

Sintesi introduttiva documento sistemi produttivi di Puglia e Basilicata e il loro posizionamento nell'economia italiana. Le infrastrutture portuali e ferroviarie e il progetto dell'Ali fra le due regioni.

Gli apparati di produzione di Puglia e Basilicata hanno assunto ormai da molti anni particolare rilievo non solo l'economia dell'Italia meridionale, ma per l'intero Paese.

Le dimensioni complessive del *valore aggiunto totale delle attività economiche* e di quello *industriale* nelle due regioni nel 2015 sono state le seguenti:

2015 (milioni di euro)	Puglia	Basilicata
Totale attività economiche	64.665,3	10.263,1
Valore aggiunto Industria	11.253,3	3.235,1
Inc.% industria sul totale	17,4	31,5

Assume rilievo in Basilicata la maggiore incidenza percentuale del *valore aggiunto dell'industria* sul totale regionale - pari al **31,5%** - rispetto a quella della Puglia che si è attestata invece in quell'anno al **17,4%**. Un dato che rende evidente il rilancio della crescita industriale della Basilicata grazie ai settori dell'automotive, dell'agroalimentare e soprattutto delle attività estrattive nel campo petrolifero.

Nel 2015 la somma del *valore aggiunto totale delle attività economiche* delle due regioni è stata pari a **74.928,4** milioni, corrispondenti al **5%** del *totale nazionale* e al **22,2%** del *totale* dell'Italia meridionale.

Sempre nello stesso anno la somma del *valore aggiunto dell'industria* delle due regioni è stata pari a **14.448,4** milioni, corrispondenti al **4,1%** del totale nazionale e al **25,8%** del totale dell'Italia meridionale.

Le due regioni confinanti registrano nei loro territori:

- 1) la presenza dei **due maggiori stabilimenti industriali** italiani per numero di addetti diretti - **Ilva** a Taranto (10.980) e **Sata-FCA** a S.Nicola di Melfi (PZ) (7.557) - che costituiscono impianti strategici di comparti trainanti dell'industria nazionale, cui si affiancano due *cluster* di rilevanti dimensioni per numero di aziende e loro occupati, delle rispettive attività indotte;

- 2) **estrazioni petrolifere** già attivate da anni in Basilicata nell'area di Viggiano in Val d'Agri e quelle ormai prossime nella Valle del Sauro, due bacini estrattivi che risultano ad oggi i più ricchi *on-shore* d'Europa. In essi è già in esercizio a Viggiano il Cova-Centro Oli Val d'Agri, mentre è in costruzione quello di Corleto Perticara, al servizio dei giacimenti non ancora in produzione di Tempa Rossa. Entrambi alimentano le attività di ramificati sistemi di Pmi di attività indotte di primo, secondo e terzo livello che occupano circa 4.000 persone. Il greggio già estratto in Val d'Agri e quello che lo sarà a Corleto Perticara - dopo una prima lavorazione nei due Centri Oli - giunge e arriverà tramite oleodotto alla raffineria dell'Eni Refining&Marketing a Taranto. Quello estratto da anni in Val d'Agri è raffinato nel sito Eni del capoluogo ionico: l'altro invece che sarà estratto nella Valle del Sauro, verrà stoccato nell'area di quella stessa raffineria, prima di essere esportato via mare verso altre destinazioni;
- 3) **grandi produzioni agricole** costituite da derrate strategiche per l'economia nazionale (cereali, olive, uva, frutta, ortaggi, orzo, latte), cui si aggiungono le acque minerali del Vulture-Melfese in Basilicata. Tali materie prime danno vita in loco ad articolate *filiere di trasformazioni agroalimentari*, presidiate in molti casi da stabilimenti di grandi e medie aziende italiane e straniere (**Barilla, Ferrero, G.I.V., Preziosi, Coca Cola, La Doria, Norda, Princes-Mitsubishi, Granarolo, Birra Peroni-Asashi, Heineken, Cremonini, Amadori, Antinori, Casillo, Divella, Siciliani, De Santis, Pantaleo, Loiudice, Granoro**, etc.) che destinano quote rilevanti delle loro produzioni all'esportazione. A tali impianti di *big player* si affiancano stabilimenti molto numerosi - cfr. i successivi capitoli sulle singole province - di Pmi guidate da imprenditori locali attive nei settori molitorio, pastario, oleario, enologico, lattiero-caseario, conserviero e della surgelazione del pesce;
- 4) una **diffusa e crescente presenza** in diverse aree delle due regioni - 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 nelle due regioni è il comparto delle costruzioni, imperniato su aziende di piccole e medie dimensioni;
- 5) 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, Sorigenia, En.Plus, Edison** - al 2° posto in Italia per energia prodotta, alle

spalle della Lombardia, e una massiccia presenza nelle due regioni di campi eolici, fotovoltaici, di centrali a biomasse e di qualche termovalorizzatore;

- 6) le attività didattiche di **sei Atenei** - cinque statali ed uno privato legalmente riconosciuto - e di centri di ricerca applicata di CNR, Enea, Cetma, del CGS-Centro di geodesia spaziale dell' Agenzia spaziale italiana e del Centro spaziale di Telespazio gestito a e-GEOS, entrambi nello stesso sito a Matera;
- 7) una diffusa presenza di **piccole, medie e grandi strutture di vendita** della distribuzione che vede attivi: a) 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 con fatturati di elevate dimensioni;
- 8) una capillare diffusione di **sportelli di gruppi creditizi prevalentemente nazionali** ma anche esteri, di qualche Banca popolare 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);
- 9) 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;
- 10) 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.
- 11) 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 alberghi, villaggi turistici, B&B, agriturismo, aree campeggistiche – che consentono alle due regioni di competere con successo sul mercato turistico nazionale e su quelli internazionali;
- 12) l'esistenza di un vasto **sistema infrastrutturale** al servizio dimovimentazioni di merci e passeggeri delle due regioni - **sei** porti in Puglia, **cinque** aeroporti civili (Bari, Brindisi, Grottaglie, Foggia e Pisticci (MT), questi due ultimi non in esercizio, e tre aeroporti militari operativi a Gioia del Colle (BA), Amendola (FG) e Galatina (LE)), l'Interporto di Bari, piattaforme

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

Rafforzare pertanto ed integrare sempre più l'armatura infrastrutturale delle due regioni 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 apulo-lucani significa concorrere al consolidamento di un segmento strategico della piattaforma produttiva nazionale.

1. - L'export 2015 di Puglia e Basilicata e movimentazioni in tons su autoveicoli immatricolati in Italia oltre i 35 quintali da, per e fra le due regioni.

La Puglia - cfr. tab.1 - 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.

Nello stesso anno la Basilicata ha esportato beni per **2,9** miliardi con un incremento del **156%** rispetto al 2014, in larghissima misura dovuto all'export di autovetture della Sata-FCA di Melfi in direzione prevalente del mercato statunitense.

Tab.1 - Valore complessivo delle esportazioni mondo per province della Puglia e settore economico. Anno 2015 (valori in EURO)

TERRITORIO	A-PRODOTTI AGRICOLTURA E PESCA	B-PRODOTTI ESTRAZIONE MINERALI DA CAVE E MINIERE	C-PRODOTTI ATTIVITA' MANIFATTURIERE	E-PRODOTTI TRATTAMENTO RIFIUTI E RISANAMENTO	J-PRODOTTI ATTIVITA' SERVIZI INFORMATICA E COMUNICAZIONE	R-PRODOTTI ATTIVITA' ARTISTICHE SPORTIVE, INTRATTENIMENTO E DIVERTIMENTO	V-MERCII DICHIARATE COME PROWISTE 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	7.914.465	30.952	5.769.144	4.113.792.564
Taranto	50.738.555	122.555.909	1.356.548.283	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

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%**.

Al contrario la Basilicata nel 2016 ha proseguito il trend espansivo delle sue vendite all'estero trainate in larga misura dall'export delle auto prodotte dalla SATA-FCA a S.Nicola di Melfi: lo scorso anno, infatti, le esportazioni dalla Basilicata sono ammontate a **4,5** miliardi, con un aumento del **53,5%** rispetto all'anno precedente, portando l'incidenza della regione sul totale nazionale dallo **0,7%** del 2015 all'**1,1%** dell'anno successivo. Salendo da **1.148** milioni del 2014 ai **4.515** milioni del 2016, l'export lucano è nel triennio 2014-2016 è aumentato di 4 volte.

Pertanto, grazie a tale performance soprattutto della provincia di Potenza, la Basilicata - superando Sardegna e Umbria nella graduatoria delle regioni italiane per il volume complessivo delle esportazioni - è salita dalla **17°** posizione del 2014 alla **15°** del 2016.

1.1. - Le movimentazioni di merci su gomma.

Nel 2014 inoltre - cfr. le tabelle allegate 2 e 3 con gli ultimi dati disponibili del MIT - 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 tonnelloaggio 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.

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

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

- il **4,2%** al Nord;
- il **2,4%** nel Centro Italia;
- il **92,3%**, nel Mezzogiorno;
- il **1,1%** all'estero.

Anche per la Basilicata una quota elevata di trasporto merci generato si è destinata alla stessa regione con **3.897.483** tonnellate, pari al 46,9%, anche se tale percentuale è inferiore a quella della Puglia.

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

Le due regioni si sono scambiate nel 2014 - considerando sempre la specifica modalità di trasporto esaminata - le seguenti quantità: la Puglia ha inviato merci in Basilicata per **1.173.446** tonnellate, ricevendone per **1.734.196** tonnellate.

Tab.2 – Trasporto complessivo di merci su strada per Regione di origine e di destinazione – Anno 2014 (a)

Tonnellate e composizione percentuale

Regioni di origine	Regioni di destinazione														
	Piemonte	Valle d'Aosta	Liguria	Lombardia	Trentino-Alto Adige/Südtirol	Bozno 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
Valle d'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-Alto Adige/Südtirol	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
Bozno-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
Esteri	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

Tab.3 – Trasporto complessivo di merci su strada per Regione di origine e di destinazione – Anno 2014 (a)

Tonnellate e composizione percentuale

Regioni di origine	Regioni di destinazione											Totale	% sul totale complessivo	
	Molise	Campania	Puglia	Basilicata	Calabria	Sicilia	Sardegna	Nord	Centro	Mezzogiorno	Italia			Estero
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	--	--	--	--	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
Bozzeno-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	13.591	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	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

(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.

Fonte: elaborazione Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti su dati ISTAT.

2. - La portualità pugliese fra vecchi e nuovi assetti. Le movimentazioni nel triennio 2013-2015.

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.

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.

Il PSNPL-Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, presentato dal Ministro Delrio nel 2015, aveva previsto un'unica Autorità di sistema per la Puglia, ma poi - su richiesta dell'Amministrazione comunale di Bari e della Città Metropolitana - è prevalso l'orientamento di costituire due Authority, l'una per l'Adriatico meridionale e l'altra per lo scalo ionico.

Ciò comunque non preclude in alcun modo la loro collaborazione nell'ambito dell'unica Area logistica integrata che peraltro abbraccerà anche la Basilicata.

Ancor prima di consolidare un rapporto di collaborazione con quella di Taranto - tocca alla nuova Autorità sull'Adriatico meridionale operare la ridefinizione 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 che, avendo più il suo Ente di gestione, confluirà con risorse finanziarie, banchine e relative movimentazioni, ben più ampie di quelle baresi, nella nuova Autorità di sistema con sede nel capoluogo regionale.

Nel Nord della Puglia anche il porto di Manfredonia ora inserito nell'Authority dell'Adriatico meridionale - 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 - deve ripensare il suo posizionamento competitivo potenzialmente al servizio del vasto bacino produttivo della Capitanata e 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 pugliesi - sia pure in quantità variabili secondo le periodiche dinamiche produttive dei comparti cui sono destinate - sono:

Porto di Taranto:

in arrivo:

- minerale di ferro e coke per lo stabilimento dell'Ilva;
- petrolio greggio per la raffineria dell'Eni Refining&Marketing del capoluogo ionico;

in partenza:

- coils, tubi e lamiere;
- prodotti petroliferi raffinati;
- pale eoliche;
- polvere di gomma da pneumatici esausti.

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;
- barbabietole per zucchero di canna.

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;
- prodotti chimici;

in partenza:

- prodotti alimentari;
- farmaceutici;
- macchine per l'oil&gas;
- macchinari per edilizia;
- quadri elettrici;
- mobilio.

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 Unicum.

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 regionali o che vi partono. Essi pertanto si configurano sostanzialmente come **commodities** - necessarie per alcune ben individuabili industrie localmente insediate di dimensioni medio-grandi - mentre ancora limitato è il numero di beni finiti e intermedi che transita in arrivo o in partenza dai porti pugliesi.

Sono dunque alcune fra le maggiori aziende nazionali ed estere localizzate in Puglia come:

- **Ilva, Merck, Enel, Eni-Versalis e Refining&marketing, Jindal, SRB, Vestas, GEOil&Gas Nuovo Pignone, Veme, etc;**

- o alcuni grandi gruppi di imprenditoria regionale come **Casillo, Marseglia, Natuzzi, Divella, etc;**

- o Pmi locali come **Indeco, Ifac, Primiceri, Tecnomec, Modomec, Stoma, Serveco, Leucci costruzioni, etc;**

ad alimentare i flussi di import-export più cospicui in volumi e in valori in transito nei porti pugliesi, con una partecipazione ancora relativamente limitata della stragrande maggioranza delle imprese minori della regione 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*.

4. - Le maggiori esportazioni via terra o ferrovia da Puglia e Basilicata.

Le voci più significative dell'export di Puglia e Basilicata - che avviene come abbiamo appena sottolineato ancora in prevalenza via terra e ferrovia, e in minor misura via mare, per la maggior parte delle PMI dei maggiori bacini di produzione - sono le seguenti:

Capitanata: *beni agroalimentari, motori per veicoli commerciali, parti di aerei, materiali lapidei;*

Provincia BAT: *calzature, capi di abbigliamento, prodotti agroalimentari, fertilizzanti, cemento, materiali lapidei;*

Città Metropolitana di Bari: *- farmaceutici, componentistica per auto, prodotti agricoli, beni dell'industria agroalimentare, macchinari vari (veicoli ecologici, martelloni demolitori, pompe e valvole per impianti petroliferi, quadri elettrici), abbigliamento, legno-mobilio;*

Brindisi: *prodotti chimici, parti di velivoli, beni agroalimentari, macchinari vari;*

Provincia di Taranto: *coils, tubi e lamiere, pale eoliche, prodotti della raffinazione, beni agroalimentari, abbigliamento;*

Provincia di Lecce: *macchine movimento terra, beni agroalimentari, tac;*

Provincia di Potenza: *auto, prodotti agroalimentari;*

Provincia di Matera: *divani in pelle, beni agroalimentari.*

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

Peraltro alcuni beni prodotti in Puglia, o come beni finiti o come beni intermedi, vengono 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 Sanofi, entrambi provenienti dai loro siti di Brindisi.

Si ricorda peraltro 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 pugliesi costi di trasferimento dagli scali di approdo ai siti di utilizzo di materie prime e beni intermedi.

Le maggiori importazioni in valore che giungono in Puglia sono state costituite negli ultimi anni e sono tuttora composte, oltre che da materie prime per le industrie siderurgiche, petrolchimiche ed energetiche anche:

- a) da *materie prime agricole* (granaglie, olio, latte e prodotti ortofrutticoli, trasformate e lavorati in aziende locali e destinati a loro volta ad essere esportati;
- b) da *frutta esotica e caffè per il consumo locale;*
- c) da *calzature, tessili e capi di abbigliamento*, venduti negli esercizi regionali, ma spesso destinati ad altri mercati locali del Paese, ma sbarcati a Bari;
- d) *pellami per l'industria dei salotti;*

e) *semilavorati e componentistica meccanica* che viene poi assemblata nei beni finiti costruiti in stabilimenti della regione come quelli dell'automotive (FP, Bosch, Magenti 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.

5. - Gli scali di Bari, Barletta, Monopoli, Manfredonia e Brindisi nello scenario dell'Area logistica integrata.

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

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

E per i movimenti dei container:

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

Lo scalo di Barletta, nello stesso triennio, ha contabilizzato

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

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

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

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

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

Il porto di Manfredonia ha registrato le seguenti movimentazioni:

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

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

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

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

un traffico costituito in prevalenza, 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.

Notevoli poi sono i traffici passeggeri e **ro-ro** degli scali di Bari e Brindisi per Albania e Grecia, traffici che per dimensioni e destinazioni potrebbero apparire fra loro concorrenti, così come quelli crocieristici, consolidati ormai da anni a Bari, ma non ancora a Brindisi.

Tali traffici, tuttavia, per quanto sembrano fra loro concorrenti, andranno inquadrati il più possibile in una prospettiva comune a medio e lungo termine che ne incrementi in misura considerevole i flussi in arrivo e in partenza.

In altri termini, a parere di scrive, sarebbe auspicabile e da perseguire con politiche idonee un aumento generale dei traffici per i due scali, in modo da tale da razionalizzarne poi la distribuzione, lavorando così su numeri crescenti e senza scontrarsi invece per dividere movimentazioni stagnanti o, peggio, decrescenti.

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 deve subire declassamenti e penalizzazioni, pur avendo perso il suo Ente di gestione ed in procinto di entrare nell'Authority che continuerà ad amministrare con un unico bilancio lo scalo del capoluogo regionale, insieme a quelli di Barletta e Monopoli, cui si aggiungerà 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 dovrà gestire con equilibrio una situazione complessa e relazioni delicate fra i porti della lunga costa adriatica della Puglia, che presentano notevoli potenzialità di sviluppo comune, ma anche percepibili rischi di contrasti fra gli scali maggiori e gli interessi imprenditoriali che si addensano in ognuno di essi.

7. - I rapporti fra l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale e il gigantismo dello scalo di Taranto.

Una volta definito poi - in tempi rapidi e in ottiche condivise da tutti gli stakeholder e dai singoli territori interessati - il nuovo assetto della portualità regionale sull'Adriatico, andrà, sempre nell'ambito dell'Area logistica integrata di Puglia e Basilicata, riconsiderato il rapporto fra quella portualità e l'imponente scalo di Taranto che - è bene ricordarlo per evidenziarne le persistenti potenzialità - nel 2006 giunse a collocarsi al 2° posto fra quelli italiani alle spalle di Genova, superando anche Trieste per movimentazioni complessive, pari in quell'anno a 49,4 milioni di tonnellate.

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

28,4 milioni di tonnellate	(2013)
27,8 milioni	(2014)
22,5 milioni	(2015)

Una discesa rilevante, cui invece è corrisposto nel 2016, un significativo ritorno a 24,6 milioni di tonnellate, con un aumento del 9,3% rispetto all'anno precedente.

Ora l'arrivo sulle sue banchine del Gruppo Grimaldi per il traffico Ro-Ro, la necessità di rilanciare il molo polisettoriale dopo la partenza della TCT, i grandi lavori in corso nello scalo e la messa in esercizio delle opere che ne deriveranno, potrebbero evidenziarne profili di forte concorrenzialità per alcuni flussi di merci con i porti pugliesi sull'Adriatico, soprattutto quelli di Bari e Brindisi.

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

8. - *Il ruolo decisivo delle imprese delle due regioni.*

Alla luce di quanto sin qui evidenziato, si sottolinea che - al di là delle gestioni collaborative delle rispettive governance delle due Autorità di sistema portuale di Bari e di Taranto - dovranno essere poi soprattutto gli imprenditori della Puglia e della Basilicata e le aziende esterne che vi sono localizzate ad incrementare nei loro territori i flussi import-export di materie prime e beni finiti, utilizzando sempre di più i trasporti via mare e 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.

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 l'Area logistica integrata di Puglia e Basilica potrà contare su un sistema portuale funzionalmente 'unitario' e con assetti realmente competitivi a livello europeo e mediterraneo, ma al servizio in primo luogo di sistemi produttivi apulo-lucani sempre più forti, tecnologicamente avanzati e in grado di integrarsi in misura crescente nei grandi mercati internazionali.

9. - 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.

10. - 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 un significativo incremento negli ultimi anni, come documentato dai dati comunicati da RFI.

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 3.929 del 2015, con un aumento del 30%, mentre fino ad agosto del 2016 i dati sono restati in linea con quelli dello stesso periodo dell'anno precedente, avendo segnato più di 2.600 treni.

Gli incrementi hanno riguardato sia il traffico **diffuso** che quello **combinato**: per il primo le relazioni sono principalmente di tipo nazionale come quelle con Torino Orbassano, Pace del Mela, Pescara Porta Nuova, Foligno, Padova Interporto e Pisa;

per il traffico **combinato** invece, oltre ai collegamenti nazionali, si sono attivati collegamenti di tipo internazionale verso il Nord Europa attraverso il Brennero.

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 fino ad agosto un loro incremento del 4%. 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 si è confermato attestandosi ad agosto a 386 unità.

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

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 in aumento, avendo segnato ad agosto 613 treni, ovvero 27 unità in più rispetto allo stesso periodo del 2015, anche se con una riduzione del traffico combinato.

Alle porte di Lecce, lo scalo di Surbo ospita solo trasporti di tipo convenzionale e nel corso del 2015 se ne sono registrati 89, un dato confermatosi anche quest'anno. Alla stazione è allacciato il raccordo del Consorzio Asi del capoluogo, cui è collegato con una connessione particolare il grande stabilimento della CNH che costruisce ed esporta macchine movimento terra.

In prossimità di **Taranto**, infine, insiste la stazione di Bellavista, ubicata sulla linea Bari-Taranto, cui sono allacciati lo stabilimento siderurgico dell'Ilva e tutta

l'area industriale, anche se al momento non si registrano livelli di traffico significativi che potranno svilupparsi invece non appena termineranno i lavori in corso sui raccordi ferroviari nel porto, al servizio del suo molo polisettoriale e del 5° sporgente.

Nella vicina Basilicata infine, grazie al massiccio rilancio negli ultimi anni dell'impianto della **FCA a San Nicola di Melfi** - divenuto la seconda fabbrica d'Italia per numero di addetti diretti, pari a 7.557 unità, cui devono aggiungersene oltre 4.000 nelle fabbriche dell'indotto di 'primo livello' insediate accanto al sito della Fiat - la stazione della cittadina, che è la principale per le merci della regione, ha conosciuto un incremento esponenziale del traffico diffuso: nel 2015 infatti il trasporto ferroviario su S.Nicola di Melfi ha fatto registrare 1.885 treni, con un ulteriore incremento del 6% nel 2016, consuntivando sino ad agosto 1.289 convogli, 74 in più rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

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

11. - Necessari altri interventi sulle infrastrutture ferroviarie.

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

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

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

12. - Il progetto dell'Area logistica integrata di Puglia e Basilicata, una chance di sviluppo fra Europa e Mediterraneo.

Quanto richiamato in precedenza per i traffici merci su ferro 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 economiche 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.