



Primo incontro con il Partenariato Economico Tavolo Tecnico dell'Area Logistica Integrata Sistema Pugliese e Lucano

Bari, 6 Febbraio 2017



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

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

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

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

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

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

Le due regioni vantano:

1. presenza dei due maggiori stabilimenti industriali italiani per numero di addetti diretti (**Ilva** – 11.222 - a Taranto e **Sata-FCA** – 7.557 - a Melfi-PZ), impianti strategici di comparti trainanti dell'industria nazionale, cui si affiancano cluster rilevanti per numero di aziende e loro occupati, delle rispettive attività indotte; l'Ilva lo scorso anno ha prodotto **5,9 mln di tons** di acciaio, mentre la Fiat a Melfi ha costruito **364.700** vetture;
2. **estrazioni petrolifere** già attivate da anni in Basilicata nell'area di Viggiano in Val d'Agri e quelle ormai prossime nella Valle del Sauro, due bacini estrattivi fra i più ricchi on shore d'Europa.
3. **grandi produzioni agricole e zootecniche**, derrate strategiche per l'economia nazionale (cereali, olive, uva, ortaggi, latte), cui si aggiungono le acque minerali del Vulture-Melfese in Basilicata. Tali materie prime alimentano filiere di trasformazioni agroalimentari, presidiate in molti casi da grandi aziende italiane e straniere (**Barilla, Ferrero, Coca Cola, Norda, Princes-Mitsubishi, Granarolo, Birra Peroni-Asashi, Heineken, Cremonini, Casillo, Divella**, etc.) che destinano quote rilevanti delle loro produzioni all'esportazione;
4. **una diffusa e crescente presenza in molte aree delle due regioni** - sia pure con diverse densità territoriali - **di altri robusti cluster di piccole, medie e in alcuni casi grandi imprese** in comparti labour intensive (**tac, legno-mobilito, cartotecnica, materie plastiche**), ma anche high tech (**meccatronica, Ict, farmaceutica**), di operatori locali che occupano posizioni di rilievo nelle graduatorie meridionali o nazionali dei rispettivi comparti;
5. L'esistenza di un **sistema infrastrutturale** al servizio di movimentazioni di merci e passeggeri delle due regioni (porti, aeroporti, Interporto di Bari, piattaforme logistiche, reti ferroviarie, autostrade e strade statali) bisognoso di completamenti, miglioramenti tecnologici, raccordi funzionali, interventi di 'ultimo miglio', ma già dotato di una sua significativa consistenza, grazie a massicci investimenti realizzati nell'ultimo ventennio, in corso o di imminente avvio, e di articolazioni intermodali di crescente rilievo.

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

La Puglia nel 2015 ha esportato beni per circa **8,2** miliardi di euro – pari al **19,4%** del Mezzogiorno e al **2%** del Paese - le cui voci più rilevanti sono state i prodotti agricoli allo stato fresco e dell'industria agroalimentare e, fra gli altri del comparto manifatturiero: a) componentistica per auto; b) parti di aeromobili; c) acciaio; d) chimica di base e farmaceutica; e) tac e legno-mobilia per **7,2** miliardi. La destinazione prevalente, pari al **49%**, è costituita da **Paesi della UE** - fra cui in ordine di importanza **Germania, Francia, Spagna e Regno Unito** - seguiti da **Asia, America settentrionale, Svizzera, Turchia, Medio Oriente, Africa**. Nello stesso anno la Basilicata ha esportato beni per **2,8** miliardi con un incremento del **145,7%**, in larghissima misura dovuto all'export di autovetture della Sata-FCA di Melfi in direzione prevalente del mercato statunitense.

Nel 2014 – ultimo dato disponibile - la Puglia ha generato un traffico merci su strada effettuato da veicoli di portata utile non inferiore a 35 quintali immatricolati in Italia, pari a 35.767.858 tonnellate che l'hanno collocata al 1° posto nel Mezzogiorno e all'8° dopo Lombardia, Emilia Romagna, Veneto, Piemonte, Toscana, Lazio e Trentino per questa specifica modalità di trasporto. Il 6,9% si è destinato la Nord, il 3% al Centro Italia e l'89,5% al Mezzogiorno. Solo lo 0,6% si è destinato all'estero. Dei 32.037.314 milioni di tonnellate inviate nell'Italia meridionale, in realtà, 26.281.050 tonnellate - pari al 73,4% - sono state destinate alla stessa Puglia. Sempre nel 2014 e sempre con la stessa modalità di trasporto sono giunte in Puglia 9.335.362 tonnellate da altre regioni.

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

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

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

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

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

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

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

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

Porto di Taranto

minerale di ferro e coke per lo stabilimento dell'Ilva;

petrolio greggio per la raffineria dell'Eni Refining&Marketing del capoluogo ionico.

Porto di Bari

cereali per i gruppi Casillo e Divella;

fertilizzanti per il consumo di agricoltori locali;

prodotti metallurgici, minerali di ferro, minerali e metalli non ferrosi per lavorazioni di imprese metalmeccaniche locali;

prodotti chimici;

Porto di Manfredonia

fertilizzanti per consumo di agricoltori locali;

cereali per varie aziende molitorie daune.

Porto di Brindisi

virgin nafta per il sito della Versalis-Eni;

carbone per la centrale termoelettrica dell'Enel;

gpl per lo stabilimento della Ipem;

Porto di Monopoli

minerali grezzi per la Ve.Me di Castellana Grotte;

oleaginose, per la centrale a biomasse del Gruppo Marseglia;

Porto di Barletta

prodotti raffinati per un deposito costiero

fertilizzanti per consumo di agricoltori locali

minerali grezzi, cementi e calci per la Cementeria del Gruppo Buzzi Unicem

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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	(2013)
	milioni di	
	tonnellate	
E per i movimenti dei container:	4,6	(2014)
	milioni	
	5 milioni	(2015)

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)

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)

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

L'imponente scalo di Taranto - è bene ricordarlo per evidenziarne le persistenti potenzialità - nel 2006 si collocò al **2°** posto fra quelli italiani alle spalle di Genova, superando anche Trieste per movimentazioni complessive, pari in quell'anno a **49,4** milioni di tonnellate.

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

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



Primo incontro con il Partenariato Economico Tavolo Tecnico dell'Area Logistica Integrata Sistema Pugliese e Lucano

Bari, 6 Febbraio 2017

