce come quelli dell'automotive (FPT, Tdit-Bosch, Magneti Marelli, Getrag, Graziano Trasmissioni, Skf, etc.) e della GEOil&Gas Nuovo Pignone, etc.;
- f) macchine elettriche destinate a vari impieghi;
- g) principi attivi e altre materie base per industrie farmaceutiche.

Più in dettaglio nei singoli porti le movimentazioni più significative risultano:

Porto di Taranto:

In arrivo:

- minerale di ferro e carbon coke per l'Ilva;
- petrolio greggio per la raffineria dell'Eni.

In partenza:

- coils e tubi dall'Ilva;
- prodotti petroliferi raffinati dalla raffineria dell'Eni;
- pale eoliche della Vestas;
- polvere di pneumatici esausti dalla Serveco.

Porto di Brindisi:

In arrivo:

- virgin nafta per il sito della Versalis-Eni;
- carbone per la centrale termoelettrica dell'Enel;
- gpl per lo stabilimento della Ipem;
- cereali;
- zucchero grezzo per la raffineria della Srb.

In partenza:

- prodotti chimici di base;
- torri eoliche;
- parti di aeromobili.

Porto di Bari:

In arrivo:

- cereali per i gruppi Casillo, Divella e altre imprese molitorie minori;
- fertilizzanti per il consumo di agricoltori locali;
- prodotti metallurgici, minerali di ferro, minerali e metalli non ferrosi per lavorazioni di imprese metalmeccaniche del territorio e della vicina Basilicata;
- prodotti chimici.

In partenza:

- prodotti alimentari;
- farmaceutici;
- macchine per l'oil&gas;

- macchinari per edilizia;
- quadri elettrici;
- mobilio;
- prodotti chimici.

Porto di Monopoli:

In arrivo:

- minerali grezzi per la Ve.Me di Castellana Grotte;
- oli vegetali per il grande impianto della ItalBioil (Gruppo Marseglia) che produce biodiesel.

Porto di Barletta:

In arrivo:

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

Porto di Manfredonia:

In arrivo:

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

Quelli citati sono i beni prevalenti, anche se non esclusivi, che sbarcano negli scali della Puglia o che vi partono. Essi pertanto si configurano sostanzialmente come *commodity* – necessarie per alcune ben individuabili industrie localmente insediate di dimensioni medio-grandi – mentre ancora limitato è il numero di beni finiti e intermedi che è in arrivo o in partenza nei e dai porti pugliesi, mentre una quota non irrilevante di quei beni vi transita con traffico Ro-Ro, giungendovi da altre aree del Paese o europee o da Grecia e da altri Paesi orientali, destinandosi ad altre mete finali che sono diverse da quelle regionali.

Sono dunque alcune fra le maggiori aziende nazionali ed estere localizzate nelle province pugliesi ad alimentare i flussi di import-export più cospicui in volumi e in valori in transito nei porti prima ricordati, come ad esempio:

- Ilva, Merck, Enel, Eni-Versalis, Jindal, Srb, Ipem, BHGEOil&Gas Nuovo Pignone, Veme, etc;
- alcuni grandi gruppi di imprenditoria regionale come Casillo, Marseglia, Natuzzi, Divella, De Santis, Giuliano Puglia Fruit, Cofra, etc;
- PMI locali come Indeco, Ifac, Primiceri, D'Agostino, Leucci costruzioni, etc;

Ancora relativamente limitata risulta la partecipazione alle movimentazioni via mare della stragrande maggioranza delle PMI pugliesi che – quando esportano abitualmente – vendono in prevalenza sui mercati dell'Unione Europea, raggiunti con trasporti in prevalenza su gomma, o in minor misura su ferrovia.

Esaminiamo nel prossimo paragrafo i tonnellaggi movimentati nei porti pugliesi nel periodo 2013-2016 e nei primi otto mesi del 2017.

4. Gli scali di Bari, Barletta, Monopoli, Manfredonia, Brindisi e Taranto e i tonnelli movimentati nel quadriennio 2013-2016 e nei primi otto mesi del 2017

Il porto di Bari ha registrato per il traffico merci e i movimenti container, fra il 2013 e il 2016, i seguenti andamenti:

Traffico merci del porto di Bari

Anno	Milioni di tonnellate
2013	4,2
2014	4,6
2015	5,0
2016	5,6

Tabella 4 – Fonte: AdSP del Mare Adriatico Meridionale

Traffico container del porto di Bari

Anno	Unità
2013	31.436
2014	35.932
2015	60.009
2016	71.593

Tabella 5 – Fonte: AdSP del Mare Adriatico Meridionale

Nei primi otto mesi del 2017 il porto di Bari scende da 3,7 a 3,6 milioni di tonnellate di merci movimentate, ma registra un significativo incremento di movimentazioni del general cargo che si attesta ad un più 8,3%, determinato soprattutto dall'aumento del tonnellaggio delle merci Ro-Ro.

Lo scalo di Barletta, nello stesso quadriennio, ha contabilizzato:

Traffico merci del porto di Barletta

Anno	Migliaia di tonnellate
2013	1.000
2014	891
2015	951
2016	832

Tabella 6 – Fonte: AdSP del Mare Adriatico Meridionale

Nei primi otto mesi del 2017 tale porto sale da 564mila a 568mila tonnellate, con una riduzione delle rinfuse liquide e un aumento del 7% di quelle solide.

Il porto di Monopoli infine ha visto le seguenti movimentazioni:

Traffico merci del porto di Monopoli

Anno	Migliaia di tonnellate
2013	254
2014	428
2015	353

Tabella 7 – Fonte: AdSP del Mare Adriatico Meridionale

Anche questo scalo registra nel periodo gennaio-agosto 2017 un aumento delle merci movimentate, passate da 178mila a 260mila tonnellate, con un aumento delle rinfuse liquide, legato sempre alla domanda di oli vegetali della Italbioil che produce biosiedel.

Complessivamente, con i suoi tre porti, la precedente Autorità portuale del Levante di Bari ha totalizzato nel quadriennio esaminato:

Totale traffico merci Autorità portuale del Levante di Bari

Anno	Milioni di tonnellate
2013	5,45
2014	5,51
2015	6,30
2016	6,43

Tabella 8 – Fonte: AdSP del Mare Adriatico Meridionale

Il porto di Manfredonia ha registrato le seguenti movimentazioni:

Traffico merci del porto di Manfredonia

Anno	Migliaia di tonnellate
2013	904
2014	579
2015	534
2016	502

Tabella 9 – Fonte: AdSP del Mare Adriatico Meridionale

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

Tuttavia questo scalo nei primi otto mesi del 2017 sale da 320mila tonnellate dello stesso periodo del 2016 a 391mila tonnellate del 2017, con un aumento delle rinfuse solide pari al 18,1%.

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

Totale traffico del Porto di Brindisi

Anno	Milioni di tonnellate
2013	10,4
2014	10,8
2015	11,7
2016	10,0

Tabella 10 – Fonte: AdSP del Mare Adriatico Meridionale

Nel porto di Brindisi si sale nei primi otto mesi del 2017 dai 6,4 milioni di tonnellate ai 6,6 milioni di tonnellate. Un traffico, come detto in precedenza, costituito in prevalenza, ma non esclusivamente, da carbone per l'imponente centrale dell'Enel a Cerano, da virgin nafta per il grande stabilimento della Versalis del gruppo Eni, e da Gpl per il sito della Ipem, fra i maggiori in Italia nella sua tipologia.

Il Porto di Taranto ha registrato le seguenti movimentazioni:

Totale traffico merci del Porto di Taranto

Anno	Milioni di tonnellate
2013	28,4
2014	27,8
2015	22,5
2016	24,6

Tabella 11 – Fonte: AdSP del Mar Ionio

Nei primi sei mesi del 2017 le tonnellate movimentate sono state 10 milioni a fronte delle 13 dello stesso periodo del 2016.

5. I traffici di passeggeri e di Ro-Ro e Ro-Pax nei primi otto mesi del 2017 a Bari, Brindisi e Monopoli

Apprezzabili incrementi si sono registrati sempre nei primi otto mesi del 2017 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente nel movimento passeggeri saliti nello scalo di Bari dagli 833mila del 2016 ai 916mila dell'anno in corso, mentre a Brindisi i passeggeri sono passati dai 373mila del periodo gennaio-agosto del 2016 ai 375mila dello stesso periodo del 2017.

Anche Monopoli registra un incremento di passeggeri che sbarcano da grandi yacht per fare escursioni nella città e nei suoi dintorni e poi si reimbarcano.

Notevoli sono i traffici Ro-Ro e Ro-Pax degli scali di Bari e Brindisi per Albania e Grecia, così come quelli crocieristici, consolidati ormai da anni a Bari, sia pure con alcune oscillazioni, e in via di promettente rilancio a Brindisi, mentre si sono avviati anche a Taranto.

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

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

Il porto di Brindisi, pertanto, per la sua storia, per le dimensioni dei suoi traffici e delle sue banchine – soprattutto di quella imponente di Costa Morena Est, ancora sottoutilizzata – non può subire declassamenti e penalizzazioni, pur avendo perso il suo Ente di gestione e dopo essere entrato nell'Authority che continuerà ad amministrare con un unico bilancio anche lo scalo del capoluogo regionale, insieme a quelli di Barletta e Monopoli, cui si aggiunge l'altro di Manfredonia.

Ma anche quest'ultimo porto, che ha perso l'Authority, come già evidenziato in precedenza, andrà ridefinito e valorizzato nella sua missione, nei suoi potenziali raccordi ferroviari e con le sue attrezzature da banchina – fra cui i nastri trasportatori – al servizio di un territorio produttivo di grandi dimensioni che geograficamente abbraccia insieme alla Capitanata, anche la Basilicata Nord Orientale, l'Irpinia e il Molise meridionale.

La nuova *governance* dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico meridionale con sede a Bari è chiamata dunque a gestire con equilibrio e dinamismo una fase di armonizzazione fra i porti della lunga costa

adriatica della Puglia, che in realtà presentano notevoli potenzialità di sviluppo comune in relazione ai rispettivi entroterra.

Un rapporto di costruttivo coordinamento dovrà poi essere stabilito fra le due Authority regionali per evitare sterili forme di concorrenza fra i loro scali che potrebbero danneggiare le loro movimentazioni.

7. Una valutazione di sintesi

Al di là delle oscillazioni di movimentazioni registrate in singoli scali negli anni 2013-2016, è opportuno tuttavia sottolineare che i porti ora facenti capo all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico meridionale e a quella del Mar Ionio hanno sostanzialmente confermato la loro capacità di mantenere apprezzabili livelli di movimentazioni – con qualche eccezione merceologica, causata o da specifiche crisi aziendali come a Manfredonia quella della Sangalli Vetro, o da una minore importazione di materie prime da parte di qualche big player locale come ad esempio la Italtioil di Monopoli, l'Ilva a Taranto e l'Enel a Brindisi – capacità peraltro confermata e migliorata, come si è visto dalle movimentazioni dei primi 8 mesi del 2017, in quest'ultimo caso però con l'eccezione di Taranto.

Gli scali della Puglia, insomma, stanno confermando una loro capacità attrattiva di movimentazioni in entrata e in uscita di merci e di traffici Ro-Ro, che, tuttavia, potrebbero e dovrebbero essere notevolmente e stabilmente incrementati, a partire da un rinnovato slancio produttivo ed esportativo dei sistemi manifatturieri della regione che dovrebbero puntare non solo con le grandi aziende presenti nei territori, ma anche con i numerosi cluster di PMI esistenti su nuovi mercati e su vie marittime per accedervi.

Ma uno sforzo significativo dovrà essere compiuto anche per riportare in arrivo e in partenza nei e dai porti dell'AdSP MAM e nello e dallo scalo di Taranto traffici non irrilevanti che, pur generati da imprese dei territori pugliesi, ad oggi però non transitano per molteplici ragioni dagli scali regionali.

L'AdSP del Mare Adriatico meridionale e quella del Mare Ionio di Taranto pertanto, con i loro nuovi organi di governo dovranno perseguire con politiche idonee un aumento generale dei traffici per gli scali gestiti, pienamente possibile alla luce delle infrastrutture già disponibili, e ove necessario a razionalizzarne la distribuzione, lavorando così su numeri crescenti a beneficio dei porti interessati.

PARTE SECONDA

Una grande regione dell'Italia sud orientale con cluster produttivi diffusi

1. Geografia delle aree pugliesi con le maggiori movimentazioni di materie prime e beni finiti

I caratteri ormai consolidati da lungo tempo degli apparati di produzione della regione consentono di tracciarvi con relativa facilità la geografia dei Centri che generano le maggiori movimentazioni di materie prime e beni finiti.

Se provassimo dunque a ricostruire tale geografia da Nord a Sud della Puglia potremmo localizzare quei Centri nelle seguenti aree:

In Capitanata:

- l'agglomerato industriale di Foggia-Incoronata, ove giungono prevalentemente su gomma e poi su ferro: a) ortaggi poi trasformati negli impianti della Princes e della Futuragri; b) grani macinati per il pastificio della Barilla; c) componentistica varia per i motori della FPT-CNH; d) materiali per le costruzioni aeronautiche nello stabilimento del gruppo Leonardo; e) beni strumentali per le industrie della zona. Dalla stessa area – a seguito dei diversi processi di produzione – partono conserve di pomodoro, paste alimentari, motori diesel, parti di velivoli, tonno in scatola, quadri elettrici;
- nella stessa provincia altre aree di concentrazione produttiva e di movimentazione di materie prime e beni finiti sono San Severo, Apricena, Cerignola, Manfredonia, con estrazione, produzione e lavorazione di materiali litici, legno-mobilia, prodotti agricoli, conserve alimentari, materie plastiche.

Nella provincia di Barletta-Andria-Trani, Bisceglie:

- le aree industriali e i Pip dei quattro maggiori centri della zona ovvero Barletta, Andria, Trani e Bisceglie ove giungono: beni intermedi per industrie del tac, (maglierie, calzature, da passeggio e *safety shoes*), macchinari per gli apparati manifatturieri delle quattro città, articoli per il packaging, materiali litici. Dal territorio partono: prodotti agricoli, beni agroalimentari, confezioni, calzature, cemento, pietre lavorate;
- nella stessa provincia centri di estrazione e produzione di sale, ortofrutta, prodotti agroalimentari, concimi e macchinari sono Margherita di Savoia, Trinitapoli, San Ferdinando di Puglia, Minervino e Spinazzola.

Nella Città metropolitana di Bari:

- l'agglomerato industriale di Corato, ove giungono granaglie, olive, uve da vino, beni intermedi per costruzioni meccaniche, articoli per il packaging, argille, intermedi per cartotecnica. Dalla città partono grani macinati, paste alimentari, prodotti da forno, vini, oli, mezzi di sollevamento, prodotti cartotecnici, ceramiche;
- l'agglomerato industriale di Molfetta, ove giungono: materie prime agricole, componentistica meccanica, legnami, materiali per edilizia. Dalla zona partono costruzioni meccaniche, beni agroalimentari, pet, arredamenti, confezioni, vetri lavorati;
- l'agglomerato industriale Bari-Modugno, ove giungono: a) semilavorati per componentistica dell'industria dell'automotive, meccanica e degli pneumatici; b) principi attivi per l'industria farmaceutica; c) lamiere per l'industria meccanica non automotive; d) materie prime per l'industria del vetro; e) fusioni per l'industria dell'oil&gas; e) semilavorati in legno per l'industria del mobile. Dalla stessa area partono componentistica per l'automotive, pneumatici, prodotti farmaceutici, meccanica varia, contenitori in vetro cavo, mobilio;
- l'agglomerato industriale di Monopoli: vi giungono via mare oleaginose, sabbie silicee (per la Veme di Castellana) e via terra materie prime agricole, componentistica meccanica, apparati elettromeccanici, materie plastiche. Dalla città partono beni alimentari, locomotori 'diagnostici', velivoli leggeri, biodiesel, costruzioni meccaniche, tubi in plastica;
- le aree industriali e i Pip della direttrice del Sud-Est Barese Noicattaro-Rutigliano-Conversano-Castellana-Putignano, ove giungono via terra ortofrutta, granaglie, materie prime per l'industrie del packaging, lamiere, intermedi per l'industria tessile e delle confezioni, sabbie per l'industria vetraria. Dal territorio partono paste alimentari, biscotti, vini, contenitori per il packaging, veicoli industriali, confezioni, mangimi, magazzini automatici;
- l'area industriale di Gioia del Colle ove giungono latte, sabbie per l'industria vetraria, componenti meccanici. Dall'area partono prodotti lattiero-caseari, contenitori in vetro, costruzioni meccaniche, vini imbottigliati;
- la direttrice murgiana Gravina-Altamura-Santeramo ove arrivano granaglie, pellami, fusti in legno, lamiere, materie plastiche. Dal territorio partono mobili imbottiti in pelle, grani macinati, paste alimentari, prodotti da forno, mezzi antincendio, macchine agricole;
- nella Città Metropolitana di Bari vi sono altri centri minori con assetti produttivi consolidati – come le città di Bitonto, Ruvo, Palo del colle, Grumo Appula, Capurso, Acquaviva, Mola, Polignano, Locorotondo – ove si trasformano materie prime agricole, si lavorano prodotti zootecnici e si costruiscono autoveicoli isotermici per il trasporto merci, compattatori, macchine olearie, contenitori per il packaging, arredi domestici, cartotecnica, radiofarmaci.

In provincia di Brindisi:

- l'agglomerato industriale del capoluogo ove giungono via nave: a) combustibili per la megacentrale elettrica da 2.680 MW dell'Enel; b) virgin nafta per il sito della Versalis; c) gpl per la Ipem; d) materia prima per il

settore saccarifero destinata alla SRB; e) materiali e motoristica per l'industria aeronautica. Dall'area partono motori e altri componenti per l'industria aeronautica, materie plastiche, contenitori di gpl, componentistica per auto, zucchero;

- le aree industriali di Fasano e Ostuni, ove giungono materie prime agricole, prodotti zootecnici, pesce, semilavorati meccanici, contenitori in vetro. Dai due centri della provincia partono oli, pesce surgelato, mobili metallici, materiali per edilizia;
- nella provincia altri centri di produzione e movimentazione di merci sono Francavilla Fontana e Mesagne, ove si producono cibi surgelati, conserve, arredi domestici.

In provincia di Taranto:

- l'agglomerato industriale Taranto-Massafra ove giungono via nave e su gomma: a) minerali di ferro e carbon coke per l'Ilva; b) greggio per la raffineria; c) materiali per l'industria produttrice di pale eoliche; d) materie prime per l'industria della birra. Dall'area ripartono coils, lamiere e tubi, prodotti della raffinazione, pale eoliche, meccanica pesante, birra;
- l'area industriale di Mattina Franca, ove giungono beni intermedi per l'industria delle confezioni e prodotti zootecnici e da dove partono confezioni, alimentari insaccati, arredi domestici;
- l'area industriale di Manduria, ove giungono materie prime agricole, contenitori in vetro, componenti meccanici e da dove partono vini imbottigliati, macchine agricole;
- l'area industriale di Grottaglie, segnata dalla presenza del grande stabilimento della Leonardo Divisione aerostutture, nel quale si costruiscono due sezioni della carlinga del 787 Dreamliner della Boeing, che poi vengono trasportate negli USA con voli degli aerei cargo DreamLifter.

In provincia di Lecce:

- l'agglomerato industriale di Lecce-Surbo: ove giungono su strada: componenti e lamiere per industrie meccaniche, prodotti alimentari. Dall'area ripartono macchine movimento terra, loro componentistica, lamiere stampate, radiatori per auto, macchinari per impianti eolici, beni agroalimentari;
- nella provincia altre aree di significativa movimentazione sono quelle di Maglie, Casarano, Galatina, Gallipoli, Otranto, Tricase da dove partono prodotti agricoli, vini, calzature, cemento, confezioni, pietre lavorate.

2. Le maggiori esportazioni via terra o ferrovia dalla Puglia

Le voci più significative dell'export dalla Puglia – che per la maggior parte delle PMI dei bacini di produzione locali più vasti avviene in prevalenza ancora su gomma e via ferrovia, e in minor misura via mare e nel caso delle sezioni di carlinga del 787 Dreamliner da Grottaglie per via aerea – sono le seguenti:

- Capitanata: beni agricoli e dell'industria agroalimentare, motori per veicoli commerciali, parti di aerei, materiali lapidei;
- Provincia BAT: calzature, capi di abbigliamento, prodotti agroalimentari, fertilizzanti, cemento, materiali lapidei;
- Città Metropolitana di Bari: farmaceutici, componentistica per auto, prodotti agricoli, beni dell'industria agroalimentare, macchinari vari (veicoli ecologici, martelloni demolitori, pompe e valvole per impianti petroliferi, quadri elettrici), prodotti chimici, abbigliamento, legno-mobilio;
- Brindisi e provincia: prodotti chimici, parti di velivoli, beni agroalimentari, macchinari vari;
- Provincia di Taranto: coils, parti di aeromobili, prodotti agroalimentari, abbigliamento;
- Provincia di Lecce: macchine movimento terra, beni agroalimentari, tac;

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

Alcuni esempi: le *paste alimentari* della Barilla del suo impianto di Foggia, i *prodotti chimici* della Versalis e i *principi attivi* della multinazionale farmaceutica francese Sanofi, entrambi in partenza dai loro siti di Brindisi, le produzioni per 'conto terzi' di calzature e capi di abbigliamento di numerose aziende diffuse nelle province della BAT, nel Barese e nel Salento.

Si ricorda inoltre che alcuni materie prime e beni intermedi necessari a industrie insediate nella regione – così come prodotti finiti di imprese locali destinati all'esportazione – sono sbarcati o partono da altri scali italiani (Trieste, Salerno, Napoli), serviti da compagnie che non approdano nei porti pugliesi e comportano pertanto per le aziende locali ulteriori costi di trasferimento dagli scali di approdo ai siti di utilizzo di quelle materie prime e beni intermedi.

3. Il ruolo decisivo delle imprese della Puglia e di quelle in Basilicata gravitanti sui nodi infrastrutturali pugliesi

Alla luce di quanto sin qui evidenziato, si sottolinea che – al di là delle gestioni delle rispettive *governance* delle due Autorità di sistema portuale di Bari e di Taranto – dovranno essere poi soprattutto gli imprenditori della Puglia e della vicina Basilicata – che gravita in larga misura sui nodi di trasporto stradale, ferroviario e portuale della Puglia e le aziende esterne che vi sono localizzate ad incrementare nei loro territori i flussi import-export di materie prime e beni finiti.

È sperabile in proposito che siano utilizzati sempre di più i trasporti via mare, attirando il più possibile sulle banchine pugliesi nuovi traffici di grandi operatori esteri, stimolati ad apprezzare e utilizzare il sistema portuale regionale per sbarcarvi e imbarcarvi in quantità crescenti prodotti, materie prime e semilavorati destinati anche ad altre regioni italiane, a Paesi europei e a mercati nord-africani e del Medio ed Estremo Oriente.

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

Insomma, al di là dell'impegno degli Enti portuali, delle due Regioni e del Governo, sarà ancora una volta la volontà di crescita e la capacità operativa delle *business community regionali* a decidere se Puglia e Basilicata potranno contare su un sistema portuale funzionalmente 'unitario' e con assetti realmente competitivi a livello europeo e mediterraneo, ma al servizio in primo luogo di apparati produttivi apulo-lucani sempre più forti, tecnologicamente avanzati e in grado di integrarsi in misura crescente nei grandi mercati internazionali.

4. Il progetto dell'Area logistica integrata di Puglia e Basilicata, una chance di sviluppo fra Europa e Mediterraneo

Quanto richiamato in precedenza circa i collegamenti da potenziare fra le due regioni confinanti e i loro sistemi produttivi costituisce parte integrante del progetto per l'ALI-Area logistica integrata di Puglia e Basilicata prevista dal PON Infrastrutture e reti 2014-2020, su cui stanno lavorando i tecnici del Ministero delle Infrastrutture, con le Regioni Puglia e Basilicata, RFI, la RAM-Rete Autostrade Mediterranee e le Autorità portuali di Bari e Taranto.

Il progetto dell'ALI in corso di redazione ha portato i suoi estensori a confrontarsi ampiamente con Istituzioni e operatori economici dei territori pugliesi e lucani e con aziende nazionali ed estere operanti nel comparto della logistica e dei trasporti su gomma e ferro.

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

Ma perché questa grande prospettiva si rafforzi con positive ricadute economiche e occupazionali sulle economie locali sarà necessario:

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

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

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

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

Inoltre la possibilità che i treni del servizio pubblico e privato possano interoperare su reti ferroviarie lungo tratte servite oggi solo o da società private o da Trenitalia – con la creazione di collegamenti sinora inediti fra località molto distanti le une dalle altre – è una scelta che apre interessanti prospettive alle relazioni, solo per fare un esempio, fra rinomate mete turistiche della Puglia, dal Gargano alla Valle d'Itria e sino al Salento.

6. Le merci su ferrovia in Puglia e Basilicata: una crescita costante fra 2010 e 2016

Ma anche il trasporto merci su ferrovia ha conosciuto nelle due regioni confinanti un significativo incremento negli ultimi anni, come documentato dai dati comunicati da RFI. In relazione a questo indicatore consideriamo anche la vicina Basilicata perché larga parte del traffico merci su rotaia in partenza da quella regione transita dalla stazione di Foggia.

Da Bari-Lamasinata, infatti, che è la principale stazione merci della Puglia – cui afferiscono lo scalo Ferruccio, il raccordo GTS e l'Interporto – la produzione di traffico ha visto aumentare i treni dalle 3.010 unità del 2010 alle 4.016 del 2016, con un aumento del 33,4%. Nel primo semestre del 2017 i treni sono stati 1.975 rispetto ai 1.895 del 2016, con un incremento del 4,2%.

Gli incrementi fra il 2010 e il 1° semestre del 2017 hanno riguardato sia il traffico diffuso che quello combinato: per il primo le relazioni sono principalmente di tipo nazionale come quelle con Torino Orbassano, Pace del Mela, Pescara Porta Nuova, Foligno, Padova Interporto e Pisa; per il traffico combinato invece, oltre ai collegamenti nazionali, si sono attivati collegamenti di tipo internazionale verso il Nord Europa attraverso il Brennero.

Si ricorda peraltro che dal suo terminal ferroviario nel capoluogo pugliese opera ormai da anni in Italia e in Europa la barese GTS, fra le maggiori aziende nazionali del comparto, con la sua flotta di ragguardevoli dimensioni di locomotive, pianali e casseforme, cui si è aggiunta di recente una vasta officina di manutenzione dei propri mezzi.

Anche dalla stazione di Foggia-Incoronata si sviluppano traffici merci di tipo convenzionale e combinato. Nel 2015 sono stati generati 381 treni e nel corso del 2016 si è registrato un loro incremento sino a 411 unità con un aumento del 7,8%. A questi valori vanno aggiunti i convogli che partono da Bari-Lamasinata e che si fermano a Incoronata per l'aggancio e lo sgancio di carri. Nel corso del 2015 questa attività ha interessato 579 treni, un volume che nel 2016 è aumentato attestandosi a 616 unità.

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

Anche a Giovinazzo alle porte di Bari opera uno scalo ferroviario intermodale privato ad uso pubblico per trasporti di tipo combinato della Lugo Terminal che ha annunciato di voler prolungare sino a Fiorenzuola con tre treni alla settimana la linea già attiva fra Giovinazzo e Lugo; ma la novità di maggior rilievo è l'avvio del collegamento fra la città pugliese e il grande Interporto di Verona Quadrante Europa che consentirà alle merci locali di raggiungere qualunque destinazione nel Nord e nell'Est del continente, facendo salire così i beni trasportati da Giovinazzo dalle 100mila a 200mila tonnellate annue.

Nel Sud della regione, anche la stazione di Brindisi è interessata da traffici di tipo intermodale e diffuso. Nel 2015 infatti i trasporti su ferro sono stati 917, distribuiti fra le due tipologie. Nel 2016 le movimentazioni sono risultate lievemente in diminuzione, avendo totalizzato 880 treni.

Alle porte di Lecce, lo scalo di Surbo ospita solo trasporti di tipo convenzionale e nel corso del 2015 se ne sono registrati 89, un dato aumentato di poco nel 2016 essendo salito a 95 unità. Alla stazione è allacciato il raccordo del Consorzio Asi del capoluogo, cui è collegato con una connessione particolare il grande stabilimento della CNH che costruisce ed esporta macchine movimento terra.

In prossimità di Taranto, infine, insiste la stazione di Bellavista, ubicata sulla linea Bari-Taranto, cui sono allacciati lo stabilimento siderurgico dell'Ilva e tutta l'area industriale, anche se al momento non si registrano livelli di traffico significativi – pari a 28 unità nel 2015, a 72 nel 2016 e a 52 nei primi dieci mesi del 2017 – che potranno svilupparsi invece non appena termineranno i lavori in corso sui raccordi ferroviari nel porto, al servizio del suo molo polisettoriale e del 5° sporgente.

Nella vicina Basilicata infine, grazie al massiccio rilancio negli ultimi anni dell'impianto della FCA a San Nicola di Melfi – divenuto la seconda fabbrica d'Italia per numero di addetti diretti, pari a 7.469 unità, cui devono aggiungersene oltre 4.000 nelle fabbriche dell'indotto di 'primo livello' insediate accanto al sito della Fiat – la stazione della cittadina, che è la principale per le merci della regione, ha conosciuto un incremento esponenziale del traffico diffuso: nel 2015 infatti il trasporto ferroviario su S. Nicola di Melfi ha fatto registrare 1.885 treni, con un ulteriore incremento nel 2016, quando si sono consuntivati 2.010 convogli, 135 in più rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente con un aumento del 7,1%. Nel primo semestre del 2017 i treni generati sono stati 1.019, solo 1 in più dello stesso periodo del 2016, mentre nel quadrimestre successivo sono ammontati a 581, portando così il totale dei primi dieci mesi del 2017 a 1.600 unità.

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

9. Gli effetti dell'e-commerce sulla Supply Chain: le opportunità per la Puglia

1. Premessa. L'e-commerce e i suoi effetti sul commercio tradizionale

Il fenomeno dell'e-commerce è molto ampio e sta sortendo effetti dirompenti sulla sfera economica, infrastrutturale e sociale di ogni Paese.

Le ragioni per cui sta modificando le regole strutturate dei rapporti commerciali sono diverse. In primo luogo, offre ai consumatori una nuova possibilità ovvero ordinare ogni tipo di merce dal proprio computer o dal proprio *device* da qualsiasi venditore, sia esso nelle immediate vicinanze (acquistando i cosiddetti prodotti "a chilometro zero"), in Italia, in Europa o nel mondo.

La spedizione parte nello stesso momento della conferma dell'acquisto, questa è la seconda rivoluzione. Non esiste più un numero – pur grande – di *player* che vende a un numero limitato di clienti (che poi rivendono al minuto ai consumatori finali), bensì ogni cittadino del mondo dotato di un indirizzo di consegna e di un mezzo di pagamento elettronico diventa un potenziale destinatario della merce.

Questo fenomeno sta dunque influenzando su tutti gli aspetti della catena logistica, dall'organizzazione del trasporto, alla gestione dei magazzini, alle consegne in città. Si tratta di un trend inarrestabile che comporta la necessità di una profonda revisione delle dinamiche commerciali a livello mondiale.

Questo lavoro si propone di indagare in modo organico sulle trasformazioni che il sistema dei trasporti, dei magazzini e della logistica in generale sta subendo per effetto dello sviluppo dell'e-commerce, e quali opportunità possono aprirsi per le aree logistiche della Puglia.

2. L'e-commerce in Italia: i numeri di un vero fenomeno

In Italia la rilevanza del commercio elettronico è andata crescendo progressivamente negli ultimi anni, come nel resto del mondo. Nel 2017 i *web shopper* italiani, ossia i consumatori che hanno effettuato almeno un acquisto online durante l'anno sono stati 22 milioni, con una crescita del 10% rispetto al 2016.

Il valore degli acquisti online da parte dei consumatori italiani ha raggiunto nel 2017 i 23,6 miliardi di euro, segnando un incremento del 17% rispetto al 2016. Gli acquisti online di "Prodotti" (pari a 12,2 miliardi) sono aumentati del 28% e hanno superato per la prima volta quelli di "Servizi" (+7%, 11,4 miliardi)¹.

Questo tasso di crescita è superiore a quello che registrano i principali mercati europei (Gran Bretagna, Germania, Francia) a conferma degli ampi margini che ha ancora il commercio elettronico in Italia, rappresentando oggi solo il 5,7% del totale degli acquisti *retail* degli italiani, contro il 16% della Gran Bretagna e il 13% della Germania². I tassi degli acquisti online sul totale (tasso di penetrazione) più alti in Italia sono stati raggiunti dai settori di Informatica ed Elettronica di consumo (20%) e Turismo (30%); quello più basso da *Food & Grocery* (0,5%). Quest'ultimo dato si spiega con la circostanza che nonostante il fermento imprenditoriale degli ultimi anni, il settore non è ancora in grado di garantire una copertura territoriale diffusa e omogenea sul territorio italiano.

¹ Osservatorio "E-commerce B2c" del Politecnico di Milano e Netcomm.

² E-commerce Europe, *Ecommerce Report UK and Ecommerce Report Germany 2017*.

Gli acquisti online degli italiani sui siti nazionali e internazionali

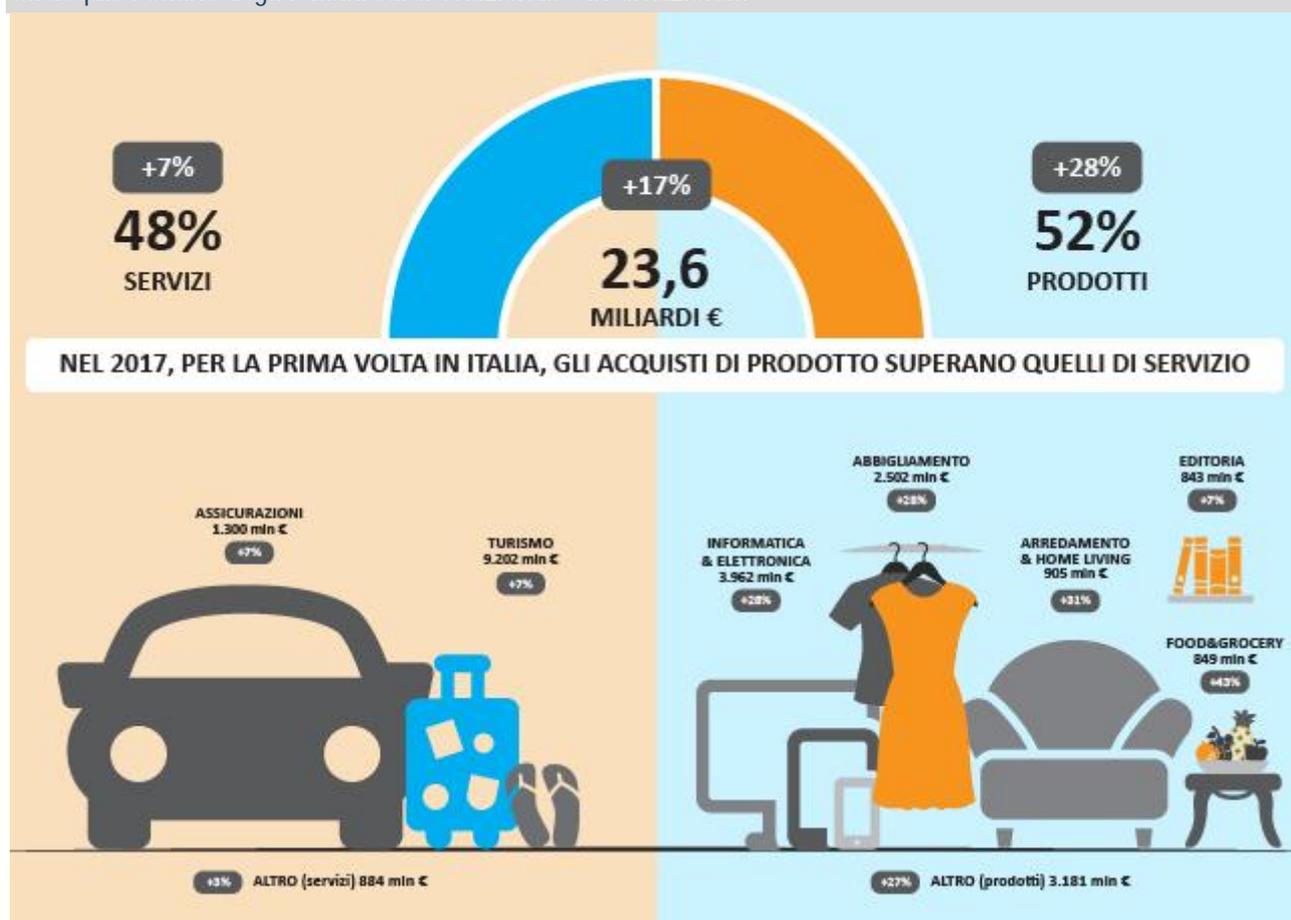


Figura – Fonte: SRM su Osservatorio E-commerce B2c, 2017

Nel 2017 l'export, inteso come il valore delle vendite da siti italiani a consumatori stranieri, vale 3,5 miliardi di euro e rappresenta il 16% delle vendite e-commerce totali.

A decretare questa crescita, sicuramente l'espansione, dimensionale e geografica, dei *player* più importanti ma, allo stesso tempo, anche l'entrata dei *retailer*³ fisici nel mercato dell'e-commerce. Non è da sottovalutare, inoltre, l'aumento della penetrazione di internet, che è arrivato a connettere il 39% della popolazione mondiale.

Nel 2017 un terzo degli acquisti e-commerce in Italia è concluso attraverso smartphone o tablet. L'incidenza di questi *device* è quintuplicata nel giro di 5 anni: nel 2013 la somma di tablet e smartphone valeva infatti solo il 6%. Ancora più significativa la crescita dello smartphone: il suo contributo è passato infatti dal 4% nel 2013 al 25% nel 2017. In valore assoluto, gli acquisti e-commerce da smartphone superano, nel 2017, i 5,8 miliardi di euro, con una crescita del 65% rispetto al 2016.

Guardando alle caratteristiche del nostro mercato e analizzando le esigenze dei consumatori si riscontra un panorama di bisogni molto articolato. L'acquirente italiano ha aspettative elevate in merito al servizio di consegna dei prodotti acquistati online: considera normale che il servizio sia veloce e puntuale, possibilmente gratuito, con il prodotto ben imballato e ben conservato nel trasporto. Nell'era degli acquisti online di massa, le esigenze degli acquirenti sono più diversificate di una volta e i servizi di consegna a domicilio devono essere il più possibile "personalizzati".

L'introduzione delle tecnologie di commercio digitale consente anche alle imprese di dimensioni minori di entrare più facilmente nei mercati internazionali, abbassando i costi di accesso. L'effetto è che sempre più

³ I *retailer* sono aziende commerciali che distribuiscono beni in modo diretto ai consumatori finali. Nel raggiungere i consumatori finali, essi possono usare esclusivamente siti di e-commerce (in tal caso parliamo di *retailer online* puri) oppure possono affiancare alcuni negozi fisici alle iniziative online (*retailer multicanale*).

aziende si stanno aprendo al nuovo canale di vendita, maturando una forte sensibilità agli aspetti che incidono sull'esperienza di acquisto dell'*e-shopper*. È importante evidenziare che quest'ultima non termina con il pagamento sul sito del *merchant*, ma quando il cliente ha tra le mani il suo acquisto: la gestione della spedizione ha, quindi, un ruolo chiave nella soddisfazione di chi acquista online. Inoltre, anche dopo la ricezione del prodotto, l'esperienza continua con la prova e l'eventuale restituzione della merce, non conforme oppure non adatta ai gusti dell'acquirente.

La preferenza verso l'e-commerce da parte del consumatore non dipende, quindi, solo dal piacere di poter selezionare un prodotto da una vetrina virtuale che offre più possibilità di scelta, e di poter acquistare l'oggetto desiderato a prezzi più vantaggiosi, ma anche dalla qualità e velocità della consegna e dai processi di assistenza e gestione dei resi.

3. Le caratteristiche del settore

Il web ha rivoluzionato il modo di intendere l'acquisto, dando al consumatore grande potere contrattuale grazie alla globale concorrenza che ogni singolo venditore trova online.

I principali fattori che stanno determinando il successo dell'e-commerce possono essere indicati come segue:

- *Superamento dei confini geografici e delle barriere temporali*: il più grande e il più importante vantaggio dell'e-commerce è che consente di rivolgersi alle esigenze del mercato nazionale e internazionale. Sul web è possibile raggiungere una clientela illimitata, senza restrizioni temporali (è possibile effettuare un acquisto in qualsiasi momento della giornata) e senza confini (è sufficiente una connessione a internet per visitare qualsiasi e-commerce). Nella pratica, il negozio online ha un business potenziale enorme perché può vendere a molte persone e in qualunque momento. Le aziende che utilizzano le tecnologie dell'e-commerce diventano a tutti gli effetti aziende multinazionali, almeno virtualmente.
- *Nessun limite di estensione dei magazzini*: possibilità di visionare un numero di prodotti o servizi superiore a quello di ogni magazzino fisico. Inoltre l'e-commerce consente una riduzione delle giacenze poiché utilizzando politiche *just-in-time* è possibile diminuire lo stock del magazzino attrezzandolo solo per gli ordini effettivi dei clienti. Ciò costituisce un vantaggio molto importante soprattutto per le imprese che hanno a che fare con componenti tecnologiche, che potrebbero risultare obsolete in breve tempo.
- *Densità informativa*: nell'e-commerce tutto è digitale e controllato, per cui è notevolmente aumentata la densità informativa, ovvero la quantità di informazioni disponibili per tutti gli attori del mercato. Le tecnologie dell'e-commerce aumentano l'accuratezza, la tempestività e la diffusione delle informazioni, che diventano quindi più efficienti oltre ad essere meno costose.
- *Personalizzazione*: considerando la natura interattiva delle tecnologie che caratterizzano il commercio elettronico, è possibile raccogliere informazioni sul consumatore prima del momento dell'acquisto e utilizzarle per rendere più efficaci le azioni di marketing. Questo aspetto non porta solo conseguenze sulla comunicazione e sulle vendite, ma anche sullo sviluppo di prodotto, comprendendo i gusti dei consumatori, infatti, è possibile personalizzare i prodotti o i servizi offerti sulla base delle loro preferenze e dei loro comportamenti d'acquisto.

Le conseguenze di questa innovazione tecnologica sono state molteplici. Dal lato dei consumatori, prezzi e costi diventano sempre più trasparenti. Anche chi vende studia il comportamento dell'acquirente, questo permette di segmentare il mercato in gruppi secondo le loro disponibilità a pagare e quindi applicare la discriminazione di prezzo per i diversi target di clienti. La merce è valutata dagli acquirenti e gode di tutte le certificazioni possibili: se gli oggetti sono costruiti senza utilizzare manodopera minorile, se gli imballi sono di materiali che provengono dalla gestione ecologica delle foreste, se le bustine igroscopiche hanno tutti i certificati prescritti e sono prive di tossicità, se le buste di plastica sono sempre provviste di fori per evitare il soffocamento di bambini, nel caso in cui si mettessero a giocare con esse, ecc. Anche i pagamenti sono protetti, assicurati e garantiti, ad esempio con i resi rimborsati.

Lo sviluppo dell'e-commerce, per quanto notevole, ha certamente indebolito la figura del negozio fisico, che comunque continua a mantenere dei vantaggi, oltre che naturalmente garantire la vendita alla parte di popolazione "non e-shopper". La possibilità di vedere e testare i prodotti consente una valutazione più consapevole e quindi una minore probabilità di sbagliare acquisto, che incide indirettamente su feedback e immagine. Un ulteriore vantaggio del negozio fisico è l'assistenza post-vendita diretta, un servizio che, in un mercato ormai saturo, riesce ancora a distinguersi ed è diventato fondamentale per il consumatore. Essa permette di alimentare un particolare senso di fiducia nell'acquirente, che si sente seguito quando sorgono dei problemi. Il consumatore soddisfatto, dal canto suo, farà pubblicità positiva a negozio e dipendenti.

In generale, però, la gestione complessiva risulta più dispendiosa e meno immediata.

Per tutti questi motivi, allo stato attuale le imprese che intendono aprirsi all'e-commerce sono più tutelate se ricorrono ad un'integrazione tra negozio fisico e virtuale, che permette di trarre vantaggi dall'una e dall'altra tipologia, dando al consumatore un'esperienza di acquisto a 360°.

Sempre più consumatori si informano su internet prima di comprare e un gran numero di essi esprime le proprie valutazioni sul web dopo l'acquisto. I comportamenti di consumatori che integrano il processo di acquisto online e offline sono sempre più frequenti e si possono ricondurre a tre tipologie:

- Molti consumatori ricercano informazioni online (recensioni, descrizione del prodotto, schede tecniche, ecc.) per poi recarsi allo *store* fisico per avere immediatamente l'oggetto in mano al termine dell'acquisto. È il fenomeno che gli americani indicano con l'acronimo *ROPO* - *Research Online, Purchase Offline* ("Ricerca su internet, Compra in negozio"). Intercettare il *ROPO*, ovvero far sì che durante la loro ricerca online i potenziali clienti siano indirizzati verso il punto vendita e ne percepiscano al meglio la validità dell'offerta dev'essere uno degli obiettivi della strategia online di un negozio fisico in quanto costituisce una grande opportunità per il venditore offline di attirare verso di sé il cliente e iniziare a costruire il rapporto di fiducia.
- Purtroppo per un negoziante esiste anche il fenomeno opposto: clienti che provano i prodotti in negozio, magari approfittando della competenza del personale per farsi un'idea più precisa delle caratteristiche, e poi escono senza comprare nulla perché effettueranno l'acquisto online. Il fenomeno si sta affermando con il nome di *showrooming*, come se il negozio facesse da mero espositore per i venditori online, o anche *TOPO* - *Try Offline, Purchase Online* ("Prova in negozio, Compra su internet").
- Un altro comportamento che si sta diffondendo ultimamente, perfetto esempio d'integrazione, prevede l'acquisto online e il ritiro del prodotto in negozio, magari perché il bene ha un valore considerevole e non ci si fida del trasporto fatto da un soggetto terzo o perché, come nel caso dell'abbigliamento, il cliente prima di ritirare definitivamente vuole provare il capo. Questo comportamento è vantaggioso per il venditore che in questo modo potrà concludere una vendita senza dover sostenere costi di spedizione e includendo il prodotto venduto nella quotidiana movimentazione di stock tra negozi.

4. Il valore della logistica a supporto dell'e-commerce

L'e-commerce sta determinando profondi cambiamenti nei sistemi logistici delle imprese, agendo prevalentemente sui seguenti aspetti:

- aumento del numero delle consegne;
- aumento delle consegne a lunga distanza;
- aumento delle consegne a domicilio;
- diminuzione dei tempi di consegna;
- impossibilità di pianificare a lungo termine le consegne.

Questi cambiamenti, apparentemente poco rilevanti, sono oggi in grado di mettere in difficoltà anche le infrastrutture logistiche più avanzate.

Ecco quindi che la logistica è diventata un *driver* chiave per il successo delle aziende digitali e per i loro modelli di business perché il settore richiede non solo più rapidità di risposta ma, soprattutto, più intelligenza nella gestione della movimentazione dei beni materiali e nelle funzioni di pianificazione e di servizio a monte e a valle del ciclo distributivo. La logistica entra quindi nell'area dei servizi offerti al cliente e la sua efficienza è espressa dalla capacità degli operatori di garantire la consegna delle merci nella quantità, nel luogo, nei tempi e secondo le modalità richieste dagli utenti finali.

Il forte sviluppo dell'e-commerce sta condizionando l'intera *supply chain*: sta cambiando la natura di centri logistici, interporti e magazzini: queste strutture si devono velocemente adeguare a una tipologia di clientela diversa che opera sul web e che, quindi, ha bisogno di spazi e servizi diversi rispetto all'operatore tradizionale.

Logistica ed e-commerce sono intimamente legati: tanto il secondo è destinato a trainare il settore della logistica (nel 2017 in Italia le imprese operanti nella logistica conto terzi hanno avuto un fatturato di 80 miliardi, +1,8% rispetto all'anno precedente), quanto la prima è spesso il punto più debole del commercio online, non solo nel nostro Paese⁴.

Rivenditori online e spedizionieri sono destinati a lavorare sempre più a stretto contatto per sviluppare opzioni di spedizione più comode e allettanti per gli *e-shopper*. La scelta del partner logistico diventa così di cruciale importanza per posizionarsi nel mercato online con una proposta veloce, flessibile e personalizzata.

La logistica ha assunto un valore sempre più strategico e, proprio in quest'area, negli ultimi anni sono stati fatti i maggiori investimenti in ricerca e sviluppo. Quest'attività veniva solitamente affidata in appalto ad aziende specializzate del settore, che ora devono puntare su servizi *ad hoc* sempre più efficienti e meno costosi per riuscire a competere con le compagnie che hanno creato sistemi di logistica dedicati.

Negli ultimi anni, la domanda di nuovi servizi a maggiore valore è molto cresciuta e il consumatore online si aspetta nuove e più sofisticate opzioni per la consegna e il ritiro dei prodotti, congiuntamente a nuovi metodi di pagamento sicuri, facili, immediati e nuove soluzioni affidabili di tracciamento a rendicontazione; il venditore online deve trovare il modo di ottimizzare la distribuzione fisica dei pacchi riducendo i costi. Un apparato logistico efficiente e un servizio di recapito capillare sono le leve competitive che decretano il successo nel mercato dell'e-commerce.

Quello che emerge è che, dal 2010 al 2016, in Italia si è ridotto il conto proprio nel settore trasporti e logistica, con un processo di terziarizzazione sempre più spinto.

La crescita di questo fenomeno, inoltre, ha fatto emergere ancora di più i problemi della logistica nei centri urbani, avvertiti globalmente anche da città con strutture tecnologicamente molto avanzate, a causa dell'estrema frammentazione delle consegne dovuta principalmente ai diversi passaggi negli appalti dei servizi. La logistica dell'ultimo miglio, che vede una concorrenza sempre più serrata tra i grandi *player* del settore, corrieri e spedizionieri, incide moltissimo sulla consegna degli acquisti online che, se non ottimizzata, pesa sulla congestione delle città e produce ingenti costi esterni per l'intera comunità.

In Italia una tra le rivoluzioni più interessanti riguarda l'intesa tra TNT Italy e InPost, che hanno concluso un accordo strategico per l'installazione di distributori automatici di ultima generazione, i cosiddetti *locker*. Collocati nelle vicinanze di luoghi facilmente accessibili come stazioni, ferrovie o supermercati, consentono il ritiro di merci e documenti a tutte le ore, 365 giorni l'anno. In Italia sono 400 e ad usufruirne sono anche aziende come ePrice e SaldiPrivati.

La capacità di offrire servizi di consegna e servizi di ritiro efficienti e rapidi, sembra emergere come uno dei principali territori competitivi sul quale si giocheranno le sfide dell'e-commerce nei prossimi anni.

4.1 Investimenti in logistica come chiave di successo dell'e-commerce: il caso Amazon

La prima grande azienda a investire e credere nel ruolo strategico della logistica a supporto del commercio elettronico è stata Amazon. È opportuno ricordare che nel 1995 erano solamente due i portali americani per gli

⁴ Osservatorio Contract Logistics "Gino Marchet" della School of Management del Politecnico di Milano.

acquisti online: eBay e Amazon. Tuttavia il primo è sempre stato un *marketplace*⁵, un mero intermediario informatico tra venditori e acquirenti, senza magazzini; il secondo, invece, è nato come un classico *retailer* per poi diventare anche un *marketplace*.

Jeff Bezos, fondatore e CEO di Amazon, capì, in soli due anni dall'avvio, che l'unico modo per poter crescere velocemente e soddisfare tutti i clienti era quello di disporre di enormi magazzini sparsi nel mondo dove stoccare la merce. Gli immensi depositi erano la diretta conseguenza del potere d'acquisto ottenuto nel corso degli anni con una strategia vincente: con l'aumento esponenziale delle vendite in tutto il mondo, Amazon poteva disporre di migliori condizioni di acquisto e lavorare sui quantitativi d'ordine nonché sui tempi di spedizione più brevi, disponendo della merce già in magazzino. Da sempre, l'obiettivo di Amazon è quello di offrire ogni giorno prodotti al miglior prezzo di mercato, fidelizzando i consumatori. La competizione attuata da Amazon si basa essenzialmente sulla convenienza di prezzo del prodotto e sulla qualità del servizio. L'offerta iniziale si basava sui libri, ma ben presto si è allargata a tutte le altre categorie, cosicché oltre al prezzo, il suo punto di forza è diventato anche la profondità e la vastità della gamma di prodotti proposta.

Per ottenere questi vantaggi competitivi Amazon investe moltissimo su software innovativi disegnati appositamente per essere "*consumer-friendly*", grazie ai quali il cliente può ottenere un servizio rapido, preciso ed efficiente.

Amazon è diventata una *case history* anche nella gestione dei prodotti all'interno degli enormi depositi, dislocati in più nazioni (dagli Stati Uniti all'Europa in meno di cinque anni), e nell'ottimizzazione dei tempi in fase di *pick-up*. Contrariamente a ciò che accade in un magazzino comune, i prodotti non sono conservati per tipologia di merce ma per dimensione dell'oggetto: ogni cella di una scaffalatura contiene tutte le unità di più prodotti delle stesse dimensioni mai simili tra loro. Pertanto non si troveranno mai nella stessa cella tutti i modelli di un iPhone; bensì in un solo scomparto si potranno trovare tutti gli iPhone 7 insieme a mouse e set di penne. Tutto ciò per evitare l'errore umano in fase di *picking*.

Nel 2005 una nuova idea targata Amazon rivoluziona il mondo online e della logistica: spedizioni illimitate e consegna in un giorno con il servizio Prime. Gli utenti, con un abbonamento irrisorio annuale, possono acquistare quante volte vogliono e non attendere giorni prima di ricevere la merce. Ciò è possibile solo grazie ad accordi unici con tutti i più grandi corrieri del mondo, a una gestione efficiente dei propri magazzini e al servizio logistica di Amazon venduto alle aziende presenti nel *marketplace*.

Nel 2011 arrivano anche i punti di ritiro fisici a New York City, Seattle e Londra: gli "Amazon Locker" sono degli armadi automatici che tramite uno schermo *touch* permettono l'apertura delle singole cassette dove ritirare o depositare i pacchi che si traducono in più comodità per i consumatori e meno viaggi per i vettori.

Nel 2012 Amazon acquista per 775 milioni di dollari l'azienda Kiva Systems, produttrice di piccoli ma potentissimi robot in grado di spostare intere scaffalature: niente più magazzinieri con i pattini ma scaffali intelligenti che calcolano il percorso migliore per raggiungere in autonomia la postazione fissa dell'operatore. Infine, l'annuncio dell'entrata della stessa azienda nel mondo dei vettori per le consegne nei giorni festivi sicuramente sconvolgerà ulteriormente il mercato.

Possiamo con certezza affermare che l'e-commerce ha dato un enorme aiuto allo sviluppo tecnologico della logistica negli ultimi vent'anni. Tuttavia la stessa Amazon ha imposto standard sempre più restrittivi per gli operatori logistici che pertanto sono vincolati⁶. Iniziato come un business B2C (*business to consumer*), Amazon successivamente implementa anche un modello B2B (*business to business*), mettendo a disposizione delle aziende la sua esperienza nella gestione di portali e-commerce sotto forma di servizio delle infrastrutture tecnologiche di *data center* (Amazon Web Service⁷).

Amazon riesce a costruire una solida relazione con il cliente grazie all'efficienza del servizio, all'affidabilità riconosciuta del brand e a tecnologie d'avanguardia. Fiducia non solo da parte del consumatore finale ma soprattutto dai commercianti con cui stipula accordi di collaborazione strategica. La relazione che si viene a

⁵ I *marketplace* (o piattaforme) sono aziende commerciali online in grado di aggregare un'offerta tipicamente molto frammentata senza assumersi rischi di invenduto, ossia non acquisendo la proprietà della merce, ma svolgendo un puro ruolo di intermediazione.

⁶ Freight Leaders Council (2017), *La logistica ai tempi dell'e-commerce*, Quaderno 26.

⁷ <https://aws.amazon.com/it/>

creare è di tipo *win-win*, in quanto nessuna impresa che vuole intraprendere la strada del commercio elettronico avrebbe le risorse e le competenze necessarie per poter competere con Amazon, motivo per cui essere presenti nella sua piattaforma diventa l'unica soluzione possibile. È proprio sfruttando questo fattore che Amazon è riuscito ad espandersi a tale velocità in tutte le categorie di prodotto, attirando anche l'attenzione di note marche che, oltre al loro e-commerce, vogliono essere presenti anche sul *marketplace* di Bezos.

Per quanto riguarda le infrastrutture, per poter garantire un servizio efficiente e preciso Amazon indirizza i suoi investimenti in tutto il mondo, soprattutto alle strutture dedicate alla logistica e allo sviluppo di software innovativi. Come le altre aziende *web-based* però acquisizioni e partnership hanno fatto parte della strategia di Amazon fin dalla sua nascita, rivelandosi asset fondamentali del suo successo. Ad esempio, per riuscire a contenere gli ingenti costi di magazzino derivati dall'espansione dell'offerta a nuovi prodotti l'azienda di Bezos ha stipulato alcune partnership con altri *e-tailer* per delegare a loro il trasporto specializzato di alcune categorie.

Se guardiamo al modello di profitto, i costi più importanti sostenuti da Amazon sono quelli fissi, in particolare relativi a mantenimento e funzionamento dei centri di distribuzione, alle operazioni di marketing e alla ricerca e sviluppo di tecnologie innovative.

Il *business model* di Amazon, per essere profittevole, può sostenere una strategia di leader di prezzo solo facendo leva su volumi ed economie di scala, motivo per cui la strategia di *cross-selling*, che ha permesso di ammortizzare i costi fissi, si è rivelata vincente. Anche in questo caso è presente un sistema di commissioni abbastanza complesso. L'azienda offre due opzioni per i venditori, che possono operare come individui o come professionisti: per gli individui Amazon addebita 0,99 cent per ogni prodotto che entra a far parte del listino, più una commissione che varia dal 6 al 45% in base al tipo di bene offerto, per i professionisti invece è prevista la sottoscrizione di un abbonamento mensile di 39,99 \$. Infine, è presente una *fee* variabile in chiusura di transazione, che per alcune categorie di prodotto come libri, media, dvd e video è invece fissa. Un'altra fonte di entrata per Amazon è sicuramente il programma di affiliazione per l'*advertising* con cui i rivenditori possono creare link ai prodotti e *banner*.

4.2 I modelli di delivery in Italia

La nuova geografia della logistica nello shopping online sottolinea come lo sviluppo dell'e-commerce italiano stia ridisegnando le filiere logistiche e produttive, i sistemi e i servizi di consegna, le strutture e le tecnologie dei magazzini e del packaging, nonché la mobilità per le città assegnando alla logistica un ruolo chiave nelle scelte di acquisto e post-acquisto degli *e-shopper* italiani.

Dall'analisi dei dati presenti nella letteratura sull'argomento è emerso che chi fa acquisti online in Italia riceve l'ordine mediamente dopo 4 giorni.

Diversi elementi hanno mostrato come l'attuale mix di modelli di *delivery* in Italia, siano ancora in fase di forte evoluzione e che i clienti e i differenti stili di vita, hanno esigenze molto diversificate. Tra il 2015 e il 2017 si è modificato il mix di modalità di consegna: i servizi di ritiro (negozi rivenditore, ufficio postale, *locker*, edicola, ecc.) sono cresciuti del 50% e riguardano il 9,1% degli acquisti online di prodotti, mentre la consegna a casa/ufficio è passata dal 94% al 91%. *Brand leader* che offrono il ritiro gratuito presso i propri negozi dichiarano di avere quote di ritiro superiori al 50%.⁸

Infatti, sebbene attualmente il servizio di consegna riguardi oltre il 90% di tutte le spedizioni, diversi fattori suggeriscono che in futuro le modalità di ritiro avranno un peso decisamente superiore rispetto all'attuale. Innanzitutto, il maggior utilizzo dei servizi di consegna è legato all'attuale offerta dei *merchant*, ad oggi principalmente costruita attorno al recapito a domicilio, che offrono un insieme di modalità di *delivery* e di servizi a valore aggiunto contenuto, a causa della limitatezza dei servizi a loro proposti dagli operatori logistici, ancora troppo legati al sistema B2B e ai canali tradizionali. Inoltre, un elemento a favore dello sviluppo dei punti di ritiro è la propensione degli acquirenti italiani al pagamento in contanti o comunque alla consegna, in particolare in quella fascia di acquirenti online meno a loro agio con i sistemi di pagamento elettronico. I servizi

⁸ Netcomm (2018), *Logistica e Packaging per l'e-commerce*.

aggiuntivi alla consegna che i consumatori considerano più interessanti sono poi proprio quelli che permettono di ridurre i disagi insiti nella consegna a domicilio.

Da questo quadro emerge come sia i *merchant* che gli operatori logistici possano far evolvere il proprio sistema d'offerta, ampliandolo e sfruttando le opportunità di multicanalità che si stanno delineando.

Se confrontiamo i dati italiani con l'Inghilterra, dove il 25% dei pacchi viene ritirato direttamente dall'acquirente (contro <10% del dato italiano), è evidente che la strada da fare sia ancora molta.

Solo il 40% dei *merchant* in Italia ha messo a disposizione dei clienti un portafoglio di soluzioni ampio⁹. Possiamo catalogare i nuovi servizi che si stanno affacciando sul mercato in categorie: servizi basati sul tempo (giorno e ora di consegna), sulla localizzazione (casa, ufficio, *locker*, punto di ritiro, ecc.), servizi *premium* (consegna al piano, installazione, ritiro usato, ecc.) e servizi informativi prima e dopo la consegna (dal *tracking* all'assistenza tecnica).

ePrice è stato il primo *merchant* in Italia a costruire una rete di *pick-up point* (oggi 117) che permettono anche di pagare al ritiro e il primo a lanciare, insieme a Inpost, una rete di *locker* (distributori automatici) per il ritiro su strada dei prodotti acquistati, sviluppando nel contempo il ritiro a casa, come vuole la legge, degli elettrodomestici usati¹⁰.

Anche Amazon ha fatto la sua parte per dare ai clienti servizi sempre più efficienti: Prime (consegna in un giorno), Prime Now (consegna in un'ora), ritiro dei prodotti presso gli uffici postali.

Interessante l'esperienza di Fermopoint che ha realizzato e strutturato la rete del negozio "sotto casa" dove il negoziante abilitato è autorizzato a ritirare la merce per conto del cliente del *merchant* che in un secondo momento passerà a ritirare il pacco.

Quali modelli di *delivery* si svilupperanno maggiormente in Italia nei prossimi anni? Quali saranno le implicazioni per i *merchant*, per gli operatori logistici e per i clienti? Quali le implicazioni per le nostre città e per le nostre abitudini di vita?

Same day delivery, *click&collect*, *drive thru*, *locker*, *Uberized economy* e nuovi modelli di business, *city biker*, *GDO* e modelli di *delivery*, *Google Express*, E-commerce e *smart home/city* sembrano essere parte di un grande cambiamento che è ancora nella sua iniziale fase di trasformazione.

Se ci soffermiamo poi sul *food* la logistica assume un ruolo ancora maggiore che negli altri settori merceologici perché esso porta con sé una serie di criticità aggiuntive nell'apertura di un canale di vendita online: la deperibilità; la corruttibilità, che porta alla necessità di mantenere alcuni alimenti ad una determinata temperatura, e la fragilità dei prodotti, che rende necessaria la presenza del ricevente al momento della consegna. Per questo motivo le consegne su appuntamento stanno avendo recentemente un seguito sempre più importante tra i *retailer* online.

Nel *food*, possiamo individuare diversi settori e modelli di e-commerce, ciascuno con le proprie specificità e criticità logistiche. I comparti dei *food retailer* specializzati (ad esempio Eataly), sono spesso caratterizzati da prodotti con un buon valore rispetto al peso (vino, specialità gastronomiche,...): in questo comparto, le criticità logistiche sono connesse soprattutto a problemi di imballaggio, di conservazione per il fresco e freschissimo, nonché ai problemi della logistica *cross-border*.

Vi sono poi i comparti del *delivery food* che hanno raggiunto penetrazioni importanti anche nelle principali città italiane. Nel caso dei *ready-to-eat* ci sono modelli come Foodora e Deliveroo che hanno fatto della piattaforma logistica la loro ragione di esistere. Tra gli elementi logistici chiave: imballi intelligenti pensati per il singolo piatto e per le modalità di trasporto, algoritmi evoluti per stimare i tempi di consegna e definire i ristoranti accessibili ai singoli indirizzi di consegna, ma, soprattutto, un sistema di *order tracking* tra i più evoluti che consente al cliente di monitorare sulla mappa dove e come si sta muovendo la propria consegna, fino anche a poter mandare un messaggio su WhatsApp al *biker* che sta effettuando la consegna.

⁹ *Ibid.*

¹⁰ Freight Leaders Council (2017), *op. cit.*

Nel comparto del *ready-to-cook* i problemi logistici sono differenti. Ad esempio, nel caso di Quomi.it, i clienti comprano una o più ricette, specificando per quante porzioni. Le consegne vengono fatte due volte alla settimana e il cliente riceve a casa tutti gli ingredienti delle ricette, già porzionati e pronti per essere cucinati. In questo contesto, i problemi logistici maggiori sono nella gestione di una filiera di approvvigionamento *just in time*, capace di consegnare porzioni per i singoli clienti già confezionate ed etichettate, e nella gestione della catena di conservazione durante il trasporto, che può avvenire con i normali corrieri express, grazie alle nuove tecnologie degli imballaggi che sono in grado di garantire fino a 48 ore di conservazione anche per carne e pesce fresco.

Infine, nel settore del *food*, è da ricordare che i modelli di e-commerce basati su abbonamento e su approvvigionamenti pianificati, possono essere una soluzione valida non solo per offrire ai clienti esperienze di acquisto semplici e fidelizzanti, ma anche per risolvere parte delle complessità e dei costi logistici.

5. Le criticità della logistica di ultimo miglio: trade off tra velocità ed efficienza del servizio di delivery

Con "logistica di ultimo miglio" si intende la fase finale del processo logistico che inizia nel momento in cui la merce lascia l'ultimo livello del network distributivo (quello più vicino al mercato finale), che può essere un magazzino o un *hub* di smistamento, e si conclude con la merce ordinata che arriva alla destinazione finale concordata con l'acquirente: di tutta la *supply chain* che interessa diversi *stakeholder*, a partire dai fornitori e i produttori dei beni fino agli operatori di vendita all'ingrosso e al dettaglio, è l'unica fase visibile al consumatore. Nonostante vengano spesso trascurati, i servizi di consegna finale sono l'aspetto più importante che un consumatore online considera dopo l'acquisto. La logistica *outbound* è una componente chiave per il successo delle aziende digitali e si rivela fondamentale puntare su soluzioni di *delivery* di qualità che soddisfino al meglio i *web shopper* in modo da incentivare l'acquisto via Internet e supportare ulteriormente la crescita dell'e-commerce.

Nello specifico, la consegna di ultimo miglio acquisisce ora un ruolo di primo piano nella soddisfazione complessiva dell'utente-acquirente, che può finalmente esprimere delle preferenze anche in questo ambito: i clienti richiedono diversi tempi di consegna sulla base delle proprie esigenze, vogliono controllare e personalizzare il momento di ricezione.

L'esperienza di acquisto complessiva non può prescindere dalla fase di consegna, perché il *consumer* le percepisce come un'unica entità; il tempo che intercorre tra la conferma di avvenuto pagamento online e il momento in cui la merce arriva a destinazione è carico di aspettative e di elementi di valutazione per l'utente che non sono separati dall'esperienza complessiva. La consegna è un momento cruciale per i *web shopper*, pertanto è fondamentale offrire una serie di servizi di valore per soddisfare tanto le esigenze di clienti business quanto quelle di mercati *consumer*.

La logistica di ultimo miglio risulta estremamente sfidante e costosa, in quanto è governata da *trade off* tra obiettivi spesso contrapposti: i meccanismi di gestione degli ordini e i sistemi di consegna devono essere in grado di fornire il prodotto giusto al momento giusto per soddisfare le esigenze dei clienti, senza però trascurare gli obiettivi di efficienza, senza la quale viene a mancare la sostenibilità economica del servizio.

Come sopra riportato, la consegna a domicilio (*home delivery*), sebbene in riduzione rispetto a qualche anno fa, continua ad essere la modalità di gran lunga più diffusa quando si acquista online: il vettore consegna direttamente i colli all'indirizzo fornito dal cliente in fase di acquisto, in Italia, ad esempio, 25 milioni di pacchi sono stati consegnati nei primi sei mesi del 2017 da Poste Italiane, con l'obiettivo di superare i 50 milioni entro la fine dell'anno. Tale modalità dunque inevitabilmente acuisce le criticità della logistica urbana.

Tra queste, le più diffuse possono essere di seguito elencate.

- *Sosta del mezzo*: quando il vettore deve effettuare una consegna a domicilio, il problema più grosso, presente soprattutto nelle grandi città, è quello della sosta del furgoncino. Divieti, assenza di parcheggi, strade piccole o trafficate, vigili e condomini rendono difficile la vita di un vettore. Anche per questo motivo,

le consegne vengono effettuate durante l'ora di pranzo o nel pomeriggio, quando le strade sono più libere e sgombre. Alcuni vettori, per ovviare a questo problema, effettuano la consegna con mezzi alternativi come bici, motorini o metropolitana, se gli oggetti da portare sono leggeri e poco voluminosi. Nell'e-commerce del *food* tramite App è particolarmente usato il motorino: Deliveroo, JustEat, Foodora, Glovo sono diventati gli emblemi di consegne *fast* con mezzi alternativi.

- *Consegna al piano*: nonostante i contratti standard prevedano solo la consegna a livello strada, molte persone gradiscono (o impongono per comodità o impossibilità fisica) la consegna al piano della merce, con problematiche di sosta (già sopra esposte) e di ulteriore tempo da parte dell'operatore.

Tra le modalità delle consegne a domicilio rientra anche il contrassegno, ossia il pagamento alla consegna della merce. Il commercio elettronico italiano, in modo atipico rispetto ad altri paesi, è strettamente legato a tale modalità: molti siti web perderebbero una grossa fetta di clientela senza il contrassegno. Nonostante la maggiorazione economica sostenuta da parte dell'acquirente, molte persone non si fidano dell'online e preferiscono toccare con mano la merce, prima di pagare. In questa configurazione sopraggiungono nuove complessità per i vettori, come ad esempio:

- *manca di denaro*: nel caso in cui la merce sia ritirata da persone terze di fiducia (es: un familiare), non è raro che queste siano sprovviste del denaro necessario per il ritiro in contrassegno, in tali casi la merce non viene consegnata ma riportata nei magazzini del vettore in attesa di nuove istruzioni;
- *somma esatta in contanti*: in molti casi il destinatario non possiede la somma esatta in contanti al momento della consegna e, per questo motivo, s'impiega ulteriore tempo per cercare gli spiccioli necessari. In questi casi, il vettore dovrebbe avere sempre con sé monete e banconote aggiuntive per il resto (impossibile) oppure dotarsi di un POS wireless (come alcuni corrieri già fanno);
- *pagamento con titoli non validi*: la comunicazione non corretta da parte del venditore, può portare a fraintendimenti e problemi sui metodi di pagamento accettati dal vettore. Non tutti i vettori accettano assegni circolari o pagamenti tramite carte (in questo caso sarebbe necessario sempre il POS wireless);
- *richiesta ispezione pacchi*: un'altra richiesta molto frequente da parte dei clienti è la possibilità di ispezionare il pacco prima del pagamento, per verificare che il contenuto sia conforme a quanto ordinato, naturalmente tale situazione diventa ingestibile quando l'operatore, rispettando la regola del contrassegno, si rifiuta.

Il fronte dell'ultimo miglio comunque procede per far fronte alle nuove esigenze del mercato e dei clienti attraverso differenti sistemi e approcci tecnologici, ci sono iniziative in corso su diversi campi (*maintenance*, distribuzione, clienti) con algoritmi intelligenti, che saranno in grado di anticipare le esigenze di trasporto e distribuzione, nonché i carichi di lavoro e l'ottimizzazione della flotta.

Insieme alle azioni strutturali poi, seguono quelle legate alla richiesta dei clienti, che puntano anche alla diversificazione delle modalità di consegna e ritiro, nonché delle tempistiche. Un esempio sono i nuovi punti distributivi ENI Station, cartolerie, catene di rivendita hardware e prodotti tecnologici per la casa (che prevedono crescite di 900 *service point* all'anno) o, nel caso delle consegne fuori orario, di *locker* automatici (*pack station*) distribuiti in punti strategici di viabilità e di addensamento urbano.

Ulteriori studi sulle consegne "*go green*", effettuate con motocicli elettrici e biciclette, prevedono mezzi che oltre a seguire il proprio ciclo distributivo, effettuano navettamenti nelle aree più dense, spesso ZTL, per ridurre i consumi e incrementare disponibilità e tempi di consegna.

Il tutto ovviamente gestito da un sistema di App dedicate, sia per far scegliere al consumatore la soluzione più adatta alle proprie esigenze, sia per organizzare e gestire la forza lavoro e la flotta distributiva.

In questo ambito rientrano le prenotazioni di consegna via sms o web, piuttosto che l'organizzazione del giro di consegna del corriere in tempo reale (indici traffico, comportamenti di guida, stato del veicolo) o la necessità futura di avere finestre lavorative più ampie.

La programmazione della consegna si esplica attraverso due step successivi per la definizione dell'appuntamento, la scelta del giorno e la scelta dell'orario di consegna. Un'altra questione importante relativa alla *home delivery* concerne infatti il cosiddetto "*time slot management*", ovvero il tempo richiesto al cliente per ricevere la consegna.

Possono essere individuate quattro diverse opzioni:

1. *Il numero di slot di consegna*: un'ampia gamma di slot offerti aumenta la qualità percepita del servizio, ma può incrementare i costi di distribuzione, dal momento che il trasportatore potrebbe dover effettuare consegne distanti più di frequente. Per questo motivo il numero di slot offerte può non essere lo stesso per tutti i clienti: a quelli molto distanti dal centro distributivo o residenti in zone scarsamente popolate possono essere resi accessibili meno slot nel tentativo di aumentare artificialmente la densità di consegne in quelle zone.
2. *L'ampiezza degli slot*: rappresenta il tempo che l'acquirente deve trascorrere presso il domicilio per essere sicuro di essere presente al momento della ricezione dell'ordine. Slot ristretti sono preferiti dal cliente ma riducono la flessibilità di programmazione dei giri di consegna.
3. *Sovrapposizione tra slot*: per coprire l'arco di tempo in cui avvengono le consegne, il fornitore può decidere di applicare un certo grado di sovrapposizione tra le finestre di appuntamento. La sovrapposizione rappresenta uno strumento di servizio per il cliente, il quale ha a disposizione una scelta più varia.
4. *Definizione della nuova fascia operativa*: le esigenze dei privati sono molto diverse da quelle delle attività commerciali. Per questo i *time slot* con maggiore concentrazione della domanda divengono quelli nella pausa pranzo, nella seconda metà del pomeriggio e nella prima serata, anche fino alle ore 21:00 o 22:00. Per quanto concerne le consegne "*time-definite*" i corrieri offrono da anni il servizio Premium che si declina nelle consegne entro le 9:00, le 9:30, le 10:00 oppure le 12:00. Questo è un servizio richiesto originariamente dal cliente B2B disposto a pagare un extra rispetto alla tariffa base, ma che si adatta bene alle esigenze dell'acquirente della spedizione e-commerce.

Un portafoglio ampio di opzioni può migliorare il servizio al cliente ma porta ad un'inevitabile diminuzione della densità di consegna, intesa come il numero di punti visitati dal mezzo di consegna in una specifica area geografica ed in una determinata finestra temporale, la domanda si disperde e frammenta su più slot, con conseguente aumento dei costi di distribuzione. Similmente, finestre temporali più ristrette garantiscono un servizio più conveniente all'utente ma incorporano una maggiore rigidità nella programmazione delle percorrenze e un incremento dei costi.

In generale, ogni ordine è diverso in relazione al margine di contribuzione e al costo unitario di consegna: questo crea la necessità di gestire la capacità distributiva residua del *provider* logistico.

Di conseguenza, a valle della fase di progettazione, il servizio viene controllato giornalmente con l'obiettivo di livellare le richieste di servizio nell'arco della settimana e della giornata. La crescita dell'e-commerce offre l'opportunità al *provider* di gestire attivamente l'accessibilità al cliente delle opzioni di *delivery* che offre.

In questo scenario l'allocazione dell'ordine ad un appuntamento temporale di consegna e l'accessibilità di determinati slot a clienti diversi (*Order-Slot allocation & Slot availability dinamico*) sono strumenti fondamentali per ottenere un maggior bilanciamento delle richieste di servizio tra gli slot di consegna messi a disposizione del *service provider*. Il cliente crea quindi l'ordine sulla pagina web del *merchant* e seleziona uno slot per la consegna, per dedicare sufficiente tempo per le attività di *picking*, gli slot vengono chiusi con qualche ora di anticipo rispetto l'orario previsto di consegna (è il concetto del tempo di *cut-off*). Il numero di consegne da effettuare in un'area geografica in una determinata finestra oraria viene costantemente monitorato fintanto che tali finestre orarie risultano ancora accessibili al mercato finale, queste vengono successivamente chiuse a seguito del raggiungimento di determinati livelli di capacità o per volontà di bilanciare la domanda di servizio, nel tentativo di forzare la scelta degli acquirenti verso altri slot meno popolari.

Il bilanciamento della domanda tra gli slot di appuntamento non è sufficiente ad ottenere una logistica efficiente, ma è necessario anche il bilanciamento della domanda a livello geografico attraverso offerte personalizzate per area territoriale. Codici di avviamento postale (CAP) caratterizzati da livelli di domanda contenuti vedranno una gamma più ristretta di slot accessibili: la scelta progettuale è dovuta a esigenze di ottimizzazione delle percorrenze, cioè a concentrare le consegne in un numero ristretto di istanti temporali. Iterativamente si guarda al costo distributivo che risulterebbe dalle diverse combinazioni di associazione tra una certa area geografica servita e una certa selezione di slot di consegna, scegliendo quello che meglio risolve il *trade-off* tra livello di servizio e costo di trasporto.

Il *delivery provider* può quindi scegliere quali slot di consegna, nell'arco della settimana, rendere disponibili agli utenti-acquirenti in modo da ottimizzare i costi associati ai giri di consegna. Limitare l'accesso a determinati slot temporali solo ad alcuni clienti/aree di domanda consente di raggruppare gli appuntamenti di consegna destinati

a location difficilmente accessibili e lontane dal centro distributivo in un unico momento (o in un numero limitato di periodi della giornata), aumentando la densità di consegna e diminuendo le percorrenze. D'altro canto, più le location di consegna sono vicine per ordini destinati allo stesso slot temporale, più sarà semplice ed economico programmare ed effettuare le consegne. Limitare l'accesso agli slot comporta anche un aumento degli ordini che possono essere soddisfatti in una data finestra: gli strumenti con cui gli operatori cercano di spostare la scelta del cliente sono adoperati con l'obiettivo di raggruppare nello stesso slot una massa critica superiore di indirizzi di consegna vicini.

Offrire un'unica soluzione di consegna a tutti clienti può garantire efficienza e facilità di implementazione, con il rischio però di perdere di attrattività per il consumatore, che attribuisce minor valore ad un servizio scarsamente personalizzato sulle sue esigenze.

6. Le figure che si occupano della delivery

Solo un numero ridotto di *merchant* online e multicanale è verticalmente integrato sulle attività di distribuzione finale, una decisione a forte impatto strategico sull'organizzazione aziendale in termini di personale dedicato, investimenti in strutture e mezzi logistici e competenze specifiche. A optare per questa scelta sono per lo più le insegne della grande distribuzione, come Tesco in UK ed Esselunga in Italia, che si occupano "in prima persona" del delivery di ultimo miglio poiché le *capabilities* dei corrieri possono non essere compatibili con le necessità specifiche di trasporto di alcuni prodotti.

In generale, dal punto di vista dei corrieri possiamo registrare le seguenti tipologie:

- *Corrieri locali*: operano esclusivamente sul territorio nazionale e il network logistico di cui dispongono è limitato al mercato domestico. Nel caso in cui un *retailer* abbia operatività all'estero, la merce viene presa in carico da un corriere internazionale e può essere successivamente affidata al corriere locale per le attività di trasporto finale;
- *Operatori logistici internazionali*: la loro operatività non è limitata ad un solo mercato nazionale, ma sono dotati di una rete che ricopre un territorio più ampio e operano in più Paesi. Sono corrieri che si occupano sia delle spedizioni dal nodo origine al punto in cui avviene l'affidamento al trasportatore, sia della fase di trasporto secondario, dallo *hub* di smistamento all'indirizzo di consegna designato. In caso di mancanza di capacità di trasporto, il corriere internazionale può discrezionalmente subappaltare le attività finali di *delivery* a un altro corriere.

L'*expertise* e le *capabilities* dei corrieri internazionali non differiscono in maniera sostanziale tra i diversi mercati serviti: corrieri internazionale come DHL tendono a non fare distinzione tra i mercati che servono, i quali beneficiano tutti dello stesso livello di servizio garantito dalle infrastrutture e delle capacità logistiche che vengono distribuite in modo omogeneo e senza differenze sostanziali di servizio. Diversa è la situazione per i corrieri locali per i quali sono più evidenti le specificità e il livello di maturità dei servizi di *delivery* offerti in ogni mercato.

Dal punto di vista invece dei *key performance indicator (KPI)* legati all'erogazione del servizio si può far riferimento alle diverse opzioni di consegna che vengono messe a disposizione dell'utente e ad altri servizi aggiuntivi. Le opzioni di *delivery* di default messe a disposizione dai *merchant* attraverso i loro portali web non sono considerate a valore aggiunto ma costituiscono la base di confronto necessaria per comprendere quali invece, tra tutte le modalità alternative disponibili, lo siano per il cliente.

Per inquadrare ciò che è importante per i singoli acquirenti, vengono riepilogate le performance di servizio più rilevanti nella fase di *delivery*:

- *Puntualità*: il consumatore richiede che la consegna avvenga entro i termini resi visibili al momento dell'acquisto. Se l'utente ha ricevuto comunicazione anticipata dell'istante di ricezione, vuole essere presente alla consegna perché l'attesa per la ricezione del pacco non sia prolungata;

- *Indipendenza*: fondamentale per chi vuole essere svincolato dal luogo e/o dall'orario in cui avviene la consegna, senza essere costretto a modificare le proprie abitudini o programmi (sociali o professionali) per gestire il momento della consegna;
- *Tempestività*: l'acquirente considera particolarmente importante la "prestazione tempo" intesa come l'attesa tra la conferma dell'ordine e la ricezione della merce;
- *Convenienza economica*: fa riferimento al valore economico e alle modalità di determinazione delle tariffe di trasporto delle diverse modalità di consegna o dei servizi aggiuntivi ad essa contestuali;
- *Costo di transazione*: impiego di risorse aggiuntive (monetarie e di tempo) da parte dell'acquirente per entrare in possesso della merce (spostamenti aggiuntivi nel caso di mancata consegna, costo e tempo di spostamento per raggiungere la location di giacenza, eventuali costi aggiuntivi per la programmazione di un nuovo tentativo di consegna);
- *Personalizzazione e controllo*: il consumatore partecipa attivamente al processo di *delivery* come forma di personalizzazione e controllo del servizio;
- *Completezza informativa*: le informazioni sono essenziali non solo durante il processo decisionale ma anche dopo l'acquisto e ogni rivenditore decide la quantità di informazioni ideale per soddisfare l'acquirente. Le informazioni relative al servizio clienti interessano quegli acquirenti che cercano accesso facile, chiarezza e trasparenza sulle procedure.

7. Le criticità della capillarità delle consegne per la logistica urbana

La crescente importanza del fattore tempo quale elemento di competitività nel segmento dell'e-commerce ha fatto emergere le cosiddette "economie della velocità, dell'apprendimento e della varietà", che hanno modificato non solo la durata e la forma del ciclo di vita dei prodotti, ma hanno imposto nuovi paradigmi di produzione e anche nuove modalità di accesso al mercato, spingendo verso un modello di impresa più orientato al cliente finale, da parte del quale arrivano richieste di servizi sempre più esigenti.

Occorre però individuare gli interventi che consentono di efficientare l'intera catena logistica, con il vincolo di ridurre gli effetti esterni "negativi"¹¹.

Per rimuovere le criticità attuali, che producono diseconomie per circa 10 miliardi di euro delle sole aree urbane, occorre:

- a) *Organizzazione dei flussi di merci*. Occorre identificare una serie di interventi organizzativi atti ad incrementare il carico medio dei veicoli e, quindi, diminuire il numero di viaggi, tenendo conto del fatto che, trattandosi di trasporti di breve distanza, le rotture di carico sono generalmente sconsigliate, in quanto producono considerevoli incrementi dei costi e dei tempi di consegna;
- b) *Razionalizzazione del traffico*. Gli interventi per la razionalizzazione dei flussi di traffico attivabili nel breve termine riguardano la regolamentazione della circolazione e della sosta dei mezzi, ossia: orari di carico e scarico, limitazione del peso delle merci, istituzione di piazzole di sosta e regolamentazione dell'uso, ecc. Non secondariamente, l'utilizzo dei sistemi telematici per una gestione dinamica dei flussi atta a migliorare, razionalizzandola, la distribuzione spaziale e temporale dei flussi. Nel lungo termine è possibile prevedere interventi strutturali sulla viabilità (anche se questo settore presenta pochi spazi di possibile intervento, specialmente nei centri storici);
- c) *Ripartizione modale dei servizi per titolo di trasporto*. Si tratta di attuare una serie di interventi mirati a spostare la domanda di trasporto verso l'uso di mezzi più efficienti e/o meno inquinanti, in modo tale da ridurre il numero di chilometri (veicoli-chilometro) effettuati in ambito urbano, e, per conseguenza, ridurre la

¹¹ *Ibid.*

congestione e l'inquinamento. In questo tipo di misure rientrano tutti quegli interventi mirati a favorire il trasporto in conto terzi rispetto al conto proprio. In alcuni casi, si è anche ipotizzato l'uso di tram, metropolitane, ferrovie per la distribuzione urbana delle merci. Interventi, tuttavia, da ponderare ed organizzare attentamente per la loro intrinseca complessità;

- d) *Mezzi di trasporto efficienti*. In questo settore è necessario incentivare il rinnovo del parco circolante, nonché l'introduzione di mezzi di trasporto ecocompatibili, in special modo in aree di particolare pregio storico od ambientale;
- e) *Organizzazione degli operatori del trasporto*. La polverizzazione del settore dell'offerta dei servizi di trasporto ed in particolare la rilevante quantità di trasporto in conto proprio, producono una distribuzione irrazionale e confusa, sia in termini di carico dei veicoli, sia in termini di percorsi. In particolare, rallenta la diffusione di sistemi informatici che consentano l'ottimizzazione dei carichi, la pianificazione delle rotte e dei percorsi maggiormente idonei ai veicoli impiegati;
- f) *Ottimizzazione dei flussi di informazione*. Il livello medio di conoscenza delle problematiche connesse al trasporto merci e alla logistica in ambito urbano è generalmente insufficiente. Per colmare la carenza di informazioni certe sul settore, in particolare è necessario monitorare:
- l'evoluzione della normativa di settore;
 - la presenza sul territorio di fornitori di servizi logistici;
 - la situazione logistico-organizzativa delle imprese del territorio;
 - le "migliori pratiche" applicate a livello nazionale e internazionale;
 - le opportunità di finanziamento messe a disposizione dalle pubbliche istituzioni per lo sviluppo del settore;
 - gli sviluppi tecnologici applicabili;
 - i risultati ottenuti come effetto delle misure applicate.

Al fine di mettere in atto ciascuna delle linee di intervento sopra descritte, le pubbliche amministrazioni hanno a disposizione determinate tipologie di leve.

Le leve su cui la pubblica amministrazione può agire per incidere sui diversi aspetti della distribuzione urbana delle merci, in modo da renderla più efficace ed efficiente, possono essere raggruppate in quattro tipologie:

- a) Misure di regolamentazione;
- b) Misure di tipo economico;
- c) Investimenti;
- d) Misure di tipo organizzativo e gestionale.

1. Misure di regolamentazione:

Le misure di regolamentazione dei flussi sono in generale quelle più utilizzate dalla pubblica amministrazione. Infatti, questo tipo di interventi si applicano con maggior facilità rispetto a quelli economici e tariffari. Molto spesso, però, producono scarsi effetti per mancanza di adeguate misure di controllo e per la facilità di elusione delle regole. Inoltre, non potendo essere applicabili all'universo degli utenti, è necessario adottare una quantità elevata di deroghe ed eccezioni difficilmente controllabili e verificabili sul piano pratico. Infine, va osservato che esse in generale richiedono, e quindi producono, un elevato tasso di burocratizzazione delle procedure.

In questa classe di interventi ricadono:

- le disposizioni legislative;
- la regolamentazione dei flussi di traffico (divieti e limitazioni, orari, percorsi preferenziali, ecc.).

Le regolamentazioni più diffuse in ambito urbano sono costituite da:

- fasce orarie di accesso in determinate aree della città (ZTL) che possono arrivare anche al totale divieto di transito (per esempio nel caso delle aree pedonali);
- regolamentazione e/o istituzione di aree di sosta per il carico e lo scarico delle merci;
- concessione all'utilizzo delle corsie preferenziali per alcune categorie di veicoli merci. Di regola meno diffuso rispetto ad altri interventi, questo tipo di provvedimento potrebbe invece essere proficuamente utilizzato per incentivare l'uso del conto terzi, se operato con veicoli ecologici;
- istituzione di itinerari consentiti, o, a seconda dei casi, di itinerari vietati per minimizzare l'interferenza tra flussi passeggeri e merci.

In molti casi le restrizioni e le agevolazioni sono differenziate in relazione a:

- peso, dimensioni, emissioni di inquinanti del veicolo;
- filiera o attività economica interessata al trasporto;
- periodo del giorno.

2. Misure di tipo economico:

Le misure di tipo economico tendono a modificare i costi di produzione dei servizi di trasporto in generale e quindi anche della logistica urbana. Esse mirano a favorire i modi di trasporto più efficienti e/o sfavorire i modi meno efficienti. Nell'ambito del trasporto stradale, tali provvedimenti possono cioè essere modulati in relazione alle caratteristiche del veicolo, grado di riempimento, livello di emissioni, ecc.

In generale, questi interventi tendono a favorire processi di riorganizzazione degli operatori, o di sostituzione dei mezzi che gli operatori stentano a mettere in atto, in quanto rappresentano un costo e necessitano di un investimento che altrimenti non sarebbe attivato. Va comunque sottolineato che le misure di *pricing* possono limitare l'accessibilità di alcune aree e incrementare il costo dei prodotti al consumo. Tali provvedimenti dovrebbero essere accompagnati dall'introduzione di servizi innovativi per il trasporto urbano delle merci, capaci di efficientare il sistema, di ridurre i costi del servizio per sostenere e di agevolare l'internazionalizzazione dei costi da *pricing*.

3. Investimenti:

Questo tipo di interventi, in generale, è rappresentato da azioni di medio-lungo termine, dati i tempi di attuazione e riguarda:

- nuove infrastrutture viarie e reti di trasporto;
- nuove infrastrutture logistiche (aree di stoccaggio, ecc.);
- infrastrutture telematiche.

Ricadono in questa tipologia di interventi tutti gli investimenti diretti per l'ammodernamento e la creazione di nuove infrastrutture, in grado di fluidificare i flussi di traffico e ridurre gli impatti ambientali.

4. Misure di tipo organizzativo e gestionale:

Le misure di organizzazione sono atte a facilitare l'incontro tra operatori e tra operatori e utenti. Questo tipo di interventi mira a creare strutture organizzative centrali, che possano fornire una visione complessiva e razionalizzata della distribuzione delle merci in ambito urbano e avere funzioni guida nel gestire le molteplici risorse infrastrutturali e i servizi presenti sul territorio.

8. Come cambia la logistica. Il caso Puglia

Dopo aver esaminato gli aspetti peculiari dello sviluppo dell'e-commerce e le sue implicazioni sulla *supply chain*, si passa ad analizzare le opportunità che possono aprirsi per il territorio e le imprese della Puglia.

L'e-commerce, come descritto in precedenza, va considerato anche come un'opportunità per sostenere l'internazionalizzazione diretta delle imprese perché rappresenta potenzialmente un importante canale di accesso ai mercati esteri per le Pmi, in quanto attenua la debolezza del sistema paese nella fase della distribuzione e del marketing e consente alle imprese di minore dimensione di raggiungere contemporaneamente più mercati, anche distanti.

Analogamente alla crescita del numero delle imprese che si stanno aprendo al digitale, si assiste anche ad un aumento del ricorso ad operatori di logistica specializzati che riescono a garantire i termini di complessità del processo di consegna dei prodotti.

Attualmente nel nostro Paese il commercio tradizionale rappresenta ancora l'80-90% della domanda logistica, mentre l'e-commerce solo il 10%. Tuttavia gli spazi per questo settore tenderanno a crescere e saranno diversi da quelli tradizionali. Ci sarà una necessità maggiore di superfici logistiche in location strategiche e con caratteristiche nuove.¹²

Comunque gli operatori logistici e i corrieri internazionali stanno ponendo molta attenzione a questo settore perché rappresenta al contempo una fonte di reddito e di rischio; di fatto potrebbero ridursi i servizi definiti da corriere classico, vista la forte spinta logistica di gruppi come Amazon, che stanno ridisegnando il mercato. Da qui l'esigenza di studiare, implementare ed espandere differenti soluzioni e offerte di consegna e ritiro per il settore.

Un'ulteriore considerazione a riguardo è che, grazie al patrimonio delle informazioni, l'e-commerce avrà il prodotto disponibile nel magazzino più vicino, e soprattutto l'opportunità di offrire il prezzo più basso. È proprio per questo che molti corrieri stanno pianificando anche investimenti infrastrutturali che possano prevederne la realizzazione all'interno degli aeroporti, dei porti e in prossimità di grandi centri urbani, di magazzini all'avanguardia della sostenibilità ambientale e produttiva. La meccanizzazione automatica e predittiva delle spedizioni in arrivo, consentirà di ridurre drasticamente i tempi sulla disponibilità della merce.

In questo senso possono aprirsi nuove opportunità per le realtà territoriali dotate di infrastrutture logistiche (da mettere al servizio dell'ultimo miglio), che possono così diventare luoghi privilegiati di localizzazione di una nuova stagione di attività manifatturiere, semi-manifatturiere e logistiche. Questo riguarda anche regioni del Mezzogiorno come la Puglia, che dispone di infrastrutture che hanno ampi margini di utilizzo sia nelle aree retroportuali che in prossimità dei centri urbani.

In alcuni casi si tratta di strutture opportunamente dotate di idonee e moderne attrezzature tecniche che possono sostenere la capacità imprenditoriale del sistema produttivo pugliese, nell'acquisire nuove competenze. In particolare, in considerazione della vocazione produttiva della regione, ampi margini possono aprirsi per il comparto *Agrifood* che si sta affacciando all'e-commerce. Nel dettaglio, per il fresco e per la spesa online o *e-grocery*, le criticità logistiche sono tantissime e, per ciascuna di esse, gli operatori devono assumere scelte e strategie di servizio ben precise. Innanzitutto, l'alto costo della preparazione della spedizione (*pick&pack*) e della consegna, rispetto al valore medio dello scontrino. Infatti i clienti italiani hanno già ampiamente dimostrato che preferiscono, per la spesa online, la *home delivery* e che sono disposti anche a pagare qualcosa per la consegna, a differenza di quanto avviene nella maggior parte degli altri settori¹³.

Avere a disposizione degli spazi sufficientemente attrezzati che possano fungere da deposito di stoccaggio e logistico per la distribuzione di questo tipo di prodotti il più vicino possibile ai consumatori finali, consente di riconsiderare la funzione di aree al momento non utilizzate al massimo delle loro possibilità.

¹² *Ibid.*

¹³ *Ibid.*

Vi sono poi tutti i problemi logistici connessi alla consegna del fresco, del freschissimo, del surgelato e del porzionato, ovvero dei prodotti da bancone gastronomico.

Vi è infine una questione complicata nel settore, ovvero la gestione del reso e della mancata consegna. Basti pensare ai costi per risistemare a scaffale una spesa con 20 - 40 codici prodotto, alcuni dei quali, come la verdura e la frutta, che sono stati anche insacchettati a parte e pesati. Per tali ragioni nel comparto è sempre più frequente il ricorso ad operatori logistici specializzati.

Una ricerca condotta dall'Osservatorio Contract Logistics su 100 imprese dei comparti Olio e Ortofrutta con un fatturato maggiore di 50 milioni di euro, evidenzia che l'incidenza della logistica conto terzi è superiore alla media generale del settore logistico (40,1% del totale della attività logistiche, per un valore di mercato pari a 44,6 miliardi di euro), con un grado di terziarizzazione, il rapporto fra il mercato della *Contract Logistics* (del valore di 940 milioni di euro) e il mercato potenziale (1.560 milioni di euro), pari al 60%.

Il comparto olivicolo è il più terziarizzato, con una quota del 78%, mentre l'ortofrutta registra un'incidenza della logistica conto terzi inferiore, pari al 56%. Ancora limitata, invece, la quota di mercato dedicata alla terziarizzazione "strategica", cioè l'*outsourcing* di una parte rilevante del processo logistico ad un unico fornitore: a fronte di un'incidenza del 20% nell'intero settore logistico e un valore di mercato globale da 9 miliardi di euro nel 2015, l'*Agrifood* registra un'incidenza della *Strategic Contract Logistics* di appena il 7%, per un valore di mercato pari a 102 milioni di euro. Lo sviluppo maggiore è nel settore olivicolo (21%), mentre è molto più basso nel comparto ortofrutta (3%).

La necessità di una maggiore consapevolezza del valore dell'*outsourcing* logistico, che non ne limiti lo scopo e l'ambito di applicazione al solo trasporto, offre ampie opportunità di crescita per lo sviluppo di una logistica integrata, capace di rafforzare visibilità e tracciabilità lungo tutta la filiera. Un settore che presenta un elevato grado di terziarizzazione logistica meglio si presta ad una maggiore diffusione della sua produzione tramite e-commerce.

Questi due comparti *Agrifood*, che rientrano nella tipica produzione pugliese, mostrano gli ampi margini di sviluppo che la logistica può offrire al territorio per effetto dell'apertura all'e-commerce.

9. Gli effetti dello sviluppo dell'e-commerce sull'attività dei corrieri. Le risultanze di un'indagine territoriale

L'analisi realizzata ed esplicitata nel corso di questo studio, sulla base della documentazione reperita, sull'e-commerce e sui suoi importanti effetti sulla *supply chain*, ha messo in luce come questo fenomeno sia stia traducendo in una vera e propria rivoluzione sia nel commercio che nei canali logistici e di distribuzione. Da tale riflessione è derivata la scelta di realizzare un approfondimento del settore attraverso un'indagine territoriale finalizzata ad evidenziare gli aspetti del fenomeno più rilevanti per gli operatori e soprattutto a farne emergere le opportunità per il sistema economico territoriale connesse al suo sviluppo.

A tal riguardo, allo scopo di integrare la conoscenza del settore con informazioni, testimonianze e considerazioni privilegiate, l'indagine dà voce alle aziende di trasporto e logistica, ovvero a coloro che quotidianamente sono direttamente coinvolte nel processo e ne guidano lo sviluppo in Italia. Sono stati contattati importanti corrieri, nazionali e internazionali, che sono specializzati nella consegna di diverse tipologie di spedizioni e nella fornitura di servizi logistici di supporto alla movimentazione e alla distribuzione delle merci. Dall'indagine emerge come negli ultimi anni essi hanno lavorato per acquisire i requisiti necessari per poter far fronte alle nuove esigenze di logistica e distribuzione di tutte le aziende interessate al commercio elettronico, offrendo servizi avanzati e specializzati di logistica integrata, distribuzione per attività commerciali e consegne a privati.

Sono cambiate le esigenze rispetto al commercio tradizionale di tipo B2B perché con la diffusione dell'e-commerce si moltiplicano i rapporti che diventano di tipo B2C per cui l'organizzazione delle attività deve necessariamente adeguarsi. Molti sono stati i cambiamenti che queste aziende hanno dovuto affrontare per gestire la rivoluzione dell'e-commerce: organizzativi, procedurali, infrastrutturali, con aumenti anche degli investimenti in innovazione e in *equipment*.

Si assiste all'accentuazione del fenomeno della stagionalità dei trasporti che prima era esclusivamente mensile, ovvero gli operatori della logistica si organizzavano per fronteggiare i picchi di lavoro nei mesi di marzo, aprile, settembre e ottobre per la distribuzione di merci in particolare dei settori dell'abbigliamento e dell'elettronica. Oggi invece, accanto alla stagionalità mensile, però più concentrata a Dicembre (mese in cui le vendite e-commerce aumentano fino al 50-60%), si accentua una stagionalità settimanale. Infatti, poiché in gran parte gli acquisti online sono effettuati nel fine settimana, il trasporto delle merci deve essere organizzato ed eseguito nei primi giorni successivi. Le aziende di trasporto e logistica devono quindi dimensionare le presenze del personale tenendo conto del maggior lavoro concentrato in questi giorni. In termini concreti, se ad esempio le risorse a disposizione per il venerdì sono 50, mantenendo la medesima produttività, per il lunedì e il martedì se ne devono prevedere almeno 60.

Oltre alla distribuzione temporale delle consegne, un'altra rivoluzione che l'e-commerce ha portato nella distribuzione e nel trasporto delle merci riguarda la capillarità delle consegne stesse: se in passato il peso medio di ogni singola spedizione era di circa 30 kg, adesso è di circa 15 kg; ciò perché l'incidenza della fascia di peso inferiore ai 3 kg diventa sempre più preponderante.

Questo fenomeno influisce anche sui prezzi perché il valore medio di una spedizione e-commerce è molto basso per cui l'incidenza del trasporto deve essere proporzionata al valore della consegna. La struttura tariffaria per fascia di peso vede prezzi molto bassi fino a 3 kg; considerato che il tempo complessivo di una consegna è dato dalla somma tra il tempo di carico dei mezzi di trasporto e il tempo materiale del recapito della merce fino al destinatario finale, poiché il secondo si è notevolmente ampliato perché nel B2C contemporaneamente si sono moltiplicati i recapiti e ridotte le dimensioni delle merci, l'unica soluzione per mantenere invariata la produttività è quella di ridurre il primo. Data questa situazione, l'azienda di trasporti e logistica che vuole mantenere adeguati margini di redditività deve avere una produttività in linea con le esigenze del trasportato. In pratica, se l'attività si concentra in modo preponderante sulla distribuzione delle merci di peso inferiore ai 3 kg, i magazzini devono essere organizzati in modo tale da ridurre al minimo i tempi che occorrono per caricare i trailer.

Gli investimenti delle aziende di trasporto sono stati quindi particolarmente concentrati sia negli adeguamenti infrastrutturali dei magazzini sia anche nella componente robotica che aiuta a ridurre in modo importante gli spostamenti dei colli al loro interno.

Sempre nella logica di incrementare la produttività della consegna, un altro fattore strategico riguarda la distanza tra il magazzino e i maggiori centri di consumo; questo spiega la quota significativa di investimenti che sono stati realizzati dalle aziende di logistica e trasporti in nuove strutture appunto vicino alle città e ai principali nodi infrastrutturali.

Altri investimenti sono stati indirizzati anche verso l'ammodernamento della flotta per rispettare le sempre più stringenti norme ambientali che limitano la circolazione dei veicoli nel centro delle città.

Focalizzando l'analisi sulla Puglia, già negli ultimi anni sono aumentate le filiali delle aziende che si occupano della distribuzione e della consegna.

Sicuramente le infrastrutture già esistenti anche in prossimità dei nodi più importanti (porti, aeroporti), al momento non utilizzate al massimo delle loro potenzialità, possono candidarsi a diventare strutture logistiche per la distribuzione, con la possibilità di realizzare attività manifatturiere per accrescere il valore aggiunto della merce. Questo anche nell'ottica della necessità delle aziende di trasporto e logistica di ridurre al minimo i tempi delle consegne, perché disporre di infrastrutture ben collegate ai centri di consumo diventa un fattore strategico per la loro redditività.

Le stime sull'e-commerce suggeriscono anche per l'immediato futuro una crescita sempre più significativa del fenomeno che renderà, per le aziende di trasporto e logistica, sempre più pressanti le esigenze di velocità e capillarità della consegna. La strategia di queste aziende, per continuare a stare sul mercato, è quella di rendere sempre più allineata la produttività al valore della merce che si trasporta, effettuando quindi investimenti in infrastrutture e innovazione che consentano di perseguire questo target. Il settore potrebbe vedere anche l'affacciarsi di nuovi protagonisti, come ad esempio, Amazon che potrebbe decidere di estendere la sua attività fino alla consegna dei prodotti. Questo naturalmente potrebbe portare ad un'ulteriore rivoluzione nel settore.

10. Analisi e ricerca degli scenari della competizione portuale nel Mediterraneo.

I fattori di attrattività dei porti competitor

1. Introduzione: il crescente ruolo del Mediterraneo nelle rotte globali

Nello scenario dello shipping mondiale, come ripreso costantemente dagli studi di SRM, il Mediterraneo ricopre un ruolo strategico che, negli ultimi anni, sta ulteriormente consolidandosi per una serie di fattori, compresa la direzione lungo la quale si sviluppano le strategie di crescita delle principali economie mondiali. Il Mediterraneo infatti, sul piano geo-economico interfaccia il grande mercato atlantico e nordeuropeo da un lato, e quello asiatico e africano dall'altro. Per questi motivi la centralità del bacino negli scenari internazionali è un forte fattore di attrattività per gli investimenti pubblici e privati nel settore dei trasporti e della logistica, che continuano a crescere nonostante alcune critiche situazioni sociali e politiche.

È infatti un dato consolidato che esso rappresenti una via privilegiata di transito per i traffici containerizzati - concentra il 25% dei servizi di linea mondiali- e che sia un'area molto significativa anche per i traffici a corto raggio, in direzione nord sud, in particolare in modalità Ro-Ro.

Un altro aspetto rivelatore della centralità del *Mare Nostrum* riguarda l'andamento dell'interscambio commerciale da e verso i Paesi dell'area MENA che dal 2001 ad oggi osserva una crescita costante.

Anche le strategie di crescita adottate dalle principali economie hanno contribuito a rafforzare la centralità nella geo-economia marittima del Mediterraneo: in particolare si fa riferimento alla *Belt and Road Initiative*¹ lanciata dal Presidente cinese Xi Jinping nel 2013 che sostanzialmente si propone di sostenere l'infrastrutturazione dei commerci euro-asiatici che proprio nel Mare Nostrum trovano la rotta ideale. Al riguardo assumono un significato strategico gli investimenti cinesi nel porto del Pireo privatizzato nel 2016 in favore della Cosco, 4° carrier mondiale e leader nel settore dry e liquid bulk. L'obiettivo dichiarato è quello di fare del Pireo il maggiore hub logistico per il Mediterraneo, snodo cruciale per il transhipment dei container provenienti dall'Asia.

Il porto greco rappresenta l'investimento più evidente ed esplicito della Cina nel Mediterraneo e la sua presenza sia sulla Sponda Nord che su quelle Sud – Est si è molto intensificata negli ultimi anni, come sarà illustrato nel corso del lavoro. Va detto, però, che non l'unico investimento fatto; esso fa parte, appunto, di una strategia molto più ampia che sta portando i suoi frutti.

La crescente centralità del bacino è evidente anche dal dato dei flussi di navi container lungo le maggiori rotte Est-Ovest, che nel 1995 vedevano la "Trans-Pacific" valere il 53% dei transiti globali, a fronte del 27% della Asia-Europa (via Suez e Mediterraneo), mentre nel 2015 le due rotte si sono quasi equiparate (45% la prima e 42% la seconda)².

Il Canale di Suez – ora in grado di accogliere le grandi navi contemporaneamente in entrambe le direzioni accorciando notevolmente i tempi di attesa - è anche oggetto di un *masterplan*, in avanzata fase di realizzazione, per lo sviluppo di porti, zone industriali e centri servizio lungo tutto il suo corso, al fine di rendere il Canale stesso non solo il tradizionale transito Oriente-Occidente, ma farne uno dei centri del commercio mondiale.

¹ Cfr. SRM (2017), *Italian Maritime Economy. 4th Annual Report*.

² Fonte: UNCTAD (2015), *Review of maritime transport*.

Gli investimenti realizzati e la generale ripresa del trasporto marittimo hanno mostrato i loro effetti sul traffico di Suez che dal 2001 al 2016 ha registrato un +120% delle merci in transito, e circa il 75% di queste sono riconducibili alle rotte Far East - Europe.

Il 2017 si conferma un anno particolarmente positivo considerato che nei primi 9 mesi si è assistito ad una crescita dei volumi trasportati pari al 9,8%: l'espansione del Canale, avvenuta nel 2015, inizia a produrre i suoi effetti.

Questi dati confermano il complessivo sviluppo che vede i flussi cargo dall'Asia verso l'Europa via Mediterraneo crescere in modo sostenuto, confermato anche dalle analisi della Drewry. In particolare secondo la società inglese il traffico container dall'Asia al Mediterraneo lungo l'intero 2016 è cresciuto del 2,5% a 5,2 milioni di TEU in misura maggiore che verso il Nord Europa migliorato dello 0,3% a 9,7 milioni di TEU. Con riferimento alle esportazioni europee verso l'Asia, il market share dei porti del Mediterraneo sta crescendo. Durante i primi 3 mesi del 2017 sono transitati 306.385 TEU rispetto ai 255.621 dello stesso periodo del 2016: ciò si traduce in un aumento del 20%³.

La possibilità del Canale di Suez di accogliere le meganavi risponde alle esigenze del settore dei trasporti marittimi, particolarmente accentuato nel segmento container ma comune anche agli altri comparti, che in modo sempre più incisivo sta seguendo la strada del gigantismo navale e delle grandi alleanze. Questo fenomeno è rafforzato dalla necessità che il settore ha di generare economie di scala che consentano efficienza e riduzioni di costi.

Il fenomeno del gigantismo navale ha avuto un'accelerazione negli ultimi anni. Se solo nel 2012, le navi oltre i 10.000 Teus erano "solo" il 13% del totale di quelle in circolazione nei mari oggi questa percentuale è già cresciuta al 23% e la previsione è di arrivare al 36% nel 2020⁴.

Numero di unità >18.000 TEU per anno di consegna e per ciascuna alleanza

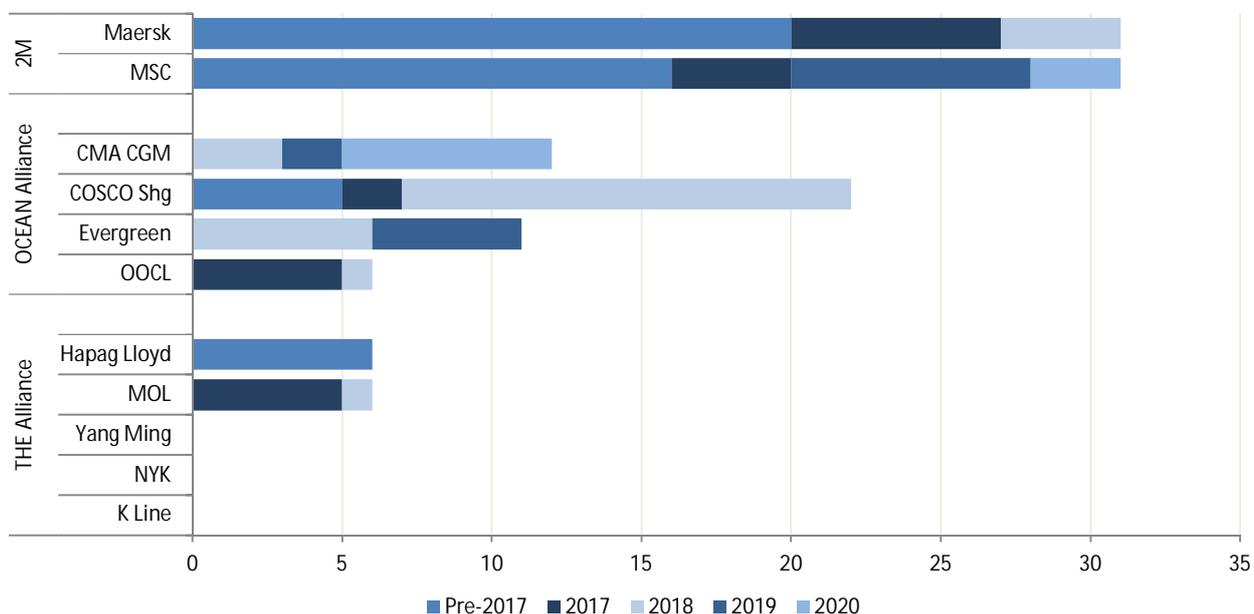


Grafico 1 – Fonte: SRM su Alphaliner, 2017

³ Contship, *Inside the industry: Western Mediterranean ports drive Asia to Med traffic growth*, luglio 2017.

⁴ Alphaliner, *Cellular Fleet Forecast*.

La rincorsa a navi sempre più grandi ha generato un diffuso fenomeno di oversupply, in particolare nel segmento dei container e delle dry bulk, che, nonostante la ripresa del trasporto marittimo desta preoccupazione sulla tenuta dei noli. In ogni caso, per il 2017 le prospettive per il trasporto containerizzato sono buone: secondo la società di analisi Drewry, infatti, quest'anno il margine di guadagno sui noli marittimi, per le compagnie, è cresciuto rispetto al passato arrivando al 16% e, nel 2017, il profitto aggregato di tutti gli armatori del trasporto container toccherà i 5 miliardi di dollari, rispetto alla perdita di 3,5 miliardi di dollari archiviata nel 2016.

Merito dei numerosi processi di fusione e acquisizione – dal 2016 ad oggi, il numero di vettori attivi nel settore è passato da 20 a 10 – ma anche dell'incremento dei traffici.

Alphaliner ha stimato che complessivamente nel 2017 il volume di container movimentato nei principali porti del mondo crescerà del 6% rispetto al 2016 (a trainare la ripresa sono soprattutto Cina e USA), il tasso più alto raggiunto negli ultimi 6 anni.

Un'altra conseguenza del gigantismo navale si riflette direttamente sui porti in quanto solo pochi scali mondiali, adeguatamente infrastrutturati e con tecnologie all'avanguardia, hanno la possibilità di poter gestire le navi giganti in modo efficiente.

Ciò provoca pressioni sui terminal che si trovano nella necessità di investire per offrire sempre infrastrutture e soluzioni innovative flessibili e adeguate alle esigenze di una domanda sempre più sofisticata e concentrata. Il rischio è di indebolire la propria competitività nei modelli di scalo dei carrier.

La complessità e il dinamismo dei profondi mutamenti politici ed economici indicati hanno condotto all'apertura di nuove direttrici internazionali, alla definizione di nuovi mercati e alla formazione di nuovi flussi commerciali e a delineare nuovi collegamenti tra Estremo Oriente, Europa e Nord America favorendo il bacino del Mediterraneo come alternativa alle rotte tradizionali.

Si assiste non soltanto ad un nuovo disegno dei commerci mondiali via mare, ma si stanno modificando anche le regole della competitività dei porti, che ormai non possono basare la loro crescita soltanto sulla dotazione infrastrutturale ma devono essere in grado di offrire servizi a valore aggiunto, aree retroportuali che riconoscano per le attività manifatturiere e logistiche agevolazioni fiscali e burocratiche o comunque devono evolversi verso modelli innovativi.

Il lavoro si propone quindi di analizzare alcuni aspetti indicativi della competitività di questi scali, come sono evoluti in questi anni e gli eventuali progetti in essere finalizzati a consolidare il loro posizionamento e favorire l'economia dei loro territori.

2. L'evoluzione della competitività portuale europea e nel Mediterraneo

Con l'aumentare dei traffici e delle rotte e quindi della rilevanza del bacino del Mediterraneo nell'ambito dei trasporti e della logistica marittima non da ora tutti i Paesi che si affacciano sulle sue sponde stanno perseguendo importanti politiche di sviluppo del proprio sistema portuale, coscienti che questo rappresenti un elemento chiave per l'economia e per lo sviluppo e la proiezione estera di un'area.

Il lavoro si propone di realizzare l'analisi di competitività per regioni cui appartengono molteplici porti al fine di ottenere un quadro più organico della dinamica delle aree di movimentazione dei commerci marittimi. Il periodo prescelto è fra l'anno della crisi del 2007 ed il 2016.

Considerato che i flussi di merci che passano attraverso Suez in direzione Northbound hanno per il 31% come destinazione i porti dell'Europa Nord-Occidentale (per il 26,2% i porti sulle sponde Sud-Est del Mediterraneo e per il 19% quelli del Nord Med)⁵ si è ritenuto di ampliare l'analisi di competitività oltre che alle Sponde Sud, Est e Nord del Mediterraneo anche al Northern Range.

⁵ Suez Canal Authority, Statistics 2016.

Il traffico container è indubbiamente il segmento di mercato sul quale si gioca la competitività del sistema portuale europeo ed internazionale; basti pensare che nell'arco del periodo prescelto i porti analizzati in questo studio hanno complessivamente registrato una crescita del 21% del numero di TEU movimentati.

Il grafico che segue mostra come si sono distribuite le quote di mercato espresse in TEU tra i vari sistemi portuali tra il 2007 e il 2016⁶.

Peso delle regioni portuali nel traffico container (TEU)

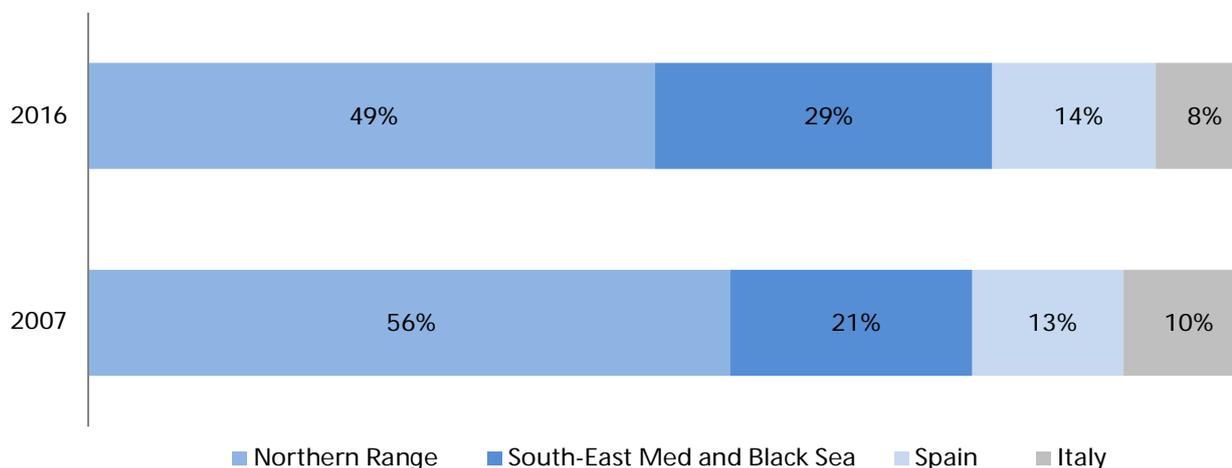


Grafico 2 – Fonte: SRM su Port Authorities, 2017

Il Northern Range si conferma la più importante regione portuale containerizzata in Europa in termini di volumi che sono cresciuti nel periodo considerato del 6% con quasi 41 milioni di TEU. Tuttavia, se da un lato si consolidano le leadership rispettivamente di Rotterdam e Anversa, occorre sottolineare che il porto belga di Zeebrugge ha registrato una riduzione del 31% dovuto principalmente all'indebolimento della posizione nei modelli di scalo delle alleanze e dei vettori attivi nei traffici Europa-Estremo Oriente. Si evidenzia comunque che esso sta consolidando la sua posizione di leader mondiale nel trasporto auto nel mondo e ha assunto un ruolo chiave per il trasporto Ro-Ro per il mercato britannico. Resta da vedere se l'alleanza commerciale (per i container) tra Anversa e Zeebrugge annunciata alla fine del 2015 porterà ad azioni concrete nel 2017. Allo stesso modo se i porti tedeschi sono riusciti a recuperare i volumi registrati prima della crisi, si evidenzia la situazione del porto di Wilhelmshaven, inaugurato nel 2012 per fronteggiare l'incremento dei traffici, ma che con quasi 500 mila TEU movimentati nel 2016 resta molto al di sotto della capacità del terminal.

Molto più sostenuta appare la crescita dei porti lungo le sponde Sud ed Est del Mediterraneo e del Mar Nero che è stata pari al 68%, tenendo comunque conto che in valore assoluto il volume complessivo al 2016 è stato pari a 24 milioni di TEU.

L'incremento maggiore è riconducibile alla performance del porto di Tanger Med (+394%) che nel 2007 aveva da poco iniziato le attività terminalistiche e che in questi anni ha saputo consolidare i suoi traffici grazie anche alle importanti zone franche di attività industriali e logistiche collocate nelle aree retroportuali.

Significativo anche il risultato del Pireo, i cui volumi sono aumentati da 1,4 milioni di TEU nel 2007 a 3,7 milioni di TEU nel 2016 e di Port Said che, pur non avendo mostrato un incremento importante, mantiene la propria posizione con una movimentazione che oscilla sempre intorno ai 3 milioni di TEU.

Anche la regione del Mar Nero nel periodo considerato ha visto aumentare il proprio traffico principalmente per la buona performance di Ambarli. La regione portuale del Mediterraneo spagnolo ha registrato una crescita del

⁶ Si evidenzia che per ciascuna regione sono stati considerati esclusivamente i porti che hanno una movimentazione container superiore agli 800 mila TEU nel 2016.

29% rispetto al 2007, riflettendo il consistente incremento di Algeciras e Valencia che si confermano leader nel Mediterraneo. Il primo è un porto di transhipment che ha raggiunto il traguardo di 4,8 mln TEU nel 2016 ma si trova ad affrontare la forte concorrenza degli altri porti orientati principalmente alle attività di trasbordo come Tanger Med in Marocco e Sines sull'Atlantico. I porti di Valencia e Barcellona sono invece gateway per cui movimentano i container in maggioranza destinati al mercato interno.

Anche se non coinvolti in quest'analisi perché ancora limitati nel panorama europeo del traffico container, vanno comunque citate le interessanti performance dei porti del Portogallo. Essi stanno cercando di espandere le proprie attività mediante lo sviluppo del transhipment e rafforzando le relazioni commerciali con il mercato spagnolo mediante la realizzazione di un corridoio ferroviario. Il principale porto di Sines ha decuplicato il proprio traffico rispetto al 2007 raggiungendo 1,5 mln TEU nel 2016.

Riguardo ai porti italiani occorre fare un'osservazione, in quanto il grafico sopra illustrato mostra una riduzione del peso del nostro Paese nella gestione dei container nel contesto europeo e del Mediterraneo. Ma, come è stato premesso, lo studio analizza le performance dei porti con una movimentazione superiore agli 800 mila TEU. Se il confronto 2007-2016 si estendesse a tutti i porti italiani (cioè anche a quelli con movimentazioni inferiori agli 800 mila TEU) la movimentazione complessiva di container non mostrerebbe variazioni particolari, oscillando sempre intorno ai 10,5 mln TEU. Ciò in primo luogo dimostra che, contrariamente alle altre regioni portuali in cui il traffico si concentra in pochi scali, in Italia è distribuito tra una pluralità di porti. Inoltre, si sta consolidando una dinamica che sta interessando il nostro Paese ovvero il rallentamento dei porti di transhipment: il principale scalo italiano, Gioia Tauro, tra il 2007 e il 2016, ha registrato una riduzione del 17%, Taranto al momento è fuori dal mercato del transhipment e Cagliari nel 2016 ha movimentato 700 mila TEU, un dato non molto distante da quello del 2007. Molto interessanti sono invece le performance dei porti gateway, in particolare Genova che ha realizzato un incremento del 24% dei container o La Spezia e Livorno con un +7,2%, o anche Trieste che ha quasi raddoppiato il suo traffico con circa 500 mila TEU.

I dati disponibili per i Top 15 Europei al primo semestre 2017 confermano le posizioni analizzate e la crescita generalizzata del 3,7%, seppure evidenziando differenze tra le varie regioni.

Variazioni annue del traffico container (TEU) dei Top 15 porti europei

Rank 2016	Est 2017	Port	Growth 1H2017
1	1	Rotterdam	9,3%
2	2	Antwerp	1,9%
3	3	Hamburg	0,0%
4	4	Bremenhaven	-4,9%
5	6	Algeciras	-9,4%
6	5	Valencia	-1,6%
7	7	Felixstowe	5,8%
8	8	Piraeus	3,8%
9	9	Marsaxlokk	nd
10	11	Gioia Tauro	1,0%
11	12	Le Havre	7,8%
12	13	Genoa	13,3%
13	10	Barcelona	28,6%
14	15	Southampton	1,2%
15	14	Sines	34,0%
Top 15			3,7%

Tabella 1 – Fonte: SRM su PortEconomics e Autorità Portuali, 2017

Le performance registrate non sono espressione soltanto della differente situazione economica dell'hinterland di riferimento; i porti container stanno diventando sempre più sensibili alle decisioni delle grandi alleanze (2M, THE

Alliance e Ocean Alliance) che sono in grado di spostare importanti quote di traffico, anche in modo repentino, da una regione portuale all'altra.

3. Fattori di competitività

A supporto dell'analisi delle performance realizzate dalle diverse regioni portuali si è scelto di evidenziare le strategie e i fattori di competitività che hanno contribuito a determinare i risultati dei porti.

Obiettivo di questo approfondimento non è quello di evidenziare le cause delle differenti performance di Northern Range, Southern Range e Sponde Sud ed Est del Mediterraneo perché chiare ormai sono le differenze in termini di mercato di riferimento tra le varie regioni, ma piuttosto di evidenziare su quali aspetti essi hanno puntato per consolidare la propria posizione nel panorama internazionale dei trasporti marittimi⁷.

La competitività di un porto si sostanzia nella capacità dell'insieme dei soggetti (pubblici e privati) che in esso operano di proporre un'offerta qualitativamente elevata di infrastrutture e servizi, che siano effettivamente in grado di rispondere alle esigenze di mercato, sostenendo efficacemente la concorrenza di altri porti presenti nei differenti contesti territoriali, e che possano costituire, anche in assenza di porti-concorrenti, un fattore fondamentale di sviluppo economico locale e nazionale⁸.

Il lavoro, che naturalmente non può ambire ad essere esaustivo nell'analisi di tutte le possibili leve che nel tempo hanno determinato la forza competitiva delle regioni portuali, si propone di evidenziare i fattori che SRM ha avuto modo, oltre che per le analisi desk anche per visite di studio nei porti effettuate dai propri gruppi di ricerca, di approfondire e di verificare.

In sostanza si tratta di una combinazione di azioni e strategie che varia dalle basse tariffe portuali, vere calamite di attrazione di linee, alla produttività delle operazioni terminali ed al valore logistico che si viene a creare da quando sbarca un carico fino alla partenza. Tutto questo si lega alla presenza di zone economiche e doganali speciali, veri e propri territori intorno ai porti dotati di legislazione differente da quella nazionale, permettendo così un più facile trasbordo verso un paese terzo e così favorendo i flussi export/import e gli investimenti esteri⁹.

3.1 Il Northern Range

Riguardo al Northern Range, nei precedenti studi di SRM è stato spesso messo in evidenza il vantaggio infrastrutturale dei suoi porti, la presenza di sistemi condivisi di *cargo community*, di ampie aree di manovra e deposito gestite in rapidità da sistemi meccanizzati (es. carrelli cavaliere o *straddle carrier*) spesso anche automatizzati, di connessioni ferroviarie e fluviali rapide verso l'interno del territorio e presenza di importanti tessuti retro portuali (*distripark*) dove effettuare lavorazioni a valore aggiunto.

Il Northern Range è stata la prima regione a sviluppare un nuovo modello portuale che integra il traffico commerciale con il valore logistico, il maggiore valore creato lungo tutto il flusso del processo produttivo e distributivo.

Tali aspetti hanno contribuito a consolidare la leadership dei suoi scali non limitata alla sola gestione dei container ma estesa a tutti i segmenti di trasporto marittimo. L'importanza economica del porto di Rotterdam si spiega con il dato del valore aggiunto, diretto e indiretto, prodotto dal porto che vale circa 21 miliardi di euro (il 3,1% del PIL olandese).

⁷ Per approfondimenti relativi alla struttura, governance e operatività dei sistemi portuali qui analizzati § *La competitività portuale nel Mediterraneo e Nord Europa: sistemi territoriali a confronto*, www.srm-maritimeconomy.it

⁸ Contabilità pubblica (2013), *I porti italiani: lo stato dell'arte e le prospettive di sviluppo*.

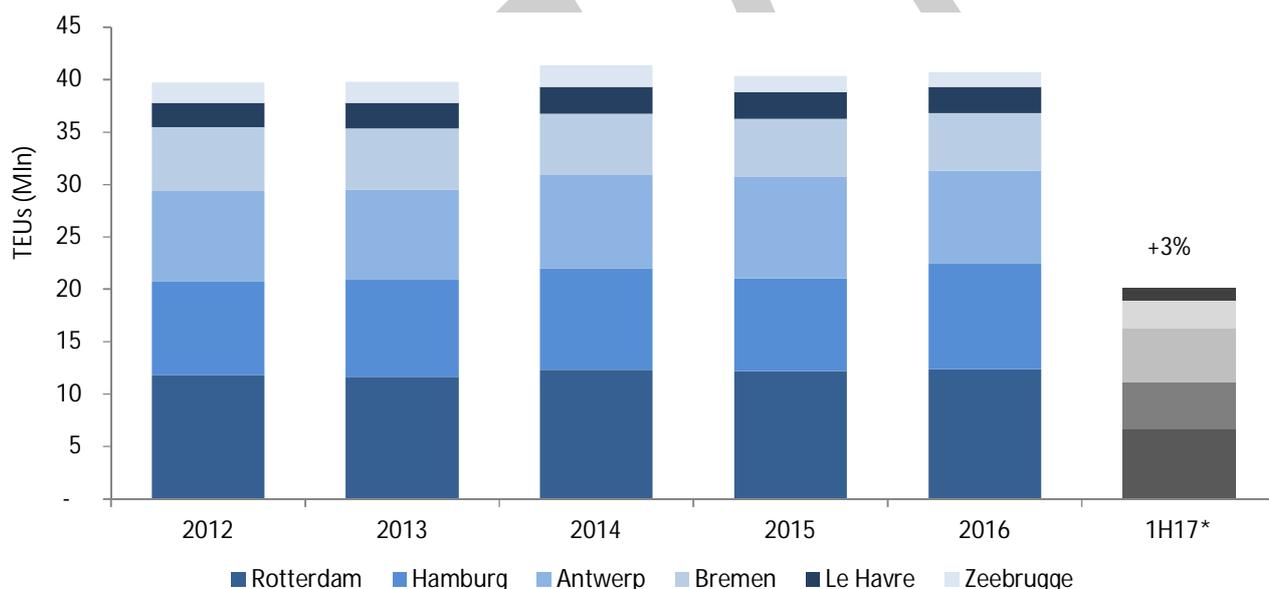
⁹ Forte E. (2017), *L'infittimento delle Autostrade del Mare Nostrum*, Quaderno SVIMEZ n. 51, maggio 2017.

Negli anni successivi alla crisi caratterizzati da una domanda lenta, gli scali del Northern Range, oltre ad aver effettuato importanti investimenti nelle infrastrutture materiali, quali ad esempio, il Maasvlakte II a Rotterdam che consente di accogliere più mega navi contemporaneamente in modo completamente automatizzato, stanno concentrando la loro strategia di crescita sulle infrastrutture immateriali e sull'innovazione. I nuovi sviluppi nel campo dell'information technology (inclusi i tracking and tracing) stanno migliorando in misura consistente la trasparenza e la performance e quindi la competitività della catena logistica. Molto interessanti sono anche alcune iniziative inedite nel panorama logistico portuale mondiale per le quali l'Autorità Portuale di Rotterdam ricopre il ruolo di precursore. Si tratta di PortXL¹⁰, un incubatore di start-up innovative con un programma d'attività incentrato specificamente sul porto e sulle industrie collegate allo scalo portuale olandese. Il nuovo incubatore si propone di ricercare nuove imprese nei settori dei trasporti e della logistica, dell'energia, della chimica, della raffinazione e del trasporto marittimo. Con PortXL si possono scoprire start-up e collegarle con aziende di rilievo introducendole in una vasta rete di esperti del settore. Con questo progetto il porto può attrarre un maggior numero di attività innovative nella regione e mostrare ciò che ha da offrire.

La strategia adottata dal porto di Rotterdam delinea un nuovo percorso di crescita dello scalo che non è più visto come una infrastruttura ma come fulcro di attività economiche che non sono solo di tipo logistico e trasportistico ma che proiettano il Paese verso nuovi traguardi di innovazione e "smart".

Il grafico seguente mostra il trend del traffico dei porti dell'area nell'ultimo quinquennio.

Trend di traffico container dei porti del Northern Range. 2012-1° semestre 2017



* Il dato al primo semestre 2017 del porto di Zeebrugge non è disponibile.

Grafico 3 – Fonte: SRM su Autorità Portuali, 2017

Nel segmento dei container tutta l'area ha registrato nel 1° semestre 2017 una crescita del 3%, ma i primi 3 porti hanno rilevato un aumento del 4%, maggiore di quanto è accaduto nel 2016 (+2%) e nel 2015 (-1%).

Anche il Northern Range rientra nella sfera di interesse della Cina che considera tutta la catena logistica che fa riferimento ai suoi porti molto importante nell'ambito della BRI. La Cosco ha stabilito ad Amburgo la propria sede europea e nel settembre 2017 ha acquisito il controllo di uno dei terminal container di Zeebrugge per 35

¹⁰ Al progetto, che sarà incentrato su dieci start-up, collaborano con l'Autorità Portuale aziende internazionali come EY, Cambridge Innovation Center / Venture Cafe, Van Oord, Erasmus Centre for Entrepreneurship, Heineken, Innovation Quarter, Rabobank Count / First Dutch, Vopak, Damen, E.ON e Boskalis.

milioni di euro, operazione che segue l'acquisizione del 35% dell'Euromax Terminal di Rotterdam avvenuto per 125,4 milioni di euro.

3.2 I porti della Sponda Sud-Est del Mediterraneo

Questa regione portuale abbraccia porti che appartengono ai 3 diversi continenti che si affacciano sul Mediterraneo: Europa, Africa, Asia.

Il principale porto dell'area del Mediterraneo Orientale, per container movimentati, è il Pireo. Come noto, lo scalo greco ha intrapreso la piega del forte sviluppo dal 2009 quando la consociata Piraeus Container Terminal di Cosco Shipping ha ottenuto la concessione per 35 anni dei moli II e III del porto. Nel 2016, Cosco Shipping ha acquisito il 67% del capitale azionario dell'Autorità portuale del Pireo, nell'ambito di un accordo finalizzato a trasformarlo in un importante hub per il trasporto al crocevia dell'Asia, dell'Europa e dell'Africa¹¹. L'accordo ha previsto un'offerta del valore di 368,5 milioni di euro: di questi 350 milioni di investimenti verranno realizzati entro il prossimo decennio non soltanto nel segmento dei container ma anche nella crocieristica, cantieristica e nello sviluppo del Ro-Ro. Tra il 2010 e il 2016, la capacità di gestione delle merci del porto del Pireo è passata da 864 mila a 3,75 milioni di TEU (+334%) andando ad occupare la 3° posizione nel ranking del Mediterraneo e la 38° nel mondo. L'obiettivo dichiarato è quello di arrivare a 5 milioni di TEU entro il 2018.

Nel giugno 2017 inoltre l'Autorità Portuale del Pireo e la Cosco Shipping, hanno firmato due memorandum d'intesa per rafforzare i legami commerciali.

Il Pireo è il perno più importante dei flussi commerciali lungo la *Belt and Road Initiative* una volta giunti nel Mar Mediterraneo. Già oggi la Cosco controlla l'80% del cargo ferroviario greco¹² ma nei piani cinesi, il Pireo dovrebbe essere collegato al cuore dell'Europa grazie alla costruzione di una linea ferroviaria lunga 350 Km passante per i Balcani lungo l'asse Skopje-Belgrado-Budapest dell'importo di circa 3 miliardi di dollari.

Al riguardo la Commissione Europea ha iniziato un'indagine per verificare se l'Ungheria ha violato la normativa europea riguardo le gare pubbliche per i progetti trasportistici transfrontalieri quando ha assegnato la costruzione dei binari ai cinesi.

Fa parte del Gruppo Cosco anche Piraeus Consolidation & Distribution Center che opera nella Free Zone e offre servizi logistici con agevolazioni doganali e benefici fiscali per le merci.

Restando nella parte orientale del Mediterraneo meritano una particolare attenzione i porti israeliani anch'essi oggetto di importanti investimenti cinesi in quanto il Paese per il suo posizionamento strategico è di molto interesse nell'ambito della strategia BRI. Il governo israeliano attribuisce un'enorme importanza al settore portuale considerando che il 99% in volume e l'80% in valore dell'import – export del Paese avviene via mare. Numerosi sono stati gli investimenti in infrastrutture portuali che hanno consentito una crescita media annua del segmento dei container negli ultimi 25 anni del 6,6%. Nel 2016 complessivamente i principali 2 scali israeliani, Haifa e Ashdod, hanno gestito 2,7 milioni di TEU, ma con forti previsioni di crescita in relazione al completamento dei lavori di espansione in atto. Sono infatti in fase esecutiva 2 nuovi terminal che porteranno la capacità in Israele fino a 7 mln di TEU. Shanghai International Port Group (SIPG) e Dutch Terminal Investment (TIL) hanno acquisito la gestione per 25 anni rispettivamente di Haifa Bayport –che dovrebbe essere completato per Gennaio 2021 - e Ashdod Southport – previsto per Ottobre 2021 che si sta realizzando ad opera della cinese Pan Mediterranean Engineering Company (CHEC). Gli investimenti complessivi ammontano a 4 mld\$¹³.

Anche il porto di Malta istituito nel 1988 come primo hub di trasbordo nella regione del Mediterraneo ha registrato una crescita notevole nel corso degli anni e attualmente si colloca al 9° posto tra i porti europei ed è il 4° più grande centro di trasbordo e di logistica nella regione mediterranea con oltre 3 milioni di TEU movimentati. Oltre il 95% del traffico container del Freeport è attività di trasbordo e Marsaxlokk è un porto

¹¹ Per i dettagli e gli approfondimenti degli investimenti della Cina nel Porto del Pireo. Cfr. SRM (2017), *Italian Maritime Economy. 4th Annual Report*.

¹² Cosco Shipping, *Piraeus, Gateway and Distribution Center to EMEA*, aprile 2017.

¹³ Per approfondimenti, SRM, *Outlook Il business italiano in Israele*, maggio 2017.

franco dogana per merce intercontinentale e offre anche una serie di agevolazioni alle imprese che si installano e operano al suo interno.

La legge Freeports Malta regola tutte le attività all'interno del Freeport ed è continuamente aggiornata per garantire che gli strumenti legislativi e fiscali siano tali da garantire il miglior clima imprenditoriale e la gestione efficace delle strutture del Freeport.

Altamente dinamico in Turchia è il settore della logistica e dei trasporti, che sta conoscendo un grande sviluppo, e che è reso ancor più interessante dalla posizione geopolitica del Paese, ponte tra Europa, Asia e Medio Oriente del Paese.

Complessivamente i principali porti turchi, Ambarli sul Mar Nero e Mersin sul Mediterraneo, hanno movimentato nel 2016 2,8 e 1,4 mln di TEU.

Anche i porti turchi sono oggetto dell'interesse cinese nell'ambito della strategia BRI che li ha portati ad investire 919,8 mln\$ per l'acquisizione del 64,52% del capitale del Kumport Terminal di Ambarli nel 2015.

Mersin dispone di una Free Zone che occupa oltre 7.800 persone, con un valore del commercio di 3,8 mld\$. Le 421 imprese presenti (delle quali l'81% sono locali) operano prevalentemente nel tessile, nella manifattura della carta e dei prodotti in carta, e nella lavorazione dei metalli.

I porti della Sponda Sud sono infrastrutture "più giovani" rispetto ai loro competitor europei. I fattori che hanno determinato il consolidamento della loro posizione nel panorama mondiale del traffico dei container sono state le infrastrutture nelle quali i rispettivi Paesi hanno molto investito, le grandi aree retroportuali a disposizione, le basse tariffe e i bassi costi della manodopera che hanno consentito di attrarre le linee di navigazione, costantemente alla ricerca di costi più sostenibili. In tal modo essi sono riusciti ad accrescere le proprie quote di mercato nel segmento dei container ma l'evoluzione dei trasporti marittimi negli ultimi anni ha portato gli scali della Sponda Sud a ridisegnare le loro strategie di crescita anche al fine di favorire l'economia dei Paesi cui appartengono. Oltre ad offrire infrastrutture in grado di gestire le navi sempre più grandi utilizzate dalle alleanze dei carrier, essi hanno migliorato ed ampliato la propria offerta integrando i servizi portuali con quelli logistici ad elevato valore aggiunto.

L'ampio progetto che riguarda la Suez Canal Zone modificherà il ruolo di Port Said che si colloca all'imbocco settentrionale del Canale di Suez e che nel 2016 ha gestito 3 milioni di container, un dato in calo rispetto all'anno precedente ma che gli consente di conservare la leadership tra i porti nord africani. Il porto egiziano è naturalmente interessato dall'aumento di traffico che sta avvenendo nel Canale di Suez a seguito dell'allargamento avvenuto nel 2015 e che dopo le iniziali difficoltà dovute al generale rallentamento del commercio mondiale, nel 2017 mostra una forte crescita.

Appena 3 giorni dopo l'inaugurazione del Nuovo Canale con decreto presidenziale n.330/2015 è stata istituita la Suez Canal Economic Zone (SCZone) che copre un'area di 461 chilometri quadrati e 6 porti marittimi. L'obiettivo che si è posto il governo è trasformare l'area in un hub di logistica globale e centro di lavorazione industriale che serve l'Europa, l'Asia, i mercati dell'Africa e del Golfo per facilitare la crescita economica e creare posti di lavoro sostenibili per la manodopera locale. La strategia è quella di creare un ambiente favorevole agli investimenti stranieri: il governo ha infatti previsto una serie di facilitazioni burocratiche e agevolazioni fiscali e doganali per le imprese che volessero insediarsi nell'area. Un ampio range di investimenti sarà possibile nella SCZone: dai servizi marittimi all'industria (potenziali opportunità riguardano il settore della farmaceutica, il food processing, l'automotive, il tessile e il petrolchimico), alle energie rinnovabili e all'ICT. Questo megaproject a lungo termine dovrebbe generare 12 mld\$ ogni anno solo dai suoi 6 porti, dopo il completamento di tutti i progetti industriali e commerciali previsti e attivare 1 milione di nuovi occupati nell'arco di 15 anni¹⁴. Negli obiettivi del Governo la Zona potrebbe concentrare il 30-35 % dell'economia dell'Egitto dopo il suo completamento e diventare una delle principali sette zone al mondo per investimenti entro il 2030.

Ancora una volta si evidenzia la presenza cinese, non soltanto nella gestione del Suez Canal Container terminal (SCCT) a Port Said da parte della Cosco ma anche per gli investimenti e per gli accordi di collaborazione

¹⁴ General Authority for the Suez Canal Zone, *Suez Canal Economic Zone*, 2015.

effettuati. Ne è un esempio la presenza della cinese Teda Investment Group¹⁵ che già nel 2013 ha firmato un accordo di sviluppo degli investimenti nella SCZone della durata di 45 anni che prevede un investimento complessivo di 500 mln\$. Tale partnership si sta rivelando una situazione vantaggiosa, perché TEDA sa meglio come promuovere la zona tra gli investitori cinesi, mentre gli accordi commerciali dell'Egitto con gli stati africani hanno reso facile ai prodotti cinesi di entrare nei mercati africani senza barriere o dogane commerciali. La TEDA sta lavorando allo sviluppo di un'area di 7,23 kmq a Ain Sokhna. Ha ad oggi attirato circa 68 imprese, tra cui Jushi, un gigante in vetroresina dalla Cina¹⁶.

La logistica e le infrastrutture rappresentano un ingranaggio fondamentale nei piani di sviluppo del Marocco e rappresentano, in una certa misura, la base necessaria alla sua competitività. Il principale porto dell'area è Tanger Med, attivo dal 2007, che si trova in una posizione strategica a 14 km dalla Spagna e sulla via di passaggio tra Asia, Europa e America; è circondato da una zona franca di attività industriali e logistiche. Integrando più di recente il deep sea con lo short sea e insediando impianti di logistica a valore (la Renault in attività assemblaggio), è divenuto una piattaforma logistica connessa con diversi porti europei, basandosi sul funzionamento della produzione just in time (l'assemblaggio della Dacia): la politica di gestione delle scorte a ripristino, che utilizza metodologie tese a migliorare il processo produttivo, cercando di ottimizzare non tanto la produzione quanto le fasi a monte, di alleggerire al massimo le scorte di materie prime e semilavorati necessari alla produzione. Tanger Med quindi non è solo porto: è una piattaforma logistica ed industriale di livello intercontinentale interamente gestito dalla Tanger Med special Agency (TMSA). Il complesso portuale include Tanger Med 1 che con i 2 terminal affidati in concessione rispettivamente ad APM ed Eurogate, ha una capacità di 3 mln di TEU; Tanger Med 2 che dovrebbe iniziare le sue attività nel 2019 avrà anch'esso 2 terminal dedicati alla gestione delle portacontainer di ultima generazione che porteranno alla capacità complessiva a 9 milioni di TEU. Tanger Med vanta tra i suoi clienti le più importanti shipping companies e nel 2016 ha gestito quasi 3 milioni di TEU.

Tanger Med è anche una Grande Piattaforma Industriale (GIP) che comprende:

- una zona franca logistica (MedHub) che prevede vantaggi fiscali e doganali. Nel 2016 dopo Adidas e 3M anche Decathlon ha deciso di insediarsi qui occupando un'area di oltre 20 mila metri quadri di magazzini, che renderà il centro logistico di Decathlon a Tangeri il secondo più grande al mondo, dopo quello di Singapore, che movimentata tutta la merce destinata ai mercati asiatici;
- una zona franca industriale (Tanger Free Zone), una zona franca di attività polivalente orientata all'esportazione presso la quale operano 650 imprese e 50 mila lavoratori;
- una piattaforma dedicata al settore automobilistico (Tanger Automotive City) che comprende il complesso industriale "Renault-Nissan", uno degli investimenti più importanti nel Mediterraneo, che gestisce anche il Terminal veicoli del porto. Sono inoltre presenti un centinaio di fornitori internazionali (Denso, Leoni, Delphi, Sumitomo ecc.), che fanno del Marocco il più grande produttore di veicoli della regione MENA con lo stabilimento Renault che realizza una produzione annua di quasi 400 mila veicoli; nel giugno 2017 è stato festeggiato il milionesimo veicolo prodotto. Il settore conta un totale di 152 imprese, 2,5 miliardi di euro di esportazioni legate all'automotive e 61.000 lavoratori qualificati.

È poi presente una zona dedicata alle attività offshoring (Tetouan Shore) che è un outsourcing di servizi call center e che rappresenta un richiamo al nearshoring europeo con un'area di 28 ettari, un investimento complessivo di 120 mln€ e la creazione di complessivi 12 mila posti di lavoro.

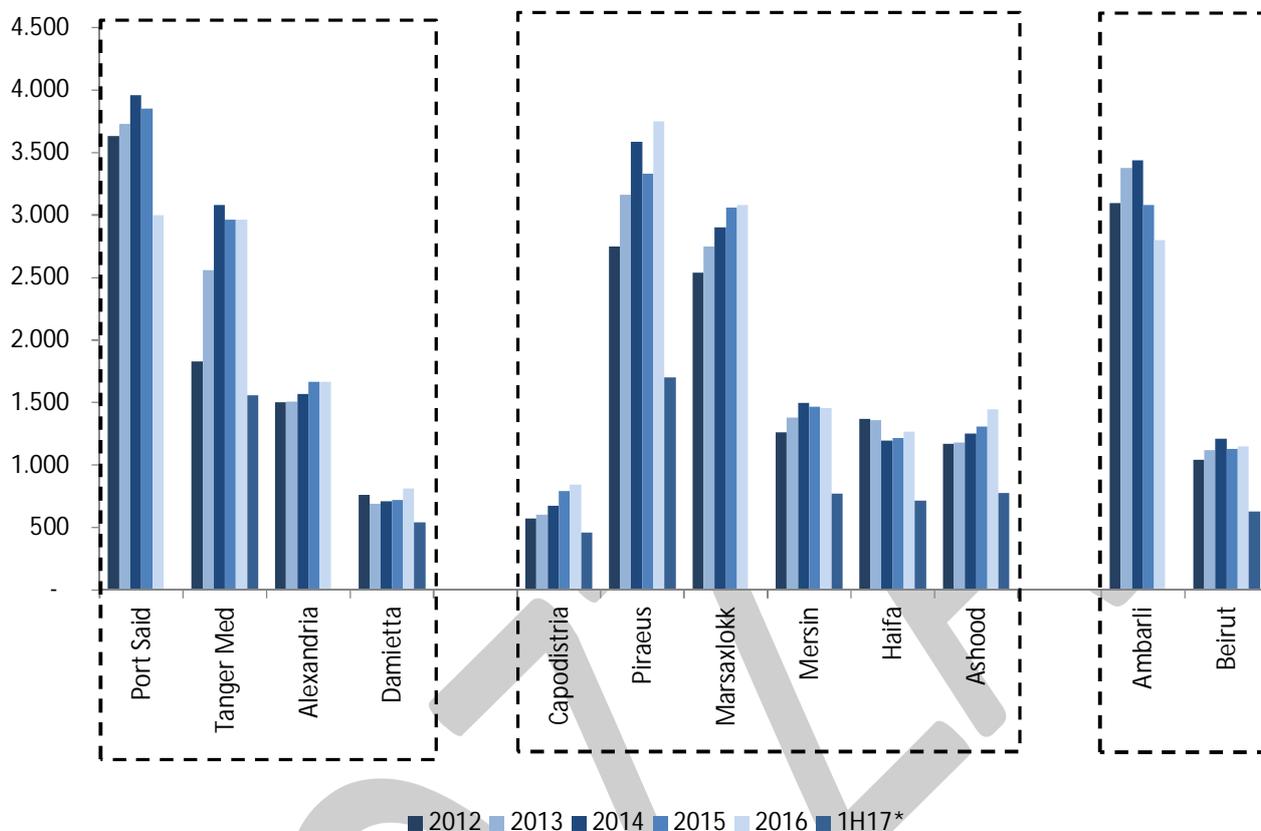
Tutte le zone franche interne al complesso di Tanger Med prevedono speciali procedure doganali, amministrative e sociali.

Il grafico mostra il trend del traffico dei porti dell'area nell'ultimo quinquennio e, laddove disponibili al primo semestre 2017, periodo in cui tutti gli scali analizzati risultano in crescita.

¹⁵ TEDA è una società di proprietà del governo cinese e ha tre controllate in Egitto. Il business di TEDA come azienda internazionale riguarda lo sviluppo regionale e immobiliare, servizi pubblici, industria manifatturiera, industria finanziaria e industria moderna, ecc. Si occupa dello sviluppo di zone industriali per il produttore con 18 società interamente controllate a livello internazionale.

¹⁶ N Gage Consulting (2016), *The Suez Canal Economic Zone: A Strategic Location & Modern day Innovation*, aprile.

Trend di traffico container dei porti della Sponda Sud - Est. 2012-1° semestre 2017



* Il dato al primo semestre 2017 di Port Said, Alexandria, Malta e Ambarli non sono disponibili.

Grafico 4 – Fonte: SRM su Autorità Portuali, 2017

3.3 Il sistema portuale spagnolo

Il sistema portuale spagnolo è costituito da 28 Autorità portuali che gestiscono un totale di 46 porti di interesse generale. Essi agiscono sotto il coordinamento, controllo e supporto dell'ente pubblico *Puertos del Estado*.

Il modello di gestione dei porti spagnoli sta evolvendosi verso il concetto di "landlord avanzato", in cui le autorità portuali gestiscono il porto di proprietà pubblica, occupandosi dello sviluppo delle infrastrutture (lavori di dragaggio, i bacini, e le reti stradali e ferroviarie interne) e assumono il coordinamento, la regolazione e il controllo delle attività e dei servizi portuali. Questi sono a loro volta forniti da agenti privati, attraverso un sistema di licenze concesse in un contesto di libero accesso regolato, con la possibilità di occupare il dominio pubblico del porto tramite autorizzazione o concessione.

I porti spagnoli hanno un peso notevole nel mercato europeo dei trasporti marittimi e, rispetto al 2007 sono riusciti anche a rafforzarsi nonostante la concorrenza della Sponda Sud, geograficamente molto vicina.

La competitività di porti spagnoli nasce innanzitutto dalla qualità e quantità delle loro infrastrutture: il governo ha nel tempo molto investito nei porti rendendo la loro offerta molto qualificata. Per effetto della crisi, con la riduzione delle risorse disponibili, l'obiettivo è diventato quello di efficientare il patrimonio esistente più che ampliarlo ulteriormente. Con questo punto di partenza, il Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) 2012 - 2024 promuove l'ottimizzazione dell'uso di infrastrutture portuali, razionalizzando così la pianificazione, la gestione e lo sviluppo degli investimenti, i quali sono guidati dal criterio insostituibile di mantenere la stabilità economica delle autorità portuali. Oltre che con le tasse, le Autorità Portuali possono finanziarsi attraverso una serie di trasferimenti statali, ripartiti fra le stesse in base al grado di efficienza dimostrata nella gestione delle infrastrutture poste sotto il loro controllo e alla produttività di ogni scalo. Le tasse portuali devono, in ogni caso,

coprire almeno i costi sostenuti per la gestione dei porti e assicurare comunque il conseguimento di obiettivi di rendimento minimi. Tali obiettivi sono definiti per ciascuna Autorità Portuale dal Ministero dello Sviluppo spagnolo.

Il governo, per assicurare ai porti spagnoli condizioni di maggiore efficienza e competitività rispetto agli altri porti del Mediterraneo, ha introdotto misure di regolamentazione¹⁷ che introducono un regime tariffario maggiormente competitivo, con la possibilità per le Autorità Portuali di definire autonomamente il livello delle tasse applicate in porto, in modo da rendere più attrattivi gli scali da esse gestiti ed economicamente più conveniente l'utilizzo dei porti da parte delle compagnie di navigazione e delle altre categorie di utenti. In tal modo, si intende favorire l'import-export marittimo con evidenti implicazioni per la competitività dell'economia produttiva spagnola.

In questo contesto si rileva, inoltre, un ampio spazio per l'iniziativa di soggetti privati, sia nella fornitura dei servizi portuali e soprattutto nell'operatività e nella gestione di terminal e servizi di logistica. Questa tendenza si sta rafforzando con l'aumento del controllo delle grandi shipping companies nei processi portuali e con l'esercizio delle pressioni competitive sui porti per le attività logistiche, che li rende protagonisti della crescente concorrenza globale. Contenimento dei costi, qualità e innovazione (con lo sviluppo di terminal automatizzati), la presenza di investitori privati, l'integrazione del settore nelle catene di trasporto intermodali, la sicurezza e la sostenibilità sono elementi che giocheranno un ruolo importante nella competitività futura del settore.

La forte attenzione del governo spagnolo a garantire competitività ai suoi porti si spiega con la loro importanza per l'economia del Paese dato che più del 50% delle esportazioni e dell'80% delle importazioni viaggia via mare. Queste cifre superano il 90% quando si fa riferimento al commercio extra Unione Europea.

Il settore portuale contribuisce al 20% del PIL del settore dei trasporti, che rappresenta l'1,1% del PIL spagnolo e impiega più di 35.000 occupati diretti e circa 110.000 indiretti.

A supporto delle attività portuali la legislazione spagnola ha disciplinato le Zone di attività logistiche (ZAL) che sono collegate alle aree portuali e forniscono servizi logistici necessari per aggiungere valore alla catena logistica integrata delle merci in esportazione o in importazione via mare. Le ZAL che sono aree specializzate per lo stoccaggio e la distribuzione delle merci, rispondono all'intenzione di modernizzazione dei porti e di favorire collegamenti più stretti tra porti e operatori logistici. Le zone di attività logistiche portuali, in qualità di piattaforme logistiche specializzate in modo particolare sull'import-export, debbono certamente poter far affidamento su condizioni ottimali per quanto riguarda i servizi accessori a valore aggiunto, che rappresentano un importante fattore di competitività. Nell'esperienza spagnola le ZAL hanno generato effetti positivi sul territorio, sulle aziende logistiche e sul trasporto. Le ZAL che esistono nel territorio spagnolo sono indicate nella seguente figura, distinguendo tra quelle in servizio e quelle nella fase di pianificazione o di impianto.

¹⁷ Misure adottate (fonte Ministero de Fomento, *PITVI 2012-2024*, marzo 2015):

- Legge 22/2013, del 23 dicembre, dei bilanci statali generali per l'anno 2014.
- Decreto-Legge Reale 1/2014, del 24 gennaio, sull'infrastruttura e la riforma del trasporto e altre misure economiche.
- Ordine FOM / 163/2014 del 31 gennaio che modifica l'allegato III del testo modificato della legge sui porti di Stato e il Merchant Marine, approvato dal Decreto Legislativo 2/2011 del 5 settembre.
- Legge 36/2014, del 26 dicembre, dei bilanci statali generali per l'anno 2015.

Zone di attività logistiche presenti in Spagna



Figura 1 – Fonte: SRM su Ministerio de Fomento, 2013

In Spagna sono inoltre presenti Zone franche e depositi franchi, molti dei quali collegati ai porti, che prevedono per le merci introdotte benefici in termini di agevolazioni ed esenzioni doganali e fiscali. Il primo esempio di tali Zone è il consorzio Zona Franca di Barcellona i cui utili nel 2016 sono aumentati dell'85% rispetto all'anno precedente raggiungendo 8,3 milioni di euro, a conferma del successo dell'idea di creare una zona con incentivi economici che attirino le imprese, generando attività produttive e logistiche e traffico di merci per il porto.

La legislazione, dunque, supporta il sistema portuale spagnolo con gli strumenti necessari per migliorare la sua posizione competitiva in un mercato aperto e globale, creando ampie facoltà di autogestione per le Autorità Portuali, che devono operare in base a criteri commerciali. In questo contesto, la normativa intende anche supportare un modello di porto che, progressivamente, assuma il ruolo di piattaforma commerciale in grado di sviluppare una vasta gamma di attività ad alto valore aggiunto per le merci, pienamente integrata nelle catene di trasporto logistico e intermodale.

Anche in Spagna si segnala la presenza di investimenti cinesi: nel giugno 2017 la Cosco ha acquisito per 228 mln\$ il 51% della Noatum Port Holdings che tra i maggiori asset include due terminal container, uno a Valencia e uno a Bilbao.

Le performance dei porti spagnoli relative all'ultimo quinquennio mostrano la crescita del settore, confermata anche dai dati del 1° semestre che evidenziano però un rallentamento¹⁸. In particolare Algeciras ha registrato 2,1 mln TEU (-9,4%), Valencia 2,3 (-1,6%) mentre Barcellona ha registrato il suo record nel segmento dei container con 1,4 mln di Teu nel semestre (+28,6%).

¹⁸ Questo si collega ai numerosi scioperi degli "estibadores", i lavoratori portuali, che hanno protestato contro la liberalizzazione del settore della fornitura di manodopera ai terminalisti.

Trend di traffico container dei porti del Mediterraneo spagnolo. 2012-1° semestre 2017

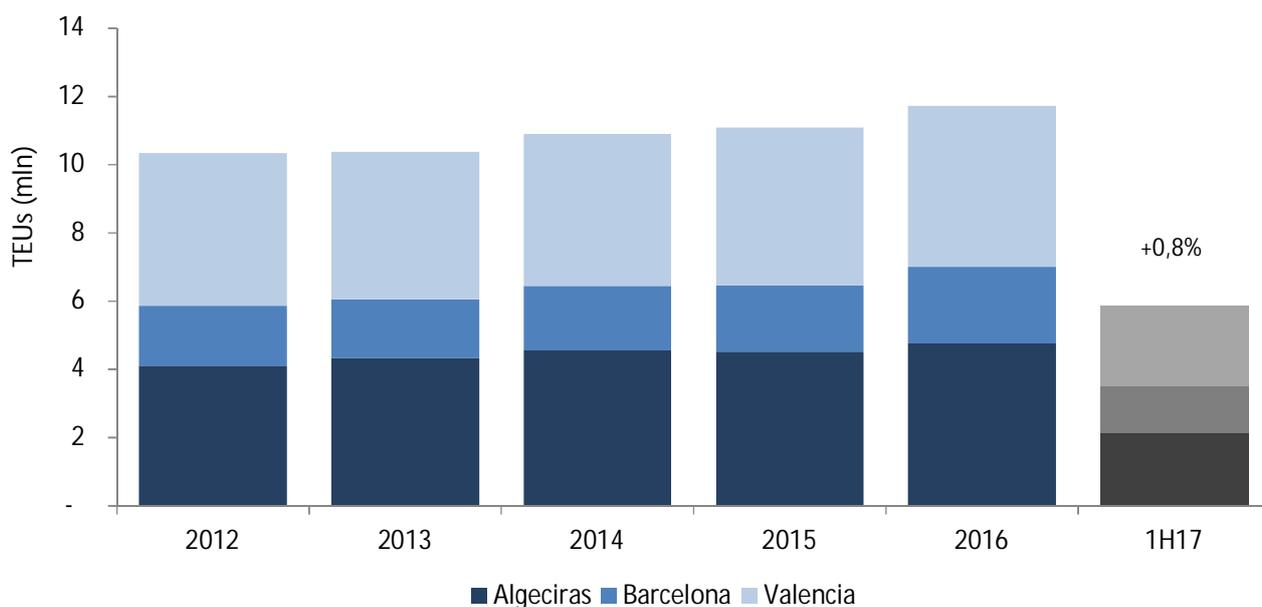


Gráfico 5 – Fonte: SRM su Puertos del Estado, 2017

3.4 La competitività dei porti italiani tra evoluzione normativa e nuove opportunità

In Italia è mancata a lungo la percezione dell'importanza dell'economia marittima in generale, ciò probabilmente spiega i lunghi tempi di attesa della riforma della legge 84/94 sui porti che si richiedeva da oltre un decennio.

Il confronto della quota di mercato nel segmento dei container tra il 2007 e il 2016 mostra una riduzione per l'Italia compensata dalla crescita dei porti dalla Sponda Sud e spagnoli.

La riforma introdotta dal Dlgs. n. 169 del 2016 relativo alla riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali ne ha ridotto il numero da 24 a 15 assegnando loro la nuova definizione di Autorità di Sistema Portuale (AdSP). Esse sono enti pubblici non economici di rilevanza nazionale a ordinamento speciale dotate di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria, nonché di potere di ordinanza.

La governance delle AdSP si incentra sulla figura del Presidente al quale sono riconosciuti tutti i poteri gestionali di ordinaria e straordinaria amministrazione, che è affiancato da un Comitato di Gestione molto snello, quale organo politico-strategico dell'ente. L'Organismo di partenariato della risorsa mare, che esprime la voce dei rappresentanti del mondo imprenditoriale e del mondo sindacale del settore portuale, ha funzione consultiva.

Il coordinamento a livello nazionale delle scelte strategiche che attengono ai grandi investimenti infrastrutturali, alle scelte di pianificazione urbanistica in ambito portuale, alle strategie di attuazione delle politiche concessorie del demanio marittimo, nonché di marketing e promozione del sistema portuale nazionale sui mercati internazionali è attribuito alla Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale¹⁹.

La riforma, oltre alla razionalizzazione amministrativa prevede anche la semplificazione burocratica con la realizzazione dello Sportello Unico Doganale e dei Controlli e dello Sportello Amministrativo Unico, un *front office* per tutti i procedimenti amministrativi e autorizzativi non riguardanti le attività commerciali e industriali. I due sportelli sostituiranno gli attuali 23 soggetti addetti ai 113 procedimenti amministrativi ed abbasseranno drasticamente i relativi tempi nonché quelli di sdoganamento.

¹⁹ Per approfondimenti relativi al contenuto e allo stato di attuazione della Riforma introdotta dal Dlgs. 169 /2016 si veda SRM (2017) *Italian Maritime Economy. 4th Annual Report*.

La riforma ha voluto dare un forte segnale di attenzione al settore marittimo portuale con l'obiettivo di realizzare un sistema nazionale integrato di trasporto dove la logistica assume un ruolo determinante nell'interconnessione tra porti, interporti, ferrovie, autostrade. Essa si inserisce nella più ampia strategia delineata dal Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) che punta sulla competitività dei porti e sostiene il ruolo dell'Italia, attraversata da quattro corridoi ferroviari Ten-t e con 8 mila chilometri di coste, come porto europeo nel Mediterraneo.

Molti sono gli ulteriori interventi messi in campo dal MIT su logistica e portualità al fine di rafforzare i porti, nell'ambito delle sfide globali in atto:

- Semplificazioni su escavi e dragaggi dei fondali.
- Miglioramento dei collegamenti ferroviari di "ultimo miglio": all'interno del contratto RFI sono stati attivati diversi collegamenti ferroviari portuali.
- Scelta e revisione con il MIT dei progetti strategici ed accelerazione dei cantieri con fondi nazionali ed europei.
- Conferma del Ferrobonus" e "Marebonus": nella Legge di Stabilità 2016 sono stati autorizzati 200 milioni di incentivi per il trasporto merci via ferrovia e via mare.
- Nella Legge di Stabilità 2016 è inoltre prevista la riduzione o esenzione dal pagamento della tassa di ancoraggio e delle accise nei porti di *transshipment*.

La razionalizzazione amministrativa e la semplificazione burocratica erano due elementi importanti per ridare forza competitiva al nostro Paese. Anche SRM nei suoi precedenti studi ha posto l'attenzione sulle lungaggini e i vincoli delle procedure burocratiche e amministrative che rendevano i tempi e i costi del nostro import-export marittimo troppo elevati rispetto ai competitor. Allo stesso modo sono state più volte illustrate le carenze del trasporto intermodale italiano che ha favorito il ricorso alla gomma, non soltanto per i collegamenti ultimo miglio.

Nello scenario dei prossimi anni, di fronte alla portualità italiana c'è una sfida di grande rilievo, dalla quale dipende il futuro assetto della logistica nazionale. Negli ultimi anni si è evidenziata una difficoltà per i nostri hub che hanno perso traffico, che invece è cresciuto, anche a tassi importanti, nei porti gateway.

Trend traffico container nei porti hub e in quelli gateway italiani. 2007-2016

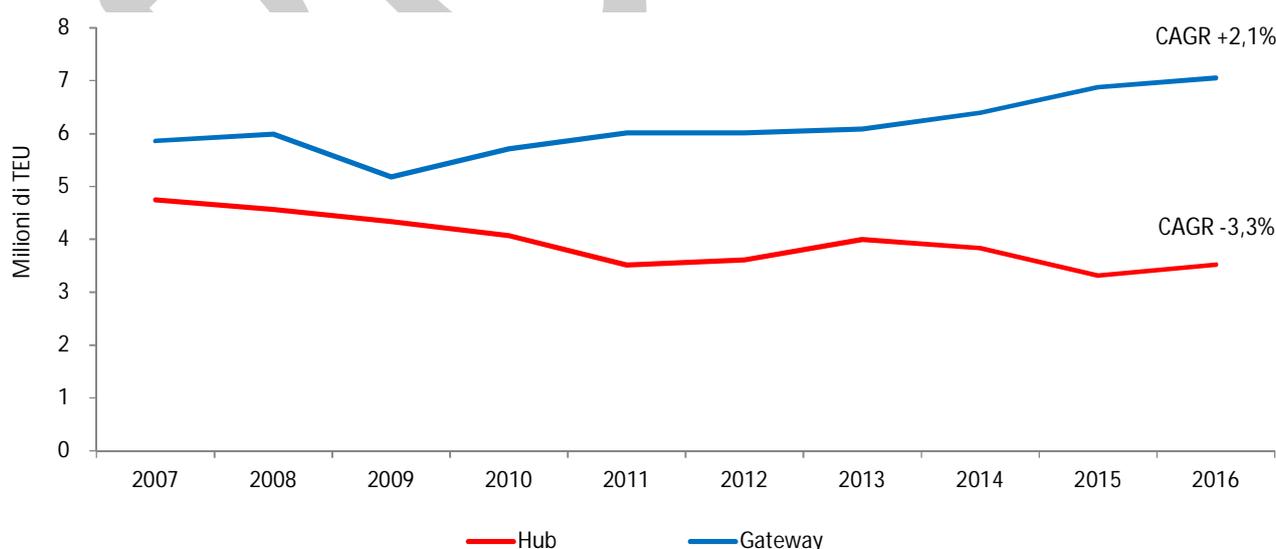


Grafico 6 – Fonte: SRM su Assoportori 2017

In tale ottica il porto di solo transhipment (mare/mare dei flussi container) quale è quello di Gioia Tauro ad esempio, sta conoscendo difficoltà, sia a livello intermediterraneo, sia nel confronto tra Southern e Northern Range.

Trend di traffico container dei principali porti italiani. 2012-1° semestre 2017

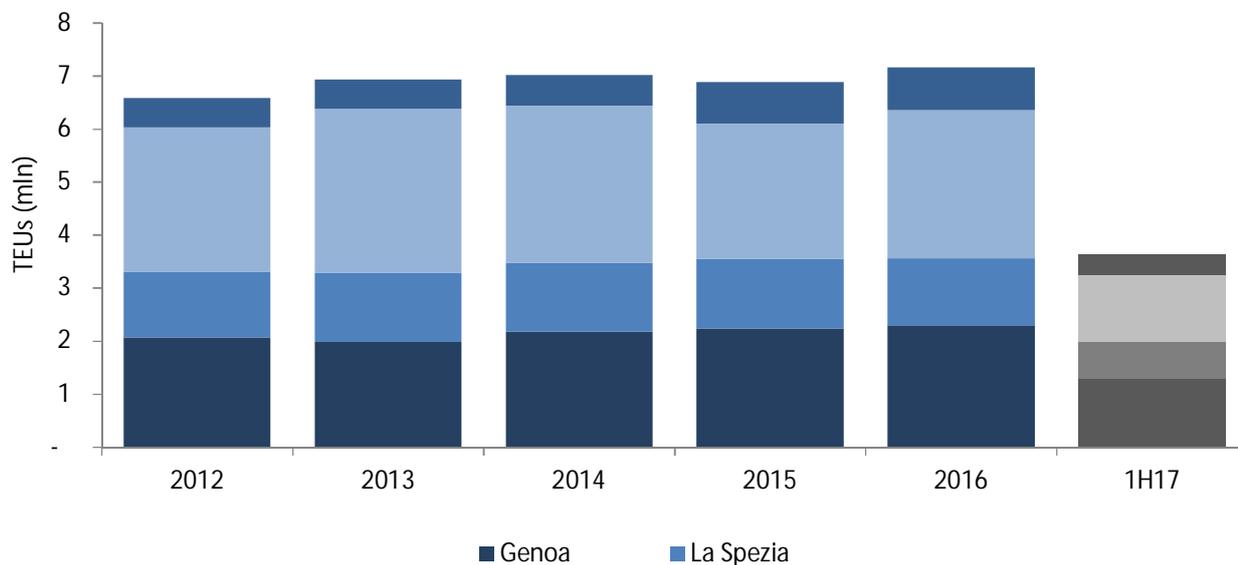


Grafico 7 – Fonte: SRM su Autorità Portuali, 2017

4. Conclusioni

L'evoluzione del concetto di porto hub verso il ruolo di piattaforma commerciale integrata nella catena logistica analizzata nel corso di questo lavoro nelle diverse regioni portuali, nonché le performance registrate negli ultimi anni, suggeriscono che la strategia di sviluppo del nostro sistema portuale non cerchi la competizione con grandi hub del Mediterraneo come il Pireo ma punti sul loro ruolo di porti di accesso all'Europa. Non è un caso l'interesse della Cina per Trieste, porto europeo che gode di extraterritorialità doganale e collegato via ferro all'Europa centrale ed orientale. In questo modo si spiega anche l'investimento di 450 mln€ nel Terminal di Vado Ligure della Cosco e di Qingdao Port International Development che hanno acquisito rispettivamente il 40% e il 9,9% del nuovo terminal in costruzione. L'obiettivo degli investitori cinesi e l'ambizione dei nostri scali è l'ampliamento del raggio di competitività del nostro sistema portuale che può proporre un'alternativa di servizio dal Sud per i traffici di import/export della Svizzera e della Germania meridionale (Baviera, Baden- Württemberg) attraverso la messa a punto di efficienti servizi intermodali, in grado di sfruttare le opportunità aperte dal prossimo completamento delle infrastrutture ferroviarie del corridoio Reno-Alpi.

I porti del Mezzogiorno hanno un fattore di attrazione naturale che è il loro strategico posizionamento che consente di evitare deviazioni di rotta: ma occorre migliorare l'aspetto intermodale. In particolare la coppia Napoli-Salerno sul Tirreno e Bari-Taranto sulla dorsale adriatica possono diventare la base logistica per l'insieme dell'industria italiana fino alla Pianura Padana.

I fattori di successo analizzati nel corso di questo lavoro evidenziano che l'attenzione alle infrastrutture, è stata affiancata dalla realizzazione di retroporti - dove avvengono le attività industriali e manifatturiere accanto a numerose funzioni logistiche a valore in ambiente ZES (zone economiche speciali - cioè con defiscalizzazione parziale o totale per i flussi export o riexport e import). Si sono mossi così anche molti porti nel Mediterraneo.

Questa è la sfida aperta per la portualità italiana. L'attuazione della riforma è solo il primo passo: senza la costruzione di network di collegamenti terrestri efficienti e di retro porti dotati di aree logistiche, si rischia di

bloccarsi rispetto all'evoluzione della logistica portuale nei prossimi anni. L'istituzione delle ZES prevista dalla normativa italiana può creare ulteriore sviluppo.

L'Italia può cogliere anche un'altra importante opportunità dovuta alla sua rilevanza nel settore Ro-Ro: il nostro Paese è *leader*, per numero di navi e tonnellaggio, della flotta mondiale di navi *ro-ro cargo* e *passenger/cargo*. Anche in questo caso l'esperienza di un paese competitor, il Marocco, può offrire un esempio di best practice di innovazione portuale come adattamento alla competizione globale, come è avvenuto a Tanger Med. L'intuizione di successo è stata quella di svincolare lo scalo dalla sua natura di puro hub e affiancare il Ro-Ro al transhipment, generando in tal modo un traffico Short Sea Shipping sia merci che passeggeri che alimenta il porto e che dal porto viene alimentato.

Importante sarà proprio la giusta integrazione deep sea-short sea per questo tipo di traffico. Lo sviluppo del trasporto combinato perciò è strettamente legato all'esistenza di una rete infrastrutturale capace di organizzare con efficienza ed efficacia il complesso processo logistico relativo sia al sistema di trasporto sia ai servizi funzionalmente legati alla movimentazione delle merci.

BOLZA

11. Le strategie per l'attrazione di investimenti esteri: focus sulle ZES – Zone Economiche Speciali.

Casi studio

1. Introduzione

I recenti dettati del decreto legge 91/2017 recante “Disposizioni urgenti per la crescita economica del Mezzogiorno” (su GU del 20 giugno 2017) convertito in Legge 3 agosto 2017, n. 123 (su GU del 12 agosto 2017), hanno previsto, tra l'altro, al Capo II artt. 4-5 la possibilità di istituire le cosiddette ZES vale a dire le Zone Economiche Speciali¹.

Viene così introdotto nel nostro sistema normativo uno strumento oggetto in passato di lunghi e animati dibattiti e che, nell'immaginario collettivo, avrebbe potuto contribuire, una volta concepito, in modo significativo allo sviluppo o al rilancio di determinate aree del Paese, contraddistinte da persistente crisi economica e produttiva.

La ZES è di fatto un' “arma” per poter invogliare imprese a investire in un territorio offrendo incentivi fiscali, agevolazioni burocratiche e per attenuare il costo del lavoro; a tutto questo sommando la vicinanza e la disponibilità di un efficiente ed efficace sistema infrastrutturale ubicato nelle immediate vicinanze, in genere un aeroporto, un porto, con ferrovie e strade facilmente raggiungibili.

In diversi Paesi del mondo le ZES sono utilizzate da anni, alcuni hanno addirittura quasi “istituzionalizzato” tale strumento, estendendolo a gran parte del territorio nazionale, si pensi agli Emirati Arabi Uniti che ne hanno 36 a varia vocazione settoriale, con varie forme di *governance*, oppure alla Cina che ha eletto gran parte della sua costa a Free Zone, anche in questo caso con varie sfaccettature e diverse forme di incentivazione.

La Cina ha introdotto queste aree fin dagli anni '80 con lo scopo iniziale di conseguire due obiettivi: il primo, per promuoversi come un hub per lo shipping internazionale e attirare flussi di merci principalmente dalla Corea del Sud e da Hong Kong per poi sottoporli a processi di lavorazione; il secondo, per attivare moderni servizi logistici e rafforzare la propria armatura infrastrutturale. Sempre in Cina, l'Unescap (United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific) afferma che le Free Trade Zone svolgono un ruolo significativo per connettere i mercati nazionali e internazionali, promuovere il commercio internazionale, attirare investimenti stranieri e know-how tecnico e avviare lo sviluppo delle industrie connesse con le attività portuali. Shenzhen, tra le più importanti del Paese, ha fatto progressi con la liberalizzazione del mercato consentendo un più facile accesso all'entroterra e alle infrastrutture e favorevoli politiche di import-export. Ciò ha comportato un ampio incremento di investimenti esteri, ed infatti più del 40% del PIL di Shenzhen è imputabile all'output di aziende a capitale straniero.

Questo ultimo numero è utile per comprendere che requisito fondamentale, per poter concepire e progettare, pianificare e definire una Zona Speciale, è la creazione di sviluppo ed occupazione quindi impatto economico di rilievo.

¹ Nel capitolo è usato spesso il termine *Zona* o ZES per abbreviare.

Distribuzione % del numero delle Free Zone a livello mondiale

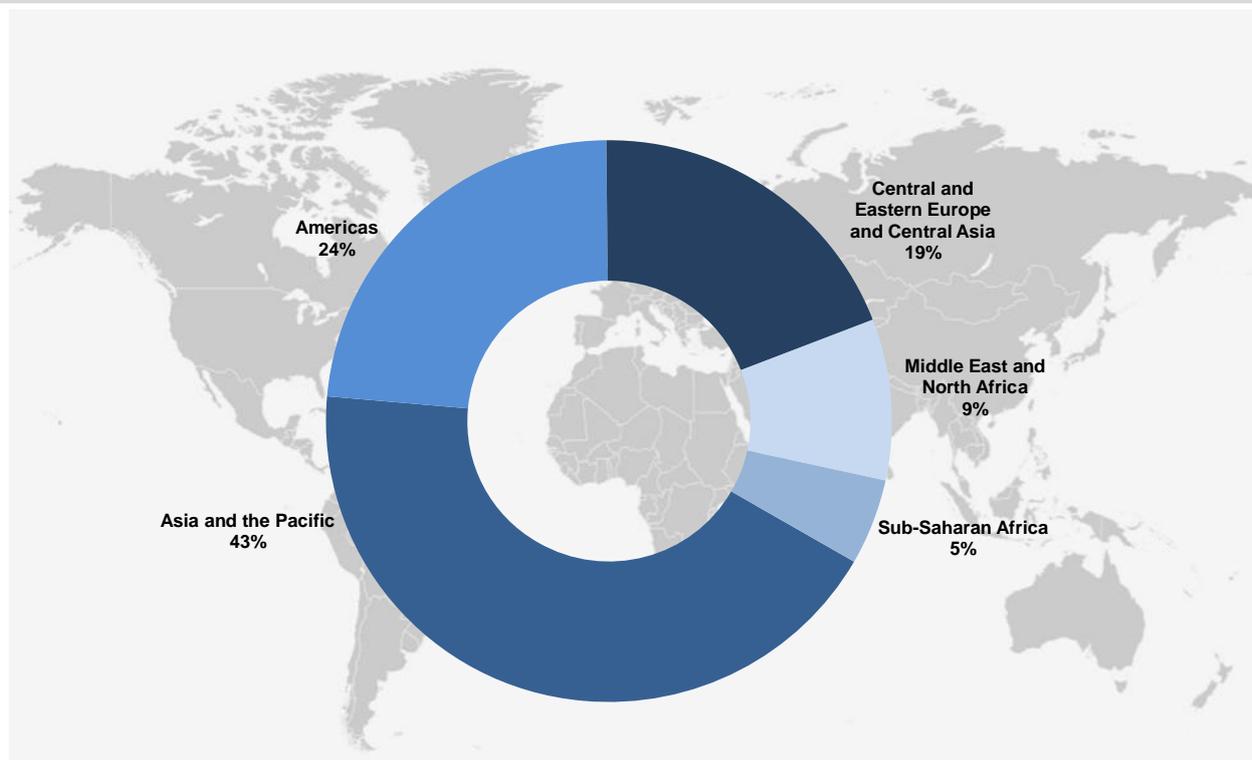


Grafico 1 - Fonte: elaborazione SRM su World Bank

Il fenomeno delle Zone Economiche Speciali, ha registrato un trend in continua crescita, che non si è arrestato durante il periodo della globalizzazione, né nel corso della crisi finanziaria mondiale degli anni scorsi: se nel 1997 il numero di ZES era pari a circa 845 in 93 Paesi, tale valore è attualmente salito a circa 4.000 e coinvolge circa 135 Paesi, con una particolare concentrazione in Asia e nella regione del Pacifico (dove è ubicato il 43% del totale globale delle ZES) e nelle Americhe; la dimensione economica di questo fenomeno, dunque, ha raggiunto ormai valori di grande rilevanza per il sistema produttivo globale. Esse, in totale, impiegano oltre 68,4 milioni di lavoratori diretti e generano un valore aggiunto, derivante dagli scambi, di poco più di 850 miliardi di dollari (stime World Bank²).

Andrà, quindi, verificato nei prossimi anni come l'Italia intenderà dar seguito alla legislazione vigente e come disciplinerà nel dettaglio i dettati del decreto sul Mezzogiorno che rappresentano una vera e propria sfida per la crescita.

Obiettivi di questa sezione del Piano sono, infatti: a) avere un quadro di come sono state concepite le Zone Economiche Speciali in Italia con un cenno ai tentativi fatti nel passato di concepire strumenti simili; b) porre in evidenza casi studio di successo inerenti il funzionamento delle ZES; tra questi sono stati scelti due porti nel Mediterraneo: Tanger Med (in Marocco) e Port Said (in Egitto) vicino Suez, anche se è noto che in questo secondo caso la territorialità della Zona è molto più ampia dell'area portuale.

² FIAS - World Bank Group (2008), *Special Economic Zones Performance, Lessons Learned, and Implications for Zone Development*. Washington, DC.

Numero di Free Zone nel mondo e numero di Paesi interessati

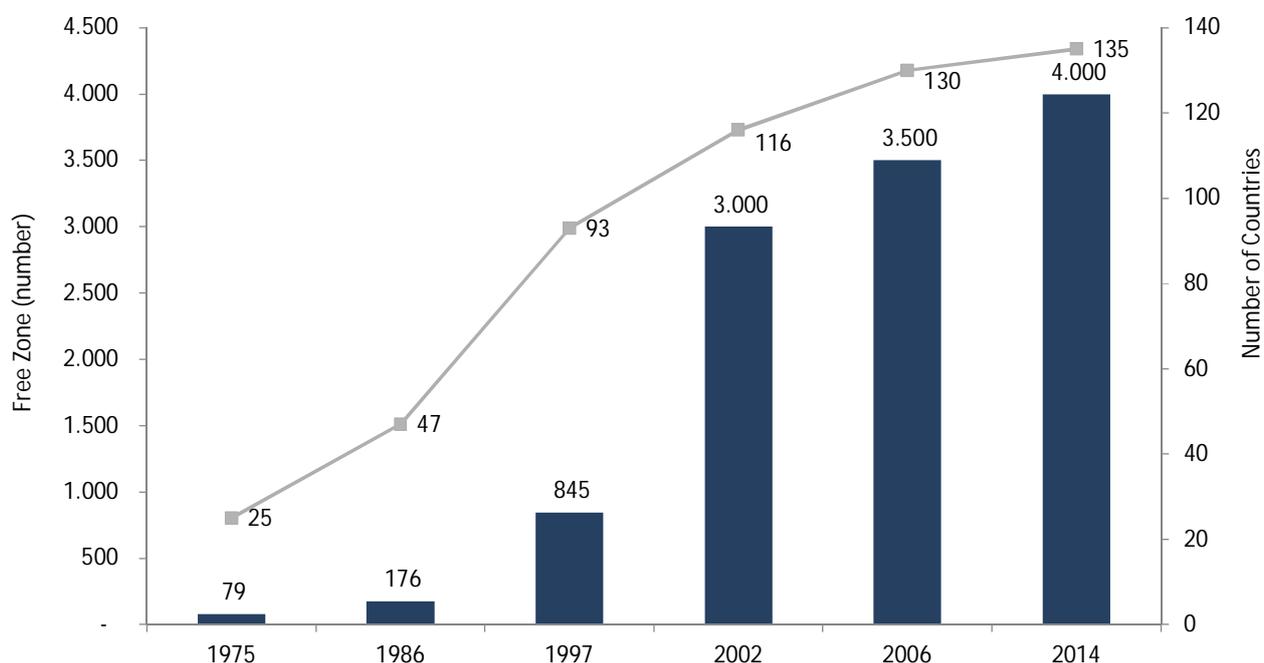


Grafico 2 - Fonte: elaborazioni SRM su World Bank e Trade Performance of Free Trade Zone

Le diverse tipologie di "Zona" (World Bank)

La prima *modern zone* è stata fondata in Irlanda nel 1959. Da allora si sono evoluti diversi tipi di zone:

- Free trade zone (FTZ): conosciute anche come *commercial free zone*, sono zone delimitate e duty-free che offrono solo magazzini o magazzini e servizi di distribuzione per operazioni commerciali, trasbordo e *re-export*.
- Export processing zone (EPZ): sono aree industriali destinate principalmente ad ospitare imprese orientate ai mercati esteri. Esistono anche le *Hybrid EPZ* generalmente suddivise in una zona generale aperta a tutte le industrie e una zona a parte riservata alle imprese *export oriented*.
- Enterprise zone: sono zone destinate a rivitalizzare aree urbane o rurali devastate, attraverso l'assegnazione alle imprese di incentivi fiscali e/o di sovvenzioni finanziarie.
- Freeport: Sono aree che comprendono territori molto più grandi. Possono ospitare tutti i tipi di attività, anche il turismo e le vendite al dettaglio, e forniscono un insieme più ampio di incentivi e benefici.
- Single factory EPZ: gli incentivi alle imprese vengono assegnati indipendentemente dalla localizzazione; le fabbriche non devono necessariamente essere allocate all'interno di una zona definita.
- Specialized zone: sono *zone* di natura più particolare come ad esempio parchi scientifici/tecnologici, zone petrolchimiche, parchi logistici, zone aeroportuali e così via, in genere prevedono lo sviluppo di imprese ad alta tecnologia, centri di ricerca o particolare settori.

2. I dettati del “Decreto Mezzogiorno”

2.1 I presupposti per la creazione della ZES

Il primo passo effettuato è stato quello di analizzare le condizioni che sono state create dal Decreto per far sì che nasca una Zona Economica Speciale.

Obiettivo, secondo il legislatore, dovrà essere agevolare *la creazione di condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi*, che consentano lo sviluppo, in alcune aree del Paese, delle imprese già operanti, nonché l'insediamento di nuove imprese. È evidente, in questo caso, che non si è inteso limitare la presenza di aziende a quelle preesistenti ma creare qualcosa che andasse anche a stimolare la generazione di nuove imprese.

Un secondo problema che è stato affrontato è stato identificare in modo chiaro cosa fosse la ZES ed in questo caso è stata definita “una zona geograficamente delimitata e chiaramente identificata, situata entro i confini dello Stato, costituita anche da aree non territorialmente adiacenti purché presentino un nesso economico funzionale, e *che comprenda almeno un'area portuale* [...] con le caratteristiche stabilite dal regolamento UE 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della *rete transeuropea dei trasporti (TEN-T)*”.

Appare dunque ben chiaro il ruolo fondamentale di generatore di sviluppo del Porto; nel caso dell'Italia ovviamente coincidente con l'Autorità di Sistema Portuale o con uno dei porti facenti capo ad essa; ma non basta poiché dovrà essere uno scalo che sia interessato dalle reti TEN, dovrà quindi essere definito con chiarezza questo concetto che potrebbe tagliare fuori alcuni porti italiani poiché non presenti negli itinerari previsti dai corridoi. Si ribadisce che la presenza del porto è un elemento che resta di significativa importanza in quanto non in tutti i Paesi che hanno la presenza di ZES è necessario prevedere aree portuali e tanto meno connesse ad altre infrastrutture. In realtà il principio è da condividere poiché si ritiene sia assolutamente fondamentale aggiungere a tutti i vantaggi della ZES una serie di opere che possano garantire alle imprese l'attuazione di processi di internazionalizzazione rapidi e integrati tra loro.

Interessante sembra il dettato secondo cui “per l'esercizio di attività economiche e imprenditoriali le aziende già operative e quelle che si insedieranno nella ZES possono beneficiare di speciali condizioni, *in relazione alla natura incrementale degli investimenti e delle attività di sviluppo di impresa*”.

Sarà quindi importante prevedere investimenti *aggiuntivi*, ciò lascia presumere che, una volta definito il territorio, non sarà automatica l'assegnazione di agevolazioni ma andranno (a ragione) effettuati investimenti addizionali; un'impresa che casualmente si troverà in ambito ZES dovrà quindi attivarsi per investire e creare sviluppo. Questo dettato va in parallelo con una necessità che SRM ha sempre enunciato quando si parla di ZES e cioè quella di effettuare scelte decise e precise sulla tipologia settoriale delle aziende da incentivare e/o sulla dimensione da considerare (piccola, media o grande).

Per quanto riguarda le proposte di istituzione della Zona Economica, queste potranno essere presentate dalle regioni *meno sviluppate* e in *transizione*; in Italia si tratta in sostanza dell'intero Mezzogiorno con la chiara intenzione di far sì che anche questo strumento entri in una logica di riequilibrio di divari territoriali. Ogni regione potrà presentare una o al massimo due proposte qualora detenga più aree portuali; le regioni che non posseggono aree portuali potranno presentare proposte in forma associativa dando luogo a ZES interregionali. L'iter prevede la definitiva approvazione con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare su proposta del Ministro per la Coesione Territoriale e il Mezzogiorno, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

La proposta va corredata da un *piano di sviluppo strategico (PSS)*, che debba rispettare tutti i presupposti che abbiamo presentato e che riassumiamo di seguito:

Requisiti di base della Free Zone

- Essere in una Regione *meno sviluppata* o in *transizione*.
- Comprendere almeno *un'area portuale* interessata dalla *rete transeuropea dei trasporti*.
- Prevedere incentivi in relazione alla *natura incrementale* degli investimenti delle imprese.
- Avere un PSS - *Piano di Sviluppo Strategico*.
- Specificare (eventuali) accordi o convenzioni quadro con *banche ed intermediari finanziari*.
- Avere il *Soggetto per l'Amministrazione* (Comitato di Indirizzo) identificato.

I contenuti della *proposta* e di conseguenza del PSS sono da osservare con particolare attenzione. La regione interessata deve, infatti, oltre a specificare le caratteristiche dell'area, anche individuare il *soggetto per l'amministrazione* che è identificato in un *Comitato di indirizzo* composto da *quattro membri* che (n.d.r.) devono prestare l'incarico senza alcun genere di compenso:

- il Presidente dell'Autorità Portuale (ora diventata *Area di Sistema Portuale*), che *lo presiede*; (ad ulteriore conferma della significatività del porto nell'ambito della strategia della Zona);
- un rappresentante della Regione coinvolta (o delle regioni);
- un rappresentante della Presidenza del Consiglio dei ministri;
- un rappresentante del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Il Comitato si avvarrà del Segretario Generale dell'Autorità di sistema per l'esercizio delle funzioni amministrative gestionali e agli oneri di funzionamento si provvederà con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica; altra disposizione che lascia immaginare la creazione di strutture molto snelle e senza aggravii di spesa aggiuntivi, senza alcuna forma societaria che possa causare liti tra enti sull'assegnazione di nomine.

Le Autorità di Sistema Portuale (Adsp) con sede nel Mezzogiorno

- 
- 1 ADSP MAR TIRRENO CENTRALE
Porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia
 - 2 ADSP MARE ADRIATICO MERIDIONALE
Porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli
 - 3 ADSP MAR IONIO
Porto di Taranto
 - 4 ADSP MARI TIRRENO MERIDIONALE E JONIO E DELLO STRETTO
Porti di Gioia Tauro, Crotone (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Messina, Milazzo, Tremestieri, Vibo Valentia e Reggio Calabria
 - 5 ADSP MARE DI SICILIA OCCIDENTALE
Porti di Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani
 - 6 ADSP MARE DI SICILIA ORIENTALE
Porti di Augusta e Catania
 - 7 ADSP MARE DI SARDEGNA
Porti di Cagliari, Foxi-Sarroch, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano,

Portoscuso-Portovesme e Santa Teresa di Gallura (solo banchina commerciale)

Figura 1 - Fonte: elaborazioni SRM su Gazzetta Ufficiale

Il soggetto per l'amministrazione e cioè il *Comitato di Indirizzo* dovrà altresì assicurare: a) gli strumenti che garantiscano l'insediamento e la piena operatività delle aziende presenti nonché *la promozione sistematica dell'area verso i potenziali investitori internazionali*; b) l'utilizzo di servizi economici e tecnologici nell'ambito ZES; c) l'accesso alle prestazioni di servizi da parte di terzi.

È molto importante il tema della *governance* delle Zone in quanto in molti Paesi del mondo sono già da tempo avviate forme che prevedono a vario titolo l'intervento dei privati, nel management o nella realizzazione di determinati *asset*, della Zona come ad esempio le infrastrutture interne al territorio o la possibilità di entrare con quote di partecipazione nel soggetto gestore quando viene costituita una società *ad hoc* (cosa che pare non prevista in Italia). Ad esempio nella Free Zone di *Aqaba* (Giordania) il *Pubblico* realizza le infrastrutture esterne alla zona e beneficia delle concessioni sui terreni mentre il *Privato* finanzia le infrastrutture interne alla zona e ne gestisce i servizi.

Free Zone nel mondo suddivise per tipologia di soggetto gestore/investitore (%)

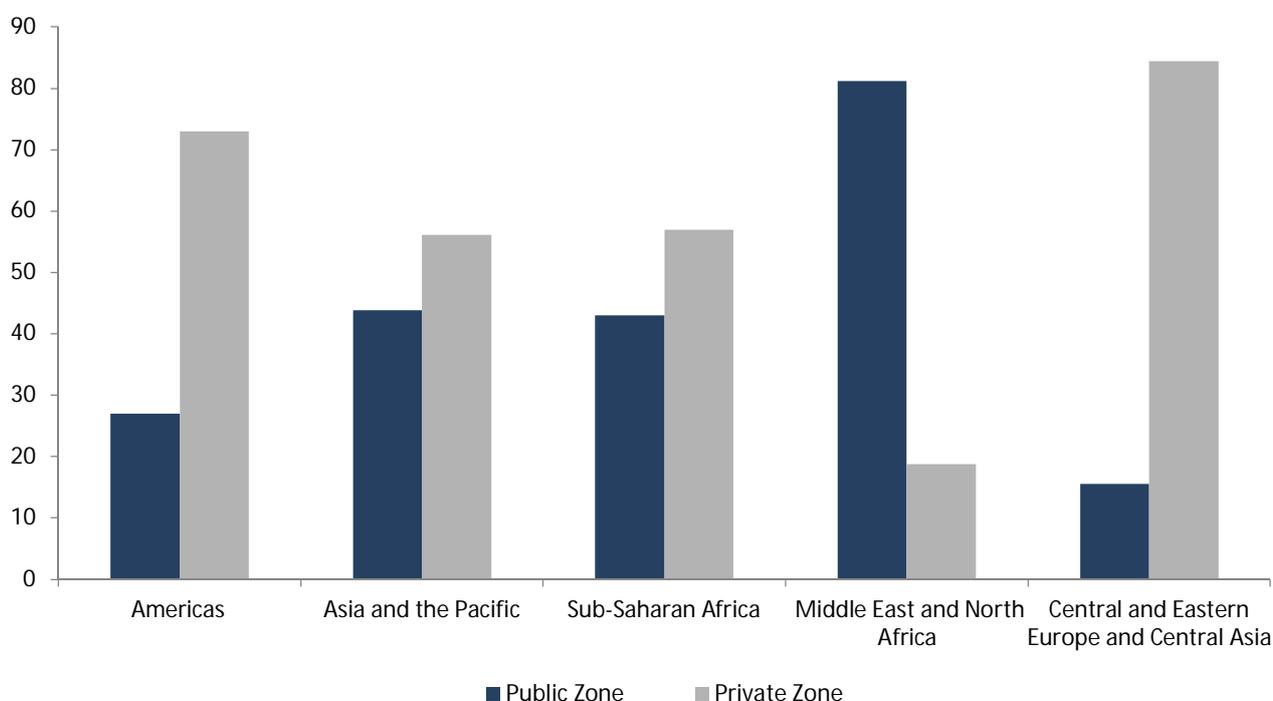


Grafico 3 - Fonte: elaborazioni SRM su World Bank

Inoltre, il Segretario generale dell'Autorità di Sistema potrà stipulare, previa autorizzazione del Comitato di indirizzo, accordi o convenzioni quadro con *banche ed intermediari finanziari*.

Sarà importante assicurare l'appoggio di istituzioni finanziarie di grande professionalità per appoggiare - ove sostenibili, validi e bancabili - tutti i progetti imprenditoriali che la Zona potrà stimolare e creare. Si sottolinea la particolare importanza di questo punto poiché, secondo le esperienze italiane del passato, le normative di incentivazione e la valutazione di progetti complessi (su cui successivamente si effettuerà qualche riflessione) hanno funzionato al meglio quando nel processo legislativo che portava all'assegnazione del contributo è stata inserita l'istruttoria bancaria o comunque l'intervento dell'istituto di credito a supporto della valutazione del *business plan* aziendale o territoriale (es. legge 488/92, oppure contratti di programma).

2.2 I benefici fiscali e le semplificazioni amministrative

Il decreto in esame ha altresì sancito *le tipologie di agevolazioni* di cui potranno beneficiare le nuove imprese e quelle già esistenti, che avviano un programma di attività economiche imprenditoriali o di investimenti di natura incrementale nelle ZES.

Esse sono di duplice ambito, amministrativo e fiscale.

- a) In primo luogo sono previste *procedure semplificate*, da applicare a cura delle amministrazioni locali e statali interessate, rivolte ad accelerare termini procedurali ed adempimenti burocratici rispetto a procedure e regimi previsti dalla normativa regolamentare ordinariamente applicabile, sulla base di criteri derogatori e modalità individuate che dovranno essere sancite con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri su proposta del Ministro per la coesione territoriale e il Mezzogiorno;
- b) Sempre parlando di benefici amministrativi (e ovviamente localizzativi) è previsto l'accesso alle infrastrutture esistenti e previste nel Piano di sviluppo strategico della ZES, alle condizioni definite dal soggetto per l'amministrazione, nel rispetto delle normative nazionali ed europee;
- c) Per quanto riguarda i benefici fiscali, invece, è previsto un *credito di imposta* in relazione agli investimenti effettuati nelle ZES ed è commisurato alla quota del costo complessivo dei *beni acquisiti entro il 31 dicembre 2020* nel limite massimo, per *ciascun progetto* di investimento, di *50 milioni di euro*.

Per ottenere tale credito, che al momento sembra essere la sola tipologia di beneficio finanziario prevista per le imprese, occorre rispettare taluni requisiti, vale a dire:

- le imprese devono mantenere la loro attività nell'area ZES per *almeno sette anni* dopo il completamento dell'investimento oggetto delle agevolazioni, pena la revoca dei benefici concessi e goduti;
- *non devono essere in stato di liquidazione o di scioglimento*.

Le cifre ad ora stanziare per tali benefici sono definite in *206,45 milioni di euro* ripartite nel prossimo triennio come segue:

- *25 milioni* di euro nel 2018;
- *31,25 milioni* di euro nel 2019;
- *150,2 milioni* di euro nel 2020.

Problema importante che si è inteso affrontare riguarda quello del *Monitoraggio* degli interventi che andrebbe effettuato con particolare cura, visto il presumibile nascere di numerose Zone e progetti, tali da poter rendere non semplice il controllo di risorse e l'opportuno coordinamento delle ZES con tutti gli altri strumenti territoriali di sviluppo (ad esempio i fondi comunitari).

In questo caso è stata individuata l'*Agenzia per la coesione territoriale (ACS)* che dovrà assicurare, con cadenza almeno semestrale, il monitoraggio degli interventi e degli incentivi concessi, riferendo al Presidente del Consiglio dei ministri, o al Ministro delegato per la coesione territoriale e il Mezzogiorno, sull'andamento delle attività e sull'efficacia delle misure di incentivazione concesse, avvalendosi di un *piano di monitoraggio* concordato con il *soggetto per l'amministrazione*; interessante il fatto che tale piano dovrà basarsi su indicatori di avanzamento fisico, finanziario e procedurale da definire.

3. Il caso del porto di Tanger Med in Marocco

Il porto di Tanger Med è tra i maggiori hub del Mediterraneo per movimentazione container e mezzi navali transitati ed è dotato, nella zona retroportuale, di una Free Zone strutturata. Situato a circa 40 km dalla città di

Tangeri, è il più grande porto del Marocco e punto d'incontro navale tra il mare Nostrum e l'Atlantico, gode di una posizione geografica di rilievo sullo stretto di Gibilterra e la caratterizzazione tipica del porto è che la nave per transitare nello scalo non ha bisogno di complesse manovre di attracco ma solo di rallentamenti per l'accosto in banchina, ciò velocizza notevolmente le procedure di imbarco e sbarco.

Nonostante sia uno scalo "giovane" (il primo terminal è stato inaugurato nel 2007 e il secondo nel 2008), è in breve tempo diventato un modello internazionale di *governance* da imitare e un riferimento per il trasporto via nave di merci. Dal 2007 (data in cui è quasi completamente partita l'operatività del terminal) al 2016 ha aumentato la movimentazione di container di 20 volte arrivando a circa 3 milioni di Teus. Nella prima metà del 2017 il traffico contenitori ha registrato una crescita dell'11,2% pari a quasi 1,6 milioni di Teu rispetto a 1,4 milioni movimentati nel primo semestre del 2016.

Di rilievo è anche la crescita che il Marocco ha effettuato, grazie alla crescita del porto, nel ranking del *Liner Shipping Connectivity Index*³ dell'Unctad. Il Paese è passato dal 77° posto del 2004 al 17° del 2016 scalando 60 posizioni; risultato che è tra le maggiori performance mondiali. La maggiore escalation si è avuta proprio dal 2007 al 2008 quando il valore dell'indicatore è salito di 20 punti.

Traffico container del Porto di Tanger Med (TEU) e trend del LSCI del Marocco (2007-2016)

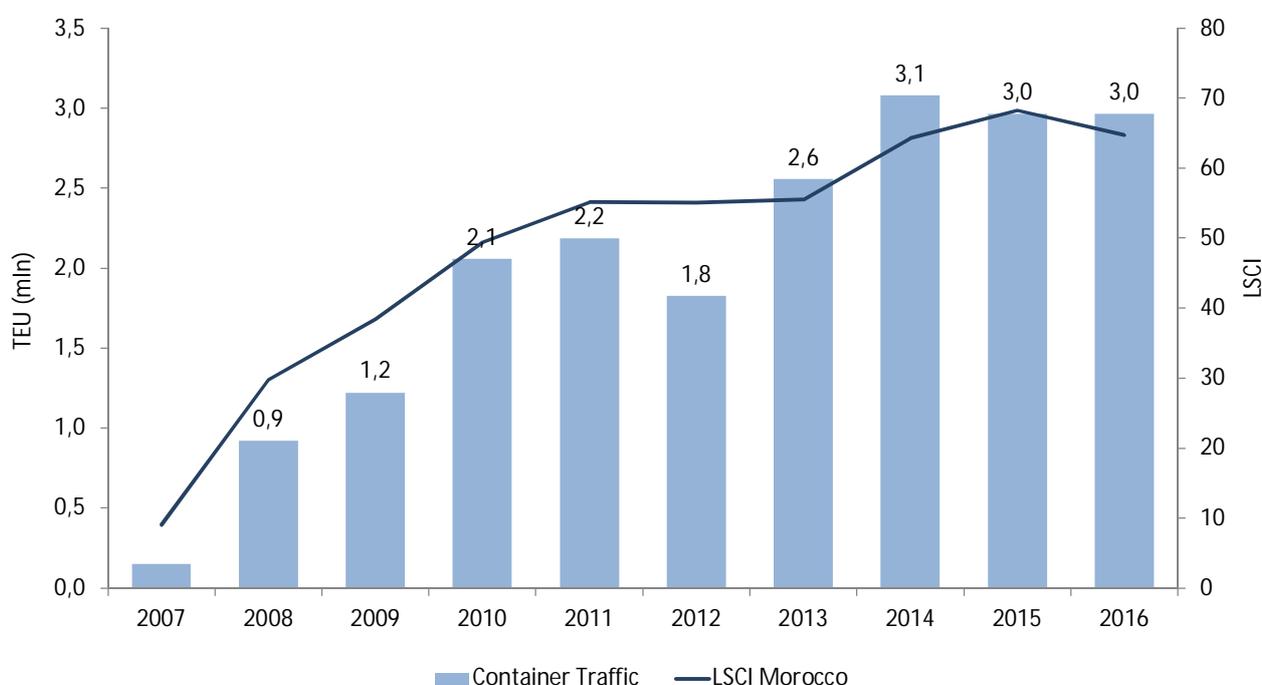


Grafico 4 - Fonte: elaborazioni SRM su Tanger Med Port Authority e Unctad

L'ascesa del porto è dovuta oltre che ad una spinta strategica del Governo in termini di investimenti pubblici, anche a quattro *driver* che lo trascinano ad avere una posizione di primo piano; si enfatizza questo passaggio in quanto Tanger Med riesce a svolgere un ruolo da protagonista pur avendo di fronte il primo (e tra i più efficienti) porto container del Mediterraneo quale è lo spagnolo Algeciras che muove una concorrenza non di poco conto allo scalo.

Il primo driver che Tanger Med ha saputo sfruttare è la *location* geografica; è situato, come accennato, allo sbocco di Gibilterra in un'area nodale quanto Suez sulla via di passaggio tra Asia, Nord-Europa, Nord e Sud America ed ha banchine facilmente raggiungibili.

³ Il LSCI dell'Unctad considera cinque elementi: 1. Il numero delle navi; 2. La capacità di trasporto in termini di container; 3. Il tonnellaggio massimo delle navi; 4. Il numero di servizi marittimi; 5. Il numero di compagnie di navigazione che impiegano portacontainer nei servizi da e per i porti.

Il secondo è la capacità che ha avuto il porto di attrarre mega carrier e terminalisti di primo livello come Eurogate (che fa capo al gruppo tedesco Eurokai) che gestisce il terminal 2 e APM (del Gruppo danese Maersk, primo vettore al mondo per volumi di container trasportati) che gestisce il terminal 1. I terminal 3 e 4, assegnati a Marsa Maroc e APM, in fase di allestimento, consentiranno di aumentare la capacità del porto ad 8,2 milioni di Teus.

Il terzo è la capacità di svolgere il ruolo di *Multipurpose* e quindi di accogliere ogni tipologia di nave, dal container, al Ro-Ro alle rinfuse; questo rende il porto molto flessibile ai mutati scenari del mercato che oscillano in funzione dei noli e del prezzo delle rinfuse liquide (petrolio greggio e raffinato). Tanger Med è connesso, con 55 servizi regolari, a 150 porti mondiali di 66 Paesi.

Veniamo al quarto driver che è il *cuore pulsante* del Porto: la dotazione di una *Free Zone* strutturata che ha saputo infondere una grande accelerazione alla crescita dello scalo; l'area logistico portuale e l'area "Franca" ospitano complessivamente *circa 600 imprese di tutti i settori produttivi che realizzano un totale export di oltre 4 miliardi di euro*.

Essa è impropriamente definita *Free Zone* in quanto si tratta in realtà di *sei zone* ognuna con una vocazione diversa e concepite sempre per avere una perfetta integrazione con lo scalo. La zona è costruita infatti per dare piena importanza al porto così come nella logica del legislatore italiano; un'area che traina la crescita di tutto il territorio.

La Free Zone di Tanger Med

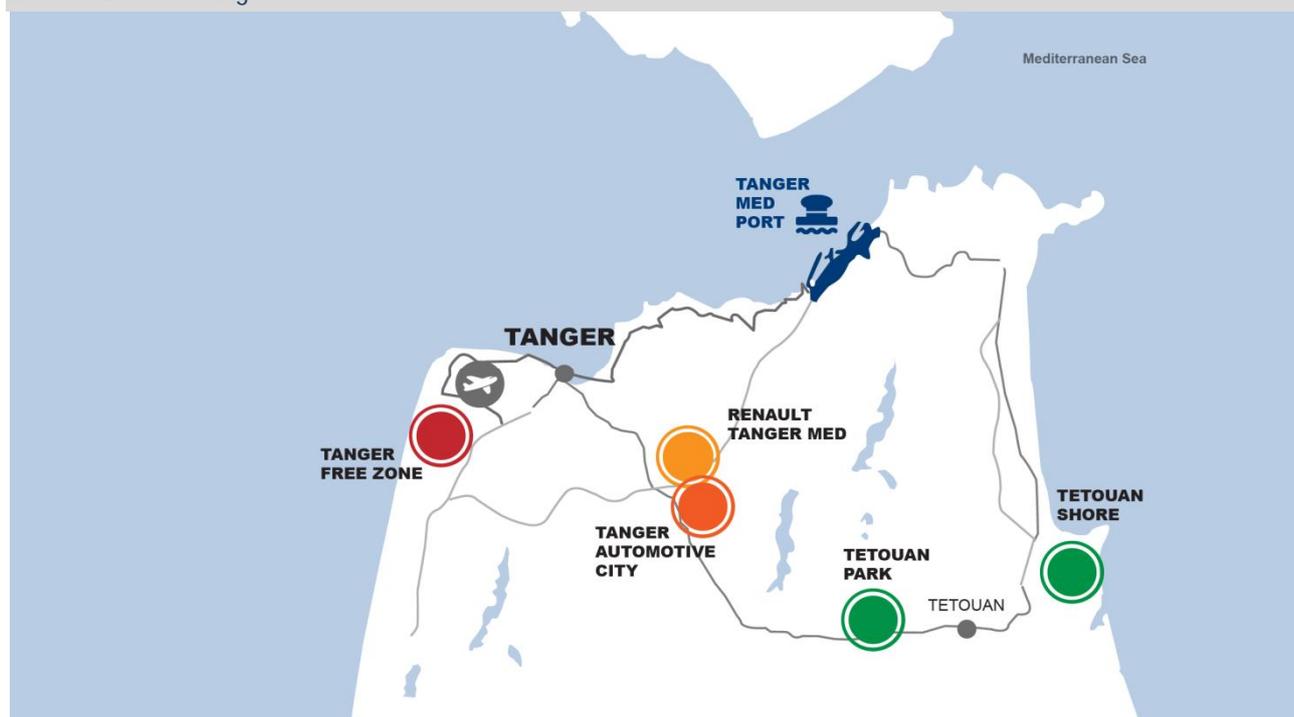


Figura 2 - Fonte: elaborazione SRM su Tanger Med Port Authority

Le sei zone che compongono il complesso sono:

- Renault Tanger Med

È l'area dove è ubicato lo stabilimento della Renault dal febbraio 2012, si estende su 300 ettari; dista soli 5 km dalla TAC-Tanger Automotive City. È un impianto in forte sinergia con il porto che consente alla casa automobilistica di raggiungere entro 48 ore oltre 25 impianti in Europa che assemblano circa 4 milioni di autovetture all'anno. La fabbrica produce modelli di Dacia venduti in Marocco o esportati principalmente in Europa, Africa e nell'Area MENA; gli autoveicoli sono esportati in oltre 73 destinazioni. Il 10 luglio 2017, il sito produttivo ha celebrato la milionesima vettura prodotta in cinque anni. Oggi, lo stabilimento funziona con 3 turni di 8 ore, 6 giorni su 7, con una capacità attuale di produzione di 340.000 macchine.

Attualmente una Dacia su due della casa Renault-Nissan è prodotta in Marocco, negli stabilimenti di Tangeri e Casablanca. Come dato assoluto, quattro auto su dieci vendute in Marocco sono commercializzate dal Gruppo francese.

- Tanger Automotive City (TAC)

È la parte della Zona dedicata al settore automotive che ruota intorno all'investimento effettuato dalla Renault-Nissan. Si esplicita in 300 ettari dove sono allocate oltre 40 imprese del settore della componentistica per auto.

- Tanger Free Zone

Si tratta di un'area di 400 ettari, vicina all'aeroporto di Tangeri e in prossimità dell'oceano Atlantico, con il porto di Tanger Med facilmente raggiungibile a 12 km via strada. Sono ubicate in prevalenza imprese che si occupano dei settori *automotive*, *aeronautico* e *tessile*⁴ e che possono beneficiare di ampie agevolazioni sia in punto amministrativo, sia fiscale di cui si dirà più avanti.

- Tetouan Park

È un *Parco Industriale e Logistico* sviluppato su un'area di 150 ettari ancora in fase di evoluzione. Si pone l'ambizione di fornire servizi logistici e distributivi a valore aggiunto cioè con annesse lavorazioni industriali (che sarebbero effettuate da piccole industrie di manifattura leggera) per le imprese della Free Zone. A regime il Parco dovrebbe creare 5.000 posti di lavoro; l'investimento iniziale per la predisposizione dell'area è stato di 15 milioni di euro ma il piano complessivo di risorse impiegate raggiungerà a regime 45 milioni.

- Tetouan Shore

Area dedicata ai servizi di *business* (banche e assicurazioni) ed ai servizi in *outsourcing* (esempio: *call center* o gestione piattaforme tecnologiche); il Tetouan Shore è una piattaforma integrata con 22.000 mq di uffici e servizi coperti.

- Commercial Free Zone

Più conosciuta come *Commercial Zone of Findeq* è un'area sviluppata su 100 ettari circa destinata allo sviluppo del commercio all'ingrosso ed al dettaglio dei prodotti delle imprese dell'area interessata dalla Free Zone.

Come si è avuto modo di comprendere dalla sintetica descrizione delle attività presenti nell'area, la Zona è un progetto complesso in cui vanno previste una serie di attività non solo industriali ma anche di servizi e di commercializzazione, sempre e tutte rivolte allo sviluppo delle imprese e del porto. Il tutto contorniato da una serie di agevolazioni finanziarie che vanno ad aggiungersi alle semplificazioni amministrative, che vengono concesse e che possono essere riassunte in questo modo (si premette che non sono qui approfondite le modalità tecniche specifiche di ottenimento dei benefici ma solo indicate le linee generali di massima che vengono perseguite ed indicate nei documenti reperibili nel sito web della Free Zone):

- esenzione dalle imposte di registro e di bollo per l'aumento o il conferimento di capitale e le acquisizioni di terreni;
- esenzione dell'imposta sui brevetti e dalla tassa urbana per 15 anni;
- esenzione dell'imposta sul reddito delle società per 5 anni e, dopo, aliquota ridotta all'8,75% fino al 20° anno;
- esenzione fiscale sui prodotti azionari, azioni e proventi assimilati e sul rimpatrio di capitali;
- le merci che entrano nella zona, così come i servizi resi dal territorio, sono esenti da IVA;
- per alcuni settori, lo Stato, attraverso il Fondo *Hassan II*, può concedere aiuti finanziari per l'acquisto di terreni e/o la costruzione di unità produttive. Questa concessione raggiunge fino al 100% del prezzo del terreno sulla base di un costo massimo di 250 DH/mq. Il rilascio di questo aiuto è effettuato in un periodo non superiore a 60 giorni dopo la presentazione dei documenti giustificativi;
- il trattamento previdenziale per assunzioni e contratti di dipendenti permette un notevole abbattimento del costo del lavoro.

⁴ Elenco disponibile su <http://41.77.115.106/-tfz/presentation/entreprises-implantees>

L'insediamento imprenditoriale è anche facilitato dalla presenza di nuove infrastrutture, ampi spazi per lavorare le merci ed efficienti collegamenti stradali, ferroviari e aeroportuali. In conclusione il successo del porto marocchino deriva da una serie di fattori combinati tra loro. Tra questi, gli elementi chiave di maggior rilievo riguardano le favorevoli condizioni di sviluppo e le grosse opportunità economiche che il porto è stato ed è in grado di offrire agli investitori esteri logistici e manifatturieri.

Tanger Med prevede infatti numerose facilitazioni burocratiche agli scambi commerciali, che gli permettono di superare la concorrenza degli altri porti del Mediterraneo ed essere preferito da aziende e compagnie di navigazione, nell'individuazione delle rotte più profittevoli e in fase decisionale per stabilire dove situare le attività produttive.

Le imprese internazionali sono fortemente spinte a delocalizzare la produzione a Tangeri grazie alle condizioni convenienti che il governo offre agli investitori stranieri. La posizione geostrategica nel Mediterraneo, come più volte sottolineato, permette a Tanger Med di configurarsi come un ponte tra Europa e Africa, ed offrire l'accesso ad un mercato di oltre 600 milioni di persone, nonché fornire un collegamento altamente efficiente da e per l'entroterra del Marocco.

4. Il caso della SCZ-Suez Canal Zone

Il raddoppio del Canale di Suez⁵ in Egitto, realizzato nell'agosto 2015, ha rappresentato specie in prospettiva, un importante momento per l'economia del Paese e un cambiamento di rilievo, in termini di ridefinizione strategica, per le rotte ed i traffici marittimi delle merci in transito nel Mediterraneo. Da premettere che per Suez già transita ogni anno poco più dell'8% delle merci del mondo che viaggiano via mare, rappresentato da 17.000 navi.

Dopo un anno di stabilità del traffico, quale è stato il 2016, i dati dei primi mesi del 2017 mostrano crescite a doppia cifra (primo semestre: incremento delle merci in volume di oltre il 10%); ciò può essere dovuto agli sconti tariffari praticati dalle Autorità di gestione del canale, ma anche al fatto che via Suez possono passare navi di ogni dimensione e questo è in perfetta linea con il fenomeno del gigantismo navale che continua il suo trend senza sosta.

Il traffico delle merci potrebbe, inoltre, subire ancora incrementi quando vi sarà la piena accelerazione del grande progetto cinese *Belt & Road Initiative* che vedrà un importante numero di mezzi impiegati per trasportare merci in container da parte del Dragone che sta incrementando le sue relazioni commerciali con l'Asia⁶.

Il Canale va visto per la sua valenza finanziaria (i ricavi dovuti ai transiti, secondo le stime, dovrebbero attestarsi ad oltre 13,2 miliardi di dollari al 2023, dai 6,7 del 2016), ma anche per quella infrastrutturale e strategica; a ridosso dello stesso, l'Egitto ha previsto un grande piano di investimenti rivolti ad attrarre imprese manifatturiere, logistiche e di servizi, nonché un piano di potenziamento dei porti vicini al canale, affidandone la gestione dei terminal a grandi *player*.

Di seguito prenderemo in analisi il progetto denominato SCZ-Suez Canal Zone (o anche conosciuto come SCZone) articolato in un mix di operatori ed infrastrutture interessate in modo integrato allo sviluppo dell'area. Giova ricordare che il caso viene preso in esame in quanto rappresenta un altro caso di *Free Zone* collegata ad aree logistiche e portuali, focus delle analisi che stiamo qui illustrando.

Essa è situata strategicamente sulla principale "strada commerciale" tra l'Europa e l'Asia, si estende per 461 kmq; è composta da due *aree integrate*, due *aree di sviluppo* e quattro *porti*.

⁵ Per approfondire SRM (in collaborazione con Alexbank, 2015), *Gli effetti economici del raddoppio del Canale di Suez sui traffici del Mediterraneo*; www.srm-maritimeconomy.com

⁶ SRM (2016 e 2017), *Italian Maritime Economy. Rapporto Annuale*, Giannini, Napoli, www.srm-maritimeconomy.com

Le due *aree integrate* sono:

- 1) Ain Sokhna con Ain Sokhna Port
- 2) East Port Said.

Le due *aree di sviluppo* sono:

- 1) Qantara West
- 2) Ismailia orientale.

I quattro *porti* sono:

- 1) West Port Said
- 2) Adabiya
- 3) Al Tor
- 4) Al Arish.

Ogni *area integrata* e di *sviluppo* offre opportunità di investimento per le imprese industriali e commerciali, infrastrutture e sviluppo immobiliare, logistica e tecnologie all'avanguardia. Le espansioni portuali progettate aumenteranno, dal canto loro, la capacità di gestire il traffico marittimo e offriranno servizi correlati come la cantieristica navale, lo stivaggio, il bunkeraggio, la demolizione e il riciclaggio di navi.

Tutti gli investitori della SCZone sono assistiti dall'inizio alla fine attraverso un processo economico-sostenibile che semplifica la registrazione e l'ottenimento di licenze e di permessi per la creazione di nuove imprese.

Le aziende che scelgono la SCZ possono fruire di:

- possibilità di essere partecipate da una società estera al 100% (non viene imposta partecipazione locale);
- controllo estero al 100% delle attività di importazione/esportazione;
- importazioni esenti da dazi doganali e da imposta sulle vendite;
- dazi doganali sulle esportazioni verso l'Egitto esistenti solo su materie prime importate, non sul prodotto finale;
- servizi di visti rapidi.

Particolarità è rappresentata dal fatto che la percentuale di dipendenti stranieri che lavorano per una società nella SCZone non può superare il 10%, inoltre, non sono previste restrizioni sulle transazioni finanziarie in qualsiasi valuta all'interno della Zona e il 100% dei profitti può essere rimpatriato.

Di seguito una più dettagliata analisi delle aree che sono state citate.

La prima area integrata comprende Ain Sokhna con Sokhna Port.

È un importante centro industriale e logistico a Sud del Canale di Suez, che unisce impianti portuali, zone industriali, aree residenziali e collegamenti stradali e ferroviari alla capitale Il Cairo. Una gran parte dell'area, circa 370 kmq, è destinata alla produzione.

La zona è progettata per ospitare ogni tipo di attività industriale, nonché strutture commerciali. Le opportunità di sviluppo immobiliare esistono specie per la costruzione di unità residenziali. La zona prevede anche la presenza di attività marittime come servizi di costruzione e riparazione, bunkeraggio e riciclaggio di navi.

L'area produttiva va ad integrarsi con un porto internazionale quale Ain Sokhna che si trova sulla costa Ovest del Golfo di Suez, a 43 km a Sud dalla città di Suez. Esso copre una superficie di 22,3 kmq ed ha una profondità di 18 m. A causa dell'abbondante territorio circostante, il porto sta rapidamente diventando un importante hub industriale che serve i mercati internazionali e nazionali. I piani di espansione includono nuovi terminal container e rinfuse liquide; logistica, magazzinaggio e centri di distribuzione.

Ulteriori investimenti sono rivolti verso l'automazione e le attrezzature all'avanguardia per la movimentazione dei contenitori. Il porto, giova ricordare, vanta la presenza del terminalista di caratura mondiale DP World che fa capo agli Emirati Arabi Uniti.

Panoramica della SCZ-Suez Canal Zone

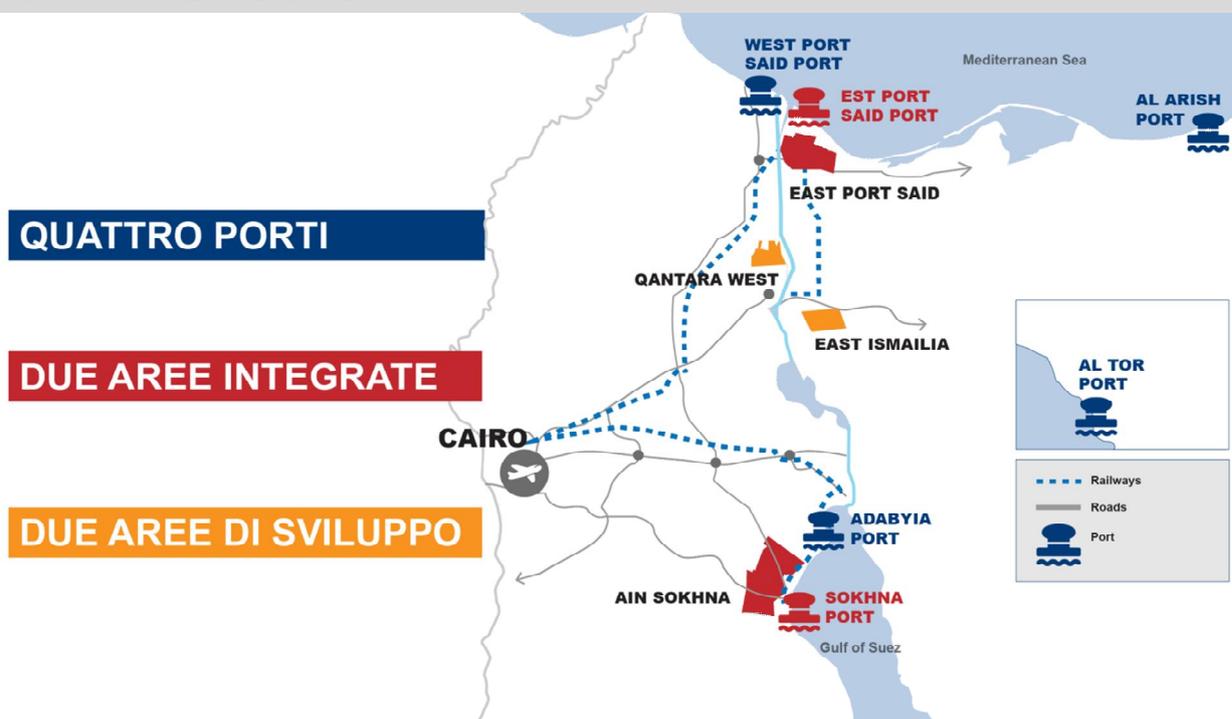


Figura 3 – Fonte: elaborazione SRM su SCZone

La seconda area integrata comprende East Port Said. È un territorio attualmente in via di sviluppo e vanta la presenza di un importante centro di trasbordo con un centro logistico multimodale; occupa 75,5 kmq adiacente a Port Said. Circa 40 kmq sono destinati alle attività industriali medie e leggere e alle attività commerciali. L'espansione ad Est di Port Said sta spingendo allo sviluppo industriale e creando opportunità connesse alla desalinizzazione dell'acqua e alle centrali elettriche, nonché per l'espansione della rete stradale. Le opportunità di sviluppo immobiliare includono progetti residenziali a East Port Said e Bardawil, alcuni situati sul mare.

East Port Said è conosciuta per le sue acque profonde che le consentono di ospitare *megaship*, e la collocano tra i 40 porti più importanti e più trafficati del mondo.

L'ampliamento dello scalo verrà portato a 70 kmq dagli attuali 26 e offrirà altre possibilità di grande crescita.

A seguire, come illustrato vi sono due aree di sviluppo.

La prima *development area* è Qantara West.

Un complesso con industrie leggere e centri logistici facilmente accessibili dal Canale di Suez. Situata vicino a un terreno agricolo a 30 km a Nord di Ismailia sulla strada per Port Said, Qantara West beneficia della vicinanza del fertile Delta ed è l'ideale per lo sviluppo del settore agroalimentare. Attualmente, 13,6 kmq sono destinati alla crescita di un'area con infrastrutture idriche, elettricità e fognature. Le imprese logistiche hanno servizi di magazzinaggio di lavorazione industriale, trasporto e distribuzione, spedizioni di merci, impacchettamento.

La seconda *development area* è Ismailia Orientale.

Si tratta di un nuovo centro per le industrie hi-tech, nonché per centri di istruzione e formazione, East Ismailia si trova 10 km ad Est del Canale e copre una superficie di 71 kmq. Vi sono infrastrutture idriche ed elettriche e il territorio offre servizi per l'industria leggera e media, strutture di ricerca e sviluppo, nonché imprese di servizi e commerciali.

È in costruzione anche un tunnel per collegare Ismailia Orientale con il lato Est egiziano, che diminuirà i tempi di trasporto delle merci da Est a Ovest.

I quattro porti che la SCZone ha considerato sono: West Port Said, Adabiya, Al Tor, Al Arish.

Il primo è parte di un grande porto di *transshipment* situato sul percorso principale tra l'Europa e l'Asia meridionale; si estende per 2 kmq all'ingresso Nord del Golfo di Suez sul Mar Mediterraneo.

Adabiya Port è invece situato sulla sponda occidentale del Golfo di Suez, a circa 10 km a Sud del canale, questo impianto portuale copre un'area di 1,8 kmq, ha nove banchine, con una lunghezza totale di 1,8 Km, che possono gestire ogni tipologia di merci alla rinfusa e ospitare navi fino a 60.000 tonnellate. Saranno realizzati ulteriori investimenti nei terminal che saranno in grado, a regime, di gestire tutte le tipologie di merci.

Il porto di Al Tor è situato a Sud del Sinai ed occupa tre ettari sulla sponda orientale del Golfo di Suez, a Sud di Abu Zenima. La maggior parte delle merci riguardano rinfuse secche e minerali ma sono presenti anche contenitori, nonché barche da pesca e una marina per la nautica da diporto.

Al Arish, infine, è uno scalo situato nella costa egiziana del Mar Mediterraneo orientale ed è operativo per le merci, la pesca e anche come porto turistico, svolge un ruolo importante come porto industriale e commerciale per il Sinai del Nord e Gaza.

Dunque SCZ è una free zone molto somigliante alla logica italiana di mettere a sistema la fase produttiva con le aree logistiche e portuali.

Uno degli investimenti più importanti realizzati in Egitto in prossimità della SCZ, anche se non connessi strettamente alla nuova generazione di progetti creati a seguito del raddoppio del Canale, è il cinese TEDA Agreement.

Nel 2013 la cinese TEDA Corporation (Tianjin Economic-Technological Development Area)⁷ ha firmato un Accordo di sviluppo per la realizzazione di investimenti con la SCZone. In particolare è stato sottoscritto un contratto di concessione di 45 anni che stabilisce la realizzazione di progetti di investimento in un'area di 6 kmq nella zona industriale a Sud del Canale. TEDA dovrebbe investire in totale oltre 500 milioni di dollari che dovrebbero portare ulteriori 2 miliardi di dollari provenienti da imprese.

Entro la fine del 2012, sono stati completati 1,34 kmq della parte iniziale e il lavoro di attrazione di investimenti è andato a buon fine. Varie infrastrutture incluse strade, acqua, gas, elettricità, banda larga e telecomunicazioni erano stati previsti in quest'area per il successivo sviluppo di imprese.

Si è formato un nuovo parco industriale con la Jushi (Egiziana) Fiberglass Company come azienda leader il parco industriale dell'oil con Honghua Drilling e International Drilling Manufacturing Company come leader, il parco per l'alto e basso voltaggio con la XD-Egemac High Voltage come capofila e il parco meccanico con la presenza di Muyang Egypt Industry Company come leader. In questo modo si è sviluppato un vero e proprio cluster industriale.

Con il successivo insediamento del Jushi Group, il più grande produttore mondiale di fibra di vetro, e Jiangsu Muyang Group, il numero tre nell'export, il layout industriale dell'area è stato ulteriormente migliorato.

La prima fase del progetto è stata quindi completata e ha attirato più di 60 imprese di vari settori. La seconda fase di sviluppo è cominciata nel 2016 e lo scopo è creare nuovi spazi per le imprese e rendere l'area un punto strategico lungo la "Belt and Road Initiative". Essa interesserà progetti per lo sviluppo industriale, stoccaggio, logistica, R&S, commercio, finanza, living.

5. Spunti e considerazioni sulle ZES in Puglia

⁷ TEDA Investment Holding Co. Ltd è stata fondata nel dicembre 1984. Il suo principale ambito di attività riguarda lo sviluppo regionale e immobiliare, i servizi pubblici, l'industria finanziaria e l'industria dei servizi denominati "moderni". Per approfondire www.teda.com.

I casi studio hanno essenzialmente mostrato come due tra le principali Free Zone del Mediterraneo siano inserite in un contesto dove sussistono requisiti di competitività su base geografica e logistica dovuti al posizionamento a fianco di due snodi navali, quali Gibilterra e Suez ed alla presenza di grandi operatori che gestiscono proprio la logistica delle merci in queste realtà.

Nel Bacino del Mediterraneo, la *Free Zone* di Tanger Med e quella di Suez insieme a quelle della Turchia rivestono una posizione di primo piano in quanto sono quelle meglio funzionanti e più strutturate avendo definito anche quali sono i settori trainanti dell'economia locale e soprattutto hanno definito quali sono i comparti più export oriented che hanno la capacità maggiore di far lavorare il sistema logistico locale. Volendo trasferire questa logica nelle ZES Pugliesi i settori a più alta vocazione esportativa marittima sono i seguenti 4 che rappresentano più del 70% del totale:

- *Mezzi di Trasporto (23,7% dell' export Marittimo regionale);*
- *Metalli (17,3%);*
- *Macchine (15,1%);*
- *AgroAlimentare (14,7%).*

e questo implica che le decisioni strategiche che verranno prese dovranno andare ad insistere proprio su questi.

Il modello ZES e specialmente quello della *Export processing Zone* (cfr. pag. 5) è quello più vicino a quello auspicato dal Governo Italiano e cioè quello di definire aree industriali, con le dovute limitazioni territoriali imposte dalla normativa, destinate principalmente ad ospitare imprese orientate ai mercati esteri non considerando se queste possano essere italiane o straniere, quindi, appare fondamentale la definizione di quei poli o di quelle industrie più vocate all'export.

Un passo successivo che la ZES può compiere una volta a regime è quello di definire al suo interno delle Specialized zone come ad esempio parchi scientifici/tecnologici, parchi logistici, zone aeroportuali e così via, che in genere prevedono lo sviluppo di imprese ad alta tecnologia e/o centri di ricerca che possono (sulla falsa riga di Tangeri) dare forza e servizi avanzati alle imprese della Free Zone.

Al di là della struttura che si vuole dare alla Zone è opportuno definire quale possa essere il "pacchetto localizzativo" cioè quella serie di incentivi burocratici e finanziari che potenzialmente possono essere utilizzati per attrarre gli investitori.

Di seguito la tabella ci mostra gli incentivi assegnati dalle ZES che abbiamo esaminato (Marocco ed Egitto) considerando in più quelle della Turchia.

Highlights delle principali ZES del Mediterraneo

Marocco (Tanger Med)	Egitto (Suez Canal Zone)	Turchia (Aegean Free Zone)
<ul style="list-style-type: none"> • esenzione dalle imposte di registro e di bollo per l'aumento o il conferimento di capitale e le acquisizioni di terreni; • esenzione dell'imposta sui brevetti e dalla tassa urbana per 15 anni; • esenzione dell'imposta sul reddito delle società per 5 anni e, dopo, aliquota ridotta all'8,75% fino al 20° anno; • esenzione fiscale sui prodotti azionari, azioni e proventi assimilati e sul rimpatrio di capitali; • le merci che entrano nella zona, così come i servizi resi dal territorio, sono esenti da IVA; • il trattamento previdenziale per assunzioni e contratti di dipendenti permette un notevole 	<ul style="list-style-type: none"> • possibilità di essere partecipate da una società estera al 100% (non viene imposta partecipazione locale); • controllo estero al 100% delle attività di importazione/esportazione; • importazioni esenti da dazi doganali e da imposta sulle vendite; • dazi doganali sulle esportazioni verso l'Egitto esistenti solo su materie prime importate, non sul prodotto finale; • servizi di visti rapidi; • la percentuale di dipendenti stranieri che lavorano per una società nella SCZone non può superare il 10%; 	<ul style="list-style-type: none"> • i profitti conseguiti dalle imprese nell'esercizio della loro attività all'interno della free zone sono esenti da qualsiasi tipo di tassazione; • i salari sono esenti da tassazione e questo fa sì che il costo della manodopera è più basso rispetto ad altre parti del paese; • le aziende che investono possono essere a capitale totalmente straniero, <i>joint ventures</i> o a capitale totalmente turco; • non esistono limiti per il trasferimento all'interno della Turchia e all'estero dei profitti conseguiti; per tale trasferimento non sono necessari permessi da parte
<p>abbattimento del costo del lavoro.</p> <ul style="list-style-type: none"> • per alcuni settori, lo Stato, attraverso il Fondo Hassan II, può concedere aiuti finanziari per l'acquisto di terreni e/o la costruzione di unità produttive. Questa concessione raggiunge fino al 100% del prezzo del terreno sulla base di un costo massimo di 250 DH/mq. Il rilascio di questo aiuto è effettuato in un periodo non superiore a 60 giorni dopo la presentazione dei documenti giustificativi; 	<ul style="list-style-type: none"> • non sono previste restrizioni sulle transazioni finanziarie in qualsiasi valuta all'interno della Zona; • il 100% dei profitti può essere rimpatriato. 	<p>dell'autorità della zona franca;</p> <ul style="list-style-type: none"> • poiché la vendita di beni e servizi dalla Turchia e da altre parti del mondo alla Zona franca è considerata come un'operazione di esportazione, essa è esente da IVA; • poiché la zona è considerata territorio esterno ai confini di applicazione delle leggi doganali, i beni che entrano nella free zone non scontano dazi doganali; • all'interno della free zone non è applicabile il Resource Utilization Support Fund che è una tassa pari al 6% del valore dei beni importati

- normalmente corrisposta sulle operazioni in entrata di beni;
- la burocrazia all'interno della zona è ridotta al minimo ed è tutto riferibile alla ESBAS (società che gestisce la Free Zone);
 - non ci sono restrizioni per ciò che riguarda l'impiego di forza lavoro;
 - sono proibiti scioperi e serrate per un periodo di 10 anni dall'inizio dell'operatività della zona;
 - non ci sono restrizioni in merito alle valute, in quanto possono essere utilizzate tutte le valute accettate dalla Banca Centrale Turca.

Tabella 1 - Fonte: elaborazione SRM

Ne discende che le Free Zone italiane vanno inquadrare in una visione di contesto competitivo e non come aree privilegiate. Il passaggio di base sarà l'individuazione di fattori di attrazione e non solo la delimitazione delle aree che pure dovranno essere ben servite dal sistema portuale della regione e più in generale dal sistema logistico. Per fattori di attrazione si intende il mettere su carta quali sono quelle sburocraziazioni che le istituzioni possono mettere in campo anche prendendo spunto dallo schema che abbiamo illustrato e da ciò che le regolamentazioni comunitarie consentono di fare.

Uno spunto di riflessione che può facilitare questo ultimo punto è rappresentato dalle facilitazioni già esistenti nel POR Puglia che possono essere riprese per le ZES e quindi non dare problematiche eccessive nella definizione delle facilitazioni finanziarie alle imprese.

Volendo immaginare una ipotesi di potenziale parallelismo tra Tangeri e la realtà Pugliese per verificare l'esistenza di elementi di analogia tali da rendere possibile e ipotizzabile l'adozione di un modello analogo in Puglia, i requisiti di base che possiamo individuare per la generazione della ZES sono quindi:

- 1) Presenza di una politica di sviluppo istituzionale anche a livello regionale che pone il "Porto al centro", vale a dire insediamenti imprenditoriali, incentivi e risorse finanziarie tutte finalizzate a far crescere l'infrastruttura marittima. È questo il principio di base della ZES.
- 2) Esistenza di una serie di connessioni infrastrutturali di "contorno" al porto, che garantiscano efficienza ed efficacia nel trasferimento delle merci, ad esempio binari ferroviari, aeroporto, sistema stradale. Va censito il patrimonio infrastrutturale per consolidarlo e metterlo a sistema.
- 3) Occorre garantire la presenza nella Zes di strutture di supporto che garantiscano una serie di servizi accessori alle imprese e necessari per il loro sviluppo, ad esempio centri di ricerca, uffici di servizi finanziari, centri di lavorazione logistica a valore aggiunto, strutture di grande distribuzione. Il primo passo può essere rappresentato dall'accordo sottoscritto tra il Banco di Napoli e le due Autorità di Sistema Portuale Pugliesi. Vanno poi innestate le relazioni con i centri di ricerca.
- 4) Le strategie vanno definite in funzione di favorire insediamenti manifatturieri altamente export-oriented cioè che facciano lavorare il porto per loro natura come ad esempio l'automotive nel caso del Marocco o l'agroalimentare nel caso di Suez. Il legame tra industria e logistica marittima è uno dei presupposti fondamentali per le nascita e la buona riuscita della Zes.

- 5) Vincente si dimostra, inoltre, la scelta di incentivi rivolti non solo alle attività tipiche di impresa come il "credito di imposta" ma rivolti anche a stimolare l'occupazione locale e l'acquisto e la strutturazione di terreni. Proprio i terreni spesso possono rappresentare una criticità, in quanto non disponibili o non subito pronti per essere edificati ad uso industriale.
- 6) Da sottolineare, inoltre, che per evitare che l'impresa prenda incentivi e dopo qualche anno disinvesta, spesso è già previsto un vincolo per le imprese che devono insediarsi nella Zes che impone la permanenza almeno per 7-10 anni (in Italia è 7 anni).
- 7) Occorre altresì verificare e creare agevolazioni rivolte a snellire pratiche doganali spesso molto complesse per le imprese e incentivi diretti a semplificare adempimenti amministrativi per realizzare opere marittime e infrastrutturali in genere. La piena disponibilità degli enti pubblici a risolvere problematiche burocratiche è un presupposto necessario e qualificante per la Zes.

L'occupazione locale viene spesso tutelata imponendo alle imprese che vogliono insediarsi nella Zona un limite al personale che può essere portato dall'estero, ad esempio in Egitto è il 10%.

Altro punto di forza è rappresentato dal definire una volta generata la ZES importanti fiere internazionali e meeting sul tema del mare e della logistica portando all'attenzione di investitori esteri e operatori l'esistenza di un porto in sinergia con la Zona.

Ulteriore punto di forza sarà la presenza di una *governance* della Zes molto snella e in linea con le strategie del porto e del Governo, il piano di sviluppo della Zes viene elaborato insieme agli organi del Porto (così dovrà essere anche Italia) per condividere strategie di crescita e utilizzo delle risorse disponibili.

5.1 Alcune valutazioni di impatto economico e sociale

Pur essendo complesso strutturare una valutazione di impatto economico e sociale della ZES nell'immediato si elencano di seguito alcuni "moltiplicatori" che sono stati ripresi da studi effettuati da autorevoli entità che mostrano come questo strumento possa attivare una considerevole mole di investimenti imprenditoriali nonché essere generatore di sviluppo in numerosi indicatori.

Al riguardo si segnala che un'interessante elaborazione sui dati della World Bank mostra come, una volta a regime, una ZES si propone a diventare catalizzatrice di circa il 40% dell'export di un territorio, non per effetto assorbimento ma per incremento. Volendo trasferire questo dato sul solo export marittimo regionale la "Zona" potrebbe attivare 1 ulteriore miliardo da aggiungere ai 2,7 che già sono in essere.

Altro dato significativo viene dalla Free Zone di Tanger MED che mostra come vi siano stati gradualmente insediamenti di imprese nel territorio fino a generare ad oggi 60.000 occupati diretti, una presenza di 600 industrie nuove e 4 miliardi di export totali all'anno.

Un altro dato di impatto economico è da considerare in relazione agli incentivi concessi sotto la natura di credito di imposta; essi riguardano un'elaborazione effettuata a valere sugli incentivi concessi dalle leggi 341/95 e 266/97 che hanno previsto in passato incentivi fiscali per le aziende a fronte di investimenti.

Più in particolare il rapporto spesa pubblica/investimenti ha mostrato una percentuale media del 33%. Vale a dire che fatto 100 un investimento la spesa pubblica ha inciso per tale percentuale. Ciò va riflesso su 50 milioni di credito di imposta eventualmente concedibili dallo Stato per gli insediamenti ZES che potrebbero dunque attivare 150 milioni di investimenti (stima per grandi linee).

6. Conclusioni: la ZES come strumento di marketing territoriale

I dati ed i casi illustrati hanno dunque avuto il duplice obiettivo di analizzare e porre l'attenzione sull'importanza e su ciò che può generare la Zona Economica Speciale; è questo uno strumento dalle numerose sfaccettature che può essere concepito in modi molteplici con diverse tipologie di agevolazioni, sia burocratiche, sia fiscali, sia sul costo del lavoro.

Rimane ferma la convinzione che in Italia tutte le iniziative del genere, rivolte alla creazione di un territorio delimitato dove insediare imprese e prevedere incentivi si siano concluse in modo non positivo. Laddove il Governo ha in passato previsto la concessione di risorse pubbliche per il finanziamento degli investimenti ha sempre favorito la generazione di una molteplicità di iniziative che non hanno creato crescita poiché distribuite in modo frammentato e non coerente con le vocazioni produttive dell'area.

Le previsioni attuali sono più convincenti poiché pongono al centro, come accennato, l'area portuale che viene considerata un punto di riferimento per gli investimenti industriali e di servizi; è pur vero che esiste la possibilità di beneficiare di usufruire di 50 milioni di provvidenze sotto forma di credito di imposta ma la legge pone condizioni quanto mai vincolanti per essere beneficiari di queste risorse. Oltre al porto funzionante occorreranno un comitato di indirizzo competente, un piano di sviluppo convincente e investimenti incrementali di impresa rivolti a qualificare il territorio in termini di valore aggiunto.

Porre il Porto e quindi la Logistica al centro di comando di un progetto territoriale è una scelta mai fatta in precedenza nella nostra storia, o fatta in modo confusionario e non sempre in chiave strategica.

Rimane però ferma un'altra convinzione che è quella di non commettere l'errore di considerare la ZES il rimedio di tutti i mali della crescita. Essa è solo il martello di una cassetta degli attrezzi che deve altresì contenere chiodi solidi (le imprese), l'incudine (un porto efficiente ed efficace con terminalisti di eccellenza ed interporti e/o aree retroportuali ben strutturati), la chiave inglese (un sistema burocratico fluido), l'olio lubrificante (un sistema logistico di prim'ordine), un giravite (il sistema degli incentivi) e la tenaglia (il supporto delle istituzioni).

Sono questi i *tools* che devono girare tutti insieme per poter far valere sul territorio di riferimento la Zona Economica Speciale.

Ultimo, ma non meno importante, occorre un'incisiva, intensa e permanente politica di *promozione* della Zona Speciale. Essendo essa considerata uno strumento di *Marketing Territoriale* non si può, appunto, trascurare l'aspetto marketing.

L'investitore internazionale non arriva se non conosce la ZES in tutte le sue certezze e non conosce quali sono i vantaggi localizzativi e finanziari di un territorio, e adesso, cosa in più, deve anche conoscere bene il Porto che, in quanto protagonista, deve essere il primo a guadagnarsi la fiducia dell'operatore.

Occorre, inoltre, rendere coerente l'obiettivo della Zona e contestualizzarne l'esistenza anche nell'ambito dei fondi strutturali. Nel PON 2014-2020 sono previste le ALI-Aree Logistiche Integrate; gli strumenti vanno coordinati e messi a sistema. Senza tutto questo la ZES rischierebbe di non avere un significato e potrebbe entrare nel novero dei tentativi falliti dal nostro Paese per cogliere la pepita d'oro dello sviluppo.

BOZZA

12. Ricerca e analisi comparativa sull'efficienza dei processi della "filiera portuale" regionale: le operazioni doganali

1. Le dichiarazioni in Dogana

La dichiarazione in Dogana è l'atto con il quale un operatore manifesta, nelle forme e nelle modalità prescritte, la volontà di vincolare una merce ad un determinato regime doganale. I valori relativi alle dichiarazioni sono riportate nella sezione "*Attività delle dogane*" - contenuta nel volume pubblicato sul sito dell'Agenzia - dal quale si riportano i dati delle successive tabelle e relativi ai regimi di:

- importazione definitiva
- esportazione definitiva

È facoltà del dichiarante presentare una dichiarazione per ogni tipologia di merce, ovvero presentarne una *cumulativa*; in tal caso la dichiarazione conterrà sezioni distinte - denominate *singoli* - per ogni tipologia di merce.

1.1 Le operazioni di importazione definitiva nel triennio 2014-2016

I dati della Tabella 1 riportano le dichiarazioni negli anni 2014, 2015 e 2016 e per quelli riguardanti la Puglia sono aggregati a quelli di Molise e Basilicata, di pertinenza della competente Direzione interregionale dell'Agenzia.

Per le operazioni di importazione definitiva con dichiarazioni per ogni tipologia di merce, nella sezione superiore della Tabella 1 si evidenzia che Puglia, Molise e Basilicata hanno registrato dal 2014 al 2016 dichiarazioni salite dalle 54.805 del 2014 alle 79.253 dell'anno successivo (+44,6%), scese poi alle 77.084 del 2016 con una flessione del 2,7% rispetto al 2015.

Per quel che riguarda invece - sempre per operazioni di importazione definitiva - le dichiarazioni cumulative contenenti sezioni distinte (denominate "*singoli*") per ogni tipologia di merce, la sezione inferiore della Tabella 1 pone in luce come esse siano aumentate dalle 79.090 del 2014 alle 111.553 del 2015 (+41%), per poi salire ancora, sia pure di poco, alle 112.047 dell'anno successivo, registrando un incremento contenuto dello 0,4%.

In tal modo sembrerebbe essersi palesata da parte degli operatori una esplicita preferenza per dichiarazioni cumulative con sezioni distinte.

Operazioni di importazione definitiva con dichiarazioni per ogni tipologia di merce anni 2014-2016

Direzione Regionale/Interregionale/Interprovinciale	N° Dichiarazioni			Variazione %	
	2014	2015	2016	2015/ 2014	2016/ 2015
Dato Nazionale	5.369.727	5.398.646	5.484.768	0,5	1,6
Lombardia	3.272.826	3.297.347	3.287.619	0,7	-0,3
Veneto e Friuli V.G.	720.180	678.813	705.291	-5,7	3,9
Liguria Piemonte e Valle d'Aosta	360.339	364.041	384.885	1,0	5,7
Emilia Romagna e Marche	447.007	437.625	359.711	-2,1	-17,8
Lazio e Abruzzo	283.114	286.645	290.271	1,2	1,3
Toscana Sardegna e Umbria	110.914	130.280	247.100	17,5	89,7
Campania e Calabria	99.903	101.142	107.773	1,2	6,6
Puglia Molise e Basilicata	54.805	79.253	77.084	44,6	-2,7
Bolzano Trento	9.677	11.994	12.741	23,9	6,2
Sicilia	10.962	11.506	12.293	5,0	6,8
	N° Singoli			Variazione %	
	2014	2015	2016	2015/ 2014	2016/ 2015
Dato Nazionale	7.461.653	7.607.577	7.854.738	2,0	3,2
Lombardia	4.111.531	4.158.358	4.205.857	1,1	1,1
Veneto e Friuli V.G.	968.373	948.311	986.198	-2,1	4,0
Emilia Romagna e Marche	932.329	951.351	900.829	2,0	-5,3
Liguria Piemonte e Valle d'Aosta	644.695	684.290	740.942	6,1	8,3
Lazio e Abruzzo	373.662	368.368	375.351	-1,4	1,9
Toscana Sardegna e Umbria	150.899	170.490	305.034	13,0	78,9
Campania e Calabria	161.096	159.615	168.471	-0,9	5,5
Puglia Molise e Basilicata	79.090	111.553	112.047	41,0	0,4
Bolzano Trento	21.483	36.341	39.970	69,2	10,0
Sicilia	18.495	18.900	20.039	2,2	6,0

Tabella 1 – Fonte: Agenzia delle dogane e dei monopoli

Passando alla Tabella 2 sempre per le tre regioni Puglia, Molise e Basilicata, nella parte superiore emerge un dato significativo a proposito della quantità di merce interessata da operazioni di importazione definitiva e misurata in migliaia di tonnellate negli anni dal 2014 al 2016.

Gli uffici della Direzione interregionale delle tre regioni confinanti, infatti, hanno registrato importazioni di merci per 22,9 milioni di tonnellate nel 2014, un dato superiore a quelli di Veneto, Friuli, Emilia Romagna, Marche, Liguria, Piemonte, Valle d'Aosta, Lazio, Abruzzo, Campania e Calabria. Ora, è possibile che siano registrate dagli uffici doganali delle tre regioni merci destinate anche ad altre aree del Paese - un elemento che comunque confermerebbe il significativo ruolo di area di transito soprattutto di Puglia e Molise - ma si può attendibilmente affermare che il dato, nella quasi totalità, riguardi soprattutto la Puglia - per la presenza di alcuni grandi impianti che fanno largo impiego di materie prime di importazione, come ad esempio l'acciaieria dell'Ilva e la raffineria dell'Eni entrambe a Taranto - e in minor misura la Basilicata e il Molise ove alcune grandi fabbriche - come le due della FCA a S. Nicola di Melfi e a Termoli - fanno anch'esse uso di beni intermedi di importazione. L'anno successivo l'area interregionale della Direzione delle dogane ha registrato in Puglia, Molise e Basilicata minori importazioni pari a 22,3 milioni di tonnellate, con una flessione del 2,5% rispetto al 2014, ma sempre superiori a quelle delle regioni prima ricordate, meno il Veneto e il Friuli che, invece, nel 2015 hanno superato Puglia, Molise e Basilicata. Nel 2016 infine sempre in queste ultime tre le registrazioni sono scese a 21,9 milioni di tonnellate (-1,9%), ma hanno sopravanzato sempre le regioni già superate nel biennio 2014-2015, con l'eccezione anche nel 2015 del Veneto e del Friuli, ove sono state registrate maggiori importazioni.

Operazioni di importazione definitiva misurata in migliaia di tonnellate negli anni 2014-2016

Direzione Regionale/Interregionale/Interprovinciale	Quantità della merce (mgl tonn.)			Variazione %	
	2014	2015	2016	2015/ 2014	2016/ 2015
Dato Nazionale	184.308	198.353	200.381	7,6	1,0
Sicilia	32.650	35.840	37.747	9,8	5,3
Lombardia	31.762	33.171	35.613	4,4	7,4
Toscana Sardegna e Umbria	24.826	27.650	25.997	11,4	-6,0
Veneto e Friuli V.G.	21.318	24.882	25.124	16,7	1,0
Puglia Molise e Basilicata	22.947	22.378	21.962	-2,5	-1,9
Emilia Romagna e Marche	17.918	19.843	20.431	10,7	3,0
Liguria Piemonte e Valle d'Aosta	19.452	20.116	18.907	3,4	-6,0
Lazio e Abruzzo	8.885	9.582	9.649	7,8	0,7
Campania e Calabria	4.486	4.820	4.882	7,4	1,3
Bolzano Trento	63	71	68	13,3	-4,1
	Valore statistico (mln euro)			Variazione %	
	2014	2015	2016	2015/ 2014	2016/ 2015
Dato Nazionale	151.024	148.952	139.433	-1,4	-6,4
Lombardia	36.823	36.168	33.015	-1,8	-8,7
Liguria Piemonte e Valle d'Aosta	27.165	28.295	27.595	4,2	-2,5
Veneto e Friuli V.G.	16.421	17.774	17.099	8,2	-3,8
Toscana Sardegna e Umbria	18.689	17.405	15.222	-6,9	-12,5
Emilia Romagna e Marche	12.475	13.298	12.649	6,6	-4,9
Lazio e Abruzzo	9.436	10.194	11.147	8,0	9,3
Sicilia	17.265	12.860	10.407	-25,5	-19,1
Campania e Calabria	7.760	7.920	7.666	2,1	-3,2
Puglia Molise e Basilicata	4.705	4.717	4.370	0,3	-7,4
Bolzano e Trento	285	321	263	12,7	-18,0

Tabella 2 – Fonte: Agenzia delle dogane e dei monopoli

Insomma, dalle registrazioni della competente Direzione interregionale dell'Agenzia Puglia, Molise e Basilicata si confermano sia aree di transito di rilievo nazionale, e sia zone di destinazione di rilevanti quantità di merci per le esigenze produttive dei loro sistemi economici.

Se passiamo ad osservare nella sezione inferiore della Tabella 2 le registrazioni in valore delle importazioni sempre nel triennio prima richiamato, e sempre nelle tre regioni dell'Italia sud orientale, si può osservare come esse - a fronte di elevate quantità di merci registrate e misurate in migliaia di tonnellate - abbiano invece registrato importi misurati in milioni di euro decisamente contenuti, e ben al di sotto di tutte le altre aree del Paese, con l'eccezione delle due province di Bolzano e Trento. Si è passati infatti da 4,7 miliardi del 2014 ai 4,71 miliardi del 2015 (+0,3%) per scendere ai 4,3 miliardi del 2016 con una flessione del 7,4% sull'anno precedente. Ma questo dato sul valore limitato delle importazioni registrate - a fronte invece di un loro volume in tonnellate abbastanza elevato - sembrerebbe spiegabile alla luce della non coincidenza fra la sede fisica localizzata in Puglia, Molise e Basilicata degli impianti che utilizzano determinate importazioni - e la sede legale delle società che li possiedono che, invece, è localizzata in altre regioni e dalle quali avvengono i pagamenti.

È anche vero peraltro che materie prime e beni di importazione destinati in Puglia, Molise e Basilicata in alcuni casi non transitano dai varchi doganali delle tre regioni, ma vi giungono da altre zone del Paese ove sono registrati dalle rispettive Direzioni doganali per poi essere avviate nelle regioni di destinazione finale.

1.2 Le operazioni di esportazione definitiva nel triennio 2014-2016

Analizzando la Tabella 3, riferita alle dichiarazioni di esportazioni definitive anche in questo caso da Puglia, Molise e Basilicata di competenza dell'unica Direzione interregionale negli anni dal 2014 al 2016, è possibile osservare nella sezione inferiore della tabella che anche per le esportazioni sembra essere stata preferita dagli operatori la dichiarazione cumulativa contenente sezioni distinte ("singoli") per ogni tipologia di merce.

Infatti il numero delle dichiarazioni per ogni tipologia di merce è stato di 84.113 unità nel 2014, salite a 93.951 nel 2015 (+11,7%) e ulteriormente aumentate nel 2016 sino a quota 96.386 con un incremento del 2,6% sull'anno precedente. Ma le dichiarazioni cumulative sono state ben più numerose, raggiungendo nel 2014 le 140.500 unità, nel 2015 il numero di 153.160 (+9%), e nel 2016 le 163.541 unità con un aumento del 6,8% sull'anno precedente.

Dichiarazioni di esportazioni definitive negli anni 2014-2016

Direzione Regionale/Interregionale/Interprovinciale	N° Dichiarazioni			Variazione %	
	2014	2015	2016	2015/2014	2016/2015
Dato Nazionale	10.409.707	11.235.137	12.032.245	7,9	7,1
Lombardia	5.352.908	5.882.205	6.157.253	9,9	4,7
Veneto e Friuli V.G.	1.315.057	1.402.863	1.465.759	6,7	4,5
Emilia Romagna e Marche	1.043.579	1.072.993	1.393.250	2,8	29,8
Liguria Piemonte e Valle d'Aosta	1.076.170	1.087.183	1.094.756	1,0	0,7
Toscana Sardegna e Umbria	853.041	930.976	964.662	9,1	3,6
Lazio e Abruzzo	410.188	488.928	581.401	19,2	18,9
Campania e Calabria	137.100	136.017	137.259	-0,8	0,9
Bolzano Trento	104.357	104.500	109.850	0,1	5,1
Puglia Molise e Basilicata	84.113	93.951	96.386	11,7	2,6
Sicilia	33.194	35.521	31.669	7,0	-10,8
	N° Singoli			Variazione %	
	2014	2015	2016	2015/2014	2016/2015
Dato Nazionale	15.618.709	16.872.763	18.073.422	8,0	7,1
Lombardia	7.261.827	7.997.328	8.444.045	10,1	5,6
Emilia Romagna e Marche	2.052.362	2.178.842	2.537.372	6,2	16,5
Veneto e Friuli V.G.	2.130.050	2.267.627	2.431.725	6,5	7,2
Liguria Piemonte e Valle d'Aosta	1.871.269	1.945.237	1.961.336	4,0	0,8
Toscana Sardegna e Umbria	1.285.223	1.368.130	1.416.650	6,5	3,5
Lazio e Abruzzo	506.200	590.440	732.576	16,6	24,1
Campania e Calabria	182.248	182.582	187.371	0,2	2,6
Puglia Molise e Basilicata	140.500	153.160	163.541	9,0	6,8
Bolzano Trento	148.484	146.123	157.758	-1,6	8,0
Sicilia	40.546	43.294	41.048	6,8	-5,2

Tabella 3 – Fonte: Agenzia delle dogane e dei monopoli

Passando ad esaminare nella Tabella 4 le quantità di merci misurate in migliaia di tonnellate le cui esportazioni sono state registrate dalla Direzione interregionale di Puglia, Molise e Basilicata, si osserva nella sezione superiore della tabella che esse sono state pari a 4,2 milioni di tonnellate nel 2014, scese poi a poco più di 4 milioni l'anno successivo (-3,4%) e a 3,4 milioni nel 2016, con una pesante flessione del 25,4% rispetto all'anno precedente.

Quantità di merci esportate misurate in migliaia di tonnellate negli anni 2014-2016

Direzione Regionale/Interregionale/Interprovinciale	Quantità della merce (mgl tonn.)			Variazione %	
	2014	2015	2016	2015/ 2014	2016/ 2015
Dato Nazionale	63.707	67.819	64.598	6,5	-4,7
Liguria Piemonte e Valle d'Aosta	15.137	15.667	15.369	3,5	-1,9
Toscana Sardegna e Umbria	9.809	11.669	11.048	19,0	-5,3
Sicilia	10.334	11.810	9.955	14,3	-15,7
Veneto e Friuli V.G.	7.575	8.152	8.223	7,6	0,9
Lombardia	6.416	6.515	6.591	1,5	1,2
Emilia Romagna e Marche	4.729	4.602	4.717	-2,7	2,5
Campania e Calabria	2.860	2.923	3.060	2,2	4,7
Puglia Molise e Basilicata	4.227	4.081	3.045	-3,4	-25,4
Lazio e Abruzzo	2.000	1.789	2.014	-10,6	12,6
Bolzano Trento	621	611	577	-1,5	-5,7

	Valore statistico (mln euro)			Variazione %	
	2014	2015	2016	2015/2014	2016/2015
Dato Nazionale	180.095	181.866	180.191	1,0	-0,9
Liguria Piemonte e Valle d'Aosta	47.535	46.755	46.701	-1,6	-0,1
Lombardia	42.598	44.308	45.136	4,0	1,9
Veneto e Friuli Venezia Giulia	26.999	26.810	27.419	-0,7	2,3
Toscana Sardegna e Umbria	20.305	21.506	19.756	5,9	-8,1
Emilia Romagna e Marche	18.216	18.770	18.487	3,0	-1,5
Lazio e Abruzzo	6.483	6.284	6.961	-3,1	10,8
Campania e Calabria	5.388	5.654	5.858	4,9	3,6
Sicilia	6.239	5.401	3.990	-13,4	-26,1
Puglia Molise e Basilicata	3.855	4.129	3.687	7,1	-10,7
Bolzano e Trento	2.477	2.249	2.197	-9,2	-2,3

Tabella 4 - Fonte: Agenzia delle dogane e dei monopoli

Per quanto riguarda il valore delle dichiarazioni registrate nelle tre regioni nel triennio considerato e misurate in milioni di euro, si è passati dai 3,8 miliardi di euro del 2014 ai 4,1 miliardi dell'anno successivo (+7,1%), per discendere poi ai 3,6 miliardi del 2016 (-10,7%). Anche per questa voce, il dato riguardante nei tre anni esaminati il valore della dichiarazioni misurato in milioni di euro molto probabilmente sottostima le esportazioni fisiche dai sistemi industriali delle tre regioni, le cui maggiori fabbriche sono controllate da società che non hanno in loco le loro sedi legali.

2. Attività di controllo nel settore doganale

A differenza degli altri Stati membri della UE, in Italia il processo di sdoganamento è completamente digitalizzato per tutti i regimi doganali. Tutte le dichiarazioni doganali sono presentate per via telematica con firma digitale e sono esaminate in tempo reale. L'Agenzia, com'è noto, in coerenza con la regolamentazione comunitaria e le relative linee di indirizzo adotta per lo svolgimento dei controlli sulle merci di importazione, esportazione e

transito una metodologia di carattere selettivo fondata sul sistema di analisi dei rischi. Attraverso la procedura informatizzata del "Circuito doganale di controllo" (CDC), integrata dall'analisi locale dei rischi, vengono selezionate le operazioni doganali da sottoporre ai diversi livelli di controllo. Il sistema informatico dell'Agenzia, chiamato A.I.D.A (Automazione Integrata Dogane e Accise) è in continua evoluzione e di seguito sono riportate le più recenti innovazioni. L'ampia diffusione dello status di Operatore Economico autorizzato (AEO) e l'informatizzazione delle principali procedure ha permesso di svincolare nel 2016 entro 5 minuti a livello nazionale il 92,6% delle dichiarazioni presentate alle dogane sia nei principali porti italiani e sia negli aeroporti di maggiori dimensioni. Per i tre principali porti pugliesi i dati per l'anno 2016 sugli sdoganamenti su import, export e transito/partenza entro 5 minuti presso gli Uffici delle Dogane sono contenuti nella Tabella 5.

Tempi di sdoganamento anno 2016

Dogana Portuale	Import	Export	Transito Partenza	Totale
Media Nazionale	88,7%	94,8%	88,2%	92,6%
Ud Genova 1	77,4%	82,4%	94,0%	84,0%
Ud Genova 2	75,6%	95,2%	93,8%	90,1%
Ud Rivalta Scrivia	72,5%	91,6%	96,3%	81,4%
Ud La Spezia	75,2%	96,1%	95,7%	91,6%
Ud Savona	78,8%	94,8%	73,0%	88,3%
Ud Livorno	80,7%	94,8%	87,5%	91,3%
Ud Civitavecchia	58,8%	58,4%	77,5%	62,0%
Ud Napoli 1	49,7%	60,2%	55,5%	55,7%
Ud Salerno	36,6%	18,6%	11,8%	24,5%
Ud Gioia Tauro	58,8%	78,7%	66,1%	67,3%
Ud Venezia	94,3%	98,0%	87,6%	96,5%
Ud Trieste	82,8%	82,7%	62,7%	77,8%
Ud Ravenna	60,0%	79,2%	70,0%	72,9%
Ud Ancona	43,1%	73,4%	38,0%	62,8%
Ud Bari	71,4%	81,6%	36,9%	72,8%
Ud Brindisi	81,9%	93,4%	80,0%	88,4%
Ud Taranto	42,9%	27,5%	58,2%	34,6%
Ud Cagliari	62,0%	86,4%	67,8%	77,6%
Ud Catania	53,4%	84,1%	68,8%	69,9%
Ud Palermo	44,8%	85,6%	93,8%	71,3%
Dogana Aeroportuale	Import	Export	Transito Partenza	Totale
Media Nazionale	88,7%	94,8%	88,2%	92,6%
Ud Milano III - Aeroporto Linate	95,6%	97,4%	98,2%	96,8%
Ud Malpensa - Aeroporto Milano - Malpensa	94,8%	98,8%	91,7%	96,7%
Ud Bergamo - Aeroporto Orio al Serio	97,5%	99,0%	98,6%	98,5%
Ud Roma II - Aeroporto Fiumicino - Leonardo da Vinci	53,5%	74,8%	76,3%	68,8%

Tabella 5- Fonte: Agenzia delle dogane e dei monopoli

I dati evidenziano come nel 2016 nei tre principali porti pugliesi ovvero Bari, Brindisi e Taranto le percentuali delle dichiarazioni sdoganate entro 5 minuti presso gli uffici delle dogane siano state le seguenti:

Tempi di sdoganamento anno 2016 Puglia

Dogana	Import	Export	Transito Partenza	Totale
Bari	71,4%	81,6%	36,9%	72,8%
Brindisi	81,9%	93,4%	8%	88,4%
Taranto	42,9%	27,5%	58,2%	34,6%

Tabella 6- Fonte: Agenzia delle dogane e dei monopoli

Le percentuali più alte di sdoganamenti entro 5 minuti presso l'Ufficio della dogana nel 2016 sono state conseguite nel porto di Brindisi, superando sempre l'80% per l'import, per l'export - che ha toccato la punta massima del 93,4% - e per il transito e la partenza attestatosi all'80%. Il totale è stato pari all'88,4%.

Le percentuali raggiunte invece presso l'Ufficio della dogana nel porto di Bari sono state del 71,4% per l'import, dell'81,6% per l'export, ma solo del 36,9% per il transito e la partenza, toccando un totale che ha raggiunto il 72,8%.

Decisamente più basse le percentuali conseguite presso l'Ufficio della dogana nel porto di Taranto ove si è raggiunto solo il 42,9% delle dichiarazioni per l'import, un ancor più modesto 27,2% per le dichiarazioni per l'export, e un 58,2% per quelle del transito e della partenza, raggiungendo un totale del 34,6%, ben lontano dalla media nazionale del 92,6%, avvicinata solo da quella toccata nel porto di Brindisi con l'88,4%, ma dalla quale è distante la percentuale conseguita nel porto di Bari del 72,8% e ancor più quella raggiunta nel porto di Taranto pari al 34,6%.

3. Gli strumenti per velocizzare i controlli: lo sportello unico doganale

In ragione dei risultati conseguiti dallo Sportello unico doganale attivo dal 2008, la riforma della portualità ha previsto l'attuazione dello "Sportello unico doganale e dei controlli"-SUDOCO, previsto dall'art. 20 del D.lgs 4 agosto 2016 che estende la competenza dello sportello unico doganale a tutti i controlli connessi all'entrata e uscita delle merci, con lo scopo di favorire il recupero della competitività degli scali italiani velocizzandovi il processo di sdoganamento, riducendone i costi per gli operatori e offrendo strumenti per il monitoraggio delle fasi del processo logistico.

Lo sportello unico doganale è già operativo dal 2008 con il Ministero dello sviluppo economico per i titoli AGRIM e AGREX e si giungerà al completamento dell'interoperabilità anche per i restanti certificati prodromici di competenza di tale Ministero.

È attivo inoltre il colloquio telematico con il Ministero degli Affari Esteri e della cooperazione internazionale per le licenze per l'importazione/esportazione dei materiali di armamento.

Nel 2013 è stata attivata l'interoperabilità con il Ministero della salute che copre circa l'80% dei certificati nulla/osta necessari allo sdoganamento, risolvendo gran parte delle criticità rilevate dagli operatori economici e ridotti tempi e costi di sdoganamento. È attivo inoltre un tavolo con il Ministero delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali, per quanto di sua competenza, e si sono attivati tavoli di lavoro con Agecontrol S.p.A. e Arma dei Carabinieri-Corpo forestale dello Stato. Sono stati attivati inoltre tavoli con il Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare, con il Ministero delle infrastrutture e con il Ministero dell'interno.

L'Agenzia per le dogane ha realizzato una nuova piattaforma AIDA-Servizi per l'interoperabilità che offre nuovi servizi agli utenti rendendo possibile la consultazione interattiva delle dichiarazioni doganali del loro ciclo di vita e dello stato dei certificati a sostegno delle dichiarazioni e per i quali è attiva l'interoperabilità con l'amministrazione competente.

3.1 Il Preclearing

Grazie alla completa digitalizzazione dei cargo manifest, raggiunta da diversi anni e avvalendosi del sistema di monitoraggio della piattaforma del traffico navale, è stato attuato in collaborazione con il Comando generale delle Capitanerie di Porto lo sdoganamento in mare (preclearing). Con esso le dichiarazioni di importazione possono essere trasmesse mentre le merci sono ancora in viaggio verso i porti nazionali o in volo prima dell'arrivo in aeroporto, consentendo così alla dogana di anticipare l'analisi dei rischi e svincolare prima dell'arrivo le merci per le quali non è richiesto un controllo. Il monitoraggio delle Capitanerie di Porto segnala alla dogana eventuali comportamenti anomali e deviazioni non previste per impedire che le merci possano essere sottratte al controllo.

3.2 Il fascicolo elettronico

Dal 1° maggio 2016 è stato introdotto il fascicolo elettronico, sfruttando le opportunità offerte dall'entrata del Nuovo Codice doganale dell'Unione.

Esso consente alle imprese di non doversi più recare presso la dogana per l'effettuazione dei controlli documentali delle operazioni di import/export. I documenti necessari, tranne quelli già controllati tramite l'interoperabilità con le Amministrazioni che hanno aderito allo sportello unico doganale, possono essere scansionati e trasmessi alla dogana telematicamente. Solo in caso di dubbio sull'autenticità del documento, ovvero se lo stesso non risulta leggibile, l'operatore dovrà consegnarlo in originale alla dogana. Gli operatori che utilizzano il fascicolo elettronico beneficiano di sostanziali nuove agevolazioni ovvero sdoganamento H24, 7gg/7gg, riduzione dei tempi di controllo e tracciabilità dell'iter dei controlli grazie al "colloquio" via portale nazionale tra dogana e dichiarante.

4. I dati del 2017 nei porti di Bari, Monopoli e Barletta

I dati contenuti nella Tabella 7 riportano i minuti medi impiegati nei porti di Bari, Monopoli e Brindisi - appartenenti alla vecchia Autorità portuale del Levante, poi riassorbita nell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale - per le operazioni necessarie per accedere negli scali.

I minuti indicati si riferiscono:

- a) ai tempi medi di rilascio delle autorizzazioni per accedere nel porto attraverso i varchi di *port security*;
- b) ai tempi medi di rilascio delle autorizzazioni per accedere nelle aree operative a ridosso delle banchine, attraverso i varchi di *port facilities*. Per uscire dal porto non sono richieste autorizzazioni per cui il dato non è rilevato.

Le differenze riscontrabili nei dati riferiti ai due livelli di controllo sono ascrivibili alle modalità di esecuzione dei controlli stessi secondo le previsioni dei piani di sicurezza portuali che sono differenti nei singoli scali.

Nel porto di Bari esistono due livelli di controllo:

1. gli accessi nello scalo che sono classificati di *port security*, con un controllo effettuato solo sui mezzi e che rende necessario avere un'autorizzazione di accesso, ovvero effettuare una procedura di registrazione del mezzo con le indicazioni delle ragioni dell'accesso;
2. gli accessi alle aree operative, a ridosso delle banchine ove attraccano le navi che sono classificati di *port facility* e in tal caso il controllo è effettuato sia sulle persone che sui mezzi, ed è sempre necessario avere un'autorizzazione per l'accesso che poi viene controllata anche in uscita.

Minuti medi impiegati per l'accesso nei porti di Bari, Monopoli e Brindisi

Bari Port Security	Numero	Minuti Medi
Gennaio	513	34
Febbraio	503	35
Marzo	613	42
Aprile	526	36
Maggio	654	32
Giugno	615	30
Luglio	595	40
Agosto	404	29
Settembre	517	30
Ottobre	468	44
Novembre	516	32
Dicembre*	130	11
Bari Port Facility		
Gennaio	1324	92
Febbraio	1351	204
Marzo	1304	158
Aprile	1100	191
Maggio	1304	201
Giugno	1253	169
Luglio	1290	158
Agosto	873	286
Settembre	1192	185
Ottobre	1267	213
Novembre	1070	207
Dicembre*	239	326
Monopoli		
Gennaio	143	28
Febbraio	81	42
Marzo	144	23
Aprile	101	46
Maggio	159	24
Giugno	146	37
Luglio	114	33
Agosto	111	46
Settembre	96	51
Ottobre	88	31
Novembre	70	63
Dicembre*	20	36
Barletta		
Gennaio	630	127
Febbraio	216	381
Marzo	254	215
Aprile	165	56
Maggio	237	179
Giugno	197	98
Luglio	176	107
Agosto	223	60
Settembre	328	43
Ottobre	369	43
Novembre	257	111
Dicembre*	87	57

*nostre stime.

Tabella 7 - Fonte: Autorità di Sistema Portuale M.A.M.

Nei due casi sono diverse le procedure per il rilascio delle autorizzazioni:

1. per la *port security* il rilascio avviene su semplice riscontro da parte di un addetto delle motivazioni dell'accesso;
2. per la *port facility* il rilascio invece avviene dopo aver acquisito - sempre per via informatizzata mediante la funzionalità del PCS GAIA che gestisce queste procedure in modalità *total paper less* - il nulla/osta dell'operatore portuale o del concessionario nell'interesse del quale quell'accesso viene svolto.

Come si evince dalla Tabella 7 i tempi sono differenti perché nel caso delle autorizzazioni di accesso ai varchi di *port security* il controllo è più veloce, anche perché l'Autorità portuale impegna personale di turno anche in orari non di ufficio che esamina le richieste e rilascia le autorizzazioni.

Nel caso invece di accesso alle *port facility* è necessario acquisire il nulla osta di un soggetto privato che non sempre ha analoga reattività di risposta, anche perché a volte non ha interesse al fatto che l'accesso avvenga troppo presto rispetto alla sua organizzazione del lavoro. Ritardando il nulla osta, l'operatore portuale è consapevole che l'autorizzazione non potrà essere rilasciata e che pertanto il mezzo non potrà arrivare prima del previsto intralciando così altre attività.

A Monopoli e Barletta si verifica una sola tipologia di varco, con un accesso al porto che equivale all'accesso ad un'area ristretta e pertanto di *port facility*. I tempi medi di rilascio delle autorizzazioni per Monopoli rispetto a Bari e Barletta, dipendono dalle differenti tipologie di attività svolte che nel primo porto sono legate quasi esclusivamente alle operazioni di carico/scarico delle merci dalle navi, e pertanto sono molto più semplici delle attività svolte invece nei porti di Bari e Barletta per la presenza in essi di depositi di merci, come ad esempio i depositi costieri dell'Api a Barletta, o i depositi di container di ISTO SMAMAT e di IMP a Bari.

13. I flussi di merci in transito e il potenziale generativo/attrattore del sistema produttivo pugliese nel contesto degli scenari logistici delle Autorità di Sistema Portuale pugliesi

1. Premessa ed obiettivi del capitolo

Il presente capitolo si propone di indagare i flussi di merci in transito nonché il potenziale generativo/attrattore del sistema produttivo pugliese nel contesto degli scenari logistici delle Autorità di Sistema portuale pugliesi al fine di poter poi individuare gli indirizzi e le strategie da proporre per rendere più attrattivi e funzionali i porti, gli interporti e gli aeroporti.

Il lavoro intende fornire un quadro di dettaglio sugli scambi interregionali della produzione pugliese (definendo dove vanno e da dove originano le merci-merci in transito) per chiarire il potenziale di cui la Puglia dispone e gli eventuali elementi da rafforzare.

La Puglia è tra le regioni del Mezzogiorno più attive in ambito produttivo. Spesso le sue attività si caratterizzano per il loro carattere di subfornitura al sistema produttivo italiano in particolare nei settori delle cosiddette "4A" (Aeronautico, Automotive, Alimentare e Abbigliamento) e Farmaceutico. Ovviamente, questi settori non racchiudono l'intero valore produttivo della regione, ma sono quelli maggiormente orientati ai mercati esteri ed anche all'innovazione.

Il valore della manifattura, riconosciuto nel mondo attraverso il valore simbolico del "Made in" e il contributo che può fornire allo sviluppo del Pil e dell'occupazione del Paese sono elementi imprescindibili di ricchezza e di know-how. Per questo motivo appare molto interessante fornire un quadro relativo agli scambi interni della Puglia con le altre regioni evidenziando il contributo che la regione stessa può fornire.

In questo capitolo, si approfondiranno, dunque, le relazioni commerciali, a monte (forniture) e a valle (destinazioni) della produzione pugliese, con l'obiettivo di definirne in modo più chiaro la struttura della catena logistica e l'impatto economico generato sul territorio. Per svolgere una tale indagine così particolareggiata SRM fatto ricorso ad un'indagine statistica basata su una rielaborazione delle tavole input-output dell'ISTAT realizzata da Prometeia.

L'indagine non solo ha richiesto una rielaborazione di stima regionale delle tavole ma anche un'accurata rielaborazione settoriale delle stesse per entrare nel dettaglio di quelle che sono le principali attività export oriented e innovative della regione¹.

¹ Per tale finalità, è stata stimata ad hoc una matrice input-output relativa al manifatturiero pugliese. La matrice fa riferimento a dati 2012. Una matrice input-output può essere definita come una rappresentazione schematica delle relazioni determinate dalla produzione e dalla circolazione (acquisti e vendite) dei beni tra i vari settori in cui si articola un sistema economico e con l'esterno (importazioni ed esportazioni); determina l'impatto sulle industrie fornitrici rispetto a cambiamenti della produzione in una singola industria. Dette tavole, stimate secondo gli stessi criteri della contabilità nazionale (si tratta di matrici rettangolari con il criterio di

Tale analisi quindi fornirà un quadro del sistema di approvvigionamento, da un lato, e della capacità di penetrazione territoriale-settoriale, dall'altro, del manifatturiero, evidenziando, nel cuore produttivo di questa catena logistica, l'effetto economico.

Preliminarmente, si analizza il peso del manifatturiero, in Puglia, sul totale nazionale e Mezzogiorno.

L'industria manifatturiera pugliese assorbe circa $\frac{1}{4}$ del valore aggiunto del Mezzogiorno per un importo di oltre 6,3 miliardi di euro, il 22,5% degli occupati (oltre 100mila dipendenti) e circa il 22% delle imprese (quasi 21mila) del settore a livello meridionale, confermando la centralità del manifatturiero pugliese e il ruolo di bacino produttivo della regione per l'area meridionale.

Incidenza del manifatturiero pugliese su quella nazionale e meridionale per valore aggiunto e addetti (%)

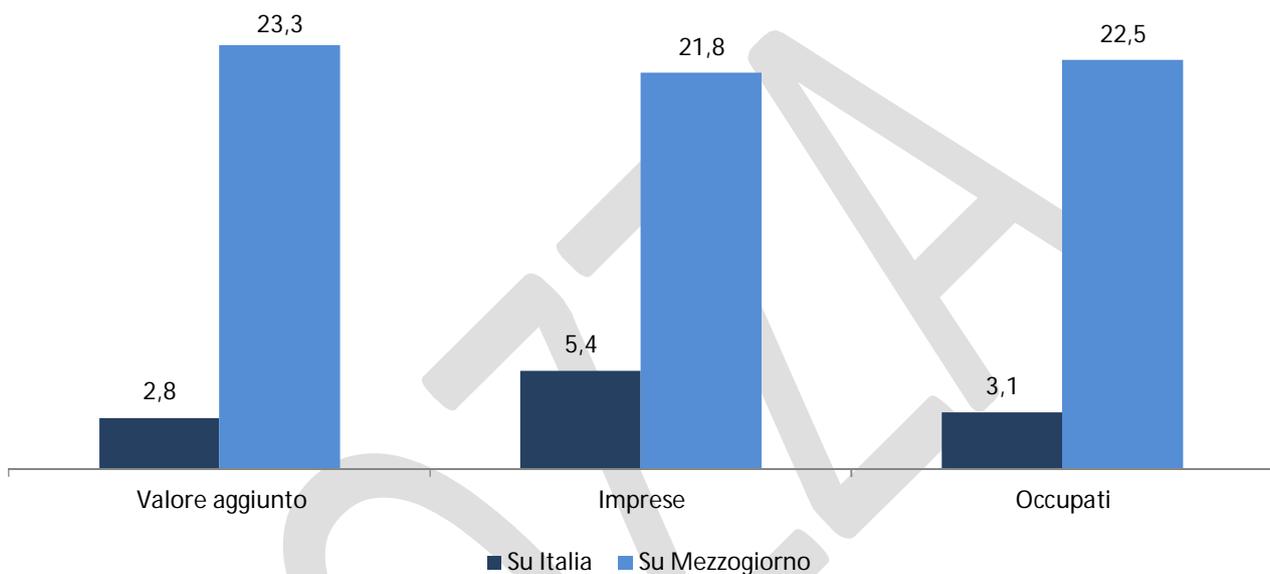


Grafico 1 - Fonte: SRM su ISTAT 2017

In termini di Import-Export sui mercati esteri, fenomeno che dà contezza della forza imprenditoriale della Puglia anche sui mercati internazionali, i primi settori della Puglia al I semestre 2017 sono il Farmaceutico che con il 17% del totale (con un interscambio di 1,2 miliardo di euro), l'Automotive e l'Aeronautico con il 15% (oltre 1 miliardo), l'Alimentare con il 14% (1 miliardo) e l'Abbigliamento con l'11% (con 770 milioni di euro).

Risulta pertanto evidente la vocazione delle "4 A" (Automotive & Aerospazio, Alimentare e Abbigliamento) e del Farmaceutico pugliese. Si tratta dunque di un preciso indirizzo di domanda e offerta che il sistema produttivo

Stone, suddivise quindi per impieghi e risorse), che, separatamente per agricoltura ed industria alimentare della Puglia, contengono le seguenti informazioni:

- La struttura degli impieghi del settore (sia intermedi, ovvero di quella parte della produzione destinata ad alimentare altri settori produttivi in qualità di bene intermedio, sia finali, ovvero l'utilizzo della produzione per consumi finali, investimenti fissi lordi, scorte ed esportazioni) con dettaglio territoriale;
- La struttura delle risorse che entrano nel settore (suddivisa per produzione interna o importazioni, margini di commercio o trasporto ed imposte nette) con dettaglio territoriale;
- La struttura dei consumi intermedi del settore ed il valore aggiunto;
- La distribuzione territoriale di alcuni parametri fondamentali del settore (produzione, valore aggiunto, occupazione, redditi da lavoro dipendente, investimenti fissi lordi);
- La struttura del commercio interregionale del settore;
- L'impatto del settore, in termini di produzione, valore aggiunto ed occupazione, sia sull'economia regionale che su quella nazionale.

pugliese ha endogenamente scelto di perseguire, basandosi sulla forza delle sue imprese e del suo know-how imprenditoriale.

L'import-export della Puglia per branca di attività (%) al I Semestre 2017

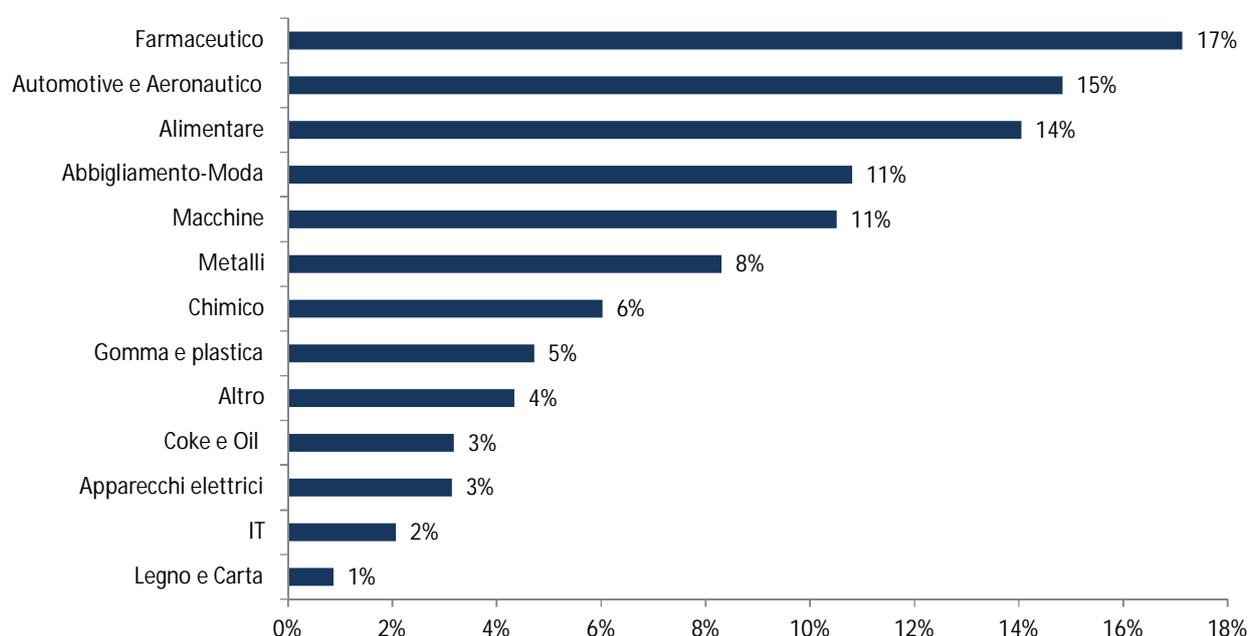


Grafico 2 - Fonte: SRM su ISTAT 2017

Fondandosi su quanto precedentemente evidenziato, risulta interessante indagare il manifatturiero in generale e i cinque settori individuati in particolare allo scopo di comprendere anche i flussi interni di origine e destinazione delle merci.

I principali risultati dell'analisi

- L'industria manifatturiera pugliese è essenziale per il Mezzogiorno. Essa assorbe circa $\frac{1}{4}$ del valore aggiunto del Mezzogiorno per un importo di oltre 6,3 miliardi di euro, il 22,5% degli occupati (oltre 100mila dipendenti) del settore e circa il 22% delle imprese (quasi 21mila);
- Molto significativi per le esportazioni interregionali nei mercati di prossimità. I circa 11 miliardi di euro di esportazioni interregionali prodotte dal sistema manifatturiero pugliese, che sono oltre 1,5 volte rispetto alle esportazioni estere finiscono in larga misura in Calabria (2.728 milioni pari al 25% del totale), Campania (2.714 milioni di euro, pari al 25% circa del totale) e Sicilia (1.193 milioni pari all'11% del totale);
- Elevato soprattutto il valore l'export interregionale alimentare pugliese. Esso è pari a circa 3 miliardi di euro; il valore più elevato tra i 5 settori analizzati pari al 27% del valore dell'export interregionale manifatturiero;
- Relativamente scoperti i mercati più ricchi quali quelli del Nord maggiormente in grado di assorbire produzioni di qualità e fascia di prezzo medio/alta;
- Più variegata ed equidistribuita l'origine delle merci. In particolare, il 29% dei prodotti vengono dal Nord Ovest, il 26% delle importazioni interregionali della Puglia proviene dalle altre regioni del

Mezzogiorno, il 24% dal Centro ed il 21% dal Nord Est;

- La Puglia è importatrice netta di importazioni interregionali. Le importazioni interregionali manifatturiere pugliesi sono pari ad oltre 17 miliardi di euro e quindi di fatto la Puglia è importatrice netta² di prodotti manifatturieri dalle altre regioni italiane, per un valore di 6,5 miliardi circa;
- Il commercio interregionale manifatturiero pugliese è molto più elevato di quello estero, configurando una “logistica nazionale” che, specie per le esportazioni, si alimenta essenzialmente dalle regioni limitrofe. Ciò però costituisce, in prospettiva, una penalizzazione per la regione stessa creando colli di bottiglia per quelli di più lungo raggio;
- Emerge la forte interconnessione produttiva tra la Puglia e la Campania e la Calabria. Mentre in alcuni casi i legami riguardano specializzazioni produttive analoghe e complementari in termini di filiera, in altri specificatamente nell’aeronautico e nell’automotive alcune merci prodotte in Puglia vengono poi trasferite nei porti di Gioia Tauro o in Campania per essere successivamente spedite all’estero. Un rafforzamento della logistica interna potrebbe evitare forse alla Puglia l’utilizzo di porti extraregionali;
- In Puglia 100 euro di produzione manifatturiera attivano 70 euro aggiuntivi nella regione per un totale di 170 euro diretto e indotto e 265 euro nelle altre regioni o negli altri settori. La Puglia manifatturiera attiva minori effetti endogeni rispetto all’Italia, dove 100 euro di produzione attivano in media 81 euro aggiuntivi endogeni nell’area, ma superiori rispetto a quanto si attivi di effetto esogeni nelle altre ripartizioni o negli altri settori (194 euro in Italia);
- Strategici i 5 settori dell’Alimentare, Abbigliamento, Aeronautico, Automotive e Farmaceutico che creano effetti moltiplicativi talvolta anche superiori al Manifatturiero.

2. Il bacino di distribuzione e di approvvigionamento della filiera Puglia

Tramite la matrice I/O, abbiamo ricostruito i flussi di origine e destinazione interna (cioè al netto dell’import/export da/per l’estero) dei prodotti manifatturieri da/per le diverse regioni, con specifico riferimento alla Puglia. La destinazione dei prodotti risulta prevalentemente concentrata nell’area di prossimità, anche se in misura minore si allunga attraverso tutto lo stivale.

2.1 Il bacino di distribuzione del manifatturiero

I circa 11 miliardi di euro di esportazioni interregionali prodotte dal sistema manifatturiero pugliese, che sono oltre 1,5 volte rispetto alle esportazioni estere finiscono in larga misura in Calabria (2.728 milioni pari al 25% del totale), Campania (2.714 milioni di euro, pari al 25% circa del totale) e Sicilia (1.193 milioni pari all’11% del totale). Le tre regioni coprono oltre il 60% dell’export interno pugliese ed in particolare le prime due coprono la metà di quanto esportato dalla regione Puglia in ambito manifatturiero.

Queste regioni rappresentano per la produzione pugliese, un mercato di ovvia prossimità, molto rilevante in termini di numero di consumatori, con i loro quasi 14,5 milioni di abitanti. Il mercato di prossimità è un fattore rilevante per la regione, se si pensa che la “piccola” Basilicata, assorbe più del 6,5% delle esportazioni interregionali pugliesi.

² Export interregionale (10,8 miliardi)-import (17,3 miliardi).

Il mercato laziale accoglie oltre il 7% dell'export pugliese, che attrae la produzione in virtù della presenza del mercato della capitale, seguito da quello emiliano (6,3%) verso cui sembrano dirigersi soprattutto i prodotti alimentari. Seguono, distanziandosi dalle precedenti, il Veneto e la Lombardia con percentuali intorno al 3/3,5%. Liguria e Piemonte catturano rispettivamente il 2,4% e l'1,6% dell'export interregionale della regione in esame.

Esportazioni manifatturiere pugliesi nelle altre regioni italiane (mln € e in %)

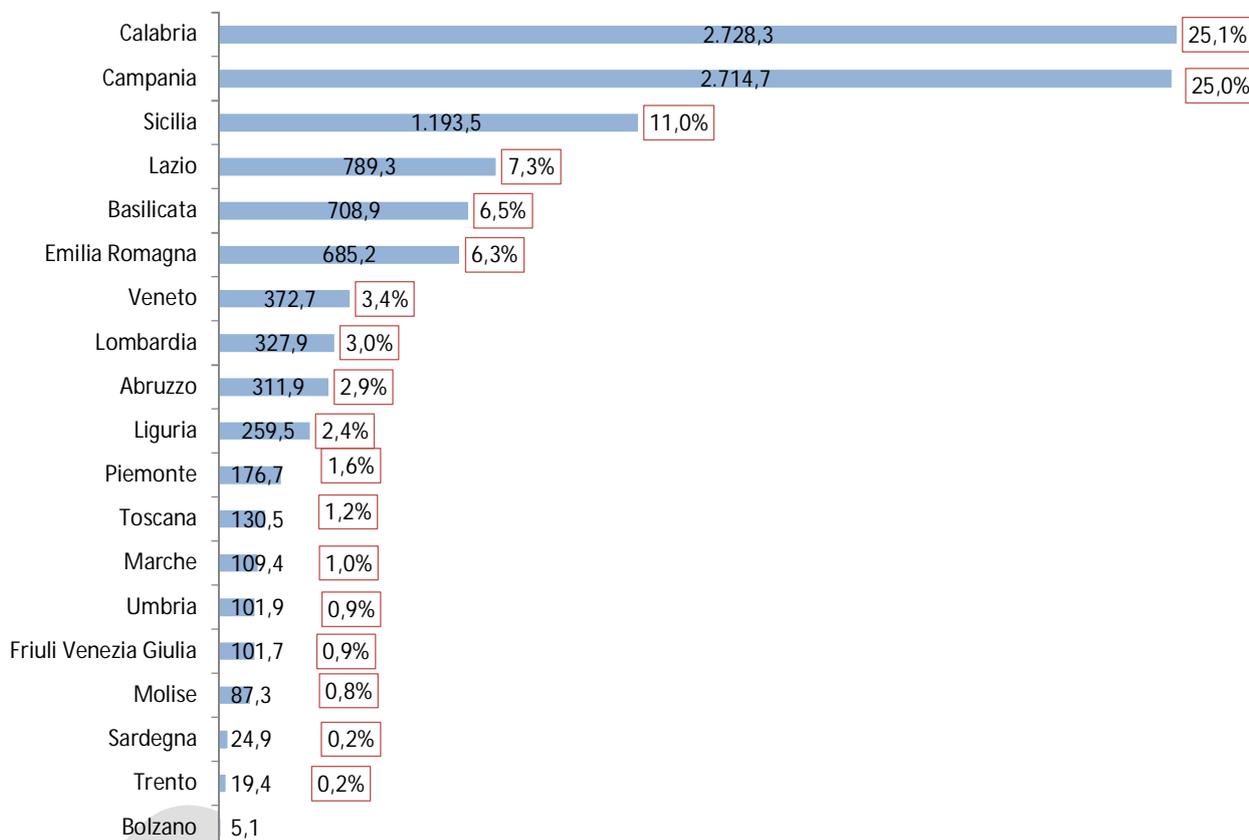


Grafico 3 - Fonte: SRM

Come evidenziato anche dal grafico, nell'insieme, il Mezzogiorno, assorbe oltre il 70% dell'export interregionale manifatturiero pugliese. Segue il Nord Est con l'11% che, seppur più lontano si trova logisticamente meglio collegato alla Puglia perché sulla stessa dorsale. A breve distanza si situano il Centro (10%) e poi il Nord Ovest, più lontano e con un manifatturiero ormai maturo e completo nella gamma, con un residuale 7%.

Si tratta di una distribuzione che per certi versi è penalizzante, andando a lasciare relativamente scoperti mercati più ricchi quali quelli del Nord maggiormente in grado di assorbire produzioni di qualità e fascia di prezzo medio/alta. Una distribuzione che risente di una penalizzazione logistica, legata alla lontananza della Puglia dai mercati più rilevanti e di un assetto delle infrastrutture di collegamento non sempre ottimale.

Esportazioni manifatturiere pugliesi per Macroarea (%)

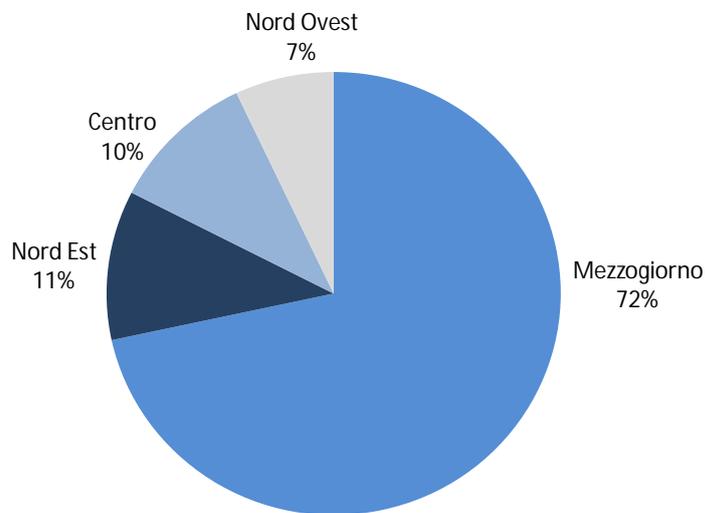


Grafico 4 - Fonte: SRM

2.2 Il bacino di approvvigionamento del manifatturiero

Sul versante delle importazioni interregionali destinate alla Puglia, il discorso relativo alla prossimità dei mercati vale meno che per le esportazioni. Le importazioni interregionali manifatturiere pugliesi sono pari ad oltre 17 miliardi di euro e quindi di fatto la Puglia è importatrice netta³ di prodotti manifatturieri dalle altre regioni italiane, per un valore di 6,5 miliardi circa.

La prima regione per origine delle merci manifatturiere è la Lombardia; da cui provengono merci per circa 3,5 miliardi di euro pari al 20% del totale. Dunque, nonostante la distanza, le merci lombarde raggiungono la regione e hanno anche un considerevole valore. Pertanto non sembra esserci soltanto un problema logistico in uscita alla base dei ridotti collegamenti ma anche una diversa strutturazione di impresa (più piccole le imprese della Puglia e più grandi e organizzate quelle della Lombardia quindi in grado anche di sostenere maggiori costi di spedizione) nonché di orientamento dei mercati della Puglia che determina anche una diversa capacità di penetrazione degli stessi.

La seconda regione per provenienza è la Campania con la quale vi è una maggiore osmosi, difatti, gli scambi anche in import sono molto consistenti. Dalla Campania, unica regione meridionale tra le prime 7, originano merci per oltre 2,6 miliardi di euro (pari ad oltre il 15%). Seguono altre regioni del Centro-Nord: il Lazio (da cui originano merci per 2,4 miliardi pari al 13,8%) sede di intensa attività produttiva in particolare nell'automotive e nel farmaceutico settori sinergici con le attività pugliesi; l'Emilia Romagna da cui provengono oltre il 12,6% delle merci importate (in particolare l'Emilia Romagna è una regione con un'intensa produzione alimentare); il Piemonte, il Veneto e le Marche che hanno percentuali di una certa significatività. La distribuzione regionale appare molto variegata sintomatica di un'intensità di scambio con tutte le regioni.

³ Export interregionale (10,8 miliardi)-import (17,3 miliardi).

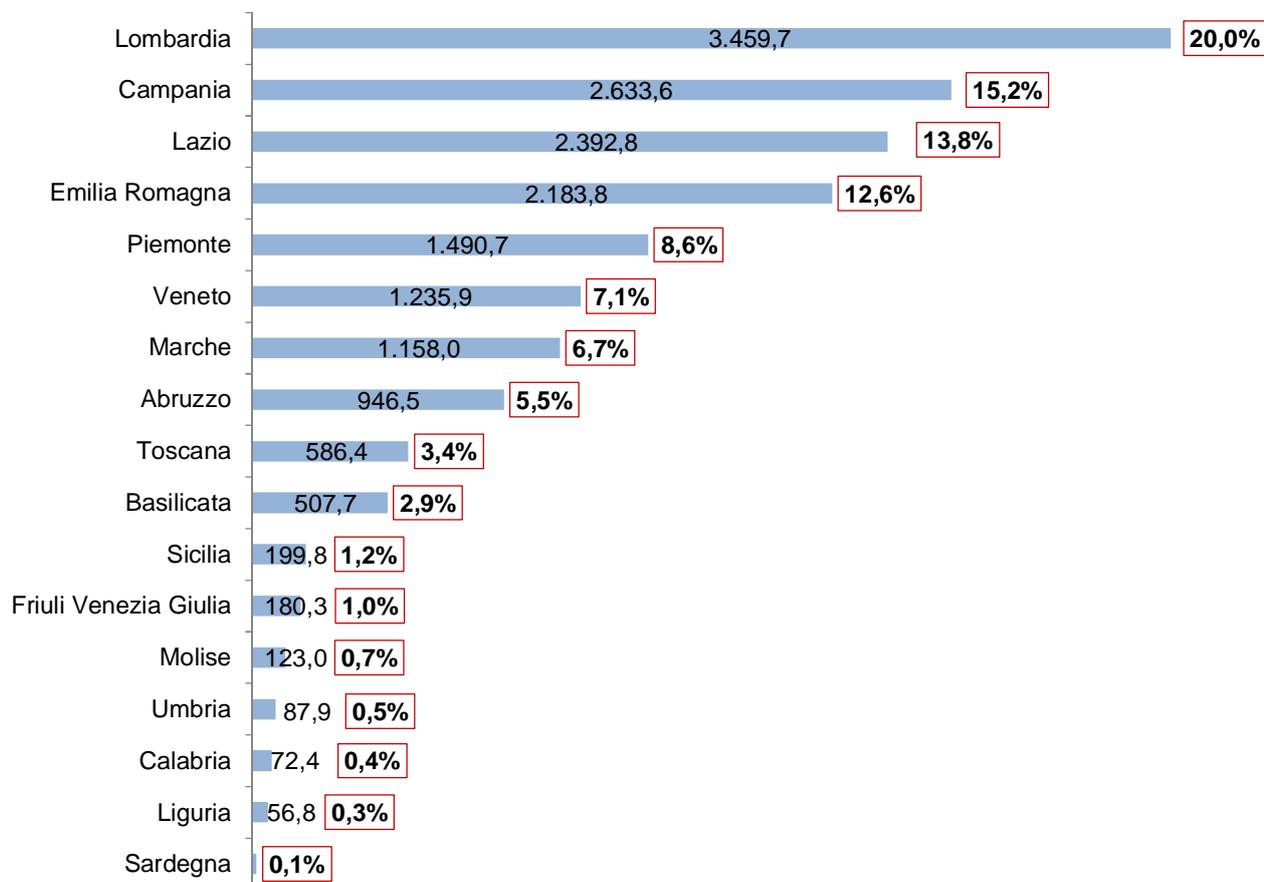
Importazioni manifatturiere pugliesi dalle altre regioni italiane (mln € e in %)


Grafico 5 - Fonte: SRM

È divisa quasi equamente per macroarea l'origine delle merci della Puglia. In particolare, il 29% dei prodotti vengono dal Nord Ovest, il 26% delle importazioni interregionali della Puglia proviene dalle altre regioni del Mezzogiorno, il 24% dal Centro ed il 21% dal Nord Est.

Come già evidenziato per le esportazioni, il commercio interregionale manifatturiero pugliese è molto più importante di quello estero, configurando una "logistica nazionale" e dunque, comunque, di prossimità che, specie per le esportazioni, si alimenta essenzialmente dalle regioni limitrofe.

Ciò però costituisce, in prospettiva, una penalizzazione per la regione stessa, in quanto il sistema infrastrutturale e logistico si viene configurando per scambi di breve o medio raggio, creando così "colli di bottiglia" per quelli di più lungo raggio (destinati ai mercati internazionali), che ne vengono quindi frenati. Nonostante una dotazione portuale (ed anche aeroportuale, che può essere utile soprattutto per istradare il prodotto fresco) di prim'ordine fra le regioni meridionali, la Puglia è carente delle piattaforme di intermodalità e dei servizi di movimentazione delle merci "di retroporto", che rendono meno agevole l'interscambio estero.

Importazioni manifatturiere pugliesi per Macroarea (%)

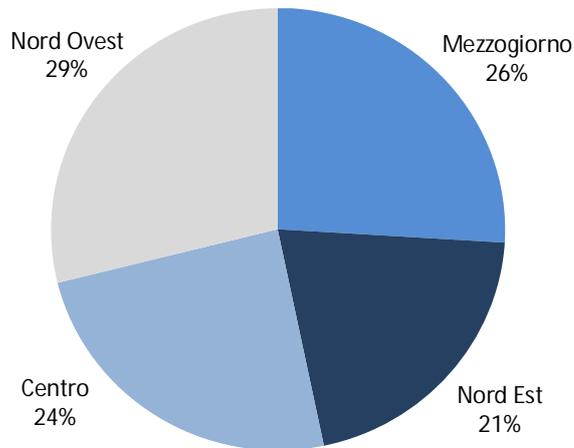


Grafico 6 - Fonte: SRM

Entrando maggiormente nel dettaglio dei principali comparti che caratterizzano il manifatturiero, la Puglia esprime la sua vocazione articolandola principalmente nei 5 settori di punta sopra menzionati (le 4A e il Farmaceutico) che coprono circa il 50% del totale degli scambi interregionali tra la Puglia e il resto d'Italia.

Si tratta di settori anche molto diversi tra loro sia per tipologia di prodotto (a maggiore o minore intensità di capitale), che di innovazione, di know-how e di mercato che si intende raggiungere.

2.3 Il bacino di distribuzione dei 5 settori analizzati: alimentare, abbigliamento, automotive, aeronautico e farmaceutico

L'analisi ha approfondito i 5 settori di punta mettendo in evidenza che l'export interregionale Alimentare pugliese è pari a circa 3 miliardi di euro (il valore più elevato tra i 5 settori analizzati pari al 27% del valore dell'export interregionale manifatturiero). Esso va per quasi un terzo alla Campania (per circa 1 miliardo di euro) e per un altro 28% alla Calabria (per circa 830 milioni). Seguono, a distanza, Sicilia, Lazio e Basilicata.

In termini di macroarea, l'83% dell'export interregionale alimentare si dirige nel Mezzogiorno, il 9% verso il Centro, il 4% verso il Nord Est ed il Nord Ovest. In ambito alimentare, pur avendo alcune realtà produttive di assoluto valore nazionale per dimensioni e mercato, in generale l'industria alimentare pugliese non riesce a valorizzare appieno la qualità ed il posizionamento di mercato dei suoi prodotti primari a monte.

Va tuttavia detto che l'importo dell'export interregionale dell'industria alimentare pugliese è pari a 13 volte il valore delle esportazioni interregionali agricole, segnalando come, pur con un posizionamento di mercato nelle regioni italiane non ottimale, l'industria di trasformazione regionale riesca ad aggiungere molto valore al prodotto locale rispetto al comparto primario.

Il che è probabilmente il risultato di una debolezza nella formazione della filiera complessiva: mentre il prodotto agricolo è di alta qualità riconosciuta, e quindi riesce ad essere esportato in una misura non trascurabile in regioni del Centro-Nord come l'Emilia-Romagna, il Lazio o la Lombardia (e, come si è visto in precedenza, ha anche una discreta incidenza sulle esportazioni complessive).

Per dirla in altri termini, pur avendo alcune realtà produttive di assoluto valore nazionale per dimensioni e mercato, in generale l'industria alimentare pugliese non riesce a valorizzare appieno la qualità ed il posizionamento di mercato dei suoi prodotti agricoli a monte.

Export interregionale Alimentare – prime 5 regioni - dati in milioni

Alimentare	Importo	Peso
Campania	973,8	32,7%
Calabria	828,3	27,8%
Sicilia	402,9	13,5%
Lazio	202,8	6,8%
Basilicata	181,4	6,1%
Totale	2.980	

Tabella 1 - Fonte: SRM

Export interregionale Alimentare per partizione

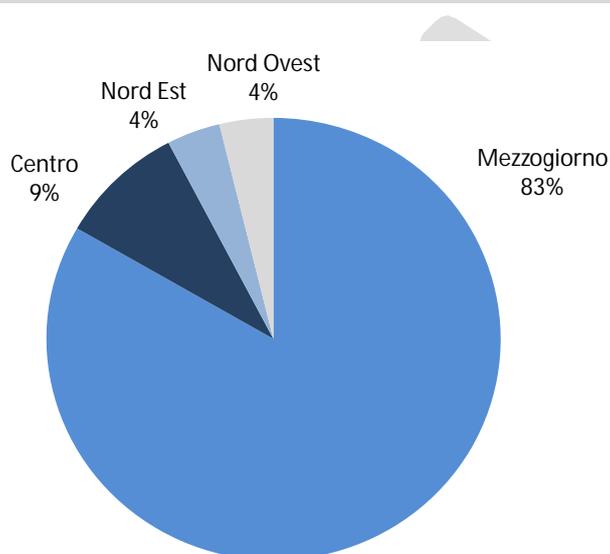


Grafico 7 - Fonte: SRM

L'industria dell'Abbigliamento destina gran parte del suo export (oltre 1400 milioni) alla vicina Calabria (per il 34% pari a circa 500 milioni), seguita dalla Campania e la Sicilia con percentuali a doppia cifra (rispettivamente il 24% e il 14%) e a distanza dalla Basilicata e dal Lazio. La presenza della Basilicata, regione comunque piccola e con un ridotto numero di abitanti e dunque di possibili consumatori, è significativa del legame tra le due regioni.

Anche per l'abbigliamento, l'82% dell'export interregionale si orienta verso il Mezzogiorno, il 9% verso il Centro, il 6% verso il Nord Est e solo il 3% verso il Nord Ovest. Se ne può concludere che, pur avendo alcune realtà produttive di assoluto valore nazionale per dimensioni e mercato, in questi settori la fase di trasformazione industriale ha un minore valore aggiunto, concentrandosi su mercati di prossimità meno ricchi e tendenzialmente più concentrati su prodotti di fascia di qualità e prezzo medio-bassa.

Export interregionale Abbigliamento – prime 5 regioni (mln)

Abbigliamento	Importo	Peso
Calabria	475,3	34%
Campania	333,6	24%
Sicilia	196,9	14%
Basilicata	104,7	7%
Lazio	97,0	7%
Totale	1.410,9	

Tabella 2 - Fonte: SRM

Nei due settori *labour intensive e low-tech* dell'alimentare e dell'abbigliamento vi è una forte tendenza della regione ad esportare nelle aree vicine; l'industria alimentare regionale così come l'abbigliamento, privilegiano difatti in percentuale ancor più forte rispetto al manifatturiero le destinazioni di prossimità.

Export interregionale Abbigliamento per partizione

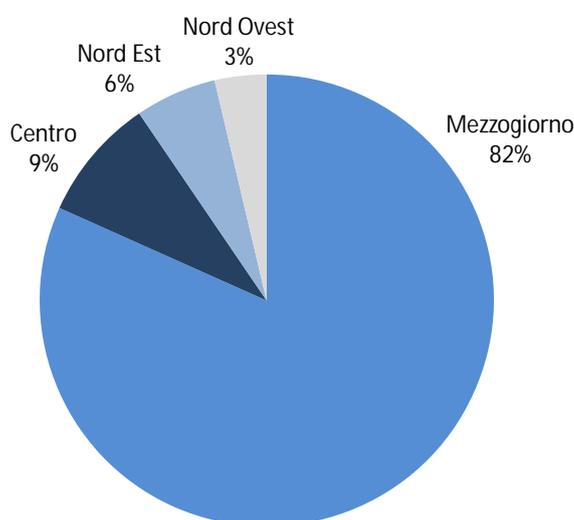


Grafico 8 - Fonte: SRM

Per quanto concerne l'Automotive si tratta di un settore a maggior intensità di capitale e tecnologicamente afferente allo spaccato del *medium-high tech*. Nel complesso l'export interregionale dell'automotive è stato pari a 560 milioni circa.

Nell'automotive, pur privilegiando la regione ancora le destinazioni di prossimità, essa vanta anche una gittata di azione più lunga con attività di export che fra le prime cinque regioni annovera anche l'Emilia Romagna oltre al Lazio. Anche per l'Automotive l'80% dell'export della Puglia si dirige verso il Mezzogiorno.

Export interregionale Automotive – prime 5 regioni (mln)

Automotive	Importo	Peso
Calabria	149,3	27%
Sicilia	123,7	22%
Campania	120,5	21%
Lazio	44,4	8%
Emilia R.	28,1	5%
Totale	560,9	

Tabella 3 - Fonte: SRM

Export interregionale Automotive per partizione

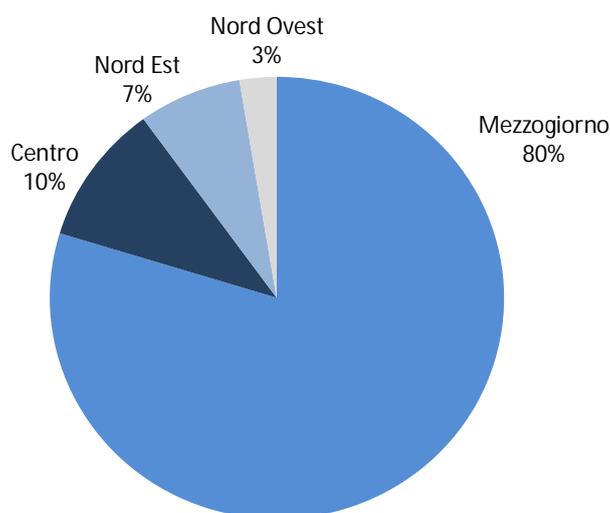


Grafico 9 – Fonte SRM

Per quanto riguarda l'Aeronautico si tratta di un settore ad alta intensità tecnologica, molto concentrato in termini di produzione e know-how. Avere le competenze industriali e tecnologiche per far parte della value chain mondiale legato a tale produzione fornisce alla regione Puglia un considerevole vantaggio comparato. La produzione aeronautica italiana si concentra infatti nelle regioni Lombardia, Piemonte, Lazio, Campania e Puglia. Nel complesso l'export interregionale della Puglia è stato pari a circa 335 milioni di euro; esso si è diretto principalmente verso la Campania (32%), Calabria (circa 23%) e Lazio (14,6%).

Nel caso dell'Aeronautico la quota di export che si dirige verso il Mezzogiorno è più contenuta rispetto agli altri settori attestandosi sul 70%. Considerevole è infatti anche la quota di export interno che si dirige verso il Centro (17%).

Export interregionale Aeronautico – prime 5 regioni (mln)

Aeronautico	Importo	Peso
Campania	107,5	32,1%
Calabria	75,7	22,6%
Lazio	48,8	14,6%
Sicilia	20,2	6,0%
Emilia Romagna	15,2	4,6%
Totale	334,6	

Tabella 4 - Fonte: SRM

Tali elementi hanno degli effetti anche sulla capacità di penetrazione dei mercati e articolazione/concentrazione di supply chain. In altre parole la necessità di dotarsi di un maggior capitale per l'avvio di attività e l'esigenza tecnologica determinano una concentrazione della produzione in determinate aree del paese. La motivazione alla base di questo comportamento sta nel fatto che si tratta di una industry dalla supply chain più complessa e verticistica. Mentre, dunque, i comparti tradizionali vedono una numerosa prevalenza di imprese (anche piccolissime) disseminate sul territorio, la strutturazione del settore aeronautico spinge le aziende ad esportare fuori regione e all'estero.

Export interregionale aeronautico per partizione

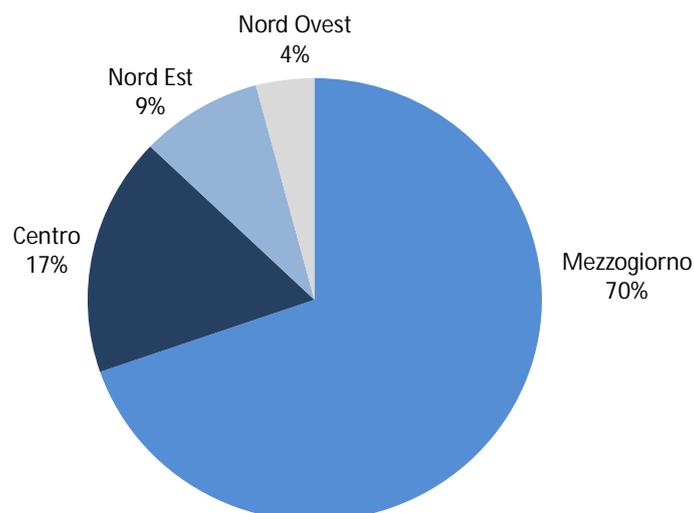


Grafico 10 – Fonte SRM

Per quanto riguarda il Farmaceutico, settore high-tech per eccellenza e dagli innegabili sviluppi futuri, la Puglia vanta un considerevole know-how produttivo grazie alla presenza di due grandi player quali Sanofi Aventis e Merck Serono. Nel complesso la produzione farmaceutica interna della regione si è diretta principalmente verso la Campania e la Calabria e poi verso la Sicilia e la Basilicata e in misura molto più contenuta verso l'Emilia Romagna. Nel complesso l'85% dell'export interregionale del farmaceutico si dirige verso il Mezzogiorno.

Export interregionale Farmaceutico – prime 5 regioni (mln)

Farmaceutico	Importo	Peso
Campania	119,9	28%
Calabria	119,3	28%
Sicilia	62,9	15%
Basilicata	40,9	10%
Emilia Romagna	13,1	3%
Totale	420,9	100%

Tabella 5 - Fonte: SRM

Export interregionale farmaceutico per partizione

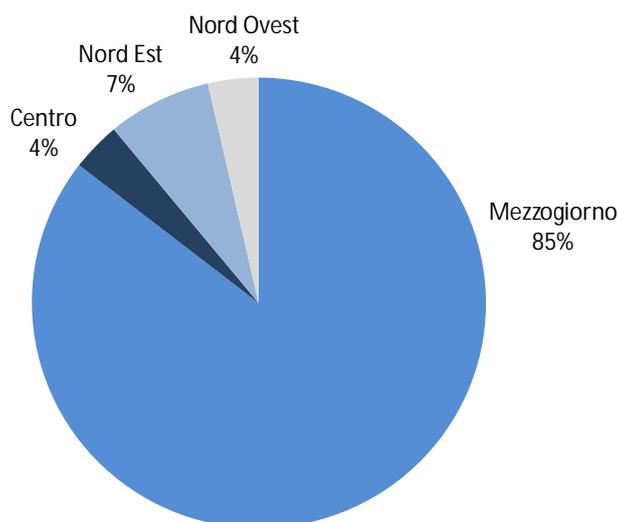


Grafico 11 - Fonte SRM

2.4 Le importazioni dei 5 settori analizzati: alimentare, abbigliamento, automotive, aeronautico e farmaceutico

L'analisi è stata svolta analizzando prima i comparti classificati Low-tech e a minor intensità di capitale dell'Alimentare e dell'Abbigliamento-moda e poi i comparti medium ed High tech dell'Automotive, Aeronautico e Farmaceutico a maggior intensità di capitale allo scopo di far comprendere anche la variegata ed articolata complessità delle produzioni pugliesi e delle catene produttive che attraversano la regione.

Sul versante delle merci della trasformazione Alimentare in ingresso in Puglia pari a circa 2,9 miliardi di euro, quasi un quarto di esse proviene dall'Emilia Romagna, che quindi ha una posizione molto rilevante sul mercato pugliese. Seguono a distanza Campania, Lombardia e Veneto. Evidentemente, l'asse logistico adriatico consente all'industria alimentare del Nord Est, ad iniziare dal competitivo settore agri-food emiliano, di penetrare agevolmente sul mercato della regione in esame. Nell'insieme, il Centro Nord rappresenta il 71,1% delle importazioni di prodotti alimentari trasformati in Puglia. Il solo Nord Est ha una quota del 35%.

A differenza dell'agricoltura, dove i produttori meridionali riescono ancora a mantenere una quota rilevante sui mercati locali del Sud, ivi compresa la Puglia, la fase manifatturiera risente della forza competitiva e produttiva dei sistemi industriali del Nord del Paese. La Puglia infatti è importatrice netta di risorse dalle altre regioni per circa 1,1 miliardi di euro.

Importazioni alimentari pugliesi dalle altre regioni italiane – prime 5 regioni (mln)

Alimentare	Importo	Peso
Emilia Romagna	999,6	24,5%
Campania	763,9	18,7%
Lombardia	671,5	16,5%
Veneto	382,3	9,4%
Piemonte	321,6	7,9%
Totale importazioni interregionali	4081,8	

Tabella 6 - Fonte: SRM

Import interregionale alimentare pugliese per partizione

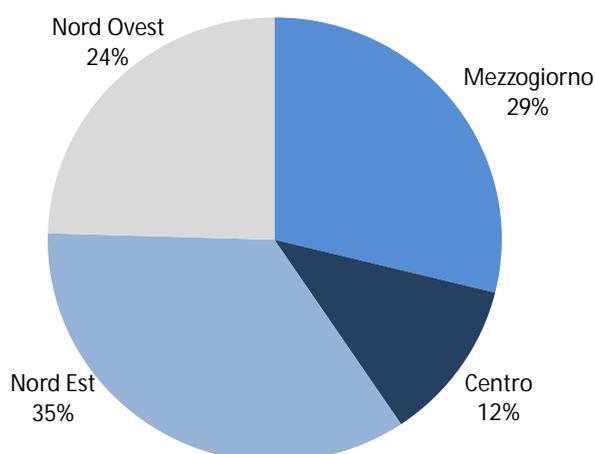


Grafico 12 - Fonte: SRM

Nel complesso le importazioni interregionali pugliesi di Abbigliamento-moda hanno superato i 2,3 miliardi di euro. La Puglia, oltre ad importare internamente dalla Campania, ha stretti contatti di filiera con alcune regioni del Centro-Nord ed in particolare con le Marche, Lombardia, Veneto e Emilia Romagna; tutte con percentuali di origine di prodotti superiori al 10%. Si tratta dunque di una filiera lunga e articolata bilanciata equamente, come evidenziato dal grafico, sulle 4 macroaree anche se con una leggera prevalenza nella direzione del Centro. Nel complesso la Puglia nel comparto Abbigliamento – moda è importatrice netta di risorse per 938 milioni di euro.

Importazioni abbigliamento pugliesi dalle altre regioni italiane – prime 5 regioni (mln)

Abbigliamento	Importo	Peso
Campania	418,1	17,8%
Marche	379,9	16,2%
Lombardia	366,1	15,6%
Veneto	314,0	13,4%
Emilia Romagna	252,8	10,8%
Totale importazioni interregionali	2348,7	100,0%

Tabella 7 - Fonte: SRM

Import interregionale abbigliamento pugliese per partizione

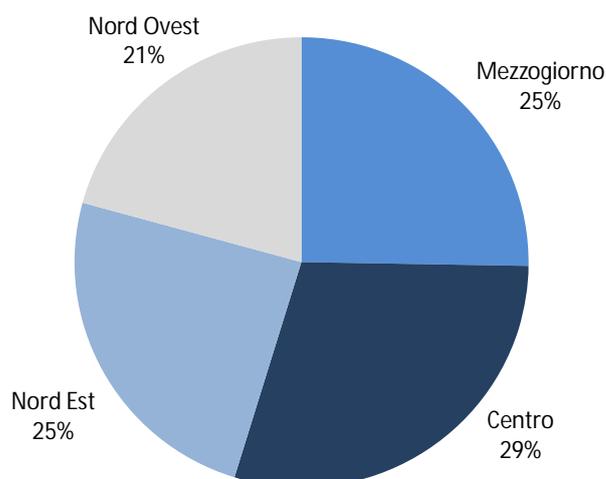


Grafico 13 - Fonte: SRM

In ambito Automotive, la Puglia importa oltre 1,2 miliardi di euro. In particolare la Puglia importa il 40% del totale dal Piemonte, regione automotive per eccellenza. Seguono la Basilicata (con il 13%), la Lombardia, l'Abruzzo e l'Emilia Romagna. Diverse le industrie di tale filiera pugliese presenti sia nell'area di Brindisi che di Bari (tra le più grandi si ricordano la Getrag e Tecnologie Diesel Spa) alcune delle quali connesse con lo stabilimento di FCA di Torino e di Melfi. Nel complesso, la Puglia importa prodotti auto dal Nord Ovest per quasi la metà del totale, dal Mezzogiorno per oltre il 31%. Complessivamente in ambito automotive la Puglia è importatrice netta di risorse per oltre 660 milioni di euro.

Importazioni automotive pugliesi dalle altre regioni italiane – prime 5 regioni (mln)

Automotive	Importo	Peso
Piemonte	494,2	40%
Basilicata	159,8	13%
Lombardia	103,9	8%
Abruzzo	101,5	8%
Emilia Romagna	99,3	8%
Totale importazioni interregionali	1224,0	100%

Tabella 8 - Fonte: SRM

Import interregionale automotive pugliese per partizione

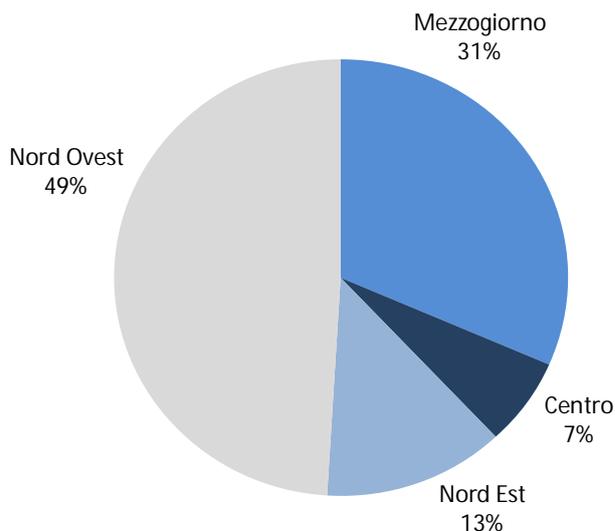


Grafico 14 - Fonte: SRM

In ambito Aeronautico, le importazioni dalle altre regioni italiane sono state pari a circa 337miliardi di euro. Essenzialmente la Puglia importa aeronautico per circa il 30% dalla Campania, il 20% dalla Lombardia e il 17% dal Piemonte, in misura minore importa tali prodotti anche da Emilia Romagna e Abruzzo. In prevalenza la Puglia importa dal Nord Ovest (40%) e dal Mezzogiorno (37%). Nel complesso la regione riesce a raggiungere sostanzialmente un pareggio nella bilancia commerciale; questo è anche dovuto alla strutturazione di impresa raggiunta nel comparto.

La Puglia con Piemonte, Lombardia, Lazio e Campania è una delle regioni italiane in cui maggiore è la presenza di attività industriali aerospaziali, sia in termini di stabilimenti insediati che di addetti. Le imprese operanti nella filiera sono classificabili in quattro gruppi: 1) grandi industrie ovvero Alenia, Avio, AgustaWestland e Space Software Italia; 2) Pmi di subsistemisti che producono sottoinsiemi e subsistemi e capaci di gestire un prodotto verticalizzato, con proiezioni anche sul mercato estero (Salver, GSE, DEMA, Giannuzzi, Avioman); 3) piccole aziende locali di 'componentisti', in grado eseguire fasi dei cicli di lavoro (Processi, Speciali, OMA, CMC, TSM ed altre); 4) imprese del settore spaziale ed elettroavionico.

Importazioni aeronautico pugliese dalle altre regioni italiane – prime 5 regioni (mln)

Aeronautico	Importo	Peso
Campania	97,9	29%
Lombardia	69,1	20%
Piemonte	58,3	17%
Emilia Romagna	26,8	8%
Abruzzo	17,5	5%
Totale	337,1	100%

Tabella 9 - Fonte: SRM

Import interregionale aeronautico pugliese per partizione

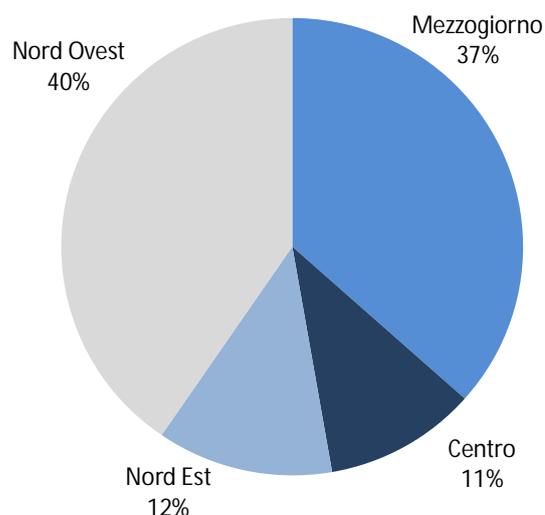


Grafico 15 - Fonte: SRM

Per quanto riguarda il farmaceutico, le importazioni interregionali Pugliesi sono state pari ad oltre 1,4 miliardi di euro. I prodotti originano in misura prevalente dalla Lombardia e dal Lazio rispettivamente con un peso di circa il 40% e 35%. Seguono poi Abruzzo, Campania e Emilia Romagna. La forte concentrazione del settore nelle regioni Lombardia e Lazio si riflette nell'articolazione per partizione dove il Nord Ovest e il Centro coprono la quota preponderante. La Puglia nel complesso è importatrice netta di prodotti farmaceutici per oltre 1 miliardo.

Importazioni farmaceutiche pugliesi dalle altre regioni italiane – prime 5 regioni (mln)

Farmaceutico	Importo	Peso
Lombardia	569,5	39,7%
Lazio	499,2	34,8%
Abruzzo	62,3	4,3%
Campania	58,5	4,1%
Emilia Romagna	49,7	3,5%
Totale importazioni interregionali	1433,3	100,0%

Tabella 10 - Fonte: SRM

Import interregionale farmaceutico pugliese per partizione

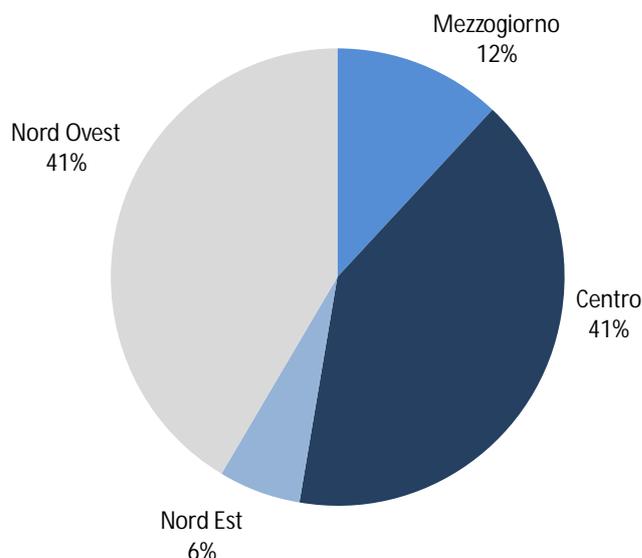


Grafico 16 - Fonte: SRM

Sempre allo scopo di valutare le connessioni logistiche, appare interessante confrontare per i 5 settori analizzati le regioni prevalentemente interessate sia sul versante dell'import che dell'export. Da tale analisi comparativa emerge la forte interconnessione produttiva specialmente tra la Puglia e la Campania e a Calabria. Mentre in alcuni casi i legami riguardano specializzazioni produttive analoghe e complementari in termini di filiera, in altri specificatamente nell'aeronautico e nell'automotive alcune merci prodotte in Puglia vengono poi trasferite nei porti di Gioia Tauro o in Campania per essere successivamente spedite all'estero. Un rafforzamento della logistica interna potrebbe evitare forse alla Puglia l'utilizzo di porti extraregionali.

Import export interregionale della Puglia con le prime 5 regioni per i 5 settori analizzati

EXPORT

Alimentare	Importo	Peso	Abbigliamento	Importo	Peso	Automotive	Importo	Peso	Aeronautico	Importo	Peso	Farmaceutico	Importo	Peso
Campania	973,8	32,7%	Calabria	475,3	34%	Calabria	149,3	27%	Campania	107,5	33,7%	Campania	119,9	28,5%
Calabria	828,3	27,8%	Campania	333,6	24%	Sicilia	123,7	22%	Calabria	75,7	23,6%	Calabria	119,3	28,3%
Sicilia	402,9	13,5%	Sicilia	196,9	14%	Campania	120,5	21%	Lazio	48,8	14,0%	Sicilia	62,9	14,9%
Lazio	202,8	6,8%	Basilicata	104,7	7%	Lazio	44,4	8%	Sicilia	20,2	7,4%	Basilicata	40,9	9,7%
Basilicata	181,4	6,1%	Lazio	97,0	7%	Emilia R.	28,1	5%	Emilia R.	15,3	6,9%	Emilia R.	13,1	3,1%
Totale	2980		Totale	1.410,9		Totale	560,9		Totale	334,6		Totale	420,9	

IMPORT

Alimentare	Importo	Peso	Abbigliamento	Importo	Peso	Automotive	Importo	Peso	Aeronautico	Importo	Peso	Farmaceutico	Importo	Peso
Emilia R.	999,6	24,5%	Campania	418,1	18%	Piemonte	494,2	40%	Campania	97,9	29%	Lombardia	569,5	39,7%
Campania	764,0	18,7%	Marche	379,9	16%	Basilicata	159,8	13%	Lombardia	69,1	20%	Lazio	499,2	34,8%
Lombardia	671,5	16,5%	Lombardia	366,1	16%	Lombardia	103,9	8%	Piemonte	58,3	17%	Abruzzo	62,3	4,3%
Veneto	382,3	9,4%	Veneto	314,0	13%	Abruzzo	101,5	8%	Emilia R.	26,8	8%	Campania	58,5	4,1%
Piemonte	321,6	7,9%	Emilia R.	252,8	11%	Emilia R.	99,3	8%	Abruzzo	17,5	5%	Emilia R.	49,7	3,5%
Totale	4.081,8		Totale	2348,7		Totale	1.224,0		Totale	337,1		Totale	1.433,3	
<i>Saldo E-I</i>	<i>-1101,8</i>			<i>-937,7</i>			<i>-663,1</i>			<i>-2,5</i>			<i>-1012,3</i>	

Tabella 11 - Fonte: SRM

Come evidenziato in tabella esiste una forte interconnessione tra la Puglia e la Campania in alcune filiere. Per esempio due settori ad alto valore aggiunto e alto contenuto di innovazione tecnologica: aeronautico e farmaceutico. Oltre il 16% della produzione campana nel settore aeronautico e il 18% di quella nel settore farmaceutico è venduta in Puglia. Analogamente oltre il 33% di quanto prodotto in Puglia nel settore aeronautico e oltre il 28% di quanto prodotto nel settore farmaceutico è venduto ad aziende campane. Tassi simili li troviamo anche per il settore dell'automotive, dell'agroalimentare e dell'abbigliamento. Tutto questo ci dice una cosa semplice e chiara: i due tessuti produttivi di Campania e Puglia oltre a essere simili sono fortemente integrati nelle catene della subfornitura. A questa integrazione del settore produttivo non corrispondono però in modo sistematico scelte integrate e coordinate tra le amministrazioni regionali e neanche tra le forze produttive e associative che ruotano prevalentemente attorno alle rispettive dimensioni regionali.

3. L'impatto economico del manifatturiero e dei 5 sottosettori in Puglia

Un'altra lavorazione *ad hoc* ha consentito di stimare i moltiplicatori di impatto che forniscono la misura di quanto la filiera manifatturiera in esame incida sul valore aggiunto ed i livelli occupazionali dell'economia pugliese. Inoltre per valutare le diverse potenzialità dei distinti settori si è fatto un ulteriore sforzo valutativo concentrando l'analisi di impatto sui 5 sottosettori.

Ciò serve a determinare, ad esempio, di quanto aumenta il valore aggiunto per ogni euro investito nella filiera in Puglia. Detto calcolo può essere effettuato sia rispetto all'economia pugliese, sia rispetto all'intero settore manifatturiero meridionale e nazionale, poiché i coefficienti tecnici di produzione catturano l'effetto di propagazione che un investimento nel settore, in un determinato territorio e quanto questo produce sui settori collegati, a monte ed a valle, e quindi sulle localizzazioni territoriali delle relative unità produttive.

In Puglia 100 euro di produzione manifatturiera attivano 70 euro aggiuntivi nella regione per un totale di 170 euro diretto e indotto e 265 euro nelle altre regioni o negli altri settori; valori inferiori rispetto al Mezzogiorno dove 100 euro generano nell'area 78 euro aggiuntivi nell'area e 315 euro di effetto esogeno. La Puglia manifatturiera attiva minori effetti endogeni rispetto all'Italia, dove 100 euro di produzione attivano in media 81 euro aggiuntivi endogeni nell'area, ma superiori rispetto a quanto si attivi di effetto esogeni nelle altre ripartizioni o negli altri settori (194 euro in Italia).

Considerando i valori medi italiani come un benchmark per la Puglia, la regione presenta ancora margini di contributo crescita del valore aggiunto nel manifatturiero; ben altri 11 euro rispetto a quanto attivabile all'interno, benché abbia un effetto *spillover* che è superiore alla media italiana. Ciò conferma il ruolo di subfornitrice del sistema industriale italiano e che al suo interno fluidifica meno le sue produzioni rispetto all'esterno. Riuscire a dotare le produzioni locali di marchi e riconoscimenti di qualità potrebbe aumentare il valore di suddette produzioni. In ogni caso il ruolo del manifatturiero può quindi essere ulteriormente potenziato da piattaforme logistico-distributive. La Puglia infatti ha un sistema manifatturiero integrato in filiere lunghe ed è fornitrice di elementi significativi di produzione pertanto l'aspetto logistico per tale regione diviene un elemento competitivo fondamentale.

Impatto in termini di valore aggiunto del sistema manifatturiero pugliese sul nazionale

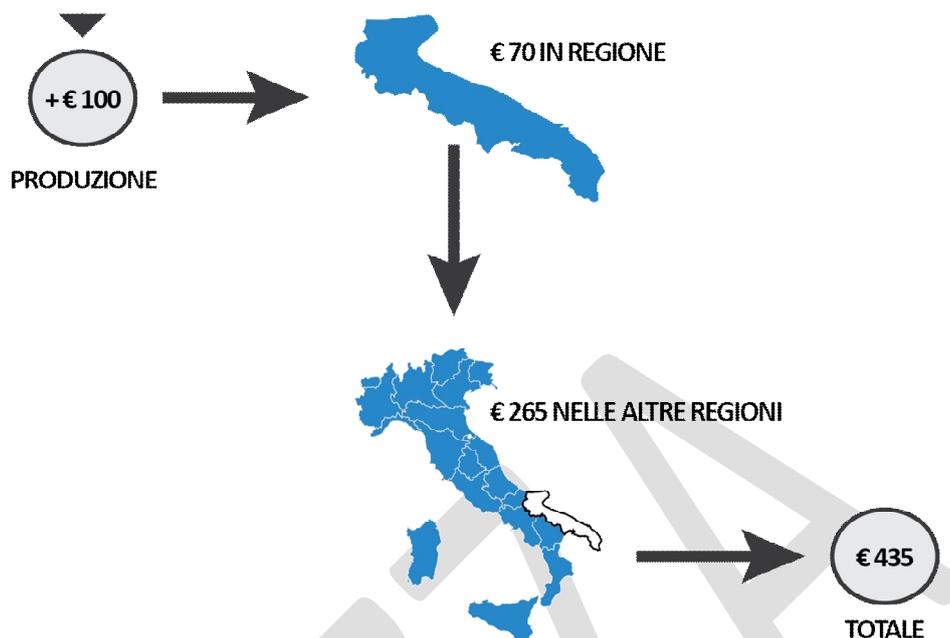
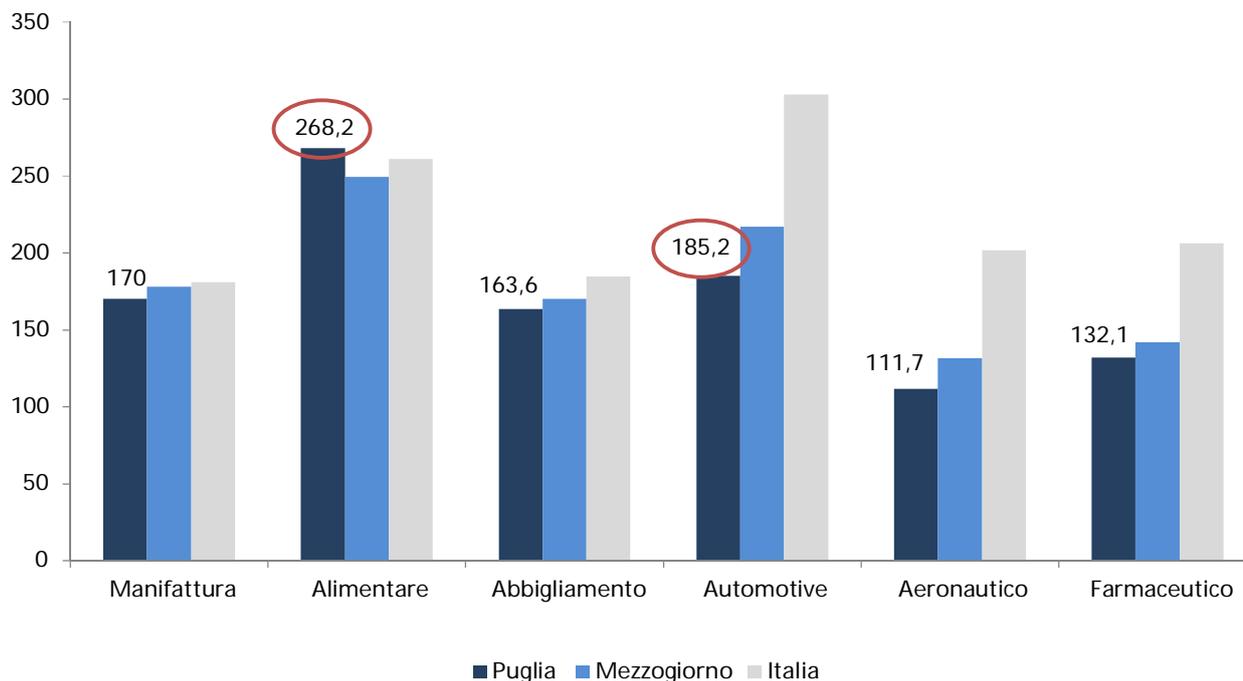


Figura 1 - Fonte: SRM

L'analisi di impatto è stata poi articolata per sottosettori. In generale tutti i settori in Puglia attivano un effetto endogeno abbastanza significativo, ciò implica che si tratti di settori alquanto strutturati e significativi in regione in grado di attivare risorse interne anche in altri settori. In particolare, l'alimentare presenta l'effetto endogeno più alto; in Puglia 100 euro investiti nell'alimentare ne attivano altri 168 all'interno della regione.

Si tratta di un effetto superiore rispetto a quanto attivato nel Mezzogiorno e in Italia e rispetto al manifatturiero. Anche l'Automotive riesce ad attivare un valore aggiunto superiore al Manifatturiero sebbene inferiore alle altre aree di riferimento. L'Abbigliamento, poi, attiva valori in linea con il manifatturiero. Si tratta di settori che benché molto diversi tra loro risultano ben strutturati e connessi in filiera anche all'interno della regione nonché con altri settori interrelati. Anche in termini di valore aggiunto, interscambio complessivo attivato e occupati sono i maggiori settori regionali. Valori un po' più bassi ma sempre in linea col manifatturiero si osservano per Aeronautico e Farmaceutico.

Impatto regionale per valore aggiunto Manifattura e 5 settori chiave



* Il dato di regione per l'Italia si intende come dato di media.

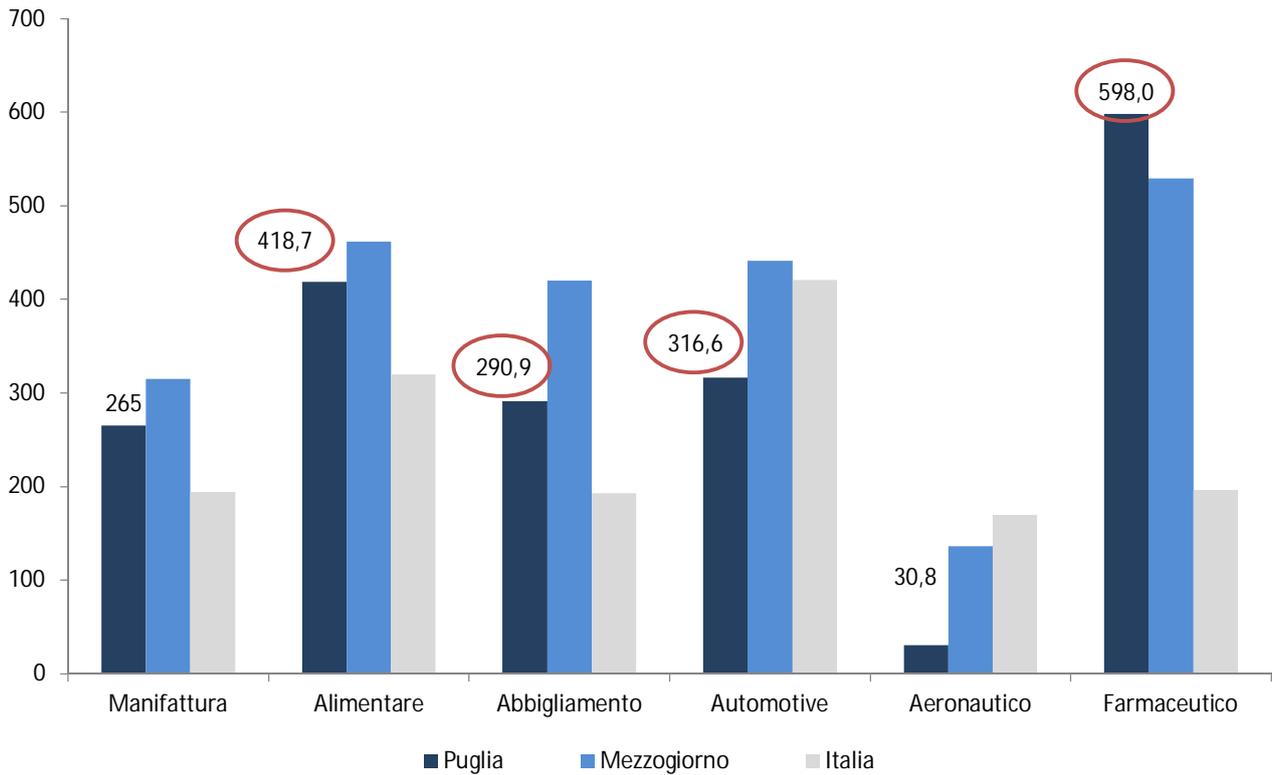
Grafico 17 - Fonte: SRM

Per quanto riguarda la componente esogena, ossia la capacità di attivare valore aggiunto all'esterno della regione, questo è molto elevato, ciò implica che la Puglia partecipa molto all'attività produttiva extra-regionale. In particolare l'effetto *spillover* è molto alto nel Farmaceutico dove è connessa a filiere lunghe anche estere. Il Farmaceutico ha inoltre effetti di contatto molto forti e variegati anche con altri settori dalla chimica alla carta.

Anche nell'Alimentare dove anche qui l'effetto filiera è molto elevato l'effetto *spillover* è molto ampio anche se leggermente inferiore alla media Mezzogiorno (dove dunque la Puglia mostra subfornitrice sì ma fino ad un certo punto) ma superiore alla media italiana. Anche nell'Alimentare la connessione di filiera e dunque l'aspetto logistico appare elemento di primaria importanza soprattutto per il trasformato fresco. Nel comparto dell'Abbigliamento dove forse l'effetto crisi ha determinato una selezione d'impresa, l'effetto moltiplicativo esogeno risulta più elevato del Manifatturiero e superiore alla media italiana benché inferiore al Mezzogiorno.

L'Automotive benché ha un effetto *spillover* inferiore alla media italiana e meridionale ha comunque valori superiori al Manifatturiero e attiva un moltiplicatore elevato. Ridotto l'effetto *spillover* dell'Aeronautico che forse si collega soprattutto a filiere che si completano all'estero. Inoltre, si tratta di una filiera "giovane" sviluppatasi sul territorio a partire dal 2004 con la costruzione dello stabilimento di Grottaglie da parte dell'Alenia ben capace di sviluppo sul mercato regionale ed estero e meno sul resto del nazionale.

Impatto extra-regionale per valore aggiunto Manifattura e 5 settori chiave

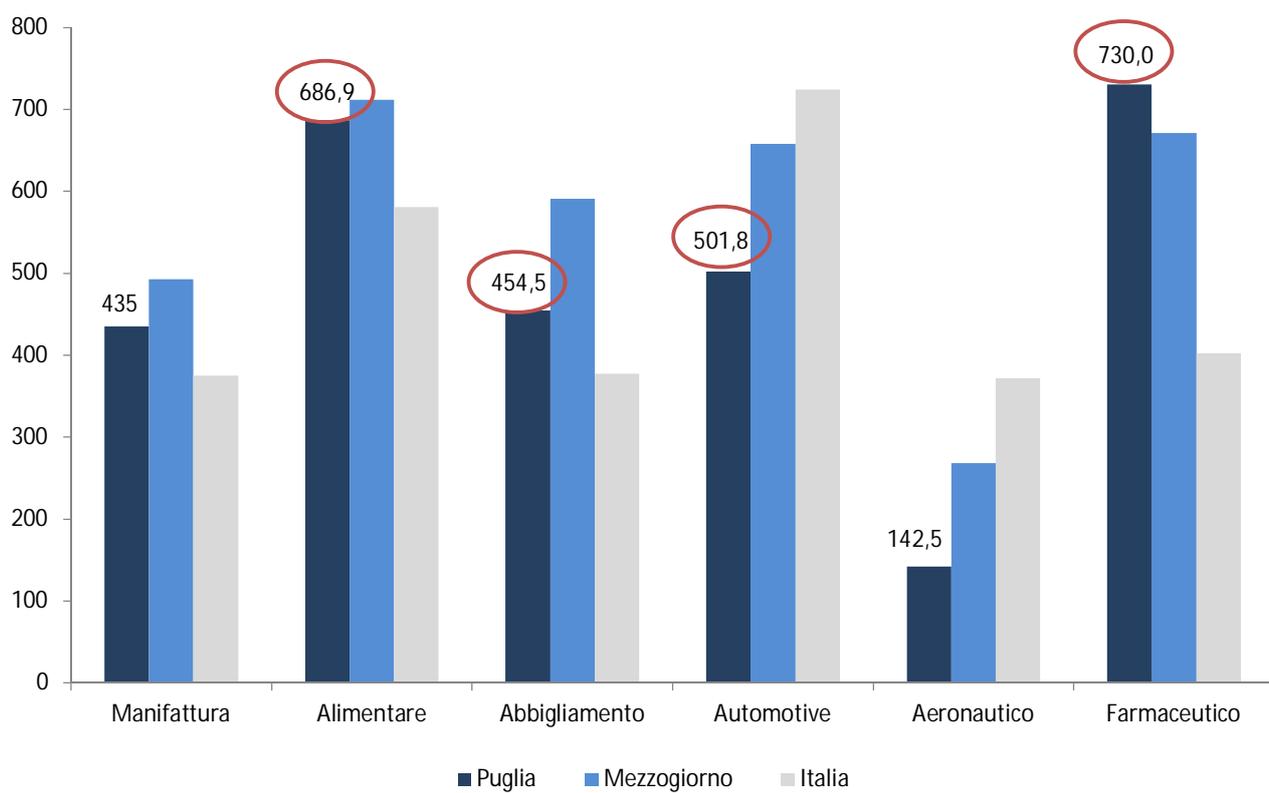


* Il dato di regione per l'Italia si intende come dato di media.

Grafico 18 - Fonte: SRM

Nel complesso gli effetti moltiplicativi sul territorio sono particolarmente elevati in particolare per il Farmaceutico e Alimentare. Nello specifico, il ruolo dell'alimentare appare veramente considerevole anche per il peso del Valore aggiunto complessivo del settore (terzo settore per Valore Aggiunto generati sul territorio con oltre 1 miliardo di valore aggiunto pari al 17% del manifatturiero regionale.)

Impatto extra-regionale per valore aggiunto Manifattura e 5 settori chiave



* Il dato di regione per l'Italia si intende come dato di media.

Grafico 19 - Fonte: SRM

BOZZA

14. I possibili effetti di un riequilibrio modale sul trasporto delle merci in Puglia: dalla strada al ferro

1. Introduzione

In questo capitolo ci si concentra sulla componente interna del traffico merci, in particolare su quello movimentato su strada, e sul riequilibrio modale.

L'intermodalità coinvolge una pluralità di soggetti che manifestano esigenze talvolta contrastanti e metterle insieme a fattore comune può portare ad un risultato che è molto più della somma delle singole parti; significa attuare grandi operazioni di concertazione intorno ad infrastrutture in grado di sviluppare servizi a elevato valore aggiunto quali le piattaforme logistiche integrate e/o le ZES. Le infrastrutture (ferrovie, strade, porti) che ruoteranno intorno a tali centri nodali e che saranno in grado di collegare i vari punti del Paese con il resto dell'Europa e dell'Italia, nella maniera più efficiente ed efficace possibile, saranno le infrastrutture vincenti. Questa sarà la vera scommessa del sistema; la capacità di concentrare le merci sta ridisegnando il *core business*. Le modalità di trasporto sono il mezzo per rendere competitivo il sistema.

La possibilità di combinare i diversi modi di trasporto in modo flessibile e di attuare il concetto di "mobilità sostenibile" sarà una delle priorità delle politiche europee dei trasporti, in generale, e per lo sviluppo della portualità, in particolare, (Haralambides H. e Acciaro M., 2013). La Commissione europea ha promosso e implementato diversi programmi, quali ad esempio quelli relativi alle Reti Trans-Europee (TEN-T) con l'obiettivo di stimolare gli investimenti e favorire l'implementazione di un sistema di servizi e di reti integrate, in grado di valorizzare tutte le modalità di trasporto.

Il capitolo, pertanto, si pone l'obiettivo di individuare la combinazione modale più conveniente e sostenibile per il trasporto delle merci entrando, laddove possibile, nel dettaglio dell'analisi dei flussi cargo e analizzando, ad esempio, anche come questi si ripartiscono tra le attività trasportistiche prevalenti. Si cercherà inoltre di ipotizzare, in un scenario di riequilibrio modale, la quantità e la tipologia di merci trasportate dalla gomma che potrebbe essere distratta a favore del vettore ferroviario specialmente in Puglia.

2. Il trasporto interno in Europa e il trasporto su strada: valore e obiettivi di trasferibilità al ferro

Riguardo al trasporto di merci, "strada" e "mare" sono le modalità preferite in UE e in Giappone, mentre negli Stati Uniti sono "strada" e "ferrovia". In Cina, invece, è il "mare" che concentra il traffico maggiore, seguito dalla "strada", mentre in Russia al primo posto ci sono gli "oleodotti", seguiti dalla "ferrovia".

Secondo l'ultimo dato pubblicato da Eurostat¹, il volume delle merci movimentate intra-UE dall'UE28 da tutte le modalità di trasporto è stato pari ad oltre 3.500 miliardi di tonnellate per chilometro² (mld tkm), in crescita dell'1,2% rispetto al 2014 e dell'8,6% rispetto al 2000³.

¹ Dati al 2015.

Il trasporto su strada ha rappresentato il 49% di questo totale, il trasporto marittimo intra-UE è risultato essere la seconda modalità più importante con una quota del 31,6%, il trasporto ferroviario è stato pari al 11,9%, i corsi d'acqua interni contano per il 4,2% e gli oleodotti per il 3,3%, mentre il trasporto aereo intra-UE solo lo 0,1% del totale. Circa il 90% del valore di tutte le merci in Europa è trasportato da veicoli commerciali pesanti.

Il traffico merci nell'UE 28 per modalità di trasporto

	Billion Tkm	%
Road transport	1,722.3	49.0%
Sea transport	1,111.4	31.6%
Rail transport	417.5	11.9%
Inland waterways	147.5	4.2%
Pipelines	115.2	3.3%
Air	2	0,1%
Total	3,515.9	100%

Tabella 1 - Fonte SRM su Eurostat 2018

Per volumi di merci movimentate su strada nell'UE28, la Germania pesa per il 25% con 432 miliardi tonnellate su chilometro, seguono la Francia con il 14%, la Spagna e il Regno Unito con il 10%, la Polonia con il 9%, l'Italia con l'8%. Complessivamente questi Paesi rappresentano circa l'80% di tutte le merci movimentate attraverso tutte le modalità di trasporto.

UE28 traffico merci su strada dei principali paesi – peso % sul totale delle t/km movimentate

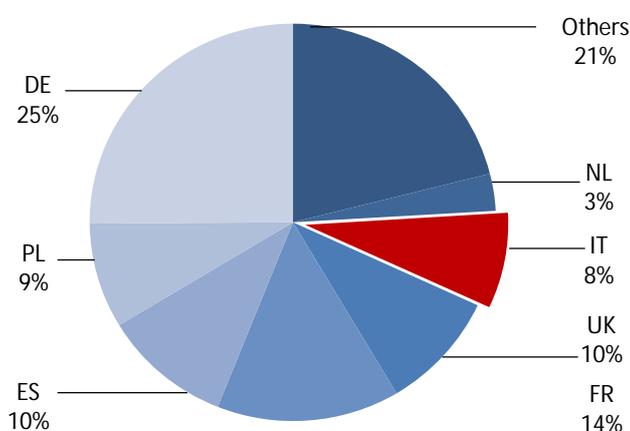


Grafico 1 - Fonte: SRM su Eurostat

Nel 2016, in Europa (UE28) secondo la distanza percorsa, oltre il 7% delle merci movimentate ha percorso meno di 50 km e il 5% più di 2.000 km. La maggior parte delle merci viaggia su distanze comprese tra 150 e 1000 km, pari al 60% del totale. Il 56% delle merci è movimentato su distanze superiori a 300 km.

² Corrispondente ad una generica tonnellata di merce movimentata per un percorso lungo un chilometro. Tonnellate-chilometro: prodotto delle tonnellate utili trasportate per i chilometri percorsi (t-km). È una misura del volume di attività prodotto da un'azienda di trasporto oppure del traffico merci che interessa una certa regione geografica.

³ Eurostat (2018), *Statistical Pocketbook 2017 - EU transport in figures*.

UE 28 traffico merci su strada, classi di distanza percorse – mld t/km dati in %

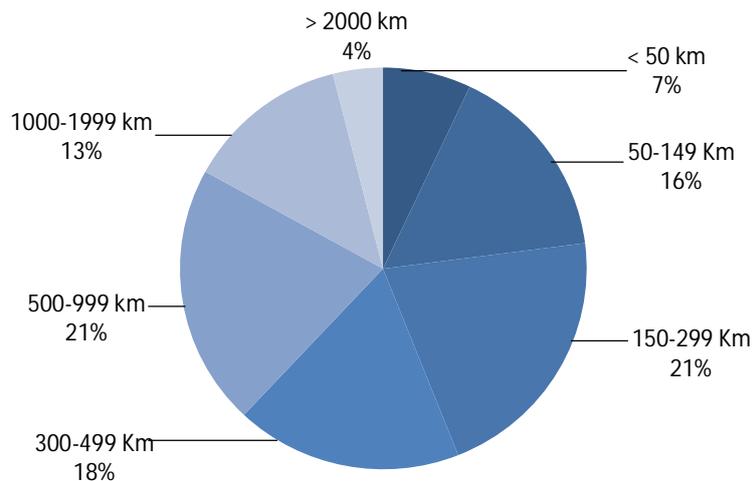


Grafico 2 - Fonte: SRM su Eurostat

La politica dei trasporti dell'UE mira a trasferire il 30% delle operazioni di trasporto su strada, effettuate su distanze superiori a 300 km, al trasporto ferroviario e a quello per via navigabile entro il 2030 e più del 50% entro il 2050. Il raggio di percorrenza dei 300 km è la media UE stimata per poter cominciare a beneficiare di taluni costi, che sono fissi e all'aumentare della percorrenza si spalmano sull'unità di carico in maniera più lieve.

Questi sono i costi di manovra, che ci sono a prescindere dalla percorrenza, ad essi si aggiungono i costi di percorrenza ferroviaria e poi quelli di terminalizzazione all'arrivo (quindi abbiamo tre variabili di costo che insistono sul trasporto ferroviario), a cui vanno sommati quelli del primo e dell'ultimo miglio.

Gli Obiettivi europei del trasferimento strada/ferro al 2030 e al 2050 previsti per i corridoi TEN-T che interessano l'Italia

Obiettivi europei entro il 2030

- completamento della "Core network";
- 30% dei trasporti merci stradale oltre i 300 km trasferito su treno o lungo vie navigabili;
- triplicazione dell'attuale rete ferroviaria AV europea.

Obiettivi europei entro il 2050

- completamento della "Comprehensive network";
- 50% dei trasporti merci stradali oltre i 300 km trasferito su treno lungo vie navigabili;
- completamento della rete ferroviaria AV europea.

La nuova rete centrale

- collegherà 94 grandi porti europei con linee ferroviarie e stradali;
- collegherà 38 grandi aeroporti con linee ferroviarie di collegamento alle città principali;
- sarà costituita da 15.000 km di linee ferroviarie convertite ad alta velocità.

Tabella 2 - Fonte: RFI 2018

3. Il trasporto interno di merci su strada in Italia in relazione alle altre modalità

In Italia il traffico interno di merci per l'anno 2016 è stato pari a circa 180 miliardi di tonnellate per chilometro, con un incremento dell'1,1% rispetto all'anno precedente. Nel complesso, dal 2014 si assiste ad una ripresa complessiva dei volumi. Inoltre, i dati Confetra⁴ che mostrano i dati relativi al primo semestre 2017, sono tutti positivi. In particolare, oltre al trend crescente del trasporto via mare, si assiste al recupero del trasporto ferroviario e anche l'autotrasporto ha registrato un buon andamento nei traffici. I dati mostrano come la ripresa nel settore si stia consolidando. Le aspettative si confermano ottimiste anche per il prossimo semestre.

Inoltre, per il 2018 le previsioni sono di crescita. Queste indicano, infatti, un consolidarsi della ripresa della mobilità delle merci in accordo con la ripresa dell'attività economica. Dunque, per favorire la crescita del PIL occorre che il traffico merci mantenga il suo trend positivo, ma anche che sia più efficiente e sostenibile.

Traffico totale interno in Italia per modalità di trasporto anni 2005, 2010-2016

Dati in mln di t/km movimentate

Modalità di trasporto	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Impianti fissi	27.505	28.222	29.263	29.880	28.630	29.309	29.571	30.288
Su strada	130.847	134.261	114.736	101.380	102.320	93.709	95.513	94.972
Vie d'acqua	49.249	53.291	53.852	50.368	49.201	52.931	51.241	52.936
Navigazione aerea	864	1.013	1.026	976	991	1.052	1.085	1.151
Totale	208.465	216.787	198.877	182.604	181.142	177.001	177.410	179.347

Tabella 3 - Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, CNIT - Anni vari

L'osservazione delle serie di dati conferma l'assoluta prevalenza della strada che con circa 95 miliardi di tonnellate su chilometro nel 2016 assorbe oltre il 50% delle merci complessivamente trasportate (nel 2005 tale percentuale era il 66%), seguono il trasporto marittimo con il 30% circa e quello ferroviario⁵ con il 12%, mentre il trasporto aereo copre solo l'1% del totale.

Traffico totale interno per modalità confronto 2005-2016

Dati in % calcolate su mln di t/km movimentate

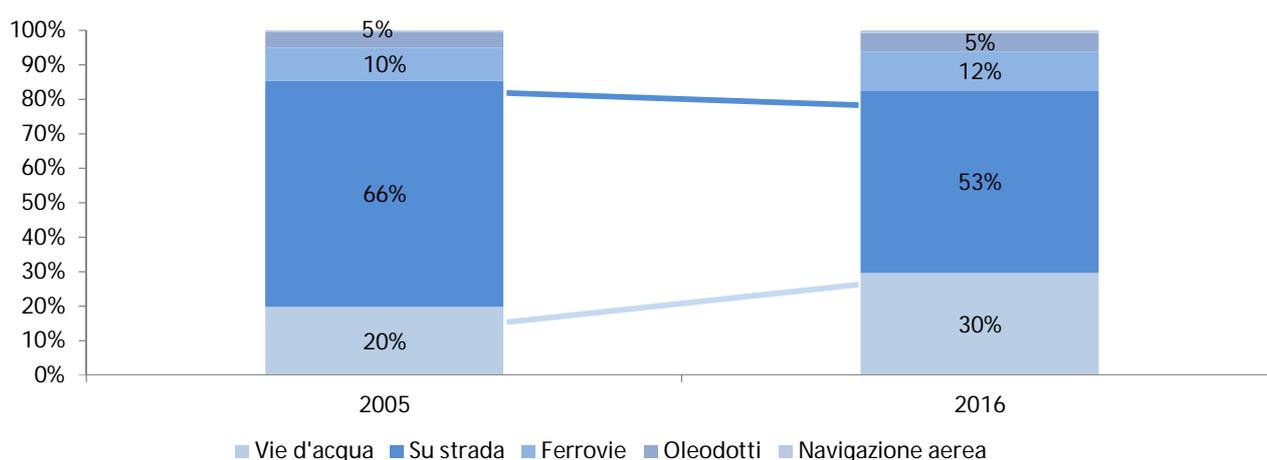


Grafico 3 - Fonte: SRM su Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, CNIT - Anni 2005-2016

L'evoluzione sulle singole modalità mette in risalto che sono i rapporti tra queste – il mare che alimenta la gomma e la gomma che contro-alimenta il mare – a essere le nuove sfidanti questioni del sistema dei trasporti

⁴ Confetra (2017, agosto), *Nota Congiunturale sul Trasporto Merci periodo di osservazione Gennaio - Giugno 2017*.

⁵ Parte degli impianti fissi.

italiano, coprendo insieme oltre 83% del totale. In ogni caso è evidente la riduzione della frazione di traffico soddisfatta dalla gomma.

Si avverte il bisogno di una maggiore integrazione, anche nelle scelte e strategie infrastrutturali e logistiche. Si sottolinea, difatti, la necessità di un sistema di reti interconnesse e sostenibili e di trafori transitabili tutto l'anno in sicurezza, per garantire un contatto con le regioni strategiche dell'Europa, e si segnala l'utilità di un uso delle vie del mare e del ferro che riduca il traffico su gomma.

I tempi italiani ci fanno dire che non è per domani, ma è comunque ormai una prospettiva sufficientemente concreta da suggerire di iniziare a ragionare sui prossimi interventi e aumentare la vocazione intermodale anche dei porti. Incrementare tale vocazione può essere anche, e soprattutto, per l'Italia meridionale un'opportunità. Il Mezzogiorno potrà crescere nei flussi soprattutto se saprà connettersi con il resto dell'Europa e in particolare con il grande mercato del Nord Europa. Sconta però lo svantaggio della lunghezza dello stivale ed è proprio questo scoglio che deve superare; per farlo deve tener conto del costo opportunità e del fatto che non esiste una soluzione univoca.

Nel complesso, le analisi appena presentate possono essere lette in chiave di lungo periodo chiarendo alcuni aspetti che prescindono dalle dinamiche congiunturali, anche se le influenzano.

In primo luogo appare evidente il ruolo strategico della portualità che è sempre in crescita a partire dal 2009 (come evidente dal grafico il trend 2009-2016 si mantiene sempre sopra 100) e che assume un ruolo di primo piano nel sistema trasportistico nazionale (si ricorda che è molto più ampio il suo ruolo, poiché nell'analisi manca il dato internazionale) fungendo da traino per il suo peso in valore e parzialmente assorbendo il calo della strada.

Evidente anche il trend positivo delle ferrovie (anch'esso sopra 100) che, seppure di valore assoluto minore, riflette una strategia di organizzazione finalizzata ad assorbire il flusso di merce in entrata ed in uscita dai porti. Le recenti performance positive del trasporto ferroviario di merci testimoniano come fra l'altro, in linea anche con quanto asserisce Confcommercio⁶, "tra gomma e ferro stia avvenendo non solo uno *shift* modale, ma anche una progressiva integrazione". Positivo anche il trend del trasporto merci per via aerea, che però in valore assoluto è di lieve entità.

Trend Traffico totale interno per modalità 2009-2016 (2009=100)

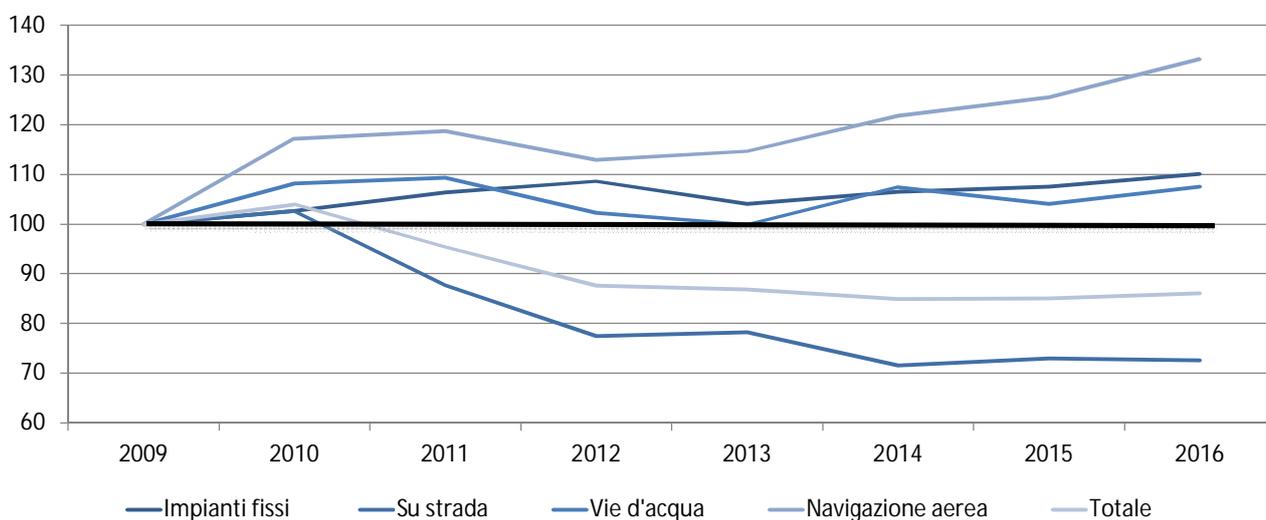


Grafico 4 - Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, CNIT - Anni vari

⁶ Confcommercio (2017), *Analisi e previsioni per il trasporto merci in Italia*.

3.1 Trasporto interno su strada in Italia

Il traffico merci su strada copre la quota parte maggiore del trasporto interno (pari a 95 miliardi di tonnellate per chilometro di merci). Nel 2016 In Italia, secondo la distanza percorsa, il 7% delle merci movimentate ha percorso meno di 50 km e il 6% più di 1.000 km. La maggior parte delle merci viaggia su distanze comprese tra 150 e 1000 km, pari al 68% del totale. Il 46% delle merci è movimentato in distanze superiori a 300 km.

Le merci più trasportate in tonnellate su chilometro che percorrono distanze fino a 50 km riguardano i minerali metalliferi e i prodotti delle cave (26,9% del totale), i prodotti delle lavorazioni di minerali non metalliferi (17,1%), le materie prime secondarie e i trasporti rifiuti (12,7%) e i prodotti alimentari (8,6%). Sopra i 50 km, invece, troviamo i prodotti alimentari (17,9% del totale), i metalli e i manufatti in metallo (9,3%), i prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi (9,3%) e i prodotti agricoli, silvicoltura e pesca (8,9%).⁷

Traffico strada interno in Italia per distanze anno 2016

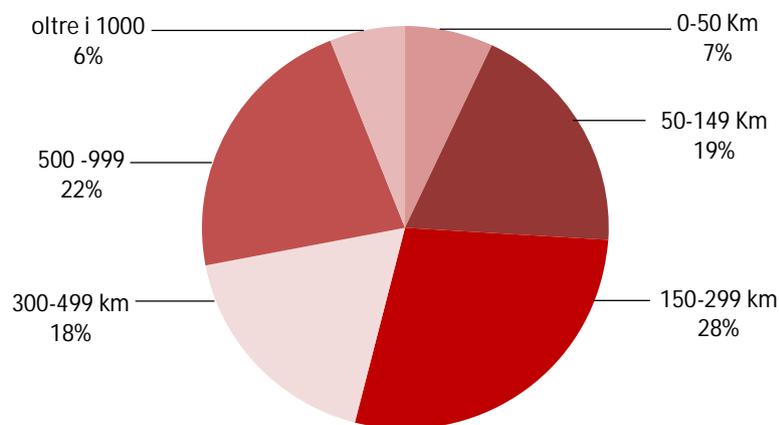
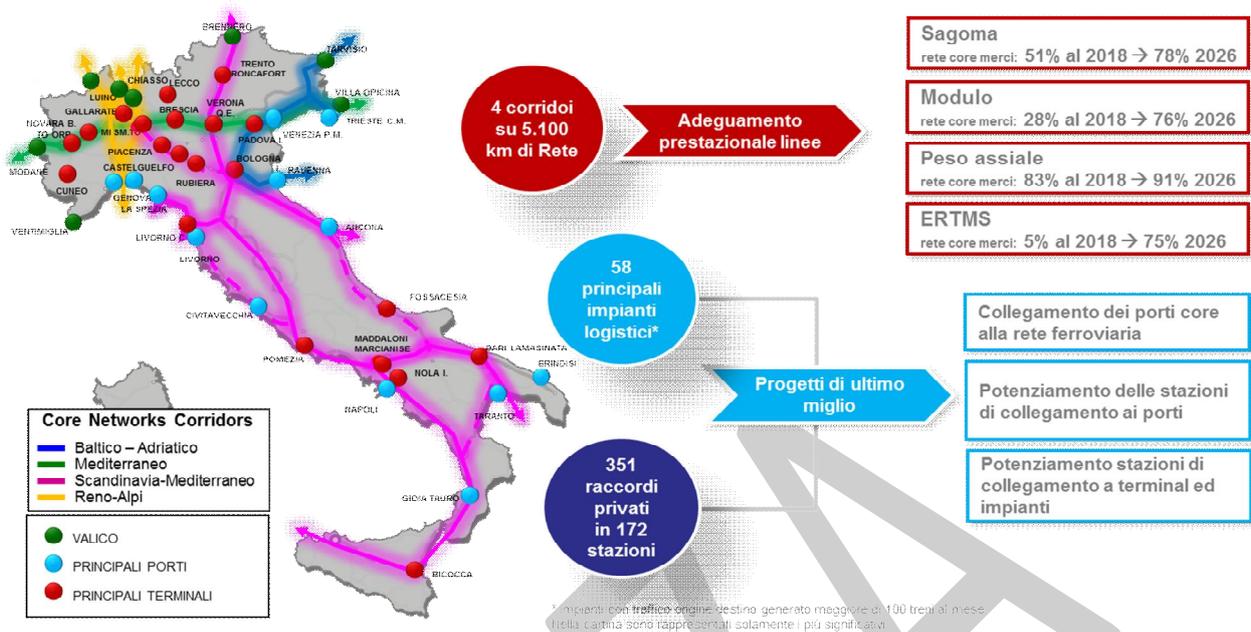


Grafico 5 Fonte: SRM su Eurostat

Come evidenziato, l'Unione europea mira a trasferire il 30% delle operazioni di trasporto su strada, effettuate su distanze superiori a 300 km, al trasporto ferroviario e a quello per via navigabile entro il 2030 e più del 50% entro il 2050. Poiché oltre i 300 km viaggiano in Italia 43,7 miliardi di tonnellate per chilometro di merci, l'obiettivo per il nostro Paese è dunque di trasferire a ferro e/o nave oltre 13 miliardi di tonnellate per chilometro al 2030 e oltre 22 miliardi di tonnellate per chilometro al 2050.

⁷ Anfia (2017), *Dossier Trasporto merci su strada*, 2/2017

Le strategie di intervento per adeguamento infrastrutturale previste in Italia



NB: ERTMS è il sistema di gestione, controllo e protezione del traffico ferroviario e relativo segnalamento a bordo, progettato allo scopo di sostituire i molteplici, e tra loro incompatibili, sistemi di circolazione e sicurezza delle varie Ferrovie Europee allo scopo di garantire l'interoperabilità dei treni.

Figura 2 - Fonte: RFI

4. Il traffico stradale in Puglia: stime di trasferibilità da gomma a ferro

Nel realizzare un'analisi delle stime di trasferibilità modale del trasporto merci, bisogna tener conto del fatto che, in un contesto caratterizzato da territori eterogenei e da un rapido progresso tecnologico, non esiste una sola modalità di trasporto ottimale e che l'attuale prevalenza del traffico su gomma è coerente con le variabili economiche sottostanti la scelta modale degli operatori. Inoltre, l'eterogeneità del territorio italiano fa sì che ci siano casi di particolare vantaggio di una soluzione rispetto all'altra. Per il raggiungimento del Nord Italia e soprattutto del Centro Europa, bisogna creare condizioni di effettiva concorrenzialità.

Per questo la modalità di trasporto e l'interoperabilità delle reti è una variabile importante da tenere in debita considerazione quando si parla di competitività di un territorio.

La Puglia presenta una struttura ferroviaria regionale di più di 1.500 km che deve, difatti, essere integrata e interconnessa anche perché si tratta di una regione "lunga" e distante dal Nord Europa.

La Puglia muove complessivamente su strada oltre 29 milioni di tonnellate di merci nel territorio nazionale; molto del suo traffico interno in primo luogo viene diretto nella regione stessa (oltre il 66% delle tonnellate complessive) e poi verso le regioni che le sono più prossime (in particolare Campania e Basilicata).

Trasporto di merci via strada dalla Puglia verso le altre regioni

Regioni di destinazione	Tonnellate di Merci
Piemonte	306.917
Liguria	35.018
Lombardia	768.194
Trentino A. A.	46.684
Veneto	647.145
Friuli V.G.	77.607
Emilia R.	691.298
Toscana	206.595
Umbria	325.549
Marche	248.333
Lazio	640.776
Abruzzo	469.345
Molise	212.736
Campania	2.393.119
Puglia	19.515.797
Basilicata	1.617.860
Calabria	760.627
Sicilia	309.555
Sardegna	8.327
Totale complessivo interno Puglia vs altre Regioni	29.281.482

Tabella 4 - Fonte: CNIT 2015-2016

In Puglia, secondo la distanza percorsa, l'84% delle merci ha percorso meno di 300 km, il 6% tra 300 e 499 km, il 9% tra 500 e 1000 km e l'1% delle merci oltre i 1000 km. Il 17% delle merci è movimentato in distanze superiori a 300 km.

Traffico strada interno della Puglia per distanze

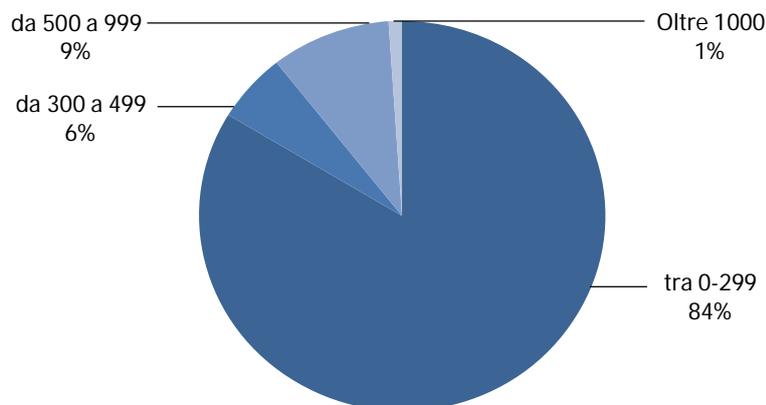


Grafico 6 - Fonte: SRM su CNIT 2015-2016

In termini di tonnellate per chilometro, la Puglia evidenzia un traffico merci su strada stimato pari a 3,8 miliardi di tonnellate per chilometro, pari al 4% dell'Italia⁸⁹. Oltre i 300 km viaggiano in Puglia il 17% del totale delle tonnellate merci per chilometro pari a circa 640 milioni di tonnellate di merci per chilometro.

Nel rispetto di quanto previsto dall'Unione europea, l'obiettivo per la Puglia sarebbe dunque quello di trasferire il 30% del traffico da strada a ferro (o nave). Secondo le nostre stime¹⁰ tale valore è pari a 190 milioni di tonnellate di merci per chilometro al 2030 e 320 milioni di tonnellate di merci per chilometro al 2050.

Va anche messo in risalto che i rapporti di convenienza economica sono in continua evoluzione a causa del progresso tecnico e della dotazione infrastrutturale e l'inclusione dei costi esterni e infrastrutturali può cambiare il comportamento degli operatori. Inoltre su questi possono influire le sovvenzioni quali il Ferrobonus¹¹.

Se si vuole servire non solo un mercato "captive" interno regionale, ma anche il cosiddetto mercato "contestabile", più lontano, vi è la necessità di colmare il gap di che separa la Puglia dai mercati rilevanti.

Per venire incontro alle esigenze di riduzione dell'impatto ambientale e di riequilibrio modale, il governo italiano ha difatti definito misure di supporto al trasporto ferroviario di merci attraverso il Ferrobonus. Suddetta norma prevede misure di compensazione dei maggiori costi dell'infrastruttura ferroviaria rispetto a quella via strada. Il Ferrobonus è stato l'incentivo previsto dalla Legge di Stabilità 2016 per il triennio 2016-2018 a sostegno del trasporto combinato e trasbordato su ferro.¹²

L'incentivo è rivolto alle imprese utenti di servizi di trasporto ferroviario intermodale o trasbordato e operatori del trasporto combinato e ha previsto un importo massimo del contributo del treno*km percorsi pari al massimo a 2,50 euro/ treno*km.

Come alcuni studi mostrano, non esiste una modalità di trasporto di per sé ottimale e prevalente sulle altre ed i traffici del trasporto merci oltre i 300 km di percorrenza sono quelli che beneficerebbero sicuramente di un potenziamento dell'offerta del trasporto su ferro. I costi unitari, difatti, aumentano in misura meno che proporzionale rispetto alla distanza geografica¹³, soprattutto nel trasporto ferroviario (ma anche navale e aereo), settore maggiormente *capital intensive* e caratterizzato da maggiori economie di scala rispetto all'auto.

Allo stato attuale, tenendo conto della configurazione geografica della nostra Penisola e della rilevanza economica dei mercati di riferimento, alle regioni del Mezzogiorno e in particolare alla Puglia, il percorso via treno può diventare vantaggioso soprattutto per quelle merci che vanno oltre i 600 km. In questo modo si tende a collegare le merci pugliesi via treno ai nodi logistici degli interporti del Nord per poi prendere le direzioni del Nord Europa e/o anche dell'Estremo Oriente (collegamento via treno).

Al fine di verificare quali siano i costi del trasporto via ferro e via strada in Puglia e confrontarli fra loro, ci siamo serviti di uno studio PwC sull'argomento¹⁴. Le stime hanno riguardato i costi di infrastruttura. Ciò permette di

⁸ Stime su fonte CNIT, 2015-2016, Tabella V.4.4A

⁹ Stime SRM.

¹⁰ Stime calcolate sulla base dei dati di traffico merci via strada in Puglia. Dai dati in tonnellate fornite dal CNIT sono stati stimati in base alle distanze medie in chilometri tra Bari e i capoluoghi di regione di tutte le regioni italiane i valori delle tonnellate di merci per chilometro e poi è stato calcolato il 30% (al 2030) ed il 50% (al 2050)

¹¹ Per il completo sviluppo del sistema di trasporto intermodale, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è altresì autorizzato a concedere contributi per servizi di trasporto ferroviario intermodale in arrivo e in partenza da nodi logistici e portuali in Italia. A tal fine è autorizzata la spesa annua di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2016, 2017 e 2018. Agli stessi fini può essere utilizzata quota parte delle risorse di cui all'art. 1, comma 150, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

L'incentivo è concesso al treno-blocco.

Il periodo di rendicontazione è su base annua e il Ferrobonus al momento si contegga a partire dai treni effettuati dal 1/9/2017.

¹² La finalità è lo spostamento del traffico delle merci dalla rete stradale a quella ferroviaria attraverso un incentivo dell'uso del trasporto intermodale e del trasporto trasbordato da e verso nodi logistici ed interporti italiani, attraverso un incentivo rivolto alle imprese committenti di servizi ferroviari ed agli operatori multimodali ferroviari.

I termini per la presentazione delle istanze di ammissione ai benefici di cui al Regolamento interministeriale del 14 luglio 2017 n. 125 - Ferrobonus - sono stati aperti fino al 20 ottobre 2017.

¹³ L'indagine sui costi del trasporto internazionale delle merci in Italia: metodi e risultati.

¹⁴ PwC (2016), *Misure di supporto al trasporto ferroviario di merci. Analisi a supporto della risposta alle autorità europee*, settembre 2016.

evidenziare quale supporto può determinare un eventuale contributo (es. se il Ferrobonus può coprire il differenziale) e quale dovrebbe eventualmente esserne l'ammontare per recuperare il gap.

In quest'ottica e secondo tali dati, i maggiori costi effettivi di infrastruttura e trasporto merci via ferrovia da e per le regioni del perimetro (le regioni del Mezzogiorno, incluso il Lazio ed esclusa la Sicilia) è in media di 1,30€/treno*km per il percorso in treno rispetto alla via stradale. In quanto ai costi effettivi di 0,80 €/treno*km vanno aggiunti i costi del pedaggio (0,50€/treno*km) che, nella strada talvolta non è presente¹⁵. Difatti, il differenziale tra costi strada e ferrovia dipende dalla necessità di dover considerare l'elevata disponibilità di arterie della rete stradale non a pedaggio a fronte di una rete ferroviaria interamente a pedaggio. Questi pertanto determinano un maggior costo dell'infrastruttura ferroviaria.

Nel caso dei trasporti da e per la Sicilia i costi salgono a 1,83€/treno*km per effetto dei costi di traghettamento.

Ovviamente questi elementi non esauriscono la componente di costo perché a questi per esempio vanno aggiunti i costi del primo e dell'ultimo miglio che in taluni casi, come rilevato da fonti dirette, risultano essere pari al 30/40% in più. In ogni caso le valutazioni effettuate rappresentano una valida opzione per ragionare sui costi e eventuali sostegni all'infrastruttura.

Per verificare la situazione della Puglia sono stati calcolati i differenziali regionali di costo di infrastruttura per il trasporto merci interregionale. Sulle tratte che collegano la Puglia con le quattro regioni del Nord - Emilia Romagna, Lombardia, Trentino Alto Adige e Piemonte - i differenziali di costo infrastrutturale (€/treno*km) sono in linea con la media d'area Mezzogiorno (+Lazio).

Per comprendere meglio è stata realizzata la seguente tabella dove sono evidenziati per la Puglia, nella prima parte, i costi relativi al trasporto ferroviario, nella seconda quelli del trasporto su strada, mentre l'ultima colonna evidenzia il differenziale di costo. L'analisi ha riguardato 4 tratte chilometriche che collegano la Puglia al Nord Italia (Puglia-Emilia Romagna; Puglia-Lombardia, Puglia-Trentino Alto Adige; Puglia-Piemonte).

Benché l'Unione europea stimi nei 300 km la distanza minima per beneficiare dei maggiori vantaggi di costo, i maggiori benefici si hanno oltre i 600 km, perché all'allungarsi delle distanze i costi fissi si spalmano. Come evidenziato in precedenza, i costi fissi si riferiscono ai costi di manovra che comunque ci sono a prescindere dalla percorrenza, a quelli di terminalizzazione all'arrivo, cui si aggiungono quelli del primo e dell'ultimo miglio.

Differenziale dei costi infrastrutturali per il trasporto merci Treno-Strada in Puglia

1 Tratta	Ferrovia				Strada			9 Differenza costo infrastr. (€/tonn)	10 Differenza costo infrastr. (€/treno*km)
	2 Km a pedaggio	3 Canone utilizzo per treno*km	4 Canone totale	5 Costo infrastr. per tonnellata trasportata	6 Km a pedaggio	7 Pedaggio autostradale netto	8 Costo infrastr. per tonnellata trasportata		
Puglia Emilia R.	862	2,15	1857,3	4,86	772	52,2	3,00	1,86	0,82
Puglia Lombardia	860	2,28	1957,1	5,12	877	57,6	3,37	1,75	0,78
Puglia Trentino A.A.	990	2,26	2241,1	5,87	1030	67,6	3,95	1,92	0,74
Puglia Piemonte	1040	2,37	2466,9	6,46	1063	74,9	4,38	2,08	0,76

Tabella 5 - Fonte: SRM su PwC

Nello specifico, la colonna 4 fornisce il canone totale ferroviario che è dato dal prodotto dei chilometri percorsi (indicati nella colonna 3) per il canone utilizzo per treno a chilometri (dati in euro), mentre la colonna 5 fornisce il costo per tonnellata dell'infrastruttura ferroviaria¹⁶. La parte seguente riporta i dati relativi alla strada: in

¹⁵ Esistono tratti stradali dove il pedaggio non è previsto.

¹⁶ Totale canone/totale tonnellate medie trasportate da un treno.

particolare la colonna 6 riporta i km e la 7 il pedaggio autostradale netto. La colonna 8 invece riporta il costo stradale per tonnellata¹⁷.

La colonna 9 riporta il differenziale di costo (valore della colonna 5 meno valore della colonna 8) mentre la colonna 10 consente di esprimere il valore in €/treno*km¹⁸ per poi raffrontare il valore con quello in cui vengono espressi gli incentivi.

Dalla tabella emerge che in Puglia il differenziale di costo tra le due modalità analizzate è pari in media 0,8€/treno*km (colonna 10).

Ai differenziali di costo presentati in tabella (in media di circa 0,80 €/treno*km) vanno aggiunti i costi del maggior pedaggio pagato dalle ferrovie che porta gli stessi ad 1,30€/treno*km cui includere gli oneri di eventuale traghettamento se gli scambi sono per/da Sicilia (che portano i costi a oltre 1,80€/treno*km). Una qualsiasi ipotesi di compensazione dovrebbe pertanto tener conto di tali stime.

Per le altre regioni italiane (non incluse nel perimetro analizzato dallo studio PwC) vi sono invece condizioni di equilibrio per le due modalità. Di qui la necessità per la Puglia di disporre di incentivi per compensare il differenziale di costo e rendere la regione più competitiva.

Un incentivo di 2,50 €/treno*km, qual è quello previsto dal Ferrobonus, potrebbe, se mantenuto tale e se strutturale, riuscire a coprire il differenziale di costo. Ma, come si vedrà di seguito, non è l'unico elemento da tenere in considerazione. Per quanto riguarda gli incentivi, difatti viene evidenziata anche dal 2° Focus Group¹⁹ la necessità per la regione Puglia, come sta avvenendo per altre regioni, di intervenire a supporto del trasporto ferroviario, dal momento che il Ferrobonus, da solo, non è sufficiente a colmare il gap logistico.

Va inoltre precisato che la rapida espansione del trasporto e la forte predominanza della modalità stradale ha sollevato da più parti la richiesta di correggere la distribuzione modale prevalente sulla base dell'argomentazione che il costo del trasporto, ed in particolare quello stradale, non riflettono tutti i costi e benefici connessi ai trasporti, in quanto rispecchiano solo la componente di costo interna (privata) e non quella esterna legata alla sostenibilità ambientale.

5. Considerazioni sul trasferimento strada-ferro.

Le risultanze di un'indagine territoriale

L'analisi effettuata nel corso di questo studio, sulla base della documentazione reperita, viene completata di un'indagine territoriale finalizzata ad evidenziare gli aspetti del fenomeno più rilevanti per gli operatori e soprattutto a farne emergere le opportunità per il sistema economico territoriale connesse al trasferimento strada-ferro e allo sviluppo dell'intermodalità.

A tal riguardo, allo scopo di integrare la conoscenza del settore con informazioni, testimonianze e considerazioni privilegiate, l'indagine dà voce alle aziende di trasporto e logistica ovvero coloro che quotidianamente sono direttamente coinvolti nel processo e ne guidano lo sviluppo in Italia. Sono stati contattati importanti operatori intermodali, nazionali e internazionali, che sono specializzati nella consegna di diverse tipologie di spedizioni e nella fornitura di servizi logistici di supporto alla movimentazione e alla distribuzione delle merci attraverso tutto il paese e con l'estero.

Dai colloqui emerge come negli ultimi anni essi hanno lavorato per acquisire i requisiti necessari per poter far fronte alle nuove esigenze di logistica e distribuzione di tutte le aziende interessate all'intermodalità, offrendo servizi avanzati e specializzati di logistica integrata, distribuzione per attività commerciali e consegne a privati.

¹⁷ Calcolato su un carico medio di un autotreno di 17,1 tonnellate.

¹⁸ (Colonna 3/colonna 5)*colonna 9.

¹⁹ V. Cap. 2° Focus Group.

Si pensi all'innovazione e ai servizi avanzati realizzati nell'alimentare e nella catena del fresco-freddo che necessita di organizzazione già al carico. Ci sono dei caricatori, che sono vicini al luogo di raccolta della materia prima e che sono il primo anello di una filiera che deve essere pronta, snella, efficace per poter dalla campagna arrivare allo snodo intermodale e poi caricare sui treni con *shuttle* giornalieri e tempi di resa "punto-punto" (per es. nel collegamento tra Puglia ed Emilia Romagna), che sono fondamentali nel comparto fresco-freddo.

L'intermodale, che se realizzato può essere considerato la nuova via del commercio moderno, si fonda su due principi: che il raggio di percorrenza debba essere superiore ai 300 km (precedentemente esplicitato) e che ci sia concentrazione nelle produzioni, il cosiddetto *groupage*, che consente di raggiungere volumi di carico tali da garantire maggiore efficienza e quindi convenienza economica, da realizzare nelle piattaforme logistiche integrate.

Per quanto riguarda il *groupage*, bisogna considerare che il tessuto imprenditoriale pugliese è fatto di aziende medio-piccole spalmate su un tessuto geograficamente abbastanza ampio, e questo crea la necessità di pensare all'intermodalità in maniera più faticosa perché dove c'è dispersione di quantità e volumi sorge il problema di concentrarli e questo ha un costo. A questo *gap* strutturale si aggiunge la questione relativa agli investimenti in *equipment* di cui può beneficiare l'intera filiera. Non è però ad oggi individuata la figura che all'interno della *chain* è atta a sostenere tali costi. La filiera dell'intermodalità è lunga ed articolata tra una pluralità di soggetti quali l'azienda fornitrice, l'operatore multimodale, autotrasportatore, il caricatore (che spesso non sono figure che coincidono) e l'azienda di distribuzione. Pertanto è difficile decidere a chi attribuire i costi in *equipment* o i corrispondenti incentivi.

I volumi poi, ai fini del *groupage*, sono una variabile fondamentale e, a detta degli operatori intermodali, possono essere composti non tanto nei luoghi di produzione delle materie prime quanto nelle piattaforme logistiche. Il *groupage* per la merce che viaggia via treno può essere tranquillamente realizzato (analogamente a quanto avviene per i camion) soltanto che c'è bisogno di spazi dedicati; luoghi dove la concentrazione delle merci non ha costi aggiuntivi

La **piattaforma logistica integrata** diventa, dunque, centro di profitto se si innestano su di essa attività di servizi a valore aggiunto. Rappresentano quindi un'importante opportunità per il tessuto economico della regione perché, secondo le stime degli operatori, l'effetto moltiplicativo che si genera è pari a 1,68 volte il valore della merce. Ad esempio, ad Incoronata (Bari), dove si fanno operazioni di trasbordo e la merce viene caricata con la "centinata"²⁰, si crea un effetto moltiplicativo del valore della merce trasportata proprio grazie alle operazioni di trasbordo. Al fine di comprendere i vantaggi che possono derivare dallo sviluppo dell'intermodalità, va evidenziata qual è la produzione della Puglia, quali merci lavora e attraverso quali modalità. La Regione è soprattutto produttrice di materie prime che vengono vendute alla rinfusa, principalmente trasportate in centinate, mentre spesso in container si importa il prodotto finito dall'estero. In termini di export, fatto 100 il valore complessivo, la Puglia esporta il 20/25% attraverso container e il 75/80% attraverso le centinate su intermodale strada-ferrovia. Quindi il commercio interno, come già evidenziato in un altro capitolo²¹, è molto rilevante per la Puglia.

In questo senso, incentivare l'intermodale significa spingere sui flussi interregionali rendendo la Puglia più competitiva sul mercato interno, perciò il Ferrobonus, può essere un ottimo strumento di sostegno di questa modalità, in considerazione della sua maggiore sostenibilità rispetto al "tutto strada". Concettualmente esso è in grado di generare due ordini di benefici, a favore sia dell'operatore intermodale, che riceverebbe l'incentivo, sia anche del mercato, che di tali agevolazione potrebbe avvantaggiarsi. I limiti del Ferrobonus però stanno, in primo luogo, nel fatto che è stato concepito come misura straordinaria e non strutturale. Inoltre, il decreto attuativo prevede un valore massimo unitario di €2,50 per treno*km, ma nell'arco dei primi 3 mesi dall'accoglimento delle istanze questo valore si è ridotto a 0,60 centesimi per treno*km.

²⁰ Si tratta di una cassa telonata, che può essere aperta dal lato corto come i soliti portelloni ma ha anche aperture laterali in quanto i due telai, posti in fiancata, si ritirano perché cerati. A differenza dei container dunque sono più versatili perché possono aprirsi lateralmente e quindi è l'unità di carico più usata per il trasporto interno ma, a differenza dei container, le centinate non possono essere impilate e quindi il loro uso non è consentito nel traffico marittimo.

²¹ Vedi Cap. "I flussi di merci in transito e il potenziale generativo/attrattore del sistema produttivo pugliese nel contesto degli scenari logistici delle Autorità di Sistema Portuale pugliesi".

Purtroppo, in un'ottica di impulso al trasporto intermodale, che prevede un incremento dell'incentivo al crescere di questa modalità, il Ferrobonus non ha dunque funzionato in quanto, come spiegato, addirittura al crescere del trasporto ferroviario, si è assistito ad una riduzione della misura dell'agevolazione di $\frac{1}{4}$. Ciò limita naturalmente il beneficio per l'operatore ma anche per il mercato. Perché quest'ultimo potrebbe beneficiare di al minimo del 50% dell'incentivo; in questo modo si renderebbe competitivo il prezzo dell'intermodale almeno sulle lunghe distanze (oltre 600 km).

Questa situazione si è venuta a creare perché il Ferrobonus è stato pensato come incentivo congiunturale tattico mentre dovrebbe entrare in una logica di incentivo strutturale nell'ambito delle politiche governative destinate al trasporto, come lo sono tutti gli incentivi dell'autotrasporto e alle autostrade del mare.

L'incentivo non va infatti visto soltanto in termini unitari, ma nel vantaggio che può generare sulle economie di scala. Se i treni, come previsto dall'Unione europea, potessero essere lunghi 750 metri rispetto ai 550 metri della portata attuale (sulla dorsale adriatica) questo potrebbe comportare la possibilità di far viaggiare il 25% in più di merce garantendo maggiori economie di scala; in questo modo comincerebbero realmente a cambiare le logiche di competitività su un asset portante per l'economia pugliese come quello del commercio interregionale.

L'adriatica è al momento la più predisposta agli adeguamenti infrastrutturali, perché il peso assiale è di 22,5 tonnellate (mentre la Tirrenica non supporta tale peso), deve solo superare il "collo di bottiglia" di Ortona dove attualmente la sagoma P 400²² (altezza 4 metri tra piano del ferro a limite sagoma) non può transitare.

Permangono dei limiti infrastrutturali che - si spera - a breve possano essere superati insieme alle problematiche di scambio al confine sulle lunghe percorrenze, dove i locomotori talvolta non sono interoperabili.

A queste si aggiungono le questioni del primo e l'ultimo miglio. Essi molto spesso si impongono come colli di bottiglia economici, organizzativi e operativi e non come corsie di accelerazione quali potrebbero essere. Di qui la grande opera di investimenti, da parte del gestore della rete per l'elettrificazione dei "fasci di presa e consegna", per far sì che il treno arrivi e possa essere terminalizzato senza scambio di locomotore, perché tale cambio da locomotore elettrico al locomotore diesel che è presente in terminal, è un'operazione "parassita" che richiede tempi lunghi (40-60 minuti), personale e comporta una serie di costi fissi. Ovviamente all'aumentare della percorrenza (oltre i 600 km) questi costi "fissi" si spalmano sull'intero percorso.

Vi sono poi alcune terminalizzazioni più "corte" dei treni stessi, che si verificano quando il convoglio deve essere "spezzato", perché non c'è la capacità di accoglienza del terminal su tutta la lunghezza del treno. Al riguardo, ci sono dei terminal in Puglia come Bari-Ferruccio dove la lunghezza della piattaforma del terminal è di 680 metri, pertanto, se il treno che arriva è di 750 metri occorre "spezzarlo"; ciò vuol dire che si lavora un primo pezzo di treno, poi il treno si sposta e si lavora l'altra parte, con aggravio di tempi e costi. Si tratta di terminal piccolini, di "nicchia", che sono in realtà snodi ferroviari, non piattaforme logistiche, perché non hanno spazi e lunghezze adeguate. Diversamente, dove si hanno piattaforme in grado di accogliere treni lunghi - come ad Incoronata (Puglia) o a Villa Selva (in Emilia Romagna), che pure insistono sulla dorsale Adriatica - è possibile lavorare tutto il treno, mettere la merce a deposito, inoltrarla nei magazzini per il *transit-point*.

Le piattaforme logistiche, come già accennato sopra, sono invece infrastrutture in grado di generare servizi a valore aggiunto, che da un lato possono superare le diseconomie che a volte le limitazioni infrastrutturali si portano dietro e dall'altro, generare un'impronta economica importantissima sul territorio. Ad esempio, sulla base di studi fatti sull'intermodalità che riguarda merci transfrontaliere in import, il 94% delle spese sostenute da un mezzo intermodale restano sul territorio e solo la parte residua (6%) va al paese di provenienza. Trasformare, laddove possibile, alcune realtà in piattaforme logistiche permetterebbe notevoli vantaggi. Il treno che si "spezza" invece è un costo "parassita", che non è foriero di alcun valore anzi lo logora, perché richiede tempi e costi non recuperabili. Le operazioni di manovra risultano dunque problematiche, mentre avere in ingresso ferroviario un raccordo che sia corto, elettrificato ed efficiente è un vantaggio infrastrutturale importante. Lì dove il terminal è lontano dalla stazione, significa dover comporre un nuovo treno; si tratta di costi che spesso superano quelli stessi della tratta ferroviaria.

²² Nella tecnica delle ferrovie con il termine di sagoma limite viene indicata la dimensione massima di larghezza e di altezza sul piano del ferro, che deve essere rispettata da qualunque tipo di rotabile ferroviario, perché possa liberamente circolare

L'approccio dell'Italia, e della Puglia in particolare, all'intermodale è abbastanza particolare perché da un lato strizza l'occhio al diffuso, data la numerosità delle piccole aziende presso le quali si rifornisce, e dall'altra si abbraccia all'intermodalità più pura del Nord Europa.

Grazie al ferro, le merci dalla Puglia arrivano e vanno ovunque; vi sono collegamenti sistematici con l'Emilia Romagna, il Veneto e la Lombardia e da lì partono per l'Europa (oltre 80%) ed in particolare verso Germania, Austria e Francia. Di certo questi collegamenti vanno migliorati, potenziati e resi funzionali all'attività produttiva della Puglia.

Nel complesso però solo collegando le zone del Sud adriatico e Sud tirrenico tra loro, e con le rispettive dorsali verso Nord, si può assicurare quel progetto di fare del Sud Italia una vera piattaforma logistica a sostegno delle imprese e della loro internazionalizzazione.

BOLZA

15. Analisi territoriale, esigenze degli operatori e strumenti di intervento.

1. Obiettivi generali e specifici del piano con riferimento all'economia dei trasporti

Il sistema trasportistico pugliese presenta caratteristiche tali per cui i servizi resi non sempre consentono di raggiungere situazioni di efficienza. Gli elementi da considerare sono:

- le infrastrutture esistenti
- i servizi erogati
- la frammentazione gestionale dei servizi di trasporto e di quelli logistici.

Questi sono gli elementi imprescindibili rispetto ai quali è necessario delineare una politica del trasporto e della logistica che abbia obiettivi chiari da perseguire, contrariamente l'azione operativa dei vari soggetti coinvolti risulterebbe vana. Pertanto le priorità da porsi sono le seguenti:

- delineare una politica industriale della logistica e del trasporto delle merci sostenibile
- attuare una politica capace di fare sistema tra tutti gli operatori della logistica
- superare il problema delle interconnessioni tra le reti/infrastrutture
- migliorare i servizi di trasporto
- attuare una *cycle logistics/cargo bike*
- superare le inefficienze legate ai sussidi erogati in passato
- supportare le Z.E.S..

La concretizzazione delle priorità appena elencate consentirà di superare una serie di criticità che attualmente caratterizzano la Puglia, quali:

- la sovrapposizione delle competenze territoriali
- l'assenza di necessarie reti minori
- l'assenza di adeguati nodi urbani
- l'inefficienza delle infrastrutture esistenti
- l'inadeguata mobilità delle merci a vari livelli territoriali.

Date le criticità e le priorità individuate, il piano regionale delle merci e della logistica intende intervenire su due fronti specifici con i seguenti obiettivi:

- graduazione degli interventi infrastrutturali mediante i modelli di assetto territoriale e l'integrazione delle logiche di sviluppo economico e della crescita territoriale
- definizione di una politica industriale basata sull'erogazione di finanziamenti finalizzati all'efficienza e orientati alla domanda, e quindi alle merci, in modo da cogliere il vantaggio dello *switch* modale in favore delle modalità e mezzi di trasporto più adeguati, opportuni e sostenibili sia da un punto di vista economico sia da un punto di vista ambientale.

La decisione di intervenire in tale senso deriva dalla presa di coscienza delle problematiche trasportistiche attuali che non sono riconducibili alle infrastrutture fisiche, ma alla qualità dei servizi.

Infatti, da una ricognizione delle infrastrutture e dalla loro mappatura territoriale, modale e temporale di quanto è già previsto nei vari documenti programmatici e di piano, riferita a interventi infrastrutturali in corso di realizzazione e da avviare, emerge con chiarezza la dotazione ottimale della Puglia in termini infrastrutturali che sarà raggiunta con gli interventi già previsti.

Gli elementi informativi e conoscitivi rivenienti da tale analisi evidenziano con chiarezza che le risorse economiche allocate sono state canalizzate per favorire politiche di sviluppo strategiche finalizzate al consolidamento dei poli logistici esistenti. Pertanto, allo stato attuale, si preferisce intervenire con nuove misure a supporto delle imprese e del territorio.

2. Analisi delle caratteristiche attuali e future del territorio pugliese e analisi dei fenomeni caratterizzanti la domanda di mobilità delle merci e della logistica

Per interpretare la struttura e le trasformazioni attualmente in corso nell'economia regionale si è ritenuto opportuno rileggere il territorio prendendo in considerazione le agglomerazioni produttive, nonché le aree geografiche omogeneamente classificate. Ciò ha portato alla luce i principali handicap che le PMI pugliesi e, in particolare, le imprese dei distretti devono affrontare tra i quali vi sono, da un lato, la cronica inadeguatezza delle infrastrutture di trasporto e, dall'altro lato, la carenza di servizi logistici e di trasporto utili a soddisfare le necessità del territorio. Alla luce di questi aspetti è stata ripetuta un'indagine campionaria rivolta a operatori localizzati in Puglia, utile a far emergere le caratteristiche della mobilità merci locale, nonché le necessità future della stessa rispetto all'attuale sistema di trasporto.

L'idea sottostante è di partire dalla conoscenza del mercato e del territorio per offrire soluzioni equilibrate e adeguate alle esigenze esistenti ed emergenti.

Le caratteristiche economiche del territorio pugliese risultano infatti estremamente diversificate e, pertanto, l'omogeneizzazione per aree – attraverso un'analisi di cluster – ha condotto a una esatta individuazione delle attuali e omogenee esigenze della domanda e della capacità dell'offerta di soddisfarle.

Il territorio regionale è stato analizzato non solo in base alla classica struttura produttiva che porta alla classificazione dei sistemi produttivi locali, ma anche in base ai risultati di un'analisi multivariata su una serie di indicatori che ha condotto all'individuazione di alcune tipologie di comuni. Si è ritenuto di andare oltre l'analisi canonica per carpire meglio le peculiarità del territorio. Più in dettaglio, le caratteristiche dei comuni prese in considerazione riflettono la struttura produttiva, le caratteristiche del mercato del lavoro, la dotazione infrastrutturale, la presenza delle attività turistiche, la mobilità, la struttura socio-economica e la densità della popolazione. E' stata dunque possibile una macro-distinzione fondamentale tra comuni metropolitani, urbani ed extraurbani che generano differenziate domande e offerte di trasporto e dei servizi logistici.

Sulla base dei risultati dell'analisi territoriale e di cluster è stato individuato un campione di imprese operanti nel settore dei trasporti, localizzato sul territorio pugliese. La scelta delle imprese è dunque giustificata da un lato dall'appartenenza al settore dei trasporti e della logistica in base alla classificazione ATECO e, dall'altro lato, dalla loro localizzazione nei comuni maggiormente rappresentativi per l'analisi di raggruppamento. A tali imprese è stato somministrato un questionario mirante all'emersione degli aspetti caratteristici dell'offerta di trasporto merci, alla luce delle analisi territoriali.

La finalità è di fornire indicazioni precise per l'attuazione delle politiche di pianificazione e gestione di sistemi di trasporto e della logistica.

Per quanto riguarda i sistemi territoriali pugliesi di piccole e medie imprese, qui di seguito viene riportata la mappa dei sistemi produttivi locali e dei distretti industriali presenti in Puglia (cartina 1), mentre la tabella 1 contiene la descrizione delle specializzazioni delle attività manifatturiere, utili per l'individuazione della tipologia produttiva dei singoli distretti industriali e dei sistemi produttivi locali.

La realtà pugliese appare molto diversificata e, in particolare, i distretti industriali sono molto diversi per dimensione e per caratteristiche.

Queste peculiarità hanno spinto ad analizzare ulteriormente il tessuto pugliese e, pertanto, il territorio regionale è stato esaminato e ripartito in base ai risultati di un'analisi multivariata su una serie di indicatori che ha condotto all'individuazione di dieci tipologie di comuni. La metodologia segue l'impostazione utilizzata, a livello nazionale, nell'ambito del Progetto Finalizzato Trasporti 2 e riproposta con successo in altre sedi.

I fattori estratti da tale analisi, che hanno permesso la successiva analisi di raggruppamento, sono la sintesi di numerose altre variabili che, a loro volta, rispecchiano le caratteristiche dei comuni in merito alla struttura produttiva, alle caratteristiche del mercato del lavoro, alla presenza delle attività turistiche, alla mobilità, alla

struttura socio-economica e alla densità della popolazione. È stata così possibile una prima macro-distinzione fondamentale tra comuni che possiamo definire metropolitani, urbani ed extraurbani.

Per tali tipologie di comuni, si è proceduto a riclassificare i gruppi comunali in base alla vocazione produttiva, alla struttura socio-demografica e alle caratteristiche morfologiche. Una prima scelta è ricaduta sui comuni metropolitani, urbani maggiori e minori a vocazione industriale e, successivamente, sulla base di un'analisi ragionata del territorio, sono stati selezionati ulteriori comuni considerati importanti ai fini dell'analisi territoriale.

Cartina 1 – Specializzazione produttiva, Puglia



Codice	Descrizione dell'attività manifatturiera
1.	Industrie alimentari, delle bevande e del tabacco
2.	Industrie tessili
3.	Industrie dell'abbigliamento (conf. articoli di vestiario e accessori)
4.	Industrie conciarie ed articoli in pelle e cuoio
5.	Fabbricazione di calzature
6.	Industrie del legno e dei prodotti in legno
7.	Fabbricazione della pasta-carta, della carta e dei prodotti di carta
8.	Editoria, stampa e riproduzione di supporti registrati
9.	Fabbric. di coke, raffin. Petrolio, trattam. dei combustibili nucleari
10.	Fabbric. di prodotti chimici e di fibre sintetiche e artificiali
11.	Fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche
12.	Fabbric. di prodotti della lavoraz. di minerali non metalliferi
13.	Produzione d metallo e loro leghe
14.	Fabbric. di prodotti in metallo, escluse macchine e impianti
15.	Fabbric. di macchine e apparecchi meccanici (compresi installazione, montaggio, riparaz. e manutenzione)
16.	Fabbric. di macchine per ufficio, di elaboratori e sistemi informatici
17.	Fabbricazione di macchine ed apparecchi elettrici
18.	Fabbricazione di apparecchi radio-tv e apparecchiature per le comunicazioni
19.	Fabbricazione di apparecchi medicali e di precisione, di strumenti ottici e di orologi
20.	Fabbricazione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi
21.	Fabbricazione di altri mezzi di trasporto
22.	Fabbricazione di mobili
23.	Altre industrie manifatturiere (gioiellerie, art. musicali, ecc. e altre ind. Manifatturiere n.c.a.)
24.	Recupero e preparazione per il riciclaggio di cascami e rottami metallici e non

Fonte: IPRES.

3. La classificazione dei comuni pugliesi

La classificazione dei comuni pugliesi è basata su fattori che misurano:

- la struttura produttiva di base e le caratteristiche del mercato del lavoro;
- la struttura geo-morfologica e la presenza di attività turistiche;
- la tipologia di mobilità e di urbanizzazione;
- la struttura socio-demografica;
- il grado di concentrazione urbana sul territorio;
- la distribuzione della popolazione nella gerarchia sociale
- la dotazione infrastrutturale di trasporto.

Per mezzo dell'analisi di raggruppamento, così come è stata impostata dal C.N.R., sono stati individuati 10 gruppi di comuni:

- Comuni urbani maggiori (01)
- Comuni metropolitani (02)
- Comuni extraurbani di pianura rurali a struttura socio-demografica matura (03),
- Comuni extraurbani di montagna con turismo residenziale (04),
- Comuni urbani minori turistici (05),
- Comuni extraurbani di collina a struttura socio-demografica matura (06)
- Comuni urbani minori industriali (07),
- Comuni extraurbani di collina a struttura socio-demografica debole (08),
- Comuni extraurbani di pianura rurali a struttura socio-demografica debole (09)
- Comuni extraurbani di pianura industriali (10).

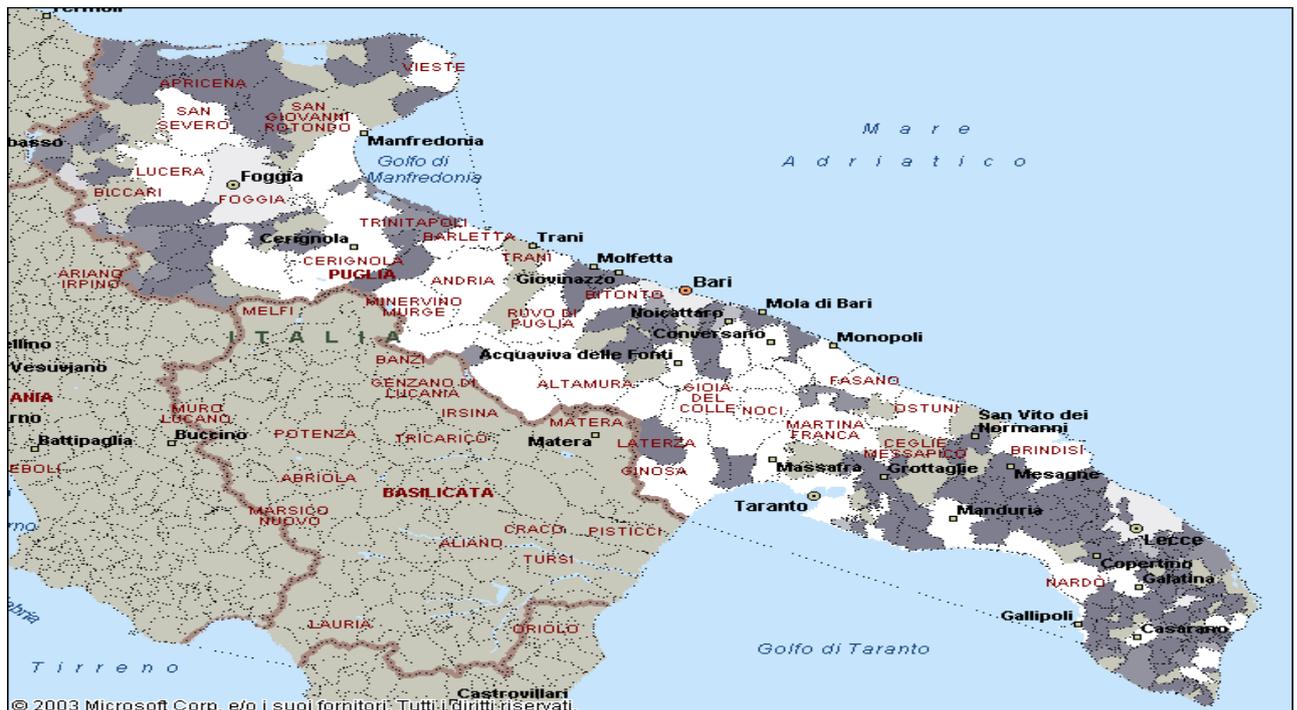
La tabella 2 e la cartina 2 mostrano che in Puglia vi è una forte concentrazione di comuni appartenenti al cluster 1 e al cluster 9. In particolare, i comuni urbani maggiori (cluster 1) sono caratterizzati da:

- funzioni tipicamente urbane e un tasso elevato di mobilità intra-comunale, ma in cui l'ambiente urbano non è dominante;

	BARI	BAT	BRINDISI	FOGGIA	LECCE	TARANTO
Cluster 1	43	0	20	14	8	28
Cluster 2	2	0	0	2	2	0
Cluster 3	0	0	0	4	0	0
Cluster 4	0	0	0	2	0	0
Cluster 5	5	37	0	0	3	4
Cluster 6	0	32	0	2	0	0
Cluster 7	2	0	0	0	1	0
Cluster 8	7	0	0	22	11	0
Cluster 9	41	12	80	53	69	68
Cluster 10	0	15	0	0	5	0
Altre tipologie di comuni	0	4	0	1	1	0
Totale	100	100	100	100	100	100

Fonte: nostre elaborazioni su dati del C.N.R.

Cartina 2 – Risultati dell'analisi di raggruppamento, Puglia



- numero dei residenti molto elevato: la differenza con la media generale è di circa 8.500 abitanti in più;
- popolazione insistente sul numero medio di chilometri quadrati maggiore rispetto a tutti i cluster (hanno cioè una bassa densità);
- tasso di mobilità intra-comunale molto sviluppato e contratto quello della mobilità esterna;
- struttura produttiva contraddistinta da una marcata presenza del terziario, specie P.A.;
- terziarizzazione dell'economia non avvenuta a scapito delle attività manifatturiere, con un indice di industrializzazione pari alla media nazionale e una elevata incidenza di addetti nelle unità locali di dimensioni medie (10-99 addetti) e grandi (oltre 500 addetti);
- struttura scolastica ben rappresentata attraverso un elevato tasso di iscritti alle scuole superiori.

I comuni extraurbani di pianura rurali a struttura socio-demografica debole (cluster 9) presentano, invece, le seguenti peculiarità:

- sono comuni non piccolissimi (dimensione media 5.600 abitanti). Ci troviamo in presenza di realtà, che non sono solo prive di sviluppo ed ai margini della modernizzazione economica e sociale, ma in cui sembra prevalere il degrado delle condizioni di vita;
- la struttura socio-demografica appare caratterizzata dalla presenza contemporanea della più bassa percentuale di popolazione con 65 anni e oltre e la più alta percentuale di famiglie con 5 e più componenti;
- la struttura produttiva palesa un fenomeno di terziarizzazione caratterizzata dall'assenza totale di attività manifatturiere di qualche rilievo e dalla contemporanea ed eccessiva presenza di addetti nel terziario tradizionale (commercio) e nella Pubblica Amministrazione;
- la struttura della popolazione attiva (con il peso degli attivi più basso tra tutti i gruppi) indica la presenza ancora rilevante di attivi in agricoltura (23% contro una media del 15%) e una forte presenza di attivi nel terziario;
- la domanda di mobilità non appare elevata ed è prevalentemente rivolta all'interno del comune.

4. Caratteristiche dell'offerta di trasporto e individuazione delle esigenze future dei centri di produzione e di commercializzazione

In seguito alla riclassificazione riportata nel paragrafo precedente sono state individuate alcune realtà aziendali appartenenti al settore ATECO Trasporti, magazzinaggio e comunicazioni e, in particolare, sono state considerate le divisioni ATECO I 60 (trasporti terrestri e trasporti mediante condotta) e I 61 (trasporti marittimi e per vie d'acqua). Le imprese interessate dall'analisi sono state intervistate al fine di far emergere le principali criticità del territorio e i relativi miglioramenti suggeriti, con specifico riferimento ai trasporti, espressione di esigenze da soddisfare in futuro.

L'idea è di avere un quadro di riferimento della struttura dell'offerta di trasporto merci – anche in termini localizzativi - alla luce delle caratteristiche territoriali rivenienti dalla precedente analisi di cluster.

L'indagine campionaria, realizzata nel 2018 dal Dipartimento di Economia e Finanza dell'Università degli studi di Bari Aldo Moro, ha interessato 168 imprese pugliesi ripartite sull'intero territorio regionale. Il tasso di risposta è stato del 71%. La scelta degli intervistati riflette i risultati dell'analisi di cluster per quel che concerne la distribuzione delle imprese sul territorio.

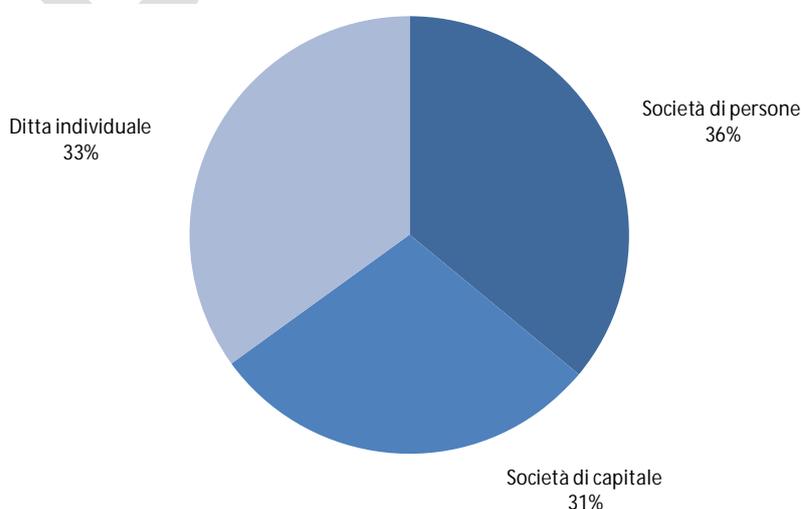
Le interviste sono state di tipo telefonico e il questionario sottoposto è stato volutamente breve al fine di far emergere immediatamente alcuni elementi caratteristici della offerta di trasporto. Questo ci ha permesso di raccogliere informazioni utili per una scelta ottimale dell'organizzazione del trasporto e dei servizi logistici.

Qui di seguito commentiamo i soli risultati dell'indagine campionaria relativi alla Puglia, mentre nell'appendice sono contenute le rappresentazioni grafiche dei risultati delle singole province e della Puglia complessivamente considerata.

Come già mostrato nella tabella 2, riepilogativa dei risultati dell'analisi di raggruppamento, i comuni pugliesi sono prevalentemente concentrati in alcuni cluster. L'offerta di servizi di trasporto, come verrà mostrato in seguito, riflette queste peculiarità provinciali. Infatti, le imprese alle quali è stato somministrato il questionario risultano concentrate per l'86% nei comuni di cluster 1.

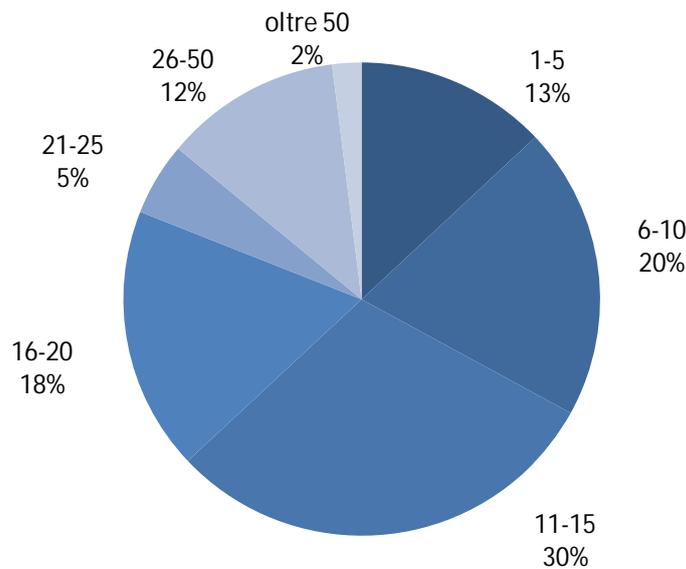
Le imprese pugliesi intervistate sono costituite per il 36% come società di persone, per il 33% come ditte individuali e per il 31% come società di capitale. Questo può essere considerato come un segnale di arretratezza dell'area che espone personalmente gli imprenditori a fattori critici esterni, quali ad esempio le vulnerabilità del mercato, nonché a fattori strutturali interni, tra i quali indichiamo i problemi di successione nel caso in cui i familiari degli imprenditori siano scarsamente interessati a occuparsi dell'azienda di famiglia.

Grafico 1.6 - Forma giuridica Puglia



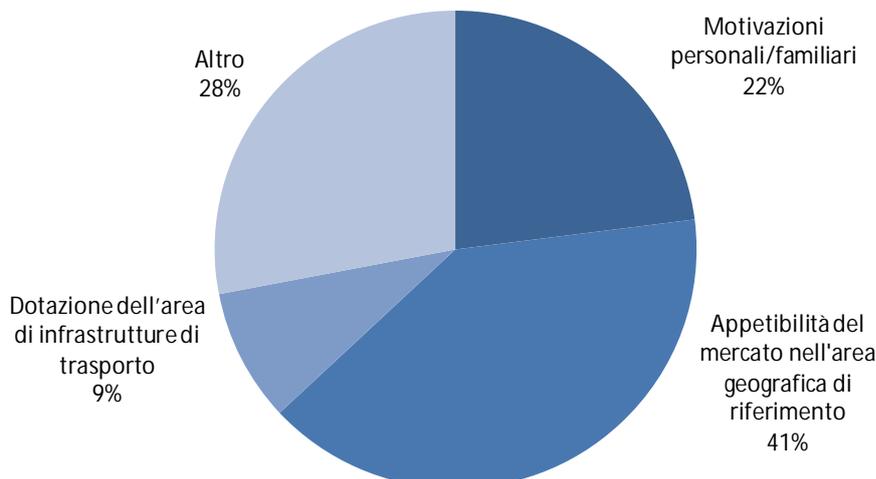
Dall'analisi degli addetti, alle dipendenze e non, emerge che le imprese appartenenti al settore in analisi sono piuttosto piccole. Infatti, il 20% delle imprese ha un numero di addetti appartenente alla classe 6-10, mentre l'12% ne ha tra 26 e 50. Quindi, le piccole imprese sono ancora irresistibilmente dominanti. Ma questo è un elemento piuttosto generalizzato all'interno del nostro sistema economico. Le imprese si fanno sempre più snelle e riallocano all'esterno funzioni tradizionalmente controllate direttamente. Pare, quindi, che lo sviluppo imprenditoriale avvenga attraverso una maggiore integrazione tra le imprese all'interno del contesto locale, più che attraverso la crescita delle singole unità produttive.

Grafico 2.6 – Personale (Puglia)



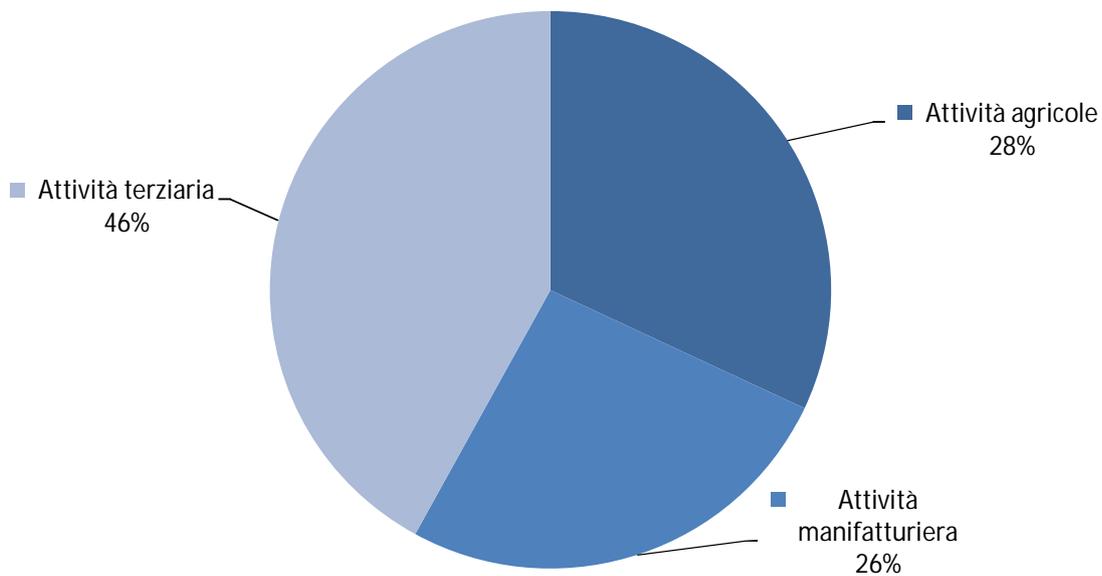
Per ciò che attiene alle scelte localizzative, così come si supponeva, il 41% delle imprese, in base a quanto dichiarato, è fortemente attenta alle caratteristiche del territorio. Queste imprese hanno effettuato scelte localizzative sulla base della vivacità del territorio e quindi della domanda stessa. Dall'indagine emerge, inoltre, che il 22% delle imprese ha invece effettuato le proprie scelte localizzative per motivazioni personali e/o familiari. Questo risultato giustifica anche la veste giuridica prescelta, così come riportato in precedenza.

Grafico 3.6 - Motivi che hanno determinato la localizzazione Puglia



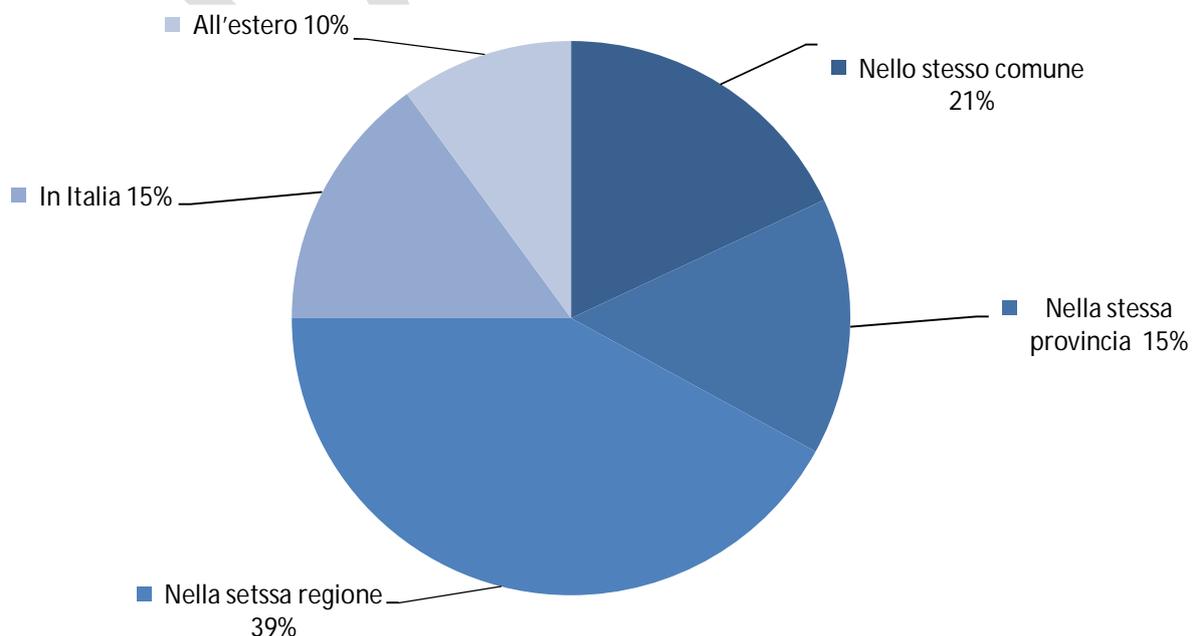
Il successivo quesito posto agli intervistati ha riguardato l'attività svolta dalle imprese-clienti per verificare l'effettiva coincidenza delle caratteristiche del cluster di appartenenza della domanda di trasporto con le scelte localizzative dell'offerta. Da quanto dichiarato dagli intervistati emerge che il 46% delle imprese svolge un'attività appartenente al terziario, mentre il 28% appartiene al settore agricolo e il 26% a quello manifatturiero. Date le caratteristiche dei cluster prevalenti, possiamo affermare che vi è corrispondenza tra le caratteristiche del tessuto economico, la domanda espressa e l'offerta di servizi di trasporto. Infatti, la struttura produttiva appare contraddistinta da una marcata presenza del terziario (cluster 1) e, pur se minore, dell'agricoltura (cluster 9).

Grafico 4.6 - Attività svolta dalle imprese-clienti Puglia



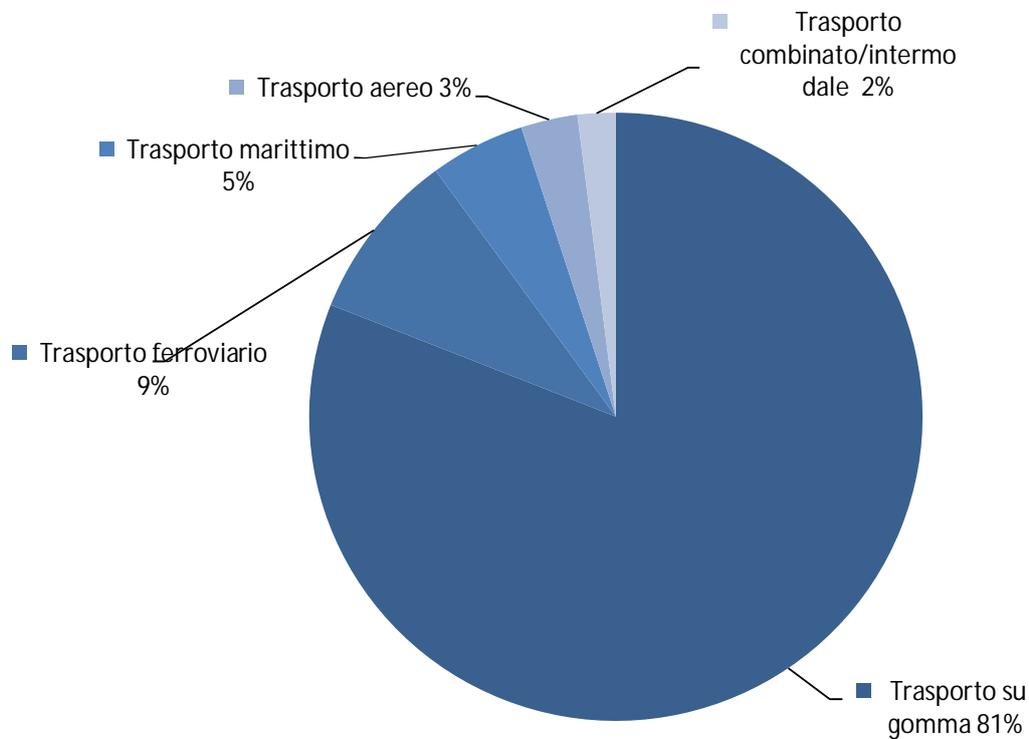
Successivamente è stato chiesto alle imprese di dichiarare quali fossero le principali destinazioni delle merci trasportate. I risultati mostrano che il mercato prevalentemente servito è comunale-regionale. Infatti, il 39% delle imprese copre mercati regionali, mentre il 21% serve un mercato comunale.

Grafico 5.6 - Localizzazione dei mercati di sbocco Puglia



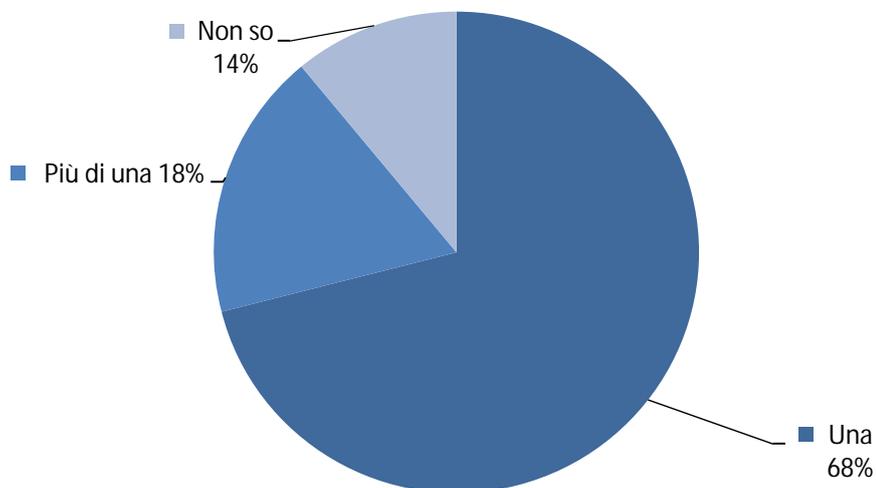
Passando alle scelte modali, l'indagine mostra che il trasporto su gomma è assolutamente schiacciante rispetto alle altre modalità. Tale modo di trasporto, infatti, corrisponde all'81% rispetto alle altre scelte trasportistiche modali.

Grafico 6.6 - Modalità di trasporto utilizzate Puglia



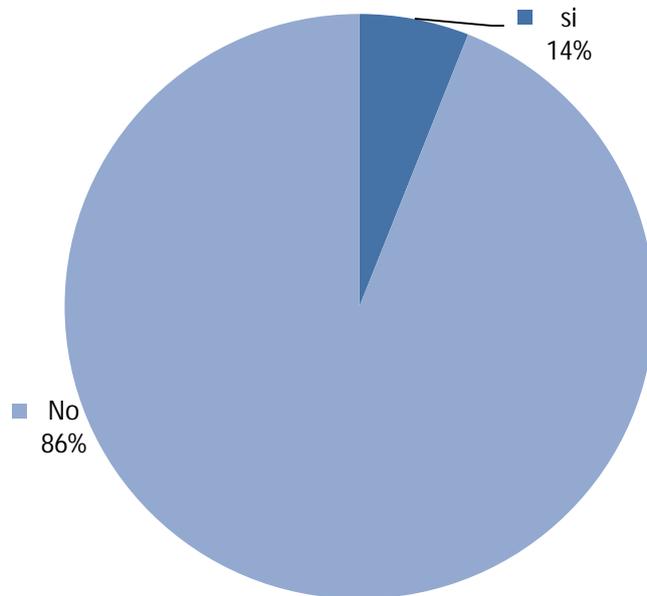
Rispetto alle modalità di trasporto è stato anche chiesto quante di queste vengono utilizzate dalle imprese per raggiungere i mercati finali di destinazione. Le imprese intervistate hanno dichiarato una chiara prevalenza unimodale (68%).

Grafico 7.6 - Numero di modalità di trasporto utilizzate dalle imprese clienti Puglia



Per ciò che riguarda i servizi e le infrastrutture di trasporto esistenti, emerge in maniera inequivocabile l'insoddisfazione degli operatori: infatti ben il 86% non ritiene adeguata alle esigenze la dotazione infrastrutturale dell'area, né lo è la qualità dei servizi disponibili.

Grafico 8.6 - Soddisfazione dei servizi e delle infrastrutture di trasporto esistenti Puglia



Al fine di individuare le possibili azioni di intervento desiderate dagli operatori è stato chiesto al campione il suggerimento di possibili miglioramenti. Il 38% delle imprese auspica interventi volti a decongestionare l'area e a favorire l'inserimento di personale qualificato nell'organico. Due segnali importanti questi, non soltanto in termini gestionali, ma anche in termini qualitativi per ciò che riguarda i servizi offerti dalle imprese. Le conseguenze degli interventi auspicati potrebbero incidere – secondo gli operatori – principalmente sulla struttura dei costi di produzione delle imprese (per il 69% delle imprese intervistate), nonché sulla competitività del territorio (per il 19% degli operatori).

Grafico 9.6 - Miglioramenti suggeriti Puglia

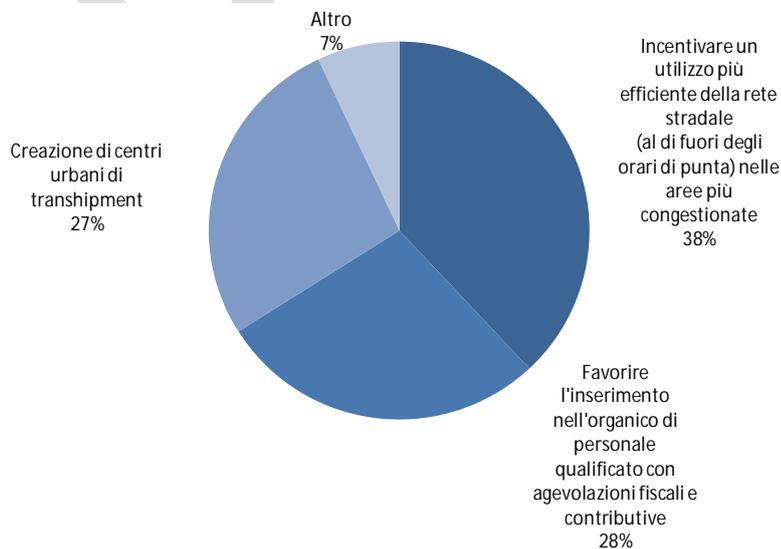
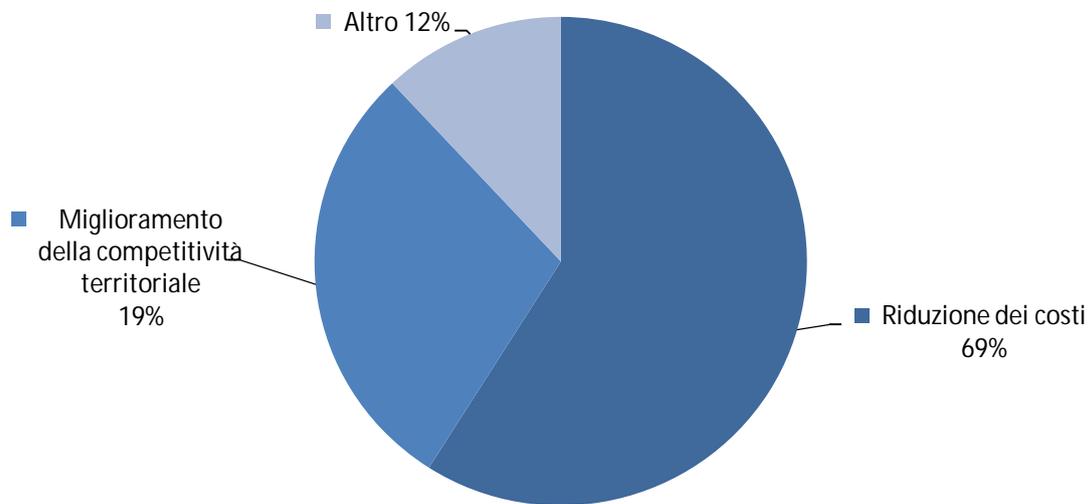


Grafico 10.6 - Risultati ottenibili in seguito alla concretizzazione dei suggerimenti (Puglia)



In conclusione possiamo affermare che l'analisi effettuata ha permesso di raccogliere informazioni utili sulla struttura territoriale pugliese, sulla domanda di trasporto e sul modo in cui gli operatori tentano di soddisfare le esigenze del mercato.

Il quadro risulta chiaro: forte concentrazione di comuni nei raggruppamenti denominati "urbani maggiori" ed "extra-urbani di collina a struttura socio-demografica debole". Queste realtà territoriali, conseguentemente, esprimono una elevata domanda di trasporto rispetto all'intero territorio regionale, con soddisfazione da parte dell'offerta forzosamente e prevalentemente unimodale su gomma. Di qui la richiesta da parte degli operatori, da un lato, di decongestionare queste aree territoriali con interventi economici e normativi volti a una migliore gestione della domanda, e, dall'altro lato, di intervenire con strumenti formativi e incentivi di tipo contributivo-fiscale utili a "professionalizzare" gli operatori stessi. Gli intervistati ritengono che una più ampia disponibilità di competenze pronte e qualificate, pur se considerata come fattore primario per lo sviluppo locale, può produrre un complesso sistema di opportunità se accompagnato dall'attuazione di una serie di attività volte a rendere più competitivo il tessuto economico. Tra queste va menzionata la migliore accessibilità alla regione, attraverso una efficiente dotazione infrastrutturale.

Nel dettaglio viene richiesto un completamento e una realizzazione delle infrastrutture già previste nei vari documenti di programma e di piano che coincidono con gli interventi ricadenti nei seguenti obiettivi strategici:

- rafforzare le connessioni dei nodi secondari e terziari delle "aree interne" e di quelle dove sono localizzati significativi distretti di produzione agricola e agro-industriale con i principali assi viari e ferroviari della rete TEN-T;
- promuovere lo sviluppo del trasporto combinato strada-mare, incluse le autostrade del mare, e ferro-mare integrando a rete e specializzando per funzioni i terminal portuali, le aree retro portuali, i poli logistici, i terminal ferroviari e le funzioni aeroportuali di trasporto delle merci;
- potenziare infrastrutture e attrezzature portuali e interportuali di interesse regionale, ivi inclusi il loro adeguamento ai migliori;
- aumentare la competitività del sistema portuale e interportuale;
- accrescere l'utilizzo della rete ferroviaria per la mobilità delle merci attraverso il completamento;

- sviluppare e migliorare i sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile, eliminando le strozzature nelle principali infrastrutture di rete;
- valorizzare le potenzialità degli scali aerei cargo di Bari, Brindisi e di quello intercontinentale di Grottaglie per il trasporto di merci ad elevato valore unitario e/o alta deperibilità, secondo una visione sinergica della Piattaforma logistica multimodale;
- implementare le Zone Economiche Speciali.

5. Strategie di intervento e proposte

Delineare la politica regionale industriale, con riferimento al piano, necessita l'utilizzo di strumenti differenti rispetto ai due diversi ambiti, per quanto collegati tra di loro.

Per quel che riguarda il trasporto merci gli strumenti e le leve principali alle quali si potrebbe far ricorso sono sostanzialmente due:

- gli strumenti economico-fiscali (strumenti *soft*) e
- le infrastrutture (strumenti *hard*).

Con riferimento invece alla logistica le azioni potenzialmente in grado di stimolare lo sviluppo del settore possono essere ricercate nell'adozione di politiche mirate:

- alla variazione del modal split (strumenti *soft* e *hard*)
- fornire strumenti incentivanti (strumenti *soft*) e
- interventi sulle infrastrutture (strumenti *hard*).

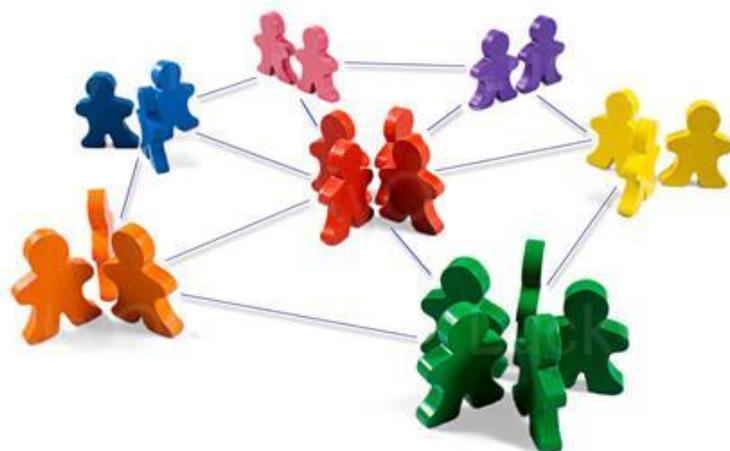
In entrambi i casi, per i due ambiti, le infrastrutture individuate (la componente *hard* degli interventi) sono estremamente numerose e in linea con gli indirizzi strategici regionali. Infatti le infrastrutture individuate soddisfano esattamente quelle che sono le attuali esigenze sia degli operatori dei trasporti e della logistica, sia le necessità della domanda. Inoltre coprono le esigenze modali e geografiche variamente rappresentate dai due segmenti del mercato. Nello specifico si punta a:

- realizzare le condizioni strutturali per lo sviluppo della logistica e dell'intermodalità nel trasporto merci da parte delle imprese del sistema produttivo pugliese, anche assicurando continuità fisico-funzionale tra la rete delle infrastrutture stradali di livello sovraregionale e quella regionale, con particolare riferimento all'accesso ai principali nodi e centri merci presenti sul territorio pugliese;
- riequilibrare il sistema di trasporto delle merci sviluppando il trasporto ferroviario, sia intermodale che tradizionale, in linea con gli orientamenti internazionali ed europei e nell'ottica della sostenibilità ambientale;
- adottare misure per incentivare la ricerca, lo sviluppo e l'innovazione tecnologica nella portualità;
- potenziare le connessioni porto-ferro;
- potenziare le connessioni porto-strade;
- realizzare la più efficace integrazione infrastrutturale, gestionale e informativa nei tratti iniziali e terminali del trasporto merci
- adottare misure per l'efficientamento dei servizi portuali;
- potenziare l'offerta ferroviaria e il miglioramento dei servizi di trasporto pubblico regionale e interregionale.

Per quel che riguarda la componente *soft* degli interventi qui di seguito si individuano "tools" che in altre realtà hanno sortito benefici risultati e che nel contesto regionale potrebbero essere ricercati nell'ambito della programmazione delle risorse future (POR 21-27, FSC, ecc.):

- incentivi fiscali per favorire l'aggregazione di imprese e la terzizzazione dei servizi logistici
- ferbonus

- ecobonus
- strumenti a supporto delle ZES.



In particolare per quel che riguarda gli incentivi fiscali, se ne potrebbero individuare due modalità:

- incentivi diretti a integrare realtà aziendali in modo da avere aggregazioni di imprese in grado di competere con le grandi multinazionali logistiche. L'erogazione avverrebbe a seguito di appositi bandi che dovrebbero richiedere l'aggregazione di minimo 3 imprese appartenenti a settori ATECO, da definirsi più dettagliatamente, ma comunque afferenti ai trasporti e alla logistica. La forma del contratto di aggregazione dovrebbe essere quella di rete, consorzio o cooperativa, e gli interventi ammissibili dovrebbero essere quelli finalizzati a un riposizionamento delle imprese. Le spese ammissibili dovrebbero essere, tra le altre, quelle riferite a: personale, strumenti e attrezzature e consulenze specialistiche. L'incentivo potrebbe attestarsi intorno al 50% spese in conto capitale fissando un'eventuale soglia minima intorno ai 40.000 euro. I soggetti partecipanti potranno essere una rete di imprese già costituita o che si costituirà nel corso dei sei mesi a partire dalla data del bando ma che, comunque, all'atto della presentazione della domanda dovranno avere sede legale o unità operativa in Puglia. L'idea di ricorrere a questa tipologia di intervento riviene da altri ambiti territoriali in cui questi strumenti sono stati utilizzati anche con riferimento ad altri settori (Veneto, Lazio, Calabria e Sicilia).
- incentivi rivolti agli operatori per favorire la terziarizzazione dei servizi logistici da parte di imprese manifatturiere, così da creare il doppio binario di sviluppo: da una parte un risparmio dei costi per l'impresa manifatturiera e dall'altra la crescita dell'impresa logistica che così avrebbe un mercato più ampio (contributo del da stabilirsi in percentuale sulle spese terziarizzate). Alcuni esempi rilevanti sono registrati negli Stati Uniti d'America e in Cina. L'incentivo potrebbe essere erogato su base annua, a seguito di specifici bandi a sportello.



Per quel che concerne il ferrobonus regionale, questo va considerato come un incentivo per il trasporto combinato strada-rotaia da erogare alle imprese che commissionano treni completi in un arco temporale che sarà fissato. Il contributo potrebbe essere erogato su domanda da parte di imprese che avranno svolto trasporto combinato/trasbordato. L'entità del bonus, che sarà determinato anno per anno, orientativamente potrebbe attestarsi intorno ai 2÷2,50 euro per ogni treno-km di trasporto combinato o trasbordato, comunque nei limiti di quanto stabilito a livello nazionale. Esempi di ferrobonus già implementati si riferiscono alle regioni Liguria, Lombardia e Piemonte.

Sulla scia di tali esperienze la Regione Puglia ha già avviato contatti con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti per avviare una fase di confronto con le competenti strutture ministeriali per valutare la possibilità di "collegarsi" alla norma statale e poter integrare il contributo nazionale con l'eventuale apporto di risorse proprie. La Regione Puglia potrebbe così rendere questo incentivo strutturale, e non più congiunturale, per stabilizzare permanentemente o innalzare sempre più quote di traffico rilevanti sulla modalità di trasporto ferroviaria.

Le domande di accesso ai contributi a sostegno del trasporto ferroviario intermodale o trasbordato dovrebbero contenere l'indicazione dei treni*km effettuati su base annua e il contributo sarebbe erogato per i servizi di trasporto ferroviario intermodale in arrivo e in partenza da nodi logistici e portuali in Puglia dimostrando/dichiarando il numero dei treni/km acquistati.



Con riferimento all'ecobonus regionale, questo sarebbe diretto agli autotrasportatori per favorire le scelte trasportistiche sulle rotte marittime e/o ferroviarie. L'obiettivo chiaro, in questo caso, è di ripartire differentemente i traffici in modo da indurre la scelta degli operatori e farla ricadere sulle modalità sostenibili e meno impattanti soprattutto da un punto di vista ambientale. Questo contributo potrebbe rappresentare un supporto per incoraggiare le forme di associazione tra imprese di piccole dimensioni aventi l'obiettivo di utilizzare in modo efficiente le alternative marittime e ferroviarie. Il bonus dovrebbe coprire parte del costo da sostenersi per l'utilizzo della modalità alternativa. In pratica il beneficiario vedrebbe rimborsata una quota delle maggiori spese sostenute per utilizzare il trasporto marittimo o ferroviario in luogo di quello stradale, quota che sarebbe calcolata su base differenziale tra i costi esterni del trasporto "tutto strada" e quelli del trasporto combinato "strada-mare" o "strada-ferro" o "strada-mare-ferro".



Con riferimento alla *cycle logistics* e al *cargo bike*, lo strumento proposto mira a incentivare la sostituzione dei mezzi motorizzati con *cargo bike* e di orientare opportunamente la logistica che riguarderebbe la consegna delle merci con la modalità ciclistica. Il contributo potrebbe essere erogato a qualsiasi impresa localizzata in Puglia che svolga attività di distribuzione delle merci nei centri urbani congestionati, con ZTL o ZSR, o che debba effettuare consegne in tali aree pur svolgendo prevalentemente un'altra attività, diversa da quella di trasporto.

Il contributo andrebbe a finanziare parte del costo di acquisto del mezzo ciclistico da utilizzare con percentuale fino al 70% e potrebbe essere erogato su domanda a seguito di bando a sportello.

L'attuazione degli strumenti necessiterebbero la sottoscrizione di protocolli con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con il coinvolgimento della società *in house* RAM, Logistica Infrastrutture e Trasporti S.p.A., lì dove sarà previsto un contributo di fonte nazionale.

Per quel che concerne le Z.E.S. che interessano la Puglia gli interventi avranno sicuramente una rilevanza di tipo infrastrutturale, così come emerge dalla ricognizione realizzata, ma sarà necessario attuare a livello locale quanto previsto in materia dalla normativa nazionale anche se va ricordato che la zona economica speciale è una regione geografica dotata di una legislazione economica differente dalla legislazione in atto nella nazione di appartenenza.

Attualmente, secondo i dati della Banca Mondiale, nel mondo si contano quasi 4mila Z.E.S.: il 43% delle quali è situata in Asia. L'Europa, invece, ne ospita circa il 20% con un'elevata concentrazione in Polonia.

La Z.E.S. è stata introdotta in Italia con il D.L. 91/2017, cosiddetto "Decreto Sud", entrato in vigore, al fine di favorire la crescita economica nelle aree del Mezzogiorno.

I vantaggi principali delle ZES derivano dalla localizzazione agevolata di imprese, spinta degli investimenti, incremento dell'occupazione, incremento delle esportazioni, implementazione di processi ad elevato contenuto tecnologico. E' evidente che il raggiungimento di questi obiettivi necessita anche della realizzazione di infrastrutture dedicate (già individuate dalla mappatura contenute nel Piano Regionale delle Merci e della Logistica) e dell'adozione di strumenti incidenti sul costo generalizzato dei trasporti.



Per il prossimo futuro, in sinergia con gli altri stakeholder di riferimento e le strutture regionali di competenza, si dovrebbero implementare strumenti utili a:

1. ridurre la tassazione sul costo del lavoro e sugli utili di imprese (defiscalizzazione)
2. ridurre l'onere di trasporto (esternalizzazione/aggregazione imprese mediante incentivi)
3. incrementare la produttività delle infrastrutture dedicate alle operazioni di *handling* (derivante dalla riduzione dei tempi operativi e delle procedure doganali).

A monte di questi interventi sarà fondamentale sviluppare una A.I.R. (Analisi di Impatto della Regolamentazione) ad ampio spettro per una quantificazione esatta degli effetti conseguenti.

Sulla base di simulazioni econometriche realizzate dal Dipartimento di Economia e Finanza dell'Università degli studi di Bari Aldo Moro, con studi specifici sul tema, è possibile affermare che i modelli attualmente utilizzati, riferiti alle esperienze straniere già in corso, possono costituire una base di ragionamento delle Z.E.S. in Puglia. I risultati sono estendibili date le caratteristiche territoriali. Di base è opportuno finalizzare gli interventi infrastrutturali trasportistici per tali aree.

I risultati evidenziano ricadute positive occupazionali e le zone economiche speciali possono essere un elemento utile per attrarre investimenti esteri. Inoltre le Z.E.S. possono contribuire all'aumento dell'incidenza percentuale del commercio sul PIL, nonché aumentare la percentuale di alta tecnologia inclusa nelle esportazioni.

E' opportuno sottolineare che gli interventi, al fine di favorire la permanenza delle imprese su questi territori e ottenere i massimi risultati in termini di efficienza ed efficacia, devono essere opportunamente coordinati.

In sintesi, gli interventi qui proposti, si allineano perfettamente all'attuale approccio europeo sul tema del trasporto merci e della logistica che pone l'attenzione sull'intermodalità sostenibile terzariizzata. Qui si colgono i segnali di miglioramento delle prestazioni del settore dei trasporti e della logistica e dello spostamento della politica economica verso un trasporto sostenibile in chiave europea.

APPENDICE

ANALISI E RAPPRESENTAZIONE GRAFICA DEI RISULTATI DELL'INDAGINE CAMPIONARIA

RILEVAZIONI:

1. Natura giuridica
2. Personale
3. Scelte localizzative
4. Attività svolta imprese-clienti
5. Localizzazione mercati di sbocco
6. Modalità di trasporto utilizzate
7. Numero di modalità di trasporto utilizzate
8. Soddisfazione per i servizi e le infrastrutture di trasporto esistenti
9. Miglioramenti suggeriti
10. Risultati ottenibili con la concretizzazione dei suggerimenti

L'analisi e la *survey* condotte sul territorio pugliese evidenziano alcune diversità a livello territoriale rispetto ai dieci quesiti posti agli operatori. Nel corpo del testo sono stati presentati i risultati riferiti alla Puglia mentre qui di seguito si riporta il dettaglio delle analisi riferito alle aree provinciali di Bari-BAT (accorpate), Brindisi, Foggia, Taranto e Lecce.

Bari – BAT.

Le imprese intervistate dell'area barese e BAT sono costituite per il 36% come società di persone, per il 33% come ditte individuali e per il 31% come società di capitale. In linea con il dato regionale questo è un elemento indicativo di una mancanza di modernità dell'area che espone personalmente gli imprenditori a fattori critici esterni, quali ad esempio le vulnerabilità del mercato, nonché a fattori strutturali interni.

Per quel che concerne il personale, emerge che le imprese appartenenti al settore in analisi sono dimensionalmente piccole rispetto a questo elemento, ma sicuramente più grandi rispetto alla media regionale. Infatti, il 30% delle imprese ha tra gli 11 e i 15 addetti, il 21% delle imprese ha un numero di addetti appartenente alla classe 6-10, il 16% tra i 16 e i 20. Ad ogni modo appare chiaro che le piccole e medie imprese sono numericamente rilevanti su questo territorio. Ma questo è un elemento assolutamente comune che caratterizza il sistema economico nazionale e non va visto come un problema in quanto queste imprese riescono più facilmente ad adeguarsi ai cambiamenti strutturali dei mercati, soprattutto in situazioni di difficoltà. Anche in questo caso, così come emerge a livello regionale, è possibile affermare che lo sviluppo imprenditoriale si concretizza mediante una integrazione tra le imprese all'interno del contesto locale, più che attraverso la crescita delle singole unità produttive.

Per ciò che riguarda le motivazioni che hanno determinato le scelte localizzative, il 40% delle imprese intervistate e che hanno risposto, in base a quanto dichiarato, è stato influenzato dall'appetibilità del mercato nell'area geografica di riferimento. A seguire, il 20%, ha scelto la localizzazione per motivazioni personali e/o familiari.

Con riferimento al quesito riguardante l'attività svolta dalle imprese-cliente dall'indagine emerge che il 42% delle imprese svolge un'attività appartenente al terziario, mentre il 31% appartiene al settore agricolo e il 27% a quello manifatturiero. Incrociando le peculiarità dei cluster prevalenti presenti nell'area, possiamo affermare che vi è corrispondenza tra le caratteristiche del tessuto economico, la domanda espressa e l'offerta di servizi di trasporto. Infatti, la struttura produttiva appare contraddistinta da una marcata presenza del terziario (cluster 1) e, pur se minore, dell'agricoltura (cluster 9).

Il quesito successivo ha riguardato le destinazioni delle merci trasportate in termini di localizzazione dei mercati di sbocco. I risultati mostrano che il mercato prevalentemente servito è comunale-regionale con il 40%, mentre il 20% delle imprese intervistate nell'area Bari-BAT serve un mercato comunale.

Con riferimento alle modalità di trasporto utilizzate, l'indagine mostra che le imprese dell'area in esame prediligono il trasporto su gomma, infatti l'80% delle imprese preferisce questa modalità, mentre solo il 9% utilizza il trasporto ferroviario. Quindi anche in questa area, come del resto anche a livello regionale, vi è un forte squilibrio modale sul quale è urgente intervenire.

Per quel che concerne il numero delle modalità di trasporto utilizzate dalle imprese-cliente per raggiungere i mercati finali di destinazione, il 71% ha dichiarato di utilizzarne solo una e il 18% più di una.

Con riferimento ai servizi e alle infrastrutture di trasporto esistenti, emerge in maniera inequivocabile l'insoddisfazione degli operatori: infatti il 93% non ritiene adeguata alle esigenze la dotazione infrastrutturale dell'area, né lo è la qualità dei servizi attualmente offerti.

Alle imprese intervistate sono stati richiesti suggerimenti rispetto ai miglioramenti da apportare alla rete e ai servizi di trasporto. Il 38% delle imprese auspica interventi volti a decongestionare l'area mentre il 30% vorrebbe favorire l'inserimento di personale qualificato nell'organico a costi più vantaggiosi. Due segnali importanti questi, non soltanto in termini gestionali, ma anche in termini qualitativi per ciò che riguarda i servizi offerti dalle imprese. Le conseguenze degli interventi auspicati potrebbero incidere – secondo gli operatori – principalmente sulla struttura dei costi di produzione delle imprese (per il 58% delle imprese intervistate), nonché sulla competitività del territorio (per il 29% degli operatori), così come emerge dal quesito specifico posto alle imprese.

PROVINCE BARI – BAT

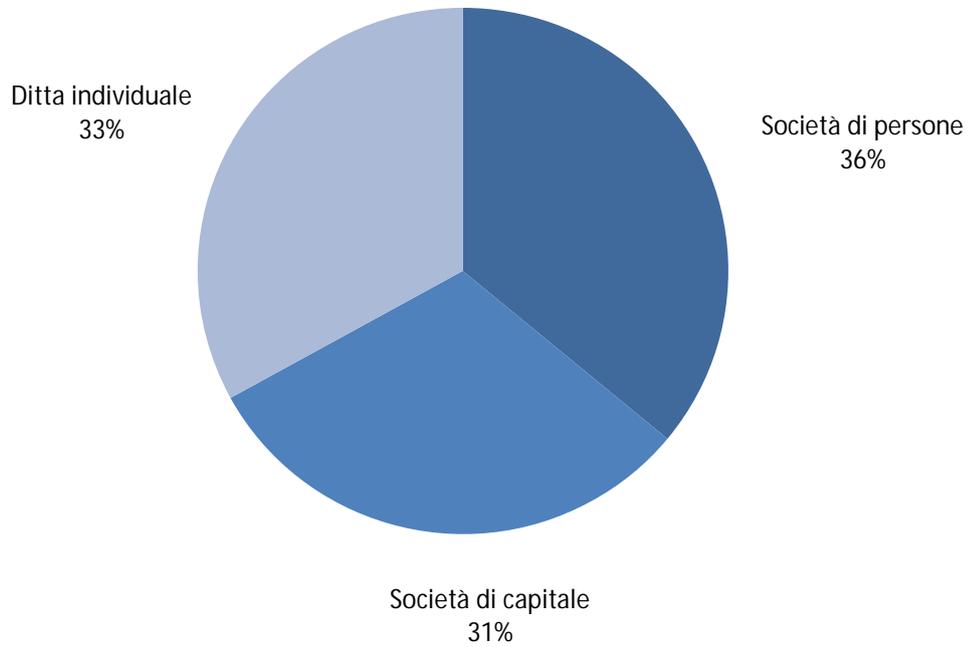


Grafico 1.1 - Forma giuridica Bari-BAT

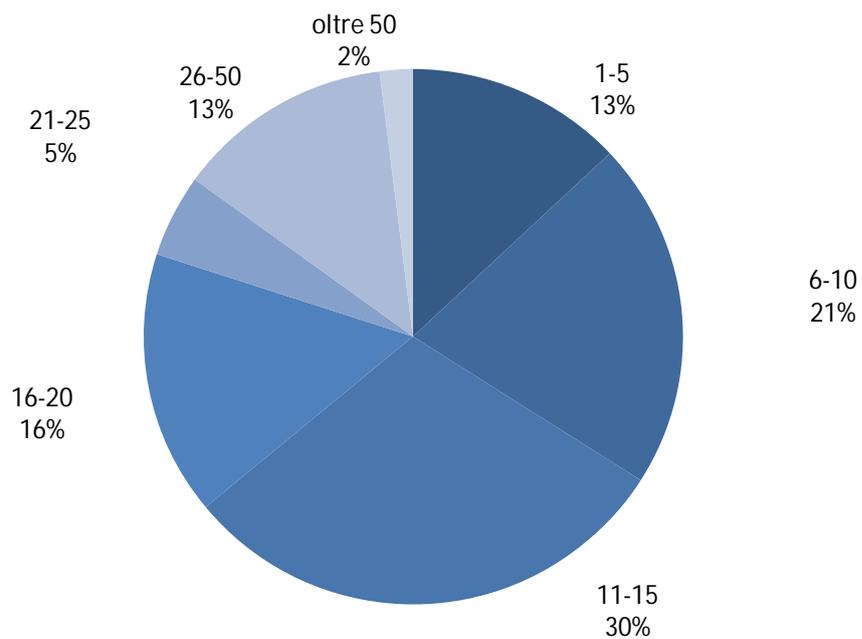


Grafico 2.1 – Personale (Bari – BAT)

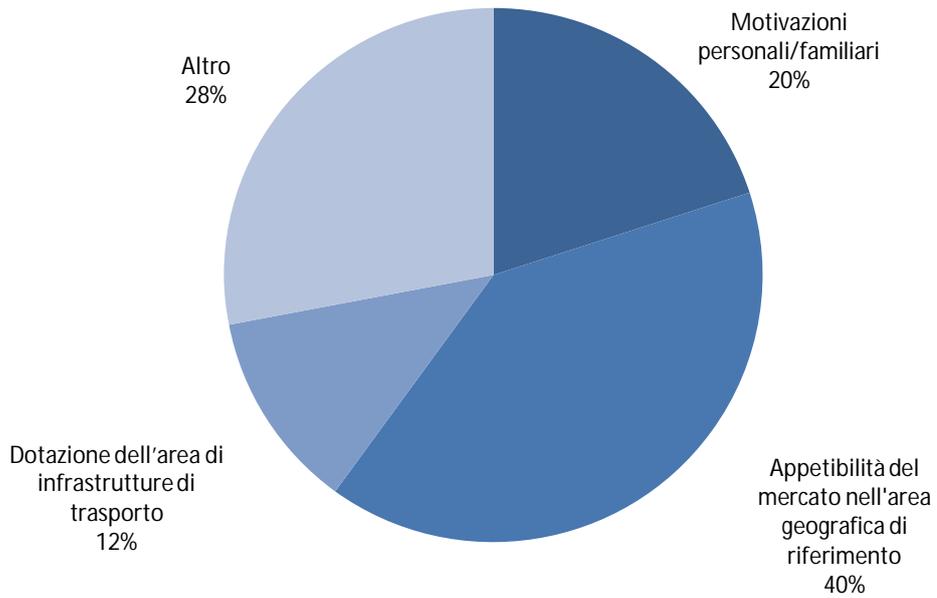


Grafico 3.1 - Motivi che hanno determina 1° localizzazione (Bari – BAT)

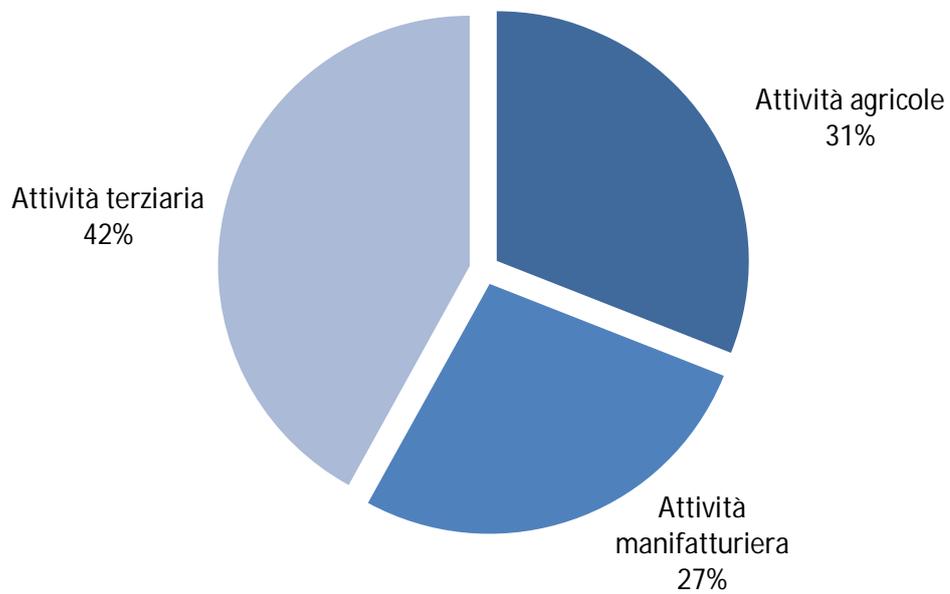


Grafico 4.1 - Attività svolta dalle imprese – clienti (Bari BAT)

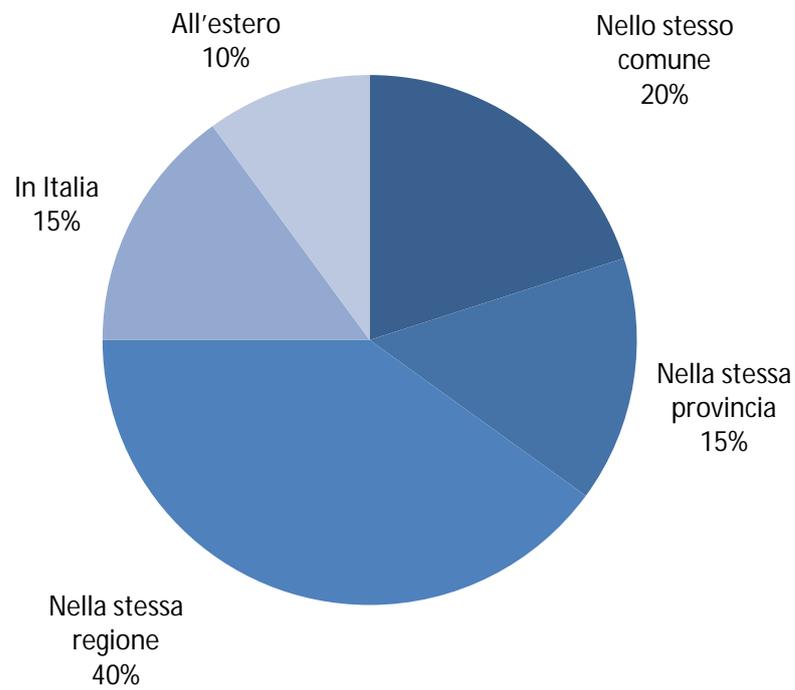


Grafico 5.1 - Localizzazione dei mercati di sbocco (Bari – BAT)

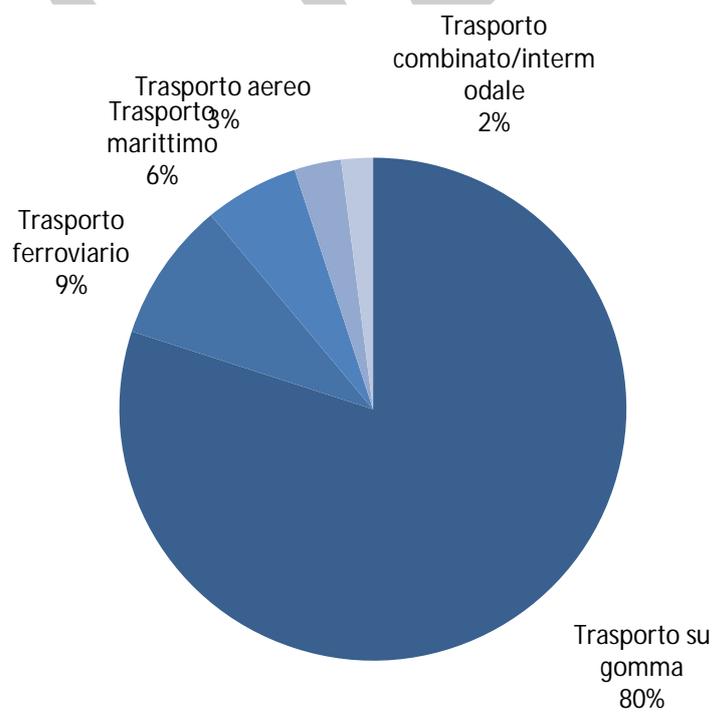


Grafico 6.1 - Modalità di trasporto utilizzate (Bari – BAT)

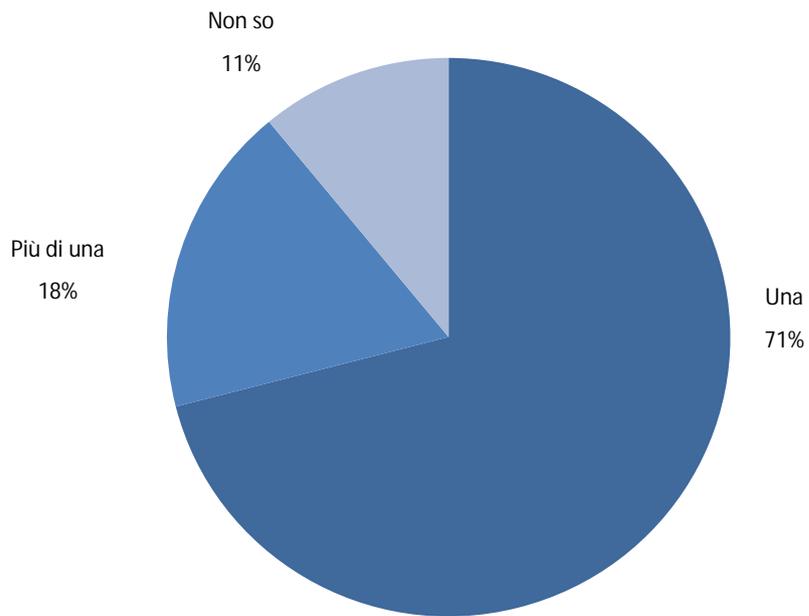


Grafico 7.1 - Numero di modalità di trasporto utilizzate dalle imprese clienti (Bari – BAT)

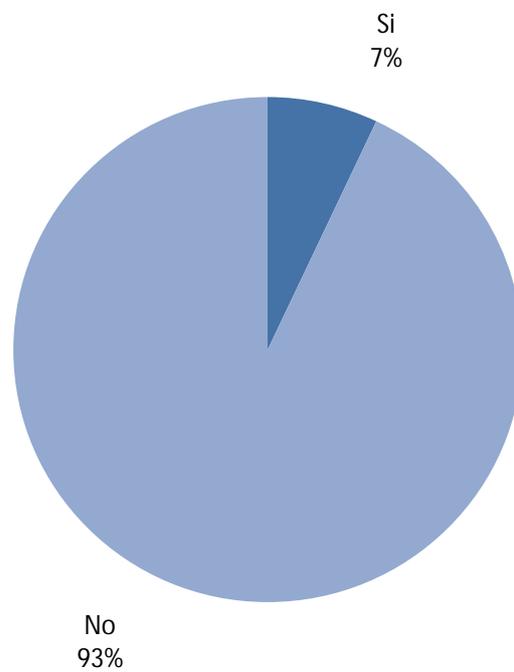


Grafico 8.1 - Soddisfazione dei servizi e delle infrastrutture di trasporto esistenti (Bari – BAT)

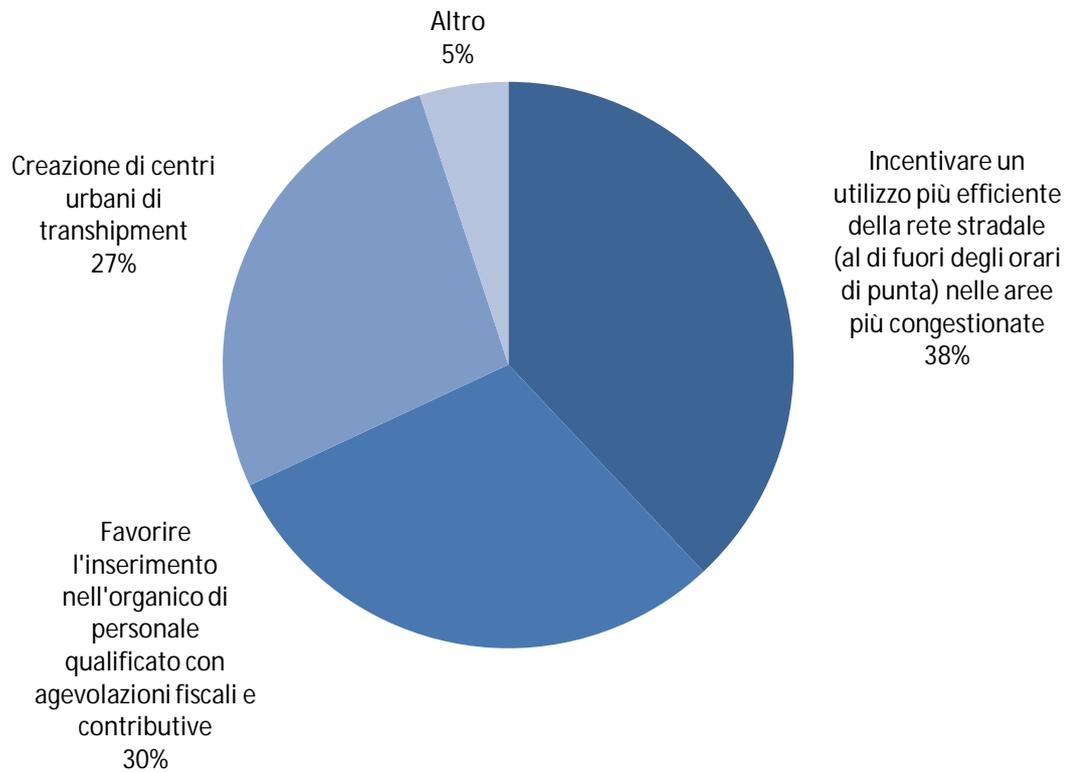


Grafico 9.1 - Miglioramenti suggeriti Bari-BAT

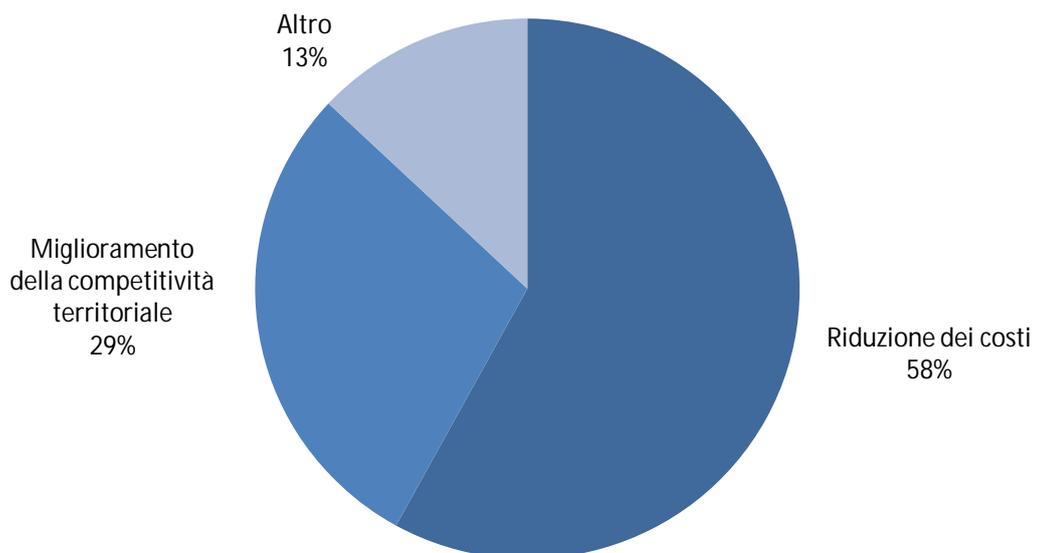


Grafico 10.1 - Risultati ottenibili in seguito alla concretizzazione dei suggerimenti (Bari – BAT)

Brindisi

Le imprese oggetto di analisi sono quelle ricadenti nell'area brindisina. Tra quelle intervistate il 37% hanno la natura giuridica di impresa individuale, seguite dal 35% di società di persone e dal 28% di società di capitale. Anche in questa area circoscrizionale vi è una prevalenza di imprese a forte esposizione personale per quel che concerne il capitale di rischio.

Con riferimento alla numerosità del personale delle imprese intervistate, molte di queste, precisamente il 38%, ha un numero di addetti tra le 11 e le 15 unità. Seguono le imprese con 16-20 addetti e 6-10 unità entrambe per il 15%. Anche in questo caso va evidenziata la dimensione piccola delle realtà imprenditoriali che, seppur in linea con il dato nazionale e regionale, fa risaltare l'elemento di flessibilità e quindi di adattamento alle mutate condizioni economiche nonché l'attenzione a questa componente del costo di produzione.

Se si analizzano le motivazioni che hanno prevalso nelle scelte localizzative emerge che le imprese del brindisino, il 34% di queste, hanno apprezzato le peculiarità positive dell'area geografica di riferimento quale mercato destinatario dei servizi offerti. Seguono le motivazioni personali/familiari con il 21% e la dotazione dell'area di infrastrutture di trasporto per il 13%.

Al quesito riguardante l'attività svolta dalle imprese-cliente gli intervistati hanno indicato per il 51% la componente terziaria del mercato, il 30% per l'attività agricola e per il 19% quelle che svolgono un'attività industriale. Anche per l'area brindisina viene rispettata l'analisi precedentemente svolta sui cluster territoriali che fa emergere le caratteristiche socio-economiche dell'area, nonché le peculiarità della domanda e dell'offerta di servizi di trasporto.

Per quel che concerne la localizzazione dei mercati di sbocco, in termini di destinazioni raggiunte, il 45% delle imprese intervistate ha indicato in contesto regionale, seguito dal 16% che ha come riferimento il mercato provinciale e un altro 16% lo stesso comune. Il 14% delle imprese raggiunge l'estero, mentre il 9% rimane nei confini nazionali. Queste ultime due percentuali devono far riflettere in quanto è necessario spingere la domanda di trasporto e aprire le imprese a mercati più ampi e distanti supportando le stesse con adeguati servizi e infrastrutture.

Le imprese del brindisino utilizzano prevalentemente il trasporto su gomma (70%). Su queste scelte è opportuno intervenire per cercare di avere uno split modale spostato verso le altre modalità di trasporto, visto che l'intera area di Brindisi è dotata di infrastrutture alternative potenzialmente utilizzabili per il trasporto delle merci.

Per quel che riguarda il numero delle modalità di trasporto utilizzate dalle imprese-cliente per raggiungere i mercati finali di destinazione, il 70% ha dichiarato di utilizzarne solo una e il 22% più di una. Anche questo dato fa riflettere ed è un elemento su cui è necessario agire per diversificare l'utilizzo dei modi di trasporto presenti nell'area di Brindisi.

Alla base di queste scelte degli operatori vi è evidentemente un elevato livello di insoddisfazione dei servizi e delle infrastrutture di trasporto esistenti, pari al 92%. Questo dato probabilmente riflette una percezione consolidata che necessita di una svolta in termini di politica dei trasporti volta a modificare i comportamenti radicati in termini di scelte modali trasportistiche.

Gli operatori intervistati hanno espresso suggerimenti in termini di auspicabili miglioramenti che riguardano ancora una volta la rete stradale nelle zone più congestionate, la creazione di centri urbani di *transshipment* utili al trasbordo di merci (il 28%) e l'erogazione di sussidi miranti ad abbassare il livello del costo del lavoro (25%). Conseguentemente da parte delle imprese è auspicabile agire sul miglioramento della competitività territoriale (per il 29%) e sulla riduzione del costo generalizzato di trasporto (per il 60%).

PROVINCIA DI BRINDISI

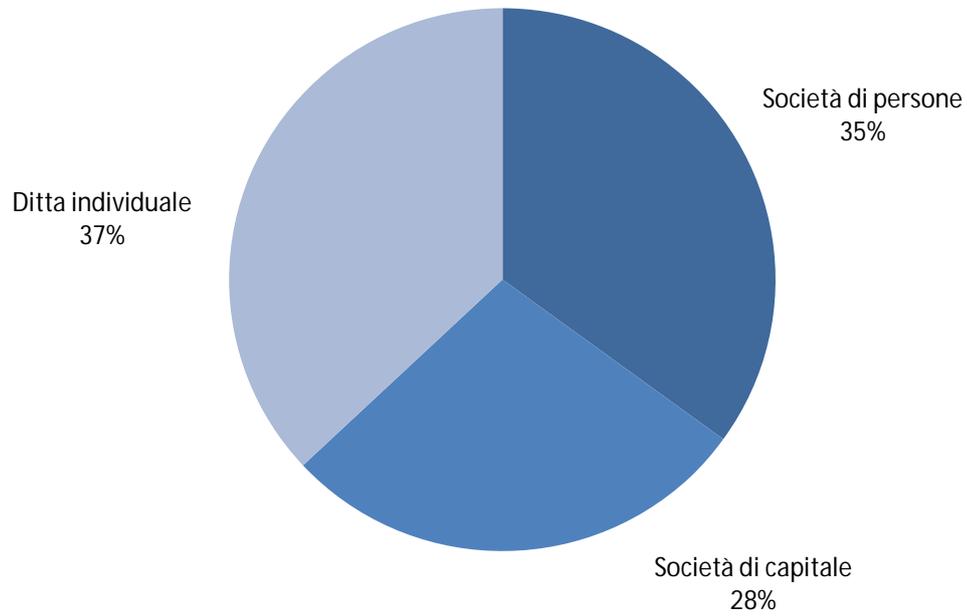


Grafico 1.2 - Forma giuridica Brindisi

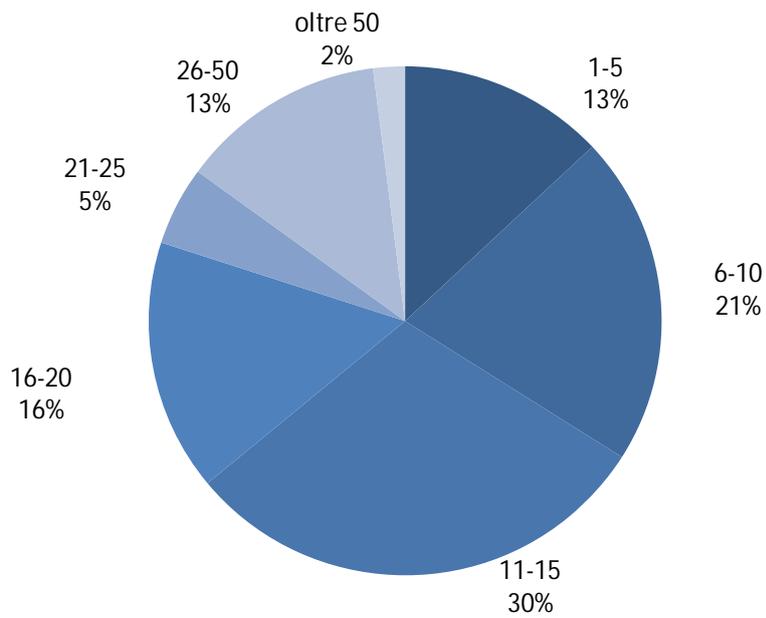


Grafico 2.2 - Personale(Brindisi)

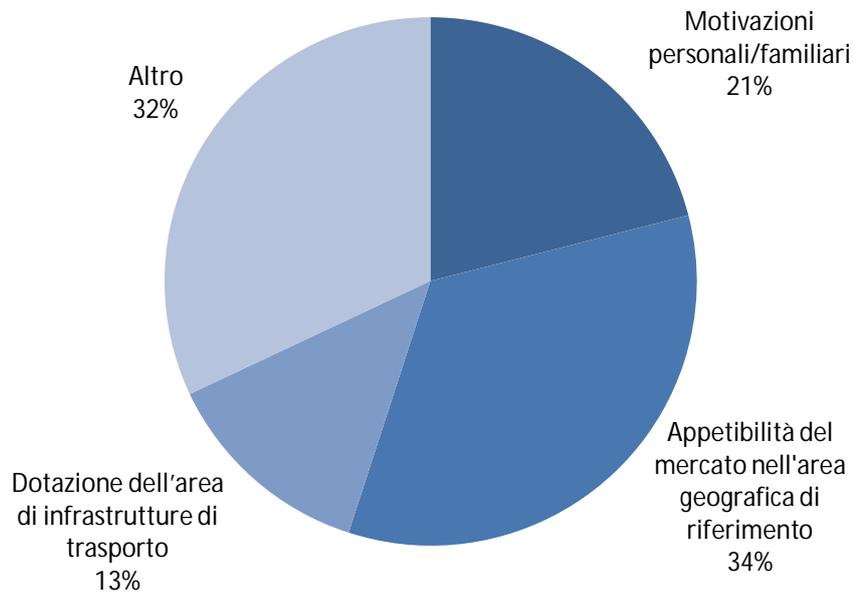


Grafico 3.2 - Motivi che hanno determinato la localizzazione (Brindisi)

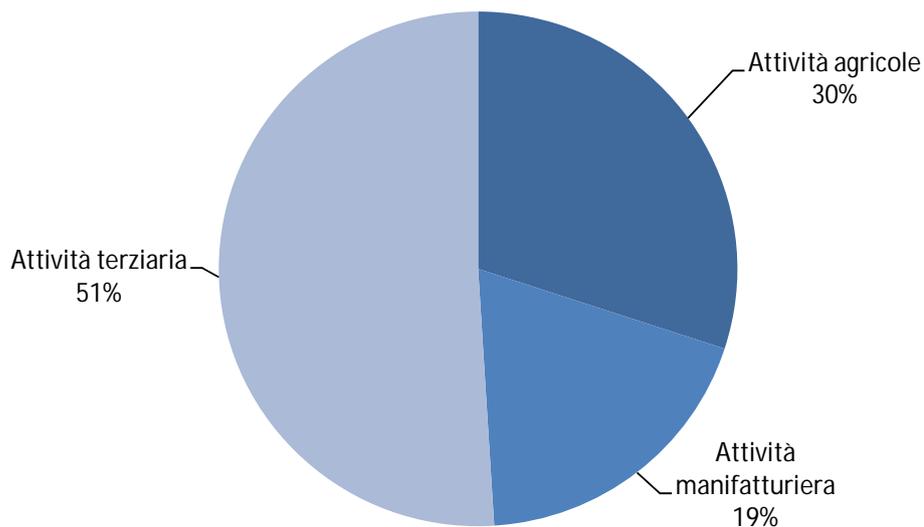


Grafico 4.2 - Attività svolta dalle imprese – clienti (Brindisi)

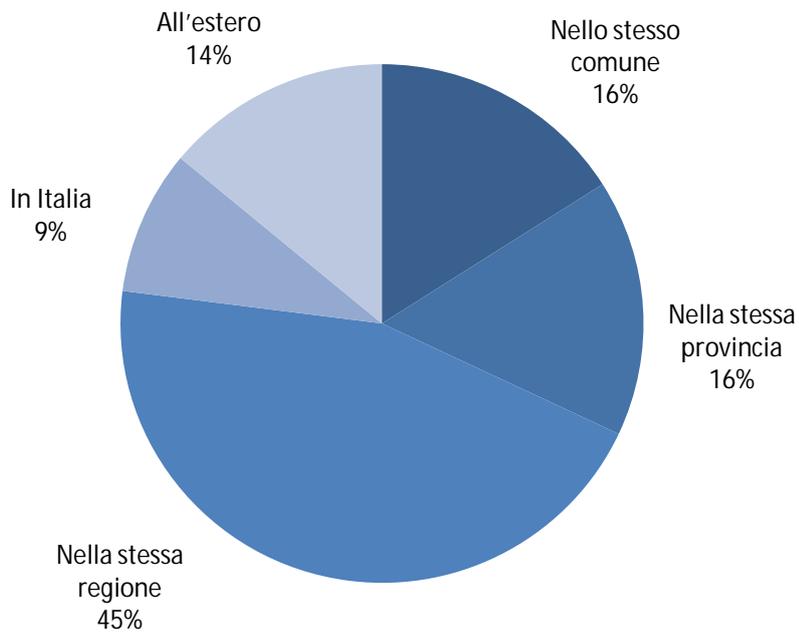


Grafico 5.2 - Localizzazione dei mercati di sblocco (Brindisi)

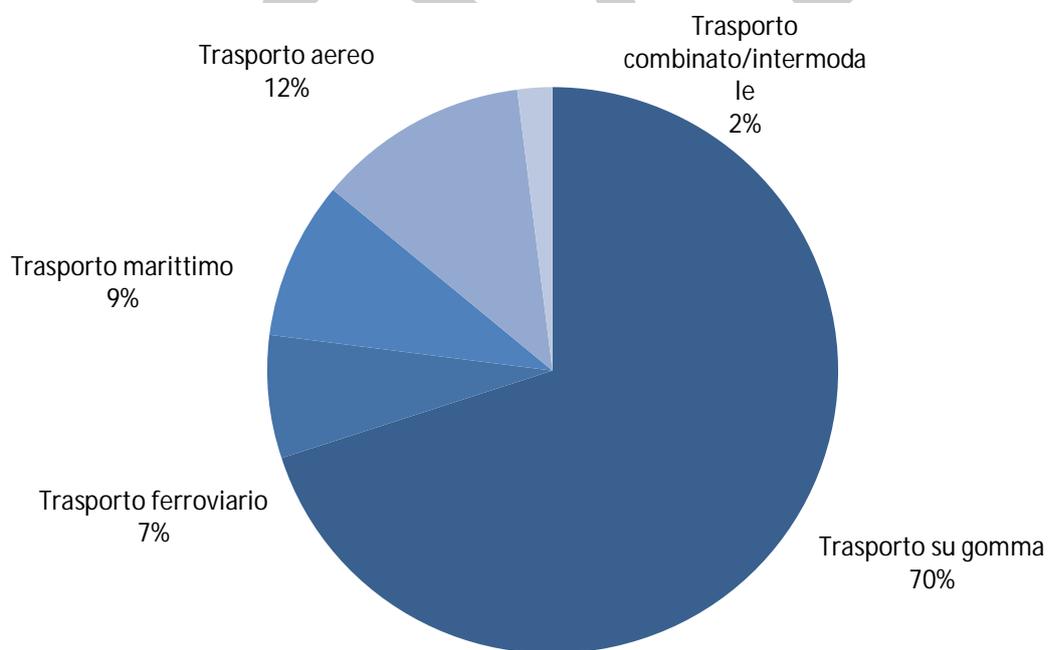


Grafico 6.2 - Modalità di trasporto utilizzate Brindisi

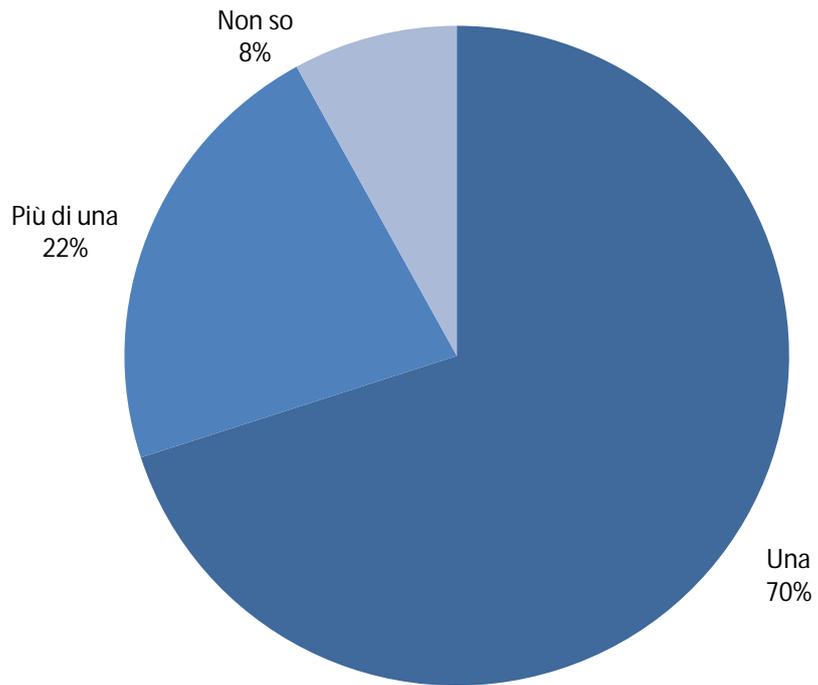


Grafico 7.2 - Numero di modalità di trasporto utilizzate dalle imprese clienti Brindisi

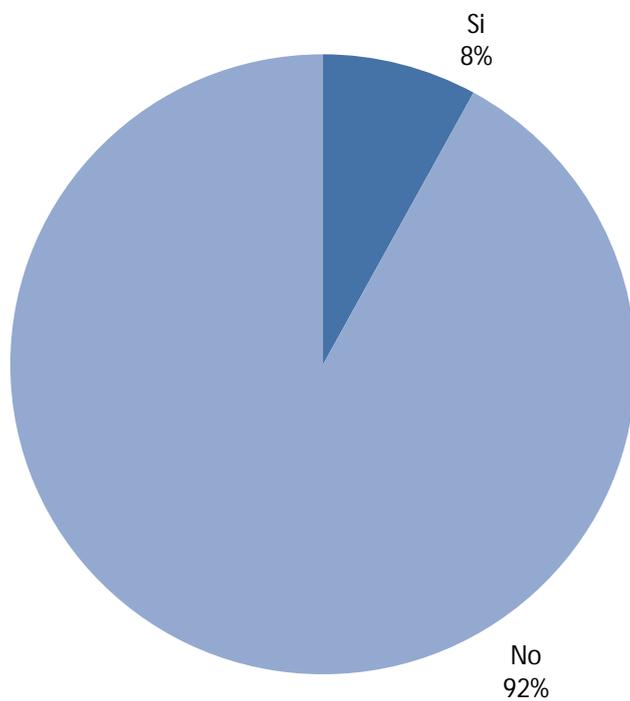


Grafico 8.2 - Soddisfazione dei servizi e delle infrastrutture di trasporto esistenti (Brindisi)

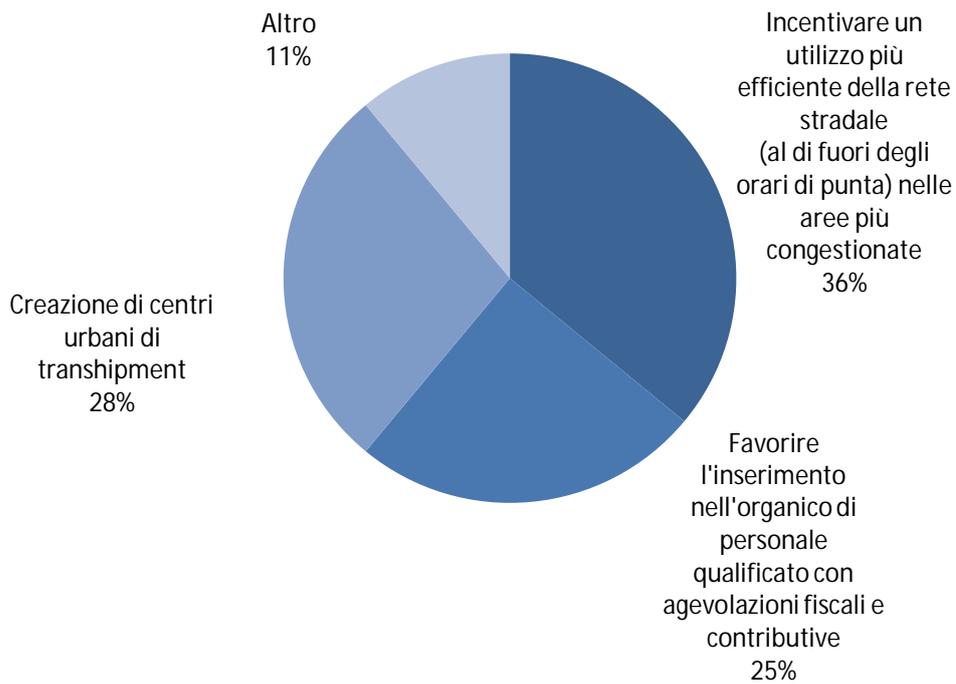


Grafico 9.2 - Miglioramenti suggeriti (Brindisi)

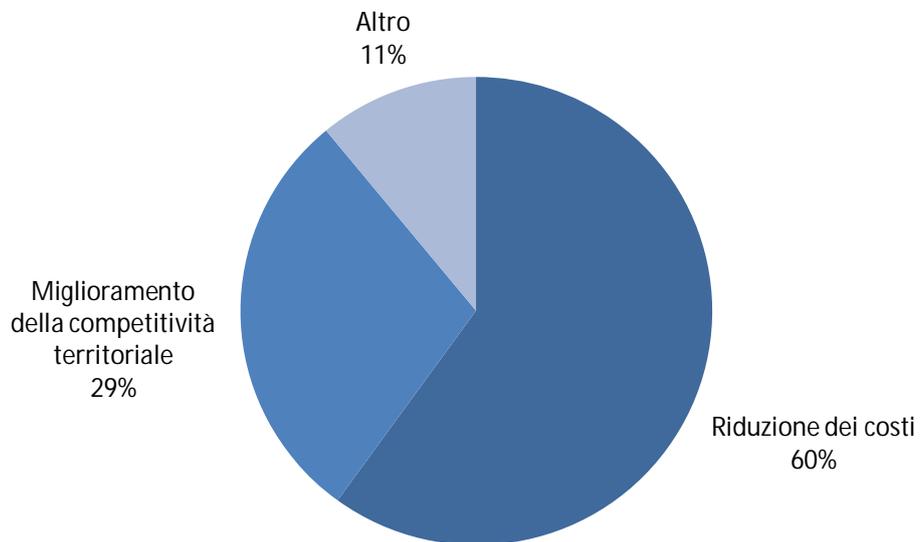


Grafico 10.2 - Risultati ottenibili in seguito alla concretizzazione dei suggerimenti (Brindisi)

Foggia

Per quel che riguarda l'area foggiana va detto che il tessuto imprenditoriale, rappresentato dalle imprese intervistate, è dominato da ditte individuali per il 38% e da società di persone per il 37%. Minore è la presenza e l'incidenza delle società di capitale, pari al 25%. In questo territorio dunque prevale, con riferimento alla forma giuridica, un modello di impresa imperniato sull'elemento personale a scapito del capitale che se per un verso può rendere elastica e adattabile l'offerta, dall'altro lato espone a rischi personali gli imprenditori.

Il personale occupato nelle aziende intervistate è numericamente interessante anche se le dimensioni fanno intendere una struttura sempre di piccola e media impresa. Il 27% delle imprese ha dai 16 ai 20 addetti, il 26% tra i 6 e i 5 addetti e il 25% tra le 11 e le 15 unità. Come già rilevato per le altre aree questo è un elemento caratteristico del tessuto imprenditoriale non solo regionale, ma anche nazionale. Questo dato va comunque letto in maniera positiva perché conferisce elasticità alle imprese in termini di una più facile adattabilità alle mutate esigenze dei mercati. Inoltre questa struttura fa intendere una maggiore potenzialità di aggregazione orizzontale, anziché verticale, elemento di assoluta positività.

Con riferimento alle scelte localizzative, il 38% delle imprese intervistate ha indicato, tra i motivi di scelta della localizzazione, l'appetibilità del mercato nell'area geografica di riferimento. Questo è un dato significativo perché indica un certo grado di fiducia che gli imprenditori hanno rispetto alle potenzialità del tessuto economico e del territorio. A seguire, il 27% ha scelto la localizzazione per motivazioni personali e/o familiari.

Per quel che concerne l'attività svolta dalle imprese-cliente i risultati dell'indagine evidenziano che il 41% di queste svolge un'attività appartenente al terziario, mentre il 35% appartiene al settore agricolo e il 24% a quello manifatturiero. Anche in questo caso, se si tiene presente quelle che sono le caratteristiche dei cluster prevalenti dell'area, è possibile sostenere che vi è una coincidenza tra le peculiarità del tessuto economico, la domanda espressa e l'offerta di servizi di trasporto.

Quanto alle destinazioni delle merci trasportate in termini di localizzazione dei mercati di sbocco, i risultati dell'indagine mostrano che il 40% delle aziende servono un mercato regionale, il 20% lo stesso comune, il 15% un mercato provinciale, un altro 15% si relazionano a livello nazionale e solo il 15% delle imprese foggiane intervistate raggiunge un mercato di sbocco estero.

Per quel che riguarda le modalità di trasporto utilizzate, i risultati rivenienti dall'indagine realizzata mostra che le imprese dell'area foggiana hanno una spiccata preferenza per il trasporto su gomma, esattamente l'85%, e soltanto il 13% utilizza il trasporto ferroviario. Questi risultati non sorpremono date le caratteristiche del territorio e l'assenza di alcune modalità trasporto che in termini infrastrutturali sono più difficili da raggiungere e utilizzare. Quindi è possibile affermare che anche nel foggiano, come del resto anche a livello regionale, vi è un forte squilibrio modale sul quale è necessario intervenire con infrastrutture e servizi di trasporto e logistici.

Se si considera il numero delle modalità di trasporto utilizzate dalle imprese-cliente per raggiungere i mercati finali di destinazione, il 69% di queste ha dichiarato di utilizzarne solo una e il 15% più di una. Su queste scelte si deve intervenire per favorire un trasbordo in favore di altre modalità presenti sul territorio o in ogni caso raggiungibili.

E' netta in questa area geografica il grado di insoddisfazione delle imprese per quel che concerne i servizi e le infrastrutture di trasporto esistenti. Infatti il 95% degli operatori economici ha espresso un giudizio negativo e non ritiene adeguata la dotazione infrastrutturale trasportistica e logistica dell'area rispetto alle esigenze esternate dal tessuto economico.

A questo proposito le imprese intervistate chiedono di intervenire sulle infrastrutture stradali, per una migliore fruizione, mirando al decongestionamento. Inoltre vengono richiesti interventi agevolativi di tipo fiscale per favorire l'inserimento nell'organico di personale qualificato (26%). Infine viene richiesta la creazione di centri urbani di *transshipment* da parte del 21% delle imprese intervistate. Queste sono sicuramente richieste importanti rispetto alle quali è possibile intervenire ma con strumenti adeguati e moderni, quindi non più replicativi di superati modelli comportamentali di scelta. Gli effetti generati dall'adozione di strumenti di questo tipo vanno esattamente nella direzione auspicata da parte delle imprese che vorrebbero perseguire l'obiettivo di una riduzione dei costi (il 57% delle imprese) e un miglioramento della competitività territoriale (il 30%).

PROVINCIA DI FOGGIA

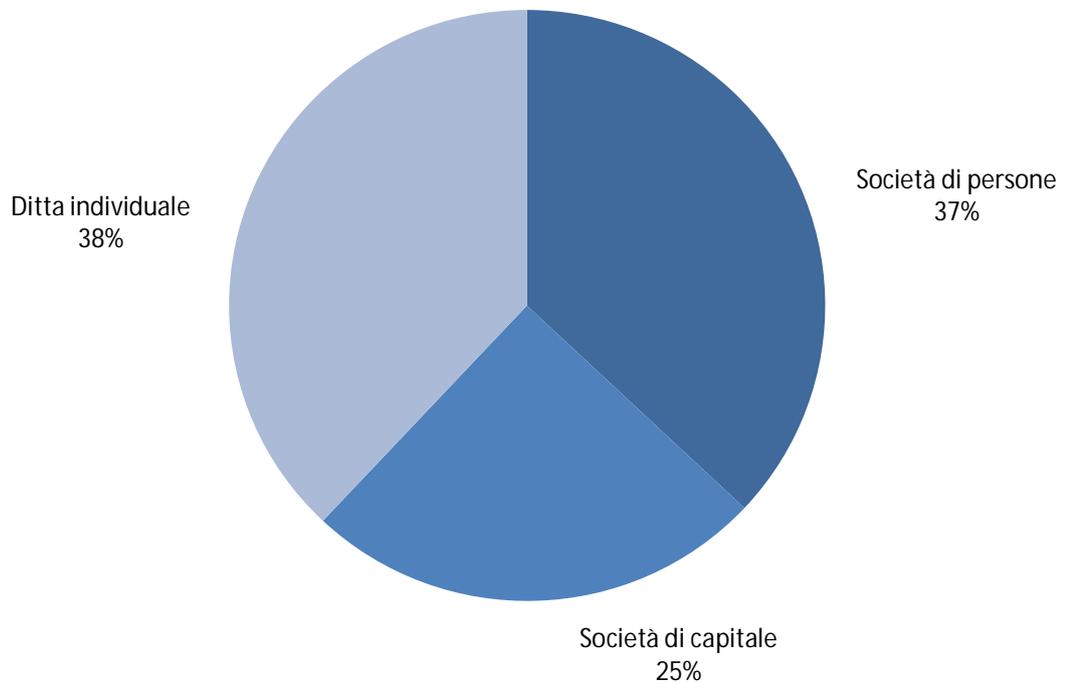


Grafico 1.3 - Forma giuridica (Foggia)

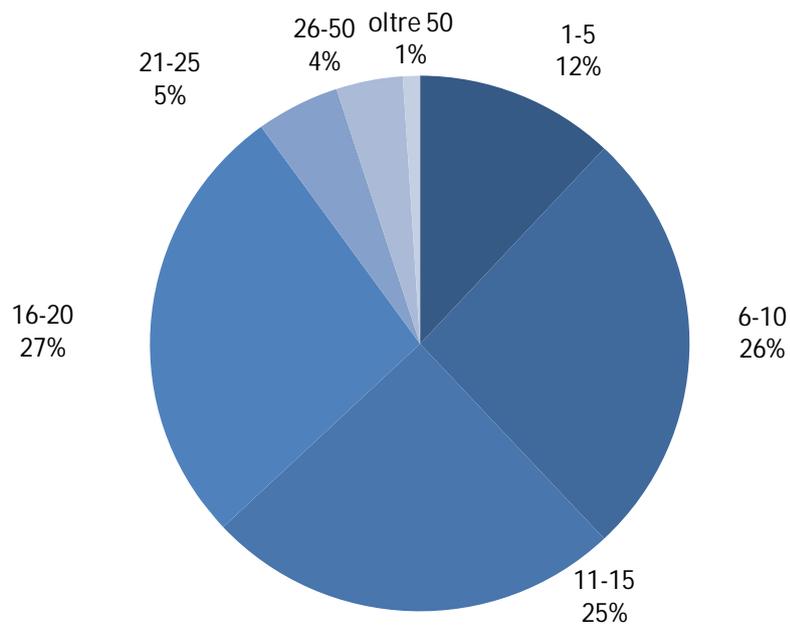


Grafico 4.3 – Personale (Foggia)

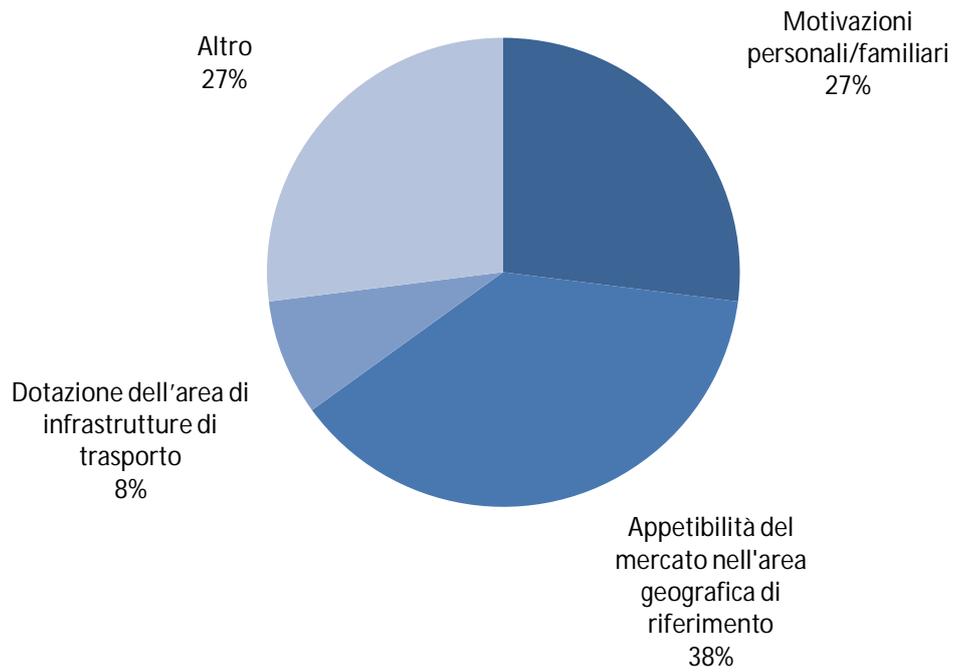


Grafico 3.3 - Motivi che hanno determina la localizzazione (Foggia)

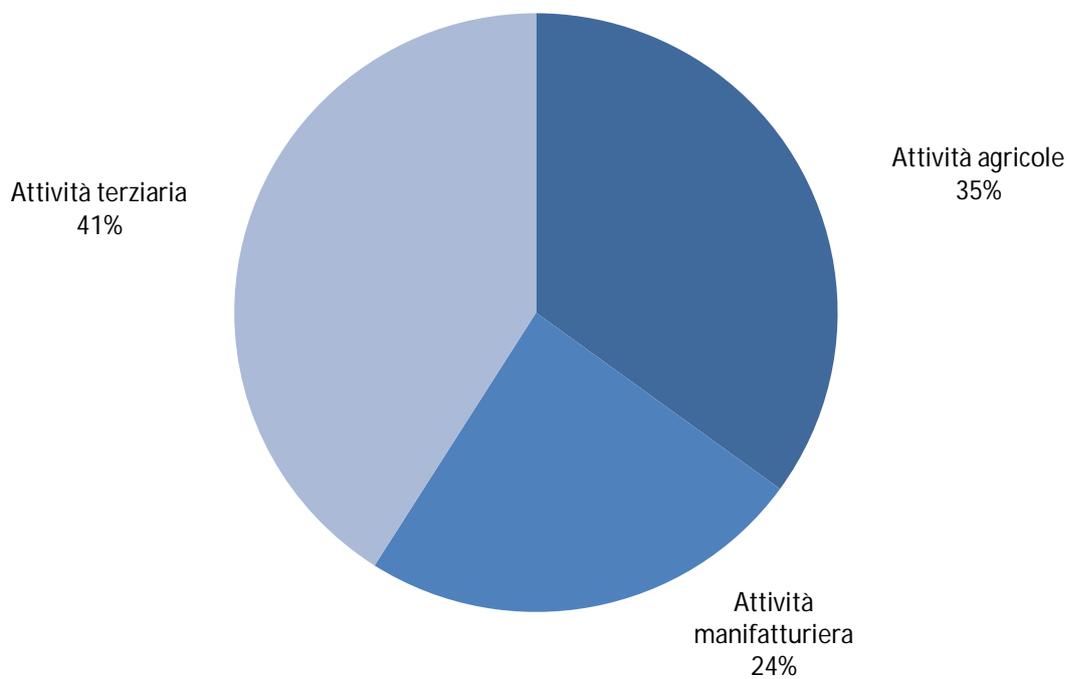


Grafico 4.3 - Attività svolta dalle imprese – clienti (Foggia)

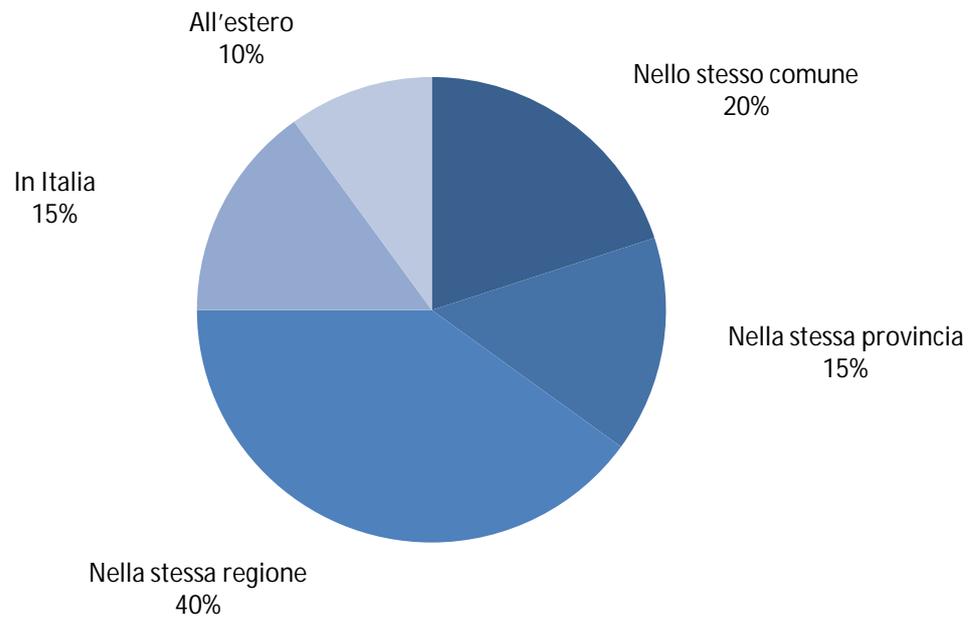


Grafico 5.3 - Localizzazione dei mercati di sbocco (Foggia)

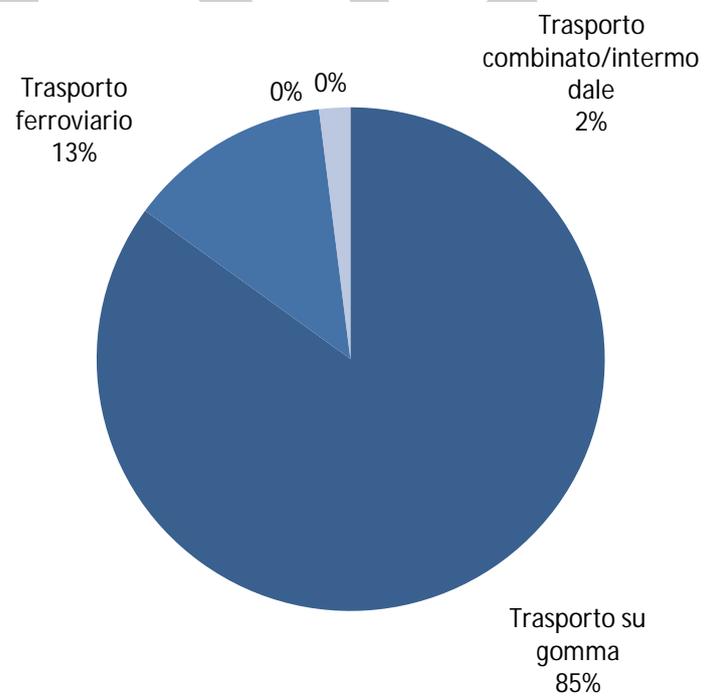


Grafico 6.3 - Modalità di trasporto utilizzate (Foggia)

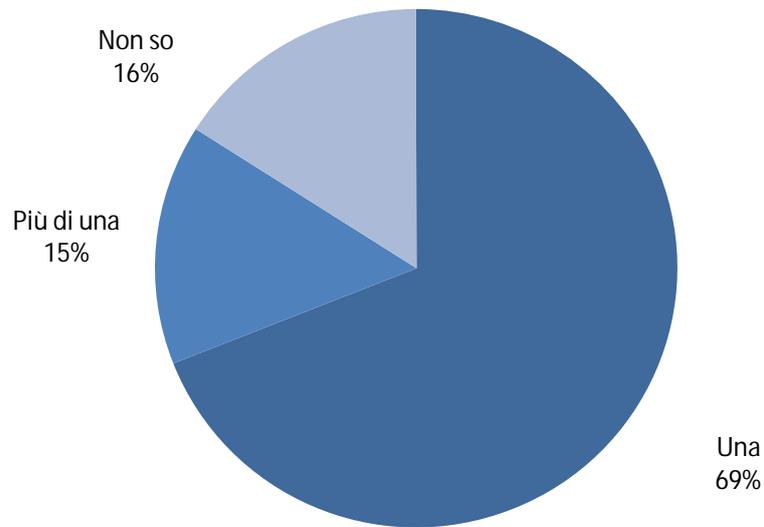


Grafico 7.3 - Numero di modalità di trasporto utilizzate dalle imprese – clienti (Foggia)

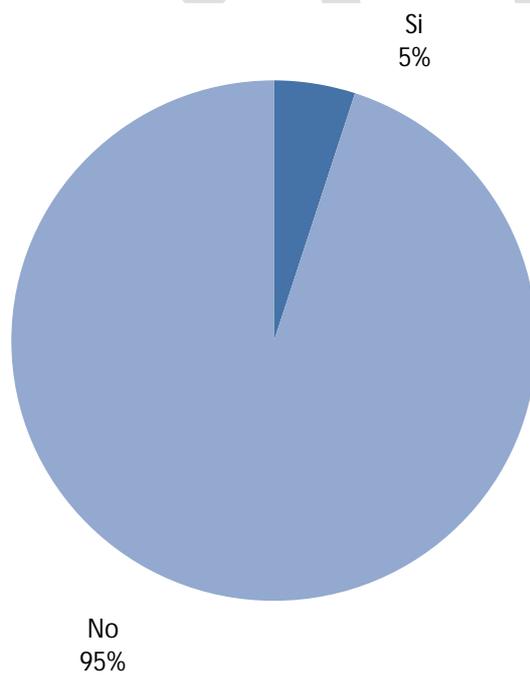


Grafico 8.3 - Soddisfazione dei servizi delle infrastrutture di trasporto esistenti (Foggia)

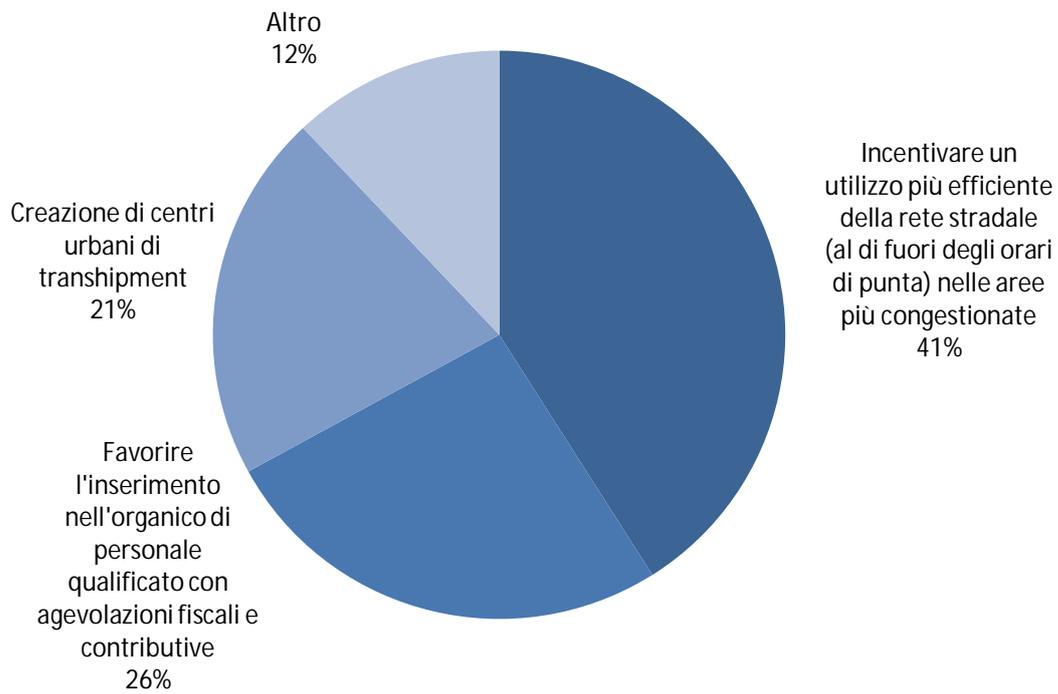


Grafico 9.3 - Miglioramenti suggeriti (Foggia)

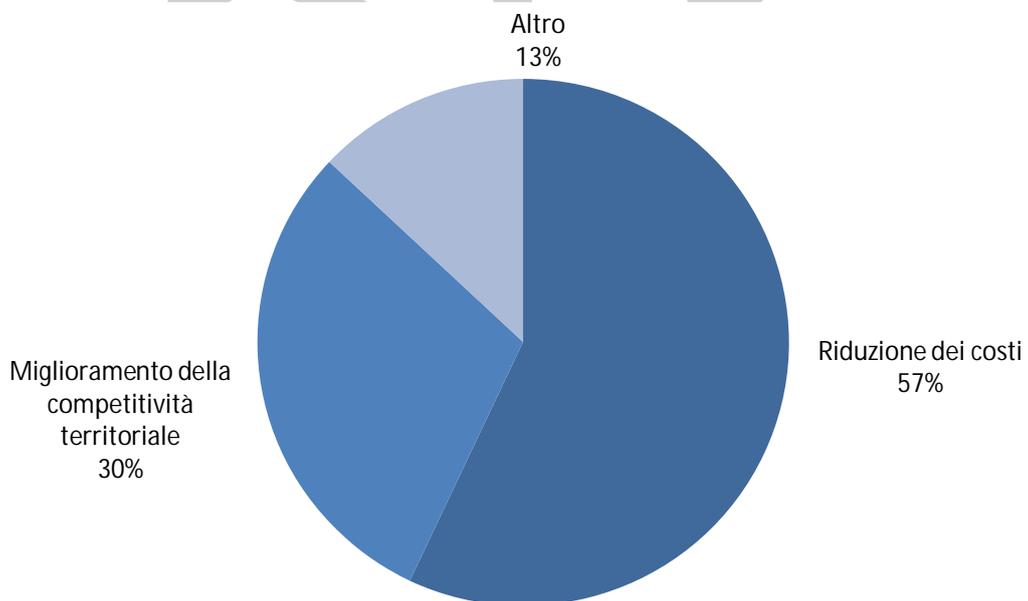


Grafico 10.3 - Risultati ottenibili in seguito alla concretizzazione dei suggerimenti (Foggia)

Lecce

Le imprese intervistate appartenenti all'area di Lecce sono costituite per il 35% da società di persone, per il 33% da società di capitale e dal 32% da società di persone. In questo caso vi è una più spiccata presenza delle società di capitale rispetto a quelle di persone. Questo dato riflette la compagine provinciale in esame.

Per quel che concerne il personale, l'indagine evidenzia che le imprese appartenenti al settore in analisi sono dimensionalmente piccole rispetto a questo elemento, ma sicuramente più grandi rispetto alla media regionale. Infatti, il 30% delle imprese ha tra gli 11 e i 15 addetti, il 23% delle imprese ha un numero di addetti appartenente alla classe 6-10, il 16% tra 1 e 5. E' evidente che le piccole e medie imprese sono numericamente rilevanti su questo territorio anche se, come già detto per le altre aree geografiche analizzate, questo è un elemento che caratterizza il sistema economico nazionale e non va interpretato come un segnale di debolezza, bensì può rappresentare un vantaggio in quanto queste imprese riescono più agevolmente ad adeguarsi ai cambiamenti strutturali dei mercati. Anche per questa area è possibile evidenziare che lo sviluppo imprenditoriale si concretizza mediante una integrazione tra le imprese all'interno del contesto locale, più che attraverso la crescita delle singole unità produttive.

Per quel che riguarda i motivi che hanno giustificato le scelte localizzative, il 39% delle imprese intervistate ha dichiarato che è stata influenzata dall'appetibilità del mercato nell'area geografica di riferimento. A seguire, il 21%, ha scelto la localizzazione per motivazioni personali e/o familiari.

Con riferimento al quesito riguardante l'attività svolta dalle imprese-cliente dall'indagine emerge che il 34% delle imprese svolge un'attività di tipo agricolo, mentre il 33% appartiene al settore terziario e un altro 33% a quello manifatturiero. La ripartizione per settore riflette non solo l'analisi di cluster precedentemente realizzata ma anche le peculiarità produttive ed economiche locali.

Il quesito posto successivamente ha riguardato le destinazioni delle merci trasportate in termini di localizzazione dei mercati di sbocco. I risultati evidenziano che il mercato prevalentemente servito è comunale-regionale con il 43%, mentre il 17% delle imprese intervistate nell'area di Lecce serve un mercato comunale.

Per quel che riguarda le modalità di trasporto utilizzate, i risultati dell'indagine mostrano che anche le imprese leccesi hanno una preferenza per il trasporto su gomma, infatti il 91% delle imprese preferisce questa modalità, mentre solo l'8% utilizza il trasporto ferroviario. Quindi anche in questa area, come del resto anche a livello regionale, vi è un forte squilibrio modale sul quale è assolutamente urgente intervenire.

Se si considera il numero delle modalità di trasporto utilizzate dalle imprese-cliente per raggiungere i mercati finali di destinazione emerge che il 70% ne utilizza solo una e il 18% più di una. Quindi la maggior parte del traffico è di tipo monomodale.

Per quel che concerne i servizi e le infrastrutture di trasporto esistenti emerge in maniera chiara l'elevato livello di insoddisfazione degli operatori: infatti il 96% non ritiene adeguata alle esigenze la dotazione infrastrutturale dell'area, né lo è la qualità dei servizi attualmente offerti.

Rispetto a questo le imprese intervistate richiedono miglioramenti da apportare alla rete e ai servizi di trasporto. Più in dettaglio emerge che il 38% delle imprese auspica interventi volti a decongestionare l'area mentre il 31% vorrebbe favorire l'inserimento di personale qualificato nell'organico a costi più vantaggiosi. Due richieste calzanti e rilevanti, non soltanto in termini gestionali, ma anche in termini qualitativi per ciò che riguarda i servizi offerti dalle imprese. Le conseguenze degli interventi desiderati potrebbero incidere – secondo gli operatori – principalmente sulla struttura dei costi di produzione delle imprese (per il 49% delle imprese intervistate), nonché sulla competitività del territorio (per il 34% degli operatori), così come emerge dal quesito specifico posto alle imprese.

PROVINCIA DI LECCE

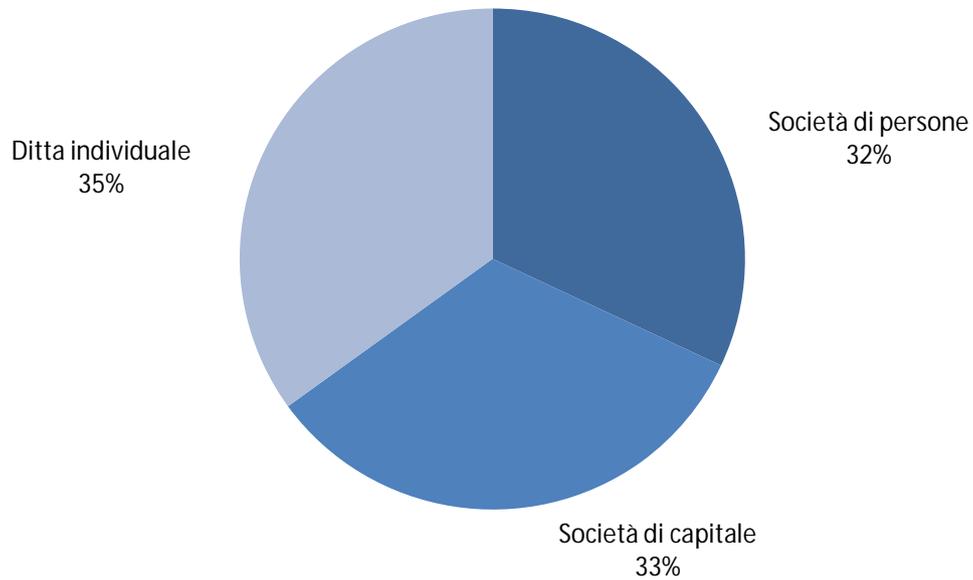


Grafico 1.4 - Forma giuridica (Lecce)

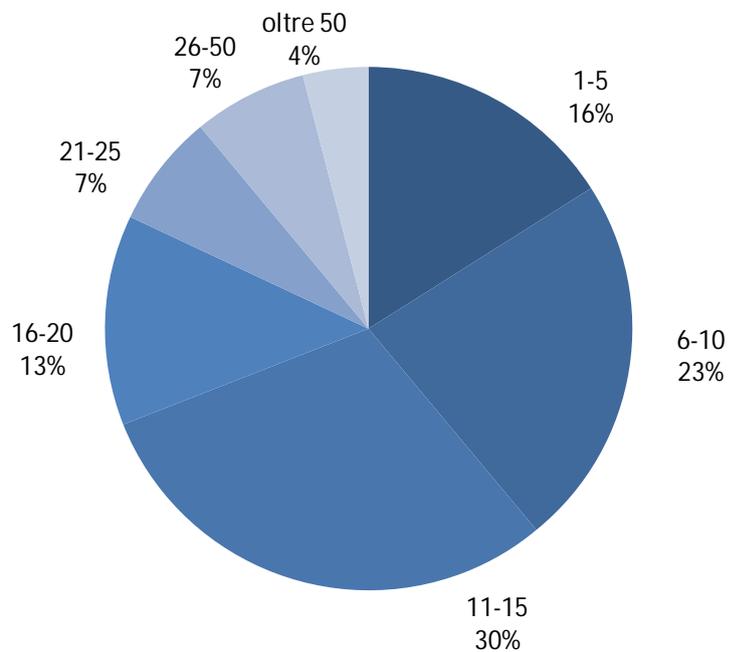


Grafico 2.4 – Personale (Lecce)

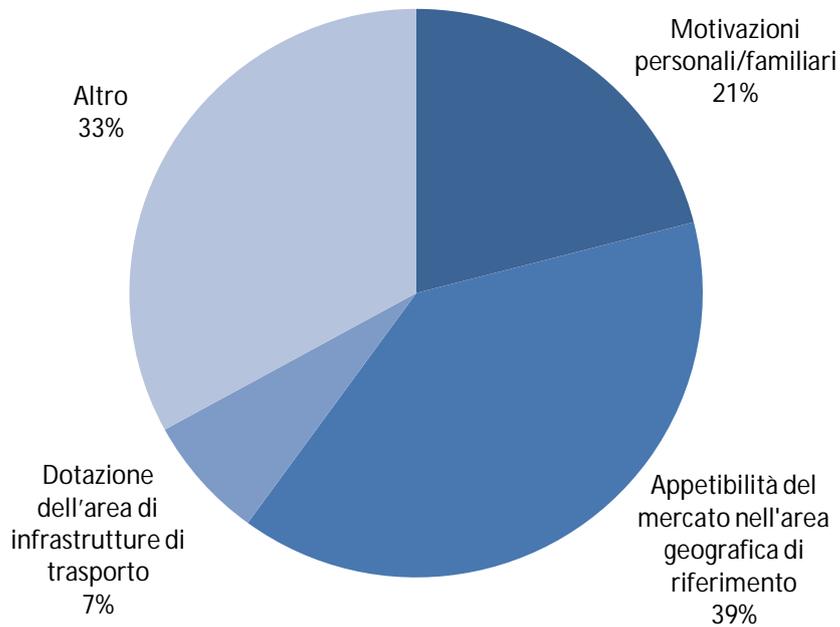


Grafico 3.4 - Motivi che hanno determina la localizzazione (Lecce)

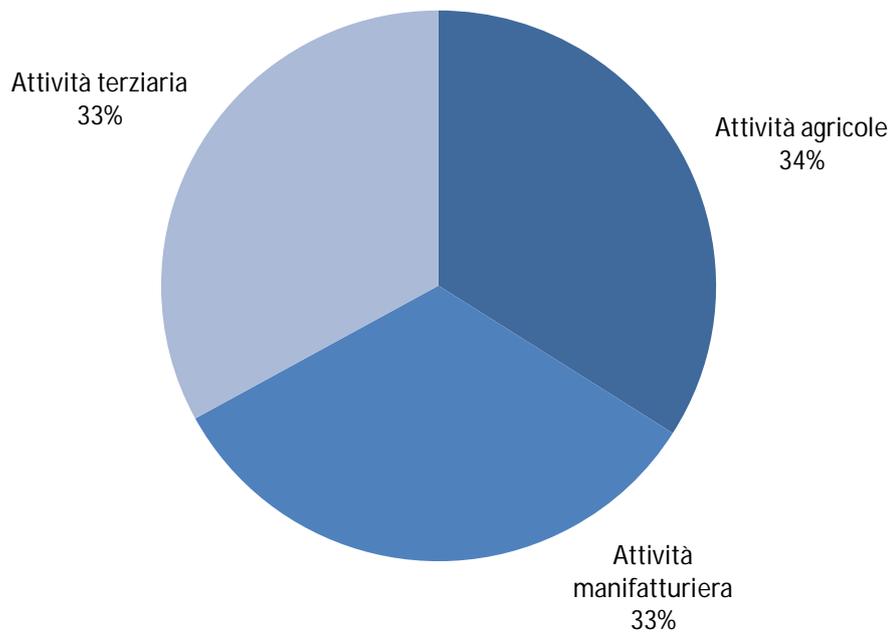


Grafico 4.4 - Attività svolta dalle imprese-clienti (Lecce)

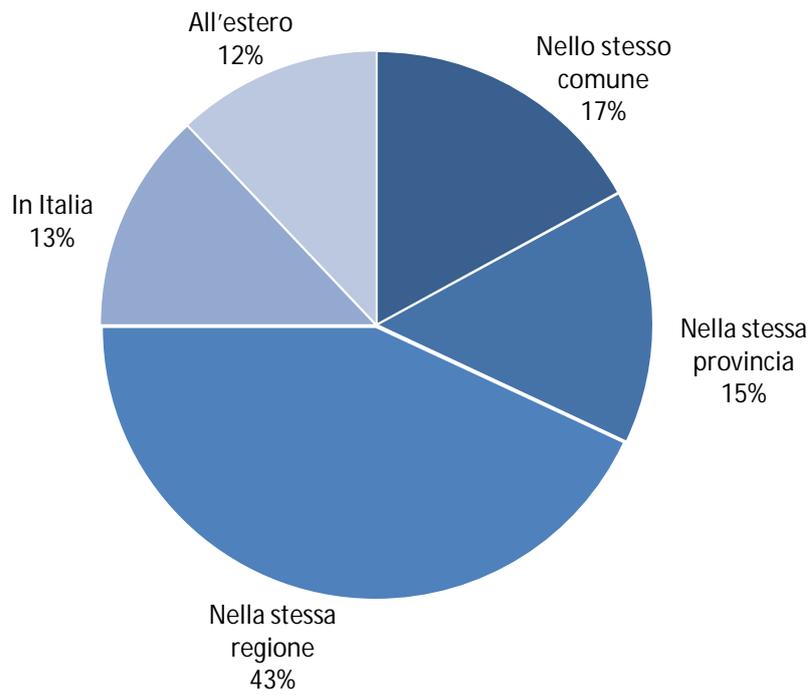


Grafico 5.4 - Localizzazione dei mercati di sbocco (Lecce)

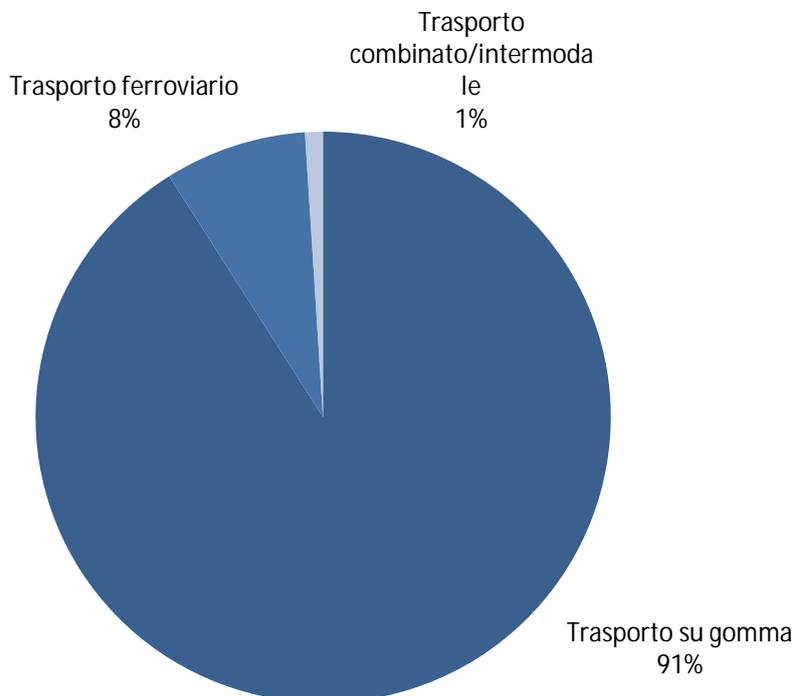


Grafico 6.4 - Modalità di trasporto utilizzate (Lecce)

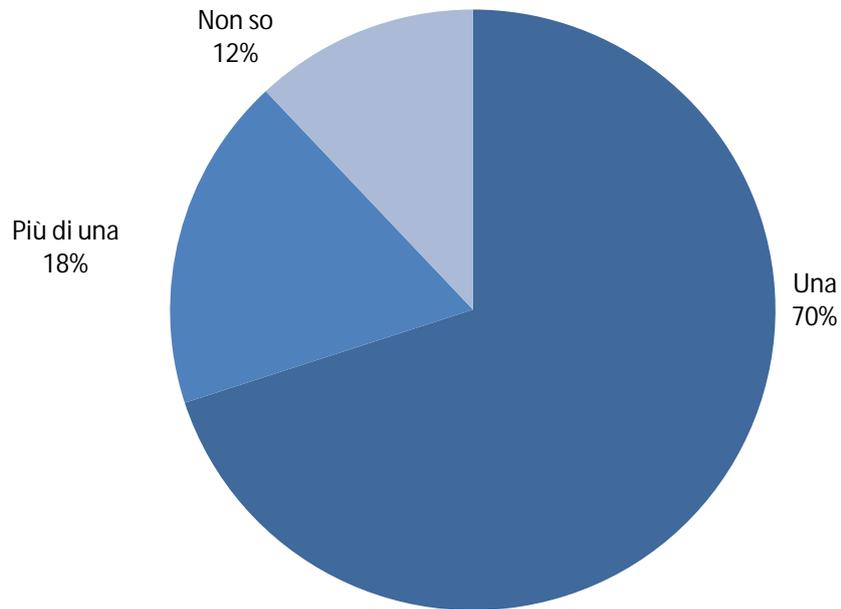


Grafico 7.4 - Numero di modalità di trasporto utilizzate dalle imprese clienti (Lecce)

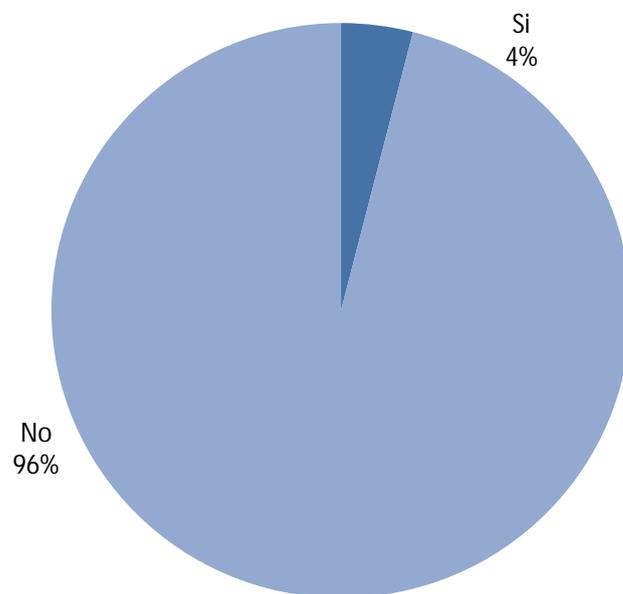


Grafico 8.4 - Soddisfazione dei servizi e delle infrastrutture di trasporto esistenti (Lecce)

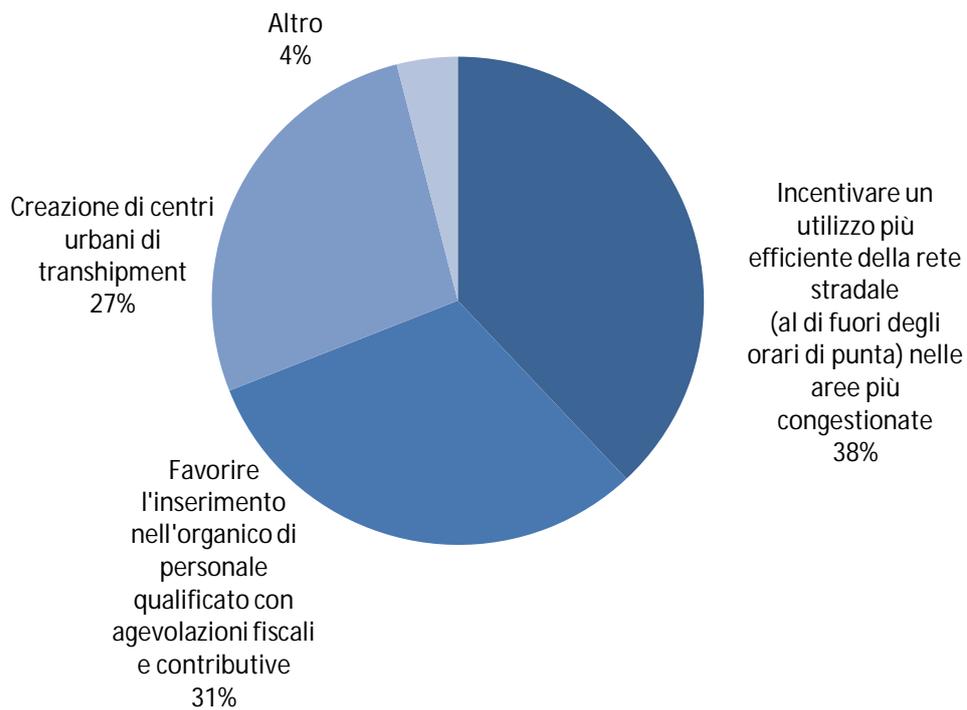


Grafico 9.4 - Miglioramenti suggeriti (Lecce)

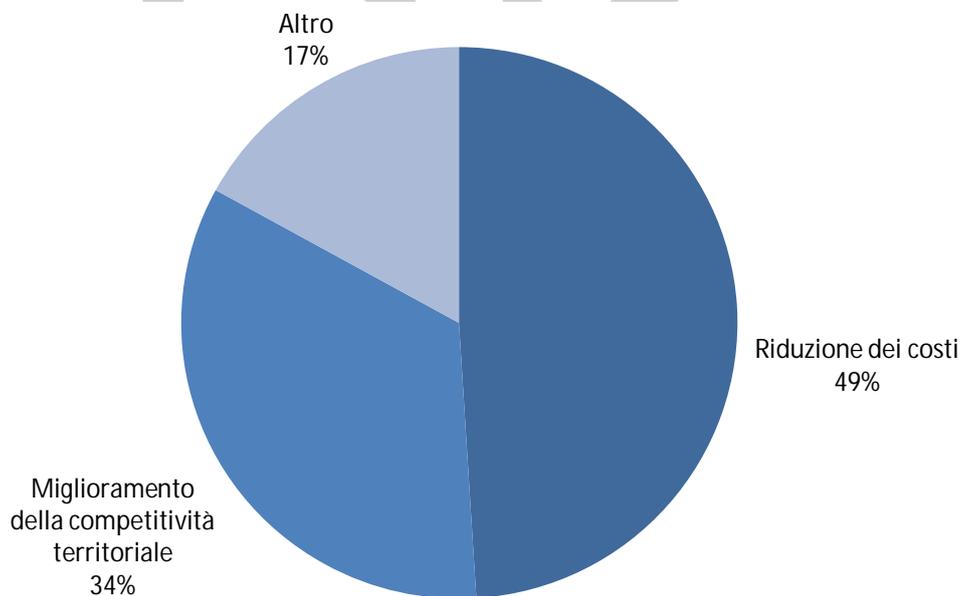


Grafico 10.4 - Risultati ottenibili in seguito alla concretizzazione dei suggerimenti (Lecce)

Taranto

Le imprese localizzate e intervistate nell'area di Taranto sono costituite per il 40% come società di persone, per il 32% come ditte individuali e per il 28% come società di capitale. Questo dato è in linea con quello regionale ed è indicativo di una mancanza di modernità dell'area dato che queste forme giuridiche espongono personalmente gli imprenditori a fattori critici esterni.

Per quel che concerne la numerosità del personale inserito all'interno delle imprese intervistate, può affermarsi che il 27% ha tra gli 11 e i 15 addetti, il 19% delle imprese ha un numero di addetti appartenente alla classe 6-10 e un altro 19% ne ha tra i 16 e i 20 addetti. Emerge dunque che le piccole e medie imprese sono numericamente rilevanti su questo territorio, così come avviene nelle altre aree della regione.

Per ciò che riguarda le motivazioni che hanno determinato le scelte localizzative, il 49% delle imprese intervistate, in base a quanto dichiarato, è stata influenzata dall'appetibilità del mercato nell'area geografica di riferimento. A seguire, il 26%, ha scelto la localizzazione per motivazioni personali e/o familiari. Anche per l'area tarantina quindi è possibile intravedere un clima di fiducia nonostante le numerose condizioni avverse che caratterizzato questo territorio.

Con riferimento al quesito riguardante l'attività svolta dalle imprese-cliente dall'indagine emerge che il 43% delle imprese svolge un'attività appartenente al terziario, mentre il 30% appartiene al settore agricolo e il 27% a quello manifatturiero. Anche per l'area di Taranto viene rispettata l'analisi di cluster condotta che riflette le più generali caratteristiche socio-economico-territoriali derivanti dagli ordinari indicatori statistici.

Il quesito successivo ha riguardato la localizzazione dei mercati di sbocco. I risultati mostrano che il mercato prevalentemente servito è regionale con il 51%, a seguire quello comunale con il 18%, mentre il 17% delle imprese intervistate nell'area tarantina serve un mercato provinciale.

Con riferimento alle modalità di trasporto utilizzate, l'indagine mostra che le imprese dell'area in esame prediligono il trasporto su gomma, infatti il 79% delle imprese preferisce questa modalità, mentre solo il 10% utilizza il trasporto marittimo e l'8% utilizza il trasporto ferroviario. Infine il 3% delle imprese intervistate utilizza un trasporto intermodale/combinato. E' evidente anche per il territorio tarantino un forte squilibrio modale sul quale intervenire.

Per quel che concerne il numero delle modalità di trasporto utilizzate dalle imprese-cliente per raggiungere i mercati finali di destinazione, il 75% ha dichiarato di utilizzarne solo una e il 17% più di una.

Per quanto riguarda i servizi e le infrastrutture di trasporto esistenti, emerge in maniera inequivocabile l'insoddisfazione degli operatori: infatti il 94% non ritiene adeguata alle esigenze la dotazione infrastrutturale dell'area e la qualità dei servizi.

Alle imprese intervistate sono stati richiesti suggerimenti rispetto ai miglioramenti da apportare alla rete e ai servizi di trasporto. Il 37% delle imprese auspica interventi volti a decongestionare l'area, il 32% desidererebbe la presenza di centri di *transshipment*, mentre il 28% vorrebbe favorire l'inserimento di personale qualificato nell'organico a costi più vantaggiosi. Le conseguenze degli interventi richiesti potrebbero incidere – secondo gli operatori – principalmente sulla struttura dei costi di produzione delle imprese (per il 71% delle imprese intervistate), nonché sulla competitività del territorio (per il 23% degli operatori).

PROVINCIA DI TARANTO

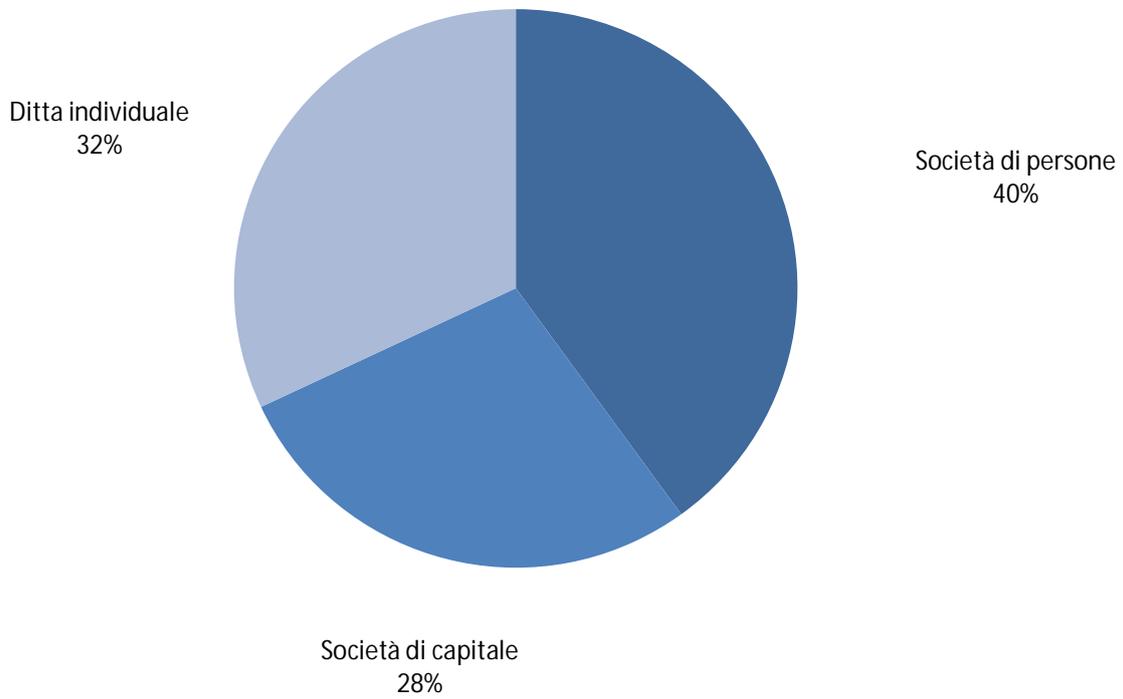


Grafico 1.5 - Forma giuridica (Taranto)

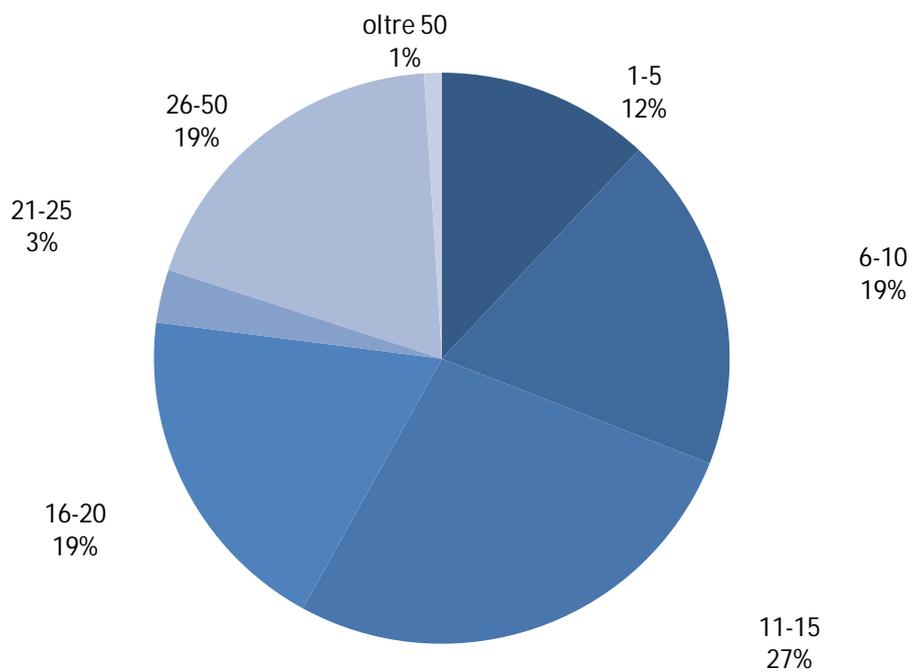


Grafico 2.5 - Personale (Taranto)

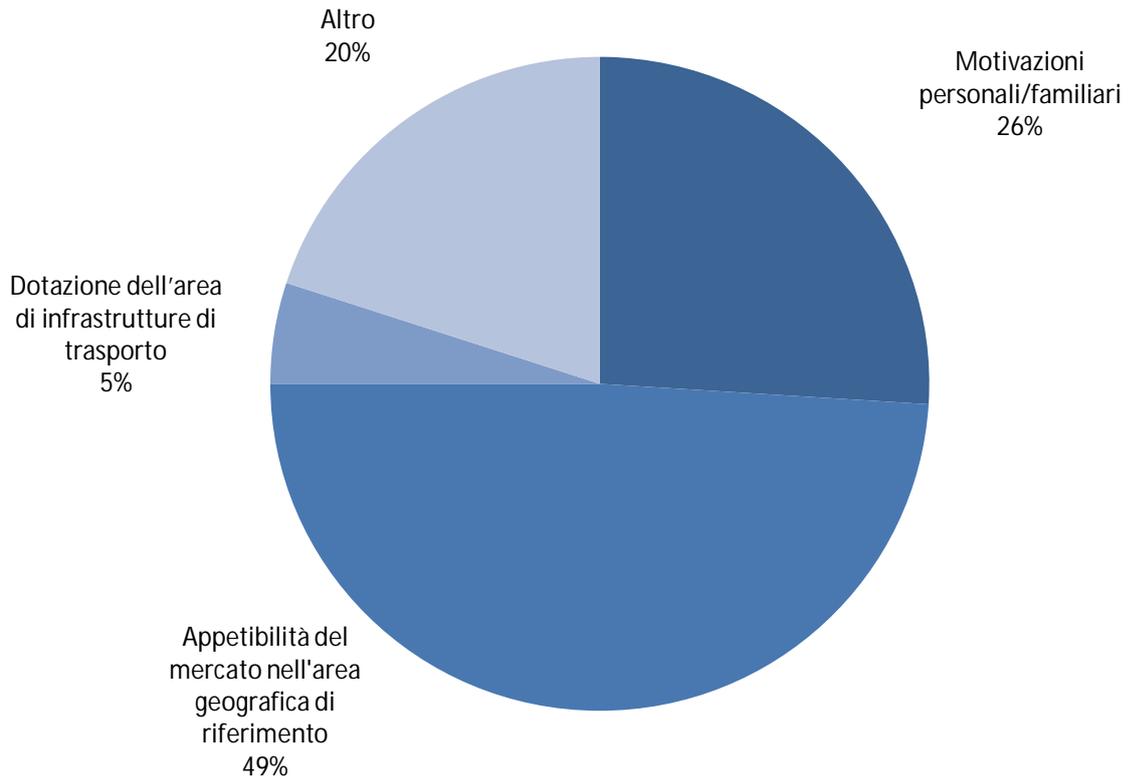


Grafico 3.5 - Motivi che hanno determinato la localizzazione (Taranto)

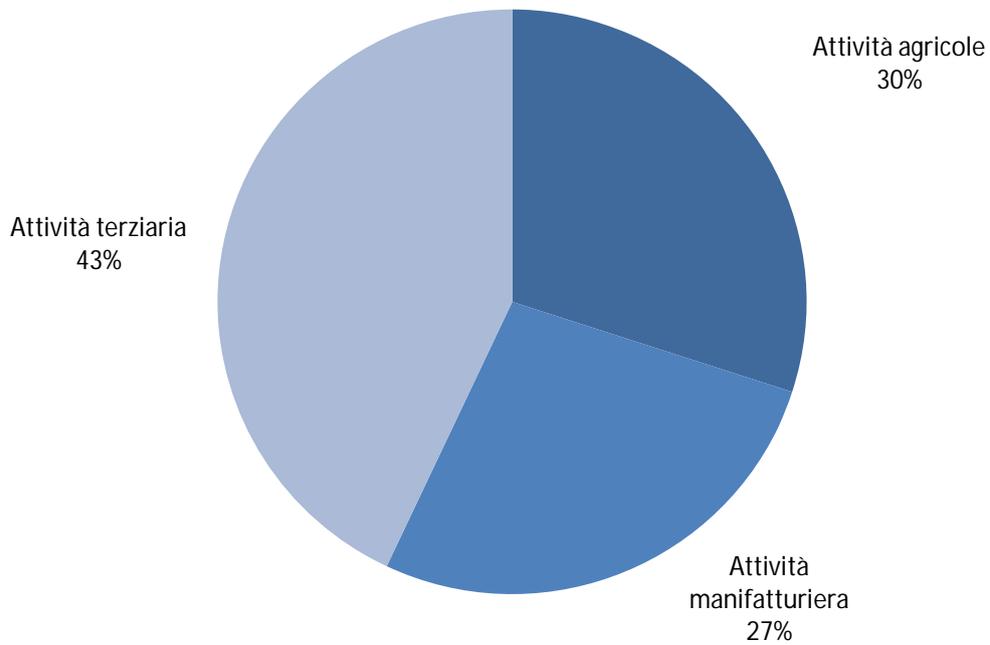


Grafico 4.5 - Attività svolta dalle imprese-clienti (Taranto)

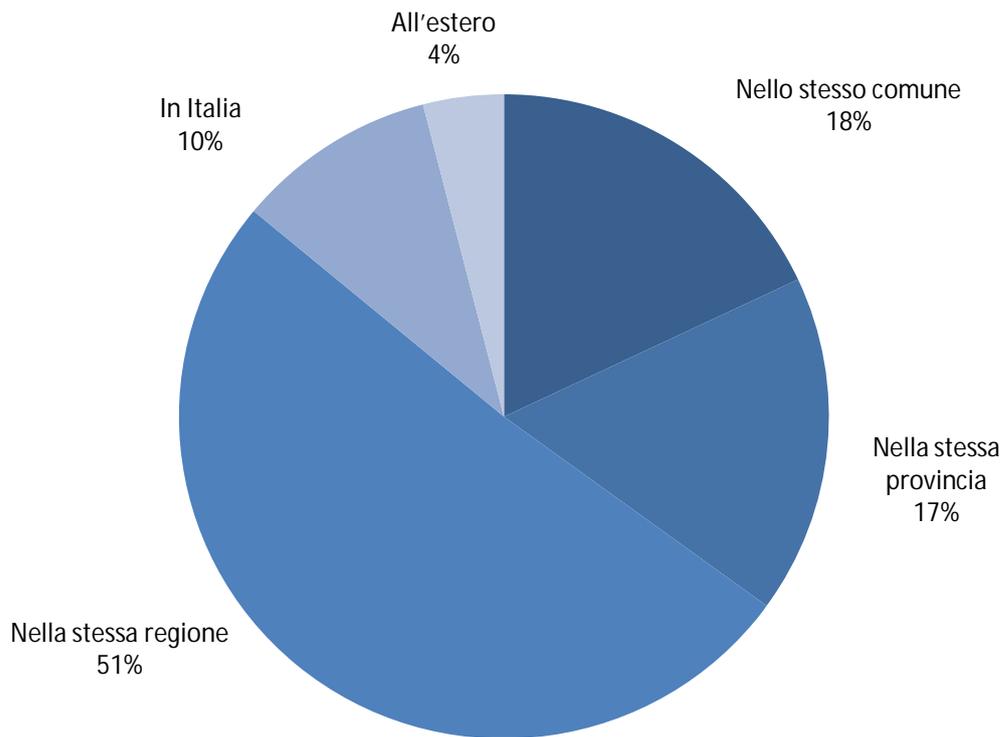


Grafico 5.5 - Localizzazione dei mercati di sbocco (Taranto)

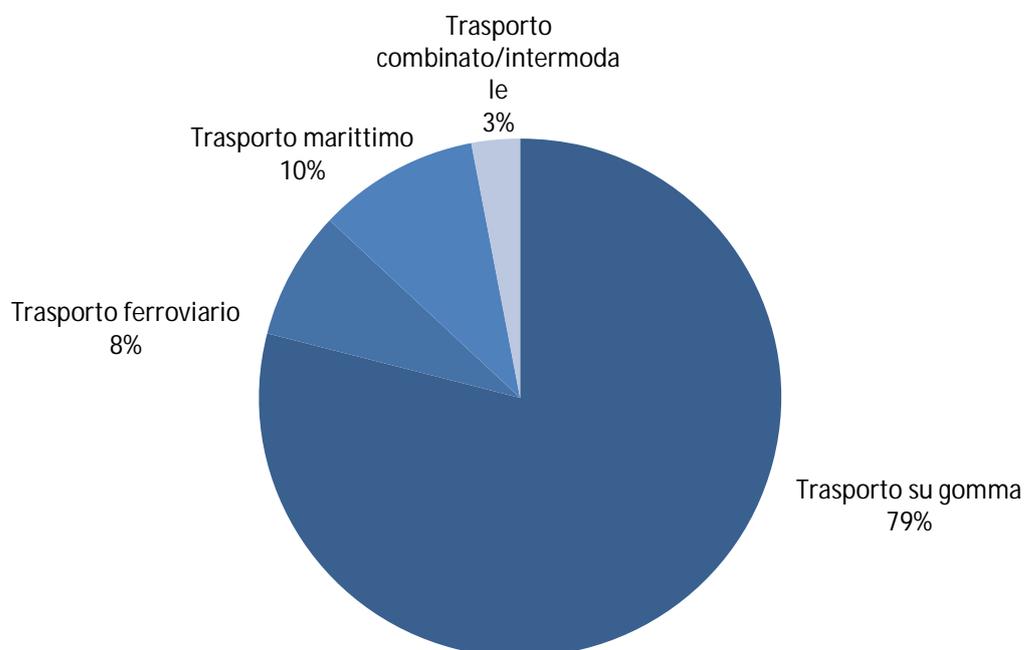


Grafico 6.5 - Modalità di trasporto utilizzate (Taranto)

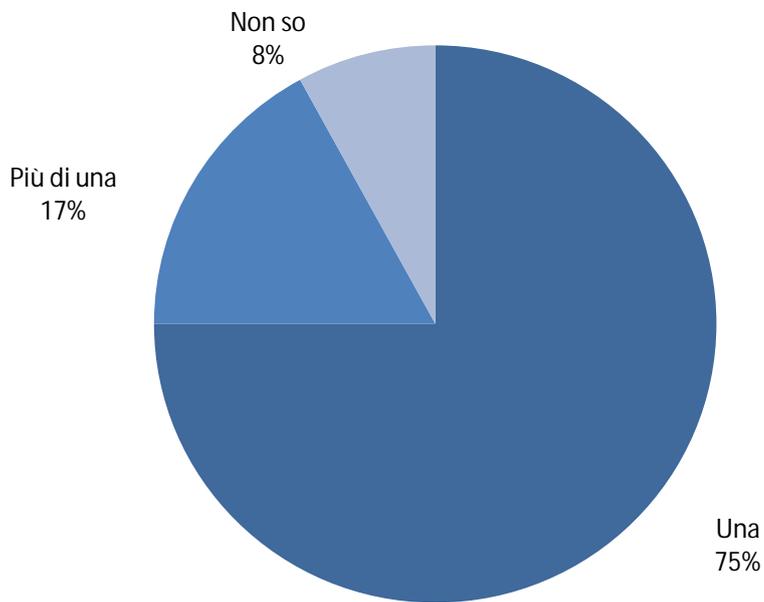


Grafico 7.5 - Numero di modalità di trasporto utilizzate dalle imprese clienti (Taranto)

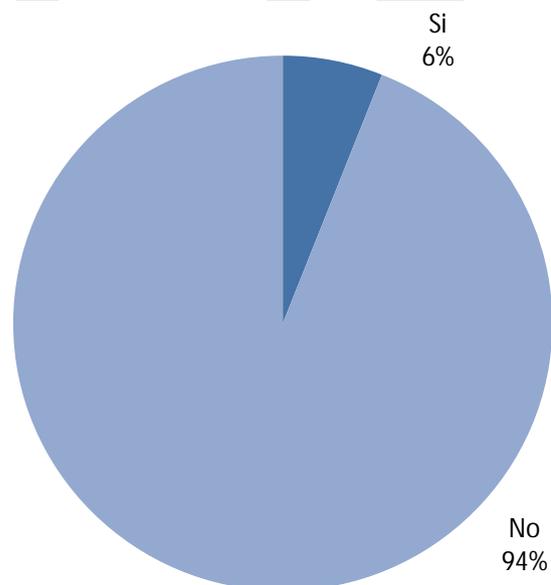


Grafico 8.5 - Soddisfazione dei servizi e delle infrastrutture di trasporto esistenti (Taranto)

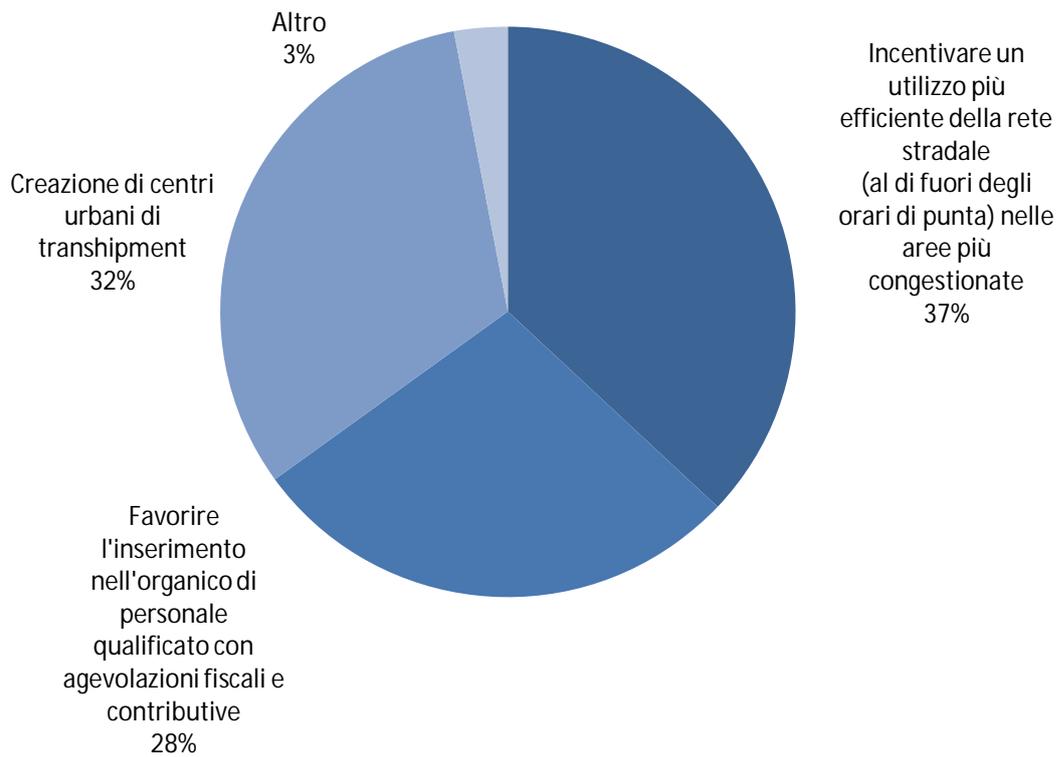


Grafico 9.5 - Miglioramenti suggeriti (Taranto)

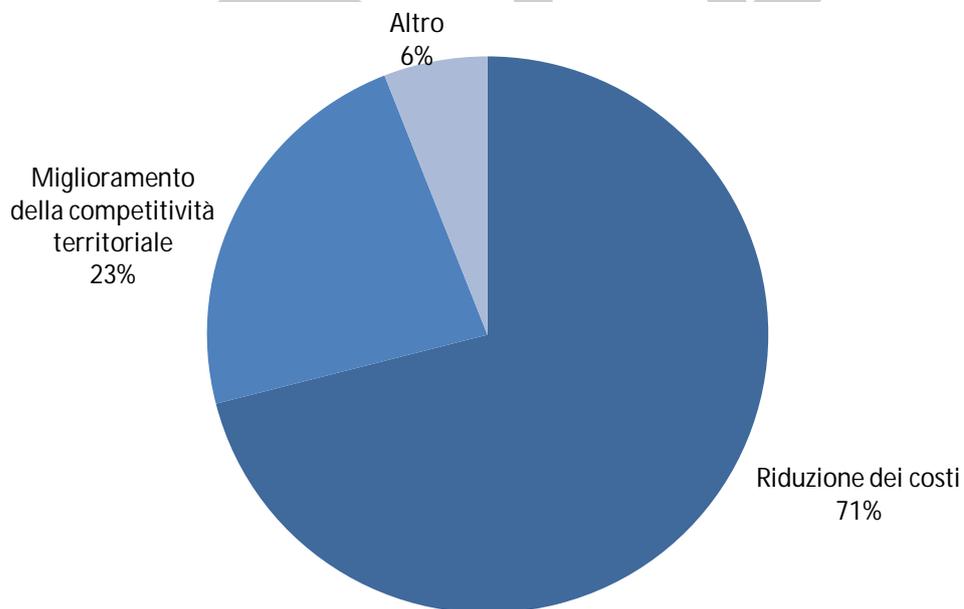


Grafico 10.5 - Risultati ottenibili in seguito alla concretizzazione dei suggerimenti (Taranto)

16. 1° Focus su tendenze, aspettative e criticità rilevate dai principali player del settore dei trasporti in Puglia

1. Presentazione del Focus

I temi cardine:

1. Strategie e prospettive del trasporto merci in Puglia (marittimo, aeroportuale, stradale, ferroviario).
2. Relazioni economiche tra imprese manifatturiere e infrastrutture logistiche (es. interporti e piattaforme logistiche).
3. Strategie per l'attrazione di investimenti e la valorizzazione della filiera logistica e manifatturiera regionale.
4. Settori e mercati in via di sviluppo e potenzialità del territorio da enfatizzare nel piano dei trasporti.
5. La dimensione ambientale della pianificazione del trasporto merci e della logistica.

Partecipanti (solo ente rappresentato):

Istituzioni:

Regione Puglia – AREM
Struttura Tecnica di Missione – MIT

Infrastrutture:

Aeroporti di Puglia
ANAS
Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale
Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, Interporto Regionale della Puglia
Mercitalia
RFI Puglia

Imprese:

Confindustria Bari – Bat
Confindustria Puglia
GTS
Lotras

Centri di ricerca:

SRM

Nota bene:

- tutti gli enti e le aziende presenti è stato richiesto di intervenire. Alcuni hanno preferito essere solo uditori. Di seguito, nonostante l'attribuzione dei nomi ai soggetti che sono intervenuti, ciò che viene descritto non costituisce virgolettato e non è esaustivo ma rappresenta solo l'evidenza di alcuni concetti richiamati nel corso dell'intervento stesso

A

2. I presupposti e gli obiettivi del Piano

di Elio Sannicandro ed Enrico Campanile – Regione Puglia, AREM

Il Piano Regionale delle Merci e della Logistica si inserisce nelle previsioni delle due leggi regionali in tema di pianificazione che sono la Legge 18/2002 e la Legge 16/2008.

Il Piano Regionale dei Trasporti per la Puglia è una sorta di “piano direttore” i cui obiettivi e finalità sono stati formalizzati da una legge regionale e al cui interno sono prescritti gli strumenti attuativi così articolati: il quadro centrale si riferisce all’assetto infrastrutturale e a quello dei servizi di trasporto ed entrambi sono stati già definiti, manca invece il tassello delle merci e della logistica.

Il processo di progettazione del Piano Regionale delle merci e della logistica è stato condotto con strumenti di pianificazione tra loro non distinti ma integrati nella convinzione che solo la cooperazione e la collaborazione delle varie componenti possa condurre a risultati efficaci.

L’anello mancante, di cui parliamo oggi, è proprio il Piano Regionale delle Merci e della Logistica che la legge definisce come uno strumento di approfondimento che traccia, in un’ottica intermodale, le linee d’intervento in tema di merci e di logistica (i documenti sono consultabili sui siti della Regione).

Nell’ultima Delibera di Giunta 16/11, che traccia le linee d’indirizzo che determineranno i lavori, si legge che la proposta del Piano Regionale delle Merci e della Logistica verrà elaborata dall’AREM, dal momento che quando tale delibera è stata scritta non esisteva ancora la legge che adesso denomina ASSET l’Agenzia strategica dello sviluppo territoriale regionale.

Pur essendo tale pianificazione di carattere regionale, per averne un quadro completo bisogna prestare attenzione a quello che c’è al di “sopra” di essa, ovvero il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica che, dopo una difficile genesi, si è concretizzato con il riordino delle Autorità Portuali in Autorità di Sistema Portuale, la creazione delle macroaree regionali che segue le *policy* tracciate dall’Unione Europea con il regolamento sulle reti transeuropee, i *work plan* di corridoio redatti ai sensi dell’art. 47 del Regolamento 13/15, il meccanismo per collegare l’Europa (l’MCE) e il 13/16 e il piano di azione per i trasporti delle regioni del Mediterraneo, ovvero il RETAP.

Altro elemento che caratterizza questa struttura sovraordinata alla nostra è il Piano Nazionale degli Aeroporti, in cui emerge una difficile collocazione degli scali italiani in un bacino di domanda che determini la sostenibilità di ogni singolo aeroporto e che vede la Puglia interessata con due “aeroporti passeggeri”, oggi declinati nel piano, e un grande aeroporto merci, di logistica e industriale che è l’aeroporto di Grottaglie.

Sempre in quest’ottica, va inoltre considerato anche l’Accordo di Partenariato. Ci muoviamo, di fatto, in un ambito sia nazionale, attraverso il PON RETI, sia regionale, attraverso il POR PUGLIA 2014/20, in un ciclo di programmazione dei fondi strutturali che ha alla base un accordo con il partenariato e con gli stakeholder nazionali. Pertanto, qualsiasi linea di pianificazione nazionale deve muoversi in un percorso di partecipazione e, di riflesso, lo scopo di questo focus è proprio quello di avviare, a livello locale, una sorta di mutua azione promuovendo questi confronti.

L’Accordo di Partenariato per la Puglia si sintetizza tra l’altro con una programmazione finalizzata alla competitività sia del sistema portuale sia di quello interportuale inteso come struttura di supporto al veicolo comodale e intermodale delle attività portuali.

All’interno di tale accordo vi è un elemento, di cui abbiamo discusso molto nell’ultimo semestre con il Professor Pirro, e cioè quello della definizione di un documento strategico dell’Area Logistica Integrata (ALI).

L’Unione europea afferma, infatti, che le regioni all’interno dei quadri dei fondi strutturali non possono ragionare in maniera disgiunta alle previsioni nazionali e agli obiettivi comuni, ma devono lavorare in un ambito quanto più integrato possibile in modo tale da destinare le risorse in maniera più corretta. Ad esempio, non si possono duplicare infrastrutture che sottraggono mercato ad altre regioni.

Il documento strategico è pronto, il Ministero l'ha acquisito e sarà sottoposto al tavolo locale al quale prendono parte la Puglia e la Basilicata, insieme al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'agenzia per la coesione territoriale, l'RFI e le Autorità Portuali, oggi integrate in Autorità di Sistema.

Questo ambito sovraordinato si muove nella visione strategica Europa 2020 in cui ci sono tre parole chiave. Si legge infatti che il sistema dei trasporti si muove in modo intelligente, sostenibile e inclusivo e che nessuna regione dev'essere lasciata indietro perché l'equilibrio tra il diritto alla mobilità, lo sviluppo socio-economico e l'ambiente non possono essere tra loro disgiunti.

La delibera 16/11, di recente emanazione e necessaria alla trattazione degli indirizzi strategici di piano, si articola nei seguenti punti:

1. rafforzare le connessioni dei nodi secondari e terziari delle aree interne e di quelle dove sono localizzati significativi distretti di produzione agro-industriale e industriale e i principali assi viari e ferroviari della rete;
2. promuovere lo sviluppo del trasporto combinato strada-mare e strada-ferro integrando a rete le funzioni, terminal portuali e logistici e ferroviari;
3. potenziare infrastrutture e attrezzature portuali;
4. aumentare la competitività. Su questo punto il ragionamento è complesso e si riferisce soprattutto alle azioni "immateriali" che aumentano la competitività dei porti, già con *Apulian Ports* è stato fatto uno sforzo di mettere a sistema gli scali marittimi. Sappiamo che la ricchezza di un porto non si misura soltanto in banchine disponibili ma anche in quanto sono efficienti i collaudi, i carichi, gli scarichi e tutte le funzioni collegate a tali processi;
5. accrescere l'utilizzo della rete ferroviaria. La Regione ha fatto un grande lavoro sull'interoperabilità delle reti, una struttura ferroviaria come quella regionale di più di 1.500 km deve essere integrata e interconnessa e l'osmosi dei servizi tra le varie reti è indispensabile, sia per ragioni di sicurezza, sia perché è necessario poter coprire anche dal punto di vista delle merci tutto il territorio regionale;
6. sviluppare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente, in riferimento ad Europa 2020 di cui si è parlato prima, e valorizzare le potenzialità degli scali aerei di Bari e Brindisi e di quello intercontinentale di Grottaglie. Le previsioni fanno ritenere che la merce si sposterà sempre di più privilegiando strategie rivolte all'efficienza energetica; ecco perché una visione sinergica della piattaforma logistica intermodale che vede porti, ferrovie, autostrade e aeroporti combinati costituisce un valore.

Va comunque considerato che i piani attuativi non sono dei progetti, cioè non declinano un qualcosa da fare, bensì contengono scelte di dettaglio, che anche grazie al vostro aiuto noi vorremmo poi inserire nel piano, che vanno poi completate attraverso studi di fattibilità specifici che hanno bisogno di iter approvativi e autorizzativi definiti e ben delineati.

Questo è il contesto, adesso SRM ci aiuterà a ragionare sul focus oggetto dell'attività di oggi.

Il lavoro di SRM è un lavoro di inquadramento e contestualizzazione degli scenari internazionali e nazionali su cui stanno già lavorando, che dev'essere completato con la parte dell'input delle aziende e delle istituzioni locali, dopodiché si passerà alla fase partecipativa vera e propria e, laddove ci siano delle scelte da fare e delle decisioni da prendere, si seguiranno le modalità solite.

La previsione è di arrivare all'approvazione finale del piano e della discussione della proposta in sede politica entro l'estate, questi sono i tempi per scadenzare tutto in maniera efficace.

3. La struttura e la metodologia del Piano

di Alessandro Panaro, SRM

In primo luogo, procedo con un *outlook* su struttura e stato dei lavori.

Il piano consta di una parte iniziale, ad oggi quasi terminata, in cui sono definiti gli scenari nazionali e internazionali per inquadrare in che momento economico si trova ad operare la Puglia sia nel contesto del Mediterraneo sia nello scenario globale. Segue la parte specifica della Puglia, per la quale siamo partiti dall'analisi dei flussi di merci, internazionali e interregionali, studiando quali sono i prodotti e i mercati che si vanno definendo in importazioni e esportazioni, e analizzando i flussi, anche interregionali, relativi agli spostamenti delle merci su ferro e su gomma.

Elemento di originalità di tale piano strategico sono le sezioni riservate ad alcuni casi-studio. La particolarità, nonché l'elemento caratterizzante, di SRM è infatti che il suo team di ricercatori è spesso in giro per l'Europa e per il mondo ad analizzare i casi di successo di un dato fenomeno.

In quest'ottica si è deciso di arricchire il piano dei trasporti con casi di Zone Economiche Speciali che funzionano per cercare di replicare quei modelli e, laddove possibile, migliorarli. Sono casi reali di competitività portuale perché, contrariamente a quanto si possa pensare, una ZES non è soltanto la delimitazione di un territorio con agevolazioni per chi vi si va ad ubicare ma è un sistema complesso e articolato e, per tale motivo, insieme alle Autorità Portuale di Napoli e Salerno, stiamo preparando un indice del Piano Strategico di Sviluppo che dovrà essere poi elaborato dalla Regione e che rappresenterà le linee guida per l'istituzione di una ZES nel territorio campano.

SRM fonda la sua indagine sulla convinzione che non si possano riportare soltanto numeri e analisi ma che sia necessario ascoltare gli operatori, questo per noi è assolutamente fondamentale. A tale scopo la giornata di oggi verrà registrata per inserire nell'elaborazione l'elenco dei partecipanti insieme a una riflessione su quello che direte e per tradurre in termini di visione strategica del territorio la quantità di numeri che verranno analizzati. Al di là delle proposte del singolo progetto del porto, aeroporto, etc., è fondamentale inquadrare la vostra infrastruttura o l'azienda che rappresentate, viste in una chiave più ampia, per cui abbiamo disegnato delle linee guida e un sintetico elenco di temi che vi è stato inviato prima.

Sarà interessante discutere della Regione in termini di trasporti, ovviamente in relazione alle infrastrutture che rappresentate, facendo emergere i problemi di ampio respiro da risolvere: come vedete il futuro della vostra infrastruttura, cosa state facendo per connetterla e se avete delle idee in termini di incentivazione da trasferire nel piano o nuove metodologie da seguire per migliorare il sistema delle infrastrutture della Regione.

Per quanto riguarda la tempistica ci siamo prefissati di avere un prodotto finito cui fare eventuali piccole modifiche per la fine di febbraio. Ad oggi abbiamo già elaborato il 30-40% del piano e un'altra parte importante è quella di cui stiamo discutendo qui, dopodiché inizieremo l'elaborazione della parte specifica della Puglia e poi, in conclusione, i capitoli riguardanti le scelte che si faranno in termini strategici.

La prima tappa è quella del 31 ottobre e nei prossimi giorni contiamo di inviare già una buona quantità di materiale. Il nostro studio sta seguendo un vero e proprio indice logico, estremamente operativo e condiviso. Le risultanze di oggi serviranno per concludere gli altri capitoli e per fare uno specifico report sulla voce del territorio.

4. Start del Focus. Interventi dei presenti

Ugo Patroni Griffi – Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale:

Gli auspici illustrati sono condivisibili e a molte di queste domande la nostra infrastruttura ha dato una risposta nel Piano Operativo Triennale che vi forniremo.

Tale documento è stato pensato per un progetto di questo genere e per la tematica di estrema attualità delle ZES. Questo tavolo va collegato con quelli che noi coordiniamo con il collega Prete in materia di ZES, un tassello importante in questa ridefinizione della catena logistica che vedo citato al punto 3 del vostro elaborato e che dovrebbe salire più in alto dal momento che i tempi sono molto più ravvicinati. ci attendiamo infatti di vedere il decreto pubblicato almeno ad aprile e poi le regioni avranno il tempo per fare la loro proposta.

A tal proposito sarebbe utile, dato che in Campania la pianificazione industriale e strategica della ZES è già stata avviata, che la regione Puglia si uniformi. Magari SRM potrebbe essere inclusa nei gruppi di lavoro costituiti dagli assessorati che sono oggi impegnati nei tavoli ZES, in modo tale da integrare i tavoli che abbiamo a livello regionale su questo argomento, perché nel momento in cui saranno emanati i decreti sarà molto più semplice comprendere qual è il perimetro della ZES e i metri quadri su cui si potrà contare, l'estensione dell'area e anche delle infrastrutture che andranno realizzate; dal momento che il Decreto Mezzogiorno inserisce delle strutture a servizio delle Zone Economiche Speciali, ove mancanti.

Tali strutture sono per esempio quelle retroportuali come il *distripark*, presente in passato a Taranto e che potrebbe oggi recuperare un sua attualità, che costituisce un'area dove valorizzare le merci che pervengono da varie direttrici: per mare, per gomma, per via aerea, etc., con esenzioni doganali, attirando una serie di investimenti, proprio come le ZES.

L'esperienza dei *distripark* ha insegnato che tali aree retroportuali devono essere realizzate a ridosso degli scali ferroviari raccordati con aerei e via mare e su questo bisogna intervenire al più presto perché è una rivoluzione di tipo culturale ed è una cosa che nella Regione non esiste.

Alessandro Panaro – SRM:

Veniamo al tema strategico: quali sono le iniziative che potrebbero migliorare il porto in modo strategico per rendere più rapide e fluide le operazioni doganali, i controlli sanitari, etc.?

Ugo Patroni Griffi – Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale:

Bari ha un'eccellenza nella parte informatica, e io presenterò tra qualche giorno un addendum al nostro PCS Gaia che si chiama "Ismael" e che completa il documento con una serie di monitoraggi ambientali qui richiamati.

Per quanto riguarda l'implementazione della security abbiamo partecipato a un bando sulla sicurezza con la Tim, assicurandoci il progetto di sperimentazione del 5G, che ci permetterà di essere uno dei pochi porti, se non l'unico in Italia, a passare al "Porto 4.0", con una potenza di banda tale da velocizzare notevolmente tutta una serie di operazioni e di sviluppare gli applicativi specifici e sofisticati per velocizzare il ciclo delle merci.

Questa parte è già prevista dalla legislatura del Piano Nazionale dei Trasporti e della Logistica ed è in atto una collaborazione a livello nazionale per l'implementazione dell'infrastruttura digitale per arrivare anche agli uffici periferici delle amministrazioni dello Stato, come l'agenzia delle dogane o gli sportelli unici, completando il forte avanzamento che già è nella normativa.

Alessandro Panaro – SRM

Può suggerire qualche provvedimento che la Regione potrebbe strutturare in termini di incentivazione ad usare i mezzi marittimi?

Ugo Patroni Griffi – Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale:

Come porti, abbiamo dei problemi specifici che riguardano l'operatività. Innanzitutto c'è una criticità circa la Normativa Ambientale e la Normativa in termini di dragaggio 172 e 173, su cui abbiamo già avviato un'interlocuzione con la Regione chiedendo una normativa regionale più adeguata a velocizzare queste operazioni così come è stato fatto in Campania con un provvedimento della Giunta Regionale a luglio 2017.

Si deve snellire e sburocratizzare la fase autorizzativa per gli interventi infrastrutturali, è evidente che se non c'è il dragaggio non c'è il porto.

Sergio Prete – Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio:

Condivido l'impostazione del Presidente Patroni Griffi. Aggiungerò solo qualcosa.

Non ho dubbi che SRM stia valutando e valuterà la rilevanza dei collegamenti e del network non solo a livello regionale, dal momento che è evidente che le funzioni e lo sviluppo dei porti sono legati a direttrici nazionali e internazionali; perciò ritengo che, al di là della regolamentazione dell'attività in ambito regionale, il piano va orientato anche verso infrastrutture extraregionali e internazionali.

Per quanto riguarda gli incentivi, invece, mi permetto di sottolineare la necessità per la regione Puglia, come sta avvenendo per altre regioni e in particolare per la Calabria, di intervenire a supporto del trasporto ferroviario, dal momento che il Ferrobonus, tuttora valido, dovrebbe entrare in vigore a breve, ma da solo non è sufficiente a colmare un gap logistico.

Se vogliamo servire non solo un mercato "captive" interno regionale, ma anche il cosiddetto mercato "contestabile", più lontano, abbiamo necessità di colmare il gap di che ci separa dai mercati rilevanti, con una riduzione dei costi ferroviari che attualmente incidono negativamente sulla scelta della ferrovia e quindi anche sulla funzione dei porti pugliesi, che avrebbero una loro propria vocazione importante laddove riuscissero a porsi come alternativa rispetto a feeder marittimi o ad altre tipologie di trasporto.

Lo stesso probabilmente si potrebbe fare, ma da valutare con interventi che faranno i responsabili di altre infrastrutture come aeroporti, etc., per incentivare, come già avviene peraltro, altre tipologie di traffico.

Voglio porre l'attenzione anche sull'aspetto ambientale. Al di là degli interventi normativi è indispensabile arrivare a un potenziamento della struttura dell'ARPA o comunque garantire una maggiore efficienza, dato lo scarso numero dei dipendenti. Su Taranto la situazione è molto complessa perché tutti gli interventi e tutte le valutazioni dell'impatto ambientale e le autorizzazioni prescrivono a carico dell'ARPA i controlli ante, durante e post opera e, a causa della mancanza di personale e la presenza sul territorio di altre problematiche ambientali più importanti, risulta difficile eseguire il lavoro nei tempi prescritti. A ciò va inoltre aggiunto che i tempi del mercato a cui dobbiamo rispondere non sono compatibili con quelli dell'amministrazione e dell'agenzia.

Per questo sarebbe molto importante che la Regione valutasse di efficientare al massimo i controlli da parte dell'ARPA altrimenti diventa un circolo vizioso che ci penalizza rispetto a territori in cui si costruisce in molto meno tempo di noi.

Tutto questo potrà essere desunto dai Piani Operativi Triennali in cui si trovano sia gli interventi infrastrutturali sia i progetti delle attività in atto, finalizzati a far ripartire entro il 2018 il terminal, in una modalità multipurpose per la cui realizzazione sarà necessario garantire e incentivare il collegamento ferroviario.

Alessandro Panaro – SRM:

Occorre una riflessione strategica sulla ZES e sul fatto si sta lavorando per avere un approccio al porto che non sia quello del passato votato solo ai container.

Sergio Prete – Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio:

Sulla ZES condivido la preoccupazione o almeno l'urgenza dovuta al contesto istituzionale politico cui andiamo incontro.

Credo che la Regione dovrebbe essere nelle condizioni di consegnare quanto prima la proposta per avere la certezza che questa venga accolta dal Governo e che si possa quindi passare alla pratica. Solleciterei un monitoraggio dell'aspetto doganale perché al momento, da quanto mi risulta, è stato lasciato un po' in disparte dalla programmazione nazionale ed è evidente che senza i benefici doganali è inutile parlare di ZES.

Per il resto credo che ognuno di noi stia cercando di fare un lavoro per facilitare anche il compito alla Regione, si tratta di fare una mappatura di tutte le condizioni di agevolazione già presenti sul territorio nazionale da sommare a quelle che saranno previste nel decreto. Poi va chiarito quale sia l'asset gestionale della ZES, perché ad oggi è stato individuato un comitato di gestione senza specificare cosa ci sarà al di sotto di esso, per cui o si stabilisce che sono le Autorità di Sistema Portuale che devono gestire tutto o bisogna prevedere una struttura *ad hoc* che gestisca la ZES; perché prevedere un "costo zero" senza individuare un percorso diventa abbastanza difficile.

Il porto di Taranto è prevalentemente un porto industriale, e questo non dispiace laddove l'industria si presenta come un sistema compatibile col territorio, tuttavia ci stiamo sforzando di diversificare le attività.

In proposito cito sempre il caso di Rotterdam che è primariamente un porto industriale e che fa 12 milioni di container, i quali rappresentano il 30% del suo traffico. Speriamo che anche il futuro comparto industriale di Taranto possa in qualche modo consolidarsi e a tal proposito siamo in attesa della definizione della procedura di cessione dell'ILVA. Attualmente i numeri del piano industriale del nuovo acquirente sono molto interessanti e a breve dovrebbe sbloccarsi anche il famoso progetto Tempa Rossa in Basilicata; abbiamo anche un'incognita sulla Cementir, perché da un lato è stata venduta a Italcementi e questo ci fa ben sperare perché rientra nell'asse del più grosso operatore mondiale di cemento, dall'altro lato però è stata recentemente sequestrata per un ulteriore problema e quindi il comparto industriale è abbastanza complesso, ma la situazione dovrebbe, a mio avviso, trovare una soluzione l'anno prossimo. Stiamo inoltre cercando di ritagliarci uno spazio nel settore delle crociere, che può beneficiare del posizionamento di Taranto e non è in competizione con quello di Bari e Brindisi, vogliamo inoltre giocare un ruolo anche nel settore delle autostrade del mare.

È evidente che c'è la volontà di attuare una diversificazione delle attività portuali dovuta anche a nuovi spazi che si stanno realizzando, facendo evolvere il porto e rendendolo non dipendente solo dai traffici industriali che però resteranno di fatto l'asset principale.

Alessandro Panaro – SRM:

Una parte del nostro piano parlerà della Via della Seta. La Puglia può essere inserita in un progetto del genere?

Sergio Prete – Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio:

Sono stato giovedì a Milano ad un incontro tra le regioni Lombardia, Puglia e Abruzzo che hanno sottoscritto un accordo con un'importante associazione cinese e credo che la Puglia abbia ancora delle ottime possibilità di rientrare nella Via della Seta, non solo dal punto di vista delle merci ma anche turistico.

C'è oggi un effettivo aumento dell'interesse, ma allo stesso tempo abbiamo preso atto di alcune difficoltà e criticità che stanno valutando in Cina, dal momento che iniziano ad avere problemi al Pireo, soprattutto per quanto riguarda l'interazione con la popolazione e il territorio, poiché da un lato la Grecia non ha ben accettato questa cessione di sovranità dell'autorità portuale e del porto, dall'altra le imprese cinesi cercano di attuare i propri modelli di gestione operativa che in alcuni casi mal si conciliano con l'operatività dei porti europei sia in materia di tutela del lavoro che in altri aspetti.

La Cina inizia ad avere qualche perplessità sugli investimenti fatti in Paesi da lei molto lontani culturalmente, ciononostante credo che la portualità, non solo pugliese, ma italiana in generale può avere ancora un ruolo significativo.

Patrizio Summa – Aeroporti di Puglia:

Per quanto riguarda gli aeroporti, la nostra è una realtà un po' particolare in quanto si registra in termini cargo il 2% in termini di volume e il 25% in termini di valore nel traffico internazionale. La Puglia già dal piano Generale di Trasporti del 2002 si è sforzata di individuare per le quattro infrastrutture aeroportuali esistenti delle vocazioni, e la presenza di Brindisi e Grottaglie a 50-60 km di distanza ha portato a dare una prevalenza a Grottaglie in termini di capo-logistica.

Ciò è stato molto importante nell'atto della programmazione regionale e quando il Piano Nazionale degli Aeroporti è stato approvato con il DPR che entrava in vigore nel 2016, mentre ad esempio Foggia è stata declassata, Grottaglie è stata salvata, avendo una vocazione logistica, industriale e cargo che la fa rientrare nella politica nazionale di finanziamento delle infrastrutture aeroportuali, interagendo in un contesto diverso, cosa che Foggia non può più fare.

Il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture sta chiudendo un documento che è il Piano Nazionale degli Aeroporti lato merci e logistica, che era un tassello mancante, giacché finora si è sempre ragionato in termini di passeggeri. Le merci sono state fino ad ora un po' la "Cenerentola" del trasporto aereo però in questi giorni, precisamente il 27 novembre, verrà presentato ufficialmente il Piano Nazionale degli Aeroporti Merci.

Ho fatto questo cappello iniziale per dire che dobbiamo rientrare in questa logica nazionale e la Puglia ha già fatto predisposizioni a riguardo a livello di programmazione, di investimenti e di specifiche infrastrutturali. Bisogna però entrare un po' più nel merito della questione. Oggi, di fatto, il trasporto aereo in Italia esiste solo a Malpensa e accade di trovare per strada i cosiddetti "voli gommati", con lettere di vettura aerea che consolidano a Malpensa o addirittura a Francoforte o a Parigi, e solo una piccola parte a Roma Fiumicino.

C'è poi la questione dell'intermodalità. Da tempo le interazioni del porto di Taranto sono state studiate e vanno ancora approfondite, però anche qui bisogna passare dall'idea alla pratica. Se si prova ad arrivare all'aeroporto di Grottaglie si trova una viabilità assolutamente inadeguata. La dogana, la polizia di frontiera, la guardia di finanza, i servizi che sono dedicati ad un traffico efficiente, devono essere ripensati per dare massima accessibilità alle funzioni istituzionali.

Bisogna creare attrattività degli investimenti. Non è che le merci da sole decidono di viaggiare da una certa località ad un'altra, c'è bisogno di una politica regionale industriale di attrazione degli investimenti da parte di grandi operatori logistici. Un esempio può essere l'esperienza dell'aeroporto di Lipsia che è riuscito a prevalere su aeroporti concorrenti, sottraendo traffico con delle adeguate politiche di attrazione, di incentivazione, efficienza di servizi, etc., riuscendo a deviare i traffici nel proprio aeroporto.

Il ragionamento va fatto a 360°, non solo dal punto di vista dello studio dell'esistente, ma anche con l'analisi dell'accessibilità delle infrastrutture, del gap di servizi, delle modalità di interazione, delle politiche di attrazione degli investimenti, delle politiche di marketing territoriale, dal punto di vista non solo del turismo ma anche della presenza industriale logistica.

Vale la pena soffermarsi un po' di più sul rapporto Porto di Taranto/Aeroporto di Grottaglie perché è quello più evidente. Tempo fa abbiamo effettuato uno studio sul trasferimento di quanto traffico via mare potrebbe proseguire per via aerea ed è emersa una percentuale del 9%, numero che va meglio verificato, non tanto sull'incidenza statistica ma sulle modalità con gli operatori economici e le infrastrutture efficienti presenti.

Da questo punto di vista la piattaforma logistica che verrebbe creata non dovrebbe essere una piattaforma logistica della regione Puglia, perché non è che una regione è capace di creare quei volumi che giustificano un tipo di infrastruttura, ma una piattaforma logistica in Puglia, cioè localizzando lì un grande centro che ha un contesto di grado nazionale e internazionale.

Non bisogna ragionare solo in termini regionali ma bisogna interagire e collocarsi in un contesto di carattere internazionale.

Sergio Prete – Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio:

Non è tanto l'interazione porto-aeroporto in sé, perché difficilmente una merce che ha viaggiato un mese in nave poi ha l'urgenza di viaggiare in aereo. È fondamentale che tra il porto e l'aeroporto e viceversa vi siano quelle strutture industriali logistiche che consentano di cambiare la modalità di trasporto attraverso una lavorazione, quindi è importante lo sviluppo logistico e produttivo tra le due importanti infrastrutture, da mettere in rete chiaramente.

Davide Degennaro – Interporto Pugliese:

Partirei da una considerazione fatta prima, mi riferisco in particolare a quando si è fatto riferimento alle ZES e si è detto: "Individuiamo qual è una ZES che ha raggiunto una *best practice* e poi cerchiamo di emularla e migliorarla".

Dal punto di vista logistico già esiste, nell'interporto di Bari, una *best practice* sul territorio: vanta 500 posti di lavoro e registra quarantaquattro treni a settimana. L'interporto però, incredibilmente, non viene considerato nella ALI.

Quello che chiedo è che sia evidenziato nel Piano dei Trasporti il riconoscimento dell'interporto regionale della Puglia, che è una risorsa per la Regione e ha dimostrato che si può raggiungere un obiettivo con un buon lavoro, dando un prodotto che il mercato può assorbire con standard legati alle gare con cui partecipano i nostri cinquanta operatori, raggiungendo gli obiettivi che ci si era posti quando è stato pianificato l'investimento e rispettando i costi.

Per quanto riguarda il riconoscimento, il fatto di essere dal 1995 qualificati presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti come interporto – anche se la proprietà non è pubblica ma privata – non deve far pensare che noi possiamo essere il collante tra gli operatori privati e le varie infrastrutture per raggiungere l'obiettivo di mercato, cioè di far diventare la Puglia quella piattaforma logistica di cui parliamo.

Per arrivare a questo punto però, chiediamo alla Regione di sostenere l'interporto in tutti i suoi progetti di sviluppo, non far rallentare questa crescita e di focalizzare l'attenzione sull'impatto che ha avuto l'interporto dal suo inizio di attività nel 2009 fino ad oggi, mettendolo in parallelo con i modelli di crescita soprattutto del porto di Bari o dell'attività intermodale della nostra regione.

Ho verificato che la crescita, sia dal punto di vista degli spazi che dal punto di vista dei treni, relativamente all'intermodalità del porto di Bari segue una corrispondenza precisa. Ciò dimostra che quando esiste la retroportualità questa traina lo sviluppo e il traffico intermodale.

Volevo a questo punto portarvi l'esempio di Napoli, che ha l'interporto di Nola a 20 km dal porto. La Commissione Europea ha sostenuto per 5 anni il trasferimento ferroviario dal porto di Napoli all'interporto di Nola per far sì che il costo delle grandi compagnie fosse dall'interporto di Nola fino a destinazione. Sulla scorta di ciò abbiamo preparato come interporto un'ipotesi di studio dove si provava a immaginare di creare per 5 anni un collegamento ferroviario tra Brindisi e Taranto (con Bari già c'è) con il terminal intermodale di Lamasinata, interporto scalo pubblico Ferruccio, per creare treni da Bari con destinazione Nord Europa, e realizzare questo trasferimento dei container in modo tale da poter aprire nuove linee intermodali con i grandi operatori che possono arrivare a Brindisi e a Taranto. Questa ipotesi di studio può essere il volano che può innescare questo nuovo traffico utile verso il porto di Taranto.

C'è un discorso regionale da fare che ritengo molto importante, quello che si diceva prima per l'aeroporto, che consolida attraverso la gomma negli aeroporti del Nord Italia, può valere anche per i container marittimi esportati perché le nostre industrie commerciali e manifatturiere hanno l'abitudine di vendere il prodotto *ex works* cioè franco stabilimento e quindi il trasporto viene realizzato e deciso dall'acquirente nel paese in cui il materiale è stato venduto, ciò crea un'alterazione e la non-efficienza delle possibilità di trasporto che la Puglia potrebbe offrire.

La Regione potrebbe a tal proposito emanare una legge per incentivare il consolidamento sul territorio e su tutti i mezzi di trasporto. Sviluppare i container oppure l'aereo cargo qui sul territorio può avvenire soltanto attraverso un incentivo per superare l'abitudine dell'*ex works*, dando più lavoro a tutte le aziende operanti nel settore e a tutte le infrastrutture e creando quell'investimento sulle piattaforme logistiche automatiche perché, a quel punto, il mercato avrebbe la necessità di aumentare gli spazi.

Bisogna invertire quest'abitudine economica, che esiste sul territorio da tantissimo tempo e che è legata alla non capacità finanziaria e al non allineamento del rischio della merce del trasporto. Il nostro operatore vuole vendere la sua merce qui ma non vuole rischiare nel trasporto della merce, non vuole accollarsi l'onere del trasporto franco destino e vende il prodotto a franco stabilimento, creando così un non-efficientamento del trasporto verso l'estero.

Basterebbe un incentivo della Regione su questo discorso per eliminare l'*ex works*, diventando un grande volano per le attività di investimento nella logistica.

L'altra cosa che desidererei è dare flessibilità alle nostre infrastrutture, cercare di superare i modi e le viabilità di accesso, il discorso delle manovre ferroviarie come nel nostro caso, e dare flessibilità. È il mercato che ti dà quello che richiede, se noi vediamo i piani della Regione di qualche anno fa si decideva di destinare ad esempio a Taranto i container e a Bari no e invece alla fine Bari si è riempita di container e Taranto ha smesso di fare attività.

Alessandro Panaro – SRM:

Emerge quindi un problema importante e cioè un maggior inserimento e una maggiore considerazione del porto di Bari nelle strategie.

Ora invece vediamo il punto di vista delle imprese e degli operatori ferroviari.

Armando de Girolamo – Lotras/Confindustria Puglia:

Parlo come coordinatore dell'ufficio tecnico delle merci e della logistica di Confindustria Puglia. E poi se volete parlerò anche come Lotras.

Al momento non abbiamo ritenuto di entrare nel merito, non siamo pronti a dare le risposte specifiche che sono state chieste perché abbiamo diviso il compito di analisi e approfondimento sulle varie territorialità con la convinzione che sia indispensabile fare sistema. Il rischio è sempre quello di scontrarsi ancora con problemi di carattere campanilistico.

Sotto questo aspetto vorrei dire, come Confindustria Puglia, che riteniamo necessario migliorare le infrastrutture portuali e retroportuali e le piattaforme logistiche pugliesi già esistenti che dimostrino una reale produttività, partendo dal loro recupero e dalla valorizzazione piena delle loro potenzialità, attraverso interventi improcrastinabili che da soli già consentirebbero l'uso pieno delle complessive capacità produttive delle infrastrutture dei porti, attualmente canalizzati, per carenza di manutenzione e mancata continuazione di interventi, e che garantirebbero in tempi celeri la piena funzionalità e il pieno uso delle capacità dell'infrastruttura stessa.

I porti dove si attiva e resiste una capacità di dialogo col territorio sono Autorità di Sistema che hanno il preciso obiettivo normativo di andare a integrarsi con le piattaforme logistiche del posto, dove c'è capacità di attrazione del traffico. Tutto questo in un contesto di sistema regionale volto a dare risposte coese e unitarie attraverso un'offerta di servizi di trasporto a valore aggiunto che parta dalle infrastrutture del territorio che fanno fronte alla domanda locale e che l'hanno già sviluppata evitando che le merci debbano inseguire logiche di condizionamento o accentramento campanilistico.

La Puglia sappiamo benissimo che è lunga, quindi immaginare che ci sia una concentrazione solo su Bari ma negare la realtà evidente, data anche dai numeri, che si sviluppa in un contesto che può essere il Nord o il Sud della Puglia porterebbe ad un suicidio.

Nell'interesse strategico per la redazione del Piano Regionale delle Merci e della Logistica si afferma, nelle bozze che abbiamo letto, che il piano sarà redatto secondo precisi indirizzi strategici: innanzitutto rafforzare le connessioni dei nodi secondari e terziari delle aree interne e di quelle dove sono localizzati distretti di produzione agricola e agroindustriale con i principali assi viari e ferroviari della dorsale Adriatica.

Qui vorrei rivolgermi soprattutto agli amici di Brindisi, avendo chiarito una volta per tutte cosa significa il problema del collegamento, cosa effettivamente è reale in un'ottica normativa di riconoscimento a carattere europeo e nazionale, se questo può significare in alcuni casi, se non specificato bene, l'esclusione da eventuali finanziamenti o coinvolgimenti di infrastrutture.

Penso al porto di Brindisi, più che a Bari e Taranto. In un'esigenza di attività di sistema di offerta regionale compiuta si dovrebbero individuare gli insediamenti logistici di interesse regionale che hanno dimostrato capacità produttiva in risposta alle esigenze del mercato senza mortificare il sistema già disponibile, senza

rappresentare doppioni o polverizzazioni dell'offerta preesistente, ma capaci di valorizzare il funzionamento e la produttività del sistema produttivo regionale, potenziare e incentivare gli obiettivi di ecosostenibilità del trasporto combinato strada/ferro.

A molti è sfuggito che esiste anche l'autostrada del ferro, la cosiddetta "autostrada viaggiante", da non sottovalutare dal momento che c'è un Piano Nazionale portato avanti da interventi molto importanti del RFI che di fatto hanno stravolto l'attuale sistema esistente che da qui a qualche mese ci metteranno in condizione di utilizzare ad esempio l'Adriatica in maniera molto più favorevole rispetto addirittura al settore tirrenico.

Bisogna concentrarsi perciò sul trasporto combinato strada/ferro, incrementando la vocazione e la propensione delle infrastrutture già esistenti ad accogliere l'autostrada ferroviaria, trasporto combinato che coinvolge il trasporto di camion su treni merci, con un'offerta di soluzioni già integrate fruibili del sistema ferroviario anziché dirottare le risorse disponibili verso nuove strutture destinate a deframmentare l'economia di scala, così faticosamente raggiunta dalle aree logistiche che già accolgono volumi di merci strategici per l'economicità dell'offerta di trasporto regionale.

Bisogna innanzitutto scontrarsi con la realtà concreta, come il valore e il costo a tutti gli effetti della logistica del trasporto rispetto ad altre realtà territoriali che possono essere strategici per l'acquisizione altrimenti si rischia di andare incontro a problemi. La via dell'autostrada ferroviaria darà attuazione agli investimenti già in corso per potenziare le performance dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e che adegueranno le gallerie della direttrice adriatica a profilo massimo P400, semirimorchi e camion alti 4m potranno così salire sui treni merci per raggiungere il nostro territorio e dal nostro territorio potranno arrivare ai mercati del Nord e del resto del continente. Per il raggiungimento del Nord Italia e soprattutto del Centro Europa, bisogna creare le condizioni di effettiva concorrenzialità del porto di Taranto rispetto ad altri porti, come quello del Pireo, munendolo delle infrastrutture adeguate, cosa che sicuramente sta già avvenendo. Spero che a breve ci sia il raddoppio del binario Lesina-Termoli, che ancor più ci metterà in una condizione di vantaggio, auspicando all'utilizzo di un'infrastruttura che diventi veramente strategica e fondamentale nell'offerta dei mercati nazionali e internazionali.

Questa è, in sintesi, la filosofia nell'analisi che è stata effettuata della documentazione che ci è pervenuta e che come Confindustria ci tenevamo a rappresentare.

Alessandro Panaro – SRM:

C'è un'esigenza di manutenzione e ultimazione degli interventi all'interno dei porti e un'esigenza da parte delle imprese di potenziamento e ultimazione di alcuni interventi evidentemente all'interno dei porti stessi.

Sono condivisibili le analisi effettuate da De Girolamo sul trasporto combinato strada-ferro e anche sull'aspetto della produzione agricola e agro-industriale, qui però c'è un altro aspetto di cui parleranno secondo me anche un po' le analisi che faremo, perché ritengo che la Puglia ha molto altro da dire non solo nel settore agricolo e industriale, sicuramente ci saranno anche degli altri settori che porteremo all'attenzione circa i rapporti sul mondo produttivo. È interessante questa nuova terminologia "autostrada del ferro" e "voli gommati".

Armando de Girolamo – Lotras/Confindustria Puglia:

Quello che noi auspichiamo, tra le tante ipotesi, è l'analisi effettiva delle realtà già esistenti e quindi delle risposte in termini concreti.

Ad esempio, per quanto riguarda i *Distripark* ci sono già delle indicazioni molto importanti supportate chiaramente dai numeri e dalla potenzialità ulteriore che questi possono ancora più imprimere a una risposta di necessità di trasferimento modale, perché molte volte non è chiara la potenzialità nell'ottica di sistema complessivo multimodale che il territorio può esprimere e questo può aiutare per l'utilizzo di alcune infrastrutture e specie del nostro sistema portuale.

Il problema è che la Puglia non ha collegamento, proprio per la sua collocazione geografica a margine della piattaforma complessiva dell'Italia rispetto al Nord Italia ma soprattutto rispetto al Centro Europa.

Regione Puglia:

Vorrei porre l'attenzione su un punto che mi sembra molto interessante su cui vorremmo cercare di raccogliere dati, e cioè non solo la domanda esistente, ma anche la domanda potenziale che può essere soddisfatta in certe condizioni, un dato fondamentale per gli addetti ai lavori in vari ambiti. Così come ci sono degli aspetti, delle percezioni che se non sono supportati da dati numerici possono essere sbagliati o non aiutare a prendere determinate scelte.

Armando de Girolamo – Lotras/Confindustria Puglia:

Siamo presenti in Romagna dove abbiamo sviluppato due progetti molto importanti, ma come Puglia non siamo da meno rispetto agli altri, abbiamo rivitalizzato un terminal ferroviario riuscendo laddove molti avevano fallito creando una struttura che attualmente consta di 50.000 mq di magazzini, dove concentriamo tutta la merce che ha bisogno di essere mandata a Sud o rimandata verso il Nord.

Il progetto complessivo tiene conto del collegamento Romagna-Puglia in un'ottica di sistema che mette nella condizione di creare un risparmio reale nell'effettuazione del servizio, dando una risposta concreta alle esigenze del mercato anche attraverso la terminalizzazione della *service pallet* rispetto al cargo container, sotto questo aspetto è chiaro che in termini culturali bisogna affrettarsi a creare le condizioni perché questo possa accadere.

Nicola Muciaccia – GTS:

Qualche piccola riflessione su quanto detto finora, con un quadro mirato da una parte e globale dall'altra.

Per il quadro globale partiamo da una considerazione: le merci vanno dove sono più facilitate, ho molto piacere per quello che stanno facendo nel porto di Taranto, ma ritengo che molte cose possano essere ancora fatte in coordinamento con le aree più importanti. Quando parliamo di treni e di ferrovie dobbiamo parlare di concentrazione di merci che consentano ogni giorno di muoversi perché altrimenti abbiamo dei tempi di resa completamente differenti dal camion, devono invece essere competitivi non solo sul prezzo ma anche sul tempo.

Ci sono merci che hanno necessità di raggiungere in un giorno il Nord Italia e solo con un'ottima sincronizzazione si possono coordinare dei treni completi. Avere questa combinazione di container che possono proseguire poi fino al Sud Europa può essere un motivo di attrazione, guardando la Puglia sul Mar Mediterraneo come un porto condominiale, con grandissime *chance*; considerando per esempio tutti i nostri paesi transfrontalieri che già da soli ci basterebbero per il numero di persone che ci abitano, per il numero di merci che fanno partire, per i prodotti che abbiamo lì e che trasformiamo; stiamo parlando del Montenegro, dell'Albania, della Serbia, della Grecia e della Turchia.

Parliamo ad esempio dell'infrastruttura ferroviaria che allo stato attuale non è adeguata, innanzitutto per le nuove norme e facoltà che ci sono, che non sono sufficienti alle esigenze del trasporto ferroviario. Prendiamo la situazione delle sagome, ad esempio la sagoma P400, a cui prima si faceva riferimento, è solo fino a Bologna, se si vuole arrivare a Milano non si può e già questa è una grossa limitazione. Prima era impensabile portare i semirimorchi sui treni coi carri, oggi almeno sino a Bologna e poi su Padova si può arrivare, ma non si può andare sulla direttrice più importante che è Milano. Si deve scendere a Bologna col carro e proseguire per strada.

L'ultima riflessione sulle infrastrutture ferroviarie è sull'adeguamento dei binari: a partire da gennaio-febbraio i nostri treni potrebbero avere una lunghezza di 750m contro gli attuali 530m, questo significa dover adeguare tutta l'infrastruttura ferroviaria non lungo la rete degli scambi ferroviari, che l'RFI sta già facendo, ma nei terminali di ricezione Nord e Sud; Parco Ferruccio ad esempio ha binari di 560m massimo e difficilmente adeguabili se non in una certa area. Noi abbiamo oltre 35 treni alla settimana che partono e arrivano.

Ritengo giusta la sua proposta di incentivare le merci che devono partire dal Sud. Oggi parliamo di Ferrobonus e di altre iniziative che incentivano gli arrivi e le partenze dal Sud ma in realtà questo serve a poco, c'è sempre la sperequazione tra il Nord e il Sud, se si vuole mandare ad esempio un tir, una cassa mobile, un container di pasta da Bari al Belgio, le stesse agevolazioni le hanno anche le imprese del Nord. La Regione Puglia si potrebbe far carico di dare delle agevolazioni non alle imprese ferroviarie ma a tutti gli spedizionieri e a tutte le industrie che

attualmente usano solo il camion, dando agevolazioni solamente alle merci che partono dal Sud per il Nord e non viceversa. Perché dal Nord verso il Sud un prezzo competitivo con la modalità ferroviaria c'è del 15-20% rispetto al camion ma andando dal Sud verso il Nord abbiamo dei prezzi del camion estremamente bassi perché chiaramente c'è uno sbilanciamento delle merci. La regione Puglia potrebbe farsi carico in un prossimo futuro di un'agevolazione delle merci che da Sud vanno verso Nord in modo tale da avere un incentivo maggiore.

Questo vale non solo per le merci del Sud, ma anche per quelle centinaia di camion che arrivano al porto di Bari ogni settimana, che potrebbero essere, in un lasso di tempo medio lungo, trasformate in quella che è una modalità ferroviaria, con una grossa agevolazione per l'inoltro di tutte le merci che arrivano dai Paesi del Mediterraneo a noi.

Alessandro Panaro – SRM:

Interessante questa considerazione sulla concentrazione delle merci, secondo lei anche in questo caso si potrebbe fare qualcosa a livello regionale?

Nicola Muciaccia – GTS:

Lei con concentrazione delle merci intende i *distripark* che sono un argomento un po' particolare. Taranto ci ha provato ma il progetto è stato poi lasciato incompleto. Questa cosa però in generale può funzionare se la parte commerciale è molto sviluppata in tutti i Paesi che potrebbero mandare le merci a Bari nei container e poi da lì dovrebbero essere smistate in tutta Europa, non solo in Italia. Ma anche qui si pongono dei grandi problemi di tempistica, perché se arriva un container con 22 quintali di merci, di cui 10 quintali vanno a Milano, 5 a Francoforte e 7 in Belgio, se non si hanno tanti container che arrivano in tante parti del mondo la situazione diventa molto complessa.

L'ultima cosa che volevo dire è sull'"autostrada viaggiante", progetto proposto da GTS vent'anni fa e non presa in considerazione da RFI perché improponibile per due motivi:

1. Le sagome dei camion sul treno con autisti a seguito sono più alte dei P400 e quindi non possono raggiungere tutti i punti d'Italia.
2. L'RFI lo bocciò in quanto costosissimo, visti i camion che devono portare, le ruote sono piccolissime e per il peso si consumano velocemente, con 45 tonnellate su ogni vagone, ogni tre viaggi le ruote hanno bisogno di essere rimodulate. Questa cosa diventava estremamente costosa e perdeva competitività sulla strada.

Franco Carulli – RFI Puglia:

RFI in questo ultimo periodo è impegnatissima in una serie di progetti e in particolare con la regione Puglia con cui ha anche collaborato per il documento sulle ALI.

Molte delle domande di oggi trovano già risposta in quel documento. RFI ha in corso e in programmazione investimenti sulla direttrice Adriatica, mi riferisco anche all'autostrada viaggiante, ma non solo, basti pensare che entro due anni ci sarà anche un discorso di velocizzazione della direttrice Adriatica che vedrà i tempi di percorrenza da Lecce a Bologna ridotti di 45 minuti rispetto ad oggi. Poi, oltre all'innalzamento della sagoma, è previsto nell'immediato futuro anche un innalzamento dei moduli. Chiaramente c'è anche il problema dell'ultimo miglio, che è stato richiamato, e anche qui ci sono progetti maturi, altri hanno visto una frenata, tra cui quello forse più importante su Bari-Lamasinata su cui bisognerà fare tutti gli sforzi possibili e RFI sta già valutando la situazione con gli organismi interessati a sbloccarla, perché effettivamente in alcuni casi, e mi riferisco al modulo, come a Taranto, ci sono già interventi maturi. Si accennava prima alla nuova stazione di terminalizzazione dei treni, sul porto è previsto, sia a Taranto che nel porto di Cagioni, un intervento sul modulo perché raggiunga i 750m.

Stesso piano, in maniera progressiva c'è sui moduli di tutta l'Adriatica. Per quanto riguarda i terminali, oltre a Bari, interventi più maturi, progetti pronti li abbiamo anche su Incoronata dove Lotras con la Regione sta sviluppando il progetto di miglioramento del terminale sia in termini di modulo che di velocità della manovra,

per realizzare i primi impianti ferroviari del Sud Italia in cui si potranno fare manovre centralizzate, comandate attraverso apparati. Laddove abbiamo ancora a Lamasinata dei movimenti che avvengono in maniera non meccanizzata.

Se si guarda al documento ALI si trova una traccia importante che può essere lo sviluppo, quell'impegno che RFI ha con la Regione può continuare anche nei piani strategici che si stanno predisponendo.

Alessandro Panaro – SRM:

Poiché l'ALI è una strategia concepita nella programmazione 2014-2020, evidentemente il relativo documento auspica che tutti gli interventi da fare si compiano entro il 2022, perché come sappiamo i fondi vengono spesi e impiegati entro il biennio successivo. Lei ritiene che tutti gli interventi e i progetti che ha elencato abbiano questo orizzonte temporale o uno minore o maggiore?

Franco Carulli – RFI Puglia:

Alcuni sono in corso già adesso, come il progetto della velocizzazione o quello della sagoma. Noi contiamo entro il 2018 di andare con la sagoma PC80. Si tratta di risolvere il problema della galleria di Ortona che dovrebbe essere completata entro il primo semestre, perché già nel 2019 potremmo avere treni con la sagoma PC80.

Davide Degennaro – Interporto di Bari:

Riprendendo il discorso del modulo 750m, noi siamo l'ente promotore della nuova stazione di Lamasinata, abbiamo già fatto tutte le prescrizioni e creato un modello fisico sul discorso del rischio idrogeologico, abbiamo fatto una verifica sul modello fisico di tale rischio, che ha sbloccato il progetto, e ora stiamo concludendo tutta la parte finale di prescrizione. Questa infrastruttura è strategica, perché con una sola manovra si riesce ad arrivare ai terminal e i binari più piccoli sul rettilineo saranno di 750m, secondo quello che è il nuovo target, perciò siamo arrivati finalmente a far partire le opere.

E su questa questione delicata volevo richiamare la Regione: quando abbiamo realizzato l'interporto attuale con il suo terminal con binari di 600m, era stato programmato l'allungamento a 750m a seguito dello spostamento del depuratore Bari Nord, ma negli ultimi anni c'è stato un cambiamento di strategia dalla Regione, andando a spostare 40-50 milioni di euro per la ristrutturazione di questo depuratore che, anche dal punto di vista normativo, dev'essere allontanato di 500-600m dal centro abitato trovandosi tra due quartieri della città, e lo spostamento era stato programmato anche per questo motivo.

Un tale cambio di strategia, che confligge con la programmazione della realizzazione dell'opera, credo sia stato assolutamente miope perché non ha guardato alle esigenze trasportistiche e agli obiettivi che la Comunità europea ci aveva posto. Vi chiedo perciò di focalizzare l'attenzione su questo problema.

Sergio Prete – Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio:

Una precisazione sulle infrastrutture. Su Taranto c'è un intervento di piattaforma logistica che è stato ultimato e che è in corso di collaudo, e c'è poi l'intervento del *distripark* che è un'area retroportuale di 750.000 mq dove non è stato realizzato nulla. In questi giorni, però, per non vanificare l'opportunità della ZES, si potrebbe trovare una soluzione che in qualche modo accelererebbe la possibile candidatura anche di quell'area nel perimetro della ZES.

Infatti, RFI sta facendo su Taranto un intervento di potenziamento non di collegamento, come erroneamente spesso si dice, perché il collegamento esiste già. C'è il raccordo ferroviario della piattaforma logistica dove attualmente c'è già un collegamento provvisorio, dove saranno realizzati 4 binari adiacenti ai magazzini e un potenziamento delle stazioni di Cagioni e Bellavista, che consentiranno di poter fare moduli da 750m.

Armando de Girolamo – Lotras/Confindustria Puglia:

Una struttura come quella del *distripark* ha i numeri perché effettivamente sia un realtà produttiva capace di autogestirsi. Di contro, rispetto ad un'analisi di sistema Puglia che si sta andando a fare, non è il caso di valutare quali possono essere i territori che potenzialmente forse questi numeri già ce li hanno e sono limitati nelle possibilità di sviluppo ulteriore per mancanza di quel tipo di infrastruttura?

Sergio Prete – Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio:

Quando parlavo di rivitalizzare il *distripark* intendevo dire che va fatto innanzitutto un progetto di fattibilità che non c'è o è datato. È normale che dal progetto di fattibilità potrebbe emergere anche una non convenienza a portare avanti il progetto, tutte le indicazioni che vengono dal Ministero prevedono prima una verifica dell'esistenza, e io suggerivo il recupero di una struttura che costituisce un investimento pubblico dove sono stati spesi dei soldi, altrimenti si commetterebbe quindi un danno erariale. Anche se non in una prospettiva immediata, quindi, si potrebbe almeno dotare l'area della progettazione di base affinché poi se ci sarà un privato, quest'ultimo avrà gli strumenti per realizzarla.

Enrico Campanile – Regione Puglia:

Concludo con un invito. Rispondere in maniera strutturata alle sollecitazioni costruite in questo evento ci aiuterebbe a mettere sul tavolo tutte le opzioni da inserire nel piano.

BOZZA

17. 2° Focus su tendenze, aspettative e criticità rilevate dai principali player del settore dei trasporti in Puglia

1. Presentazione del Focus

L'iniziativa si è configurata come 2° Forum di discussione a consuntivo dei principali temi trattati dallo studio preliminare al PRML della Puglia in fase conclusiva da parte dell'Asset, in collaborazione con SRM.

Oggetto del Focus Group è stato quello di presentare alcune linee del lavoro svolto e far emergere dai partecipanti proposte operative inerenti lo sviluppo e il consolidamento dei settori dei trasporti e della logistica in Puglia.

I temi cardine:

1. Come definire un sistema di incentivazione al trasporto ferroviario, marittimo e aereo e come mettere le tre modalità a sistema con la strada.
2. Quali settori possono essere quelli da privilegiare in funzione delle ZES - Zone Economiche Speciali.
3. Come favorire lo sviluppo della logistica in Puglia e come attrarre investimenti *export-oriented* e da quali mercati.
4. Quali sono i passaggi amministrativi da sburocratizzare o eliminare.
5. Quali strategie possono essere messe in campo per valorizzare ulteriormente le infrastrutture a livello internazionale.
6. Qual è disponibilità dei fondi comunitari per lo sviluppo e come possono essere meglio impiegati.

Sono intervenuti con riflessioni e considerazioni:

Ugo Patroni Griffi, Presidente ADSP del Mar Adriatico Meridionale

Sergio Prete, Presidente ADSP del Mar Ionio

Davide Degennaro, Presidente Interporto Regionale della Puglia

Vito Totorizzo, Presidente Agenti Marittimi Pugliesi

Armando De Girolamo, Amministratore Delegato Impresa Lotras e Confindustria Puglia

Roberto Laghezza, RFI

Umberto Castellano, Confartigianato Puglia

Sig. Mele, Sindacato Orsa - Ferrovie

Matteo Magnisi, Comitato Fronte del Porto

Pasquale Colonna, Professore Politecnico di Bari

Antonio Curia, Impresa Fritrak

Nota metodologica:

Il 2° Focus Group ha l'obiettivo di definire proposte concrete e operative per lo sviluppo del sistema dei trasporti e della logistica pugliese, la discussione ha riguardato quali possono essere le azioni che la Regione può mettere in campo per la crescita del settore dei trasporti.

Nota di rilievo:

- Tutti gli enti e le aziende invitate e presenti hanno avuto possibilità di intervenire. Alcuni hanno preferito essere solo uditori.
- Di seguito, nonostante l'attribuzione dei nomi ai soggetti che sono intervenuti, ciò che viene descritto non costituisce virgolettato e non è esaustivo di quanto detto, ma rappresenta solo l'evidenza generica di alcuni concetti richiamati nel corso dell'intervento stesso.

2. Punti salienti della discussione

Ugo Patroni Griffi, Presidente ADSP del Mar Adriatico Meridionale: Sul tema delle ZES stanno lavorando tavoli che sono un po' paralleli, con il rischio che poi il piano strategico della ZES, che è quello che servirà ad attrarre il traffico e i nuovi insediamenti, possa non essere la somma dei vari lavori che ciascuno ha elaborato. C'è un ottimo lavoro di Confindustria, con delle proposte articolate sulla semplificazione, che potrebbe essere il perno del pacchetto localizzativo, che vale molto di più del credito d'imposta, perché il primo problema degli imprenditori non sono i soldi ma la burocrazia. Citerei poi: il lavoro del Professor Pirro sul piano strategico della Regione, per quanto riguarda le due ZES, il progetto del piano regionale della logistica e delle merci, che è una parte del piano strategico e, infine, i documenti che derivano dal governo. Occorrerà un maggiore coordinamento tra i tavoli.

Senza la ZES, ed un distripark connesso, questa Regione rischia di perdere un'occasione di sviluppo importantissima.

Sergio Prete, Presidente ADSP del Mar Ionio: Dato che il quadro risulta ben definito e delineato, e che all'interno di questa cornice descritta oggi da SRM si evidenzia l'esigenza di una collaborazione molto più spinta e la necessità di fare sintesi su una serie di problematiche, io riproporrei, magari attraverso l'agenzia o attraverso un accordo ex art. 15 della legge 241/90, un'iniziativa che negli anni passati non ha funzionato tanto ma per la quale oggi – secondo me – ci sono tutti gli estremi: l'associazione dei porti pugliesi. Un accordo previsto dalla nostra normativa, anche esteso agli altri stakeholder del settore, che, in qualche modo, permetterebbe di avere una sorta di cabina di regia regionale costante. Quest'ultima, sulla falsa riga della documentazione programmatica – già messa in atto – ed in particolare delle aree logistiche integrate, potrebbe seguire tutti questi progetti, perché, come emerge per l'Italia in generale ma ancor di più per la Puglia, il sistema mare/logistica, inteso come tutta la filiera e le infrastrutture e le modalità di trasporto, a mio avviso è particolarmente determinante per questa Regione e per questo territorio. Da questo punto di vista la Regione ha un ruolo determinante e centrale, che noi invitiamo sempre più a svolgere.

Per entrare anche nel tema delle proposte che erano state fatte, è evidente che nella parte sugli incentivi delle varie modalità di trasporto uno dei suggerimenti è quello di prendere spunto da altre regioni che si stanno agganciando ai benefici e agli incentivi previsti dallo Stato, e mi riferisco al Ferrobonus e al Marebonus, anche riconoscendo incentivi ulteriori per non incorrere nelle sanzioni comunitarie, le regioni stesse si fanno quindi portatrici di un incentivo ulteriore per lo sviluppo di queste modalità di trasporto.

Vorrei però invitare un po' tutti a ragionare non sulle singole modalità di trasporto ma sull'intera filiera logistica, perché noi purtroppo, e lo stiamo vivendo anche in questa fase del porto di Taranto (è comunque un problema pugliese), siamo un po' penalizzati da un gap logistico di costi. Ad esempio il costo ferroviario, per una questione meramente di distanza rispetto a mercati rilevanti, che potrebbero essere una delle direttrici di sviluppo della portualità e delle infrastrutture trasportistiche regionali, viene penalizzato dalla distanza, bisogna perciò riuscire

a colmare questo gap attraverso delle forme di incentivo, che se mirate sul vettore sono sanzionabili, se costruite invece dal punto di vista dell'intera filiera logistica probabilmente potrebbero non essere vietate dalla comunità europea.

Invitavo a questo momento di riflessione e di coordinamento perché in altre parti d'Italia, in particolare nell'area Nord occidentale, sono stati creati ad esempio gli "Stati Generali del Nord Ovest" che hanno messo insieme più regioni e più infrastrutture e che oggi si muovono sul mercato all'unisono, cercando di intercettare traffici e mercati differenti. È evidente che se vediamo chiaramente la portata internazionale della Puglia e, a maggior ragione, le singole infrastrutture, sono delle entità assolutamente piccole in un tale contesto, soprattutto quando parliamo di Cina, ecc., per cui il poterci proporre come sistema portuale o come sistema logistico pugliese o pugliese-lucano, ecc. a mio avviso potrebbe addirittura essere un'attività di promozione e di incentivo allo sviluppo di tutte le infrastrutture e le varie modalità.

È chiaro che, come veniva detto e condiviso penso un po' da tutti, la parte più difficile della chiusura dei tavoli della ZES è quella relativa alla semplificazione e ai benefici che la Regione e gli enti locali devono riconoscere. È evidente che, senza una spinta da questo punto di vista, si potrebbe entrare in una Zona Economica Speciale in maniera non adeguata perché è evidente che il confronto con le altre realtà, dove i benefici sono molto maggiori, se non vengono minimamente compensati possono rendere assolutamente non appetibili le zone economiche che noi andiamo a sviluppare. Da questo punto di vista mi sento di individuare almeno una criticità che è emersa e che è quella del piano paesaggistico regionale, infatti pensare di dover infrastrutturare e rendere pronte le aree portuali e retroportuali, in presenza dell'attuale assetto della normativa paesaggistica a livello regionale, significa scoraggiare a priori qualunque tipo di iniziativa, per cui, se i porti non vengono visti come porti ma come demanio costiero e spiagge, che è tutt'altra cosa, probabilmente non riusciremo mai a realizzare in tempo interventi che servono per infrastrutturare le aree portuali e retroportuali, oltre poi a dotare tutti gli uffici regionali e gli enti locali delle competenze e delle disponibilità a supporto del comitato di indirizzo. Perché la ZES ha previsto un comitato di indirizzo e poi ha un po' spostato sull'Autorità di Sistema tutta la responsabilità di gestione amministrativa, ma se non ci sarà la collaborazione degli enti che poi devono rilasciare le autorizzazioni, i pareri, i nullaosta, allora si creerà una situazione difficilmente leggibile.

Vedo comunque, anche dalla parte regionale, una nuova spinta sulla promozione: è stata proposta di recente anche una missione all'estero. Noi vorremmo creare un gruppo fisso di lavoro, una cabina di regia che in qualche modo metta al centro la logistica e quindi faccia anche un po' da *advisor* per i pianificatori/programmatore, in modo da poter mettere insieme le esigenze delle imprese con le esigenze – o meglio con la programmazione – degli enti pubblici tra cui le Autorità di Sistema Portuale.

Davide Degennaro, Presidente Interporto Regionale della Puglia: Come presidente dell'Interporto posso soltanto sottolineare qual è la grande attenzione che le 40 imprese che fanno logistica, che sono presenti nell'infrastruttura oggi, hanno nella formazione della ZES. Chi conosce il settore sa quanto è importante fare attenzione ai costi per essere competitivi in un mondo globale. Noi, come Interporto, abbiamo notevoli richieste di sviluppo non solo su Bari ma anche su Taranto e Brindisi. Sicuramente il dialogo con le Autorità di Sistema Portuale di Taranto e Bari sarà, nei prossimi mesi, importante per riuscire a cogliere queste occasioni di sviluppo, soprattutto in prospettiva della ZES.

Per quanto riguarda invece la programmazione futura, sono stato intervistato a Bruxelles due volte sui temi di sviluppo, soprattutto su uno studio che era stato proposto e che vorrei fornire a SRM, in cui l'ipotesi era quella di applicare in Puglia quello che si è già applicato nella programmazione in Campania: un incentivo ferroviario proprio nel trasferimento dell'intermodale dei container dal porto di Napoli all'interporto di Nola; per 5 anni questo servizio ferroviario è stato incentivato dall'Europa. L'ipotesi che avevo fatto, già purtroppo due tre anni fa, era quella di incentivare in Puglia il trasferimento ferroviario tra i porti di Brindisi, Taranto e Bari verso il terminal, composto da interporto di Bari e l'impianto ferroviario esistente di RFI, per proporre, con un'operazione commerciale, ai grandi operatori internazionali il costo del trasporto dal centro intermodale dell'interporto di Bari verso l'Europa ed eliminare il costo di trasferimento delle merci dai porti di Taranto, Brindisi e Bari.

Quindi, qualunque porto avesse la nave come punto di arrivo, il suo costo sarebbe partito, dal punto di vista ferroviario intermodale, dall'interporto di Bari verso l'Europa. Questa proposta non lede le leggi sulla concorrenza perché quando l'incentivo è legato ad un trasporto locale che serve a superare un piccolo gap ed è

un incentivo commerciale, l'Europa lo accetta; quando invece un incentivo diventa di lungo raggio è impossibile per la normativa, non ledere la concorrenza. Quindi il discorso di far diventare questo collegamento ferroviario – diciamo gratuito – tra tutte le infrastrutture pugliesi, potrebbe essere l'incentivo e il motivo per creare attenzione e per essere, dal punto di vista internazionale, sul tavolo dei grandi operatori del trasporto globale.

Vito Totorizzo, Presidente Agenti Marittimi Pugliesi: Questa novità che le ZES devono avere necessariamente un porto, non può che rendere lieti gli agenti marittimi perché aumenteranno le possibilità di lavoro, di investimento e di localizzazione nei pressi dei porti, e non nei porti certamente. Perché il problema dei porti in Puglia è che ci sono alcuni scali con tanti spazi purtroppo inutilizzati, come il porto di Taranto e altri porti, come quello di Bari, che hanno bisogno di spazi e non riescono a realizzarli.

Dobbiamo cogliere questo momento favorevole che si sta sviluppando nel Mediterraneo, perché l'interesse cinese verso il Mediterraneo può portarci ricchezza, se è ben gestito, in quanto i cinesi con la ferrovia sul Nord Europa, con l'acquisto del Porto del Pireo e con la partecipazione al 50% del nuovo scalo di Vado Ligure stanno mostrando un concreto interesse per l'area mediterranea, e quale vantaggio maggiore potremmo avere noi se non auspicare che gli investimenti, anch'essi cinesi e purtroppo non europei, porteranno ad avere delle grandissime opportunità?

La Puglia e Bari, tantissimi anni fa, avevano una linea regolare Ro-Ro per arrivare in Libia. Potremmo aspirare a riprendere queste linee Ro-Ro, che portano ricchezza; il Ferrobonus e il Marebonus riescono anche a portare dei benefici economici.

Ci sono alcuni porti che avevano una ZES e l'hanno persa per motivi indipendenti dalla volontà del porto e parlo di Manfredonia, dove c'era un'attiva zona industriale molto interessante. Abbiamo il porto di Barletta, un porto abbastanza dinamico che però soffre una carenza per via dei dragaggi e dei fondali bassissimi, per cui molte merci preferiscono andare più a Nord, in Abruzzo, ma è ovvio che più le merci si avvicinano al luogo finale di destinazione minore è il costo di produzione e maggiori potrebbero essere i ricavi. Al di là della ZES si deve anche pensare a migliorare il patrimonio infrastrutturale esistente; Taranto ha in corso dei miglioramenti, però è chiaro che un distripark senza una produzione intorno importante – e che andrebbe incentivata – ha una vita difficile. Lo stesso dicasi del porto di Brindisi, che vive sempre dei momenti complessi, una volta ha traffico, altre volte meno.

Vorrei poi richiamare l'attenzione di tutti su una questione molto importante: perché per le ZES non si potranno utilizzare i benefici o i vantaggi o le tasse portuali, che restano alle Autorità di Sistema? Ho notato, l'altro giorno da un'analisi fatta da Assiterminal, che il porto di Taranto, che sta soffrendo in modo incredibile la mancanza di nuovi traffici, ha dei gettiti importanti sotto l'aspetto della fiscalità dalla parte IVA e tasse di ancoraggio; auspico che anche queste risorse domani possano essere utilizzate nelle ZES, perché in questo modo si potrebbero usare 37 milioni di euro l'anno per un porto importante; Brindisi e Bari hanno 5 milioni di entrate sotto questo aspetto.

Armando De Girolamo, Amministratore Delegato Impresa Lotras e Confindustria Puglia: Sono d'accordo con le proposte fatte. Noi non vogliamo dare l'impressione di avere un atteggiamento passivo. Le risorse sono scarse e quindi bisogna essere proattivi e trovare azioni concrete, che nell'immediato devono produrre un qualcosa di positivo. Bisogna interloquire in modo più deciso con la classe politica.

Sono preoccupato, come imprenditore e come responsabile di un ufficio di Confindustria a cui comunque devo dare delle risposte, ma la nostra disponibilità a collaborare è totale. Noi di investimenti ne abbiamo fatti, però stranamente non abbiamo risposte concrete; vogliamo che le risposte siano date e siano ben precise, perché dietro le azioni da prendere ci deve essere un'assunzione di responsabilità da parte di tutti. Voglio ringraziare SRM che, con i suoi lavori, sprona e dà una forte mano affinché si portino avanti quelle idee espresse nelle quali noi sicuramente ci ritroviamo.

Roberto Laghezza, RFI: Credo sia molto importante per lo sviluppo della logistica in una visione strategica pensare in modo integrato alle diverse modalità di trasporto. Per esempio noi, come RFI, stiamo mettendo in campo tutte quelle azioni di natura infrastrutturale per adeguare la rete nazionale a quella che è la prestazione richiesta dalle norme comunitarie, perché queste prevedono che lo sviluppo dell'intermodalità può avvenire da

treni più lunghi, di maggiori dimensioni, pesanti perché devono trasportare un certo quantitativo di tonnellate di merci.

Su 16.000 km nazionali, quasi 1/3 della rete nazionale fa parte dei corridoi europei. Alcune attività le abbiamo già concluse, però è *in progress* tutto il discorso di adeguamento e miglioramento infrastrutturale. Avremo dei rilasci progressivi, la Codifica 80 consentirà che i camion P400 possano essere caricati sui carri ferroviari e andare nel centro Europa o nel Nord Italia da un porto del Sud. Stiamo pensando anche a moduli di treni lunghi 750 metri, oggi c'è un limite nel trasporto e questo è un elemento di grande competitività per le imprese.

Il discorso però non è soltanto un discorso di adeguamento infrastrutturale lungo le linee, ma è un aspetto dell'integrazione di ultimo miglio, è questo l'aspetto strategico più importante perché lì si vanno ad inserire tutta una serie di costi che possono condizionare la scelta della modalità del trasporto.

Sul corridoio adriatico, di cui sono responsabile dal punto di vista ferroviario, in realtà si ha il corridoio adriatico autostradale, il corridoio adriatico ferroviario e il corridoio adriatico marittimo: qual è la scelta delle modalità? Quella ovviamente più economica, per cui il tutto viene giocato anche da altri fattori che non sono le distanze, perché l'economicità di un trasporto ferroviario è anche legato alla distanza e alla lunghezza del treno: se ho un treno corto è ovvio che i costi correlati al tipo di modalità sono abbastanza penalizzanti. Se andiamo a ragionare nell'ultimo miglio è lì che si gioca tutta la scelta della modalità del trasporto. Occorre che ci sia la massima integrazione di natura infrastrutturale. Su Taranto stiamo facendo un investimento importante, perché nel 2019 azzereremo tutte le distanze tra le banchine portuali e la stazione di Taranto. Ma anche a Brindisi c'è già un progetto di collegamento con la rete nazionale. Su Bari non c'è il collegamento, ma possiamo ragionare in un'ottica di integrazione funzionale e gestionale; chi ha in mente il business del trasporto intermodale deve avere chiaro il processo di integrazione tra le diverse modalità, che non può che essere aggregato in pochi gestori. Noi per esempio, nell'ambito della gestione della terminalizzazione ferroviaria delle merci, cerchiamo sempre di ragionare con un unico gestore delle manovre, che riesce ad economizzare e ad ottimizzare non solo la capacità dell'infrastruttura ma anche la capacità temporale dell'uso del terminal, perché il tempo d'uso di una infrastruttura ferroviaria è un elemento importante, che rende competitivo un tipo di trasporto.

Quindi integrazione gestionale ma anche informativa: le informazioni devono viaggiare e ci deve essere la tecnologia disponibile per avere informazioni veloci, rapide, sicure e ottenibili da altri soggetti che sono coinvolti nella filiera.

Io credo che la chiave di successo dello sviluppo intermodale è il ragionare in ottica di filiera complessiva: lo sviluppo di un piano strategico della logistica o di una ZES non può prescindere da questa visione strategica chiaramente in funzione del tipo di merce perché non tutte le merci preferiscono un certo tipo di modalità per ragioni di natura economica. I maggiori successi che ci sono nel campo della logistica sono successi che hanno questa chiave di lettura, cioè operatori che hanno saputo aggregare e ragionare in modo integrato non solo come infrastruttura, ma anche in termini di *gestionale* di informazioni.

Umberto Castellano, Confartigianato Puglia: Se creiamo una ZES, quella ZES deve essere adeguatamente alimentata. Se individuiamo un'autorità portuale che deve funzionare, perché ciò avvenga deve essere rifornita. In Puglia dobbiamo considerare il fattore del trasporto su gomma, anche perché – se non ricordo male – i dati dicevano che più del 43% si muove con questa modalità di trasporto e dobbiamo considerarlo su due aspetti: il primo è quello infrastrutturale, soprattutto verso l'interno ci sono tantissime aree con strade in cui due camion non passano uno accanto all'altro, specie considerando la tipologia di merci che sono la forza della Puglia. Quando si dice che esportiamo prevalentemente Made in Italy ci si riferisce a produzioni che non sempre vengono smistate all'interno di grossi centri di raccolta ma vanno recuperate praticamente a casa del produttore. La seconda questione è quella connessa al ruolo che deve avere il trasporto su gomma, e qui si fa una gran difficoltà perché, in un sistema come quello che si sta delineando, il trasporto su gomma deve cambiare ma deve essere aiutato a cambiare e soprattutto deve diventare un trasporto di prossimità che funzioni e si sostenga

Sig. Mele, Sindacato Orsa - Ferrovie: Su questi elementi, che state cercando di razionalizzare e di rendere operativi, noi ci interroghiamo tutti i giorni, perché lo scalo dell'Incoronata ha bisogno di infrastrutture, il porto di Taranto di un maggiore dragaggio, il porto di Bari di maggiori spazi, ecc. Mi aspettavo che oggi la Regione

Puglia venisse qui con maggiori informazioni sugli stanziamenti e sulle opere da realizzare per dare agli operatori del settore queste risposte e per creare posti di lavoro e ricchezza per la Puglia.

Penso che l'Ing. Sannicandro potrebbe darci forse qualche risposta, fornire qualche dato in più. Perché non si elettrifica ancora la linea San Nicola di Melfi - Foggia, quali tempi, quali modalità, quali finanziamenti e contributi regionali o europei sono stati pensati?

Raffaele Sannicandro, Direttore Asset: Oggi non abbiamo presentato il Piano della Logistica ma solo lo studio preliminare; abbiamo chiesto ad SRM di analizzare lo scenario internazionale, capire cosa sta succedendo nel mondo e nel Mediterraneo per vedere se ci sono delle buone pratiche, delle linee guida, ecc. Sono dati base che ci servono per la realizzazione del Piano, per il quale abbiamo già avuto qualche suggerimento nel primo Focus che abbiamo fatto con gli operatori del settore. Questo è il secondo, in cui raccogliamo ulteriori informazioni.

Per quanto riguarda le infrastrutture, sugli interventi realizzati negli ultimi anni abbiamo effettuato la mappatura che è già visibile sul sito regionale e troveremo anche la maniera per pubblicizzarlo, anche per ambito di interesse. Lì si può leggere come sono stati utilizzati i finanziamenti FESR dell'ultima programmazione. Stiamo raccogliendo i dati con tutte le difficoltà del caso e quindi a breve avremo sul sito tutti gli interventi e i programmi in corso.

Gli interventi da realizzare in futuro saranno orientati dal Piano della Logistica, che si dovrà integrare con il Piano dei Trasporti – che già esiste – e che probabilmente dovrà subire degli adeguamenti e delle verifiche periodiche.

Stiamo operando anche il monitoraggio dal punto di vista ambientale. Sono tutta una serie di informazioni che possono essere utili. Ovviamente sapere dove vanno gli investimenti è sicuramente utilissimo, però siccome non tutto è finanziabile il problema è stabilire le priorità e razionalizzare gli investimenti. Questi tavoli devono aiutarci a questo.

Matteo Magnisi, Comitato Fronte del Porto: Mi permetto di intervenire non come operatore del settore ma come presidente del Comitato fronte del porto nato nel 2000. Normalmente i comitati nascono perché poi si chiudano quando raggiungono lo scopo. Siamo costretti a tenerlo in piedi a 17 anni dalla nascita perché molte problematiche non sono state risolte dalle controparti istituzionali o sono state addirittura ignorate dai vari presidenti delle Autorità Portuali che si sono succeduti.

Siamo nati per la problematica della colmata del Porto di Bari, poi però ci siamo accorti che erano diverse le problematiche collegate alla città. Non ultimo i tir: 1.500 tir che oggi transitano sotto una via di Maratona, che rendono impossibile la vita dei residenti e non si capisce perché non farli transitare da Via Caracciolo, per esempio. A volte ci sono degli impatti con la città che esigono risposte immediate. Sono dieci anni che i tir passano di lì, è chiaro che poi sopraggiunge la rabbia dei cittadini.

Per quanto riguarda la questione della ferrovia siamo tutti d'accordo che la modalità ferroviaria è quella meno inquinante e qui però, come ci sono gli incentivi alle imprese che si dovrebbero insediare con le ZES, ci dovrebbero essere gli incentivi alle imprese che utilizzano la modalità ferroviaria.

Pasquale Colonna, Professore Politecnico di Bari: La questione delle infrastrutture, della difficoltà a costruirle e a renderle operative nei tempi in cui l'utenza richiede che questo accada, è una questione "particolarmente italiana". Se vediamo le statistiche, dall'idea al collaudo e all'entrata in funzione delle nostre infrastrutture, abbiamo dei tempi che sono superiori alla media di gran parte delle nazioni sviluppate.

C'è un problema legato al consenso, al fatto che le infrastrutture di trasporto in questi ultimi vent'anni sono state demonizzate come l'origine di moltissimi mali – a livello di inquinamento globale e locale – e quindi il tema è estremamente delicato. Io per primo mi sono posto il problema, e mi sembrava eticamente discutibile dover insegnare a dei ragazzi delle cose che poi fossero così gravi. Quello che vi posso dire è che un paio di anni fa ho voluto provare a far vedere agli studenti, come applicazione delle programmazioni, quello che succede quando è necessario avere un'autorizzazione per arrivare al collaudo di un'opera pubblica infrastrutturale, per esempio una strada; allora ho iniziato a fare quest'indagine di quanti e quali sono i livelli autorizzativi attraverso il diagramma di PERT, nel quale ogni arco non può iniziare se non è terminato il precedente, e qui sono nati i

problemi perché l'itinerario di queste autorizzazioni, la quantità e il "come" dovessero essere precedute le conseguenze necessarie per imputare nella pianificazione queste cose, mi hanno bloccato e non sono riuscito a formulare tale programma.

Questo esempio è abbastanza significativo, perché oggi in Italia non esiste un protocollo autorizzativo per arrivare a concretizzare un'infrastruttura. Chiaramente il problema etico è fondamentale per capire se essa è necessaria ed è importante perché pone il problema di quanto valga il diritto dei locali rispetto al diritto di un'istituzione più ampia che utilizza quell'infrastruttura, e questa difficoltà potrebbe venire risolta dal discorso della partecipazione, a cui è difficile dare un limite. Tale problematica all'estero l'hanno risolta in qualche modo. In Italia c'è il problema che non abbiamo un protocollo. Se io fossi il Ministro delle Infrastrutture per prima cosa cercherei di avere un protocollo per stabilire cosa bisogna fare per arrivare dall'idea politica all'apertura di quella infrastruttura.

Non so se a livello nazionale ci sia qualcuno che abbia voglia di affrontare questo discorso perché è un discorso che può sembrare antiambientalista ma non lo è affatto, perché se invece noi stabiliamo il protocollo e chi ha il potere blocca le cose che non funzionano, tutto diventa più chiaro e semplice. È l'ambiguità, la non certezza del diritto che pone invece la difficoltà agli operatori economici e a chi deve investire e che crea problemi gravissimi a tutto un territorio.

Perché non si prova in Puglia a stilare un protocollo. Non si conoscono nella Regione quali sono gli uffici che hanno realmente il potere di delegare, di bloccare o di condizionare e come funziona veramente questo sistema. Questa sicuramente è una cosa al margine del problema della logistica, però credo che sia uno dei nodi di questa società e di questo territorio, e il Meridione ha bisogno di risolvere questo problema perché, essendo indietro, solo risolvendo questo nodo potremmo avere l'opportunità di superare il gap che abbiamo.

Antonio Curia, Impresa Fritrak: Rappresento una startup innovativa nell'ambito dei trasporti e della logistica. Fritrak è nata in Puglia, con sede in provincia di Bari. Premiata già dalla Regione Puglia come migliore startup in ambito digitale, permette un contatto diretto tra il trasportatore e il richiedente trasporto, principalmente su gomma, ma stiamo lavorando anche per gli altri tipi di trasporto. Siamo qui per mettere a disposizione uno strumento che è stato autofinanziato, sul quale abbiamo lavorato e stiamo lavorando da tempo: non è un progetto nato in un polo universitario ma è nato studiando esperienze personali che riteniamo siano le esigenze del trasporto oggi in Italia, che ci appare molto obsoleto. Così abbiamo cercato di far nascere una piattaforma digitale, alla quale mi farebbe piacere destare un'occhiata, per ricevere le vostre valutazioni sul lavoro effettuato.

Ing. Enrico Campanile, Regione Puglia: È chiaro che questa non è la sede giusta per poter fare l'elenco di tutti gli interventi finanziati dalle amministrazioni pubbliche in materia di trasporti. Dico soltanto qualche numero: attualmente di progetti in corso, che riguardano la Puglia, ci sono già in corso infrastrutture per 3 miliardi di euro, di cui abbiamo contabilizzato un miliardo, e poi abbiamo interventi programmati, quindi con risorse certe, pari ad altri 500 milioni di euro.

Sono tutte informazioni che abbiamo inserito puntualmente nel documento strategico delle aree logistiche integrate per la massima trasparenza e organicità di quello che è il disegno infrastrutturale pugliese.

Poi volevo commentare l'intervento del professor Colonna: c'è necessità di fare una rivisitazione del percorso autorizzativo delle infrastrutture; molto spesso le leggi vigenti ci obbligano a determinati passaggi autorizzativi e in assenza di una sburocratizzazione, ci sono degli adempimenti normativi obbligatori che purtroppo questa nazione ha come un fardello, difficilmente risolvibile nell'immediato.

BOZZA

18. Gli obiettivi strategici del piano in ambito infrastrutturale

1. Sintesi degli obiettivi strategici della Regione Puglia

Gli obiettivi strategici che la Regione Puglia intende perseguire in ambito infrastrutturale per favorire lo sviluppo di tutto il comparto economico-industriale che si avvale del sistema della logistica si basano su:

- Il rafforzamento delle connessioni dei nodi secondari e terziari delle “aree interne” e di quelle dove sono localizzati significativi distretti di produzione agricola e agro-industriale con i principali assi viari e ferroviari della rete TEN-T
- La promozione dello sviluppo del trasporto combinato strada-mare, incluse le autostrade del mare, e ferro-mare integrando a rete
- Il potenziamento delle infrastrutture e attrezzature portuali e interportuali di interesse regionale, ivi inclusi il loro adeguamento ai migliori standard ambientali, energetici e operativi e potenziamento dell’integrazione dei porti con le aree retro portuali (infrastrutture e tecnologie della rete globale/locale)
- l’aumento della competitività del sistema portuale e interportuale
- la promozione dell’utilizzo della rete ferroviaria per la mobilità delle merci attraverso il completamento dell’interoperabilità delle cinque ferrovie regionali, adeguando il materiale rotabile e l’infrastruttura ai migliori standard tecnici
- lo sviluppo ed il miglioramento dei sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell’ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile, eliminando le strozzature nelle principali infrastrutture di rete
- la valorizzazione delle potenzialità degli scali aerei cargo di Bari, Brindisi e di quello intercontinentale di Grottaglie per il trasporto di merci ad elevato valore unitario e/o alta deperibilità, secondo una visione sinergica della Piattaforma logistica multimodale
- l’istituzione delle Zone Economiche Speciali.

Di seguito verranno descritti i principali interventi infrastrutturali previsti nel piano.

1.1. Trasporto ferroviario

- 1) La realizzazione della nuova linea AV/AC Bari-Napoli in uno scenario di medio-lungo periodo che consenta di connettere la Puglia con il sistema dell’Alta Velocità. La linea si integra con il sistema di trasporto regionale, imperniato sui nodi di Bari, Barletta, Foggia e Napoli e sulle due antenne che collegano Bari rispettivamente verso Taranto e verso Brindisi-Lecce. L’obiettivo è quello di massimizzare l’accessibilità territoriale attraverso il coordinamento con i servizi delle linee regionali. In tutti gli strumenti di programmazione, la Regione ha sempre riconosciuto l’importanza e la valenza strategica di questo progetto, considerandolo fondamentale per qualsiasi modello di sviluppo sociale ed economico per il miglior futuro della Puglia. Peraltro, a conferma di quanto affermato, vale la pena ricordare che la Regione partecipa anch’essa al sostegno finanziario del processo di infrastrutturazione con 100 milioni di euro

messi a disposizione dalle risorse inizialmente destinate all'attuazione del Programma Operativo 2007-2013 dei fondi strutturali europei;

- 2) Il rilancio della linea adriatica come struttura portante della rete regionale e come rete di connessione con l'AV/AC della linea Bari-Napoli. Su questa linea sono prioritari interventi di velocizzazione, attraverso l'upgrade tecnologico per una migliore gestione del traffico promiscuo lento/veloce, nonché l'eliminazione di alcuni PL. Attualmente interventi tecnologici finalizzati alla velocizzazione sono in corso fra Brindisi e Lecce interventi di velocizzazione, con attivazione pianificata per fasi entro il 2018. Analoghi interventi sono in progettazione sulla tratta Foggia-Termoli, mentre sono in corso di avvio progettuale fra Brindisi e Bari. Com'è noto, preordinato a tutti gli scenari di potenziamento del modello di esercizio della linea Adriatica, resta però il completamento del raddoppio del binario nei pressi di Ortona (un chilometro circa) ed il raddoppio del binario nella tratta Termoli-Lesina (33 chilometri). Per la parte di raddoppio ricadente nel territorio pugliese fra Ripalta e Lesina (circa 7 chilometri da Lesina a Ripalta) e che RFI prevede di realizzare entro il 2022, è stata sviluppata la progettazione definitiva, inviata al MIT per chiudere l'iter approvativo di Legge Obiettivo. Per la tratta Termoli - Ripalta è in corso la progettazione definitiva che recepisce le richieste avanzate dalla Regione Molise totalmente in variante ed in affiancamelo all'autostrada A14. Il completamento delle opere è previsto per il 2026. Il costo complessivo del progetto di raddoppio fra Termoli e Lesina è di 700 Mln di €, interamente finanziati. In particolare nel Contratto di programma 2012 - 2016 MIT-RFI, sono stati stanziati 550 Mln €, mentre nella bozza del Contratto di programma 2017-2021 sono stati recepiti i finanziamenti recati dal FSC 2014 - 2020, pari a 150 Mln €;
- 3) La riorganizzazione della piattaforma logistica regionale necessita di un coordinamento complessivo tra i principali poli logistici portuali con l'obiettivo, tra gli altri, di garantire l'adeguata sistematicità di treni completi, di modulo continentale da inoltrare sulla linea Adriatica per sfruttarne al meglio la capacità e di prevedere tempi di viaggio competitivi con il trasporto su gomma. Nello snodo di Bari, le attuali infrastrutture intermodali di scalo Ferruccio ed Interporto, unitamente al fascio ferroviario di Bari Lamasinata, hanno la necessità di raccordarsi con la linea adriatica attraverso una interconnessione più veloce e funzionale, possibile solo attraverso la costruzione della nuova stazione posta in parallelo alla linea con un adeguato fascio di presa e consegna arrivi e partenze. Questo intervento, finanziato dal PAC nazionale, rappresenterà un moltiplicatore dei traffici intermodali, a sistema con le piattaforme di Brindisi Costa Morena, Brindisi nuova stazione elementare, Taranto Logistica, Taranto Polisettoriale, Taranto raccordo Bellavista - Cagioni, Foggia Incoronata. Con le risorse del Fondo Sviluppo e Coesione del Patto per lo sviluppo della Regione Puglia e della Delibera CIPE 54/2016, è finanziata la realizzazione della piattaforma logistica ferroviaria integrata, Incoronata, in area ASI e del raccordo ferroviario nuova stazione elementare "Brindisi Intermodale";
- 4) Interoperabilità delle linee ferroviarie regionali (Ferrovie del Sud Est, Ferrotramviaria e Ferrovie del Gargano) con la rete del gestore nazionale RFI. In rilievo gli interventi sul nodo di Bari C.le per l'interconnessione fisica dei binari della rete nazionale con quelli delle reti regionali FNB, FSE e FAL (Bari-Bitritto);
- 5) Interoperabilità del materiale rotabile regionale, con i sistemi di controllo della marcia del treno (SCMT). Nella stazione di Bari C.le, sarà possibile raggiungere l'aeroporto direttamente con il treno da tutta la regione;
- 6) Potenziamento del materiale rotabile in funzione del modello di esercizio e delle effettive esigenze della domanda, secondo quanto previsto dall'Accordo Quadro RFI-Regione Puglia, sottoscritto ai sensi del D.lgs 112/2015;
- 7) Adeguamento dell'infrastruttura su tratte caratterizzate da domanda potenziale significativa migliorando e potenziando la funzionalità dei nodi di interscambio finalizzati all'incremento della mobilità collettiva;
- 8) Completamento dell'interconnessione delle reti ferroviarie nei nodi fisici di Bari, Foggia, Barletta, Taranto, Lecce e Francavilla Fontana.

1.2 Trasporto Marittimo

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".

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.

1.3 Trasporto Stradale

- 1) Risoluzione degli attuali fattori di rischio della circolazione: Bypass tra la S.S. 16 e l'Autostrada A14,
- 2) Intervento di ammodernamento della S.S. 16 Adriatica, nel tratto Bari-Mola di Bari, per risolvere i fenomeni di congestione della città metropolitana, migliorare il collegamento verso il porto TEN-T core e l'interporto TEN-T core di Bari a nord e il collegamento con il Salento verso sud,
- 3) Completamento del tronco Matera-Taranto anche al fine di potenziare i collegamenti verso il porto TEN-T core di Taranto,
- 4) Connessione delle aree interne (Sub Appennino Dauno) con i poli di interesse territoriale fra cui l'aeroporto comprensivo di Foggia,
- 5) Potenziamento del collegamento mediano Murgia-Pollino nel tratto Gioia del Colle-Matera e realizzazione del by-pass di Matera,

2. Sintesi degli obiettivi strategici delle Autorità di sistema Portuale

Il posizionamento geografico della Puglia costituisce un elemento di forza del sistema portuale in quanto consente di raggiungere con facilità i Paesi del Mediterraneo Centrale ed Orientale oltre che quelli che si affacciano su tutto l'Adriatico. La Puglia è un territorio in via di forte sviluppo, densamente popolata, e con una naturale propensione a creare scambi di qualsiasi tipo con il resto dell'Europa continentale.

2.1 AdSP del Mar Adriatico Meridionale

I porti della Puglia adriatica rappresentano da sempre uno degli avamposti italiani verso oriente in ragione della favorevole posizione geografica e delle antiche tradizioni delle sue marinerie. Intorno ai porti di Brindisi, Bari, Manfredonia, Barletta e Monopoli si è sviluppato un sistema economico e produttivo che ha esaltato, soprattutto negli ultimi anni, la funzione gateway degli scali consentendo l'imbarco/sbarco sia di materie prime per il settore industriale e manifatturiero che di prodotti finiti destinati all'esportazione verso il resto del mondo.

Il porto di Bari costituisce collegamenti feeder regolari con i porti di Gioia Tauro, Pireo, Damietta/Port Said mentre il Porto di Brindisi ha sviluppato un forte specializzazione nei collegamenti ferries ro-ro e ro-pax nel segmento delle Autostrade del mare sulla direttrice nord-sud che collega l'Alto Adriatico alla Sicilia.

Entrambi i porti inoltre costituiscono i principali scali di riferimento per i collegamenti ro-pax con l'Albania, grazie alle linee con Durazzo e Valona, oltre che con la Grecia e le sue isole dello Ionio soprattutto nel periodo estivo a supporto dei flussi turistici transfrontalieri.

Il Porto di Brindisi, inoltre, ha un ruolo molto importante a supporto delle attività industriali e di produzione energetica del Salento mentre quello di Bari è il principale scalo di granaglie del sud Italia.

I porti di Manfredonia, Barletta e Monopoli specializzati in rinfuse liquide, solide ed impiantistica.

L'intero sistema produttivo pugliese delle province di Lecce, Brindisi, Bari, Barletta-Andria-Trani e Foggia costituisce il bacino di riferimento naturale dei porti dell'AdSP del Basso Adriatico con dati macroeconomici che esaltano la propensione all'internazionalizzazione delle aziende favorendo in particolare le esportazioni.

Il posizionamento geografico dei porti, la presenza di un sistema economico vivace, la spinta all'innovazione ed alla alta formazione operata dalle Università Pugliesi sono elementi che possono costituire una base di partenza significativa per l'attrazione di investitori, soprattutto stranieri, orientati ad insediare produzioni finalizzate ai mercati in espansione del Mediterraneo meridionale ed orientale.

In tale prospettiva appare molto utile avviare, d'intesa con le Istituzioni regionali, nazionali e comunitarie politiche che consentano:

- l'estensione dei retroporti di Bari, Brindisi e Manfredonia sfruttando le vicine, quando non limitrofe, aree dei consorzi ASI che dovrebbero essere ricondotte, almeno dal punto di vista della pianificazione strategica, nell'ambito delle competenze del Piano Regolatore di Sistema Portuale;
- l'attivazione delle Zone Economiche Speciali in aree prossime ai porti di Bari, Brindisi e Manfredonia al fine di attrarre investitori, soprattutto internazionali, interessati all'insediamento di nuovi impianti produttivi alla luce dei possibili incentivi di carattere doganale e fiscale concedibili, ma anche per ulteriori agevolazioni che potrebbero essere messe a disposizione, quali, in particolare, quelle infrastrutturali, finanziarie e dei servizi, oltre a quelle amministrative ed alle semplificazioni.

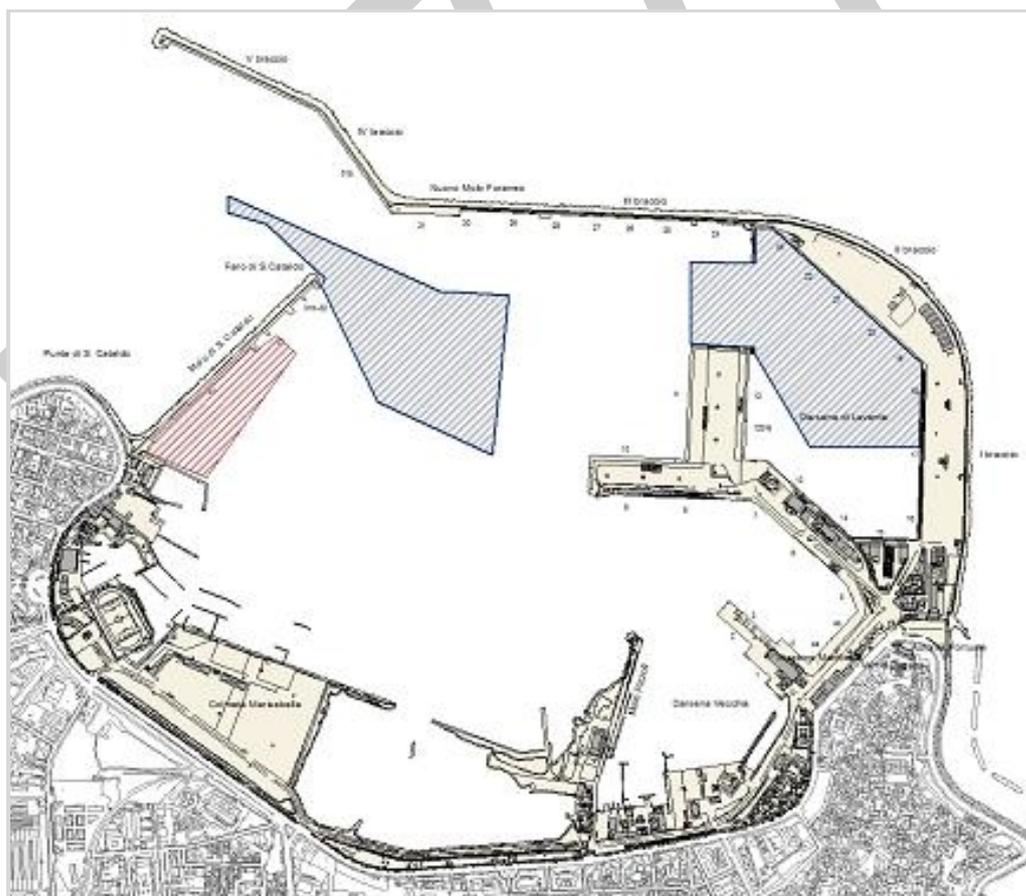
Tutti i porti della Puglia, ovvero dell'AdSP dell'Adriatico Meridionale, sono sufficientemente infrastrutturati, anche se necessitano di interventi di riqualificazione e potenziamento che consentano di migliorarne l'accessibilità sia da mare che da terra ottimizzando la loro utilizzazione ed elevando la qualità dei servizi anche per effetto delle economie di scala innescabili.

Particolare attenzione occorre porgere all'integrazione terrestre con la rete ferroviaria al fine da intercettare traffici sulla lunga percorrenza che attualmente utilizzano soprattutto il sistema stradale costituito dalla dorsale autostradale adriatica che collega Lecce, Brindisi, Bari, Foggia con il nord Italia ma anche quella verso Napoli, Roma, Firenze.

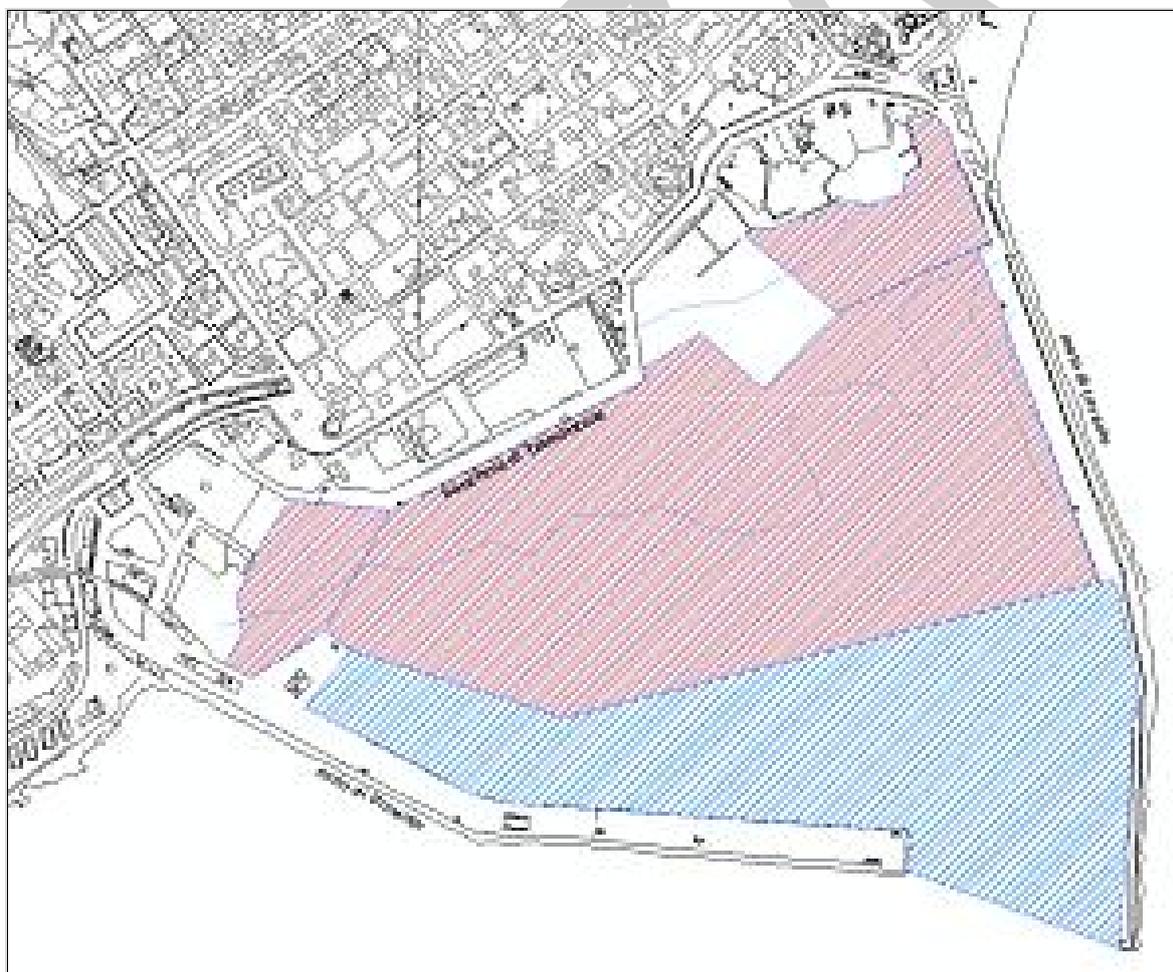
Di seguito si riportano gli interventi individuati dall’Autorità di Sistema suddivisi tra “prioritari a breve termine” e “prioritari a medio/lungo termine” in considerazione dell’esigenza di superare le più imminenti criticità e di strutturare la nuova dimensione amministrativo/gestionale dell’Autorità di Sistema stessa, nonché in considerazione della complessità dell’opera.

2.2 Interventi infrastrutturali prioritari a “breve termine”

1) Oggetto: Porto di Bari - Intervento di movimentazione dei sedimenti all’interno del bacino portuale.
Obiettivo: portare i fondali a -13m all’intero passo dell’imboccatura e a parte delle banchine dell’area commerciale.
PROGETTO: PRIORITARIO
Importo intervento: € 2.500.000,00 Finanziamento: Non disponibile
Candidato per la selezione degli interventi a valere sull’Asse VII – Azione 7.4 “Interventi per la competitività del sistema portuale e interportuale” POR Puglia FESR-FSE 2014-2020
Soggetto esecutore: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale
Stato:Progettazione definitiva
Cronoprogramma: entro il 2020



2) Oggetto: Porto di Manfredonia - Lavori di approfondimento dei fondali nel porto commerciale per il ripristino delle quote preesistenti.
Obiettivo Il ripristino di adeguati fondali 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.
PROGETTO: PRIORITARIO
Importo intervento: € 5.200.000,00 Finanziamento: Non disponibile
Candidato per la selezione degli interventi a valere sull'Asse VII – Azione 7.4 “Interventi per la competitività del sistema portuale e interportuale” POR Puglia FESR-FSE 2014-2020
Soggetto esecutore: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale
Stato: Progetto preliminare
Cronoprogramma: entro il 2020



3) Oggetto: Porto di Barletta - Lavori di approfondimento dei fondali nei pressi dell'imboccatura del porto per il ripristino delle quote preesistenti

Obiettivo: 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.

PROGETTO: PRIORITARIO

Importo intervento: € 2.800.000,00

Finanziamento: Non disponibile

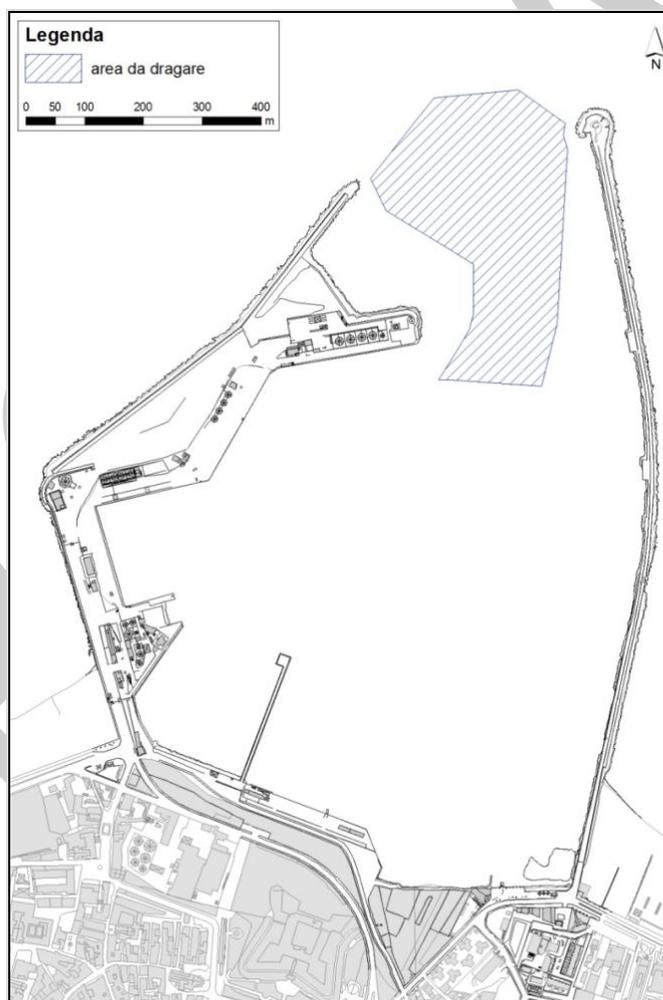
Candidato per la selezione degli interventi a valere sull'Asse VII – Azione 7.4 “Interventi per la competitività del sistema portuale e interportuale”

POR Puglia FESR-FSE 2014-2020

Soggetto esecutore: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale

Stato: Progettazione definitiva

Cronoprogramma: entro il 2019



4) Oggetto: Porto di Monopoli - Lavori di escavo finalizzati all'approfondimento dei fondali
Obiettivo: 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.
PROGETTO: PRIORITARIO
Importo intervento: € 5.000.000,00 Finanziamento: Non disponibile
Candidato per la selezione degli interventi a valere sull'Asse VII – Azione 7.4 “Interventi per la competitività del sistema portuale e interportuale” POR Puglia FESR-FSE 2014-2020
Soggetto esecutore: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale
Stato: Progetto preliminare
Cronoprogramma: entro il 2020



5) Oggetto: Porto di Bari – Lavori di riqualificazione dell’area del Molo Pizzoli

Obiettivo: Realizzazione di un edificio polifunzionale da destinare a depositi portuali e alle Istituzioni (Dogana, Guardia di Finanza e Capitaneria di porto), finalizzata al controllo dello specchio acqueo portuale ed a strutture di supporto alla gestione e controllo doganale del traffico merci e passeggeri. Il miglioramento delle condizioni operative delle Istituzioni che eseguono i controlli 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.

PROGETTO: PRIORITARIO

Importo intervento: € 31.500.000,00

Finanziamento: Non disponibile

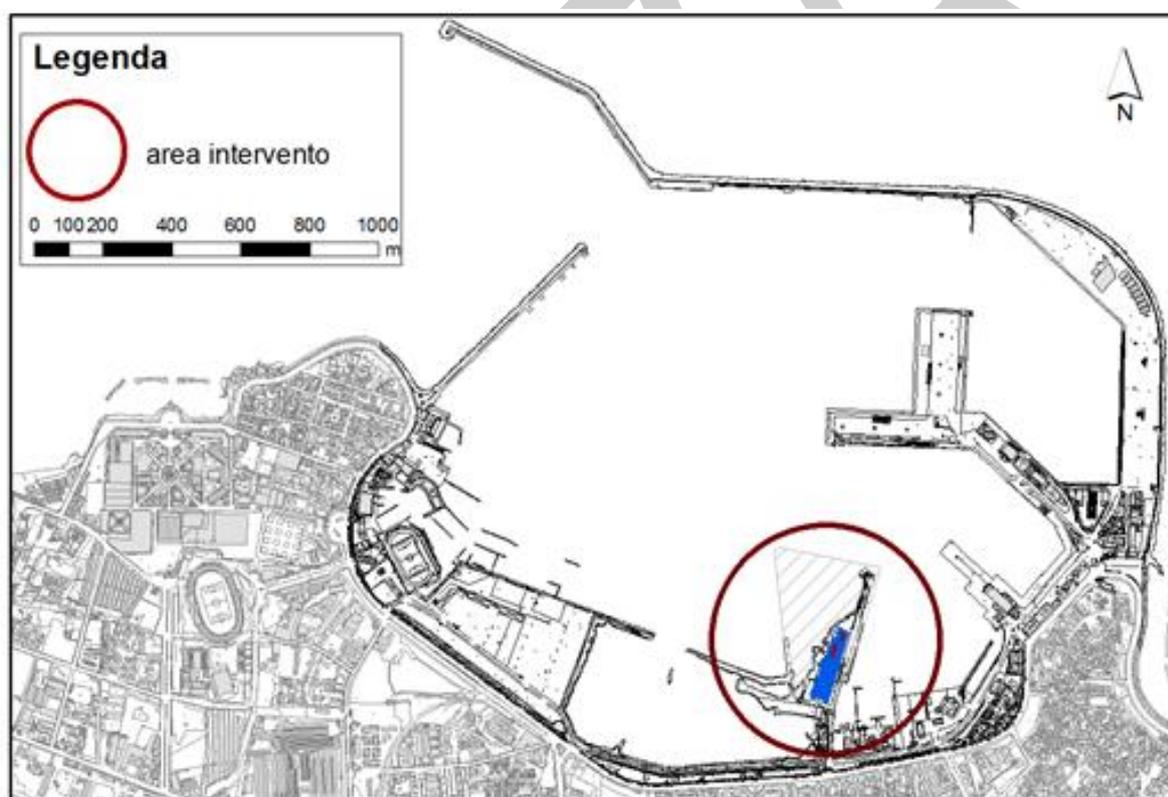
Candidato per la selezione degli interventi a valere sull’Asse II – Linea di Azione II.1.2

PON Infrastrutture & Reti 2014-2020

Soggetto esecutore: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale

Stato: Progetto definitivo

Cronoprogramma: entro il 2020



6) Oggetto: Porto di Bari – Ristrutturazione ed ampliamento

Obiettivo: 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. 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.

PROGETTO: PRIORITARIO

Importo intervento: € 10.000.000,00

Finanziamento: Non disponibile

Candidato per la selezione degli interventi a valere sull'Asse II – Linea di Azione II.1.2

PON Infrastrutture & Reti 2014-2020

Soggetto esecutore: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale

Stato: Progetto esecutivo

Cronoprogramma: entro il 2020



7) Oggetto: Porto di Brindisi - Opere di completamento accosti portuali navi traghetti e Ro – Ro di S.Apollinare.

Obiettivo: potenziamento del terminal traghetti di punta delle terrare – S.Apollinare

PROGETTO: PRIORITARIO

Importo intervento: € 35.500.000,00

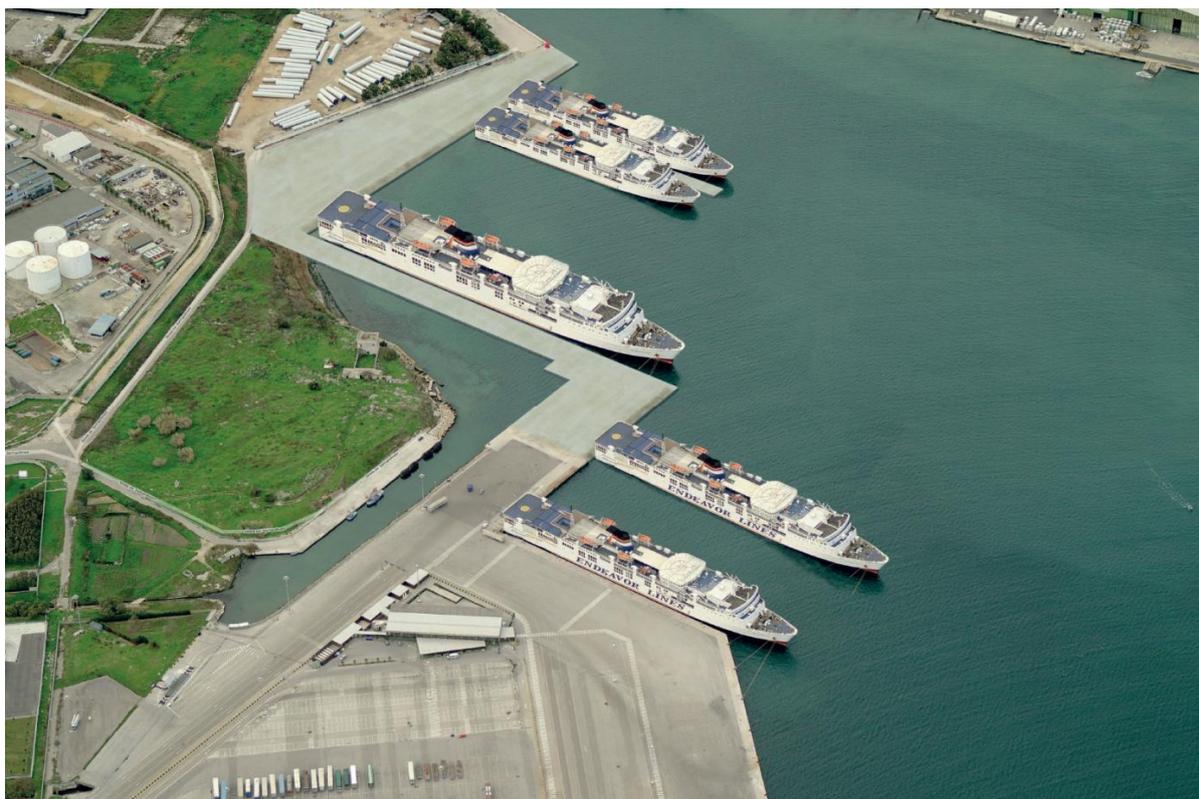
Finanziamento: Non disponibile

Candidato nel **PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 - Asse II.1.1**

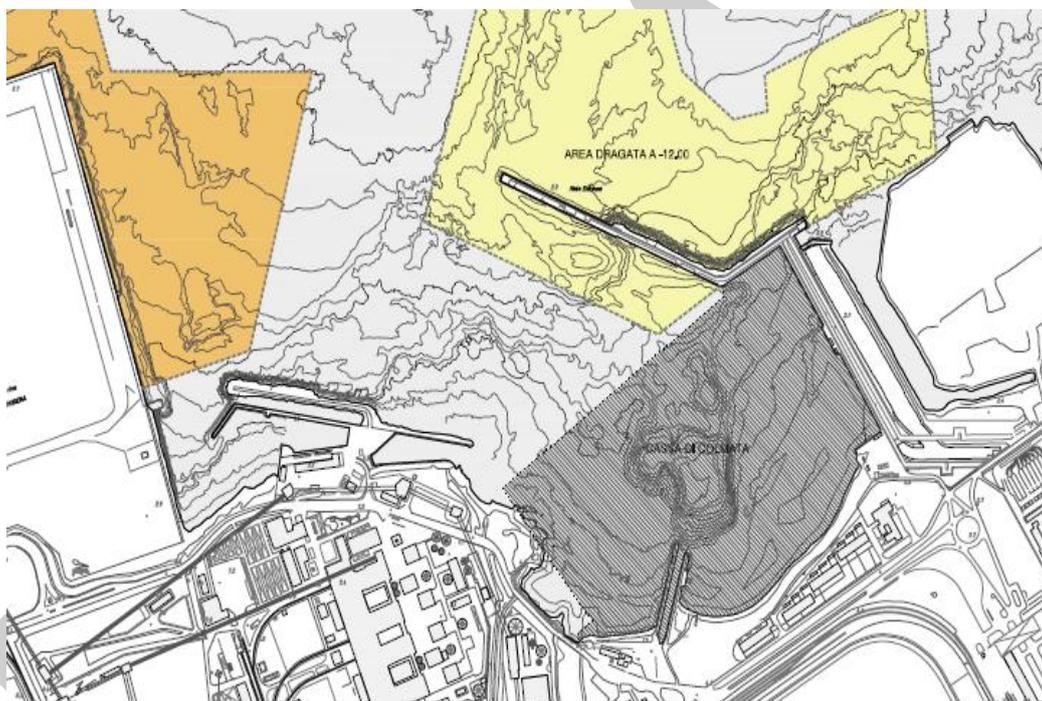
Soggetto esecutore: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale

Stato: Progettazione esecutiva

Cronoprogramma: entro il 2020



8) Oggetto: Porto di Brindisi - Completamento dell'infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile petrolchimico e costa morena est.
Obiettivo: Incremento della capacità ricettiva
PROGETTO: PRIORITARIO
Importo intervento: € 46.000.000,00 Finanziamento: parzialmente disponibile (programmati 8,5 Mln € PAC I&R 2014 - 2020)
Candidato nel PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 - Asse II.1.1
Soggetto esecutore: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale
Stato: Progettazione definitiva
Cronoprogramma: entro il 2020



9) Oggetto: Porti AdSP MAM - Evoluzione del PCS GAIA a supporto dell'interoperabilità con il sistema logistico regionale, nazionale e globale - Realizzazione Sportello Unico Amministrativo su piattaforma informatica interoperabile con PCS GAIA, con Sportello Unico dei Controlli e con i SUAP dei Comuni.
Obiettivo: Uno degli obiettivi principali del Piano Nazionale Strategico della Portualità e della Logistica è quello dell'efficientamento delle strutture portuali con valorizzazione di quelle esistenti per l'integrazione al sistema logistico del territorio. La strategia di azione portata avanti negli ultimi anni dell'Autorità Portuale di Bari è quella del network "Porti del Levante" 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. 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.
PROGETTO: PRIORITARIO
Importo intervento: € 5.000.000,00 Finanziamento: Non disponibile
Candidato nel PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 - Asse II.1 "Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale" – linea d'azione II.1.3 Single Window.
Soggetto esecutore: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale
Stato: Progetto preliminare
Cronoprogramma: entro il 2019

2.3 Interventi infrastrutturali prioritari a "medio/lungo termine"

1) Oggetto: Porto di Bari - Lavori di riqualificazione banchine e fondali delle darsene destinate a traghetti, ro-ro, autostrade del mare e cargo

Obiettivo: 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 a navi traghetto e commerciali di maggiori dimensioni.

PROGETTO: PRIORITARIO

Importo intervento: € 55.500.000,00

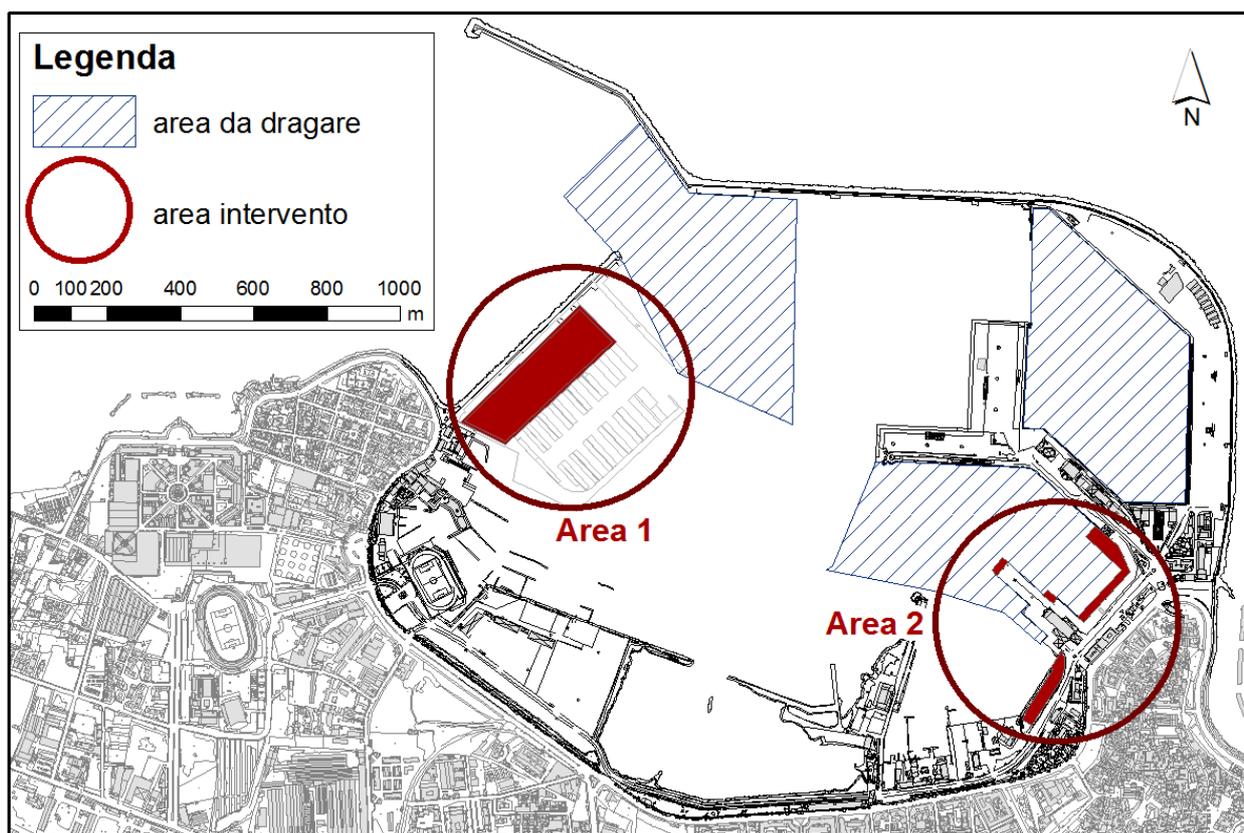
Finanziamento: Non disponibile

Candidato nel **PON Infrastrutture e Reti 2014-2020** - Asse II.1 "Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale" – linea d'azione II.1.1 "Potenziare infrastrutture e attrezzature portuali e interportuali di interesse nazionale, ivi incluso il loro adeguamento ai migliori standard ambientali, energetici e operativi".

Soggetto esecutore: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale

Stato: Progetto preliminare

Cronoprogramma: entro il 2021



2) Oggetto: Porto di Brindisi - Realizzazione nuovo pontile gasiero ed adeguamento molo "Polimeri" (pontile Enichem)

Obiettivo: il raddoppio del molo Polimeri potrà assicurare il trasferimento dell'ormeggio delle navi gasiere, che attualmente utilizzano la banchina di Costa Morena Ovest (terminale Coperoil) presso il nuovo molo Polimeri modificato; questo consentirà di incrementare la capacità ricettiva di traffico merci nel porto medio di Brindisi.

PROGETTO: PRIORITARIO

Importo intervento: € 25.000.000,00

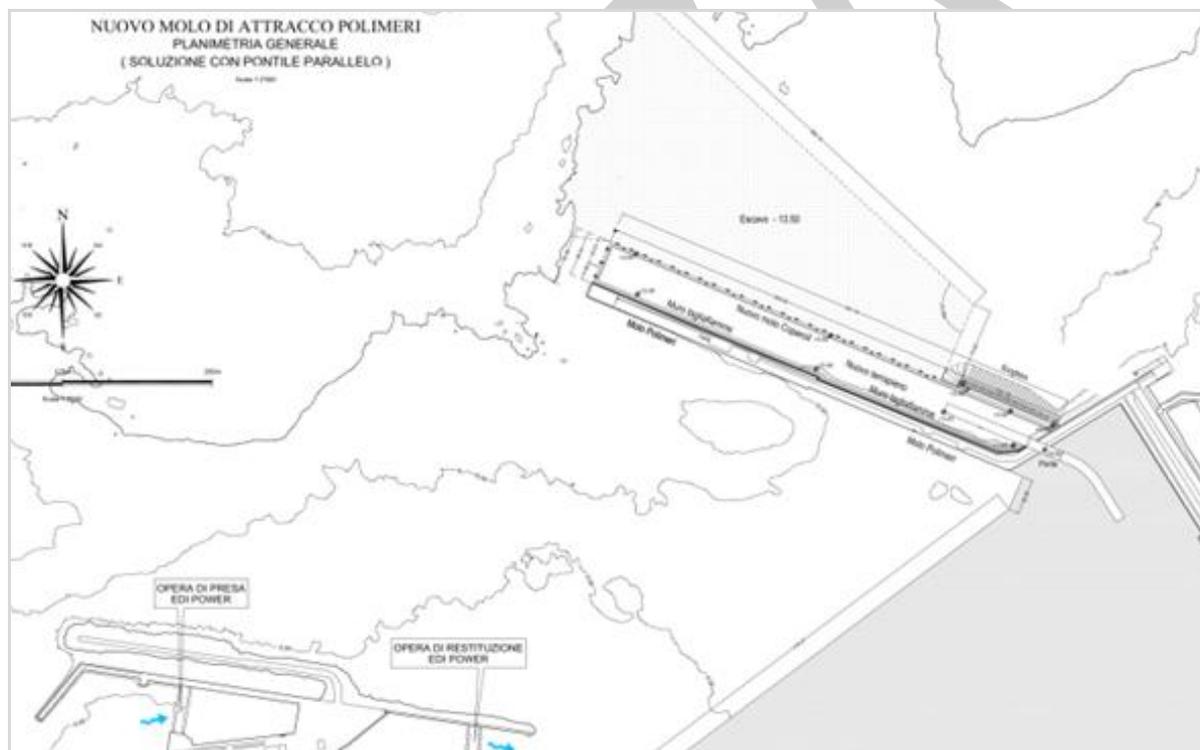
Finanziamento: Non disponibile

Candidato nel **PON Infrastrutture e Reti 2014-2020**

Soggetto esecutore: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale

Stato: Progetto preliminare

Cronoprogramma: entro il 2020



3) Oggetto: Porto di Brindisi - Lavori di realizzazione del molo di sottoflutto mediante scogliera soffolta tra le isole Pedagne del porto esterno

Obiettivo: limitare sufficientemente gli effetti della penetrazione del moto ondoso in prossimità delle banchine del porto esterno e nei prospicienti specchi acquei operativi e nel contempo assicurare comunque un sufficiente ricambio di acqua anche attraverso il varco dell'isola Pedagna Grande e dell'isolotto Giorgio Treviso.

PROGETTO: PRIORITARIO

Importo intervento: € 3.000.000,00

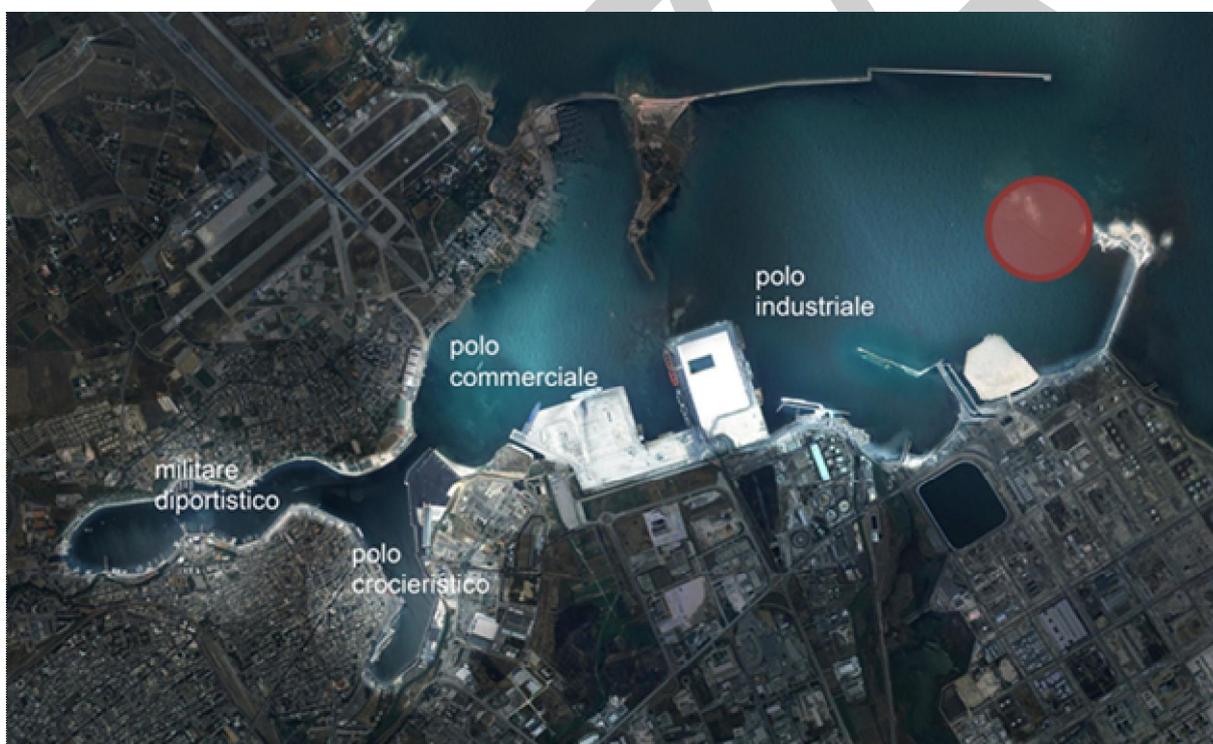
Finanziamento: Non disponibile

Candidato nel **PON Infrastrutture e Reti 2014-2020**

Soggetto esecutore: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale

Stato: Progetto definitivo

Cronoprogramma: entro il 2019



4) Oggetto: Porto di Brindisi – Completamento cassa di colmata tra pontile petrolchimico e costa morena est: dragaggio porto medio

Obiettivo: dragaggio dei fondali nella parte centrale del porto medio, fino alla profondità di – 14 m s.l.m.

PROGETTO: PRIORITARIO

Importo intervento: € 17.000.000,00

Finanziamento: Non disponibile

Candidato per la selezione degli interventi **PON Infrastrutture & Reti 2014-2020**

Soggetto esecutore: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale

Stato: Progetto definitivo

Cronoprogramma: entro il 2020



5) Oggetto: Porto di Barletta - Prolungamento di entrambi i moli forenei ed approfondimento dei fondali secondo le previsioni del P.R.P. vigente

Obiettivo: 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

PROGETTO: PRIORITARIO

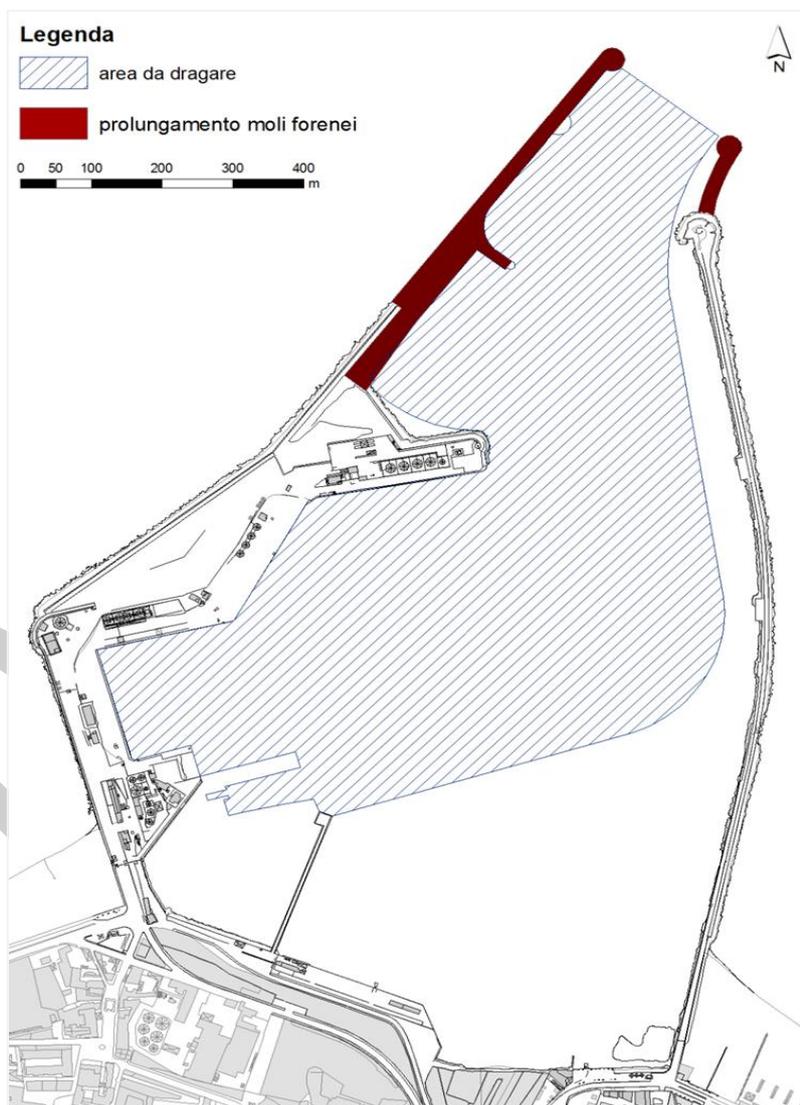
Importo intervento: € 20.000.000,00

Finanziamento: Non disponibile

Soggetto esecutore: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale

Stato: Progetto preliminare

Cronoprogramma: entro il 2020



6) Oggetto: Porto di Manfredonia - Interventi di straordinaria manutenzione del bacino alti fondali

Obiettivo: riqualificazione strutturale del porto Bacino Alti Fondali conseguibile attraverso la manutenzione straordinaria delle opere civili e, inoltre, il ripristino della funzionalità degli impianti.

PROGETTO: PRIORITARIO

Importo intervento: € 56.300.000,00

Finanziamento: Non disponibile

Soggetto esecutore: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale

Stato: Progetto definitivo

Cronoprogramma: entro il 2020



7) Oggetto: Porto di Manfredonia - Dragaggio del bacino alti fondali

Obiettivo: Riportare il fondale a 12,00 m, rispetto agli attuali 9,00 m, al fine di consentire l'accesso a navi di ultima generazione e di incrementare il livello di competitività del porto.

PROGETTO: PRIORITARIO

Importo intervento: € 10.000.000,00

Finanziamento: Non disponibile

Soggetto esecutore: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale

Stato: Progetto preliminare

Cronoprogramma: entro il 2020



3. AdSP del Mar Ionio – porto di Taranto

Il porto di Taranto ha subito, negli ultimi anni, un drastico calo dei traffici, dovuto principalmente al momento di crisi dell'ILVA – la cui produzione rappresentava la linea di attività principale dello scalo – e all'abbandono del Terminal Container da parte dell'operatore Evergreen, che ha trasferito i suoi flussi al Porto del Pireo. Rispetto alla totalità dei traffici, infatti, è il dato relativo al traffico di merci containerizzate ad aver fatto registrare la contrazione più significativa.

Nel corso del 2016, tuttavia, il porto ha registrato evidenti segnali di ripresa con un trend di crescita pari a 9,3% sul totale delle merci, per un totale generale di 24.668.850 tonnellate movimentato nell'intero anno.

Il 2016 ha mostrato, dunque, dopo anni di difficoltà dovute alle note vicende dell'acciaieria, la ripresa delle attività e quindi tassi di crescita rilevanti del traffico, soprattutto relativamente alle di rinfuse solide. Anche la movimentazione delle merci varie (prodotti siderurgici finiti, pale eoliche) risulta essere in aumento.

In tale ottica, al fine di diversificare la produttività dello scalo, l'impegno dell'AdSP è ora concentrato sullo sviluppo di nuovi insediamenti, al fine di far diventare lo scalo jonico un hub di logistica, in grado di disporre di infrastrutture e reti di connessioni destinate ad un utilizzo più razionale di impianti e servizi. Il traffico delle merci, in import o in export, assicurato dalle imprese locali potrebbe dar luogo ad un significativo volume di movimentazione che dovrà essere mantenuto facendo affidamento su un sempre più efficiente complesso di servizi per una maggiore competitività.

Nell'ambito della stessa ottica di diversificazione dei traffici, l'AdSP del Mar Ionio ha pertanto avviato un processo di integrazione tra il porto e il territorio attraverso una riqualificazione del waterfront portuale, supportato da una politica di promozione dello scalo, anche in funzione dello sviluppo del traffico turistico.

Le strategie portate avanti con l'ambizioso adeguamento infrastrutturale finalizzato soprattutto alla diversificazione ed alla innovazione consentiranno:

- Il potenziamento dei traffici commerciali (container, ro-ro) e la creazione di un hub portuale logistico intermodale;
- Lo sviluppo di nuovi segmenti di mercato (come, ad es., il settore agroalimentare);
- Lo sviluppo del traffico passeggeri, con particolare riferimento al traffico crocieristico, che si inaugura nel 2017 con i sette approdi della nave Thomson Spirit programmati tra maggio e ottobre.

Infine, risulterà di grande importanza per il futuro sviluppo del porto di Taranto l'esito della procedura di cessione degli asset dell'ILVA e la piena ripresa della produzione industriale.

La pianificazione infrastrutturale del porto di Taranto è in continua evoluzione, in quanto si concretizza come reale prospettiva - a medio e lungo termine - di realizzazione delle opportunità che lo scalo mette a disposizione dello sviluppo delle attività commerciali e dell'economia del territorio rafforzando, così, il proprio ruolo di *hub* logistico intermodale.

Attualmente, il quadro complessivo degli interventi infrastrutturali relativi al porto di Taranto include interventi in corso per un ammontare totale di € 404.755.000,00, interventi programmati per un ammontare totale di € 84.850.000,00 e interventi pianificati per un ammontare totale di € 351.000.000,00.

Scheda	Descrizione	Costo intervento
1	Riqualificazione del Molo Polisettoriale – Ammodernamento della banchina di ormeggio – Porto di Taranto	75.000.000,00
2	Interventi per il dragaggio di 2,3 Mm ³ di sedimenti in area Molo Polisettoriale per la realizzazione di un primo lotto della cassa di colmata funzionale all'ampliamento del V sporgente del Porto di Taranto	€ 83.000.000,00
3	Il lotto degli interventi di messa in sicurezza e bonifica della falda in area ex Yard Belleli	€ 45.500.000,00
4	Nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto - tratto di ponente	€ 15.760.000,00
5	Taranto Port Community System a supporto dell'interoperabilità con il sistema logistico regionale, nazionale e globale	€ 5.000.000,00
	Totale interventi pianificati	€ 222.500.000,00

SCHEDA N.1 - RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE- AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO – PORTO DI TARANTO

L'intervento consiste in opere strutturali lungo la banchina di ormeggio del Molo Polisettoriale, finalizzate a perseguire una molteplicità di scopi:

- consentire, salvaguardando la stabilità delle strutture a cassoni esistenti, l'approfondimento dei fondali: dagli attuali -14,50 – 15,50 metri, ai richiesti -16,50m;
- realizzare le vie di corsa in grado di servire le gru di banchina di ultima generazione aventi caratteristiche tali da intervenire sino alla 24a fila della stiva delle portacontainer di nuova generazione; movimentare in contemporanea 4 container da 20 piedi per volta, con un raddoppio dei cimenti statici e dinamici indotte dalle ruote delle carrelliere rispetto alle esistenti portainers da circa 50 ton/(metro lineare di binario) a circa 100 ton/(metro lineare di binario);
- aggiornare le reti di utenza quali l'impianto di drenaggio e l'alimentazione elettrica in Media Tensione. L'intervento consiste nella realizzazione di un impalcato su pali, affiancato all'esistente linea di cassoni.

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

Titolo e descrizione	Riqualficazione del Molo Polisettoriale – Ammodernamento della banchina di ormeggio – Porto di Taranto. L'intervento prevede l'esecuzione di opere strutturali della banchina del molo polisettoriale finalizzata all'ammodernamento della stessa consentendo tra l'altro l'adeguamento delle dotazioni impiantistiche a servizio dell'infrastruttura portuale.																																																																																																																																																			
Benefici attesi	Adeguamento strutturale ed impiantistico della banchina al molo polisettoriale finalizzata allo sviluppo dello scalo portuale.																																																																																																																																																			
Stato intervento	Pianificato				Programmato								In corso																																																																																																																																							
Maturità progettuale	L'intervento, i cui lavori sono stati affidati il 10.09.2015, è attualmente in corso di esecuzione. Entro la fine di Maggio 2017 saranno ultimati i lavori relativamente al II tratto, compreso tra (600 – 1200)m di banchina, per il quale sarà necessario effettuare il collaudo statico. E' previsto il collaudo dell'intera opera entro settembre 2017.																																																																																																																																																			
Piano finanziario	Costo complessivo intervento: € 75.000.000,00. L'opera è finanziata per 35 M€ attraverso i fondi FSC della Regione Puglia, mentre per i restanti 40M€ attualmente non essendo previsto finanziamento la copertura è stata garantita dall'AdSP. Intervento inserito nel Programma triennale LL.PP. 2017-2019.																																																																																																																																																			
Cronoprogramma	<table border="1" data-bbox="427 837 1394 1160"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Fasi del procedimento</th> <th colspan="2">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>III</th> <th>IV</th> <th>I</th> <th>II</th> <th>III</th> <th>IV</th> <th>I</th> <th>II</th> <th>III</th> <th>IV</th> <th>I</th> <th>II</th> <th>III</th> <th>IV</th> <th>I</th> <th>II</th> <th>III</th> <th>IV</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Progettazione</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>Autorizzazione</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>Gara</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></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></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>Collaudo</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </tbody> </table>																Fasi del procedimento	2016		2017				2018				2019				2020				III	IV	I	II	III	IV	Progettazione																			Autorizzazione																			Gara																			Esecuzione																			Collaudo																														
Fasi del procedimento	2016		2017				2018				2019				2020																																																																																																																																					
	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																																																																																																																																																				

SCHEDA N. 2 - INTERVENTI PER IL DRAGAGGIO DI 2,3 MM³ DI SEDIMENTI IN AREA MOLO POLISETTORIALE PER LA REALIZZAZIONE DI UN PRIMO LOTTO DELLA CASSA DI COLMATA FUNZIONALE ALL'AMPLIAMENTO DEL V SPORGENTE DEL PORTO DI TARANTO

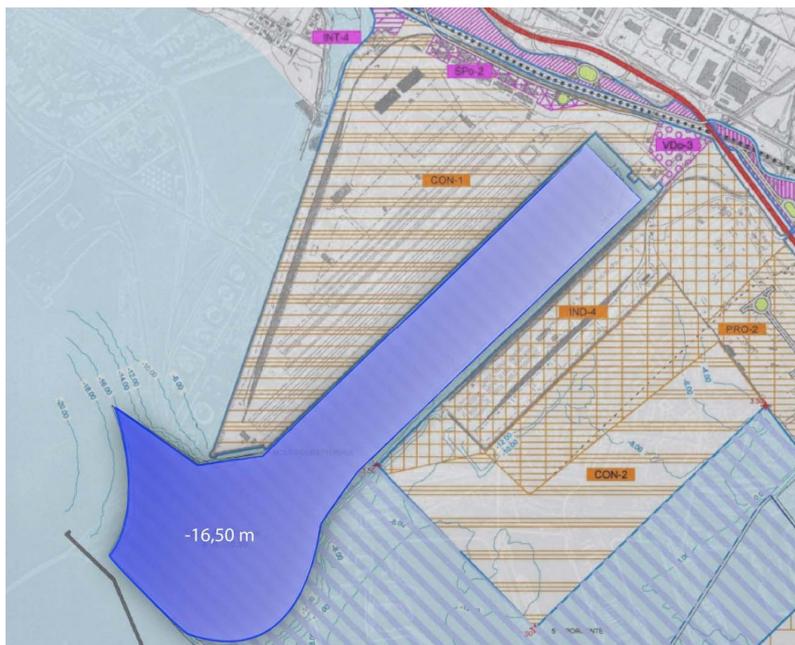
L'intervento prevede il dragaggio della darsena, del cerchio di evoluzione e dell'imboccatura del Molo Polisetoriale e la realizzazione di un primo lotto funzionale della cassa di colmata per una capacità di circa 2,3 Mm³, in ampliamento al V sporgente del Porto di Taranto, in cui saranno conferiti i sedimenti dragati.

Il dragaggio ha sia la finalità di bonifica ambientale, mediante la rimozione dei sedimenti contaminati, che di portualità, attraverso il raggiungimento della profondità di -16,50m, per consentire l'attracco di porta container fino a 18.000 TEUS rispetto a quelle attuali da 8.000 TEUS.

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

Titolo e descrizione	Intervento di dragaggio di 2,3 Mn ³ di sedimenti in area Molo polisetoriale per la realizzazione di un primo lotto della cassa di colmata funzionale all'ampliamento del V sporgente del Porto di Taranto. L'intervento consiste nei lavori di bonifica e dragaggio dei fondali in corrispondenza della darsena del cerchio di evoluzione e dell'imboccatura del Molo Polisetoriale.																																																																																																																																																
Benefici attesi	La finalità perseguita consiste nella rimozione del materiale depositato sul fondale nel corso degli anni, al fine sia della bonifica che del ripristino del livello batimetrico.																																																																																																																																																
Stato intervento	Pianificato				Programmato				In corso																																																																																																																																								
Maturità progettuale	Il progetto esecutivo è stato licenziato in data 24.01.2017 e i lavori sono stati consegnati in data 25.01.2017 attualmente l'intervento è in corso di esecuzione.																																																																																																																																																
Piano finanziario	Costo complessivo intervento: € 83.000.000,00 L'opera è stata finanziata dalla Regione Puglia (FAS 2007/2013 – del CIPE 87/2012) per un importo di € 17.167.413, dal Ministero dell'Ambiente con DM 468/01 per un importo di € 7.674.000, dal PON Reti E Mobilità 2007/2013 per un importo di € 20.000.000 e con fondi propri dell'AdSP del Mar Ionio per i restanti € 38.158.587. Intervento inserito nel Programma Triennale LL.PP. 2017-2019.																																																																																																																																																
Cronoprogramma	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Fasi del procedimento</th> <th colspan="2">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>III</th> <th>IV</th> <th>I</th> <th>II</th> <th>III</th> <th>IV</th> <th>I</th> <th>II</th> <th>III</th> <th>IV</th> <th>I</th> <th>II</th> <th>III</th> <th>IV</th> <th>I</th> <th>II</th> <th>III</th> <th>IV</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Progettazione</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>Autorizzazione</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>Gara</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></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></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>Collaudo</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </tbody> </table>													Fasi del procedimento	2016		2017				2018				2019				2020				III	IV	I	II	III	IV	Progettazione																			Autorizzazione																			Gara																			Esecuzione																			Collaudo																														
Fasi del procedimento	2016		2017				2018				2019				2020																																																																																																																																		
	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



BOLZANO

SCHEMA N. 3 - II LOTTO DEGLI INTERVENTI DI MESSA IN SICUREZZA E BONIFICA DELLA FALDA IN AREA EX YARD BELLELI

Gli obiettivi dell'intervento di messa in sicurezza e bonifica della falda in area ex Yard Belleli, possono così essere riassunti:

- Bonifica e protezione dell'acqua di falda presente nell'area mediante il trattamento nell'impianto di Trattamento delle Acque di Falda (TAF) e il marginamento laterale e capping superficiale;
- Riutilizzo industriale dell'area mediante pavimentazione;
- Rimozione del prodotto in fase libera;
- Trattamento delle acque della falda a monte dell'area.

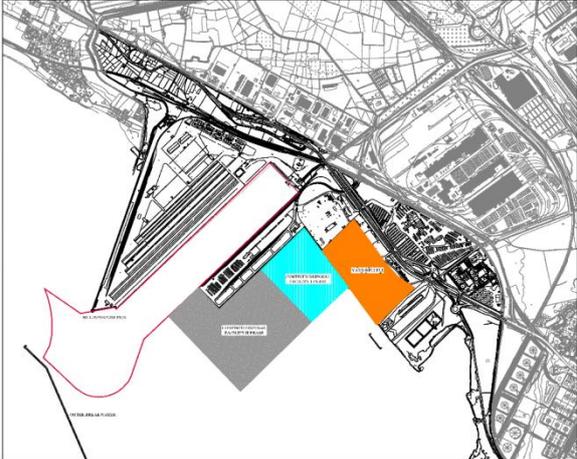
Le aree ricadono in zona "Pro-2" dell'adottato piano regolatore del porto di Taranto, che prevede la possibilità di eseguire attività di lavorazioni varie (produttive, di trasformazione e di assemblaggio di magazzino e logistica).

In ossequio al disposto normativo di cui all'art. 183 c.1 del D.Lgs. 50/16, questo Ente può "...affidare una concessione ponendo a base di gara il progetto di fattibilità, mediante pubblicazione di un bando finalizzato alla presentazione di offerte che contemplino l'utilizzo di risorse totalmente o parzialmente a carico dei soggetti proponenti".

La procedura di project financing può avviarsi a seguito di iniziativa di soggetti privati (art. 183 c.15-19 del D.Lgs. 50/16), oppure stimolata dalla Pubblica Amministrazione (art. 183 c. 5-10 del D.Lgs. 50/16).

Nel caso in oggetto, il progetto di fattibilità potrà prevedere la realizzazione delle opere di bonifica e restituzione delle aree, nonché la gestione economica delle aree sulle quali è stato eseguito l'intervento, che si traduce in una concessione pluriennale per lo svolgimento di attività produttive. Il contributo pubblico non potrà superare il 49% del costo totale dell'investimento.

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
Titolo e descrizione	<p>Intervento di messa in sicurezza permanente della falda superficiale dell'ex Yard Belleli – Il lotto.</p> <p>L'intervento consiste nella esecuzione delle opere finalizzate alla bonifica ed alla messa in sicurezza permanente della falda superficiale presente in ex Yard Belleli, che risulta contaminata da diversi inquinanti, al fine di poter utilizzare la stessa come area di deposito portuale, secondo le indicazioni del Piano Regolatore Portuale.</p> <p>Tale obiettivo sarà raggiunto conterminando l'intera area contaminata con una barriera fisica impermeabile continua, attestata nella formazione impermeabile di base costituita dalle argille grigio-azzurre. Si prevede di realizzare le barriere mediante palancolato metallico e/o diaframma semiplastico. Le acque di falda contaminate, quindi, saranno drenate dal terreno mediante trincea e addotte ad un impianto di trattamento (TAF) allo scopo realizzato nell'area in oggetto.</p>	

Benefici attesi	L'intervento verrà svolto in un'area rientrante nel Sito di Interesse Nazionale di Taranto. L'obiettivo dell'intervento è quello di realizzare la bonifica e la messa in sicurezza permanente del sito in questione.																																																																																																																																																				
Stato intervento	Pianificato			Programmato				In corso																																																																																																																																													
Maturità progettuale	Il Progetto Preliminare dell'opera è stato acquisito nel 2010																																																																																																																																																				
Piano finanziario	Costo complessivo intervento: € 45.500.000,00 Finanziamento non disponibile Intervento candidato nel PON Infrastrutture e Reti 2014/2020.																																																																																																																																																				
Cronoprogramma	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Fasi del procedimento</th> <th colspan="2">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>III</th> <th>I V</th> <th>I</th> <th>II</th> <th>III</th> <th>I V</th> <th>I</th> <th>II</th> <th>III</th> <th>I V</th> <th>I</th> <th>II</th> <th>III</th> <th>IV</th> <th>I</th> <th>II</th> <th>III</th> <th>IV</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Progettazione</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Autorizzazione</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Gara</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Esecuzione</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Collaudo</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>												Fasi del procedimento	2016		2017				2018				2019				2020				III	I V	I	II	III	I V	I	II	III	I V	I	II	III	IV	I	II	III	IV	Progettazione																				Autorizzazione																				Gara																				Esecuzione																				Collaudo																			
Fasi del procedimento	2016		2017				2018				2019				2020																																																																																																																																						
	III	I V	I	II	III	I V	I	II	III	I V	I	II	III	IV	I	II	III	IV																																																																																																																																			
Progettazione																																																																																																																																																					
Autorizzazione																																																																																																																																																					
Gara																																																																																																																																																					
Esecuzione																																																																																																																																																					
Collaudo																																																																																																																																																					
Inquadramento cartografico																																																																																																																																																					

SCHEDA N. 4 - DIGA FORANEA DI PROTEZIONE DEL PORTO FUORI RADA DI TARANTO – TRATTO DI PONENTE

La diga foranea del porto fuori rada è da considerarsi tra le opere necessarie per il rilancio dei traffici nel porto di Taranto.

L'intervento complessivo è stato suddiviso in due lotti funzionali, il primo di lunghezza pari a 500 m denominato "Tratto di ponente" e un secondo lotto funzionale, ovvero il completamento della diga foranea.

A tale diga, congiuntamente al completamento del muro paraonde e della testata della esistente diga (parte di levante) è assegnata, oltre alla funzione di migliorare la protezione, dai fenomeni meteomarinari avversi, delle opere previste dal nuovo Piano Regolatore Portuale adottato e specificamente gli accosti che si andranno a realizzare nell'ambito del V Sporgente, anche la funzione di migliorare ulteriormente la protezione delle banchine del molo Polisettoriale.

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

Titolo e descrizione	Diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto – Tratto di Ponente. L'intervento prevede la realizzazione del primo tratto di diga foranea, prevista nel Nuovo Piano regolatore del Porto di Taranto e nell'adeguamento tecnico funzionale del 2012, a protezione del porto fuori rada.																		
Benefici attesi	Migliorare la protezione dal moto ondoso della darsena polisettoriale e dei relativi accosti, ottenendo la messa in sicurezza del porto "fuori rada".																		
Stato intervento	Pianificato				Programmato				In corso										
Maturità progettuale	Il Progetto Definitivo dell'opera è stato acquisito in data 04.12.2015.																		
Piano finanziario	Costo complessivo intervento: € 14.000.000,00. Finanziamento di € 15.760.000,00 dal MIT a valere sul PON Reti e Mobilità 2014-2020. Intervento inserito nel Programma triennale LL.PP. 2017-2019.																		
Cronoprogramma	<i>Fasi del procedimento</i>	2016		2017				2018				2019				2020			
		III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
	<i>Progettazione</i>																		
	<i>Autorizzazione</i>																		
	<i>Gara</i>																		
	<i>Esecuzione</i>																		
	<i>Collaudo</i>																		

Inquadramento
cartografico



BOLVA

SCHEDA N. 5 - CENTRO SERVIZI POLIVALENTE PER USI PORTUALI AL MOLO SAN CATALDO NEL PORTO DI TARANTO

L'opera è stata inserita nel Piano Operativo Triennale 2017-2017 dell'AdSP del Mar Ionio, Asse di sviluppo B, Pillar - Traffici, logistica e competitività, Azione 9.

L'intervento attiene la realizzazione dell'edificio polifunzionale finalizzato alla riqualificazione del *waterfront* portuale, ottenuta, peraltro, creando continuità nel sistema di spazi pubblici e di interconnessioni pedonali nel tratto compreso tra il molo S. Eligio e Piazza Fontana.

Lungo tale sviluppo sono dislocate una serie di attrezzature per lo sport, la sosta e il tempo libero.

Nella parte terminale del basamento è collocato il Centro Servizi polifunzionale, che assume il ruolo di polo di attrazione aperto sul mare e sulla città.

L'intervento è caratterizzato da un'ampia flessibilità di utilizzazione. In particolare sono state previste le seguenti attività:

1. attività direzionali dell'Autorità Portuale;
2. attività per la promozione della cultura marittima: auditorium polifunzionale-sala convegni e spazi polifunzionali per attività espositive e didattiche;
3. attività di servizio a passeggeri e croceristi;
4. attività di servizio e accoglienza (informazioni, rappresentanze di Enti locali, zona relax, bar, servizi igienici).

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

Titolo e descrizione	<p>Centro Servizi Polivalente per usi portuali al molo San Cataldo nel Porto di Taranto.</p> <p>L'intervento prevede la realizzazione del di un edificio che assuma il ruolo di polo di attrazione aperto sul mare e sulla città, mediante una serie di attrezzature e gli spazi pubblici, consentendo di instaurare un nuovo campo di relazioni tra il sistema urbano ed il bacino portuale.</p>
----------------------	---

Benefici attesi	L'obiettivo dell'intervento è restituire a Taranto una nuova cultura del mare, partendo da un articolato sistema che riunisce in un unico segno il porto, la città, l'ambiente. Il Centro Servizi polifunzionale assumerà, pertanto, il ruolo di polo di attrazione aperto sul mare e sulla città che, mediante una serie di attrezzature e gli spazi pubblici, consentirà di instaurare un nuovo campo di relazioni tra il sistema urbano ed il bacino portuale.																	
Stato intervento	Pianificato				Programmato								In corso					
Maturità progettuale	In data 18 giugno 2016 sono stati consegnati i lavori delle opere in questione, tutt'ora in corso di esecuzione.																	
Piano finanziario	Costo complessivo intervento: € 12.755.000,00. € 12.755.000,00 finanziati con fondi propri dell'AdSP del Mar Ionio. Il progetto può comunque essere finanziato valere su altri PO (ad es. PON I&R 2014/2020). Intervento inserito nel Programma triennale LL.PP. 2017-2019.																	
Cronoprogramma	Cronoprogramma attività																	
	2016		2017				2018				2019				2020			
<i>Fasi del procedimento</i>	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
<i>Progettazione</i>																		
<i>Autorizzazione</i>																		
<i>Gara</i>																		
<i>Esecuzione</i>																		
<i>Collaudo</i>																		
	Cronoprogramma finanziario																	
	2016		2017				2018				2019				2020			
<i>Costo totale</i>	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
12,755 M€	0,5 M€	2 M€	2 M€	2 M€	2 M€	4,255 M€												

SCHEDA N. 6 - TARANTO PORT COMMUNITY SYSTEM A SUPPORTO DELL'INTEROPERABILITÀ CON IL SISTEMA LOGISTICO REGIONALE, NAZIONALE E GLOBALE

L'opera è stata inserita nel Piano Operativo Triennale 2017-2019 dell'AdSP del Mar Ionio, Asse di sviluppo A, Pillar "Innovazione", Azione 2.

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
Titolo e descrizione <i>Taranto Port Community System a supporto dell'interoperabilità con il sistema logistico regionale, nazionale e globale</i>	<p>Interventi sul PCS-Taranto integrato con i sistemi di security, dedicato agli utenti della Comunità Portuale, quale completamento ed evoluzione dell'attuale sistema in sperimentazione, e, in contemporanea, integrazione nel Sistema pugliese. Allo stato attuale, sul PCS Taranto (sviluppato con progetto PON promosso dalla UIRNet S.p.A. e denominato "Integrazione della Piattaforma Logistica Nazionale con i sistemi di security del nodo portuale di Taranto e di analisi di rischio doganale" – CIG 553125258B – CUP G59J13000200006, chiuso a dicembre 2015) è in atto la sperimentazione da parte di questa Autorità Portuale sui moduli di start-up atti ad una rapida messa in esercizio. Da questa attività è emersa l'opportunità di completare le funzionalità presenti, ed evolvere nuovi moduli per ottimizzare i tempi del processo logistico, realizzando interventi migliorativi e specifici per il contesto operativo locale, i quali, oltre a fornire degli strumenti evoluti e flessibili a supporto delle attività dall'Autorità Portuale e di integrazione con le altre PPAA, possano contribuire ad una più rapida diffusione del sistema presso gli operatori. È necessario costruire un digital port che presenti informazioni real-time di ogni processo al fine di controllarne l'efficienza, che sviluppi modelli ottimali al fine di migliorare i processi di decision-making, che integri le informazioni delle altre piattaforme private e pubbliche anche sperimentali, e che soddisfi le esigenze dell'operatore portuale, appoggiandosi anche all'emergente paradigma di Internet of Things, in un'ottica di single window/one stop shop, al fine sviluppare una Comunità Portuale Intelligente che interagisca ed interoperi con tutti gli stakeholder pubblici e privati, quale nodo efficiente e sicuro. All'interno delle evoluzioni prospettate, è stato concordato di sviluppare, in maniera sinergica con l'Autorità Portuale del Levante, i punti che dovessero risultare comuni e condivisibili al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile, con lo scopo di creare un sistema informativo a servizio della piattaforma logistica pugliese.</p>	

Benefici attesi	<p>Le Autorità di Sistema Portuale rappresentano uno dei punti nevralgici della supply chain e l'ottimizzazione, la digitalizzazione e la dematerializzazione della filiera procedurale, inclusa quella doganale, insieme all'interoperabilità e l'integrazione con diversi sistemi / piattaforme telematiche già operative o in via di sviluppo (UIRNet, Sportello Unico Doganale, Sportello marittimo, ecc.), in un'ottica di single window/one stop shop, attraverso uno sviluppo modulare e condivisibile di servizi, sono gli obiettivi attuali e stringenti al fine di migliorare ed efficientare i traffici, di aumentare la competitività del sistema portuale e interportuale e conseguentemente facilitare la crescita economica del Porto e del sistema Paese.</p> <p>Gli obiettivi principali e i risultati attesi per effetto della realizzazione dell'intervento sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il completamento, l'attivazione e la messa in esercizio del PCS integrato con i sistemi di security a favore della comunità portuale; • L'interoperabilità, la connettività e la Cooperazione Applicativa con sistemi delle PPAA in un'ottica single window e l'integrazione con sistemi terzi (agenti, terminalisti, ecc.) per poter avere la massima efficienza dei servizi offerti dal porto; • L'implementazione di moduli ulteriori che possano velocizzare le procedure e permettere la condivisione di informazioni agli stakeholder interessati; • L'introduzione di strumenti di Business Intelligence e Document Management atti ad una gestione moderna e proattiva del Porto, basata sulla conoscenza delle dinamiche portuali. 																
	Stato intervento	Pianificato	Programmato						In corso								
Maturità progettuale	Fino a Novembre 2016 è stato possibile accedere al PCS sperimentale, messo a disposizione di questa AdSP. Conclusa la fase sperimentale, attualmente si è in attesa di poter chiudere il progetto eventualmente aderendo al progetto PLN/modello unico PCS.																
Piano finanziario	Costo complessivo intervento: € 5.000.000,00 Finanziamento non disponibile. Intervento candidato nel PON Infrastrutture e Reti 2014/2020.																
Cronoprogramma			2016		2017		2018		2019		2020		2021		2022		
	<i>Fasi</i>	<i># mesi</i>	III trimestre	IV trimestre	I trimestre	II trimestre	III trimestre	IV trimestre	I trimestre	II trimestre	III trimestre	IV trimestre	I trimestre	II trimestre	III trimestre	IV trimestre	
	Hosting e Help Desk	75															
	Moduli a Completamento e Start-up PCS Implementazioni Security	45															
	Moduli di interoperabilità	45															
Moduli evolutivi e sperimentali	45																

Il porto di Taranto può attualmente contare su una rete ferroviaria all'avanguardia e sulla presenza di un aeroporto cargo – lo scalo di Grottaglie – collocato in un raggio di meno di 20 km dal porto, nodo nevralgico a servizio della piattaforma logistica pugliese.

SCHEDA N. 7 - COLLEGAMENTI FERROVIARI DEL PORTO DI TARANTO



Per rafforzare la competitività dello scalo tarantino, tuttavia, l'AdSP intende migliorare l'accessibilità via terra al porto, mediante l'implementazione di collegamenti intermodali che consentano al porto di svolgere la duplice funzione di *gate* per gli operatori internazionali e di *hub logistico* per le aree produttive dell'entroterra.

L'intervento previsto nel Porto di Taranto si suddivide in due lotti funzionali.

Lotto I: modifiche all'attuale impianto della Stazione di Cagioni con creazione dei binari del nuovo fascio (centralizzato, elettrificato e con modulo 750 m) con funzioni di arrivi/partenze e presa/consegna per il collegamento con il Molo Polisettoriale e la predisposizione del collegamento al futuro V Sporgente. Il nuovo impianto si sviluppa quasi interamente sul sedime del fascio preesistente.

Lotto II: si sviluppa planimetricamente a Nord della fascia compresa tra il I ed il IV Sporgente del Porto di Taranto e risulta quasi interamente ubicato sul sedime dell'impianto preesistente in corrispondenza del fascio S. Nicola della stazione di Taranto. Lo scalo prevede un fascio di presa/consegna ed arrivi/partenze, costituito da 2 binari di modulo 750 m, centralizzati ed elettrificati. Inoltre è previsto un terzo binario per il giro locomotore ed un'asta di manovra di lunghezza maggiore di 750 m.

Complessivamente il costo dell'intervento ammonta a circa € 25.500.000,00.

Allo stato attuale sono state consegnate, a cura del soggetto responsabile dell'attuazione degli interventi (RFI), le prestazioni relativamente all'intervento denominato "Piastra Logistica", ovvero il c.d. Lotto II, mentre a fine Giugno è stato pubblicato il bando per l'affidamento del Lotto I, denominato "Stazione Cagioni".

4. Il ruolo degli interporti e delle aree logistiche

Nella prospettiva di migliorare la funzione gateway dei porti pugliesi appaiono strategici gli hub intermodali già esistenti di Bari Lamasinata (Scalo Ferruccio/Interporto), quello di Foggia Incoronata oltre che quello di Brindisi che potrebbe nascere intorno al nuovo collegamento con la rete ferroviaria nazionale della banchina di Costa Morena ovest e la piastra logistica di Taranto.

L'Area di Foggia

Il nodo di Foggia Incoronata, ben collegato dalla viabilità stradale con il Porto di Manfredonia, può consentire di sviluppare una interoperabilità mare/gomma/ferro sia nel settore del traffico convenzionale che di quello intermodale connettendo l'Area a Sviluppo Industriale (ASI) di Foggia con nuovi mercati sia nazionali che esteri.

Con la dismissione del vecchio scalo ferroviario delle FS nella zona industriale dell'Incoronata, la società LOTRAS - qualificato operatore locale nel trasporto strada-ferrovia - ha convertito nella stessa area lo snodo merci del Consorzio ASI in un vasto polo logistico per l'interscambio ferroviario, realizzando una struttura aperta che serve un ampio bacino di utenza e il cui previsto ampliamento è stato già ammesso a finanziamento per 40 milioni nel Patto fra il Governo e la Regione Puglia sottoscritto nel settembre 2016.

In tal modo la piattaforma logistica ferroviaria integrata dell'Incoronata si presenta come elemento di cerniera tra le già preesistenti connessioni: a) coast to coast Tirreno-Adriatico; b) dall'area Nord di Bari; c) dal polo industriale di S.Nicola di Melfi; d) da Benevento in Irpinia; e) dal Molise interno al litorale adriatico. Essa si sviluppa su una superficie complessiva di 200mila metri quadrati, vicino a grandi arterie viarie fra cui l'A14, in prossimità del nuovo casello autostradale Foggia Sud, nonché come base retroportuale e di collegamento con il porto di Manfredonia, gli altri scali pugliesi e con quelli dell'Adriatico centrale e settentrionale.

La piattaforma pertanto da un lato consente di utilizzare la rete ferroviaria - lungo la linea adriatica integrata nei corridoi europei - alle maggiori realtà industriali già insediate nell'agglomerato industriale di Foggia-Incoronata - Barilla, Princes-Mitsubishi, FPT-Cnh, Alenia Aermacchi - e ad altri impianti di medie e grandi dimensioni agroalimentari e dell'automotive localizzati nelle aree di Cerignola, San Severo e Lucera nel Foggiano, a S. Nicola di Melfi in Basilicata, ad Avellino-Pianodardine nella Campania Irpina, e a Termoli sulla costa adriatica nel Molise - e dall'altro si configura come polo di attrazione di nuovi investimenti produttivi provenienti anche da altre zone del Paese e dell'Europa, interessati a localizzarsi in Capitanata che è uno dei maggiori bacini di produzioni agricole d'Italia.

Lo sviluppo progettuale dell'area ferroviaria prevede una sequenza di nuove architetture a presidio dei grandi piazzali delimitati dai binari per i quali è prevista l'elettrificazione dei fasci di presa e consegna e un miglior sistema di segnalamento e controllo. Il progetto prevede fra l'altro il completamento della viabilità della zona consortile, la sistemazione di un'area a verde e la costruzione di due strutture per lo sviluppo innovativo dell'intermodalità.

Il nodo di Bari

I nodi di Bari Lamasinata e Brindisi Porto, invece, potranno consentire da un lato di stabilizzare il segmento già significativo di traffico convenzionale ed intermodale ma soprattutto di creare le condizioni per il trasferimento con la ferrovia delle merci su rotabili in imbarco/sbarco dalle navi ro-ro e ro-pax dei porti di Bari e Brindisi. Questa esigenza, particolarmente sentita dagli operatori logistici che operano sulle direttrici Egitto/Turchia/Grecia con l'Italia ed il nord Europa, oggi potrebbe essere soddisfatta, sfruttando l'adeguamento a sagoma PC 80 ormai quasi operativo della intera dorsale adriatica da Bologna a Bari per poi proseguire fino a Taranto e Metaponto estensione del tratto antenna fino a Brindisi, realizzando le opere di terminalizzazione per il carico dei rimorchi sui carri ferroviari e per la formazione delle autostrade viaggianti per le lunghe percorrenze.

La presenza a Bari e Brindisi di due aeroporti internazionali, inoltre, consentirebbe di mettere a disposizione degli operatori anche i collegamenti per il trasferimento degli autisti ed il completamento del viaggio sulle brevi percorrenze costituite dai mercati del centro sud Italia.

4.1 Progettualità di rilievo:

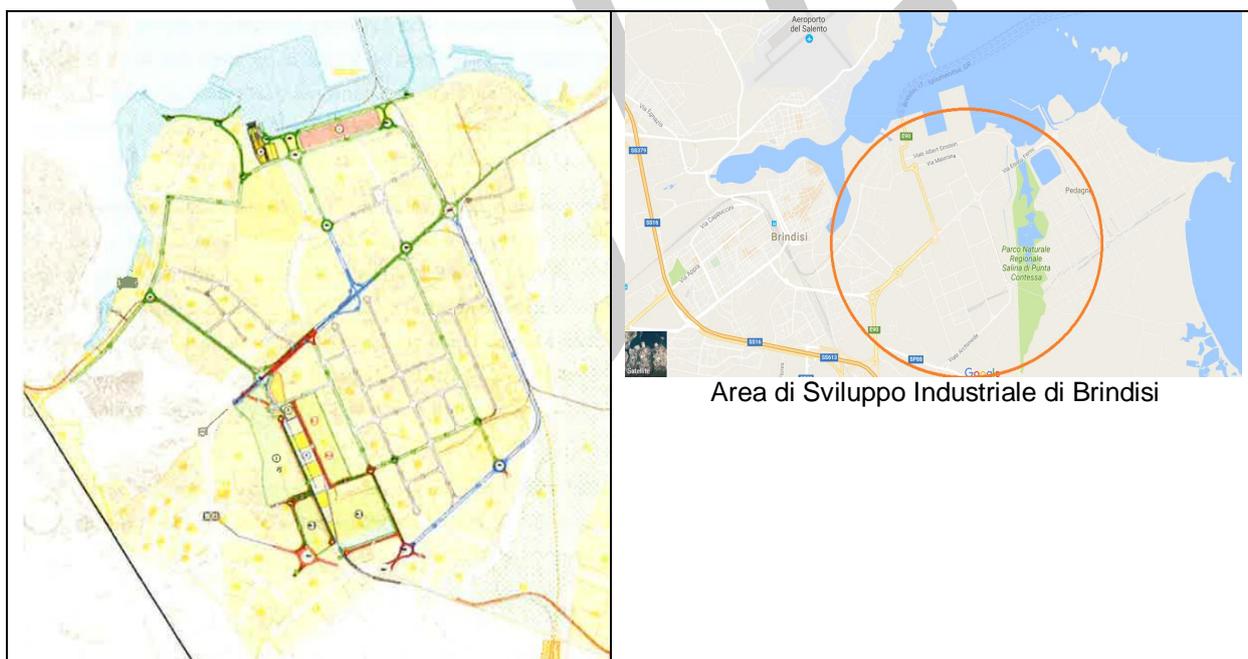
1) Oggetto: Nodo intermodale di RFI nell'area di Bari-Lamasinata
Obiettivo: potenziamento con un incremento del fascio dei binari adibiti a movimentazioni di convogli merci
PROGETTO: PRIORITARIO
Finanziamento: Totalmente coperto. € 9 Mln MIT DG Trasporto Stradale e Intermodalità su "Colli di bottiglia" € 16 Mln MIT DG Sviluppo del Terr, Programazione su PAC 2007-2013 € 25 Mln MIT DG Sviluppo del Terr, Programazione su PAC 2014-2020
Soggetto esecutore: Interporto Regionale della Puglia - RFI
Stato: ponte attraversamento "Iama Balice" - Progettazione esecutiva infrastruttura ferroviaria - Progettazione definitiva elettrificazione binari – da progettare
Cronoprogramma: ponte attraversamento (IRP): infrastruttura ferroviaria (IRP): entro il 2019 elettrificazione (RFI):


Si citano alcuni contributi pervenuti da interlocuzioni sul territorio con il partenariato economico che mostrano il grande interesse su alcuni temi relativi ad investimenti logistici che meritano attenzione e necessità di approfondimento.

Il consorzio ASI di Brindisi e l'area logistica intermodale

L'area portuale e retroportuale di Brindisi, che include il grande agglomerato industriale del Consorzio Asi, sede fra l'altro di impianti energetici, chimici e aeronautici e dell'indotto al loro servizio, potrebbe essere potenziata nelle sue funzioni logistiche intermodali con la realizzazione della Piattaforma Logistica Integrata retroportuale progettata dallo stesso Consorzio Asi e proposta al Ministero delle Infrastrutture e alla Regione per essere inserita nel progetto ALI.

Per tale piattaforma, nella Conferenza di servizi del 27.11.2013 presso il MIT l'Autorità portuale di Brindisi, ora riassorbita nell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico meridionale, esprimendo parere favorevole di massima al progetto, aveva invitato il Consorzio Asi a valutare un'intesa programmatica che contenesse anche la previsione di un utilizzo per la logistica di alcune banchine di competenza della stessa Autorità portuale, a cominciare da quella di Costa Morena Est. In tale direzione pertanto, si è addivenuti in data 25.11.2014 alla sottoscrizione di un protocollo d'intesa fra il Consorzio Asi e l'Autorità portuale. Inoltre RFI, nell'esprimere parere sul progetto, ha riaffermato l'esigenza che il fascio ferroviario della piastra prevista dal Consorzio all'interno della PLIR fosse dotata di binari di modulo 750 metri tali da consentire la lavorazione di treni completi e collegata direttamente alla Stazione elementare in corso di realizzazione da parte del Comune, richiedendo l'aggiornamento delle analisi costi/benefici e del Piano economico-finanziario dell'intero sistema.



L'aeroporto di Grottaglie

Un ruolo significativo è chiamato a svolgere anche l'aerostadio di Grottaglie in provincia di Taranto, già oggi adibito al decollo degli aerei Dreamlifter della Boeing che trasportano due sezioni della fusoliera dell'aereo passeggeri 787 Dreamliner della stessa Boeing, costruite in fibre di carbonio nel grande stabilimento locale dell'Alenia Aermacchi del gruppo Leonardo ex Finmeccanica.

Per lo scalo di Grottaglie operatori del settore sono interessati ad una proposta di attivazione di voli cargo - ma anche per quello di Brindisi già adibito a tali funzioni grazie alla presenza operativa della base ONU per gli

interventi umanitari – al servizio delle esportazioni di ortofrutta fresca e di prodotti della pesca commercializzati sui mercati del Nord Italia e del Nord Europa da imprenditori del Sud est Barese, del Brindisino e del Salento.

Previa verifica delle condizioni tecniche di fattibilità e dopo ottenimento delle autorizzazioni necessarie, l'interesse è stato manifestato anche per favorire l'import ed export fra Puglia e regioni limitrofe con i mercati del Nord e Sud America, con estensione in fase successiva ai mercati del Medio Oriente ed Asia.

L'insediamento di ulteriori operatori aereo cargo con centri hub anche fuori dalla Puglia consentirebbe un trasporto rapido fra le regioni del Sud Italia e i mercati internazionali, adibendo la struttura logistica pugliese in particolare all'import-export di merci deperibili (ortofrutta, pesce surgelato, prodotti lattiero-caseari, etc.) e realizzando in tal modo un'adeguata "cargo city" in cui attirare, ospitare e concentrare, attraverso un'elevata qualità dei processi gestionali: a) gli operatori che gestirebbero le operazioni di trattamento delle merci in arrivo e in partenza; b) le Autorità di controllo doganale; c) i servizi sanitari di ispezione transfrontaliera. Si sottolinea che tali voli cargo adibiti all'export di prodotti deperibili, al momento sono non esistenti in alcuno degli scali della regione, pur essendo fortemente richiesti da tempo da aziende locali leader nella produzione e commercializzazione dei beni alimentari deperibili che fruirebbero con costanza di tale modalità di trasporto per esportare su alcuni grandi mercati internazionali, oggi invece raggiunti prevalentemente con vettori su gomma.

BOLZA

5. Sintesi degli obiettivi strategici in ambito ferroviario

L'art. 20 del Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti stabilisce le seguenti azioni atte a favorire la mobilità delle merci nel territorio pugliese:

- a. Promuovere, in coordinamento con le Regioni interessate e con il gestore della rete, la definizione di un modello di esercizio di riferimento per la linea Bologna-Bari che, sfruttando la centralizzazione del controllo del traffico permetta l'impegno ottimale della capacità dell'infrastruttura a beneficio della regolarità di esercizio e della velocità commerciale dei collegamenti merci e passeggeri di lunga percorrenza.
- b. Realizzare gli interventi dell'"ultimo miglio" in accesso ai principali nodi logistici e di trasporto strategici per lo sviluppo del trasporto combinato ferro-mare, ferro-strada e strada-rotaia.
- c. Integrare le aree portuali e retroportuali dei nodi strategici per il trasporto combinato ferro-mare con terminal intermodali e raccordi alla rete nazionale.
- d. Valutare l'opportunità di istituzione di servizi "treni blocco" sulla linea Taranto-Brindisi per il trasporto di contenitori.

5.1 La Rete Ferrovia delle aree logistiche

Considerato che le politiche del Governo in accordo con le politiche comunitarie prevedono un incremento del traffico ferroviario a scapito di quello stradale con l'obiettivo di acquisire entro il 2030 una quota del 30% ed entro il 2050 una quota del 50%, c'è da chiedersi quali siano le criticità che dal punto di vista infrastrutturale ne frenano lo sviluppo.

Sulla base della definizione dei corridoi Europei TEN-T di interesse del territorio, nonché la rete di adduzione, sono stati individuati gli interventi necessari atti a superare gli attuali gap infrastrutturali in termini di modulo, peso assiale, sagoma e ultimo miglio negli impianti terminali.

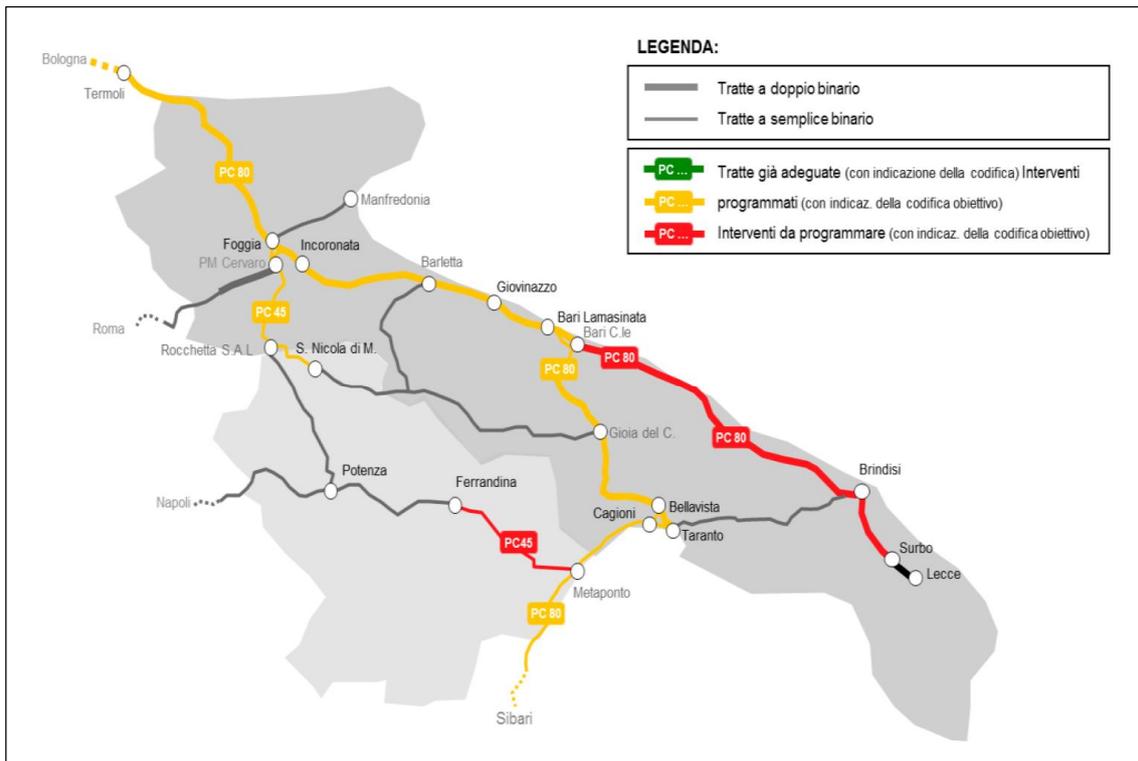
Dal punto di vista ferroviario il principale gap da sanare per eliminare i vincoli alla crescente richiesta di traffico su ferro attuale e soprattutto potenziale se correlata alla domanda derivanti dai porti Pugliesi, è costituita dall'ancora semplice binario nel tratto Termoli - Lesina.

Con riferimento agli impianti terminali, è a Bari che si registrano i maggiori vincoli sia per l'impianto di stazione che per i terminali allacciati. A pagarne maggiormente le spese è il traffico combinato che, per le criticità dell'impianto di stazione sopra citate e soprattutto per la carenza di binari dedicati al traffico intermodale nello scalo Ferruccio e Interporto di Bari, esistono criticità a soddisfare la domanda manifestata dal mercato. Lo scalo al momento non ha alcun tipo di attrezzaggio per lo sviluppo di traffici con semirimorchi. A ciò va aggiunto il fatto che per posizione reciproca tra Scalo/Interporto e stazione si rendono necessari dei movimenti di manovra che allungano le operazioni di presa e consegna e fanno lievitare i costi complessivi del trasporto.

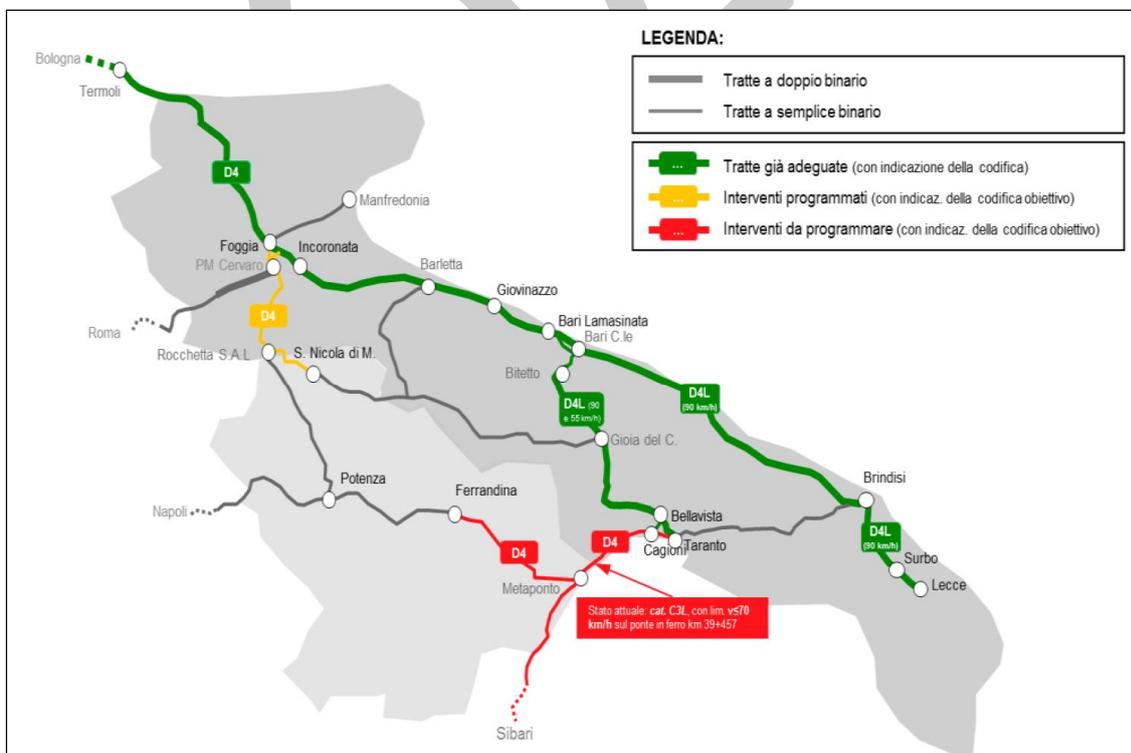
Altro terminale su cui soffermarsi è quello allacciato a Incoronata. Qui i binari di presa e consegna hanno un modulo inferiore rispetto a quella di stazione, inoltre non essendo elettrificati, per le operazioni di presa e consegna il cambio delle motrici è indispensabile. Ciò comporta dissipazione di capacità nello scalo e in stazione.

Queste e altre problematiche relative agli impianti del reticolo logistico sono state prese in considerazione.

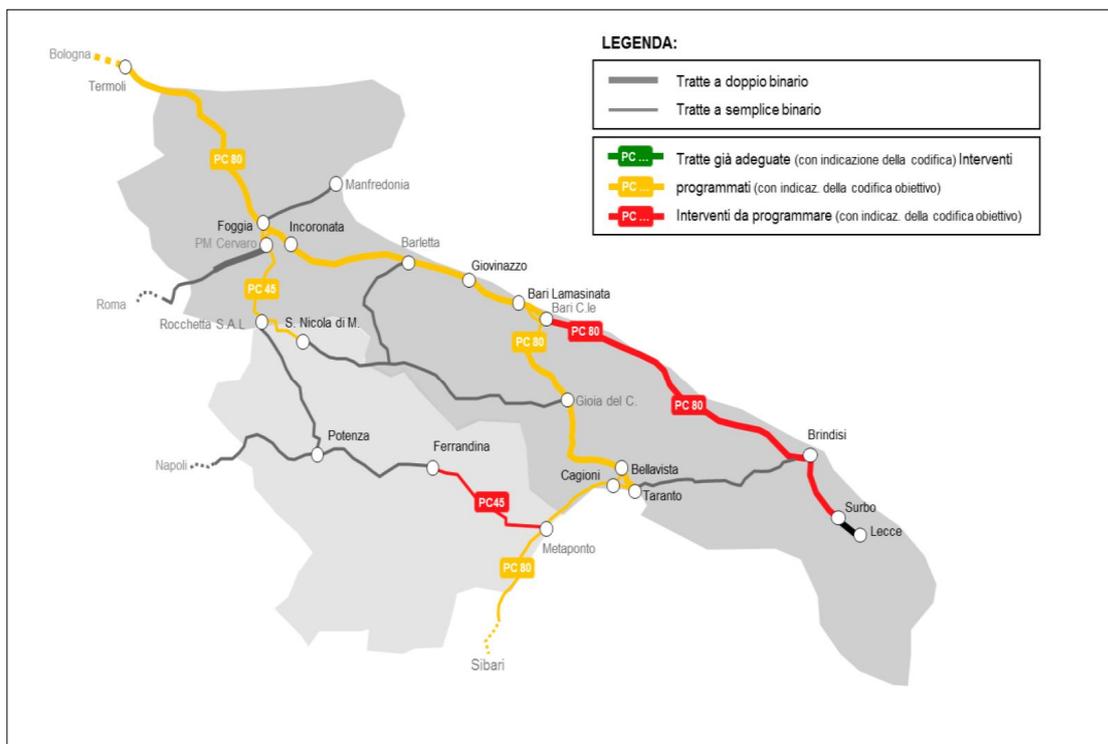
Interventi su up.grading del modulo alle esigenze del traffico merci (650/750m)



Interventi di adeguamento a peso assiale



Interventi di adeguamento a sagoma



BOLLE

5.2 Interventi ferroviari prioritari di adeguamento a modulo, sagoma, peso assiale e potenziamento ultimo miglio

1) Oggetto: linea Termoli – Lesina, raddoppio
Obiettivo: Adeguare la capacità del tratto di linea Termoli – Lesina a quello di tutta la dorsale Adriatica. Eliminare un gap infrastrutturale strategico per lo sviluppo del trasporto merci nel sud Italia.
Progetto: Il progetto consiste nel raddoppio di binario del tratto Termoli – Lesina, con un tratto in affiancamento, Ripalta – Lesina, ed il resto in variante. Tra Termoli e Lesina sarà realizzato un posto di comunicazione intermedio e una fermata nei pressi di Campomarino.
Finanziamento: 700 M€, di questi 550 M€ già previsti in Contratto di Programma 2012 – 2016, nel Contratto di Programma 2017-2021 devono essere previsti ulteriori 150 M€ finanziati con il fondo di sviluppo e coesione 2014 – 2020.
Soggetto esecutore: RFI
Stato della progettazione: tratto Ripalta – Lesina progettazione definitiva conclusa, tratto Termoli – Ripalta progettazione definitiva in corso.
Cronoprogramma: Ripalta – Lesina attivazione nel 2022, Termoli – Ripalta attivazione nel 2026.
Ubicazione:


2) Oggetto: Adeguamento a modulo Linea Adriatica da Termoli a Taranto

Obiettivo: Avere un passo del modulo per i treni merci di 650/750 m ogni 40/100 km.

Progetto: Modifica del PRG delle stazioni di Termoli, Campomarino, Chieuti, Cerignola, Incoronata, Trinitapoli, Giovinazzo, Sannicandro e Grottalupara. Nell'ambito del progetto complessivo è possibile individuare una prima fase funzionale costituita dagli impianti di Campomarino, Chieuti, Cerignola, Incoronata e Trinitapoli.

Finanziamento: 50M € intero progetto, 25M€ la prima fase funzionale, non finanziato

Soggetto esecutore: RFI

Stato della progettazione: Progetti Preliminari

Cronoprogramma: Attivazioni progressive a partire dal 2018.

Ubicazione:



3) Oggetto: Raddoppio Bari - Taranto

Obiettivo: Completamento del raddoppio Bari – Taranto riguardante il tratto Bari – Bitetto di 15 km

Progetto: raddoppio in variante della tratta Bari – Bitetto, , realizzazione delle fermate di Modugno e Villaggio dei Lavoratori.

Finanziamento: il finanziamento di 219M€ è nelle disponibilità di RFI nel Contratto di Programma.

Soggetto esecutore: RFI

Stato della progettazione: Attività in corso

Cronoprogramma: 2018

Ubicazione:



4) Oggetto: Bari Lamasinata, ultimo miglio

Obiettivo: In relazione alle opportunità che gli interventi previsti su tutta la direttrice Adriatica offrono, è doveroso pensare ad una rivisitazione del PRG del sistema logistico ferroviario di Bari. Questa revisione non può prescindere dal fatto che il traffico combinato è in costante crescita e che le politiche nazionali ed europee hanno come obiettivo quello di trasferire il traffico stradale su ferro. A tale proposito pare del tutto evidente che sulle aree dell'attuale Scalo Ferruccio e anche quelle non utilizzate della stazione di Bari Lamasinata è possibile ridefinire gli asset in modo da garantire la continuità del traffico diffuso, incrementare la capacità del trasporto combinato e creare zone attrezzate per il trasporto dei semirimorchi. A tutto deve necessariamente aggiungersi anche la realizzazione di una nuova stazione di Bari Lamasinata, con binari di modulo pari a 750 m, in una nuova posizione tale da minimizzare i movimenti di manovra tra lo scalo e la stazione stessa. È da rilevare che questo intervento da solo costituirebbe un sensibile aumento di capacità per tutto il sistema logistico.

Progetto: In relazione all'evoluzione del progetto esistente, occorre valutare l'implementazione infrastrutturale necessaria per assicurare l'incremento del traffico merci convenzionale e combinato.

Finanziamento: da valutare in funzione del progetto che sarà predisposto

Soggetto esecutore: Regione/RFI

Stato della progettazione: da definire

Cronoprogramma: da definire

Ubicazione:



5) Oggetto: Taranto piastra logistica e Cagioni, ultimo miglio

Obiettivo: Attrezzaggio dell'infrastruttura ferroviaria nell'area retroportuale del porto di Taranto per la terminalizzazione di treni del modulo di 750m

Progetto: realizzazione modifiche in stazione di Cagioni per la realizzazione del fascio di arrivi e partenze / presa e consegna per il collegamento con il Molo Polisettoriale e della radice per il collegamento dell'ampliamento del 5^ sporgente e realizzazione di un fascio di arrivi e partenze / presa e consegna per il collegamento con la realizzanda Piastra Logistica, con il 4^ sporgente ed il 1^ sporgente, entrambi i fasci atti anche ad arrivi e partenze, aventi modulo 750m

Finanziamento: 25.5 M€, intervento già finanziato PON 2007-2013 e PON 2014-2020

Soggetto esecutore: RFI

Stato della progettazione: Progettazione esecutiva in corso.

Cronoprogramma: Attivazione entro il 2019

Ubicazione: Cagioni e Taranto piastra logistica



6) Oggetto: Incoronata, ultimo miglio

Obiettivo: Aumentare la capacità di trasporto ferroviario adeguando a modulo 750 m i binari di presa e consegna e velocizzare le attività di manovra.

Progetto: Allungamento dei binari di presa e consegna a 750m contestualmente all'adeguamento del binario di arrivo e partenza della stazione di Incoronata sempre a 750m. I binari di presa e consegna saranno inoltre elettrificati e centralizzati per efficiente le attività di manovra.

Finanziamento: 40M€ previsti nel fondo di sviluppo e coesione 2014-2020 nella disponibilità della Regione Puglia

Soggetto esecutore: ASI di Foggia/Lotras

Stato della progettazione: Progettazione definitiva in corso.

Cronoprogramma: Entro il 2023

Ubicazione: Incoronata, zona industriale



BOZZA

7) Oggetto: Brindisi, ultimo miglio

Obiettivo: Aumentare la capacità del trasporto merci su ferro in termini di numero di treni e di lunghezza (750m), liberare le aree a ridosso della stazione di Brindisi e delocalizzare le attività merci al di fuori del centro abitato.

Progetto: Realizzare una nuova stazione al fine di rendere più funzionale il trasporto merci a servizio dell'area industriale di Brindisi e retroportuale. La nuova stazione dotata di tre binari di 750 m, consentirà di liberare le aree a ridosso dell'attuale stazione di Brindisi e aumentare la capacità di trasporto. Il presente progetto costituisce la fase due dell'intero progetto. La fase uno è in corso di realizzazione e vede il comune di Brindisi quale soggetto attuatore.

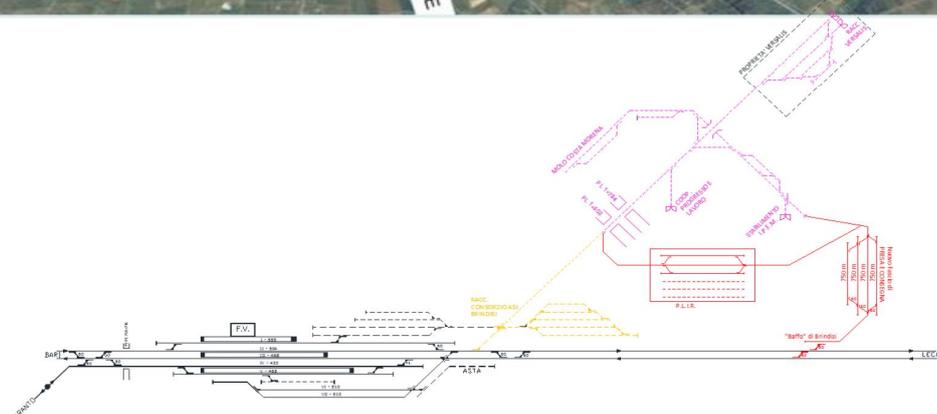
Finanziamento: 25M€ previsti nel Fondo di Sviluppo e Coesione 2014-2020.

Soggetto esecutore: RFI

Stato della progettazione: studio preliminare

Cronoprogramma: Attivazione prevista nel 2023

Ubicazione: Zona Industriale di Brindisi



BOZZA

8 Oggetto: PC 80 Termoli – Bari - Taranto

Obiettivo: Realizzare sul tratto Adriatico fino a Taranto l'autostrada viaggiante, consentendo il trasporto su ferro di semirimorchi e motrici.

Progetto: Adeguamento di punti della linea interferenti con la sagoma quali pensiline di stazione e orientamento segnali

Finanziamento: 1M€, il finanziamento è nelle disponibilità di RFI dopo l'aggiornamento al Contratto di Programma del 2016.

Soggetto esecutore: RFI

Stato della progettazione: progettazione esecutiva in corso

Cronoprogramma: PC 80 attivata fino a Bari e Taranto nel 2017-2018

Ubicazione:



9 Oggetto: Interventi Infrastrutturali per il potenziamento dei collegamenti al distretto industriale di Ferrandina e la realizzazione del Corridoio Taranto – Metaponto Gioia Tauro

Obiettivo: Adeguamento a modulo, sagoma e peso assiale della linea Taranto – Metaponto e del tratto Ferrandina – Metaponto

Progetto: Realizzazione della nuova stazione di Ginosa a modulo 750m e della stazione di Bernalda alla capacità consistita dallo scalo di Ferrandina; interventi puntuali in linea per eliminare le interferenze con la sagoma P/C 80 sul tratto Taranto – Metaponto e almeno P/C 45 sul tratto Ferrandina – Metaponto.

Rinforzo delle opere d'arti e binario per l'adeguamento al peso assiale D4.

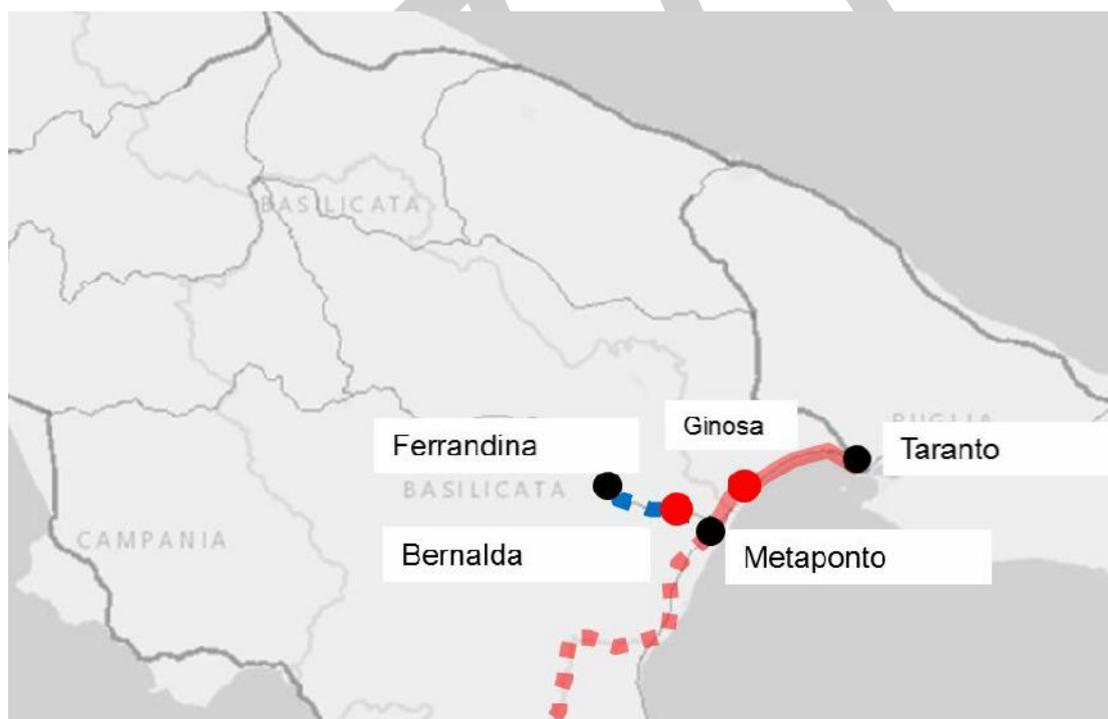
Finanziamento: 17 M€, non finanziato

Soggetto esecutore: RFI

Stato della progettazione: Studio preliminare

Cronoprogramma: attivazione prevista entro il 2021

Ubicazione:



6. I COLLEGAMENTI STRADALI DELLE AREE LOGISTICHE

Alcuni interventi Anas significativi per la logistica pugliese

<p>1) Oggetto: BA20 - SS 7 “Appia” - Lavori di completamento del tronco Matera Taranto: Lotto 1 Taranto Massafra</p>
<p>Obiettivo: L'intervento riguarda la costruzione della variante ovest all'abitato di Massafra al fine di migliorare il livello di servizio sulla SS 7 esistente. Attualmente il traffico attraversa il centro urbano penalizzato da vari semafori. La nuova infrastruttura avrà sezione di categoria B (D.M. 05/11/2001) e, complessivamente, avrà una estensione di circa 8,6 Km per un importo complessivo di circa 72 milioni di euro. Con i finanziamenti disponibili sarà sviluppato uno stralcio del suddetto complessivo intervento.</p>
<p>Importo intervento: € 65.500.000,00</p>
<p>Soggetto esecutore: Anas SpA</p>
<p>Stato: Progetto Preliminare</p>
<p>Cronoprogramma: appalto lavori su progetto esecutivo - previsione della pubblicazione 12/2019</p>
<p>The map displays the proposed BA20 road project route in orange, connecting Taranto in the south to Massafra in the north. The route follows the SS 7 'Appia' corridor. Key locations shown include Taranto, Marina di Ferrara, Lido Azzurro, and various masseria areas like Masseria Parco di Guerra, Masseria Amastuola, and Masseria San Sergio. Major roads such as A14, E43, and E90 are also visible.</p>

2) Oggetto: BA26 - SS 16 "Adriatica" - Tronco Bari-Mola di Bari. Variante nel tratto compreso tra Bari e Mola con adozione della sezione stradale B (D.M. 5/11/2001).
Obiettivo: L'intervento ricade nella rete TEN-T Comprehensive e la sua realizzazione consentirà di efficientare il collegamento tra i due porti core di Bari e Taranto e dell'interporto di Bari. L'intervento riguarda la variante alla SS16 "Adriatica" nel tratto compreso tra Bari e Mola con adozione della Sezione B (D.M. 05/11/2001) per uno sviluppo di circa 16 km.
Importo intervento: € 250.000.000,00
Soggetto esecutore: Anas SpA
Stato: Progetto Preliminare
Cronoprogramma: appalto lavori su progetto esecutivo - previsione della pubblicazione 12/2019



<p>3) Oggetto: BA136 - SS 16 “Adriatica”- Il progetto in questione riguarda l’adeguamento alla categoria C1 del D.M. 05/11/2001 della SS 16 “Adriatica” nel tratto compreso fra S. Severo e Foggia per uno sviluppo complessivo di circa 26,5 km.</p>
<p>Obiettivo: Il progetto prevede l’ammodernamento in sede dell’attuale SS 16 “Adriatica” con adeguamento alla categoria C1 del D.M. 05/11/2001 per la tratta compresa tra S. Severo e Foggia dello sviluppo complessivo di circa 26,5 km. L’intervento prevede in sintesi l’allargamento dell’attuale infrastruttura e la sistemazione delle intersezioni esistenti al fine di conseguire il miglioramento della sicurezza stradale prevedendo inoltre delle complanari.</p>
<p>Importo intervento: € 130.000.000,00</p>
<p>Soggetto esecutore: Anas SpA</p>
<p>Stato: Studio di fattibilità. Progettazione interna.</p>
<p>Cronoprogramma: appalto lavori su progetto esecutivo - previsione della pubblicazione 12/2019</p>


Inoltre, fuori dalle competenze Anas, va richiamato il progetto di collegamento stradale al porto di Bari, già compreso nell'accordo dei Patti per la città metropolitana di Bari.

<p>1) Oggetto: Asse di collegamento diretto del porto di Bari con la viabilità extraurbana e autostradale: "La Camionale"</p>																					
<p>Obiettivo: "La camionale" costituisce una fondamentale opera di miglioramento sia trasportistico che urbanistico, in grado di smaltire i flussi di traffico pesante destinati al porto tramite un accesso diretto all' area portuale (ultimo miglio). Attraverso tale intervento sarà possibile ridurre i tempi di percorrenza del traffico tra la rete autostradale e statale e l'area portuale della Città di Bari mediante l'eliminazione dell'attuale sovrapposizione e interferenza con il traffico urbano. Il collegamento è fondamentale per assicurare la massima integrazione tra i nodi di interscambio presenti nel territorio cittadino rappresentati da: porto, aeroporto e interporto.</p>																					
<p>PROGETTO: PRIORITARIO</p>																					
<p>Importo intervento: € 210.000.000,00 Finanziamento già disponibile: Progetto stralcio inserito nel Patto per Bari finanziato con fondi FSC per un importo pari a € 10.000.000,00 ed € 1.000.000,00 già speso per la progettazione.</p>																					
<p>Candidato nel PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 - Asse II.1 "Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale" – linea d'azione II.1.2 "Ultimo miglio porti e interporti"</p>																					
<p>Soggetto esecutore: Accordo tra Città Metropolitana di Bari e Comune di Bari</p>																					
<p>Stato: Progettazione preliminare</p>																					
<p>Cronoprogramma: entro il 2022</p>																					
<table border="1" data-bbox="1149 1556 1380 1892"> <tr> <td colspan="3"> </td> </tr> <tr> <td colspan="3"> Co-finanziato dall'Unione europea Rete trans-europea di trasporto (TEN-T) </td> </tr> <tr> <td colspan="3"> Study aimed at the execution of the preliminary project and the legal, economic and financial analysis for the implementation of a PPP model on the Bari Heavy Vehicle Area - 2013/17407/16 - in the field of the Trans-European Transport Network (TEN-T) </td> </tr> <tr> <td colspan="3"> STRADA PORTUA DEL LEVANTE </td> </tr> <tr> <td> COMUNE DI BARI PIAZZA G. MARCONI, 1 70121 BARI (BA) </td> <td> PROGETTO: STRADA PORTUA DEL LEVANTE STRALCIO PLANIMETRICO scala 1:5000 </td> <td> PROGETTO: STRADA PORTUA DEL LEVANTE STRALCIO PLANIMETRICO scala 1:5000 </td> </tr> <tr> <td colspan="3"> scala topografica Rilievo da generale </td> </tr> <tr> <td colspan="3"> 0 100 200 300 400 500 600 700 800 900 1000 </td> </tr> </table>				Co-finanziato dall'Unione europea Rete trans-europea di trasporto (TEN-T)			Study aimed at the execution of the preliminary project and the legal, economic and financial analysis for the implementation of a PPP model on the Bari Heavy Vehicle Area - 2013/17407/16 - in the field of the Trans-European Transport Network (TEN-T)			STRADA PORTUA DEL LEVANTE			COMUNE DI BARI PIAZZA G. MARCONI, 1 70121 BARI (BA)	PROGETTO: STRADA PORTUA DEL LEVANTE STRALCIO PLANIMETRICO scala 1:5000	PROGETTO: STRADA PORTUA DEL LEVANTE STRALCIO PLANIMETRICO scala 1:5000	scala topografica Rilievo da generale			0 100 200 300 400 500 600 700 800 900 1000		
Co-finanziato dall'Unione europea Rete trans-europea di trasporto (TEN-T)																					
Study aimed at the execution of the preliminary project and the legal, economic and financial analysis for the implementation of a PPP model on the Bari Heavy Vehicle Area - 2013/17407/16 - in the field of the Trans-European Transport Network (TEN-T)																					
STRADA PORTUA DEL LEVANTE																					
COMUNE DI BARI PIAZZA G. MARCONI, 1 70121 BARI (BA)	PROGETTO: STRADA PORTUA DEL LEVANTE STRALCIO PLANIMETRICO scala 1:5000	PROGETTO: STRADA PORTUA DEL LEVANTE STRALCIO PLANIMETRICO scala 1:5000																			
scala topografica Rilievo da generale																					
0 100 200 300 400 500 600 700 800 900 1000																					

7. Quadro conclusivo degli interventi previsti dal piano in ambito infrastrutturale

Da tutto quanto sopra esposto un primo Quadro conclusivo degli interventi prioritari per favorire il sistema della logistica pugliese, in una visione di sistema e suddiviso tra azioni immediate ed azioni a medio/lungo termine, è il seguente.

A – INTERVENTI PRIORITARI ED IMMEDIATI “A BREVE TERMINE”:

INTERVENTI DI INFRASTRUTTURAZIONE LOGISTICA/PORTUALE

1) Piattaforma logistica a Foggia-Incoronata, nel nord della regione, già in esercizio e gestita dalla società locale Lotras, qualificato operatore di trasporto intermodale (ASI).

Intervento prioritario: ampliamento dell'area di interscambio grazie ad uno stanziamento di 40 milioni al Consorzio ASI di Foggia, previsto nel Patto Governo-Regione Puglia sottoscritto nel settembre 2016.

Tipologia di intervento: Infrastrutturazione Area logistica/intermodale

Spesa (40,00 M€): disponibile su SFC (Patto per la Puglia)

Stato: progettazione esecutiva al 2017

2) Porto di Taranto – riqualificazione del molo Polisettoriale (AdSP).

Intervento prioritario: adeguamento struttura di banchina, logistica per incrementare la capacità operativa.

Tipologia di intervento: potenziamento portuale lato mare

Spesa: € 75,000 M€ - disponibile

Stato: cantiere in corso

Altro: L'intervento sembra ammissibile a ulteriore contributo pubblico (da approfondire)

3) Porto di Taranto – messa in sicurezza e bonifica area ex Belleli (AdSP).

Intervento prioritario: bonifica, adeguamento struttura di banchina, logistica per incrementare la capacità operativa.

Tipologia di intervento: potenziamento portuale lato mare e logistica

Spesa: € 45,500 M€ - non disponibile

Stato: progetto preliminare

Altro: L'intervento sembra ammissibile a contributo pubblico e partecipazione privata del 50% (da approfondire con AdSP).

INTERVENTI FERROVIARI: ULTIMO MIGLIO/ADEGUAMENTI TRATTE STRADALI

4) Raccordo ferroviario Interporto della Puglia a Bari (RFI).

Intervento prioritario: potenziamento dei raccordi ferroviari con la linea Adriatica nell'area logistica di Lamasinata.

Tipologia di intervento: superamento colli di bottiglia/ultimo miglio

Spesa: 25,00 M€ - disponibile su PAC e "Colli di bottiglia"

Stato: progettazione esecutiva

Da aggiungere la nuova stazione di Bari Lamasinata, con binari da modulo 750 m, proposto da Regione Puglia (progetto ricompreso nell'ex GP POR 2007-13), da definire il Soggetto attuatore ed il costo.

5) Interventi infrastrutturali per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea Adriatica (RFI) *Intervento prioritario:* adeguamento tratta ferroviaria Adriatica a modulo di 650/750 m, prima fase funzionale.

Tipologia di intervento: adeguamento a modulo, colli di bottiglia

Spesa: 25,00 M€ - non disponibile

Stato: progettazione preliminare

Altro: Considerato i tempi di realizzazione e lo stato di valutazione dei progetti, sembra ammissibile al contributo pubblico la prima fase funzionale.

6) Interventi infrastrutturali per il potenziamento dei collegamenti al distretto industriale di Ferrandina e la realizzazione del Corridoio Taranto – Metaponto e Ferrandina – Metaponto (RFI) *Intervento prioritario:* per adeguamento a modulo 750m, sagoma PC 80 e peso assiale D4.

Tipologia di intervento: adeguamento a modulo, sagoma e peso assiale, superamento colli di bottiglia

Spesa: 17,00 M€ - non disponibile

Stato: progettazione preliminare

Altro: L'intervento sembra ammissibile a contributo pubblico. Verificare tempistica prevista al 2021.

7) Metaponto-Gioia Tauro. Adeguamento sagoma (RFI).

Intervento prioritario: adeguamento riclassificazione sagoma PC80 tratto ferroviario.

Tipologia di intervento: adeguamento a sagoma

Spesa: 10,00 M€ - non disponibile

Stato: progettazione preliminare

Altro: L'intervento è ammissibile a contributo pubblico in aggiunta al GP PON. Tempistica al 2019.

8) Taranto-Matera-Potenza. Completamento variante abitato di Massafra (ANAS).

Intervento prioritario: miglioramento traffico pesante funzionale all'area industriale e portuale di Taranto.

Tipologia di intervento: nuovo tronco stradale

Spesa: 65,50 M€ - disponibile

Stato: progettazione preliminare

Altro: L'intervento è ammissibile a contributo pubblico.

INTERVENTI DI DRAGAGGIO FONDALI PORTUALI (AdSP)

9) Porto di Bari - Intervento di movimentazione dei sedimenti all'interno del bacino portuale.
Intervento prioritario: approfondire i fondali a -13m all'imboccatura e a parte dell'area commerciale.
Tipologia di intervento: accessibilità portuale lato mare

Spesa: 2,50 M€ - non disponibile

Stato: progettazione definitiva, intervento realizzabile entro il 2020

Altro: il progetto risulta pertinente col contributo pubblico

10) Porto di Manfredonia – Approfondimento fondali.

Intervento prioritario: approfondire i fondali nel bacino portuale per incrementare la capacità operativa.

Tipologia di intervento: accessibilità portuale lato mare

Spesa: € 5,200 M€ - non disponibile

Stato: progettazione preliminare, intervento realizzabile entro il 2020

Altro: Va verificata la tempistica in relazione alle autorizzazioni. L'intervento sembra ammissibile a contributo pubblico

11) Porto di Barletta – Approfondimento fondali.

Intervento prioritario: approfondire i fondali all'imboccatura del bacino portuale per incrementare la capacità operativa.

Tipologia di intervento: accessibilità portuale lato mare

Spesa: € 2,800 M€ - non disponibile

Stato: progettazione definitiva, intervento realizzabile entro il 2019.

Altro: Procedura di valutazione ambientale espletata. L'intervento sembra ammissibile a contributo pubblico.

12) Porto di Monopoli – Approfondimento fondali.

Intervento prioritario: approfondire i fondali nel bacino portuale per incrementare la capacità operativa.

Tipologia di intervento: accessibilità portuale lato mare

Spesa: € 5,000 M€ - non disponibile

Stato: progettazione preliminare, intervento realizzabile entro il 2020

Altro: Va verificata la tempistica in relazione alle autorizzazioni. L'intervento sembra ammissibile a contributo pubblico

13) Porto di Taranto – Dragaggio per 2,3 mln di mc e cassa di colmata. *Intervento prioritario:* approfondimento fondali per incrementare la capacità operativa. *Tipologia di intervento:* accessibilità portuale lato mare

Spesa: € 83,000 M€ - disponibile

Stato: cantiere in corso

Altro: L'intervento è ammissibile a contributo pubblico. Il PON contribuisce per 20 M€. Sembra ammissibile un ulteriore contributo pubblico.

INTERVENTI DI INFRASTRUTTURAZIONE PORTUALE

14) Porto di Taranto – Diga foranea fuori rada – tratto di ponente (AdSP).

Intervento prioritario: diga frangiflutti per migliorare la sicurezza interna portuale.

Tipologia di intervento: sicurezza portuale lato mare

Spesa: € 15,760 M€ - non disponibile

Stato: progettazione preliminare.

Altro: L'intervento è ammissibile a contributo pubblico. Verificare la tempistica

15) Porto di Bari – Lavori di riqualificazione dell'area del Molo Pizzoli (AdSP)

Intervento prioritario: Realizzazione di un edificio polifunzionale da destinare a depositi portuali e alle Istituzioni (Dogana, Guardia di Finanza e Capitaneria di porto), finalizzata al controllo dello specchio acqueo portuale ed a strutture di supporto alla gestione e controllo doganale del traffico merci e passeggeri, i cui tempi con questa riorganizzazione si ridurrebbero in maniera considerevole.

Tipologia di intervento: Potenziare infrastrutture e attrezzature portuali per il miglioramento della competitività del Porto di Bari.

Stato: progettazione definitiva, intervento realizzabile entro il 2020

Spesa: € 31,50 M€ - non disponibile

16) Porto di Bari – Ristrutturazione ed ampliamento del Terminal Traghetti e Crociere (AdSP) *Intervento prioritario:* Costruzione di un nuovo edificio in ampliamento all'esistente Terminal Traghetti e Crociere finalizzato al miglioramento della funzionalità portuale relativa all'accoglienza del traffico traghetti Ro/Ro e Ro/Pax.

Tipologia di intervento: Potenziamento infrastrutture e attrezzature portuali per il miglioramento della competitività.

Spesa: € 10,00 M€ - non disponibile

Stato: progettazione esecutiva, intervento realizzabile entro il 2020

Altro: L'opera risulta conforme al Piano Regolatore Portuale vigente ed è stata espletata la procedura di verifica di conformità urbanistica, mediante conferenza di servizi tenuta presso il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti - Provveditorato OO.PP. competente per territorio, che ha avuto come esito l'emissione del Decreto Provveditoriale che ha sancito l'atto di perfezionamento dell'Intesa Stato- Regione.

17) Porto di Brindisi – Opere di completamento accosti portuali navi traghetto e Ro – Ro di Sant'Apollinare (AdSP).

Intervento prioritario: potenziamento degli accosti per navi traghetto e Ro – Ro mediante l'infrastrutturazione

del tratto costiero di S. Apollinare in connessione con le banchine di Costa Morena Ovest.

Tipologia di intervento: potenziamento portuale lato mare e logistica

Spesa: € 35,500 M€ - non disponibile

Stato: progetto esecutivo

Altro: L'intervento sembra ammissibile a contributo pubblico e partecipazione privata. Risulta suscettibile di suddivisione in due lotti funzionali e funzionanti, rispettivamente di 20 M€ e di 15,5 M€

18) Porto di Brindisi – Completamento dell'infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile petrolchimico e costa morena est (AdSP). *Intervento prioritario:* individuazione destinazione finale dei materiali provenienti dal dragaggio dei fondali portuali

Tipologia di intervento: potenziamento portuale lato mare

Spesa: € 46,000 M€ - parzialmente disponibile (programmati 8,5 Mln € PAC I&R 2014 – 2020)

Stato: progetto definitivo

Altro: L'intervento sembra ammissibile a contributo pubblico

INTERVENTI DI "SISTEMI INTELLIGENTI"

19) Porti dell'AdSP Mar Adriatico Meridionale – PCS GAIA (AdSP).

Intervento prioritario: network porti del Levante.

Tipologia di intervento: sistemi ITS e servizi portuali

Spesa: € 5,000 M€ - non disponibile

Stato: progettazione preliminare, intervento realizzabile entro il 2019.

Altro: l'intervento sembra ammissibile a contributo pubblico

20) Porti dell'AdSP Mar Ionio – PCS (AdSP).

Intervento prioritario: network con sistema logistico globale.

Tipologia di intervento: sistemi ITS e servizi portuali

Spesa: € 5,000 M€ - non disponibile

Stato: progettazione preliminare, intervento realizzabile entro il 2022.

Altro: L'intervento sembra ammissibile a contributo pubblico. Verificare la tempistica

B - INTERVENTI/AZIONI PRIORITARIE "A MEDIO/LUNGO TERMINE":

21) Il nodo intermodale di RFI nell'area di Bari-Lamasinata (RFI).

Interventi prioritari: potenziamento con un incremento del fascio dei binari adibiti a movimentazioni di convogli merci, trasporto semirimorchi, adeguamento a modulo di 750 m;

Tipologia di intervento: Infrastrutturazione Area logistica/intermodale
Spesa: da definire in funzione dello sviluppo del progetto in corso *Stato della progettazione:* n.p.

Altro: L'intervento sembra ammissibile a contributo pubblico. Verificare la tempistica e criticità procedurali

22) Comune di Bari - Collegamento stradale "la Camionale" (Comune di Bari)

Interventi prioritari: collegamento con la camionale alla Autostrada A 14.

Tipologia di intervento: superamento colli di bottiglia/ultimo miglio

Spesa: (210 M€) - disponibile 10 M€ su SFC (Patti per Bari città metropolitana)

Stato: progettazione preliminare, da attivare VAS e Conferenze dei Servizi

23) Porto di Bari. Lavori di riqualificazione banchine e fondali delle darsene destinate a traghetti, ro-ro, autostrade del mare e cargo (AdSP)

Interventi prioritari: dragaggio dei fondali nella darsena di Levante, nella Darsena interna/vecchia e nelle aree di manovra della darsena di Ponente, realizzazione di una vasca di colmata atta ad accogliere il materiale riavveniente dai dragaggi; 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 a potenziare il traffico in imbarco/sbarco ro/ro e ro/pax.

Tipologia di intervento: miglioramento della competitività/accessibilità lato mare

Spesa - 55,5 M€ - non disponibile

Stato: progettazione preliminare, intervento realizzabile entro il 2020

24) Porto di Brindisi – Completamento cassa di colmata tra pontile petrolchimico e costa morena est: dragaggio porto medio (AdSP)

Intervento prioritario: dragaggio dei fondali nella parte centrale del porto medio e costa morena est, fino alla profondità di - 14 m s.l.m.m.

Tipologia di intervento: accessibilità portuale lato mare

Spesa: 17 M€ - non disponibile

Stato: progettazione definitiva

Altro: L'intervento sembra ammissibile a contributo pubblico.

25) Porto di Brindisi – Realizzazione nuovo pontile gasiero ed adeguamento molo "polimeri" (AdSP)

Intervento prioritario: raddoppio del molo "polimeri" per la delocalizzazione delle navi gasiere ora insistenti nel porto medio

Tipologia di intervento: specializzazione funzionale delle aree portuali

Spesa: 25 M€ - non disponibile

Stato: progettazione preliminare

Altro: L'intervento sembra ammissibile a contributo pubblico.

26) Porto di Brindisi – Lavori di realizzazione del molo di sottoflutto mediante scogliera soffolta tra le isole pedagne del porto esterno (AdSP).

Intervento prioritario: barriera soffolta a limitare gli effetti della penetrazione del moto ondoso in prossimità delle banchine del porto esterno.

Tipologia di intervento: miglioramento delle condizioni di sicurezza all'ormeggio *Spesa:* 3 M€ - non disponibile

Stato: progettazione definitiva

Altro: L'intervento sembra ammissibile a contributo pubblico.

8. Interventi infrastrutturali pianificati, programmati ed in corso

Di seguito si riportano le tabelle con gli elenchi degli interventi infrastrutturali previsti nel Piano così come previsti dagli strumenti di pianificazione e programmazione degli Enti coinvolti nel Tavolo locale ed in particolare:

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

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

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

Tab 1 – Interventi Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio – Porto di Taranto

Descrizione	Costo intervento
Interventi pianificati	
Realizzazione del II lotto della cassa di colmata al V sporgente del porto di Taranto	€ 81.000.000,00
Dragaggio di manutenzione dei fondali antistanti i moli del porto in rada	€ 20.000.000,00
Il lotto degli interventi di messa in sicurezza e bonifica della falda in area ex Yard Belleli	€ 45.500.000,00
Realizzazione del parcheggio seminterrato alla radice del molo San Cataldo	€ 7.000.000,00
Nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto - tratto di levante	€ 20.000.000,00
Realizzazione del nuovo varco Est e riqualificazione del waterfront della Darsena Taranto	€ 2.500.000,00
Taranto Port Community System a supporto dell'interoperabilità con il sistema logistico regionale, nazionale e globale.	€ 5.000.000,00
Interventi programmati	
Edifici per sistemazioni logistiche dei servizi tecnico-nautici in area retrostante la darsena servizi del porto di Taranto I e II lotto funzionale	€ 7.800.000,00
Rete di raccolta e collettamento delle acque di pioggia nelle aree comuni del porto e rete idrica e fognante nella zona di levante del porto di Taranto	€ 18.050.000,00
Rettifica, allargamento e adeguamento strutturale della banchina di levante del molo San Cataldo e della calata 1 del porto di Taranto	€ 25.500.000,00
Nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto - tratto di ponente	€ 15.760.000,00
Bonifica ambientale aree libere del porto in rada: Rimozione hot spot Varco Nord	€ 700.000,00
Ricostruzione dell'impalcato in c.a.p. della testata inagibile del molo San Cataldo	€ 18.800.000,00
Interventi in corso	
Riqualificazione della banchina e dei piazzali in radice del molo polisetoriale – adeguamento area terminal rinfuse	€ 15.000.000,00
Progetto Piastra portuale del Porto di Taranto (5 interventi)	€ 219.000.000,00
Riqualificazione del Molo Polisetoriale - Ammodernamento della banchina di ormeggio	€ 75.000.000,00
Interventi per il dragaggio di 2,3 mmc di sedimenti in area molo polisetoriale e per la realizzazione di un primo lotto per la cassa di colmata funzionale all'ampliamento del V sporgente del porto di Taranto	€ 83.000.000,00
Centro servizi polivalente per usi portuali al molo san Cataldo nel porto di Taranto	€ 12.755.000,00

Tab 2 – Interventi Autorità di sistema Portuale dell'Adriatico Meridionale – Porti di Bari, Barletta e Monopoli

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

Tab 3 – Interventi Autorità di sistema Portuale dell'Adriatico Meridionale – Porto di Brindisi

Descrizione	Costo intervento
Interventi pianificati	
Opere di completamento accosti portuali navi traghetto e ro – ro di S.Apollinare Porto di Brindisi (<i>in 2 stralci funzionali</i>)	€ 35.500.000,00
Completamento dell'infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile petrolchimico e Costa Morena Est	€ 46.000.000,00
Realizzazione nuovo pontile gasiero ed adeguamento molo "Polimeri" (<i>Pontile Enichem</i>)	€ 2 5.000.000,00

Completamento cassa di colmata tra pontile petrolchimico e costa morena est: dragaggio porto medio	€ 17.000.000,00
Lavori di realizzazione del molo di sottoflutto mediante scogliera soffolta tra le isole Pedagne del porto esterno	€ 3.000.000,00
Riconfigurazione morfologica delle banchine del comprensorio difesa della Marina Militare	€ 16.800.000,00
Interventi programmati	
Realizzazione di impianto di alimentazione elettrica per le navi in banchina (Cold ironing)	€ 2.500.000,00
Pulizia e manutenzione dei fondali del Seno di Levante	€ 700.000,00
Completamento caratterizzazione ambientale aree portuali a terra	€ 600.000,00
Lavori di ristrutturazione del faro e delle strutture annesse presso le Isole Pedagne	€ 430.000,00
Consolidamento e ristrutturazione banchina Punta delle Terrare	€ 400.000,00
Realizzazione della vasca idrica di accumulo a Costa Morena Est	€ 700.000,00
Riqualificazione della stazione marittima lato mare nonché dei prospetti e coperture degli uffici prospicienti Piazza Vittorio Emanuele II	€ 900.000,00
Riqualificazione dell'area adiacente il varco di Costa Morena Ovest previa demolizione delle strutture precarie esistenti	€ 2.000.000,00
Interventi in corso	
Lavori di consolidamento della banchina "Amm. Millo"	€ 3.000.000,00
Lavori di manutenzione straordinaria e consolidamento delle banchine del Monumento al Marinaio e del Canale Pigonati	€ 4.840.000,00
Lavori di costruzione di una banchina di collegamento tra le esistenti "Punto Franco" e "Montecatini" e rettifica del dente di attracco della banchina di S.Apollinare	€ 7.000.000,00
Lavori di riqualificazione, ristrutturazione ed ampliamento del terminal di Costa Morena – Punta delle Terrare	€ 12.147.000,00
Lavori di completamento delle infrastrutture di security	€ 10.740.000,00
Lavori di realizzazione della piattaforma intermodale e della rete ferroviaria tra le banchine di costa morena est	€ 4.560.000,00
Lavori di completamento funzionale dello spogente est del molo di costa morena – realizzazione pavimentazione	€ 21.740.000,00
Realizzazione strada di collegamento tra via delle Bocce e Costa Morena Ovest	€ 4.000.000,00
Riqualificazione e ristrutturazione del Lungomare Regina Margherita – Thaon de Revel (Waterfront di Brindisi)	€ 6.000.000,00

Tab 4 – Interventi Autorità di sistema Portuale dell'Adriatico Meridionale – Porto di Manfredonia

Descrizione	Costo intervento
Interventi pianificati	
Potenziamento ed adeguamento del bacino alti fondali (porto industriale-porto isola) del Porto di Manfredonia	€ 117.000.000,00
Interventi di straordinaria manutenzione del bacino alti fondali	€ 56.300.000,00
Piano di sviluppo del bacino alti fondali (ampliamento e riqualificazione)	€ 139.100.000,00
Piano di sviluppo del porto commerciale (riqualificazione e prolungamento del Molo di Levante)\	€ 56.450.000,00
Dragaggio del bacino alti fondali	€ 10.000.000,00
Lavori di approfondimento dei fondali nel porto commerciale per il ripristino delle quote prees	€ 5.200.000
Interventi in corso	
Manutenzione straordinaria della pavimentazione delle banchine, della rete di smaltimento delle acque meteoriche e nere riordino dei servizi nel porto commerciale	€ 11.400,00

Tab 5 – Interventi Regione Puglia - Patto per la Puglia

Descrizione	Costo intervento
Interventi pianificati	
Completamento bretella ferroviaria sud-est barese	€ 10.000.000,00
Linea Taranto-Brindisi. Nuova stazione Taranto-Nasisi con terminal intermodale passeggeri ferro-gomma	€ 22.000.000,00
Realizzazione Piattaforma Logistica ferroviaria integrata Incoronata	€ 40.000.000,00
Intervento di interconnessione fra le reti FBN e RFI in corrispondenza di Lamasinata con ampliamento della destinazione alla sosta degli autobus del parcheggio di scambio sito in prossimità della stazione FBN Fesca-San Girolamo.	€ 7.000.000,00
Collegamento SS7 - Aeroporto Grottaglie. Realizzazione, ammodernamento e manutenzione rete viaria con sezione tipo C2	€ 12.000.000,00
Strada litoranea interna Talsano - Avetrana. Realizzazione lotti 1, 2 e 3	€ 193.000.000
Piano per la messa in sicurezza e l'infrastrutturazione viaria interna dei Monti Dauni	€ 30.000.000,00
Metropolitana di superficie Martina Lecce Gagliano. Elettrificazione ed eliminazione PL	€ 130.000.000,00
Interventi per la sicurezza del sistema ferroviario	€ 20.000.000,00
Miglioramento della sicurezza nelle linee ferroviarie a binario unico e delle ferrovie concesse	€ 50.000.000,00
Interventi programmati	
Messa in sicurezza della linea ferroviaria Andria-Corato e Barletta-Andria	€ 40.100.000,00
Completamento del raccordo tra la A14, la Poligonale e la strada Camionale in zona ASI	€ 18.000.000,00
Interventi in corso	
Interventi di completamento	€ 83.803.881,00

Tab 6 – Interventi Regione Basilicata di interesse per la Puglia

Descrizione	Costo intervento
Interventi pianificati	
Velocizzazione Potenza - Bari - Matera	€ . 60.000.000,00

Tab 7 – Interventi Comune di Brindisi

Descrizione	Costo intervento
Interventi in corso	
Nuovo raccordo ferroviario tra la zona retroportuale di Brindisi e il nuovo parco merci di Tuturano – Brindisi Fase I	€ 21.808.440

Tab 8 – Interventi RFI

Descrizione	Costo intervento
Interventi pianificati	
Interventi infrastrutturali per l'adeguamento a modulo 750 metri della linea Adriatica (Termoli-Taranto)	€ 50.000.000
Interventi infrastrutturali per il potenziamento dei collegamenti al distretto industriale di Ferrandina e la realizzazione del Corridoio Taranto - Metaponto e Ferrandina - Metaponto	€ 17.000.000
Interventi programmati	
Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce	€50.000.000
Raccordo ferroviario interporto della Puglia a Bari	€ 25.000.000
Interventi in corso	
Collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale (1^ fase funzionale n.2 lotto: CAGIONI e PIASTRA LOGISTICA TARANTO)	€ 25.500.000
Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN in Puglia: nodo di Bari tratte Chieuti-Foggia - Barletta - Bari C.le - Lecce e Bari C.le - Taranto - Metaponto	€ 49.251.789
Caserta - Foggia: raddoppio Orsara - Cervaro ed ulteriori potenziamenti (progetto di completamento)	€ 583.000.000
Raddoppio Bari - Taranto: realizzazione di tre tratte e della bretella di collegamento (progetto di completamento)	€ 259.294.668
Raddoppio Bari-Taranto e CTC intera linea	€153.054.510
Ammodernamento infrastrutturale e tecnologico itinerario Gioia Tauro-Taranto-Bari	€ 25.395.350
Raddoppio Bari - S. Andrea Bitetto	€120.524.700
Interventi di potenziamento delle infrastrutture ferroviarie a rischio idrogeologico nella Regione Puglia	€ 9.970.000

Upgrading tecnologico del sistema di protezione Passaggi a Livello nella Regione Puglia	€ 21.938.471
Rinnovamento binario pari e dispari tratta Ortanova – Trinitapoli della Linea Bologna – Lecce	€ 40.300.000,00
Lavori di rinnovamento binario e risanamento massicciata del binario dispari fra le Stazioni di Barletta-Molfetta della linea Foggia – Bari	€ 19.664.353,83
Interventi di potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria propedeutici alla velocizzazione della linea Adriatica -Tratta San Severo-Foggia	€ 41.368.628,39
SCC Bari - Taranto	€ 30.041.000,00
Nodo di Bari: ACC Bari Parco Nord e ingresso in variante a Bari Centrale	€ 41.548.356,00
Sistema Comando Marcia Treno (SCMT) Puglia	€ 12.930.000,02
SCC Bari-Fasano (fase)	€ 16.370.000,00
Progetto per la definizione di strumenti per l'accesso all'Infrastruttura Ferroviaria per il trasporto delle Merci (IFMerci) nel territorio delle Regioni Obiettivo Convergenza	€ 3.199.940,00
PRG e ACC Bari Centrale	€ 90.000.000,00
Nodo di Bari Sud (variante Bari C.le – Torre a mare)	€ 391.000.000,00
Velocizzazione Napoli-Bari-Lecce (Bari-Brindisi-Lecce, PRG e ACC Lecce)	-
Raddoppio Pescara-Bari (ACC di Foggia)	€ 64.600.000,00
Bari Lamasinata	€ 25.000.000,00
Upgrading tecnol. Bari-Taranto	€ 18.000.000,00
Ammodernamento Potenza – Foggia	€ 200.000.000,00
Ripristino itinerario merci Napoli - Bari (a Foggia)	€ 10.000.000,00
Piattaforma di gestione operativa del rischio ambientale (GORA)	€ 2.287.138,00
Interventi evolutivi sperimentazione e messa in esercizio del sistema ASTER M3/M40 nelle Regioni Obiettivo Convergenza	€ 2.500.000,00

Tab 9 – Interventi ANAS

Descrizione	Costo intervento
Tangenziale ovest Foggia . Recupero funziona I e del tratto da I casello autostradale fino a I km 684+000 - Lotto 3° (da I km 683+700 fino all'innesto con il 1° lotto della SS 16 Foggia – Cerignola)	€ 43.795.432
Tangenziale ovest Foggia. Recupero funzionale del tratto dal casello autostradale fino al km 684+000 - Lotto 2° (dal casello autostradale fino al km 676+700)	€ 87.482.228
Lavori di completamento del tronco Matera-Taranto: Lotto 1° Taranto-Massafra (stralcio)	€ 65.500.000
Tronco Bari-Mola di Bari. Variante nel tratto compreso tra Bari e Mola con adozione della sezione stradale B (D.M. 5/11/2001)	€ 250.000.000
Lavori di razionalizzazione della viabilità di S. Giovanni Rotondo e realizzazione dell'asta di collegamento da San Giovanni Rotondo al capoluogo dauno (Manfredonia) - 1° stralcio	€ 67.842.322
Viabilità di riqualificazione urbana di Palo del Colle	€ 11.367.111
Tangenziale ovest Foggia. Recupero funzionale del tratto dal casello autostradale fino al km 684+000 - Lotto 1° (dal km 676+700 al km 683+700)	€ 54.790.000

S.S.16 "adriatica " Lavori di adeguamento nel tratto compreso tra S. Severo e Foggia	€ 130.000.000
"SS 96 "Barese" Tronco Gravina – Bari – Tratto Altamura – Toritto – 1° stralcio. Lavori di ammodernamento ed adeguamento alla sez. tipo "B" del C.d.S., nel tratto compreso tra la fine della variante di Altamura e l'inizio della variante di Toritto. - 1° Stralcio dal Km 93+598 al Km 99+043 (Rescissione BA133)	€ 21.745.778

BOLZA

BOZZA

19. Il contributo della Cycle – Logistic nella distribuzione delle merci nelle città

1. Introduzione generale

Nell'ambito della city logistics un ruolo importante può giocare anche in Puglia la cycle logistics, vale a dire la distribuzione delle merci in bicicletta con cargo-bike e trikes, a trazione muscolare e pedalata assistita.

Questo è un settore emergente, tra l'altro, dove anche le case produttrici di veicoli elettrici stanno investendo con interessanti ritorni economici e sviluppo di nuova occupazione.

Lo sviluppo della cycle logistics inoltre ha una funzione importante in fase di redazione e di attuazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS) e dei piani di mobility management legati per esempio alle attività commerciali.

Le bici da carico, all'estero, hanno una doppia funzione: trasporto di persone e di merci. Nella sola capitale danese si stima ci siano attualmente oltre 20 mila cargo-bike usate principalmente dalle famiglie per trasportare i bambini, ma anche per altri usi domestici. Ciò è ovviamente possibile a fronte di una viabilità e di una organizzazione dei trasporti urbani che garantisce una rete cicloviana diffusa, continua, capillare e sicura.

Uno studio austriaco stima che l'80% di tutti i beni acquistati potrebbe essere trasportati a bordo della cargo-bike. Queste sono progettate specificamente per i grossi carichi ed hanno, a seconda dei modelli, grandi cassoni anteriori oppure un largo piano di carico fra il manubrio e la ruota anteriore. Abitualmente le cargo-bike hanno una capacità di carico di 1 quintale ma ci sono quelle che possono trasportarne fino a 2. Un sistema di cycle logistics potrebbe coprire, in città, fino al 25% di spostamenti effettuati con veicoli a motore e con indubbi vantaggi in termini di minor traffico e inquinamento prodotto, minor congestione stradale, minori problemi di sosta.

In Europa negli ultimi anni c'è stato un vero boom della cycle logistics. Compagnie come DHL, TNT, UPS hanno sostituito in molte città europee il loro parco mezzi (furgoni in particolare) con cargo-bike per loro attività di distribuzione merci. Le poste olandesi sono state le prima in Europa a riconvertirsi alla cycle logistics.

Anche in Italia, in particolare a Torino e Milano ci sono vettori, come DHL, che effettuano le consegne utilizzando questi veicoli, con indubbi vantaggi: le biciclette possono percorrere una rete stradale più densa, non hanno problemi di parcheggio e possono accedere in sostanza a qualsiasi area e in qualsiasi ora del giorno. Senza considerare la riduzione di emissioni di CO₂, assolutamente coerente con le politiche di decarbonizzazione della Regione Puglia, e la diminuzione del traffico, del rumore e dell'inquinamento.

I motivi per cui puntare sulla cycle logistics (per gli operatori) sono:

- minori costi di acquisto rispetto ad un normale mezzo a motore;
- minori costi di gestione (no tasse, no bollo, no assicurazione);
- zero spese per carburante;
- nessuna spesa per il parcheggio;
- ottimizzazione dei tempi di consegna: le biciclette sono molto meno colpite dal traffico e dagli ingorghi cittadini;
- minore impatto ambientale;
- meno inquinamento;
- 100% eco-friendly.

Di contro, i provvedimenti amministrativi comunali di limitazione della circolazione e della sosta di mezzi a motore, anche riferiti alle merci, all'interno delle politiche di mobilità sostenibile e dei piani degli spostamenti per aree commerciali, potrebbero essere adottati con maggior slancio se ci fosse maggiore consapevolezza, sia da parte degli enti locali che degli operatori commerciali, delle potenzialità della cycle logistics: i clienti potrebbero andare a piedi e non in auto a fare acquisti e la loro merce potrebbe essere tranquillamente consegnata a casa con le cargo-bike. Oppure gli stessi clienti potrebbero ad attrezzarsi con bici da carico.

L'Olanda, in Europa, è oggi l'epicentro di tutta una rete europea di imprese che producono quel genere di mezzi, ma anche di compagnie che esercitano la distribuzione delle merci con bici e tricicli da trasporto. E' nata anche la federazione europea della cycle logistics i cui soggetti hanno sperimentato tutta una serie di attività accedendo a programmi europei di finanziamento <http://eclf.bike/>

In Olanda nel 2017 si è pure tenuto l'International Cargo Bike Festival <http://www.cargobikefestival.com/> come evento collaterale alla conferenza internazionale Velo-City, il più prestigioso evento convegnistico mondiale su politiche e azioni di mobilità in bici per iniziativa di ECF <https://ecf.com/>,

La cycle - logistics può essere distinta dal tipo di merci che vengono trasportate e dallo scopo del viaggio:

- 1) Servizi di trasporto di corrieri professionisti come spedizionieri, imprese di trasporto, società postali e servizi di consegna internazionali come DHL o TNT. Nel contesto urbano, i viaggi riguardano spesso la consegna del primo o dell'ultimo miglio all'interno di una catena di trasporto più lunga.
- 2) Trasporto di merci effettuato dai produttori o dai commercianti stessi. L'attività principale di queste aziende si trova quindi in un campo diverso e il trasporto di consegna supporta solo la loro attività commerciale. Un esempio sono i servizi di consegna Pizza.
- 3) Una forma speciale di trasporto merci è generata da viaggi di trasporto in cui non viene prelevato o consegnato alcun carico, ma beni o strumenti sono trasportati per svolgere determinati servizi. Un esempio sono alcune attività artigianali o commerciali itineranti (arrotini, gelatai ecc.), ma anche servizi comunali come la manutenzione delle aree pubbliche.
- 4) I viaggi privati associati al trasporto di merci spesso non sono considerati strettamente appartenenti al settore della logistica ma fanno comunque parte di questa categoria. Questi tipi di viaggi sono associati al trasporto di merci se queste sono trasportate a casa da un servizio di consegna o da privati stessi. Lo shopping è la forma più comune di logistica privata, ma spesso le merci vengono trasportate anche nel traffico durante il tempo libero.

2. Caratteristiche del cargo – bike

Lo sviluppo del trasporto merci con mezzi a pedali è legato ad attività professionali e di trasporto da parte di privati nell'ambito delle aree urbane per il fatto che la bicicletta presenta ha molti vantaggi rispetto ai tradizionali mezzi a motore.

- Può utilizzare una rete stradale più densa (ad esempio strade a senso unico in entrambe le direzioni, corsie preferenziali, piste ciclabili, ecc.)
- Ha bisogno di meno spazio di parcheggio e non è soggetta a restrizioni di accesso (ad es. sono consentite consegne nelle zone pedonali)
- È più veloce su percorsi brevi (fino a 4 km) e soprattutto nelle ore di punta.

Per questo motivo, la cycle logistic interessa il trasporto di merci in ambito urbano e non quelli che si sviluppano a lunga distanza. I trasporti di lunga durata interessano questo settore della logistica solo se fanno parte di un viaggio intermodale. In questo caso il percorso prevalente della merce trasportata avviene con i mezzi tradizionali (Treno, camion, ecc.) e solo l'ultimo miglio in bicicletta.

C'è da tener poi conto del peso e del volume delle merci trasportate. Il peso delle merci trasportate dipende dalla portata massima delle biciclette. Per le biciclette commerciali è di 80 - 200 kg ma nel caso di mezzi prodotti appositamente per il trasporto merci, il carico trasportabile può arrivare fino a 400 kg.

Il peso delle merci trasportate con i mezzi a pedali è un fattore che condiziona lo sviluppo della cycle logistic specialmente nei territori caratterizzati da sensibili dislivelli.

Infine il volume della merce trasportabile varia tra 400 - 800 litri a seconda della bicicletta.

3. Statistiche sul trasporto urbano di merci e servizi

In letteratura sono disponibili statistiche di alta qualità riguardanti il trasporto merci a lunga distanza ed il trasporto di passeggeri anche nel contesto urbano. Per il trasporto merci a breve distanza sono disponibili pochissimi dati.

Il rapporto BESTUFS¹ (2006) evidenzia che nelle aree urbane francesi il la quota dei viaggi destinati al trasporto di merci in ambito urbano è compreso tra il 9% ed il 15% dei viaggi totali. Lo studio sul trasporto merci urbano² indica che l'8-15% dei viaggi sono eseguiti con veicoli per il trasporto merci. La quota per la Svizzera è stata del 15%³. Per Berlino⁴ e per Graz la quota riportata è stata del 20%. Un'analisi per la città di Stuttgart⁵ riporta che i viaggi aventi scopo commerciale nella loro città ammonta al 25-30% (viaggi di servizio, viaggi di lavoro e viaggi cargo).

Tenendo conto delle diverse fonti si può ritenere approssimativamente che mediamente una quota del 15% di viaggi, in ambito urbano, riguarda il trasporto merci e, quindi può in parte essere intercettato dalla cycle - logistic. L'altro 85% dei viaggi è legato al trasporto personale (affari, pendolari, acquisti, ecc.).

Nella categoria merci, BESTUFS ha riferito che 1/3 dei viaggi sono legati al trasporto merci pesante (> 3,5 t) e 2/3 dei viaggi sono svolti con veicoli di peso inferiore a 3,5 tonnellate. Tuttavia, uno studio completo sul trasporto motorizzato in Germania afferma che il 60% di tutti i viaggi di trasporto merci motorizzati (viaggi merci, viaggi di servizio, viaggi d'affari) sono effettuati da autovetture passeggeri o veicoli familiari. Il 25% è relativo a veicoli con meno di 3,5 tonnellate e solo l'8% di tutti gli autoveicoli commerciali è riferito a veicoli di 3,5 tonnellate (e il 7% è assegnato a veicoli che non sono rilevanti per il contesto urbano). Ciò significa, secondo questo studio, che meno di 1/5 di tutti i viaggi cargo sono relativi a veicoli con sollevamento (> 3,5 t).

In relazione alla quota complessiva di viaggi in città, questo significa che il 12% di tutti i viaggi urbani sono dovuti alla consegna di beni leggeri. Per cui, nella consegna di merci leggere, vi è un grado inferiore di utilizzo della capacità (28%). Di questi il 12% delle merci leggere trasportate esiste un grande potenziale nel settore del cargo - bike, soprattutto perché i furgoni normalmente utilizzati avrebbero un carico molto inferiore a quello per cui sono costruiti. Inoltre, il trasporto merci viene spesso effettuato con veicoli delle dimensioni di veicoli passeggeri. Molto spesso queste auto vengono utilizzate per le consegne collegate a un'altra attività principale, come i servizi di consegna della pizza o qualcosa di simile.

Tenendo conto dei risultati dei dati esistenti, i viaggi urbani per il trasporto di merci professionali possono essere suddivisi in tre categorie (1/5 di merci pesanti con veicoli > 3,5 t, 1/3 viaggi con camion / furgoni di peso inferiore a 3,5 t che significa un carico di 0,8-1,5 t, e un po' meno di ogni secondo viaggio all'interno del trasporto merci urbano è legato a merci molto leggere fatte in piccoli furgoni, automobili di proprietà ecc.). È evidente che il trasporto urbano di merci molto leggere e poco ingombranti è di grande importanza per il settore della cycle - logistics. Ma anche in una certa misura i viaggi merci su camion e furgoni con meno di 3,5 tonnellate (capacità di

¹ Schoemaker, J.; et.al.; BESTUFS II (Best Urban Freight Solutions); Quantification of Urban Freight Transport Effects I; 2004;

² MDS Transmodal Limited, DG MOVE: Study on Urban Freight Transport, Final Report; 2012;

³ Dietrich, W.; Güterverkehr in Städten - raumplanerische Lösungsbeiträge; Disp 124; 1996;

⁴ Griebach, A., Energie im Stadtverkehr: Einflussbeschreibung und Maßnahmenabschätzung, TU- Dresden, 2009;

⁵ Eichhorn, C. and Waßmuth, V., Innenstadtlogistik mit Zukunft, Maßnahmen für einen funktionierenden Wirtschaftsverkehr in der Stadt Stuttgart; 2012

carico 0,8-1,5t) sono di interesse per il settore della cycle – logistics a causa del basso fattore di carico medio nel trasporto urbano di consegna.

Veicoli per peso	Quota rispetto al totale degli spostamenti urbani
Quota di viaggi dei veicoli commerciali pesanti >3,5t	3%
Quota di viaggi di veicoli commerciali < 3,5 t	5%
Quota di viaggi per trasporto merci con autovetture, piccoli furgoni e vetture familiari	7%
Quota di trasporti e servizi riferiti al totale degli spostamenti urbani	15% (10-20%)

Il trasporto di merci in bicicletta è principalmente adatto per brevi distanze e merci leggere. Pertanto, questa forma di trasporto può svolgere un ruolo appropriato nelle aree urbane e in particolare nei centri urbani. Nell'ambito della logistica urbana professionale generale sembra esserci una tendenza per un maggiore uso di veicoli di consegna più piccoli. Una spiegazione potrebbe essere che l'e-commerce sta aumentando e più merci leggere devono essere trasportate che sono state acquistate direttamente nei negozi in passato. D'altra parte le aziende di logistica potrebbero aver capito che i veicoli di piccole dimensioni sono più adatti per le consegne nelle città.

4. Trasporto merci in ambito urbano, impatto ambientale e consumo di energia

Mentre la quota dei viaggi di consegna delle merci assorbe fino al 15% di tutti i viaggi urbani, la quota di utilizzo di energia è pari al 30% di tutti i consumi energetici dei trasporti urbani. La ragione è che il trasporto merci urbano è quasi esclusivamente fatto con veicoli che fanno affidamento sui combustibili fossili (diesel e benzina). Secondo BESTUFS il 20-30% delle emissioni urbane del settore dei trasporti è attribuito al trasporto merci. In Svizzera è addirittura del 40%. Ciò significa che il trasporto merci urbano ha anche una quota molto alta per quanto riguarda l'impatto ambientale e il consumo di energia. La consegna in bicicletta esiste già nelle aree urbane, ad es. per i servizi postali. Si può presumere che la quota di questi viaggi sia inferiore all'1% di tutti i viaggi di consegna, quindi abbiamo calcolato con viaggi motorizzati del 99% per questa categoria di viaggio.

Consegna di merci in ambito urbano	
Quota di viaggi nel trasporto merci urbano	15% (10-20%)
Quota di km sviluppati nel trasporto merci urbano	20% (15-25%)
Quota di energia ed emissioni nel trasporto merci urbano	30% (20-40%)

5. Azioni incentivanti la cycle - logistic

Alla luce delle considerazioni espone nei paragrafi precedenti si ritiene opportuno promuovere la cycle – logistic in ambito urbano nelle principali realtà urbane pugliesi per gli innegabili vantaggi in termini di riduzione del congestionamento veicolare e di riduzione dell'inquinamento atmosferico attraverso incentivi rivolti alle amministrazioni comunali volte alla riorganizzazione della logistica delle merci.

L'obiettivo è quello di favorire una razionalizzazione del sistema di distribuzione delle merci nelle città attraverso un insieme di provvedimenti e azioni in grado di modificare l'organizzazione delle modalità con cui avviene la consegna dei colli presso i recapiti finali.

A titolo di esempio si possono considerare prioritarie le seguenti politiche:

1. l'applicazione di sistemi di crediti di mobilità ai mezzi commerciali nei centri storici;
2. limitazione della circolazione dei mezzi pesanti nelle isole ambientali e nella viabilità urbana locale;
3. Sviluppo dei servizi ferroviari periodici porti – retro porti;
4. Possibile individuazione degli stalli di sosta merci in funzione dei reali bisogni delle attività commerciali con accessi laterali;

A sostegno di tali misure andrebbero favoriti interventi volti alla diffusione delle cycle - logistics di ultimo miglio attraverso l'attrezzaggio di apposite aree (da individuare eventualmente anche recuperando aree periferiche dismesse) come piattaforme urbane dove realizzare la rottura di carico tra furgoni proveniente dalla piattaforma extraurbana e le cargo-bike logistica di distribuzione urbana.

Un ulteriore incentivo è la creazione di aree in cui l'accesso con cargo-bike sia premiato o non soggetto a tariffazione;

In conclusione il passaggio da flotte tradizionali a flotte con cargo-bike per la distribuzione delle merci in ambito urbano riveste quindi un ruolo strategico ai fini della sostenibilità ambientale dei principali centri pugliesi e in questo le Amministrazioni locali rivestono un ruolo chiave per facilitare e premiare i comportamenti virtuosi da parte degli operatori di logistica. Da un lato nell'incentivare la mobilità ciclabile (con la realizzazione di piste ciclabili e di zone 30) e la mobilità elettrica (inserendo veicoli elettrici nelle proprie flotte, promuovendo l'accesso con veicoli elettrici in alcune zone della città, predisponendo la rete di ricarica, etc.), dall'altro favorendo la creazione di piattaforme logistiche dedicate ai veicoli elettrici su spazi pubblici non utilizzati.

BOLLA

BOZZA